

Türk Hukuku ve KKTC Hukuku'nda Ticaret Gemilerinin Türk Bayrağı Çekme Hakkı

Şerife Borucu

Lisansüstü Eğitim, Öğretim ve Araştırma Enstitüsüne Hukuk Yüksek
Lisans Tezi olarak sunulmuştur.

Doğu Akdeniz Üniversitesi
Aralık 2022
Gazimağusa, Kuzey Kıbrıs

Lisansüstü Eğitim, Öğretim ve Araştırma Enstitüsü onayı

Prof. Dr. Ali Hakan Ulusoy
L.E.Ö.A. Enstitüsü Müdürü

Bu tezin Hukuk Yüksek Lisans derecesinin gerekleri doğrultusunda hazırlandığını onaylarım.

Prof. Dr. Murat Turgut Turhan
Hukuk Fakültesi Dekanı

Bu tezi okuyup değerlendirdiğimizi, tezin nitelik bakımından Hukuk Yüksek Lisans derecesinin gerekleri doğrultusunda hazırlandığını onaylarız.

Yrd. Doç. Dr. Hakan Bilgeç
Tez Danışmanı

Değerlendirme Komitesi

1. Prof. Dr. Celal Göle

2. Yrd. Doç. Dr. Hakan Bilgeç

3. Yrd. Doç. Dr. Damla Songur

ÖZ

Günümüzde ticaret gemilerinin yaptığı seyrüsefer üzerinden ekonomik kazanç elde etme talebi artmıştır. Gerçek kişiler, tüzel kişiler ve donatma iştiraki gemi sahibi olarak yük ve yolcu taşımacılığında kazanç sağlamayı hedeflemektedirler. Özellikle yaşanan pandemi döneminden sonra ticaret gemilerinin seyrüseferlerine ticaretle uğraşan kişilerin yanında diğer kişilerin de ilgisi yoğun bir şekilde artmıştır.

Ticaret gemilerinde çekili bulunan ve tabiiyeti gösteren bayrak, hukuki çerçevede önem taşımaktadır. Çünkü gemi her yönden bayrağını taşıdığı devletin kurallarına tabi olur. Yüksek lisans tez çalışmamızda Türkiye ve KKTC gemilerinin hangi koşullarda Türkiye ve KKTC Bayrağı çekme hakkını kazandıkları; Türk gemileri için, Türk Ticaret Kanunu ve Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu çerçevesinde KKTC gemileri için 45/1963 sayılı Gemilerin Kaydı, Devri veya İntikali ile İpoteği ve Bunlara Mütedair Hususlar Hakkında Hüküm Koyan Yasa çerçevesinde hak sahibi olabilecek gerçek kişiler, tüzel kişiler ve donatma iştiraki açısından ortaya konulmuştur.

Bayrak çekme hakkının kazanılmasından sonra kullanılması için de Türkiye ve KKTC’de kanunların ve/veya yasanın aradığı belgeler ispat külfeti açısından taşıdığı önemden dolayı detaylı bir şekilde belirtilmiş ve hakkın kazanılması, kullanılması ve kaybına dair koşullar arasındaki bağ ortaya konulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Gemi, Ticaret Gemisi, Bayrak Devleti, TC, KKTC, Bayrak Çekme Hakkı.

ABSTRACT

Today, the demand for economic gain through the navigation of merchant ships has increased. Real persons, legal entities and armament subsidiaries aim to profit from freight and passenger transportation as ship owners. Especially after the pandemic period, the interest of the citizens, after the traders, in the navigation of the merchant ships has increased intensely.

Flag, which is hoisted on merchant ships and shows nationality, is important in the legal framework. Because the ship is subject to the rules of the state whose flag it carries in every way. In our master's thesis, how Turkey and TRNC ships gained the right to fly the Turkish and TRNC Flag; For Turkish ships, within the framework of the Turkish Commercial Code and the Turkish International Ship Registry Law, for TRNC ships, in terms of natural persons, legal entities and armament participation, which may be entitled within the framework of the Law No. has been revealed.

The documents sought by the laws and/or the law in Turkey and the TRNC within the use of the right to hoist the flag after it has been acquired, are stated in detail due to their importance in terms of the burden of proof, and the link between the conditions of the acquisition, use and loss of the right is revealed.

Keywords: Ship, Merchant Ship, Flag State, TR, TRNC, Flag Raising Right.

TEŞEKKÜR

Bu çalışmamda yardımlarını esirgemeyen, bilgilerini özverili bir şekilde paylaşarak bana yol gösteren değerli danışman hocam Yrd. Doç. Dr. Hakan Bilgeç'e, desteğini hiçbir zaman esirgemeyen ve her zaman yanımda olup bana ışık olan hayatımdaki güçlü ve başarılı kadınlara; başta annem Naciye Borucu, babaannem Şerife Borucu ve aramızdan çok erken ayrılan ancak her an yanımızda hissettiğimiz anneannem Neriman Küçük olmak üzere, kardeşim Neriman Borucu'ya ve dostum Av. Selin Ece Cihangir'e en içten sevgi ve teşekkürlerimle...

İÇİNDEKİLER

ÖZ	iii
ABSTRACT	iv
TEŞEKKÜR	v
KISALTMALAR	x
GİRİŞ	1
1 GEMİ-TİCARET GEMİSİ-BAYRAK VE TABİİYET KAVRAMLARI	5
1.1 Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Çerçevesinde Gemi Kavramının Tanımı	5
1.2 Geminin Unsurları	9
1.2.1 Aracın Suda Hareketi Gerektiren Bir Amaca Tahsis Edilmesi	9
1.2.2 Aracın Yüzme Özelliğinin Bulunması	11
1.2.3 Aracın Pek Küçük Olmaması	13
1.2.4 Araç Olması	13
1.3 Gemi Vasfının Kazanılması	14
1.4 Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Çerçevesinde Ticaret Gemisi Kavramı	16
1.5 Ticaret Geminin Unsurları	18
1.5.1 Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Çerçevesine Göre Gemi Olarak Kabul Edilme	18
1.5.2 Geminin Suda Ekonomik Menfaat Sağlama Amacına Tahsis Edilmiş Olması ve Fiilen Böyle Bir Amaç İçin Kullanılması	19

1.5.2.1 Geminin Suda Ekonomik Menfaat Sağlama Amacına Tahsis Edilmiş Olması.....	19
1.5.2.2 Fiilen Böyle Bir Amaç İçin Kullanılması	20
1.6 Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu Hükümleri Çerçevesinde Gemi Kavramı... ..	22
1.7 Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu Hükümleri Çerçevesinde Ticaret Gemisi Kavramı	24
1.8 BayrakKavramı	26
1.8.1 Türk Bayrağı	26
1.8.2 KKTC Bayrağı	28
1.9 Bayrak Devleti.....	29
1.10 TabiiyetKavramı.....	36
1.10.1 Tanım.. ..	36
1.10.2 Önemi.	38
1.10.2.1 Ticaret Gemilerinin Tabiiyetinin Önemi.....	39
1.10.2.1.1 İdare Hukuku Bakımından.	39
1.10.2.1.2 Ceza Hukuku Bakımından.	41
1.10.2.1.3 İş Hukuku Bakımından.....	43
1.10.2.1.4 Uluslararası Hukuk Bakımından.....	44
1.10.2.1.5 Devletler Özel Hukuku Bakımından.....	45
2 TÜRK HUKUKU’NDA BAYRAK ÇEKME HAKKI.....	48
2.1 Bayrak Çekme Hakkının Kazanılması	48
2.1.1Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Çerçevesinde Bayrak Çekme Hakkının Kazanılması.....	48
2.1.1.1 Gerçek Kişiler	49

2.1.1.1.1 Tek Kişiyeye Ait Olan Gemiler.....	50
2.1.1.1.2 Birden Fazla Kişiyeye Ait Olan Gemiler.....	50
2.1.1.1.3 Paylı (Müşterek) Mülkiyet Halindeki Gemiler.....	51
2.1.1.1.4 Elbirliği Mülkiyeti Halindeki Gemiler.....	52
2.1.1.2 Tüzel Kişiler.....	53
2.1.1.2.1 Dernek ve Vakıflara Ait Gemiler.....	55
2.1.1.2.1.1 Derneklere Ait Gemiler.....	55
2.1.1.2.1.2 Vakıflara Ait Gemiler.....	56
2.1.1.2.2 Ticaret Şirketlerine Ait Gemiler.....	58
2.1.1.2.2.1 Kollektif - Komandit - Limited ve Kooperatif Şirketlere Ait Gemiler.....	59
2.1.1.2.2.1.1Kollektif Şirket.....	60
2.1.1.2.2.1.2Komandit Şirket.....	61
2.1.1.2.2.1.3Limited Şirket.....	63
2.1.1.2.2.1.4Kooperatifler.....	65
2.1.1.2.2.2 Anonim ve Sermayesi Paylara Bölünmüş Komandit Şirketler	67
2.1.1.2.2.2.1Anonim Şirket.....	67
2.1.1.2.2.2.2 Sermayesi Paylara Bölünmüş Komandit Şirket.....	73
2.1.1.3 Donatma İştiraki.....	74
2.2 Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Çerçevesinde Türk Bayrağı Çekme Hakkının İstisnaları.....	75
2.2.1 Türk Gemisinin Yabancı Bayrak Çekme Hakkını Kazanması	75
2.2.2 Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Çerçevesinde Yabancı Geminin Türk Bayrağı Çekme Hakkını Kazanması	76

2.2.3 Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu Hükümleri Çerçevesinde Türk Bayrağı Çekme Hakkının Kazanılması	80
2.3 Bayrak Çekme Hakkının Kullanılması.....	81
2.3.1 Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Çerçevesinde Bayrak Çekme Hakkının Kullanılması	81
2.3.1.1 On Sekiz Gros Tonilato ve Daha Büyük Gemilerde	82
2.3.1.1.1 Gemi Tasdiknamesi.....	82
2.3.1.1.2 Bayrak Şahadetnamesi.....	84
2.3.1.2 On Sekiz Gros Tonilatodan Daha Küçük Gemilerde	85
2.3.2 Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu Hükümleri Çerçevesinde Türk Bayrağı Çekme Hakkının Kullanılması	86
2.4 Türk Bayrağı Çekme Hakkının Kaybı	87
2.5 Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Çerçevesinde Yasal Düzenlemeye Aykırı Vaziyette Türk Bayrağı Çekilmesine İlişkin Cezai Hükümler.....	89
3 KUZHEY KIBRIS TÜRK CUMHURİYETİ HUKUKU'NDA BAYRAK ÇEKME HAKKI.....	91
3.1 Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ve Kıbrıs'ın Tarihi	91
3.2 KKTC Bayrağı Çekme Hakkının Kazanılması	91
3.2.1 Gerçek Kişiler	92
3.2.2 Tüzel Kişiler	92
3.3 KKTC Bayrağı Çekme Hakkının Kullanılması	93
3.3.1 KKTC Bayrağı Çekme Hakkına İlişkin İstisnai Hüküm.....	94
3.3.2 KKTC Bayrağı Çekme Hakkının Kaybı	95
3.3.3 Yasaya Aykırı Bir Şekilde KKTC Bayrağı Çekilmesine İlişkin Cezai Hüküm	96

4 SONUÇ	98
KAYNAKLAR	101

KISALTMALAR

Bkz.	Bakınız
BMDHS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
C.	Cilt
KKTC	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
m.	Madde
MGS	Milli Gemi Sicili
s.	Sayfa
S.	Sayı
TMK	Türk Medeni Kanunu
TTK	Türk Ticaret Kanunu
TUGS	Türk Uluslararası Gemi Sicili
TUGSK	Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu
UAD	Uluslararası Adalet Divanı
vb.	ve benzeri
YS	Yapı Sicili

GİRİŞ

Ticaret hukukunun alt dalı olan deniz ticareti hukuku 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun beşinci kitabında düzenlenmiştir. Deniz ticareti hukukunun önemli düzenlemeleri arasında yer alan ticaret gemilerinin Türk Bayrağı çekme hakkı ve KKTC Bayrağı çekme hakkı yüksek lisans tez çalışmamızın konusunu oluşturmaktadır.

Tez çalışmamıza öncelikle deniz ticareti hukukunun ana unsurunu oluşturan gemi ve ticaret gemisi kavramları incelenerek başlanılmıştır. "Gemi nedir"? sorusunu hukuki çerçevede cevaplandırmadan doğrudan ticaret gemisini tanımlamak kavramsal bir boşluk yaratabileceğinden her iki kavram TTK madde 931/I ve TTK madde 931/II hükümleri çerçevesinde kanunda sayılan unsurlarına tek tek yer verilerek incelenmiştir. Doktrinde tartışmalı bir konu olan gemi vasfının ne zaman kazanılacağı hususu farklı görüşler çerçevesinde değerlendirilmiştir. Gemi vasfının kazanılması, geminin hangi yasal düzenlemelere tabi olacağı açısından önem taşıyan bir konudur. Amaç unsuru bakımından gemi ve ticaret gemisinin sahip oldukları farklılıklar da kanuni çerçevede belirtilmiştir. Gemi ve ticaret gemisi kavramları TTK'da yer alan düzenlemeler doğrultusunda tanımlandıktan sonra yabancı bayrak çeken gemiler için öngördüğü düzenlemeler ile Türk Bayrağı çekme hakkını kazandıran ve Türkiye'deki denizcilik filosuna vergi düzenlemeleri açısından güç kazandıran bir kanun olan ve yüksek lisans tez konumuz ile yakından alakalı bulunan Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu hükümleri çerçevesinde de tanımlanmışlardır.

Bir geminin taşıdığı bayrak, bizlere o geminin sahip olduğu tabiiyeti göstermektedir. Tabiiyet ise en genelde geminin bağlı olduğu devleti göstermekle birlikte, devletin hukuk düzenini, uyulması gereken hukuki kurallarını bağlılık

unsuru çerçevesinde ifade eder. Tabiiyet kavramı farklı hukuk dalları kapsamında yükümlülükler yükleyen ve bağlayıcı kurallar düzenleyen sonuçlar doğurur. Tez çalışmamızda tabiiyet kavramı; idare hukuku, iş hukuku, devletler hukuku ve ceza hukuku alanlarında değerlendirilmiştir. Geminin bayrağını taşıdığı devlet deniz ticareti hukuku kapsamında bayrak devleti olarak ifade edilir. Bayrak devleti kendi içerisinde geleneksel bayrak devleti ve kolay bayrak devleti olmak üzere ikiye ayrılır. Her iki bayrak devleti Türk Bayrağı çekme hakkı bağlamında değerlendirilerek ilgili devletlerin sahip oldukları avantajları ve dezavantajları ortaya konulmuştur. Türkiye devleti ve KKTC devletinin hangi tür bayrak devleti kapsamında olduklarının değerlendirmesine de ayrıca yer verilmiştir.

Tez çalışmamızın ikinci bölümünde, Türk Bayrağı çekme hakkının kazanılması, kullanılması, kaybı ve kanunda öngörülen düzenlemelere aykırı Türk Bayrağı çekilmesi halinde uygulanacak cezai hükümleri incelenmiştir. İnceleme, TTK hükümleri ve TUGSK hükümleri açısından ayrı ayrı yapılmıştır. TTK madde 940 uyarınca ana kural, Türk gemisi olan her geminin Türk Bayrağı çekmesidir. İlgili madde uyarınca gerçek kişiler ve tüzel kişilerin sahip oldukları geminin Türk Bayrağı çekme hakkını kazanması ve Türk gemisi sayılması için koşullar öngörülmüştür. TTK madde 940 çerçevesinde gerçek kişiler; tek kişiye ait olan gemilerde ve birden fazla kişiye ait olan gemilerde Türk Bayrağı çekme hakkının kazanılması şeklinde iki başlık altında incelenmiştir. Gerçek kişinin Türk vatandaşı olması hususu üzerinde durularak, birden fazla kişinin sahip olduğu gemi açısından paylı mülkiyet ve elbirliği mülkiyeti halinde gemiye sahip olan kişiler açısından Türk Medeni Kanunu hükümlerine de değinilmiştir. TTK madde 940 çerçevesinde tüzel kişiler; derneklere ve vakıflara ait olan gemiler, kollektif, komandit, limited, kooperatif, anonim ve sermayesi paylara bölünmüş şirketler şeklinde başlıklara

ayrılarak her tüzel kişi kendi kuruluş kurallarına göre tanımlanarak şirketi yönetmeye yetkili organları, sahip oldukları geminin Türk gemisi sayılmasındaki etkin kavramlar olarak yer alan çoğunluk, oy çoğunluğu, oransallık ilkesi ve imtiyazlı oy kavramlarına değinilerek örnekler çerçevesinde sahip oldukları geminin Türk gemisi sayılması koşullarına yer verilmiştir. Deniz ticareti hukuku alanında sık karşılaşılan bir kavram olan donatma iştirakinin de sahip olduğu geminin Türk bayrağı çekme hakkını kazanması koşulu Türk vatandaşlarının gemide sahip oldukları pay çoğunluğu üzerinden örneklendirilerek belirtilmiştir.

TTK madde 941 Türk Bayrağı çekme hakkına ilişkin olarak iki tane istisnai durum düzenlemiştir. Türk gemisinin yabancı Bayrak çekmesi ve yabancı geminin Türk Bayrağı çekmesini mümkün kılan koşullar sayılmıştır. Türk Bayrağı çekme hakkı sadece TTK ile tanınan bir hak değildir. TUGSK ile de söz konusu hakkın kazanılması için öngörülen koşullar belirtilmiştir. Türk Bayrağı çekme hakkının kullanılmasında, "gemi tasdiknamesi" ve "bayrak şahadetnamesi" belgeleri önem taşımaktadır.

Tez çalışmamızın konusu açısından Türk Bayrağı çekme hakkı bulunduğu dair ispat niteliği taşıyan ve Türk Bayrağı çekme hakkının kullanılmasında etkin olan bu belgeler TTK'nın kendilerine yüklediği anlam doğrultusunda içerikleri, gemide bulundurulma zorunlulukları, ibraz edilmeleri gerekliliği ve bulunmamasının sonuçları bakımından incelenmiştir.

Türk Bayrağı çekme hakkının kaybedilmesi her zaman ihtimal dahilindedir. TTK madde 940 hükmünde sayılan koşulları sağlayarak kazanılan söz konusu hak, sağlanan koşullardan bir tanesinin dahi kaybedilmesi halinde başka bir ifadeyle koşullardan bir tanesinin dahi gemi sahibi tarafından artık sağlanmıyor olması

halinde kaybedilir. Hakkın kaybı halinde söz konusu gemi TTK hükümleri uyarınca Türk gemisi sayılmaz.

TTK'da öngörülen hükümlere aykırı bir şekilde Türk Bayrağı çeken gemi kaptanı kanun koyucu tarafından yaptırımsız bırakılmamıştır. TTK'da öngörülen hükümlere aykırı bir şekilde Türk Bayrağı çekilmesi halinde hapis cezası veya adli para cezası öngörülmüştür. Hapis cezasının alt sınırı 3 ay olarak düzenlenmiştir. Cezai yaptırımların öngörülmüş olması işlenen suçta caydırıcılık noktasında önem taşımakla birlikte Türk Bayrağı çekme hakkı gibi tabiiyetle ilişkili olan ve devlet çıkarları açısından son derece ciddi bir konuda keyfiligi önleyici yönden önem taşımaktadır. Öngörülen ceza miktarları farklı durumlara göre kaleme alınarak değerlendirilmiştir.

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti gemileri için KKTC Bayrağı çekme hakkının kazanılması bakımından 45/1963 sayılı Gemilerin Kaydı, Devri veya İntikali ile İpoteği ve Bunlara Mütedair Hususlar Hakkında Hüküm Koyan Yasa'nın öngördüğü düzenlemeler çerçevesinde söz konusu hakkın kazanılması gerçek kişiler ve Fasil 113 Şirketler Yasası'na uygun olarak kurulmuş bulunan şirketler için ayrı ayrı örneklerle desteklenerek değerlendirilmiştir. KKTC Bayrağı çekme hakkının kullanılması için "kayıt şahadetnamesi" belgesinin gerekliliği ortaya konulmuştur.

KKTC Bayrağı çekme hakkına ilişkin 54/1963 sayılı Gemilerin Kaydı, Devri veya İntikali ile İpoteği ve Bunlara Mütedair Hususlar Hakkında Hüküm Koyan Yasa'nın 52. maddesi hükmü istisnai bir duruma yer vermiştir. Ancak hüküm yasada boşluk bulunması sebebiyle eleştirilmiştir. KKTC Bayrağı çekme hakkının kaybedilmesini öngören düzenleme ve KKTC Bayrağı'nı söz konusu yasaya aykırı bir şekilde çekilmesi halinde öngörülen cezai düzenlemeler de KKTC hukuk sistemine uygun olarak ifade edilerek değerlendirilmiştir.

Bölüm 1

GEMİ-TİCARET GEMİSİ-BAYRAK VE TABİİYET KAVRAMLARI

1.1 Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Çerçevesinde Gemi Kavramının Tanımı

Gemi, deniz hukukunun dikkat çeken ögesi olmakla beraber deniz ticareti hukukunun fiziksel unsurudur. Deniz ticareti hukuku, ticaret hukukunun alt branşıdır. deniz hukukunun ise bir dalı şeklinde sınıflandırılır¹.

Deniz ticareti hukukunun unsurları; gemi, insan ve denizden oluşur². Deniz ticareti hukuku, ticaret gemilerinin seyrüseferlerinden doğan uyuşmazlıklara ilişkin kuralları düzenleyen bir hukuk dalıdır. Deniz ticareti hukuku aynı zamanda ticaret gemilerinin deniz taşımacılığına uygunluğunu da değerlendirir³. Dolayısıyla gemiler, deniz ticareti hukukuna ilişkin kuralların meydana gelmesinde ana unsurdurlar⁴.

Gemi kavramının bu kadar temel unsur olmasına binaen, tanımlanması noktasında ülkeler genelinde bir bütünlük yakalanamamıştır. Bu durumu oluşturan nedenler, her ülkenin kendi ulusal kanununda, doktrininde veya yargı kararlarında gemi kavramına yer verilmesidir. Farklı kaynaklarda gemi kavramına yer verilmesinin nedeni, geminin ne olduğu ve/veya olması gerektiği yönünde her ülkeye göre değişkenlik gösteren tanımların var olması ve gemi sıfatına sahip olabilecek cisimlerin neler

¹ Bülent Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2019, s. 1.

² Sözer I, s. 1.

³ Fevzi Topsoy, Deniz Ticareti Hukuku I, Legal Yayıncılık A.Ş., İzmit, 2020, s. 5.

⁴ Kaner, İnci Deniz: Deniz Ticareti Hukuku, 4. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2016, s. 15.

olduğu hususuna ilişkin de farklı tanımların bulunmasıdır. Her ülkeye göre değişkenlik gösteren farklı tanımların bulunması ise doktrinde tartışmalara sebebiyet vermektedir⁵. Hal böyle iken Türk hukukunun kendi içerisinde dahi gemiye ilişkin farklı tanımlar karşımıza çıkmaktadır. Çünkü her hukuk dalı gemiye dair bir tanımlama yaparken kendi ihtiyaçları doğrultusunda unsurlara yer vererek bir düzenleme yoluna gitmiştir. Örneğin, 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun'un⁶ I (B) maddesinde yapılan düzenlemede gemi kavramı; "*denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen her aracın, adı, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun gemidir*" şeklinde ve yine 1977 tarihinde yayımlanan Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü⁷, kural III (a) hükmü uyarınca gemi; "*Su üstünde kalkarak seyreden ve deniz uçakları dahil, su üzerinde taşıma aracı kullanılmakta olan veya kullanılmaya elverişli bulunan her türlü deniz aracıdır.*" şeklinde açıklanmıştır⁸.

Türk Ticaret Kanunu⁹ ise gemiyi, deniz ticareti kitabının I. bölümünde, madde 931/I'de tanımlamıştır. TTK'ya göre gemi kavramı: "*Tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkanı bulunmasa da, bu Kanun bakımından gemi sayılır*" (Madde 931/I).

Yapılan tanımlama esasen gemi olabilmenin unsurlarını da TTK açısından net bir şekilde ortaya koymaktadır. Tanımda yer verilen unsurlar bir aracın gemi olarak nitelendirilebilmesi açısından yasal bir zorunluluktur¹⁰. TTK madde 931/I'de,

⁵ Tahir Çağa, Reyegan Kender, Deniz Ticareti Hukuku I, Gözden Geçirilmiş 15. Baskı, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 45- 46.

⁶ Resmi Gazete Tarihi: 14.06.1946 ve Sayı: 6333.

⁷ Resmi Gazete Tarihi: 29.04.1978 ve Sayı: 16273.

⁸ Topsoy, s. 15-16.

⁹ Resmi Gazete Tarihi: 14.02.2011 ve Sayı: 27846

¹⁰ Şaban Kayıhan, Deniz Ticareti Hukuku, Gözden Geçirilmiş 2. Baskı, Umuttepe Yayınları, İstanbul 2021, s. 17.

6762 sayılı mülga TTK'ya¹¹ nazaran dünyada yaşanan teknolojik gelişmeler dikkate alınarak geminin tanımı değiştirilmiştir¹².

Çeşitli ve farklı tanımlamalara sahip olan gemi, bilimsel olarak adının ve tonajının ne olduğunun bir önemi olmadan iç sularda, denizlerde ve su faaliyetleri için kullanılan araçları da kapsamaktadır¹³.

Gemi, üzerinde eylemsel faaliyette bulunulmasını gerektiren nitelikte bir cisimdir. İnşası, donatılması ve işletilmesi hususlarının özgülenmiş olduğu işe uygun olarak başlaması ve devam etmesi gerekmektedir. Gemiler hareketli işler için inşa edilirler. Sabit işler için kullanılmaları mümkün değildir. Gemiler yük ve/veya yolcu taşıma amacına sahiptirler. Bu anlamda gemiler birer nakil aracıdır. Gemiler taşıma amacından farklı olarak; askeri, savaş, gezme (macera, şahsi tatil), bilim, spor ve eğitim alanlarında da kullanılabilirler¹⁴.

Gemi, su üzerinde taşıdığı amaç için kendiliğinden hareket edebilen veya taşıdığı amaç için su üzerinde herhangi bir dış kuvvet yardımıyla hareket edebilen, yüzebilen, boyut olarak pek küçük olmamak üzere farklı şekillerde inşa edilmiş olan ve farklı amaçlarda kullanılması mümkün olan yüzer yapılardır¹⁵.

Geminin hukuki niteliği taşınır eşyadır. Zira TTK madde 936'da yapılan düzenleme geminin hukuki niteliğini belirtmektedir¹⁶. Doktrinde, hukuki çerçevede gemilere ekonomik açıdan büyük değer taşımaları gerekçesiyle taşınmaz mallara ilişkin hükümlerin de uygulanabileceği ifade edilir. Gemilere taşınmaz mallara ilişkin hükümlerin uygulanmasının altında yatan düşünce, gemilerin ekonomik

¹¹ Resmi Gazete Tarihi: 09.07.1956 ve Sayı: 9353.

¹² Tamer Bozkurt, Ticaret Hukuku, Güncellenmiş 7. Baskı, Oniki Levha Yayıncılık, Ankara 2013, s. 4.

¹³ Gülşah Yakşı, Tersane Sahibinin Kanuni İpotek Hakkı, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2019, s. 26-27.

¹⁴ Sözer I, s. 19-20.

¹⁵ Ümit Çevik, Gemi İnşaatı, Birsan Yayınevi, İstanbul 2015, s. 2.

¹⁶ Kayıhan I, s. 18.

çıkarlarının gerektiği kadar korunabilmesidir. TTK madde 937/II, atıf yaptığı diğer kanunlar ve maddeleriyle gemilere taşınmaz mallara ilişkin hükümlerin uygulanabilirliği noktasında TTK madde 936'ya istisna oluşturmaktadır¹⁷.

Gemilerin ana unsur olarak yer aldığı deniz ticareti hukuku, eşya hukuku ve borçlar hukuku ile de bağlantılıdır. Taşınmaz ipoteği ve mülkiyete ilişkin hükümler önem taşımaktadır¹⁸. Taşınmaz ipoteği; belirlilik, teminat, kamuya açık olunması ve rehin derecelerinin sabit olarak belirlenmesi ilkelerinin¹⁹ düzenlendiği hükümler bakımından, mülkiyet; eklenti, paylı mülkiyet ve elbirliği mülkiyeti kavramlarının düzenlendiği hükümler açısından önem taşır. Gemiler taşınır eşya niteliğinde olmalarına rağmen, TTK'da üzerlerinde kurulacak ayni haklar için özel düzenlemeler yer almaktadır. İfade edilen özel hükümlerden birisi de gemilerin rehnine ilişkin hükümlerdir. Rehin hakkı, sicile tescil edilmiş vaziyette bulunan gemiler üzerinde yalnızca tek bir şekilde kurulabilir; o da gemi ipoteğidir. Gemi ipoteğine ilişkin düzenlenen hükümler sadece ticaret gemilerine özgü değildir.

Tescil edilen eğitim, araştırma, gezme, bilim ve spor amacı taşıyan gemiler de gemi ipoteği konusunun içerisinde yer alır²⁰. TTK'da gemi üzerinde kurulan ayni haklar için düzenlenen özel hükümlerden bir diğeri de mülkiyet hakkıdır. Gemi mülkiyetinin anlamı burada TMK'da²¹ düzenlenen anlam ile aynı anlamı taşımaktadır. Geminin maliki sıfatını taşıyan bir kişi, gemiyi hukuk kuralları çerçevesinde istediği şekilde kullanır ve gemi üzerinde tasarrufta bulunur²².

¹⁷ Sözer, s. 21.

¹⁸ Bozkurt I, s. 3.

¹⁹ Tümerdem Murat, Taşınmaz Rehninde Belirlik İlkesi, Türkiye Adalet Akademisi Dergisi, C. 8, S. 32, 2017, s. 337.

²⁰ Hakan Bilgeç, Ticari İşletme Envanterinde Bulunan Gemiler Üzerinde Kurulabilecek Sözleşmeye Dayalı Rehin Türleri (Türk Medeni Kanunu ve Ticari İşlemlerde Taşınır Rehin Kanunu Hükümlerinin Gemi Rehin Bakımından Karşılaştırılması), Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 22, S. 1, 2020, s. 12-13.

²¹ Resmi Gazete Tarihi: 22.11.2001 ve Sayı: 24607.

²² Topsoy, s. 114.

1.2 Geminin Unsurları

1.2.1 Aracın Suda Hareketi Gerektiren Bir Amaca Tahsis Edilmesi

Öncelikle değinilmesi gereken husus, 6762 sayılı mülga TTK döneminde "*denizde*" kavramına yer verilmiş olmasıdır. "*Suda*" kavramı yürürlükteki TTK ile birlikte kullanılmaya başlanmıştır. Yapılan değişikliğin sebebi, iç sularda taşıma yapan araçlara kara taşımasına dair kuralları uygulamak yerine deniz ticareti hukukuna ilişkin hükümlerin uygulanmasını sağlamaktır²³. TTK'da yer verilen deniz kavramı günümüzde bazı konulara ilişkin düzenlemelerde (örneğin madde 1138'de düzenlenmiş bulunan navlun sözleşmesi) kullanılmaya devam edilmektedir²⁴. Bu sebeplerle, esasen ulaşılmak istenen amaca ibareler üzerinde değişiklik yapılarak değil de, düzenlenecek özel bir hükümle yer verilmesinin daha uygun olabileceği belirtilmektedir²⁵. Zira ibareler ile yapılan değişiklik tüm maddeler için yapılmamıştır ve değişiklik yapılan ibarelerin bazı maddelerde hali hazırda kullanılıyor olması karışıklığa yol açabilir. Bu şekilde ikilem yaratmak yerine istenilen amaca ulaşmak için ilgili maddeleri kapsayacak şekilde TTK'ya bu konuya dair özel bir hüküm eklenerek düzenleme yapılması daha uygun olabilirdi.

Bir aracın, suda hareket etmeyi gerektiren bir amaca tahsis edilmiş olması; gemi olarak nitelendirilmesinin birinci şartıdır²⁶. Suda hareket etmeyi gerektiren amacın ne olduğu hususu ise önem arz etmemektedir. Kanun koyucu amacın ne olduğu noktasında herhangi bir sınırlayıcı kural koymamıştır²⁷. Amaç edinilebilecek

²³ Bozkurt I, s. 4.

²⁴ Bozkurt I, s. 4.

²⁵ Didem Algantürk Light, TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı İle Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, C. 2, S. 10, 2006, s. 126.

²⁶ Bülent Sözer, Gemi Nedir? Deniz Ticareti Hukukunda 'Gemi' Kavramının Tarifi İçin Ortak Payda Kullanılabilecek Unsurlar Olabilir Mi?, Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2016, C. 13, S. 1, s. 252.

²⁷ Sözer II, s. 252.

işlere örnek olarak; ticaret, yangın söndürme işlemleri, kılavuzluk ve kurtarma hizmetleri verilebilir²⁸.

Geminin, özgülenmiş olduğu amaç için kullanılırken kendi başına ve/veya dıştan gelen kuvvetle yüzebilmesi gerekmektedir²⁹. Aracın hareket etmesine sebebiyet verenin ne olduğunun ise gemi sıfatının kazanılması açısından herhangi bir önemi yoktur. Hareket; rüzgarla, nükleer enerjiyle veya fuel oil ile sağlanabilir³⁰. Suda hareket ifadesinden anlaşılması gereken ise, suda seyrüsefer yapılmasıdır. Suda seyrüsefer, yüklerin ve/veya yolcuların bir yerden başka bir yere belirli bir düzen ve plan doğrultusunda denizyolu ile taşınmasını ifade eder³¹. Su üzerinde hareket gerektiren bir amaç için özgülenmemiş olan araçlar, gemi niteliğini yitirirler ve TTK'nın gemi kavramına ilişkin düzenlenmiş bulunan hükümlerinin uygulama alanından çıkarlar.

Dolayısıyla, sürekli olarak açıklara demirlenen ve/veya rıhtıma bağlanan bir gemi; otel, restoran veya bir eğlence yeri olarak kullanılması halinde artık gemi olarak nitelendirilemez³². Geminin hareketinin suyun altında veya üzerinde olması bu şart için önemli değildir³³.

Bir araç, suda hareket etme yeteneğine sahip ise gemi sıfatını kazanabilir.³⁴ TTK madde 931/I'de, "...kendiliğinden hareket etme imkanı olmasa da..." ifadesine yer verilmiştir. Anılan ifade, 6762 sayılı mülga TTK'da yer verilmeyen bir ifade idi³⁵. Bu ifade ile birlikte doktrinde, aracın tek başına hareket etme imkanı olmasa dahi, suda hareket etme yeteneğine sahip olması halinde gemi sayılacağı kabul

²⁸ Sözer I, s. 27.

²⁹ Cihan Ayana, Deniz Hukukunda Bayrak Devletlerinin Uygulama Yetkisi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2012, s. 19.

³⁰ Topsoy, s. 20.

³¹ Sözer I, s. 25.

³² Sözer II, s. 252.

³³ İsmail Karadana, Gemi Satış Sözleşmesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin, 2019, s. 5.

³⁴ Sözer I, s. 24.

³⁵ Karadana, s. 5-6.

edilmiştir³⁶. Hareket kavramından anlaşılması gereken, belirli bir mesafe gidebilme ve coğrafi olarak yer değiştirmektir³⁷. TTK ile birlikte aracın suda hareket etmesi unsuru ön plana çıkmıştır. Çünkü suların ve denizlerin ayrımı ortadan kaldırılmıştır. Böylelikle hareket unsurunun, ırmakta, denizde, nehirde veya gölde olması açısından "su" kavramı kullanılarak herhangi bir farklılık gözetilmemektedir³⁸.

1.2.2 Aracın Yüzme Özelliğinin Bulunması

Yüzme özelliği esasen canlı varlıklar için kullanılan bir tabirdir. Kanun koyucu TTK'da deniz ticareti hükümleri açısından "yüzmek" kavramına farklı bir yorum getirerek, "yüzmek" kavramını; aracın yüzmesi anlamında kullanmaktadır. TTK bünyesinde ifade edilen kelimelerin taşıdıkları anlamlar açısından doğru yorumlanması söz konusu unsur açısından önem taşımaktadır³⁹.

Bir aracın sadece yüzme yeteneğine sahip olarak gemi sıfatına sahip olması mümkün değildir. Yüzme yeteneğine sahip olan bir araç, TTK'da düzenlenen diğer unsurları da taşıması kaydıyla gemi sıfatına sahip olur. Konu edilen husus, 6762 sayılı mülga TTK'da "...denizde hareket etmesi imkanına bağlı bulunan..." şeklinde ifade edilmekteydi. TTK'da ise, "...yüzme özelliği bulunan..." ifadesi ile ele alınarak hareketin niteliği daha da somut hale getirilmiştir.

TTK ile gemi tanımı oldukça geniş bir noktaya taşınmıştır. Örneğin, hava yastıklı teknelerin hareket etmesi alt yüzeyinde bulunan hava yastıklarından kaynaklı olarak suya temas etmeden mümkün olabiliyordu. Hareket şeklinden dolayı da 6762 sayılı mülga TTK döneminde gemi olarak kabul edilmemekteydiler. TTK ile yapılan

³⁶ Sözer I, s. 24.

³⁷ Ersoy, s. 595.

³⁸ Sözer I, s. 24.

³⁹ Sözer I, s. 26.

yenilikçi düzenlemeler neticesinde hava yastıklı teknelerin de gemi olarak kabul edilmelerinin önü açılmıştır⁴⁰.

Doktrinde, yüzme özelliğinin bulunması unsurunun kullanılmasının çok da gerekli olmadığı ifade edilmektedir⁴¹. Yüzmek ifadesi için farklı yorumlar yapılmaktadır. Yapılan yorumlar şu şekildedir; suyun üzerinde durabilmesi yani aracın suyun üzerinde kendiliğinden veya bir vasıta aracılığıyla hareket edebilmesidir. Yüzmek ifadesi bu şekilde yorumlandığı zaman deniz altında hareket edebilen araçları gemi olarak nitelendirmenin mümkün olmayacağı sonucuna varılır. Yüzmek ifadesi günlük kullanılan anlamıyla, yani su üzerinde veya su altında mesafe kat etmek şeklinde yorumlanırsa, "suda hareket etme" kavramına yer verildiği için kanun koyucunun tekrara düştüğü yorumu yapılabilir⁴². Hatırlatalım ki, TTK açısından hareketin su üzerinde veya su altında olması bakımından bir fark gözetilmemektedir⁴³.

TTK madde 931/I'de bir aracın geminin sayılmanın unsurları açısından, "...suda hareket etmesini gerektiren..." ve "...yüzme özelliği bulunan..." şartları açıkça ifade edilmiştir. Geminin suda hareket etme yeteneğine sahip olması suda yüzebilme özelliğini taşıdığını farklı bir deyişle geminin batmadan da gidebileceği anlamını taşır. Bir başka anlatımla geminin yüzme özelliğini taşıması aslında o geminin suda yüzebilme yeteneği olduğunu gösterir. Bu noktada kanun koyucunun ilgili kavramlar açısından tekrara düştüğü görüşüne katılmaktayım.

⁴⁰ Topsoy, s. 18.

⁴¹ Sözer I, s. 27; Emine Yazıcıoğlu, Çetingil Kender, Deniz Ticareti Hukuku, Filiz Kitabevi, Gözden Geçirilmiş 16. Baskı İstanbul 2020, s. 49; İsmail Demir, Deniz Ticareti Hukuku, Yetkin Yayınları, Ankara 2021, s. 52; Karadana, s. 7.

⁴² Sözer I, s. 27.

⁴³ Ergün Ersoy, "6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu'nu Beklerken Sempozyumu- 10, 11, 12 Mayıs", Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Derleme Sunumları, İstanbul 2012, s. 495.

1.2.3 Aracın Pek Küçük Olmaması

Kanun koyucu TTK madde 931/I'de geminin tanımlamasını yaparken, "*pek küçük olmama*" koşuluna yer vermiştir⁴⁴. 6762 sayılı mülga TTK döneminde de aynı koşula yer verilmişti. Söz konusu şartın yorumunun yapılmasında denizcilik camiasının standart uygulamalarının incelenmesi gerekmektedir. Öncelikle kanun koyucu, aracın olası deniz tehlikelerine karşı koyabilecek büyüklükte olmasını aramıştır. Belirli büyüklüğe sahip olan aracın teknik özellikleri dayanıklılık gösterebilecek boyutlarda inşa edilmelidir⁴⁵. Oysa kanun koyucu araçta aradığı büyüklüğün sınırlarını belirleyecek bir düzenlemeye yer vermemiştir⁴⁶.

Pek küçük sayılmayan araç kural olarak, seyrüseferine çıktığında riskleri karşılayabilecek durumda olmalı, yeterli gemi adamına ve teçhizata sahip olmalıdır. TTK ile yapılan düzenleme doğrultusunda, on sekiz gros tonilato ve daha büyük araçların "*pek küçük olmama*" şartını sağladıkları düşünülebilir⁴⁷. TTK anlamında gemi sayılmayacak araçlara; küçük yelkenliler, sandallar, filikalar, kanolar, kamarasız yelkenliler, küçük deniz motorları örnek gösterilir⁴⁸.

1.2.4 Araç Olması

6762 sayılı mülga TTK'da, geminin formunun "*tekne*" şeklinde olması öngörülmekteydi⁴⁹. Gemi mülga Kanun döneminde "*tekne*" formunda olması gerektiğinden belirli fiziki unsurları, ağırlığı ve teknik bir yapısı olan cisim şeklinde yorumlanmaktaydı. Dolayısıyla da tekne ibaresinin çok günlük bir anlatım olduğu ve lafzi anlaşıldığı yönünde eleştiriler mevcuttu⁵⁰. Ancak kanun koyucunun mülga

⁴⁴ Sözer I, s. 31.

⁴⁵ Sözer II, s. 255.

⁴⁶ Karadana, s. 9

⁴⁷ Topsoy, s. 19.

⁴⁸ Topsoy, s. 19.

⁴⁹ Sözer I, s. 32.

⁵⁰ Sözer I, s. 32.

Kanun dönemi için, gemilerin belirli nitelikleri taşımasını ve belirli bir şekilde olmasını aradığı ileri sürülebilir⁵¹.

TTK'da ise, geminin tanımı yapılırken herhangi bir biçim şartı öngörülmemiştir. Kanun koyucu mülga Kanun dönemindeki ifadede, gelişen deniz teknolojileri ve yapılan eleştirileri dikkate alarak değişiklik yapmıştır⁵².

TTK madde 931/I'de yapılan düzenlemeye göre, diğer koşulların sağlanmasıyla birlikte "*her araç*" gemi sayılır⁵³. Böylelikle, tekne biçiminde olmayan mavna⁵⁴, salapurya⁵⁵, kataraman⁵⁶ gibi araçlar da gemi sayılabilmekten diğer şartlarını taşımak koşuluyla gemi sıfatına sahip olabileceklerdir⁵⁷.

1.3 Gemi Vasfının Kazanılması

TTK'da sayılan şartların tümünü taşıyan bir yapının kendiliğinden gemi vasfını kazanıp kazanmayacağı veya gemi vasfını ne zaman kazanacağı hususu açıkça belirtilmemiştir⁵⁸. Bir yapı için tamamlandıktan sonra gemi vasfının ne zaman kazanılacağı hususu önem taşımaktadır. Eğer ki bir yapı gemi vasfını kazanırsa TTK hükümlerine, kazanmaz ise TMK hükümlerine tabi olur⁵⁹. Bir yapının koşullarını tamamladıktan sonra hukuken gemi vasfını ne zaman kazanacağı hususu doktrinde tartışmalıdır. Bu husus hakkında farklı görüşler bulunmaktadır⁶⁰.

⁵¹ Karadana, s. 9.

⁵² Karadana, s. 9.

⁵³ Sözer I, s. 32.

⁵⁴ Yakın kıyı ve gemilere yük taşıyan güvertesi olmayan büyük tekne. Ayrıntılı bilgi için bkz., Selahattin, Bağdatlı, Hukuk Sözlüğü, Derin Yayınları, İstanbul 2012, s. 441.

⁵⁵ Ticaret eşyası taşımakta kullanılan 10-15 tonluk üçgen biçiminde yelkenli olan ticaret gemisi. Bkz., <https://sozluk.gov.tr>. (Erişim Tarihi: 01.03.2022)

⁵⁶ İki teknenin birbirine bağlanmasıyla oluşan deniz aracıdır. Gezi amacıyla kullanılabilir. Bkz., <https://sozluk.gov.tr>. (Erişim Tarihi: 01.03.2022)

⁵⁷ Topsoy, s. 18.

⁵⁸ Sözer I, s. 50.

⁵⁹ Fatma Reyhan Ayyıldız, Gemi İpoteği İle Hava Aracı İpoteğinin Karşılaştırılması, Yayımlanmamış Havacılık Uzmanlığı Tezi, 2016, s. 4.

⁶⁰ Sözer I, s. 54.

Birinci görüşe göre; bir yapı inşasının kesin bir şekilde tamamlandığı anda kızaktan indirilmeden de satıhta durabilecek vaziyette olduğu zaman gemi vasfını kazanır⁶¹.

İkinci görüşe göre; inşası tamamlanmış olan bir yapı, hukuken gemi vasfını kızaktan suya indirildiği anda kazanacaktır. Aracın yüzme özelliğini kazanmış olması, hareket edebilmesi şartı aranmamaktadır. Sadece suya indirilmiş olması gemi vasfının kazanılması için yeterlidir⁶².

Üçüncü görüşe göre; bir yapı yüzme özelliğini taşıması şartıyla suya bırakılması anında gemi vasfını kazanır⁶³. Bu görüşün gerekçesinde, gemi sayılmanın unsurlarından olan yüzme özelliği taşımayan bir yapının gemi vasfını kazanmasının mümkün olmadığı belirtilmektedir⁶⁴. Başka bir anlatımla, suya bırakılan yapı seyrüsefer yeteneğine sahip olmalıdır. Eğer ki yapı seyrüsefer yeteneğini suya bırakıldığı anda bazı eksikliklerden dolayı kazanamıyorsa eksiklikler tamamlanınca hukuken gemi sayılacaktır⁶⁵.

Aracın gemi vasfını kazanması noktasında gemi siciline tescil edilmiş olup olmadığının bir önemi bulunmamaktadır. Bir araç gemi sıfatını kazandıktan sonra gemi olarak anılmaya başlanır. Geminin, fiili olarak hizmete ve kullanılmaya başlanması herhangi bir ivedilik ve zorunluluk taşımamaktadır⁶⁶.

Bir aracın TTK madde 931/I'deki şartları sağladıktan sonra gemi vasfını ne zaman kazanacağı yönünde katıldığımız görüş geminin suya bırakılma anını kabul eden üçüncü görüştür. Geminin inşası tamamlanmış olsa dahi suya bırakıldığında

⁶¹ Sözer I, s. 51; Sinan Misili, Gemi İnşa Sözleşmelerinin Kurulması ve Tarafların Borçları, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2016, s. 52.

⁶² Çağa / Kender, s. 47, s. 7.

⁶³ Sözer I, s. 51.

⁶⁴ Sözer I, s. 51.

⁶⁵ Sami Okay, Deniz Ticareti Hukuku, Gözden Geçirilmiş İlaveli 3. Baskı, Kutulmuş Matbaası, İstanbul 1970, s. 82-83.

⁶⁶ Topsoy, s. 21.

batma ihtimali her zaman bulunmaktadır. Suya bırakılan geminin batması ihtimaline, gemi üretiminde yaşanan bir problem, dengede duramama, mühendislik hatası, geminin bir yerinde en ufak bir delik veya boşluk gibi birçok durum sebep olabilmektedir. Ancak gemi sayılmanın koşullarından birisinin yüzme özelliği olduğunu yukarıda ifade etmiştik. Aracın yüzme özelliğine sahip olduğunun veya olmadığının tespiti ise sadece suyun üzerine bırakılması ile mümkün olur. Karada duran bir geminin yüzme özelliğine sahip olduğu ve gemi vasfını kazandığı yorumunu yapmak bizleri doğru bir sonuca ulaştırmaz. Dolayısıyla inşası tamamlanan bir geminin suya bırakıldığı anda yüzdüğünün tespiti gözle görülerek yapılabiliyorsa gemi niteliği o andan itibaren kazanılır.

1.4 Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Çerçevesinde Ticaret Gemisi

Kavramı

TTK hükümlerinin uygulanması açısından kural olarak, aracın gemi olması yeterli değildir. Aracın ticaret gemisi olması da gerekmektedir⁶⁷. Bu hususa 6762 sayılı mülga TTK'da yer vermişti. Ticaret gemileri, TTK'da ise tabi olacakları hükümler açısından 6762 sayılı mülga TTK dönemindeki gibi sınırlı tutulmuşlardır⁶⁸. Ticaret gemisinin tanımı TTK madde 931/II'de düzenlenmiştir. Fıkra içerisinde anılan unsurlara sahip olan gemi, ticaret gemisi sayılacak ve TTK hükümlerine tabi olacaktır⁶⁹. Ticaret gemilerinin TTK hükümlerine tabi olacağı hususu ise, TTK madde 935/I'de düzenlenmiştir. Bu hususun istisnaları da mevcuttur⁷⁰. Düzenlenen iki maddenin önemi ise uygulanacak kanun hükümleri açısından karşımıza

⁶⁷ Bozkurt I, s. 5.

⁶⁸ Kerim Atamer, Gemi Adamları'na İlişkin Türk Ticaret Kanunu Hükümlerinin Kaynaklar ve Görevli Mahkeme Sorunu 2. Bölüm, Journal of Yaşar University, C. 8, S. Özel, 2013, s. 413.

⁶⁹ Ersoy, s. 494.

⁷⁰ Sözer I, s. 35.

çıkmaktadır. Şöyle ki, istisnalar hariç olmak üzere, ticaret gemileri hakkında sadece deniz ticareti hukuku hükümleri uygulama bulur⁷¹.

Ticaret gemisinin tanımından anlaşılan söz konusu gemilerin; "*suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilmiş olması veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan*" gemiler olmalarıdır. İfade edilen husus, sadece suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilmiş olan gemilerin olmadığı, bu gemilerle birlikte, böyle bir amaca tahsis edilmemiş bulunan ancak fiilen böyle bir amaç için kullanılan gemilerin de ticaret gemisi sayılacaklarıdır⁷². Söz konusu düzenleme ile, ticaret gemisinin kavramı da gemi kavramında olduğu gibi TTK ile daha geniş tutulmuştur⁷³.

"*Suda ekonomik menfaat sağlama*" ifadesinden; ücret karşılığında denizde yolcu ve yük taşımanın veya kurtarma römorku gibi hizmette bulunmanın ticaret sayılacağı anlaşılmaktadır. Ticaret gemilerine örnek olarak; yük ve yolcu gemileri, kurtarma gemileri, römorklar ve tankerler sayılabilir⁷⁴. Eğer ki bir ticaret gemisinin denize elverişlilik belgesi bulunmazsa ve/veya süresi dolmuşsa ve/veya belgesinin yenilenmesi gerekiyorsa su üzerinde işlem yapamayacaktır⁷⁵.

Ticaret gemisinin tanımlamasında yer alan "*kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın*" ibaresi ise, geminin ekonomik kazanç için kimin tarafından kullanıldığının önemli olmadığını ifade eder. Bu anlamda bir kamu

⁷¹ Aydoğan Özmen, Deniz Hukuku I, Turhan Kitabevi, Ankara 2006, s. 181.

⁷² Topsoy, s. 26.

⁷³ Selami Kuran, Uluslararası Deniz Hukuku, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 4. Baskı, Beta Basım, İstanbul 2014, s. 27.

⁷⁴ Peker, s. 24.

⁷⁵ Murat Yorulmaz, Deniz Taşımacılığı ve Deniz Sigortaları, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2009, s. 29.

tüzel kişinin gemisi de ekonomik menfaat sağlamak için kullanıldığı takdirde ticaret gemisi sayılacaktır⁷⁶.

TTK madde 931/II'de düzenlenen ticaret gemilerine TTK madde 935 bir istisna getirmektedir. Söz konusu madde; eğitim gemileri ve savaş gemileri hakkında da deniz ticaretine ilişkin bazı hükümlerin uygulanmasını öngörmüştür⁷⁷. Düzenleme şu şekildedir: "...yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemilere..." ve "...münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilen Devlet gemileriyle donanmaya bağlı savaş gemilerine ve yardımcı gemilere..." TTK'nın 1062. maddesi, "...yabancı bir devlet veya onun vatandaşı için Türkiye'de inşa edilen gemilere..." TTK'nın 944/II, 945, 947, 948, 991, 1013, 1054 ve 1058. maddeleri uygulanacaktır. İlgili maddeler söz konusu gemilerin nitelikleri ile bağdaştığı oranda uygulanacaklardır⁷⁸.

1.5 Ticaret Gemisinin Unsurları

1.5.1 Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Çerçevesine Göre Gemi Olarak Kabul Edilme

Ticaret gemisi teknik olarak esasen TTK madde 931/I'de tanımlanan gemilerdir. Bu durum, TTK madde 931'in kenar başlığından ve TTK madde 935/I'de düzenlenen uygulama alanından anlaşılmaktadır. Bu anlamda, bir geminin ticaret gemisi sıfatını kazanabilmesi için öncelikle TTK madde 931/I'de anılan gemi unsurlarını da taşıması gerekmektedir⁷⁹.

⁷⁶ Nil Kula Değirmenci, Türk Deniz Ticaretini Düzenleyen Hükümlerin TTK m. 935 Anlamında ve "Gemi" Kavramı Çerçevesinde Uygulama Alanı: Türkiye'nin Taraf Olduğu İlgili Milletlerarası Sözleşmelerin Uygulama Alanları İle Karşılaştırılmalı Bir İnceleme, Public and Private International Law Bulletin, C. 41, S. 1, 2021, s. 88.

⁷⁷ Bozkurt I, s. 6.

⁷⁸ Bozkurt I, s. 6.

⁷⁹ Karadana, s. 22.

O halde bir geminin ticaret gemisi sayılabilmesi için taşıması gereken özellikler şu şekilde sayılabilir: yüzmeye özelliğini taşıması, suda hareketi gerektiren bir amaca özgülenmiş olması, pek küçük olmaması ve suda ekonomik bir menfaat sağlama amacına tahsis edilmiş olması veya fiilen böyle bir amaç için kullanılması. Anılan özellikler bir aracın ticaret gemisi sıfatına sahip olması için taşıması gerekli olan kümülatif unsurlardır⁸⁰.

1.5.2 Geminin Suda Ekonomik Menfaat Sağlama Amacına Tahsis Edilmiş Olması ve Fiilen Böyle Bir Amaç İçin Kullanılması

1.5.2.1 Geminin Suda Ekonomik Menfaat Sağlama Amacına Tahsis Edilmiş Olması

Geminin suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilmiş olması koşulu, kanun koyucu tarafından geminin seyrüseferinden ekonomik menfaat etme elde edilme düşüncesi ile düzenlenmiştir. Zira koşul ile anlatılmak istenen ekonomik menfaat elde etme amacı net bir şekilde ifade edilmiştir. Bir gemi bu amacı taşımasına rağmen, ekonomik kazanç elde etmeye başlamamış olsa bile taşıdığı amaç gemiyi ticaret gemisi yapar⁸¹. Aynı şekilde bir gemi, ekonomik olarak kazanç elde etmeye başlamış, ancak kazanç elde etmeyi geçici bir dönem için kaybetmişse ticaret gemisi sıfatı o gemi için devam eder. Yapılan açıklamalardan çıkan sonuç ise, bir geminin fiilen kazanç elde etmesi değil de tahsis edilen amacın kazanç sağlanmasına yönelik olmasının bu noktada önemli olduğudur⁸². Ekonomik menfaat sağlama amacı taşımayan gemi, TTK hükümleri uyarınca ticaret gemisi olarak kabul edilmez⁸³.

⁸⁰ Karadana, s. 22.

⁸¹ Kayıhan I, s. 19.

⁸² Kuran, s. 27.

⁸³ Ayhan, Rıza / Çağlar, Hayrettin: Ticari İşletme Hukuku, Gözden Geçirilmiş ve Güncellenmiş 11. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2018, s. 96.

6762 sayılı mülga TTK madde 816/II'de söz konusu unsur "*denizde kazanç elde etmek maksadı*" şeklinde ifade edilmişti⁸⁴. TTK ile birlikte, "*suda ekonomik menfaat sağlama*" ifadesi düzenlenerek, gemiler ile birlikte iç su gemilerinin de ticaret gemisi sıfatını kazanmalarının önü açılmıştır. Bu düzenleme ile amaç noktası, "kazanç elde etme" kriterinden "ekonomik menfaat" kriterine çevrilerek her türlü gelir kazandıran faaliyet noktasına taşınarak oldukça genişletilmiştir⁸⁵.

Ekonomik menfaatin sağlanması, doğrudan veya dolaylı olabilir. Faaliyetlerin malvarlığının aktiflerini artırıcı olmasıyla birlikte pasiflerin azaltılmasına yönelik olması da mümkündür. Bir gemiyi sadece kendisine ait yükü taşımak için kullanan donatanın kullandığı gemi de ticaret gemisi sayılır⁸⁶.

Geminin ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilmiş olup olmadığı hususu ise malikin ve/veya zilyedin ve/veya donatanın iradesine bakılarak belirlenir⁸⁷.

1.5.2.2 Fiilen Böyle Bir Amaç İçin Kullanılması

Ekonomik menfaati fiilen kazanmak için kullanılan ancak "*suda ekonomik menfaat sağlama*" amacına özgülenmemiş olan gemiler de ticaret gemisi sayılır. Örneğin; bilimsel araştırma yapan bir geminin geçici olarak yük ve yolcu taşınması ve bu taşıma eyleminin ekonomik menfaat elde amacını taşıyarak gerçekleştirilmesi halinde bilimsel araştırma gemisi ticaret gemisi sayılır. Doktrinde fiilen ekonomik bir menfaat için kullanılma kavramının yorumunun nasıl olması gerektiği ise tartışmalıdır. Bu tartışmalı duruma ilişkin sorular üzerinden örnekler verilebilir; bir bilimsel araştırma gemisi, bir başka gruba belli bir ücret karşılığında çalışan veya erzak taşınması durumunda ticaret gemisi sayılır mı? Bir başka örnek, denizde yakıtı

⁸⁴ Sözer I, s. 35.

⁸⁵ Topsoy, s. 27.

⁸⁶ Topsoy, s. 27.

⁸⁷ Sözer I, s. 35.

eksilen bir gemiye limanda bulunan bir geminin belli bir ücret karşılığında yakıt götürmek üzere faaliyete geçmesi geminin ticaret gemisi olarak kabul edilmesini sağlar mı⁸⁸?

Doktrinde bu konuda iki görüş mevcuttur. Birinci görüşe göre, fiilen suda ekonomik menfaat için kullanılma unsurunun dar yorumlanması gerekmektedir. İkinci görüşe göre de bu husus geniş yorumlanmalıdır. Dar görüşe göre; bilimsel araştırma gemisi ticaret gemisi sayılamaz. Geniş görüşe göre de, böyle bir sefer yapan gemi ticaret gemisi sayılabilir. Her şeyden önce her durum kendine göre değerlendirilmelidir. Çünkü koşullar her olaya göre farklılık taşır. Örneğin, yardım amacı taşıyan bir gemi için ortaya çıkan başka masrafların ödenmesi halinde geminin ticaret gemisi sayılması pek mümkün görünmemektedir⁸⁹. Çünkü olayda tahsis edilen amaç ekonomik menfaat elde etme amacı değildir. Tahsis edilen amaç yardım odaklı olup sosyal dayanışma duygularıyla yapılmıştır. Ayrıca olayda yapılan ödeme sefer için değil, zor durumda çıkabilecek olağan masraflar için yapılmıştır.

Konuya ilişkin şahsi görüşümüz ise şu şekildedir: öncelikle her olayın kendine özgü bir durumu olduğu için yapılan seferler kendi özeline göre değerlendirilmelidir. Fiilen suda ekonomik menfaat için kullanılma ibaresinden kanaatimce anlaşılması gereken bir geminin ekonomik kazanç sağlama amacına tahsis edilmiş olduğudur. Tahsis edildiği amacın fiilen uygulanması her zaman mümkün olmayabilir. Ancak barındırdığı "ekonomik menfaat sağlama" amacı varlığını sürdürdüğü müddetçe gemi bazı seferlerinde kazanç sağlamasa dahi ticaret gemisi sayılır. Örneğin, bir eğitim gemisinin bir kereliğine mahsus yakıtı biten bir ticaret gemisine para karşılığı yakıt taşıması halinde amacının ekonomik kazanç

⁸⁸ Topsoy, s. 27.

⁸⁹ Topsoy, s. 27-28.

olduğu söylenemez. Ancak bir eğitim gemisi para karşılığında sürekli olarak diğer gemilere yakıt taşıyorsa ekonomik kazanç amacı taşıdığını ileri sürebiliriz.

1.6 Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu Hükümleri

Çerçevesinde Gemi Kavramı

Türk Uluslararası Gemi Sicili, gemilere ait şerhleri, itirazları, isimleri ve tabiiyete ilişkin hususları düzenleyen resmi bir sicildir⁹⁰. 4490 sayılı ve 16.12.1999 tarihli Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu⁹¹ ile birlikte Türk Uluslararası Gemi Sicili oluşturulması düzenlenmiştir. Bu Kanunun yayınlanması üzerine, Türk Uluslararası Gemi Sicili, İstanbul'da oluşturulmuştur. İrtibat büroları TUGS'un etkili ve hızlı hizmet verebilmesi adına Türkiye içinde açılır⁹².

TUGSK'nın gerekçesi incelendiğinde amaçlarının; daha makul fiyatlı olan sicillerin tercih edilmesinden kaynaklı filonun küçülmesini engellemek, yabancı donatanları çalıştırarak ülkemizde vergilendirmeyi ve döviz girdisini artırıp denizcilik sektörünü ilerletmek ve geliştirmek, 6762 sayılı mülga TTK döneminde düzenlenmiş bulunan madde 824'teki düzenlemeden ve 3226 sayılı mülga Finansal Kiralama Kanunu'nun⁹³ 7. ve 8. maddelerinde düzenlenmiş bulunan koşuldan kaynaklı Türk Bayrağı çekme hakkına yönelik doğabilecek tehlikeli durumları ortadan kaldırması olduğu söylenebilir⁹⁴.

⁹⁰ Hayrettin Kurt, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu'nun Değerlendirilmesi, Ankara Barosu Dergisi, C. 14, S. 2, 2014, s. 274.

⁹¹ Resmi Gazete Tarihi: 21.12.1999 ve Sayı: 23913

⁹² Türkay Özdemir, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi, Yayınlanmamış Ders Notu, İstanbul 2020, s. 103.

⁹³ Resmi Gazete Tarihi: 28.06.1985 ve Sayı:18795.

⁹⁴ Kurt, s.276-277.

Milli Gemi Sicili kapsamında gemiler için, bu kanun yürürlüğe girdiği zamanda aranan koşullar; inşası yurt içinde yapılan gemilerin ve 3.000 GWT⁹⁵ üzerinde olup yurt dışından gelen gemilerin tescili yapılan talep doğrultusunda gerçekleştirilir⁹⁶. Yine tescil için talep edilebilecek gemiler arasında bir şirketin mal sahibi olduğu gemiler de bulunabilir. Ancak şirketin; Türk mevzuatına göre Türkiye’de kurulmuş olması gerekmektedir. Gerçek kişiler açısından durum ise; Türk veya yabancı uyrukluk taşıyan kişilerin tescil talebinde bulunabilmeleri için Türkiye’de yerleşik olmaları gerekmektedir⁹⁷.

TUGS’a kayıtlı bulunan gemilerin, gemi adamlarının ve geminin armatörünün Türk vatandaşı olması halinde yabancı bir ülke vatandaşı olma imkanı ve/veya kaptanın Türk vatandaşı olması koşulu ile armatörlerin ve gemi personelinin yabancı ülke vatandaşı olabilmesi imkanı, gemi personeline yapılan ücret ödemesi için fonlardan ve gelir vergisinden muafiyet, gemilerden sağlanan kazançlar için alınacak vergilerden muafiyet ve yurt dışında sigorta yapılabilmesine imkan sağlanması gibi bir takım ayrıcalıkları vardır⁹⁸.

TUGSK’ya göre gemi kavramı: "*Kabotaj ve/veya kabotaj harici sularda ticari amaçla kullanılan her türlü yük, yolcu ve açık deniz balıkçı gemileri ile özel maksatlı ve özel yapılı gemiler.*" şeklinde açıklanmaktadır. Tanımlamanın başındaki ve sonundaki "*kabotaj ve/veya kabotaj harici sularda...*" ve "*...özel maksatlı ve özel yapılı gemiler...*" ibareleri daha sonra 6745 sayılı Yatırımların Proje Bazında Desteklenmesi İle Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik

⁹⁵ Ayrıntılı bilgi için bkz. Bir geminin taşıyabileceği en çok ağırlık olup, ham yükün yakıtın, suyun, kumanyanın, yolcu ve gemi adamlarının kendilerinin ve eşyalarının ağırlıklarının tamamını ifade eder. (TUGSK Madde 2/G)

⁹⁶ Özdemir, s. 104.

⁹⁷ Kaner I, s. 41.

⁹⁸ Ayşegül Karataş, Halil Şimdi, Has The Turkish International Ship Registry Law Reached Its Goal?, Alpanumeric Journal, 2019, C. 7, S. 3, s. 76.

Yapılmasına Dair Kanun⁹⁹ ile eklenmiştir. Geminin TUGSK'da yer verilen tanımlaması esasen TTK madde 931'de yapılan gemi tanımına çok aykırı ve/veya tanımlamanın doğasını bozacak nitelikte olmadığından TTK madde 931'de yapılan tanıma göre gemi sıfatına sahip olabilecek cisimlerin TUGSK tarafından esas alınacağı söylenebilir¹⁰⁰.

Ancak TUGSK'da yer alan, madde 2/I (a) bendindeki düzenlemede doktrinde tartışma yaratacak "*deniz aracı*" ifadesine yer verilmiştir. "*Deniz aracı*" ifadesi özel maksatlı ve özel yapılı gemiler için kaleme alınmıştır. Söz konusu maddenin genel olarak, gemi sicili düzeninde bir istisna teşkil etmeyeceği aşıkâr olmakla birlikte TTK madde 995'te TUGS'a ilişkin hükümler saklı tutulmaktadır. Esasen MGS ve TUGS işleyişi bir bütünü oluşturmaktadır. Dolayısıyla her sicilin kendi özelliklerine göre düzenlenmiş hükümleri olduğu gibi TUGSK içerisinde de kendi yapısına göre özel hükümlerin olması normal bir durumdur ve anılan hükümler öncelikle uygulanmalıdır¹⁰¹.

1.7 Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu Hükümleri Çerçevesinde Ticaret Gemisi Kavramı

TUGSK madde 2/I (a) bendi anlamında "...ticari amaçla..." ifadesi kullanılarak yapılan tanım ile ticaret gemileri de ifade edilmektedir. Diğer taraftan Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği¹⁰² madde 4/I (a) bendi gemi kavramına; "*Ticari amaçla kullanılan her türlü yük, yolcu ve açık deniz balıkçı gemileri*" dahil ederek düzenlemiştir. TUGSK ve sicil yönetmeliği arasında, gemi ve kapsamına dahil edilen ticaret gemilerinin tanımlamaları benzerlik göstermemektedir.

⁹⁹ Resmi Gazete Tarihi: 07.09.2016 ve Sayı: 29824.

¹⁰⁰ Sözer I, s. 95.

¹⁰¹ Sözer I, s. 96.

¹⁰² Resmi Gazete Tarihi: 23.06.2000 ve Sayı:24088. Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği metin içerisinde sicil yönetmeliği olarak anılacaktır.

Tanımlamaya ilişkin ortaya çıkan farklılığın sebebi, 6745 sayılı Kanun ile TUGSK'nın 2/I (a) bendinin değişikliğe uğrayarak kabul edilmiş olmasıdır. Sicil yönetmeliğinin gemi tanımlaması ile 6745 sayılı Kanun'un yürürlüğe girmesinden önceki TUGSK'nın düzenlediği gemi tanımı aynıydı. Değişiklikten önce gemi TUGSK madde 2/I (a) bendinde: "*Ticari amaçla kullanılan her türlü yük yolcu ve açık deniz balıkçı gemilerini ifade eder.*" şeklinde tanımlanmıştı. Gerçekten de değişiklik öncesinde TUGSK'da düzenlenmiş bulunan gemi tanımının, sicil yönetmeliğinde düzenlenen gemi tanımı ile aynı olduğunu gözlemliyoruz¹⁰³.

Sicil yönetmeliği madde 4/I (a) bendi, TUGSK madde 2/I (a) bendinin değiştirilerek kabul edilmesi sonrasında uygulama açısından TUGSK madde 2/I (a) karşısında yetersiz kalmıştır. Bu durumun sebebi sicil yönetmeliğinin 4/I (d) bendinde, "*özel maksatlı özel yapılı gemilerin*" düzenlenmemiş olmasıdır. Ticari amaçla kullanım kavramına TUGSK'da yer verilmesine rağmen kavramsal olarak açıklayıcı bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Mevcut durumda kavram açısından yer alan eksikliğe TTK madde 932/II kıyasen uygulanacaktır. Böylelikle TUGSK açısından da ticaret gemisi, "*Suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın ticaret gemisi sayılır.*" şeklinde kabul edilir¹⁰⁴.

TUGSK kapsamında yük taşıyan gemiyi değerlendirmeden önce yük kavramına da değinmek gerekmektedir. Yük; tartımı yapılabilen, ölçüsü alınabilen, ellerimizle tutabildiğimiz ve gözlerimizle görebildiğimiz maddi cisimlerden oluşmaktadır. Mesela hayvanlar da canlı veya cansız olduklarına bakılmaksızın bir yüküdür. Özetle gemide yolcu kavramı haricinde yüklenenler yük kavramını

¹⁰³ Murat Aydın, *Gemilerin Kaydedilmesi ve Kayıtların Silinmesi*, İstanbul 2022, s. 143.

¹⁰⁴ Aydın, s. 144.

oluşturmaktadır. Yük gemileri, TUGS'a tescil edilebilirler. Bir yük gemisi yurt dışından getirilecekse, tescil için 3.000 dead weight tonun üzerinde olmalıdır¹⁰⁵.

Yolcu taşıyan gemiler ise TUGSK'da ve Yönetmelikte ele alınmamıştır. Bu anlamda; insanların aslında bütün gemiler ile taşınmasının mümkün olduğunu söyleyebiliriz. Ayırt edici nokta geminin amacı ve yapısıdır. şu halde, yolcu gemisi olarak kabul edilen geminin tahsis edildikleri amacın sırf yolcu taşınmasına yönelik olması gereklidir. TUGSK anlamında ise, yolcu gemileri açısından, 300 grostonun üzerinde olmaları halinde ithal edilebilecekleri d zenlenmiřtir¹⁰⁶.

1.8 Bayrak Kavramı

Bayrak'ın sözlük anlamı, "*Devletin simgesi olmak üzere, belirli renk ve ölçüde üzerinde belirli oranlarda özel bir şekil işlenmiş kumaş*" şeklinde ifade edilmektedir¹⁰⁷. Bayrak kelimesinin kökeni Arapça'dır. Türkçe karşılığı ise sancak olarak karşımıza çıkmaktadır. Sancak, devletin simgesi olarak o devletin ordularının temsil ettikleri bayrağa verilen isimdir¹⁰⁸. O zaman Bayrak kavramının tanımını; bir devleti, bir orduyu, bir milleti ve bir kültürü yansıtan, sembol eden işaret şeklinde ifade edebiliriz. Bayrak, üzerinde taşıdığı işaretler ile birlikte kimliğe sahip olur ve aidiyetine ilişkin unsurları gözler önüne serer. Bayrağın üzerinde taşıdığı işaretlerin oluşmasında, milletlerin gelenekleri, yaşama tarzları, kutsal inanışları önem tařır¹⁰⁹.

1.8.1 Türk Bayrağı

Farklı semboller ile oluşmaya başlayarak günümüze kadar gelen Türk Bayrağı ile ilgili bazı özellikler (boyutları,  retimnin nasıl yapılacağı, Bayrağın

¹⁰⁵ Sözer I, s. 97-98.

¹⁰⁶ Sözer I, s. 98.

¹⁰⁷ Bağdatlı, s. 86.

¹⁰⁸ Mahmut Enes Soysal, Tarihsel Süreçte Bayrak ve Sancaklarımız, Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi, C. 17, S. 42, 2010, s. 211.

¹⁰⁹ Elif,  etin, Osmanlı Bayraklarında Ay ve Yıldız, Türk Arkeoloji ve Etnografya Dergisi, C. 1, S. 83, 2022, s. 84.

özellikleri vb.) 22.10.1925 tarihli "Sancak Talimatnamesi" isimli Kararname ile açıklanmıştır¹¹⁰.

Türkiye'yi temsil eden ulusal bayrak Türk Bayrağı'dır¹¹¹. Ulusal bayrak, yaşanan toplumda insanlarda toplumsal aidiyet duygusunu, bağlılık hissini ve anılan duygularla bağlantılı kavramlara ilişkin düşünceleri uyandırmaktadır¹¹².

Türk Bayrağı'nın bu anlamda en temel vurgusunun "bağımsızlık" olduğu söylenebilir¹¹³.

Günümüzde bayrak, uzun metalin veya sapın ucunda bağlı bulunan şekil ve işaretlerden oluşan bez ve/veya kumaştan meydana gelmektedir¹¹⁴. Türk Bayrağı, kırmızı ve beyaz renkleri taşımaktadır. Kırmızı renk, şehitlerin kanını, beyaz renk ise saflığı ifade etmektedir¹¹⁵.

1983 yılında Türk Bayrağı Kanunu¹¹⁶ yürürlüğe girmiştir. Tarihsel süreçte Türk toplumları Türk Bayrağını farklı formlarda günümüze gelene kadar kullanmışlardır. Anadolu bölgesine ve farklı bölgelere göç edip yerleşen Türkler'in de bayrak kullandıkları ifade edilmektedir. Bayrak kullanımı askeri, siyasi ve dini alanlarda gerçekleşirdi. Bayrak günümüzdeki formuna kavuşana kadar birçok değişikliğe uğramıştır. Bu anlamda günümüzde Türk Bayrağının taşıdığı ay yıldız sembolünün geçmişte hiç bulunmadığı dönemler de olmuştur¹¹⁷. Türk topluluklarının hilali İslamiyet'in kabulünden önceki dönemlerde de kullandıkları düşünülebilir¹¹⁸.

¹¹⁰ Fevzi Kurtoglu, Türk Bayrağı ve Ay Yıldız, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1987, s. 131.

¹¹¹ İlk olarak bayrağın zemin al halinde ve üzerinde beyaz hilal ve yıldız ile oluşmuş hali 1844 yılında Abdülmecit döneminde Tanzimat süreci yaşanırken kabul edilmiştir. Bkz, Kırkarlar, s. 101.

¹¹² Nagihan Taşdemir, Bayrağa Yüklenen Anlamlar: Sosyal Kimlik Motivasyonlarının Rolü, Türk Psikoloji Yazıları, C. 22, S. 44, 2019, s. 95.

¹¹³ Çetin, s. 84.

¹¹⁴ Soysal, s. 214.

¹¹⁵ Çetin, s. 97.

¹¹⁶ Resmi Gazete Tarihi: 24.09.1983 ve Sayı:18171.

¹¹⁷ Osman Kırkarlar, Türk Bayrağı ve Modernleşme, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli, 2016, s. 10-11.

¹¹⁸ Kurtoglu, s. 3.

Türk Bayrağı üzerinde günümüzde ay ve yıldız vardır¹¹⁹. Bayrağımız günümüzdeki halini, Türk Bayrağı Kanunu'nda yer verilen düzenlemeden almıştır¹²⁰. Türk Bayrağı Kanunu içerisinde düzenlenen hükümlerle bayrağın tüm özellikleri en ince ayrıntısına kadar ifade edilmiştir¹²¹.

1.8.2 KKTC Bayrağı

KKTC Bayrağı, KKTC'yi bayrağa yüklenen tüm anlamlarla birlikte temsil etmektedir¹²². KKTC Bayrağının formu, beyaz renkli fon üzerinde tasarlanmıştır. İki adet kırmızı şerit altta ve üstte yer almaktadır. KKTC Bayrağının orta kısmında ise ay ve yıldız kırmızı renk ile tasarlanarak yer almıştır¹²³. Bu denli değerli bir tasarıma hayat veren kişi, ressam KKTC vatandaşı Emin Çizenel'dir¹²⁴.

Bayrağın taşıdığı simgelerin taşıdığı anlamlar resmi kayıtlarda bulunmamakla birlikte eserlerde; KKTC Bayrağının ortasında bulunan ay ve yıldızın Türklüğü, altta bulunan kırmızı renkli şeridin KKTC'yi, üstte bulunan kırmızı renkli şeridin TC'yi, şeritlerin düz ve birbirlerine paralel konumlandırılmış olmasının sonsuza dek KKTC'nin var olacağını, rengin kırmızı olması Kıbrıs'lı Türklerin Rumlar ile çatışırken döktükleri kanı, rengin beyaz olmasının ise barışı simgelediği şeklinde yorumlanmaktadır¹²⁵.

KKTC Bayrağı'nın günümüzdeki belirtilen görüntüsü, KKTC Meclisi tarafından 07.03.1984 tarihinde KKTC Bayrak Yasa Tasarısı'nın kabul edilmesiyle yürürlüğe girmiştir¹²⁶.

¹¹⁹ Kırkarlar, s. 67.

¹²⁰ Çetin, s. 96.

¹²¹ Kırkarlar, s. 113.

¹²² Kurtaslan Zafer, Kültür-Sanat- Edebiyat- Eğitim ve Mimarlık Üzerine Araştırmalar, Eğitim Yayınevi, 2017, s. 156.

¹²³ Demiryürek Meral, Kıbrıs Türklerinin İstikbal Mücadelesinde İstiklal Marşı'nın Önemi, Hacette Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi, C. Özel, S. 35/ Özel, 2021, s. 167.

¹²⁴ Demiryürek, s. 167.

¹²⁵ Kurtaslan, s. 156.

¹²⁶ Demiryürek, s. 153.

1.9 Bayrak Devleti

Bayrak devleti, gemilerin tabiiyetine ilişkin önemli kavramlardan bir tanesidir. Bayrak devleti, bir geminin sahip olduğu tabiiyetin, hangi devlete ait olduğunu iç hukukta ve milletlerarası hukukta tanımlayan kavramdır. Bayrak devleti kavramı Birleşmiş Milletlere Ait Gemilerin Tescil Edilmesi Hakkındaki Sözleşmede (United Nations Convention on Conditions for Registrations of Ships (UNCRCR))¹²⁷ açıklanmıştır. Sözleşmenin kabul edilme tarihi 07.02.1986'dır. Kabul edildiği ülke İsviçre/Cenevre'dir. Sözleşmenin amacı, gemi sicilini tanımlamak ve tescilin şartlarını karışıklığa sebep vermeyecek bir şekilde ifade etmektir. Sözleşme Türkiye'de, *"dünya gemi tonajının en az yüzde 25'ini oluşturan 40 ülkenin sözleşmeyi onaylamalarından 12 ay sonra yürürlüğe girecektir"* hükmünden dolayı henüz yürürlükte değildir. Sözleşme 19.09.2012 tarihinde Fas Cumhuriyeti'nde uygulanmaya başlanmıştır.¹²⁸ Sözleşmenin Fildişi Cumhuriyeti, Meksika, Irak, Macaristan ve Libya ülkelerinde de uygulandığı bilinmektedir. İlgili ülkeler sözleşmenin onayını 1989 yılının Mart ayında vermişlerdir¹²⁹.

Bayrak devleti sözleşmenin 2/III maddesinde: *"Bir geminin bayrağını çektiği ve çekmeye yetkili olduğu devlet"* şeklinde ifade edilmiştir¹³⁰. Sözleşmede bayrak devleti için ifade edilen tanımdan anlaşılan, bayrak devleti kavramının geminin tabiiyetinin ispatı için kabul edilen bir kavram olduğudur¹³¹. Düzenleme şu şekilde ifade edilir: bir gemiye uyruğunu veren devlet, milletlerarası hukukta bayrak devleti vasfına sahip olur. Bayrak devleti vasfına sahip olan bir devlet, hukuki, idari

¹²⁷ Sözleşme metni için bkz. https://treaties.un.org/doc/Treaties/1986/02/19860207%2008-58%20AM/Ch_XII_07p.pdf. (Erişim Tarihi: 15.08.2022).

¹²⁸ Erim Mert Yardımcı, Türk Hukukunda Gemi Kira Sicili, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2021, s. 10.

¹²⁹ Zehra Şeker, Elverişli Bayrak ve İkinci Sicil, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1994, s. 37.

¹³⁰ Yardımcı, s. 10.

¹³¹ Herman Meyers, The Nationality of Ships, Springer, 1967, s. 2.

ve cezai eylemler konusunda açık denizde bulunan bir gemi üzerinde münhasır yetki taşır¹³².

Uluslararası hukukta, bir gemiye el konulmasına bayrak devleti yetkilisi olmayan kimse tarafından soruşturma amacıyla dahi olsa emredilmesi mümkün değildir. Yine açık denizlerde deniz araçları kullanılarak işlenen suçlar ve deniz aracı içerisinde işlenen suçlar açısından yargı yetkisi de bayrak devletininindir¹³³.

Doktrinde bayrak devleti; açık denizlerde, karasularda ve iç sularda tabiiyetini taşıyan gemiler üzerinde yetkileri bulunan, siyasi ve askeri yönden koruma sağlayan ve diğer devletlere karşı hak sahibi olduğu savunması yaparak sorumluluk altına giren devlet şeklinde tanımlanmaktadır¹³⁴. Kural olarak gemiler, bayrak devletinin hukukuna tabi olurlar¹³⁵. Geleneksel bayrak devleti (geleneksel denizci devleti) ve kolay bayrak devleti olmak üzere iki çeşit bayrak devleti bulunmaktadır.

Geleneksel bayrak devletleri; Norveç, İngiltere, Almanya, Belçika, Fransa, Danimarka şeklinde sıralanabilir. Anılan devletlerde tabiiyeti taşıyan gemilerin mal sahiplerinin veya yöneticilerinin tabiiyetleri dikkate alınır¹³⁶. Şöyle ki, bu devletlerin sicilleri kapalıdır. Bu anlamda gemi sicillerine kayıt yaptırabilmek için tabiiyet koşullarının katı olduğu düşünülebilir¹³⁷. Devletlerin ulusal sicillerine tescil yapma hakkına sahip olan gemiler; tescil edilecek devletin ikametinde veya devlet yöneticilerinin sahipliğinde ve işletiminde bulunanlardır. Ulusal sicilin önemi ve görevi ise devletlerin kontrol mekanizmalarının kullanılmasında ve toplumun

¹³² Asiye Türker, Hukuki Açıdan Gemi Trafik Sistemi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2020, s. 16.

¹³³ Burak Kaya, Uluslararası Sözleşmelerde Mülkilik İlkesi, İktisadi ve İdari Yaklaşımlar Dergisi, C. 2, S. 1, 2020, s. 45.

¹³⁴ Yardımcı, s. 10.

¹³⁵ Yardımcı, s. 2.

¹³⁶ Hakan Karan, Kıbrıs Ekseninde Uluslararası Deniz Hukuku Bakımından Ticaret Gemilerinin Yabancı Limanlara Uğraması, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 1, S. 1, 2010, s. 54.

¹³⁷ Yardımcı, s. 10.

gemiler hakkında bilgi edinmesi noktasında ortaya çıkar. Anılan devletler kuralcı ve muhafazakar devletlerdir. Bu yapıda olmalarının sonucu mülkiyet ve ulusal bayrak arasındaki ilişkide gösterdikleri tutumda karşımıza çıkar. İki kavram arasındaki ilişkide koruyucu bir tutum sergilerler¹³⁸.

Geleneksel bayrak devletlerinde gemiler donatanları tarafından tercihen milli gemi siciline değil de elverişli bayrak sicillerine kaydettirilmişlerdir. Yapılan tercih ortaya bir sicil sorunu çıkartmıştır. Elverişli gemi sicillerinin özellikleri de bu şekilde bir tercih oluşmasını etkilemiştir. Geleneksek denizci devletlerin ekonomik durumu, yapılan tercihten dolayı olumsuz etkilenmiştir. Anılan devletler olumsuz etkilenen ekonomilerini düzeltmek için bir takım kararlar almışlardır. Uluslararası gemi sicilinin kurulması bu kararlardan en önemlisidir. Söz konusu sicil, elverişli bayrak sicilinin taşıdığı muaf olma ve sağladığı avantajlar açısından benzerlik göstermektedir¹³⁹. Norveç, İngiltere, Almanya, Belçika, Fransa ve Danimarka devletlerinde başka bir deyişle bütün geleneksel bayrak devletlerinde uluslararası gemi sicili kurulmuştur¹⁴⁰.

Geleneksel denizci devletlerde gemilerin yakın zamanda inşa edilmiş olmaları ve teknolojiyle donatılmış olmaları gemilerin masraflarının yüksek olmasına sebep olur. Yine söz konusu devletlerde geminin işletilmesiyle ilgili tüm konular üzerinde büyük bir özveri ve önemle ilgilenilmektedir¹⁴¹. Gösterilen tüm önem neticesinde de işletilen geminin ödemeleri artmaktadır. İnsanların göstermiş olduğu emek ve iş gücü anılan devletlerin yaşam kalitelerine bağlı olarak pahalılık

¹³⁸ Nuray Ekşi, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu'nun Hazırlanmasına Etki Eden Faktörler ve Kanunun Genel Esaslarının Değerlendirilmesi, Prof. Dr. Çağa'nın Anısına Armağan, Seçkin Yayıncılık, İstanbul 2000, s. 202.

¹³⁹ Aydın, s. 8-9.

¹⁴⁰ Karataş / Şimdi, s. 76.

¹⁴¹ Ekşi, s. 202.

göstermektedir. Gemi çalışanları için yüksek miktarda maaş ödemeleri yapılmaktadır¹⁴².

Kolay bayrak devletleri ise yaşamlarını denizcilik sektörü ile sürdürmeye çalışmakta olan devletlerdir. Ekonomileri çok gelişmemiş durumda olan söz konusu devletler yaşadıkları sorunların çözümünü yabancı gemilerin kendi sicillerine tescil edilmesinde bulmuşlardır¹⁴³. Savaş veya siyasi olaylardan ülkeler arasında yapılan deniz ticaretinin etkilenmemesinin ancak tarafsız ve daha küçük ülkelerin bayrağını çekmeleri ile mümkün olacağı aşıkardır. Anılan durum "kolay bayrak" kavramını da ortaya çıkartmıştır. Kolay bayrak devletleri, Güney Kıbrıs Rum Kesimi, Panama, Liberya, Malta, Hollanda, Filipinler, Maritanya, Cook Adaları, Singapur, Barbuda, Hong Kong, Bahama, Marshall Adaları, Cayman Adaları, Morokko, Bermuda, Saint Vincent, Vanuatu, Grenadine Adaları şeklinde sayılabilir¹⁴⁴.

Kolay bayrak devletlerine ait olan açık sicillere ilişkin tescil kuralları hemen hemen her gemi sahibi tarafından karşılanabilecek kolaylıktadır¹⁴⁵. Kolay bayrak devletleri gemi siciline kayıt için katı koşullar barındırmamakla birlikte kayıt ücretlerini düşük talep etmektedirler ve ağır şartları mürettebata karşı ileri sürmemektedirler. Sağlanan kolaylıklar için verilebilecek örnekler; alınan vergi miktarlarının düşük olması, bazen de vergi alınmaması, yasal yükümlülüklerin azlığı, tescil için verilmesi gereken ücretlerin az olmasıdır. Sayılan kolaylıklar donatanlara oldukça cazip gelmektedir. Sağlanan bütün kolaylıkların temel nedeni ise tamamen ekonomik endişelere dayanmaktadır¹⁴⁶. Kolay bayrak devletleri bu anlamda bürokratik işlemlerde, vergilendirme işlemlerinde, güvenlik alanında ve mürettebat

¹⁴² Esin Esin, Türk Bayrağı Çekme Hakkı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2019, s. 43.

¹⁴³ Nuray Ekşi, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, 2. Baskı, Beta Basım Yayın Dağıtım, İstanbul 2000, s. 18.

¹⁴⁴ Karataş / Şimdi, s. 74.

¹⁴⁵ Vincent Power, EC Shipping Law , Interma Law, London , 1992, s. 165.

¹⁴⁶ Esin, s. 44.

alımı işlemlerinde büyük avantaj ve kolaylık sağlamaktadırlar¹⁴⁷. Söz konusu devletler, sağladıkları esnek şartlardan dolayı ticaretle uğraşan gemileri büyük bir oranda ülkelerine çekmişlerdir. Bu kadar çok esnek şarta sahip olmanın bazı dezavantajlarını da devletler bünyelerinde barındırmaktadırlar. Sağladıkları esneklik beraberinde, çevresel ve bireysel tehditleri de getirmektedir¹⁴⁸. Kolay bayrak devletleri, fiilen bayrak devleti kontrolünün uygulanmasını dikkate almaktadır¹⁴⁹. Kolay bayrak devletlerine ait açık sicillere gelişen teknoloji kullanılarak tescil yapılabilmektedir. Böylelikle, bir gemi siciline tescil edileceği ülkeye varmadan kolay bayrağını çekebilme imkanına sahip olmaktadır¹⁵⁰. Tüm bu ifadeler esasen anılan devletlerin ülkelerinde tescil edilen gemiler ile derinden bağ kurmadıkları sonucunu ortaya koymaktadır¹⁵¹.

İki farklı anlayış tek bir paydada birleştirilememiş ve yeknesak bir durum oluşturulamamıştır. Ancak günümüzde, bayrak devleti kontrolünü gerektiği şekilde uygulayan devletle, bayrak devleti kontrolünün fiili olarak uygulandığı geminin arasındaki bağın gerçek olduğu noktasında mutabık kalınmıştır. Geleneksel bayrak devletleri, gemi sahipleri ve gemilerin arasında tabiiyetlerini dikkate alarak gerçek bağ kurarken, kolay bayrak devletleri sadece bayrak devleti kontrolünün fiili uygulanışını dikkate almaktadırlar¹⁵². Devletin bayrağını taşıdığı gemiyi hangi ülkede olursa olsun denetlemesi ve kontrol altında tutması doğal bir durumdur ve devletlerin böyle bir yetkileri vardır¹⁵³. Söz konusu yetki, uluslararası sözleşmelere

¹⁴⁷ Yardımcı, s. 11.

¹⁴⁸ Karataş / Şimdi, s. 72.

¹⁴⁹ Karan, s. 54.

¹⁵⁰ Esin, s. 44.

¹⁵¹ Sinan Misili, Açık Denizlerin Serbestliği, Gemilerin Uyrakluğu ve Bayrak Devleti Münhasır Yargı Yetkisi Arasındaki İlişkinin Teamül Hukuku, Konvansiyonlar ve Mahkeme Kararları Işığında İncelenmesi, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 8, S. 1, 2014, s. 199.

¹⁵² Karan, s. 54.

¹⁵³ Rona Aybay, Türk Hukuku'nda Gemilerin Uyrakluğu, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Fakültesi Dergisi, C. 47, S. 1-2, 1992, s. 83.

ve mevcut ulusal denizcilik kurallarında da, bir devletin kendi tabiiyetini taşıyan gemilerinin kurallara uyup uymadıklarına dair yaptığı kontrolleri ifade eden uygulamalardır şeklinde tanımlanır¹⁵⁴.

Kolay bayrak devletlerinde bayrak devleti kontrolü diğer devletlere oranla daha zayıftır. Çünkü kolay bayrak devleti siciline kayıtlı olan gemilerin bayrak devleti ülkesine uğrama zorunluluğu bulunamamakta ve bu kişiler bayrak devleti ülkelerinde vatandaş olmadıklarından elzem durumlarda tespit dahi edilememektedirler¹⁵⁵.

Türkiye Cumhuriyeti'nin geleneksel bayrak devleti mi yoksa kolay bayrak devleti mi olduğu noktasındaki görüşümüz ise şu şekildedir:

Türkiye Cumhuriyeti'nde gemilerin Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olabilmesi tabiiyet kavramı bakımından önem taşımaktadır. TTK madde 940'ta kanun koyucu tarafından yapılan düzenlemede Türk Bayrağı çekme hakkına verilen önem gözler önüne serilmektedir. Türkiye Cumhuriyeti'nde bulunan siciller ise halka açık herkesin kolayca kayıt yapabileceği sicil özelliğinde değildir. Sicillere kayıt için koşullar aranmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti'nde Milli Gemi Sicili, TUGS, Yapı Halindeki Gemilere Özgü Sicil ve Özel Sicil (Gemi Kira Sicili) olmak üzere dört adet sicil vardır. Örneğin Milli Gemi Siciline, TTK madde 940 hükmüne göre Türk Bayrağı çekme hakkına sahip gemiler kayıt yaptırabilir. Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olmak için ise sağlanması gereken koşullara tezimizin ikinci bölümünde yer verilecektir. Bu noktada varılan sonuç Türkiye Cumhuriyeti'nin gemi siciline yapılan kayıtlarda katı kuralları olduğudur. Türkiye Cumhuriyeti devleti açısından gemi sicillerinin önemi, kayıtlı olan gemilerin bilgilerine erişilmesi ve Türk gemilerinin

¹⁵⁴ Ramazan Açıkgöz, Türkiye'nin Bayrak ve Liman Devleti Olarak Yükümlülükleri Yerine Getirmesi ve Etkinliğinin Sağlanması Modeli, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2007, s. 3.

¹⁵⁵ Esin, s. 47.

tespiti noktasında karşımıza çıkar. Tarihi süreç irdelendiğinde donatanların 70’li yılların hüküm sürdüğü dönemlerde ciddi bir krize girdikleri ifade edilir. Donatanlar yaşadıkları krizden kurtulmanın yolunu sağladığı avantajlardan kaynaklı olarak elverişli bayrak ile bulmuşlardır. Ancak istedikleri sonuca ulaşamadıkları ve ekonomilerinin kar yerine zarar ettikleri ortaya çıkmaktadır. Donatanlar ise çözümü yeniden kendi ulusal bayraklarında bulmuşlardır. Zararda olan tüm ülkelerde uluslararası gemi sicili kurulması yoluna gidilmiştir. Alman hukuku etkisi altında olan Türkiye Cumhuriyeti’nde TUGSK kurulmuştur. İfade edilen tüm bu hususlar Türkiye Cumhuriyeti’nin geleneksel bayrak devleti olduğunu gösterir.

KKTC’nin geleneksel bayrak devleti mi yoksa kolay bayrak devleti mi olduğuna ilişkin görüşümüz ise şu şekildedir:

KKTC’nin ithalat üzerine kurulmuş bir düzeni mevcuttur. Bir ada ülkesi olması nedeniyle deniz ticaretine ilişkin faaliyetleri KKTC için olmazsa olmaz şeklinde nitelendirebiliriz. KKTC Gemi Siciline kayıt yaptırabilmenin belirli koşulları vardır. KKTC Gemi Sicili halka açık herkesin rahatlıkla kayıt yaptırabileceği bir sicil değildir. Sicile kayıt yaptırabilecekler gemilerin KKTC gemisi olması gerekmektedir. KKTC gemisi olmanın koşulları Fasil¹⁵⁶ 63’te açıklanmıştır. Tezimizin üçüncü bölümünde KKTC Bayrağı çekme hakkının kazanılması şartlarına yer verilecektir. Bu şekilde bir koşulun aranması sicile kayıt için katı bir tutum sergilendiğini gösterir.

İngiltere geleneksel bayrak devleti olan bir ülkedir. Donatanlar geçmişten süregelen ekonomik krize çözüm bulunması noktasında İngiltere’de

¹⁵⁶ KKTC’de kanun yerine yasa ibaresi kullanılmaktadır. Yasaları da fasıllar oluşturmaktadır. İngiltere sömürge döneminden kalan bir isimlendirme sistemidir. Günümüzde de aynı ibareler kullanılmaya devam edilmektedir.

Uluslararası Gemi Sicili kurmuşlardır. İfade edilen tüm bu hususlar KKTC'nin geleneksel bayrak devleti olduğunu gösterir.

1.10 Tabiiyet Kavramı

1.10.1 Tanım

Tabiiyet kavramı hukuken kişinin devlete hakları, görevleri ve yükümlülükleri bakımından bağlı olmasını ifade eden kavramdır. Nesne veya kişi, devletin yüklediği yükümlülükleri devlet tarafından kendilerine sağlanan her türlü korumaya istinaden yerine getirmektedirler. Yükümlülüklerini yerine getiren kişinin bu anlamda devlete karşı talep hakkı doğar. Devlet ile nesne veya kişinin arasında bulunan hukuki bağın niteliğinin belirlenmesinde nesne veya kişi etkindir. Devletin karşısında bir gerçek kişi var ise, bu bağ vatandaşlık olarak tanımlanır. Eğer ki devletin karşısında bir nesne var ise o zaman bu bağ tabiiyet olarak nitelendirilir¹⁵⁷.

Uluslararası Adalet Divanı'nın (International Court of Justice: "UAD") tüzel kişilerin tabiiyetine yönelik Barcelona Traction Light and Power Company Ltd.¹⁵⁸ adını taşıyan 05.02.1970 tarihli kararı ilgi toplamaktadır. Bu kararda; diplomatik himaye hakları tüzel kişiler açısından kabul görmekle birlikte, söz konusu hakkın kurulmasında devletler için "gerçek bağ" kriterinin ele alınması gerektiğine karar verilmiştir¹⁵⁹.

Her devletin, uluslararası hukuk kurallarına göre kendi yerel kanunlarına uygun olarak tabiiyetini kazanma ve kaybetme koşullarını düzenleme hakkı

¹⁵⁷ Yardımcı, s. 7.

¹⁵⁸ Bu karara konu olayda taraflar Belçika ve İspanya devletleridir. Davaya konu olay ise Belçika vatandaşı olan şirket hissedarlarının bulunduğu şirkete İspanya devleti tarafından el konulmasıdır. Şirkete el konulması neticesinde şirket hissedarlarının zarara uğramıştır. Zararın giderilmesi Belçika devleti tarafından talep edilmektedir. Yargılama divan huzurunda yapılarak; şirketin Kanada' da ve Kanada kanunlarına uygun kurulduğu ve vergi işlemlerinin Kanada devletince öngörülen koşullara göre gerçekleştiğini, şirket faaliyetinin İspanya' da gerçekleştiği, hissedarların ise Belçika uyruğunu taşıdıklarına bulgu yapılmıştır. Yargılama neticesinde divan, gerçek bağ noktasından hareket ederek şirketin Kanada şirketi olduğu yönünde karar vermiştir. Karar metni için bkz.; <https://www.icj-cij.org/files/case-related/50/050-19700205-JUD-01-00-EN.pdf> . (Erişim Tarihi: 06.03. 2022).

¹⁵⁹ Yardımcı, s. 7-8.

bulunmaktadır. Çifte vatandaşlığa sahip olma durumu ise bu hak için istisnai bir durum oluşturmaktadır. Bir kişinin çifte vatandaşlık taşıması halinde; hangi devletin siyasi korumasından faydalanacağına karar verilirken devlet ile o kişi arasında gerçek bağın varlığı aranmaktadır¹⁶⁰.

Gerçek bağ kavramının gemilerin tabiiyetine ilişkin taşıdığı anlam bakımından açıklanması konumuz bakımından uygun düşecektir. 1958 tarihli Cenevre Sözleşmesi maddeleri ve 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 91/I maddesi anlamında, gerçek bağ; gemi ve devlet arasındaki ilişkide zorunlu kılınmıştır. Ancak aranan zorunluluktan sonra, gerçek bağın olmaması sonucunda ne olacağı ve gerçek bağ ifadesi ile tam olarak ne anlatılmak istenildiğine açıklık getirilmemiştir. Bu eksikliklerin çözümü konusunda da bir görüş birliğine varılamamıştır¹⁶¹. Gerçek bağ ifadesi ile anılan sözleşmelerde ne anlatılmak istenildiği noktasına Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi içtihatlarından yola çıkarak ulaşılabilir. Mahkemenin, 13.11.1997 tarihli Saiga adında bir davası bulunmaktadır. M/V Saiga (St. Vincent and Grenadines / Gine) davası, 1999 tarihinde Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi tarafından görülmüştür. Davanın konusu, M/V Saiga isimli gaz yağı taşıyan gemiye Batı Afrika balıkçı gemilerinin el koymasıdır. El koymanın gerekçesi ise gümrük kurallarının Gine tarafından ihlal edilmesidir. Saiga, GKRY şirketine aittir ve sicile St. Vincent'te kayıtlıdır. İdaresi ise İskoç şirket tarafından yapılmaktadır. Geminin mürettebatı ise Ukrayna vatandaşıdır¹⁶².

Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi davadaki kararında, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 91. maddesi ile birlikte yapılan düzenlemeye

¹⁶⁰ Esin, s. 27.

¹⁶¹ Esin, s. 29.

¹⁶² Metin için bkz. https://www.itlos.org/fileandminlitlos/documents/case_no_2/merits/Judgment. (Erişim Tarihi:05.03.2022).

değinererek, gemilere tabiiyet verme konusunda devletlere münhasır bir yetki tanındığını ve böyle bir yetkiyi vererek yerleşmiş bulunan genel uluslararası hukuk kuralını tamamen belirtmiş olduğunu anlatmaktadır. Yine mahkemenin yorumuna göre, bir gemi ile devlet arasında gerçek bağ kriterinin aranmasındaki amaç; bayrak devleti açısından karşımıza çıkmaktadır. Şöyle ki, amaç bayrak devletinin etkin bir şekilde yükümlülüklerini yerine getirmesidir¹⁶³.

Mahkeme daha sonra Virginia G. isimli kararında¹⁶⁴ da anılan tespitlerini yinelemiştir. Mahkeme söz konusu kararında, gerçek bağ kriterini bayrak devletinin gemilere tabiiyet verilmesi kuralları açısından ön şart olarak yorumlamamıştır. Gerçek bağ kavramı için mahkeme tarafından yapılan tanım şu şekildedir:

*"...Bir gemi tescil edildiğinde, bayrak devleti, sözleşmenin 94. maddesi çerçevesinde, geminin genel olarak kabul edilmiş uluslararası düzenlemelere, usullere ve pratiklere uygun şekilde işletilmesini sağlamak üzere, gemi üzerinde etkin yetki ve kontrol uygulama zorunluluğu altına girer. İşte bu gerçek bağın anlamıdır"*¹⁶⁵. Belirtilen ifade ile mahkeme tarafından çıkan sonuç açık ve nettir.

Mahkeme tutumuna göre, gerçek bağ; gemilerin tabiiyeti açısından kurucu unsur niteliği taşımamaktadır. Gerçek bağ kriteri, bayrak devletinin yükümlülükleri anlamında geminin işletilmesi noktasında yorumlanmaktadır¹⁶⁶.

1.10.2 Önemi

Milletlerarası deniz hukukunda bir devlet ile gemi arasında tabiiyete ilişkin bağ bulunması, geminin seferine ilişkin kuralların belirlenmesi ve uygulanması açısından önem taşımaktadır. Tabiiyet kavramının önemi esasen bu noktada ortaya

¹⁶³ Hilal Düzenli, Türkiye İle İsrail Arasındaki Mavi Marmara Anlaşması'nın Türkiye'deki Ceza Yargılamalarına Etkisi, Çankaya Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 3, S. 1, 2018, s. 67.

¹⁶⁴ Karar metni için bkz., <https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-19/> (Erişim Tarihi: 05.03.2022).

¹⁶⁵ Düzenli, s. 68.

¹⁶⁶ Düzenli, s. 68.

çıkılmaktadır. İster kişi olsun ister nesne sahip olunan tabiiyet, uygulanacak hakları ve borçları belirler¹⁶⁷.

1.10.2.1 Ticaret Gemilerinin Tabiiyetinin Önemi

Ticaret gemilerinin tabiiyeti, bayrak çekme hakkı açısından önem taşımaktadır¹⁶⁸. Yine ticaret gemilerin tabiiyeti, yerine getirilmesi gereken koşullar açısından¹⁶⁹ ve anılanlardan farklı birçok yönden önem taşır. Tabiiyet, ticaret gemisine uygulanacak hukuki rejimin belirlenmesi açısından da değerli bir kavramdır¹⁷⁰. Tabiiyet kavramının önemi; idare hukuku, ceza hukuku, iş hukuku, uluslararası hukuk ve devletler özel hukuku alanlarında açıklanacaktır.

1.10.2.1.1 İdare Hukuku Bakımından

İdare hukuku bakımından değerlendirme yaptığımız zaman karşımıza kabotaj hakkı çıkmaktadır. Kabotaj kavramı; bir devletin kendi karasularında kazanç sağlama amacı taşıyarak limanlar arasında sadece kendi bayrağını taşıyan gemilerin seyrüsefer yapmasına müsaade etmesidir¹⁷¹.

Her devlet kendi ulusal ticaret ağını geliştirmek istemektedir. Böyle bir amaca istinaden devletler kabotaj hakkından sadece kendi bayrağını çeken gemilerin yararlanmasını düzenleyen hükümler getirmektedirler. Başka bir deyişle, kabotaj hakkı yabancı bayrak taşıyan gemiler için yasaklama getirmektedir¹⁷².

Cumhuriyet döneminden önce Osmanlı İmparatorluğu'nun hüküm sürdüğü dönemlerde deniz ticareti gayrimüslimler tarafından yapılmaktaydı. Türkiye'ye gelen yabancı devletler denizcilik üzerine yapılan tüm faaliyetleri çağın gerisinde

¹⁶⁷ Türker, s. 15.

¹⁶⁸ Bozkurt I, s. 11.

¹⁶⁹ Kuran, s. 17.

¹⁷⁰ Esin, s. 6.

¹⁷¹ Ahmet Fidan, Dünden Bu Güne Kabotaj ve Türk Denizciliğindeki Yeni İvmeler, Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi, C. 7, S. 2, 2014, s. 62.

¹⁷² Emine Yazıcıoğlu, Avrupa Birliği'ne Uyum Sürecinde Türk Hukuku'nun Deniz Kabotajı Tekeline İlişkin Sorunları, Deniz Hukuku Dergisi, C. 6-7, S. 1-4, 2014, s. 61.

bulmaktaydı. Bu gerilik o dönemde ticarete ilişkin gelişmeleri Osmanlı Devletinin yakından takip etmemesi, ticarete ilişkin faaliyetlerin yeknesak bir halde sürdürülmesi ve deniz taşımacılığına ilişkin donanımlı bireyler yetiştirilmemesinden kaynaklanmaktaydı. Cumhuriyetin ilan edilmesinden sonra takvimler 01.07.1926 tarihini gösterdiğinde Kabotaj Kanunu¹⁷³ yürürlüğe girmiştir. Kanunun yürürlüğe girmesi Türkiye’de kötü gidişata sahip olan deniz taşımacılığı sektörü için adeta yeni bir başlangıç noktası olmuştur. Kabotaj Kanunu ile birlikte yabancı bayrak taşıyan gemilerin ve yabancıların Türkiye limanlarında yaptıkları faaliyetler yasaklanarak, limanlar ve gemilerle ilgili tüm haklar ve denizcilik faaliyetleri açısından Türk Bayrağı taşıyan gemilerin ve Türk vatandaşlarının önü açılmıştır¹⁷⁴.

Kabotaj tekeli, Türk vatandaşları ve Türk Bayrağı çekme hakkına sahip bulunan gemiler için sınırlama getirilerek düzenlenmiştir. Kabotaj Kanunu’nun 1., 2. ve 3. maddelerinde yer verilen düzenlemelere göre; sadece Türk Bayrağı çeken gemiler Kanunda düzenlenen hizmetleri verebilecektir ve bu hizmetlerden yararlananlar da Türk vatandaşları olacaktır¹⁷⁵. Söz konusu maddelerin içerikleri ise şu şekilde özetlenebilir: Türkiye limanları arasında yolcu ve ticari eşya taşıma, limanlarda ve sahillerde tüm liman hizmetlerini gerçekleştirebilme, boğazlarda, Marmara Denizinde, nehirlerde, göllerde ve tüm karasular içerisinde yer alan koy, körfez ve sairde her türlü araç ile yapılabilen ticaret, Türkiye karasuları içerisinde avlama, çakıl ve kum gibi maddeler çıkarma, dalgıçlık, enkaz kaldırma gibi eylemlerin gerçekleştirilmesi ve gemi adamı olarak Türk gemilerinde çalışma haklarını kapsar¹⁷⁶.

¹⁷³ Resmi Gazete Tarihi: 29.04.1926 ve Sayı: 359.

¹⁷⁴ Fidan, s. 62, Esin, s. 14.

¹⁷⁵ İsmail Demir, Kabotaj Kanunu Üzerine Bazı Düşünceler, Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi, C. 6, S. 1, 2020, s. 62.

¹⁷⁶ Esin, s. 14-15.

İdare hukuku bakımından karşımıza çıkan bir diğer husus mali yükümlülüklerdir. TUGSK'nın 12. maddesinde mali düzenlemelere yer vermiştir. Madde 12/I anlamında; "*Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerin ve yatların işletilmesinden ve devrinden elde edilen kazançlar, gelir ve kurumlar vergileriyle fonlardan istisnadır.*" Yine gelir vergisi ve fonların gemi adamlarına ödenen maaşlar üzerinden alınmayacağı da belirtilmiştir¹⁷⁷. TUGS'a kayıt yapılan her türlü gemi için yapılacak tüm sözleşmelerde harç, vergi ve fon alınmaz. Belirli koşullara sahip olan Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olan gemiler tescil edildiği zaman sahipleri için mali yardım yapılabilir¹⁷⁸.

1.10.2.1.2 Ceza Hukuku Bakımından

Geminin taşıdığı bayrak dolayısıyla sahip olduğu tabiiyetin doğurduğu bir başka sonuç ise ceza hukuku alanında karşımıza çıkmaktadır. Uluslararası hukukta kabul edilen koşula göre, gemi açık denizde seyrüsefer yaparken Bayrak Yasası'na tabi olur. Gemi, seferini açık denizde yaptığı süre boyunca tabiiyetinde bulunduğu devletin başka bir deyişle bayrağını çektiği ve/veya taşımakta olduğu devletin kontrolünde bulunur. Uluslararası hukukta kabul edilen bir diğer şart ise, açık denizde seyrüsefer halinde bulunan gemi içerisinde suç işlenirse geminin tabiiyetinde bulunduğu ülkenin yasalarına göre yargılama yapıp, ceza takdir edilmesidir¹⁷⁹. Açık deniz kavramı 1958 tarihli Cenevre Sözleşmesi ile değişikliğe uğramıştır. Sözleşmede ifade edilen münhasır ekonomik bölge kavramı değişime sebep olmuştur¹⁸⁰. 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi anlamında münhasır ekonomik bölge; devletin karasularının ilerisinde ve karasulara bitişik olan sahadır. Münhasır ekonomik bölge, karasuların ölçülmeye başlandığı esas hatlardan

¹⁷⁷ Esin, s. 19.

¹⁷⁸ Esin, s. 19.

¹⁷⁹ Aybay, s. 84.

¹⁸⁰ Esin, s. 9.

200 deniz milini kapsayan alan genişliğidir. Münhasır ekonomik bölge ülke tanımına dahil değildir¹⁸¹. BMDHS'nin 86. maddesine göre açık deniz;

"...bir devletin münhasır ekonomik bölgesine, karasularına veya iç sularına dahil olmayan bütün deniz alanları..." şeklinde açıklanır¹⁸². Yapılan tanımdan varılacak sonuç; bir devlete ait münhasır ekonomik bölgede sadece ona ait hakların ve yetkilerin olmadığıdır. O devletle birlikte, başka devletlerin de münhasır ekonomik bölgede hak ve yetkileri bulunmaktadır. Devlet münhasır ekonomik bölgesine birtakım kurulumlar yapabilir. Ancak bu devletle birlikte, denize kıyısı olmayan veya coğrafyası açısından şanssız bulunan bir başka devlette söz konusu bölgeye birtakım yatırımlar yapabilir¹⁸³. Coğrafyası açısından şanssız bulunan devlet, denizin kıyısında bulunamayan veya kıyısı olmasına rağmen kıyılarının konumundan veya uzunluğundan dolayı denizlerinden gerektiği gibi faydalanamayan devletlerdir. Bu tür devletler coğrafi bakımdan elverişsiz devlet olarak isimlendirilirler¹⁸⁴. Durumu bu şekilde olan devletlerin yargı yetkisi gündeme geldiğinde çatışma yaşamaları olasıdır. Bu şekilde yaşanması olası devletlerarası çatışmaların önüne geçmek için hak ve yetkilerin münhasır ekonomik bölge üzerinde nasıl ve ne şekilde kullanılacağına veya olduğunun belirlenmesi gerekmektedir¹⁸⁵.

Ceza hukukunda, Türk Ceza Kanunu'nun¹⁸⁶ uygulanmaya başlayacağı zamanı geminin Türk tabiiyetini taşımasına bağlıdır¹⁸⁷. Şöyle ki, bir geminin yolcu veya yük taşıyarak bir devletin karasularında deniz ticareti yapması günümüz için

¹⁸¹ Hüseyin Aydın, Yabancı Ülkelerde İşlenen Suçlarda Türk Mahkemelerinin Yetkisi, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Prof. Dr. Durmuş Tezcan'a Armağan, C. 2, S. Özel, 2019, s. 356.

¹⁸² Esin, s. 9.

¹⁸³ Kaya, s. 33.

¹⁸⁴ Çamyamaç Anıl, Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletlerin Hukuki Durumu, Adalet Yayınevi, Ankara 2012, s. 33.

¹⁸⁵ Kaya, s. 33.

¹⁸⁶ Resmi Gazete Tarihi: 12. 10. 2004 ve Sayı: 25611.

¹⁸⁷ Esin, s. 9.

değerli bir kazanç yoludur. Geminin içerisinde veya bir devletin karasularından geçiş yaparken bir suçun oluşması her daim gündeme gelebilir. Yargı yetkisinin kimde olacağının tespiti böyle bir durumda elzemdir. Yargı yetkisinden kaynaklı devletler arasında çatışmaların çıkması da her zaman olası bir durumdur. Yaşanması mümkün olan çatışmaların önüne geçebilmek adına devletlerarası sözleşmeler yapılmalıdır. İmzalanan sözleşmelerde devletlerin sınırlar içerisindeki yetkileri ve haklarına yer verilmektedir¹⁸⁸.

Ceza hukuku açısından, bir fiilin ülke dışında işlenmemiş olması halinde o fiil yurt dışında işlenmiş suç olarak kabul edilecektir. Ülke kavramını irdelediğimizde, toprak sahası, hava sahası ve göller, nehirler ve karasuların ülkeyi oluşturdukları kabul edilmektedir. Deniz ticareti hukuku ve ceza hukuku açısından bir ülkenin suları denildiğinde Türkiye için anlaşılması gerekenler; karasuları, koyları, nehirleri, gölleri, limanları, kapalı denizleri ve üzerlerindeki hava sahasıdır¹⁸⁹. Eğer suç Türkiye'nin karasularının dışında yabancı devlete ait karasularda işlenmiş olursa geminin bayrağını taşıdığı ülkenin kanunları uygulanır. Suça başka devletin vatandaşlarının karışması, suçun işlendiği yabancı devlet hükümetinden destek talep edilmesi vb. hususlar ise uygulanması gereken devlet kanununun istisnalarını oluşturmaktadır¹⁹⁰.

1.10.2.1.3 İş Hukuku Bakımından

10.03.1954 tarihli 6379 sayılı mülga Deniz İş Kanunu¹⁹¹, deniz iş hukuku alanında yapılan ilk düzenlemedir. 6762 sayılı mülga TTK'da söz konusu Kanundan hemen sonra yürürlüğe girmiştir. Daha sonrasında, 20.04.1967 tarihli 854 sayılı

¹⁸⁸ Kaya, s. 32-33.

¹⁸⁹ Aydın, s. 355.

¹⁹⁰ Esin, s. 9.

¹⁹¹ Resmi Gazete Tarihi: 20.III.1954 ve Sayı:8663.

günümüzde halen yürürlükte bulunan Deniz İş Kanunu¹⁹² düzenlenmiştir. İki kanun arasında iş mahkemelerinin görev alanlarına ilişkin sorunlar doğmuş ve doktrinde inceleme konusu olmuştur¹⁹³ (örnek, iş akdinden oluşan davalar).

Son olarak, 22.05.2003 tarihli 4857 sayılı Deniz İş Kanunu¹⁹⁴ yürürlüğe girmiştir. Söz konusu Kanunun uygulama alanı, 100 veya daha yüksek gros tonilatodaki Türk Bayrağı taşıyan gemilerde; hizmet sözleşmesi ile çalışan gemi personeli ile işverenlerdir¹⁹⁵.

1.10.2.1.4 Uluslararası Hukuk Bakımından

Devletler hukuku, bağımsız olarak varlığını sürdüren devletler için kurallar koyan ve bu kurallarla birçok devletin aralarında çıkacak sorunlara istinaden ilişkilerini düzene koyan hukuk dalı olarak ifade edilir¹⁹⁶. Literatürde devletler hukuku, devletler özel hukuku ve devletler genel hukuku olarak iki ayrı dalda incelenmektedir. Geminin tabiiyetinin devletler hukuku bakımından ortaya çıkan sonuçlarını incelerken öncelikle devletler genel hukuku irdelenecektir.

Devletler genel hukuku özelinde uluslararası sözleşmelerin uygulama alanı sözleşmelere taraf olan devletlerin tabiiyetinde bulunan gemilerdir. Savaş sırasında bulunan bir gemi, düşman devletin gemisi olabileceği gibi savaşa taraf olmayan bir devletin gemisi de olabilir. Bu hususu belirleyen ise geminin tabiiyetidir. Eğer ki gemi düşman devlete ait bir gemi ise, zapt ve müsadere hukuku anlamında müsadere edilir¹⁹⁷.

¹⁹² Resmi Gazete Tarihi: 29.04.1967 ve Sayı: 12586.

¹⁹³ Atamer, s. 410.

¹⁹⁴ Resmi Gazete Tarihi: 10.06.2003 ve Sayı: 25134.

¹⁹⁵ Esin, s. 13.

¹⁹⁶ Cemal Öztürk, Açık Denizlerde Düzen ve Güvenlik, Bitlis Eren Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Akademik İzdüşüm Dergisi, C. 1, S. 1, 2016, s. 116.

¹⁹⁷ Esin, s. 13.

1.10.2.1.5 Devletler Özel Hukuku Bakımından

Geminin tabiiyetini taşıdığı devletin hukuku açık denizde ve locus regit actum kuralı uygulanması gereken zamanlarda uygulanır¹⁹⁸.

Locus regit actum kuralı; Fransız parlamentosu tarafından 1721 tarihinde ilk defa In re Pommereuil davasında ifade edilen bir kavramdır¹⁹⁹. Dava konusu olay şu şekildedir: Doui valisinin yerleşim yeri Paris'tir. Vali görevi gereği Doui'de bulunduğu sırada bir vasiyetname düzenlemiştir. Ancak vasiyetname Paris'in gelenek ve göreneklerine göre hazırlanmıştır. Dava konusu edilen husus ise vasiyetnamenin geçerliliği açısından şekil koşuludur. Parlamentonun davadaki kararı, bir vasiyetnamenin yapıldığı yerdeki şekil şartlarına uygun olarak düzenlemesi halinde geçerli olacaktır ve bu koşul anlamında dava konusu olayda vasiyetnamenin Doui gelenek ve göreneklerine göre düzenlenmeyip Paris gelenek ve göreneklerine göre düzenlenmesi sebebiyle vasiyetnamenin butlanı yönündedir²⁰⁰. Fransız bir hukukçu olan Boullenois²⁰¹ ise parlamento kararından sonra locus regit actum kavramını açık ve kesin bir dille; *"Hukuki işlem doğduğu yerin çocuğudur ve memleketin adetlerine göre giyinmelidir."* şeklinde açıklamıştır²⁰².

Uygulanacak hukuk için bayrak devleti kanunu ağırlıklı olarak kullanılmaktadır. Çünkü bayrak devleti kanunu diğer kanunlara göre (örneğin; lex rei sitae, lex fori, olay yeri kanunu) daha net ve belirgin sınırlarla düzenlenmiştir²⁰³.

¹⁹⁸ Tahir Çağa, Deniz Ticareti Hukuku, 2. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 1995, s. 47.

¹⁹⁹ Ernest Lorenzen, The Validity of Wills, Dead and Contract as Regards Form in the Conflict of Laws, Yale Law Journal, C. 20, S. 6, 1911, s. 427.

²⁰⁰ Nihal Erdener, Türk Devletler Hususi Hukuk Sisteminde Locus Regit Actum Kaidesinin Tatbiki, Yenilik Yayınları, İstanbul 1958, s. 27.

²⁰¹ Lois Boullenois, "Kanunların Hakikiliği ve Şahsiliği" adını taşıyan kitabın yazarıdır ve aynı zamanda avukattır. Boullenois eserinde, bir sözleşmenin geçerli olma şartını sözleşmenin yapıldığı yer kurallarına bağlı kılmış ve sözleşmenin sonuçlarını ancak tarafların iradelerinin belirlenmesi halinde sözleşmenin sürdürülebilirliğinin mümkün olacağı görüşünü savunmaktadır. Bkz. Bahar Küpe, Mülletlerarası Hukukta Şekil, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum 2018, s. 38.

²⁰² Küpe, s. 38; Erdener, s. 28.

²⁰³ Çağa, s. 47.

Devletin elinde olan yetkilerini kullanması kural olarak ülkenin sınırları içerisinde gerçekleşir. Söz konusu koşul Bozkurt – Lotus davasında Uluslararası Adalet Divanı tarafından incelenmiştir²⁰⁴. Dava konusu olay; 02.08.1962 tarihinde Bozkurt isimli Türk vapuru Kuruçeşme’de kömür yüklenerek Mersin’e doğru yola çıkar. Bozkurt, Midilli açıklarında Lotus isimli Fransız yük gemisiyle çarpışır. Çarpışma sonucunda Bozkurt batar ve sekiz kişi (Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı) hayatını kaybeder. Bu arada Lotus gemisi İstanbul’a gelir. Kazada hayatını kaybeden kişilerin yakınları şikayette bulunur. Şikayet üzerine Bozkurt’un kaptanı Hasan Efendi ve Lotus’un süvarisi Jan Demons İstanbul’da İstanbul Mahkemeleri tarafından tutuklanırlar. Tutuklama kararına Fransa Hükümeti, Türkiye’nin açık denizlerinde meydana gelen kaza sebebiyle Fransa vatandaşlarını Türkiye’nin yargılama hakkı olmadığını ileri sürerek vatandaşlarının serbest kalması gerektiğini ileri sürerek tepki gösterir. Türkiye ise bu talebi kabul etmez ve konunun Lahey’de UAD’de görüşülmesi konusunda devletler tarafından uzlaşıya varılır ve konu Lahey’e gider²⁰⁵.

Divan olayı, iki farklı devletin tabiiyetinde bulunan ve bu gemilerin birinde failin diğerinde ise mağdurun bulunduğu açık denizde gerçekleşmiş olan çatma şeklinde değerlendirmiştir. Olaya ait olgular divan tarafından dikkate alınarak şu şekilde bir karar verilmiştir:

"Aksini öngören, izin veren bir kural bulunmadıkça uluslararası hukukun devletin yetkilerine getirdiği ilk ve en önemli koşul, yetkilerini herhangi bir şekilde başka bir devletin ülkesinde kullanılmamasıdır. Yetki bu anlamda ülkeseldir;

²⁰⁴ Esin, s. 7.

²⁰⁵ Bozkurt Alper Ersaydı, Lotus Davası ve Genç Türkiye’nin Hukuksal Niteliği, Tarih Okulu Dergisi, C. 2010, S. 4, 2010, s. 34.

*uluslararası örf ve adette veya anlaşmalarda bulunan izin verici bir kural olmaksızın ülke sınırları dışında kullanılamaz*²⁰⁶.

Divan ülkesellik ilkesinin geçerli olduğu alanları belirtmiştir. Söz konusu alanlar; mahkemelerin yetki alanı ve kanunların uygulama alanıdır. Divan akabinde takdir yetkisinin geniş olduğunu ancak takdir yetkisinin de birtakım kurallarla sınırlandığı ifade etmiştir. Devletin sınırsız takdir yetkisine sahip olmasının hukuken çatışmalara yol açma ihtimalini de beraberinde getirmesinden dolayı UAD Kararı eleştirilmiştir²⁰⁷.

²⁰⁶ Esin, s. 8.

²⁰⁷ Esin, s. 8.

Bölüm 2

TÜRK HUKUKU'NDA BAYRAK ÇEKME HAKKI

2.1 Bayrak Çekme Hakkının Kazanılması

2.1.1 Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Çerçevesinde Bayrak Çekme Hakkının Kazanılması

Türk Bayrağı çekme hakkını kazanmış bulunan gemiler aynı zamanda Türk tabiiyetini de kazanma hakkına sahip olurlar²⁰⁸. Türk Bayrağı çekme hakkına ilişkin kurallar, TTK madde 940 ve devamında düzenlemektedir²⁰⁹. TTK madde 940, "Türk Bayrağını hangi gemiler çekebilir"? sorusunun cevabını bizlere vermektedir. Bu başlık altında TTK madde 940 özelinde Türk Bayrağı çekme hakkının kazanılması ve kullanılmasına ilişkin getirilen kurallar irdelenecektir. 6762 sayılı mülga TTK'ya nazaran TTK'da söz konusu hükümlere ilişkin daha yenilikçi ve teknolojik çağ ile daha uyumlu düzenlemeler yapılmıştır²¹⁰.

Türk gemilerinin tümünün Türk Bayrağını çekme hakkını kazanacağı TTK'da düzenlenen genel kuraldır. Ancak ifade edilen genel kural çeşitli ihtimalleri ve istisnaları da beraberinde taşımaktadır. TTK'da gemilerin Türk Bayrağı çekmesine ilişkin düzenlenmiş bulunan madde 940, "*Türk Bayrağını çekme hakkı ve yükümlülüğü*" başlığını taşımaktadır. Düzenlenmiş bulunan genel kural şu şekildedir; "*Her Türk gemisi Türk Bayrağı çeker*"²¹¹. Madde içerisinde anılan "*Türk gemisi*"

²⁰⁸ Sözer I, s. 47.

²⁰⁹ Kayıhan I, s. 37.

²¹⁰ Bozkurt I, s. 11.

²¹¹ Yazıcıoğlu I, s. 63.

ifadesi, söz konusu bayrak çekme hakkının esasen tabiiyet kavramı ile bağlantılı bir hak olduğunu gösterir. Bir gemi Türk gemisi olması halinde ve/veya sonradan Türk gemisi sıfatını kazanmış olması halinde Türk Bayrağı çekme hakkını kazanır²¹². Bir geminin Türk gemisi olması demek o geminin Türkiye Cumhuriyeti uyruğunu taşıdığı anlamındadır²¹³.

TTK madde 940'ın, "*Türk Bayrağını çekme hakkı ve yükümlülüğü*" şeklinde düzenlenen başlığının lafzından anlaşılan husus, bir Türk gemisi için Türk Bayrağı çekmenin sadece haktan ibaret olmadığıdır. Türk Bayrağı çekmek, Türk gemisi için aynı zamanda bir yükümlülüktür²¹⁴.

Sadece ticaret gemilerinin Türk Bayrağı çekme hakkına ve yükümlülüğüne sahip olduğu söylenemez. Türk Bayrağı çekme hakkına ve yükümlülüğüne ticaret gemilerinden başka; eğitim, spor, bilimsel amaçlı kullanılan gemiler, yatlar, savaş gemileri ve devlet gemileri (kamu hizmetine özgülenmiş olan gemiler) de sahiptir²¹⁵.

TTK madde 940/II, III, IV, V fıkralarında Türk gemisi sayılan gemiler ifade edilerek, gerçek ve tüzel kişilere göre ayrı ayrı incelenmiştir. Gerçek ve tüzel kişilerden ayrıca tüzel kişiliği bulunmamasına rağmen, donatma iştirakinin de durumu incelemiştir²¹⁶.

2.1.1.1 Gerçek Kişiler

Gerçek kişilerin mülkiyetinde bulunan gemiler tek kişiye ait gemiler ve birden fazla kişiye ait gemiler olmak üzere iki ayrı başlıkta incelenir.

²¹² İnci Deniz Kaner, Deniz Ticareti Hukuku I-II, Gözden Geçirilmiş 3. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2019, s. 24.

²¹³ Bozkurt I, s. 11.

²¹⁴ Topsoy, s. 54.

²¹⁵ Topsoy, s. 54.

²¹⁶ Karadana, s. 17.

2.1.1.1.1 Tek Kişiyeye Ait Olan Gemiler

Bir geminin sahibi tek bir kişiyeye ise ve bu kişiyeye de Türk vatandaşlığı taşıyorsa gemiyeye Türk gemisi kabul edilir. Böyle bir gemiyeye Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olur²¹⁷. Kişinin Türk vatandaşlığını taşıması, gemisinin Türk Bayrağı çekebilmesi için kanun koyucu tarafından aranan koşuldur²¹⁸. Doğumla veya sonradan kazanılmış olan Türk vatandaşlığının TTK'nın söz konusu düzenlemesi açısından herhangi bir önemi yoktur²¹⁹. Yine geminin sahibinin birden çok vatandaşlığı varsa, başka bir deyişle Türk vatandaşlığından farklı yabancı vatandaşlıklar da taşıması halinde gemiyeye Türk gemisi olmaktan çıkmaz. Geminin sahibinin yerleşim yerinin Türkiye olması zorunluluğu da bulunmamaktadır. Türk vatandaşlığına sahip olan kişinin yurt dışında ikamet etmesi halinde de gemiyeye Türk gemisi sayılır²²⁰.

2.1.1.1.2 Birden Fazla Kişiyeye Ait Olan Gemiler

Birden fazla kişiyeye ait olan gemiler paylı mülkiyet halindeki gemiler ve elbirliği mülkiyeti halindeki gemiler olarak iki ayrı ihtimalde değerlendirilmiştir²²¹. Paylı mülkiyet ve elbirliği mülkiyeti halinde olma durumu 6762 sayılı mülga TTK'dan farklı olarak 6102 sayılı TTK'da ayrı ayrı değerlendirilmiştir²²². 6762 sayılı mülga TTK'da tabiiyet ve bayrak konusunu katı hükümlerle düzenlenmişti. Paylı mülkiyet ve elbirliği mülkiyeti durumlarında ortakların hepsinin Türk vatandaşı olması koşulu bulunuyordu. Katı hükümlere rağmen, 6762 sayılı mülga TTK madde 823'de esnek hükümler de mevcuttu. Esnek hükümler; gerçek kişilerin ve anonim veya sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlerin mülkiyetinde bulunan gemiler için düzenlenmişti. Anonim veya sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlerin

²¹⁷ Bozkurt I, s. 11.

²¹⁸ Sözer I, s. 47.

²¹⁹ Aybay, s. 87.

²²⁰ Ayana, s. 49-50.

²²¹ Kayıhan I, s. 37.

²²² Bozkurt I, s. 11.

yönetiminde yetkili kılınan kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması aranmıştır. Kanunun söz konusu hükümleri esnek olarak düzenlemesinin amacı ise deniz ticaretine ilişkin filonun korunarak daha ileriye taşınması ve deniz ticareti faaliyetlerinde yabancı varlığın artırılmasıdır²²³. TTK'da ise durum şu şekildedir;

2.1.1.1.3 Paylı (Müşterek) Mülkiyet Halindeki Gemiler

Kanun koyucu paylı mülkiyet kavramını TMK hükümlerinde açıkça düzenlemeyi tercih etmemiş, paylı mülkiyet kavramı yerine TMK madde 688/I'de paydaş kavramını düzenlemeyi tercih etmiştir. Paydaş kavramı TMK'da; "*Paylı mülkiyette birden çok kimse, maddi olarak bölünmüş olmayan bir şeyin tamamına belli paylarla maliktir.*" şeklinde tanımlanmıştır. Paydaş kavramından yola çıkarak paylı mülkiyet kavramı, birden çok kişinin bir şey üzerinde paylar şeklinde mülkiyet hakkına sahip olması şeklinde tanımlanır²²⁴. Paydaşların bir şey üzerindeki haklarını kullanması ise payları ile doğru orantılı olarak sahip olunan pay miktarına göre mümkün olur²²⁵.

Paylı mülkiyete konu olan geminin, Türk gemisi olması ve Türk Bayrağı çekme hakkını kazanabilmesi için; payların çoğunluğu Türk vatandaşlarında olmalıdır²²⁶. Payların çoğunluğu kavramını örneklemek gerekirse, paylı mülkiyet şeklinde on kişinin gemiye eşit paylarla malik olduklarını varsayalım. Bu kişilerin sekiz tanesinin de Türk vatandaşı olduğunu kabul edersek, Türk vatandaşları payların çoğunluk oranına, verilen örneğe göre yüzde 80'ine sahip olduğu için gemi Türk gemisi kabul edilir. Yine Türk vatandaşlığını on malikten tek bir kişinin taşıması durumunda pay oranı örneğin yüzde 60 ise gemi, Türk gemisi kabul edilir. Türk vatandaşlarının sahip olduğu toplam pay oranı ile yabancı vatandaşların sahip olduğu

²²³ Kaner I, s. 22.

²²⁴ Lale Sirmen, Eşya Hukuku, 3. Baskı, Yetkin Hukuk Yayınları, Ankara 2015, s. 261.

²²⁵ Sirmen, s. 261.

²²⁶ Yazıcıoğlu I, s 64.

toplam pay oranı aynı miktarda olursa gemi, Türk gemisi kabul edilmez²²⁷. Örneğin; gemiye on kişinin paylı mülkiyet halinde malik olması durumunda, beş kişinin yüzde 50 pay oranıyla Türk vatandaşı olması ve geriye kalan beş kişinin yüzde 50 pay oranıyla yabancı ülke vatandaşı olması ihtimalinde gemi, Türk Bayrağı çekme hakkını kazanamayacak ve Türk gemisi sayılmayacaktır.

2.1.1.1.4 Elbirliği Mülkiyeti Halindeki Gemiler

Elbirliği mülkiyeti kavramı madde TMK 701/I'de, "*Kanun veya kanunda öngörülen sözleşmeler uyarınca oluşan topluluk dolayısıyla mallara birlikte malik olanların mülkiyeti, elbirliği mülkiyetidir.*" şeklinde tanımlanmıştır. TMK madde 701/II'de ise, "*Elbirliği mülkiyetinde ortakların belirlenmiş payları olmayıp her birinin hakkı, ortaklığa giren malların tamamına yaygındır.*" şeklinde bir açıklama yapılmıştır. Elbirliği mülkiyeti kavramı, aralarında ortaklık ilişkisi bulunan kimselerin bir şey üzerinde malik olmalarıdır. Ortaklık bağı taşıyan kişiler elbirliği ile mülkiyet hakkına sahip olurlar. Burada ifade edilen ortaklık, tüzel kişiliğe sahip olmayan bir ortaklıktır²²⁸.

Elbirliği ile mülkiyet halindeki gemilerde; paylı mülkiyet halindeki gemilerden farklı olarak maliklerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması aranmaktadır. Maliklerin çoğunluğunun, diğer ifadeyle maliklerdeki toplam kişi sayısındaki çoğunluğun Türk vatandaşı olması halinde gemi Türk gemisi kabul edilir²²⁹.

Elbirliği mülkiyeti kavramında, gemiye malik olan ortakların gemi üzerindeki payları belirlenmiş değildir. Her bir ortağın gemi üzerindeki hakkının geminin

²²⁷ Demir I, s. 83.

²²⁸ Sirmen, s. 289.

²²⁹ Kayıhan I s. 37; Bozkurt I, s. 11.

bütünü üzerinde yaygın olmasından dolayı elbirliği mülkiyeti ile malik olunan gemilerde, maliklerin çoğunluğu koşulunu öngören bir düzenleme yapılmıştır²³⁰.

2.1.1.2 Tüzel Kişiler

Tüzel kişilere ait olan gemiler, TTK tarafından vakfa ait gemiler, derneğe ait gemiler ve ticaret şirketlerine ait gemiler açısından ayrı ayrı değerlendirilmiştir. Tüzel kişilere ait olasılıkları değerlendirebilmenin ilk şartı, Türk kanunlarına uygun olarak kurulmuş bir tüzel kişinin varlığıdır²³¹. TTK madde 940/IV (a) şu şekilde düzenlenmiştir; "*Tüzel kişiliğe sahip olan kuruluş, kurum, dernek ve vakıflara ait olan gemiler, yönetim organını oluşturan kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması şartıyla Türk gemisi sayılırlar.*" Kanun koyucu tüzel kişiler açısından, Türk vatandaşı olma çoğunluğunu yönetim organını oluşturan kişilerde aramıştır. Tüzel kişinin yönetim organını oluşturmayan kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olup olmamasının bir önemi yoktur. Yönetim kurulu örneğin dokuz kişiden oluşan bir dernekte, Türk vatandaşı sayısı altı kişiden ibaretse söz konusu derneğe ait gemi Türk gemisi kabul edilir. Yönetim kurulu dışında toplam otuz kişilik üyesinin yirmi sekizi Türk vatandaşı olmasa dahi ilgili bende göre yine gemi Türk gemisi olarak kabul edilecektir²³².

TTK madde 940/IV (b) ise şu şekilde düzenlenmiştir: "*Türk ticaret şirketlerine ait olan gemiler, şirketi yönetmeye yetkili organların çoğunluğunun Türk vatandaşı olmaları ve şirket sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması, anonim ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlerde ayrıca payların çoğunluğunun nama yazılı ve bir yabancıya devrinin şirket yönetim kurulunun iznine bağlı bulunması, şartıyla Türk gemisi sayılırlar.*" Kanun koyucu

²³⁰ Demir I, s. 84.

²³¹ Sözer I, s. 48.

²³² Demir I, s. 84.

ticaret şirketleri açısından, şirket yönetiminde hangi organlar yetkili ise bu organların Türk vatandaşı olmasını aramıştır. Türk vatandaşı olma yeterliliğindeki aranan miktar "*çoğunluk*" olarak ifade edilmiştir. İlgili bende göre, herhangi bir şirketin yönetiminde görev almak üzere dört kişinin atanmış olduğu varsayılsa, şirketin gemisinin Türk gemisi olarak kabul edilebilmesi için en az üç kişinin Türk vatandaşı olması gerekmektedir. Şirketin yönetim organına bir kişinin atanması halinde o kişinin Türk vatandaşı olması halinde gemi Türk gemisi olarak kabul edilir. Kanun koyucunun ticaret şirketleri açısından aradığı bir diğer koşul ise, "*...şirket sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması...*" koşuludur²³³.

Bu koşulun amacının oy çoğunluğunun yabancı ortaklarda olmasını engelleyerek, şirketin etkin yönetiminde Türk ortaklarının oy çoğunluğu bakımından karar merci olmasını sağlayarak, şirketin sahip olduğu geminin Türk Bayrağı çekme hakkını kaybetmesinin önüne geçmek olduğu düşünülebilir.

Şirketin sözleşmesi hazırlanırken Türk ortakların oy çoğunluğuna sahip olacakları şekilde hazırlanmalıdır²³⁴.

Kanun koyucu anonim ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlere ait olan gemiler için yukarıda belirtilen koşullarla birlikte ayrıca payların çoğunluğunun nama yazılı olmasını ve yabancıya devrinin şirket yönetim kurulunun iznine bağlı olması koşulunu aramıştır²³⁵. Bu koşul ile ilgili açıklamaya tezimizin anonim şirketler başlığı altında yer verilmiştir.

²³³ Demir, s. 84-85.

²³⁴ Demir I, s. 85.

²³⁵ Kayıhan I, s. 38.

2.1.1.2.1 Dernek ve Vakıflara Ait Gemiler

2.1.1.2.1.1 Derneklere Ait Gemiler

Dernekler, en az yedi kişinin bir araya gelmesiyle kurulan bağımsız tüzel kişidir. Her derneğin taşıdığı bir amaç vardır. Ancak her derneğin kuruluş amacı kendine özgü olduğu için farklılıklar taşır²³⁶. Bir başka ifadeyle dernekler, insanların kazanç elde etme amacı taşımadan bir araya gelerek belirlenmiş sosyal bir amacı gerçekleştirmek için kurdukları tüzel kişiliğe sahip topluluklardır²³⁷. Dernekler için amacın tekliği ilkesi benimsenmiştir. İlkeye göre, bir dernek sadece bir amacı kendisine kuruluş amacı olarak benimseyebilir. İki veya daha fazla amaç, derneğin kuruluş amacı olarak kabul edilemez. TMK hükümleri uyarınca derneklerin amacı herhangi bir kazanç elde etmek olmamalıdır²³⁸. Dernekler ancak kendi üyeliğini taşımayan kişilere yardım niteliğinde olacak şekilde ekonomik kazanç sağlama amacı taşıyabilirler. Örneğin, bir dernek kalkındırılması gereken köye gerekli yardımların yapılması için kurulabilir²³⁹. Derneklerin kuruluş amacında aranan bir diğer nitelik, hukuka ve ahlaka uygun olmalarıdır. Amacında ahlaka aykırılık bulunan bir derneğin ve/veya emredici hukuk kurallarına aykırılık bulunan bir derneğin tüzel kişi olarak kabul edilmesi mümkün değildir²⁴⁰. Yönetim kurulu derneği temsil eden zaruri organdır. Yönetim kurulu, gizli oylama yapılmak suretiyle üyeler tarafından seçilir. TMK yönetim kurulunun oluşması için gereken asgari üye sayısını hükme bağlamıştır²⁴¹. TMK madde 84'e göre yönetim kurulu, en az "*beş asıl ve beş yedek*

²³⁶ Ahmet M. Kılıçoğlu, Medeni Hukuk, Gözden Geçirilmiş ve Güncellenmiş 7. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara 2018, s. 230.

²³⁷ Bağdatlı, s. 160-161.

²³⁸ Kılıçoğlu, s. 233.

²³⁹ Yalçın Kavak, Türk Medeni Kanunu ve Dernekler Kanunu Çerçevesinde Kurulmuş Dernek, Terazi Hukuk Dergisi, C. 13, S. 144, 2018, s. 43.

²⁴⁰ Turgut Akıntürk, Derya Ateş, Medeni Hukuk, 25. Baskı, Beta Basım Yayım, İstanbul 2019, s. 201.

²⁴¹ Jale Akipek, Turgut Akıntürk, Derya Ateş, Kişiler Hukuku, Yenilenmiş 17. Baskı, Beta Basım Yayım, İstanbul 2021, s. 619-621.

üyeden" oluşmalıdır. Yönetim kurulunun üyelerinin görev yapacağı süre derneğin tüzüğünde düzenlenir²⁴².

Derneğin sahip olduğu bir geminin Türk gemisi sayılması için TTK madde 940/IV (a) uyarınca aranan koşulun, "...yönetim organını oluşturan kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması," olduğunu yukarıda ifade etmiştik. Derneğin yönetim kurulu beş asıl üyeden oluşmasından dolayı derneğin yönetim kurulunu beş kişiden değerlendirdiğimiz zaman, en az üç kişinin Türk vatandaşı olması halinde TTK madde 940'ta öngörülen koşul sağlanmış olacağından derneğe ait gemi Türk gemisi sayılacaktır. Tam tersini değerlendirdiğimizde, beş kişilik yönetim kurulunda, üç kişinin yabancı ülke vatandaşı iki kişinin ise Türk vatandaşı olması halinde söz konusu gemi Türk gemisi olarak kabul edilmez ve böyle bir gemi Türk Bayrağı çekme hakkını kazanmaz.

2.1.1.2.1.2 Vakıflara Ait Gemiler

Vakıflar, yeterli mallara veya haklara sahip olan gerçek veya tüzel kişilerin mallarını veya haklarını belirli bir amaç için kullanmak üzere oluşturdukları mal topluluklarıdır. Kişiler mallarını veya haklarını gerçekleşmesi mümkün olan hukuka ve ahlaka aykırı olmayan her amaç için vakfedebilirler. Vakıflar toplumsal değerler açısından önem taşımaktadırlar. Çünkü toplumdaki dayanışma ve değer duygularını pekiştirmekte olup, ekonomik açıdan yapılan yardımlaşmanın kurumsallaşmasında öncülük yapan kurumlardır²⁴³. Bir başka ifadeyle vakıflar, tüzel kişiliği bulunan ve belirli bir amaç için tahsis edilerek kurulmuş olan mal topluluklarıdır²⁴⁴. Vakıfların tüzel kişilik kazanmaları için tescil işleminin yapılması gerekmektedir²⁴⁵.

²⁴² Kılıçoğlu, s. 235.

²⁴³ Akipek / Akıntürk / Ateş, s. 663.

²⁴⁴ Kılıçoğlu, s.239-240; Damla Gürpınar, Mehmet Beşir Acabey, Aydın Zevkliler, Ayşe Havutçu, Şeref Ertaş, Medeni Hukuk, 8. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara s. 194.

²⁴⁵ Akipek / Akıntürk / Ateş, s. 681.

Vakıflarda TMK madde 109 uyarınca, yönetim organı, bir vakıfta bulunması gereken zaruri organ olarak ifade edilmiştir. Vakıfa ait bulunan yönetim organı tek bir kişiden oluşabileceği gibi, birden fazla kişiden de oluşabilir²⁴⁶. Yönetim organını oluşturan kişi sayısı vakıf senedinde vakfı oluşturan kişi tarafından veya belirlediği başka birisi tarafından açık isimle veya açık isim yazılmadan herhangi bir kanuni sınırlandırma olmadan belirtilir²⁴⁷. Vakfın yönetim organını oluşturan kişiler; müdür, mütevellî heyeti veya yönetim kurulu şeklinde farklı isimler alır. Ayrıca yönetim organı gerçek kişiler ve tüzel kişilerden oluşabilir²⁴⁸.

Vakfa ait olan bir geminin Türk gemisi sayılabilmesi ve Türk Bayrağını çekme hakkına sahip olabilmesi için tıpkı derneklerde olduğu gibi TTK madde 940/IV (a) uyarınca, "...*yönetim organını oluşturan kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması*," koşulunun arandığını yukarıda ifade etmiştik. Bu koşula ve yukarıda yapılan açıklamalara istinaden, vakfa ait bir yönetim organı eğer bir kişiden oluşuyorsa geminin Türk Bayrağı çekme hakkını kazanabilmesi ve Türk gemisi sayılabilmesi için bu kişinin Türk vatandaşı olması gerekecektir. Bir kişiden oluşan yönetim organındaki kişi yabancı ülke vatandaşı ise gemi Türk Bayrağı çekme hakkını kazanamaz. Vakfa ait yönetim organının iki kişiden oluşuyorsa, her iki kişinin de Türk vatandaşı olması durumunda gemi Türk Bayrağı çekme hakkını kazanacak ve Türk gemisi olarak kabul edilecektir. Çünkü TTK madde 940/IV (a) uyarınca, yönetim organındaki kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması aranmaktadır. Dolayısıyla iki kişilik bir yönetim organında birisinin Türk vatandaşı diğerinin de yabancı ülke vatandaşı olması halinde TTK'nın aradığı "*çoğunluk*" koşulu sağlanmış olmaz ve gemi de Türk Bayrağı çekme hakkını kazanamaz.

²⁴⁶ Akıntürk / Ateş, s. 219.

²⁴⁷ Akipek / Akıntürk / Ateş, s. 688.

²⁴⁸ Ertaş / Gürpınar / Havutçu / Zevkliler, s. 202.

Yönetim organı üç kişiden oluşuyorsa, en az iki kişinin Türk vatandaşı olmasıyla TTK'nın aradığı "*çoğunluk*" koşulu sağlanmış olacağından gemi Türk Bayrağı çekme hakkını kazanır ve Türk gemisi olarak kabul edilir.

2.1.1.2.2 Ticaret Şirketlerine Ait Gemiler

Ticaret şirketlerinin malik olduğu gemilerinin Türk Bayrağı çekebilmesi için öncelikli koşul ticaret şirketlerinin Türk kanunlara uygun olarak kurulmuş olmasıdır. Ticaret şirketleri ile ilgili düzenleme TTK madde 940/IV (b)'de yer almaktadır. İlgili bentte yer alan düzenlemeye göre; *"...şirketi yönetmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olmaları ve şirket sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması..."* halinde gemi Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olur ve Türk gemisi sayılır. Söz konusu ifade ticaret şirketleri için ana koşul olarak nitelendirilir. Bu noktada şirket, şirket sözleşmesi ve oy çokluğu kavramlarına değinmek yerinde olacaktır.

Şirket; sözleşme ile kurulan, belirli ve ortak amacın sağlanması için hizmet veren kişi birlikteliğidir²⁴⁹. Şirket kavramı ile ilgili yapılan bu tanım, tek kişilik şirketleri ifade etmeyen bir tanımlamadır²⁵⁰. Türk hukukunda bir şirketin tek kişi tarafından kurulması imkanı ilk kez 6102 sayılı TTK ile mümkün olmuştur. TTK madde 338'de ve TTK madde 573'te yer alan düzenlemeler ile anonim ve limited şirketlerin tek kişi tarafından kurularak oluşmasının da mümkün olabileceği net bir şekilde ifade edilmiştir²⁵¹. Tek kişi tarafından kurulan şirket; ortak sayısı tek olan dolayısıyla tek bir kişinin şirket paylarına sahip olduğu şirket türüdür²⁵².

²⁴⁹ Rıza Ayhan, Hayrettin Çağlar, Mehmet Özdamar, Şirketler Hukuku, Gözden Geçirilmiş ve Güncellenmiş 4. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2022, s. 10.

²⁵⁰ Tamer Bozkurt, Şirketler Hukuku, 14. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2022, s. 1.

²⁵¹ Özge Ayan, Tek Kişilik Şirketlerin Uygulamaya Yansımaları, Hacı Bayram Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 23, S. 3, 2019, s. 27-28.

²⁵² Biset Sena Güneş, Tek Kişilik Anonim Şirketler, İstanbul Barosu Dergisi, C. 86, S. 3, 2015, s. 221

Bireyleri bir araya getiren şirketin varlığının temelinde sözleşme vardır. Zira sözleşmenin varlığı Türk Borçlar Kanunu madde 620/I'de açık bir dille ifade edilmiştir. İşte bu sözleşme, şirket sözleşmesidir²⁵³. Kanun koyucu tarafından adi şirket kurulacağı zaman, şirket sözleşmesi için herhangi bir şekil şartı öngörülmeyle şekil serbestliği ilkesi kabul edilmiştir. Oysa ticaret şirketleri kurulacağı zaman, şirket sözleşmesi şekil ve içerik şartına tabi tutularak şekle bağlılık ilkesine dahil edilmiştir. Ticaret şirketlerine ait sözleşme yazılı yapılmalı, şirket sözleşmesinin şekil şartlarına uygunluğun sağlanması için imza atması gereken kişilerin imza işlemleri tamamlandıktan sonra tescil ve ilanı yapılmalı ve içeriğinde en azından olması gereken hususlar kanun koyucu tarafından düzenlendiği için aranan hususlara yer verilmelidir²⁵⁴.

2.1.1.2.2.1 Kollektif - Komandit - Limited ve Kooperatif Şirketlere Ait Gemiler

Ticaret şirketleri için kanun koyucu tarafından yapılan düzenleme ile kollektif, komandit, limited şirketler ve kooperatifler ile anonim ve paylı komandit şirketler şeklinde başlıklara ayrılmış ve ayrı bir düzenlemeye tabi tutulmuşlardır²⁵⁵.

Kollektif, komandit, limited ve kooperatif şirketlerin malik olduğu gemilerde; geminin Türk Bayrağı çekebilmesi için aranan koşullar TTK madde 940/IV (b)'de belirtilmiştir. Düzenlemeye göre; yönetimde yetkili olan kişilerin çoğunluğu Türk vatandaşı olmalı ve Türk vatandaşı olan kişiler oy çoğunluğuna sahip olmalıdır. Türk vatandaşı ortakların oy çoğunluğuna sahip olduğu hususu şirket sözleşmesinde belirtilmelidir. Belirtilen şartları taşıyan bir şirketin sahip olduğu gemi

²⁵³ Şaban Kayıhan, Şirketler Hukuku, 5. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2021, s. 46.

²⁵⁴ Bozkurt II, s. 10.

²⁵⁵ Bozkurt II, s. 12.

Türk gemisi sayılır ve Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olur. Şirketler için ayrıca başka koşul aranmamaktadır²⁵⁶.

2.1.1.2.2.1.1 Kollektif Şirket

Kollektif şirket TTK madde 211’de tanımlanan gerçek kişilerden oluşan tüzel kişilik kazanmış bir şirket türüdür. Kollektif şirket adi şirket ile büyük oranda benzerlik taşımaktadır²⁵⁷. Bir başka ifade ile kollektif şirket, tüzel kişiliği bulunan adi ortaklığın bir türü şeklinde tanımlanır²⁵⁸. Kollektif şirkette, ortakların sermayelerinden ziyade taşıdıkları bireysel vasıfları ön planda olmakla beraber, şirketin kurulma amacı birden çok kişinin bir araya gelerek çok büyük olmayan ticari işletmeleri işletmektir²⁵⁹. Kollektif şirketin şahıs şirketi olmasından dolayı aralarında güven ilişkisi bulunan ve bu sebeple de az sayıda ortaktan oluşur²⁶⁰.

Kollektif şirketin yöneticisi olacak kişi ve/veya kişilerin belirlenmesinde üç farklı durum vardır²⁶¹. Birinci durum; TTK madde 218/I uyarınca, ortakların her biri ayrı ayrı kollektif şirketin yönetiminde yetkili olma hakkına ve görevine sahiptir. Belirtilen hüküm adi şirketin benimsediği ilkelerin etkisini taşımaktadır. Zira adi ortaklıkta, ortakların tümünün idareci olması ilkesi kabul edilmiştir²⁶². İkinci durum; şirketin yönetiminde kimin ve/veya kimlerin yetkili olacağının şirket sözleşmesinde ortaklar tarafından belirtilmesidir. Ortaklar şirketler sözleşmesi ile şirketin yönetimini yine ortaklardan birine, birden fazlasına veya tümüne bırakabilirler. Ayrıca TTK madde 218/II uyarınca şirketin yönetim hakkının şirket ortakları tarafından ticari temsilcilerine ve/veya vekillerine bırakılmasının önü de açılmıştır.

²⁵⁶ Kayıhan I, s. 38.

²⁵⁷ Bozkurt II, s. 139.

²⁵⁸ Ayhan / Çağlar / Özdamar, s. 159.

²⁵⁹ Kayıhan II, s. 123.

²⁶⁰ Ayhan/ Çağlar/ Özdamar, s. 159.

²⁶¹ Ayhan/ Çağlar/ Özdamar, s. 180.

²⁶² Bozkurt II, s. 149; Kayıhan II, s. 131.

Ancak ticari temsilci ve/veya vekil kollektif şirketin ortaklarından olmadığı için TTK madde 218/I uyarınca hiçbir zaman kollektif şirketin yönetici sıfatını kazanamayacaktır. Üçüncü durum; ortakların vereceği karar ile şirketin yöneticisinin belirlenmesidir²⁶³.

Kollektif şirkete ait karar yetersayılarına TTK madde 226/II uygulanacaktır. Hükme göre, şirket sözleşmesinin değiştirilmesine dair kararın verilmesi haricindeki tüm kararlar şirketin ortaklarının oy çoğunluğuna göre verilir. Oy çoğunluğu kavramı, kollektif şirketin ortaklarının salt çoğunluğunu ifade etmektedir²⁶⁴. Salt çoğunluk kavramı, "*Mutlak ekseriyet. Oyların yarısından bir fazlasıyla elde edilen çoğunluk.*" şeklinde tanımlanır²⁶⁵. TTK madde 940/IV (b)'ye burada tekrar değinmekte fayda olacaktır. İlgili hükme göre, kollektif şirketin gemisi; kollektif şirketin yöneticisinin tek bir ortak olması halinde ortağın Türk vatandaşı, birden çok ortak olması ve ortakların tümünün ortak olması halinde Türk vatandaşlarının çoğunlukta olması (örneğin dört ortağın yönetici olması halinde üç tanesinin) koşulu ile gemi Türk Bayrağı çekme hakkını kazanacak ve Türk gemisi kabul edilecektir.

2.1.1.2.2.1.2 Komandit Şirket

Komandit şirket, TTK madde 304 uyarınca; "*Ticari bir işletmeyi bir ticaret unvanı altında işletmek amacıyla kurulan, şirket alacaklılarına karşı ortaklardan bir veya birkaçının sorumluluğu sınırlandırılmamış ve diğer ortak veya ortakların sorumluluğu belirli bir sermaye ile sınırlandırılmış olan şirket komandit şirkettir.*" şeklinde tanımlanmıştır.

Komandit şirketler iki çeşide ayrılmaktadırlar. Adi komandit şirketler şahıs şirketine özgü özellikleri taşıyan çeşididir. Paylara bölünmüş komandit şirketler ise

²⁶³ Bozkurt II, s. 149; Kayıhan II, s. 132; Ayhan/ Çağlar/ Özdamar, s. 180.

²⁶⁴ Bozkurt II, s. 147.

²⁶⁵ Bağdatlı, s.576.

sermaye şirketine özgü özellikleri taşıyan çeşididir²⁶⁶. TTK madde 304 ile tanımlanan ve tezimizin bu kısmında Türk Bayrağı çekme hükümlerine ilişkin olarak irdedeceğimiz şirket türü adi komandit şirkettir.

Adi komandit şirkette komandite ve komanditer ortak olmak üzere iki farklı ortak vardır. Komandite ortak sadece gerçek kişiden oluşmakla birlikte tüm malvarlığı ile sınırsız bir sorumluluk taşır. Komanditer ortak gerçek kişiler ve/veya tüzel kişilerden oluşmakla birlikte sadece şirket sermayesine koymaya taahhüt ettiği miktar kadar sınırlı bir sorumluluk taşır²⁶⁷.

Adi komandit şirketin ortaklarının alacağı karar ile birlikte veya şirket sözleşmesinde komandite ortak ve/veya ortakların sahip oldukları yönetim hakkı belirlenir. Yönetici olmak komandite ortak ve/veya ortaklar için aynı zamanda bir görevdir. Şirketin yönetimine dair şirket sözleşmesinde herhangi bir husus belirtilmemişse ve yine ortaklar bu yönde herhangi bir karar almamışlarsa, her komandite ortağın şirket yönetiminde yetkili olduğu kabul edilir²⁶⁸. Bu noktada TTK madde 940/IV (b) bendine değinmekte fayda vardır. Hüküm uyarınca, adi komandit şirketin sahip olduğu bir gemi; şirketin yönetiminde yetkili olan komandite ortak ve/veya ortakların çoğunluğunun Türk vatandaşı olmaları (örneğin şirketin yönetiminde yetkili komandite ortak sayısının beş olduğunu bir adi komandit şirkette en az üç komandite ortağın Türk vatandaşı olması gerekmektedir) ve Türk ortakların oy çoğunluğuna sahip olması koşullarının gerçekleşmesi halinde gemi Türk Bayrağı çekme hakkını kazanır ve Türk gemisi sayılır. Adi komandit şirketler için oy çoğunluğu kavramı TTK madde 226/III uyarınca, ortakların salt çoğunluğunu ifade eder. Yapılan tanımlardan varılan sonuç, Türk ortakların oy çoğunluğuna sahip

²⁶⁶ Ayhan/ Çağlar/ Özdamar, s. 221.

²⁶⁷ Kayıhan II, s. 151.

²⁶⁸ Ayhan/ Çağlar/ Özdamar, s. 224; Kayıhan II, s. 158.

olması koşulunun adi komandit şirketin komandite ortaklarının toplamının yarısından fazlasının Türk vatandaşı olması halinde gerçekleşmiş sayılacağıdır.

2.1.1.2.2.1.3 Limited Şirket

Limited şirket, TTK madde 573/I'de "*Kavram*" başlığı altında tanımlanmıştır. Ancak TTK'da limited şirket başlığını taşıyan ve doğrudan limited şirketi tanımlayan bir düzenleme bulunmamaktadır. TTK madde 573/I uyarınca limited şirketin ortaklarının gerçek veya tüzel kişilerden oluşabileceği gibi ortak sayısının bir veya birden çok olabileceği kabul edilmiştir. Limited şirket bir ticaret unvanı altında kurulur ve sermayesi bellidir. Esas sermayeyi payların toplamı oluşturmaktadır. Limited şirketin amacı ekonomik menfaat taşıyan her türlü konu olabilir. Ancak şirketin taşıdığı ekonomik amacın kanunlara uygun olması gerektiği de ayrıca TTK madde 573/III'de belirtilmiştir. Limited şirketin borçlarına karşılık ortaklar sorumluluk taşımazlar. Ortakların taşıdıkları sorumluluk ödemeyi taahhüt ettikleri sermaye miktarı ile sınırlıdır. Ortaklar bir de şirketin yan edim sorumluluklarına ve ek ödemelerine ilişkin olarak şirket sözleşmesinde belirtilmesi koşuluyla sorumluluk taşırlar²⁶⁹. Limited şirketler sermaye şirkettir. Bu hususta TTK madde 124 ile yapılan açık düzenleme mevcuttur²⁷⁰. Limited şirketin sermaye şirketi olduğuna dair bu kadar açık bir düzenleme bulunmasına rağmen şahıs şirketlerine ait olan, ortakların az sayıda olması, aralarında güven ilişkisi olması, ortakların sınırlı sorumluluk taşıması, ödeme yükümlülükleri bağlamında taahhüt edilen sermaye miktarı dışında ortakların ek sorumlulukları olması gibi özellikleri

²⁶⁹ Serhan Dinç, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Limited Şirketin Unsurları İle Limited Şirketlerde Pay ve Ortak Kavramları, Türkiye Adalet Akademisi Dergisi, C. 7, S. 29, 2017, s. 136-137.

²⁷⁰ Kayıhan II, s. 299.

taşıması şahıs şirketlerinin de bazı özelliklerinin limited şirket tarafından taşındığını gösterir²⁷¹.

Limited şirketin zorunlu organları müdür ve genel kuruldan oluşmaktadır. Müdür şirketin yönetiminde yetkili olan organdır. Şirket sözleşmesi ile şirketin yönetimini sağlamak adına müdür veya müdürler sıfatı; tek bir ortağa, birden çok ortağa ve ortakların tümüne verilebileceği gibi üçüncü kişilere de verilebilmesi mümkündür. Şirketin yönetimi için üçüncü bir kişiye yetki verilmiş olsa dahi en azından bir ortağın şirket yönetiminde bulunması gerektiği ayrıca belirtilmiştir²⁷².

TTK madde 620 uyarınca, toplantıda bulunan temsilcilerin kararları oyların "*salt çoğunluğu*" ile alınır²⁷³. Salt çoğunluk kavramını yukarıda tanımlamıştık. Bu noktada TTK madde 940'a değinmekte fayda olacaktır. TTK madde 940/IV (b) uyarınca limited şirketin gemisinin Türk gemisi sayılması için birinci koşul, şirketin müdür ve/veya müdürlerinin çoğunluğunun Türk vatandaşı olmasıdır (örneğin bir limited şirketin üç tane müdürü var ise en az ikisinin Türk vatandaşı olması ve tek müdür olması halinde o müdürün Türk vatandaşı olması gerekmektedir). İkinci koşul, limited şirket ortaklarından olan gerçek ve/veya tüzel kişilerin Türk vatandaşı olanlarının oy çoğunluğuna şirket sözleşmesi uyarınca sahip olmasıdır. Oy çoğunluğu kavramının hangi anlamı taşıdığını yukarıda ifade etmiştik. Bu durumda limited şirkete ait şirket sözleşmesinde Türk ortakların, ortakların yarısından bir fazla oy hakkına sahip olduğu belirtilmelidir. TTK madde 618/I uyarınca, limited şirket ortaklarının sahip olduğu payların birden fazla olması halinde oy haklarına sınırlandırma getirilebilir. Bu düzenleme ile birlikte oy hakkında imtiyaz gündeme gelmektedir. TTK madde 618/I'de belirtilen miktar "*25 Türk lirası*" olmasına rağmen

²⁷¹ Bozkurt II, s. 533.

²⁷² Ayhan / Çağlar / Özdamar, s. 481.

²⁷³ Kayıhan II, s. 334.

tarafların bu miktardan az olmamak kaydıyla şirket sözleşmesinde belirleyecekleri miktara karşılık her ortağın bir oy hakkı olur²⁷⁴ (örneğin payların itibari değeri 30 Türk lirası olarak belirlenen bir limited şirkette; X kişinin 70 Türk lirası Y kişinin ise 30 Türk lirası değerinde sermayesi olması halinde Y kişisi tek oy hakkına X kişisi ise iki oy hakkına sahip olur). Limited şirkette oy hakkında imtiyaza sahip olan yabancı ortakların, TTK madde 940/IV (b) uyarınca aranan koşulun sağlanması için şirket sözleşmesine göre oy çoğunluğunu sağlamamaları gerekmektedir. İki koşulun gerçekleşmesi halinde gemi Türk Bayrağı çekme hakkını kazanacak ve Türk gemisi sayılacaktır.

2.1.1.2.2.1.4 Kooperatifler

Kooperatifler, Kooperatifler Kanunu²⁷⁵ madde 1 uyarınca; "*Tüzel kişiliği haiz olmak üzere ortaklarının belirli ekonomik menfaatlerini ve özellikle meslek veya geçimlerine ait ihtiyaçlarını işgücü ve parasal katkılarıyla karşılıklı yardım, dayanışma ve kefalet suretiyle sağlayıp koruma amacıyla gerçek ve tüzel kişiler tarafından kurulan değişir ortaklı ve değişir sermayeli ortaklıklara kooperatif denir.*"

Kooperatiflere ilişkin yapılan tanımlamadan kooperatiflerin amaçlarının, ortaklarının ekonomilerini iyi hale getirme çabası olduğu ifade edilir²⁷⁶. Kooperatifler ekonomik ve sosyal özellikleri barındırmaktadır. Kooperatifin ekonomik özelliği, ortakların ekonomik olarak pay alma haklarının olmasından kaynaklanmaktadır. Kooperatiflerin sosyal özelliği, elde edilen gelirin eşit paylaşılmasından, yönetme

²⁷⁴ Hasan Pulaşlı, Şirketler Hukuku Genel Esaslar, Güncellenmiş ve Genişletilmiş 7. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara 2021, s. 722-723.

²⁷⁵ Resmi Gazete Tarihi: 10.05.1969 ve Sayı:13195.

²⁷⁶ Bozkurt II, s. 665.

prensibinde eşitlik ilkesine dayanılmasından ve ortakların ekonomilerinin gelişmesi ve kalkınması için çaba gösterilmesinden kaynaklanmaktadır²⁷⁷.

Kooperatiflerin yönetim kurulunda bulunan üyelerinin Türk vatandaşı olmaları ve ortaklardan olmaları koşul olarak aranmaktadır. Tüzel kişiler de yönetim kurulu üyesi olabilirler. Yönetim kurulu üye sayısı en az üç olmalıdır. Yönetim kurulu üyeleri, dolayısıyla da yönetime yetkili kişi ve/veya kişiler dört yıl için seçilebilirler. Ancak ana sözleşmede aksini öngören bir düzenleme bulunmazsa yeniden seçilme imkanları vardır²⁷⁸.

Kooperatife ait bir geminin bulunması halinde o geminin TTK madde 940/IV (b) uyarınca Türk gemisi sayılması için, Kooperatifler Kanunu'nun 58. maddesi uyarınca, kooperatiflerin yönetiminde yetkili kılınan kişiler veya yetkiyi devralmış murahhas üyenin ve/veya murahhas müdürün Türk vatandaşı olması gerekmektedir²⁷⁹. Yetki devri yapılarak yönetimde yetkili kılınan kişi yönetim kurulu üyesi değilse murahhas müdür olarak nitelendirilir. Yetki devri yapılarak yönetimde yetkili kılınan kişi yönetim kurulu üyesi ise murahhas üye olarak nitelendirilir²⁸⁰ (örneğin üç murahhas müdür ve/veya murahhas üye yetkili ise iki tanesi Türk vatandaşı olmalı, tek kişilik murahhas müdür ve/veya murahhas üyenin kooperatifin yönetiminde yetkili kılınması halinde o müdür ve/veya üye Türk vatandaşı olmalıdır). İlgili hükümde öngörülen ikinci koşula göre ise, "...*şirket sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması...*" gerekmektedir. Kooperatifler Kanunu madde 51/I uyarınca; kooperatifler için aksine bir düzenleme bulunmadıkça alacakları kararlar ve yapacakları oylamalar için salt çoğunluk karar yeter sayısı

²⁷⁷ Yusuf Mollaoğlu, Kooperatiflerin Hukuki Niteliği, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya, 2018, s. 46.

²⁷⁸ Kayıhan II, s. 353-354.

²⁷⁹ Bozkurt II, s. 670.

²⁸⁰ Kayıhan II, s. 354.

aranacaktır. Salt çoğunluk kavramına ilişkin tanımlama yukarıda açıklanmıştır. Açıklamalara istinaden, on kişilik ortağın bulunduğu bir kooperatifte karar alınabilmesi için en az altı kişinin oyuna ihtiyaç vardır. Altı kişinin ise en az dört tanesinin Türk vatandaşı olması gerekmektedir ki Türk vatandaşları oy çoğunluğuna sahip olsun ve gemi Türk Bayrağı çekme hakkını kazanarak Türk gemisi sayılsın. Ancak Türk vatandaşının daha az olması halinde TTK tarafından aranan nisap sağlanamayacağı için gemi Türk gemisi sayılmayacaktır.

2.1.1.2.2.2 Anonim ve Sermayesi Paylara Bölünmüş Komandit Şirketler

Anonim ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlerin geminin maliki olduğu durumlarında iki ana koşul iki de ilave koşul öngörülmüştür. Ana koşul, yönetimde yetkili olan kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması ve Türk vatandaşı olan ortakların oy çoğunluğuna sahip olmasıdır²⁸¹. Söz konusu şirketler için aranan ilave koşul TTK madde 940/IV (b) uyarınca şu şekilde ifade edilmiştir; *"...payların çoğunluğunun nama yazılı ve bir yabancıya devrinin şirket yönetim kurulunun iznine bağlı bulunması..."*. Belirtilen bütün koşulların sağlanması halinde anonim şirketin ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketin sahip oldukları gemi Türk gemisi sayılacak ve Türk bayrağı çekme hakkına sahip olacaktır²⁸².

2.1.1.2.2.2.1 Anonim Şirket

Anonim şirket TTK madde 329/I'de tanımlanmıştır. TTK madde 329/I uyarınca anonim şirket; bir veya birden fazla kişi tarafından sözleşme ile kurulması mümkün olan, şirkete ait borçlara karşı sadece malvarlığı ile sorumluluk taşıyan ve tüzel kişiliği bulunan bir şirket türüdür. Anonim şirketin TTK madde 124/I uyarınca ticaret şirketi olduğu açık bir dille ifade edilmiştir. Ticaret şirketi sıfatına sahip olan anonim şirket TTK madde 16/I uyarınca tüzel kişi tacirdir. Anonim şirketin

²⁸¹ Kayıhan I, s. 38.

²⁸² Ayana, s. 50.

ekonomik menfaat sağlama amacı ve kazancını ortaklarına dağıtma amacı vardır. Anonim şirket, limited şirketlerden sonra günümüzde Türkiye’de en fazla tercih edilen şirket türüdür. Anonim şirketin tercih edilme nedeni ise, şirketin ortaklarının sadece ödemeyi taahhüt ettikleri pay haricinde başka bir sorumluluğa sahip olmamalarıdır²⁸³. Anonim şirketlerin bazıları halka açık olarak kurulabilen şirketlerdir²⁸⁴. Anonim şirket sermaye şirketlerinden olduğu için, bu şirketlerde sermaye önem taşır. Kural olarak herkes şirkete sermaye koyarak ortak olmayı taahhüt ederse pay hakkına sahip olur. Dolayısıyla ortak sayısının fazla olması şirketin işleyişini şahıs şirketlerine nazaran daha farklı kılmaktadır²⁸⁵.

Anonim şirketlerde pay kavramı, ticari platformda hak ve yükümlülüklerle ilişkin yapılacak paylaşımların kurallarla yapılması noktasının ilk basamağını oluşturur. Kanun koyucu TTK madde 329/I’de anonim şirketlere ilişkin tanımlamayı yaparken baz aldığı kavramlardan birisi de pay kavramıdır. Anonim şirketlerin esas sermayesini paylar oluşturmaktadır²⁸⁶. Pay kavramının sözcük anlamına baktığımız zaman; *"Birden çok kişi arasında bölüşülmesi gereken bir bütünden bu kişilerin her birine düşen bölüm "* olarak tanımlandığı görülmektedir²⁸⁷.

Anonim şirketin yönetim kurulu anonim şirketin temsilinden ve idaresinden sorumlu organdır. Anonim şirketin zorunlu organlarından bir tanesidir. Anonim şirketin yönetim kurulu tek kişiden veya birden çok kişiden oluşabilir. Üyeler gerçek kişi ve/veya tüzel kişi olabilir. Gerçek kişilerin Türk vatandaşı olması koşulu ve tüzel kişilerin Türkiye’de merkezinin bulunması koşulları yönetim kuruluna üye olunmasında zorunlu unsur olarak aranmaz. Üye olan kişi sayısı şirket sözleşmesinde

²⁸³ Ayhan / Çağlar / Özdamar, s. 230; Kayıhan II, s. 159.

²⁸⁴ Kayıhan II, s. 161.

²⁸⁵ Bozkurt II, s. 183.

²⁸⁶ İlyas Çeliktaş, Anonim Ortaklığın Kendi Paylarını İktisabı, Arıkan Basım Yayınevi, İstanbul 2006, s. 12.

²⁸⁷ Ali Püsküllüoğlu, Türkçe Sözlük, Ankara Arkadaş Yayınevi, 2004, s. 1058.

belirtilmelidir²⁸⁸. TTK madde 362/I uyarınca; anonim şirketin yönetim kurulu üyelerinin görev süresi en çok üç yıl olabilir. Yönetim kurulu üyeleri aksine bir düzenleme bulunmadıkça görev süresi dolduktan sonra tekrar seçilebilir²⁸⁹.

Anonim şirketin sahip olduğu geminin Türk gemisi için sayılması için kanun koyucu tarafından aranan koşullar yukarıda ifade edilmişti. TTK madde 940/IV (b) uyarınca; anonim şirketin yönetiminde yetkili bulunan kişilerin çoğunluğu Türk vatandaşı olmalıdır. (örneğin beş kişiden oluşan yönetim kurulu üyelerinin en az üç tanesi Türk vatandaşı olmalıdır; iki kişiden oluşan yönetim kurulu üyelerinin ikisinin de Türk vatandaşı olması gerekecektir). TTK madde 940/IV (b) uyarınca aranan diğer koşul, Türk ortakların oy çoğunluğuna esas sözleşmesi gereğince sahip olmalarıdır (örneğin ortak sayısının beş kişiden oluştuğu bir anonim şirkette en az üç ortağın Türk vatandaşı olması; ortak sayısının üç olduğu bir şirkette en az iki ortağın Türk vatandaşı olması gerekecektir). Esas sözleşmesinde de ortak sayısına göre Türk ortakların oy çoğunluğuna sahip olduğu belirtilecektir.

İmtiyazlı pay, diğer paylardan ayrı olarak tanınmış bir ayrıcalığa sahip olan üstün haklardan oluşur. Tanınacak olan imtiyaz mutlaka esas sözleşmede belirtilmelidir²⁹⁰. Anonim şirkette imtiyazlı pay, oransallık ilkesine istisna oluşturmaktadır. Burada imtiyazın uygulanacağı haklar bakımından varılacak sonuç, hakların oransallık ilkesine sahip olması gerekliliğidir. Tanınan imtiyaz soyut olarak düşünüldüğünde payın kendisine tanınır, herhangi bir gerçek kişiye ve/veya tüzel kişiye tanınmaz²⁹¹.

Oransallık ilkesi, ortakların sermayeye katılma oranında hak sahibi olmalarının ve ortak haklarının ölçüsüdür. Şöyle ki, anonim şirketin bir ortağı esas

²⁸⁸ Bozkurt II, s. 253; Ayhan / Çağlar / Özdamar, s. 256-257.

²⁸⁹ Kayıhan II, s. 210.

²⁹⁰ Pulaşlı, s. 537-538.

²⁹¹ Hakan Bilgeç, Anonim Şirketlerde Oy Hakkında İmtiyaz, Turhan Kitapevi, Ankara 2017, s. 14.

sermayeye katılma oranına bağı olarak diğerk ortaklardan daha az veya çok oy hakkına sahip olur. Dolayısıyla sermayeye katılım oranı ne kadar fazla ise sahip olunan oy hakkı da o kadar fazla olur. Ortaklar malvarlığı haklarından yararlanırken aralarında eşitliğin sağlanması; esas sermayeye katılma oranına göre kar payı ve tasfiye payı, ayrıca hazırlık devresi faizi verilmesiyle mümkün olur. Böylelikle oransallık ilkesi yönetime ve malvarlığına ilişkin olan; yeni pay alma, hazırlık devresi faizi, kar payı, tasfiye payı, oy hakkı gibi haklardan yararlanılması noktasında bir ölçüttür²⁹².

İmtiyazlı paya sahip olan pay sahibi ortaklar TTK madde 454 ile de hüküm altına alınarak özel olarak korunmaktadırlar. Farklı imtiyaz çeşitleri bulunmaktadır. Bu imtiyaz çeşitleri; kar payında imtiyaz, tasfiye payında imtiyaz, yönetim kuruluna aday gösterme imtiyazı, yeni pay alma (rüçhan) hakkında imtiyaz, borç veya intifa senedi talep etmede imtiyaz ve kanunda düzenlenmeyen haklarda imtiyazdır²⁹³.

TTK madde 479 oy hakkında imtiyazlı payları düzenlemiştir. İlgili madde hükmü, oy hakkında imtiyazlı paylara ilişkin önemli bir yere sahiptir. Zira sınırlamalar bakımından; bir oya imtiyazın örtülü olarak tanınmasının yolunu tamamen kapatarak, paya tanınacak oy hakkını en çok on beş oy hakkı ile kısıtlamıştır²⁹⁴. Oy hakkında imtiyazlı pay tanınması ile tüm pay sahipleri doğrudan etkileneceklerdir. Zira oy hakkına imtiyaz tanınan pay sahibi daha güçlü olurken diğerk pay sahibi daha güçsüz kalacaktır. Nama yazılı pay sahipleri, genel kurulda oy hakkında imtiyazlı pay tanınmasına ilişkin karar çıkmasına aksi yönde oy vermiş olmaları halinde TTK madde 421/VI uyarınca, Türkiye Ticaret Sicili Gazetesi'nde alınan kararın yayımlanmış olduğu tarihten altı aylık süre zarfına kadar payların

²⁹² Pulaşlı, s. 243; Bozkurt II, s. 470; Ayhan / Çağlar / Özdamar, s. 373.

²⁹³ Bilgeç I, s. 16-17-18-20-21-23.

²⁹⁴ Bilgeç I, s. 113.

devredilmesine dair kısıtlamalara tabii olmazlar. Yapılan düzenleme ile olumsuz oy veren nama yazılı pay sahiplerine bir kurtuluş imkanı sağlanmaktadır. Böylece oy hakkına tanınan imtiyaz ile anonim şirketin uğradığı değişiklikler üzerine şirkette kalmak istemeyen, bağlam kurallarına tabii olmak istemeyen pay sahibi ortaklar açısından adaletli bir durum sağlanmak istenilmiştir²⁹⁵.

İfade edilen iki koşulun sağlanmış olması diğer şirketlerde olduğu gibi sahip olunan geminin Türk gemisi sayılması için yeterli değildir. Kanun koyucu anonim şirketlerin yapısına göre ayrıca bir ilave koşul daha aramıştır.

TTK madde 940/IV (b)'de öngörülen son koşul; *"...payların çoğunluğunun nama yazılı ve bir yabancıya devrinin şirket yönetim kurulunun iznine bağlı bulunması..."* şeklinde ifade edilmiştir. Nama yazılı senetlerle ilgili olarak TTK madde 426/I uyarınca; *"...nama yazılı pay senetlerinden ve ilmühaberlerden doğan pay sahipliği haklarının, pay defterine kayıtlı pay sahibince veya pay sahibince yazılı olarak yetkilendirilen kişi tarafından kullanılır."* şeklinde bir düzenleme bulunmaktadır. Hükmün sırf nama yazılı pay senedinde temsil yetkisini ifade etmek için düzenlenmediği açıktır. Payın herhangi bir hukuki işlemle sahibinin elinden çıkması durumunda senedi elinde bulunduranların yazılı bir şekilde yetkilendirilmiş olmasının gerekliliğini düzenlemektedir²⁹⁶. Nama yazılı pay senetlerinde yazılı yetkilendirme yapılmaz ise oy hakkı pay sahibinde olacaktır²⁹⁷. Pay kavramı anonim şirketler için asgari itibari bir değere sahiptir. Pay şirketin kuruluşunda, sermayenin artırılması kararının tesciliyle birlikte oluşan, pay sahiplerinin sahip oldukları yükümlülüklerde kaynak olan, devrinin serbest bir şekilde yapılabildiği bir değerdir. Paylar; nama veya hamiline olmak üzere yazılı senetlere bağlanabilir. Payın senede

²⁹⁵ Bilgeç I, s. 122-123.

²⁹⁶ Bozkurt II, s. 354.

²⁹⁷ Bozkurt II, s. 355.

bağlanmış olması tedavül açısından kolaylaştırıcı bir sonuç doğurmaktadır. Bunun dışında pay üzerinde başka bir etkisi olmamaktadır²⁹⁸. TTK madde 490 uyarınca, nama yazılı pay senetlerinin devrinin serbest bir şekilde yapılabileceği öngörülmüştür. Nama yazılı pay senetlerinin devir işlemlerinin anonim şirketin onayından geçerek yapılabilmesi için esas sözleşmeye bu hususlarla ilgili ibare konulmalıdır²⁹⁹. TTK tarafından paylara ilişkin aranan bu koşulların da yerine getirilmesiyle birlikte sahip olunan gemi Türk Bayrağı çekme hakkını kazanacak ve Türk gemisi sayılacaktır.

Hükmün daha açıklayıcı olabilmesi için geçmişteki düzenlemesine ve amaçlarına değinmekte fayda olacaktır. 6762 sayılı mülga TTK madde 823/II'nin eski düzenlemesi kapsamında, Türkiye'de merkezi bulunan anonim şirketin koşulları sağlayarak sahip olduğu geminin Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olsa dahi şirketin tüm hisseleri bağlı nama yazılı şeklinde düzenlenmemişse geminin Türk gemisi sıfatına sahip olamayacağını öngören bir düzenleme mevcuttu. Bu duruma bağlı olarak deniz kabotajından da yararlanılması mümkün olmayacaktı³⁰⁰. Düzenleme ile esasen amaçlanan Türk deniz ticaret filosunu gerek sermaye gerek teknolojik anlamda modern çağa uyumlaştırmaktı. Ancak bağlı nama yazılı hisse senedi koşulu ile istenilen amaca ulaşmakta başarısız kalınmıştı³⁰¹. Çünkü anonim şirketlerde bazen paylara ilişkin oy kullanılmasında ana sözleşmede yer verilerek imtiyaz tanınması mümkün kılınabilir. Hal böyle iken, Türk ortaklarının %51 pay oranına sahip olarak oy çoğunluğuna sahip olduğu söylenemez. Türk Bayrağı çekme hakkının devam edip etmeyeceği hususunun denetiminin imtiyaz tanınan hakların devrinden sonra nasıl yapılması gerektiğine dair bir düzenleyici bir hüküm

²⁹⁸ Ayhan / Çağlar / Özdamar, s. 367-368; Kayıhan II, s. 241.

²⁹⁹ Pulaşlı, s. 526.

³⁰⁰ Esin, s. 58.

³⁰¹ Yazıcıoğlu II, s. 72.

bulunmamaktadır. Bu nedenle, "...payların çoğunluğunun nama yazılı olması..." koşulunun aranmasından ziyade oy imtiyazının nama yazılı hisse senetleri dışındaki paylara verilmemesi yönünde bir koşulun aranmasının mülga TTK dönemlerinden süregelen soruna dair yerinde bir çözüm olacağı ifade edilmektedir³⁰².

2.1.1.2.2.2 Sermayesi Paylara Bölünmüş Komandit Şirket

Sermayesi paylara bölünmüş komandit şirket TTK'nın 564. maddesinde, *"Sermayesi paylara bölünmüş komandit şirket, sermayesi paylara bölünen ve ortaklarından bir veya birkaçı şirket alacaklılarına karşı bir kollektif şirket ortağı, diğerleri bir anonim şirket pay sahibi gibi sorumlu olan şirkettir. Sermaye, paylara bölünmeksizin sermayesi sadece birden çok komanditerin sermayeye katılma oranlarını göstermek amacıyla kısımlara ayrılmış bulunuyorsa komandit şirket hükümleri uygulanır"* şeklinde açıklanmıştır. Payları şirketin sermayesinden oluşan şirket türüdür. Sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketin sermaye şirketlerinden olduğu TTK madde 124/II açıkça düzenlenmiştir. Komanditer ortak ve komandite ortak olmak üzere şirket bünyesinde farklı hukuki sorumluluklar taşıyan iki çeşit ortak mevcuttur³⁰³.

Sermayesi paylara bölünmüş komandit şirket için anonim şirkete ilişkin hükümler uygulama alanı bulur. Ancak TTK madde 565/I uyarınca, adi komandit şirketlere ait hükümlerin uygulanacağını öngören istisna bir hüküm düzenlenmiştir³⁰⁴.

³⁰² Esin, s.59

³⁰³ Ayhan / Çağlar / Özdamar, s. 457.

³⁰⁴ Kayıhan II, s. 297.

Sermayesi paylara bölünmüş komandit şirkette yönetimde yetkili olan ortak, komandite ortaktır³⁰⁵. Komandite ortakların şirketin yönetiminde yetkili kılındığı yönetim organında, anonim şirkete ilişkin hükümler uygulanır³⁰⁶.

Sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketin yönetim organına dair ve sahip olduğu geminin Türk Bayrağı çekme hakkı kazanması ve Türk gemisi sayılmasına ilişkin anonim şirkete dair açıklamalarımıza tekrara düşmemek adına burada yollama yapmakla yetiniyoruz³⁰⁷.

2.1.1.3 Donatma İştiraki

Donatma iştiraki, TTK madde 1064'te tanımlanmıştır. Donatma iştiraki ticaret hukukundaki adi şirket kavramının deniz ticareti hukukundaki karşılığına denk gelen bir kavramdır³⁰⁸. Her iki kavram birbirine eş değildir. Donatma iştirakinin tüzel kişiliği yoktur. Donatma iştirakinde donatanlar gemiye paylı mülkiyet halinde paydaş olurlar³⁰⁹. TTK madde 1064/I'de donatma iştirakine ilişkin yapılan tanımlama şu şekildedir: "*Birden çok kişinin paylı mülkiyet şeklinde malik oldukları bir gemiyi, menfaat sağlama amacıyla aralarında yapmış oldukları sözleşme gereğince, hepsi adına ve hesabına suda kullanmaları halinde donatma iştiraki vardır*"³¹⁰.

Donatma iştirakinde, bir araya gelen birden çok kişi gemiye paylı mülkiyet şeklinde sahip olmaktadır³¹¹. Paylı mülkiyet kavramı, sahip olunan herhangi bir şey üzerinde birden fazla kişinin paylı bir şekilde mülkiyet hakkına sahip olmasıdır. Paylı mülkiyet fiziki olarak bütün olan bir şey üzerinde kurulmaktadır. Donatma

³⁰⁵ Ayhan / Çağlar / Özdamar, s. 460.

³⁰⁶ Kayıhan II, s. 298.

³⁰⁷ İç atıf. Ayrıntılı bilgi için bkz., s.71-72-73-74-75.

³⁰⁸ Topsoy, s. 220.

³⁰⁹ Topsoy, s. 222.

³¹⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz. TTK madde 1064/I, s. 389, Kaner I, s. 98-99.

³¹¹ Kaner I, s. 99.

iştirakinde paylı mülkiyete konu olan geminin belirlilik ilkesi kapsamında sadece tek mülkiyeti vardır. Geminin mülkiyetine, birden fazla kişi sahip olduğu haklar ve yükümlülükler bakımından eş olarak sahip olur. Ancak mülkiyet hakkının kullanılmasına her paydaş payı kadar hak sahibi olur³¹².

Donatma iştirakinin sahip olduğu bir geminin Türk Bayrağı çekme hakkını kazanması ve Türk gemisi olarak sayılmasının koşulları TTK madde 940/IV (5)'de belirtilmiştir. İlgili madde hükmü uyarınca, donatma iştirakinin sahip olduğu geminin Türk Bayrağını çekebilmesinin ilk koşulu, donatma iştirakinin Türk ticaret siciline kaydının yapılmış olmasıdır³¹³. Yine Türk vatandaşlarına ait olan gemideki pay miktarının oranı yarıdan fazla olmalı ve donatma iştirakinin yönetiminde yer alan müşterek donatanlar ağırlıklı olarak Türk vatandaşı olmalıdır³¹⁴ (örneğin donatma iştirakinin sahip olduğu gemide on tane pay var ise, payların en az altı tanesinin Türk vatandaşlarda olması; yine donatma iştirakinin yönetiminde üç tane yönetici paydaş var ise en az iki paydaşın Türk vatandaşı olması gerekmektedir).

2.2 Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Çerçevesinde Türk Bayrağı Çekme Hakkının İstisnaları

2.2.1 Türk Geminin Yabancı Bayrak Çekme Hakkını Kazanması

Türk gemisinin yabancı bayrak çekebilmesi hali TTK madde 941/I'de "*İstisnaları*" başlığı altında düzenlenmiştir. Hükme göre bir Türk gemisinin yabancı bayrak çekmesi ihtimali de vardır. Söz konusu ihtimalin gündeme gelmesi için TTK madde 940/I uyarınca bazı koşullar öngörülmüştür³¹⁵. Koşullar şu şekilde sayılabilir:

- Gemi, Türk gemisi olmalıdır.

³¹² Sirmen, s. 261.

³¹³ Topsoy, s. 52.

³¹⁴ Sözer I, s. 48.

³¹⁵ Kayıhan I, s. 40.

- Eğer ki Türk gemisi kendilerinin olsaydı Türk Bayrağı çekme hakkını kaybedecek kişilere (TTK madde 940'ta anılan koşulları taşımayan kişilere) en az bir yıl süreyle geminin işletilmesi bırakılmış olmalıdır. Geminin işletilmesi kavramı, gemi sahibi tarafından geminin deniz ticareti kurallarına uygun olarak ve deniz ticaretinin taşıdığı tüm riskler doğrultusunda deniz ticaretinde kullanılmasıdır. Geminin işletilmesinde amaç gemiden ekonomik kazanç elde etmektir³¹⁶.
- Gemi sahibi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına yabancı bayrak çekebilmek için talepte bulunmalıdır.
- Yabancı ülke mevzuatı yabancı bayrak çekilmesine izin veren düzenlemelere sahip olmalıdır.
- İzin verilmişse, verilen izin süresi dolmadıkça ve/veya herhangi bir yasal gerekçe ile verilen izin geri alınmadıkça Türk gemisinin Türk Bayrağı çekmesi mümkün olamaz³¹⁷. Gemi sahibi kendi iradesine göre gemisine Türk Bayrağı çekemeyecektir³¹⁸.

Kanun koyucu tarafından TTK madde 940/I anlamında konusu edilen süre için, azami miktarın ne olduğu ve verilen sürenin uzatılıp uzatılmaması noktasında herhangi bir düzenleme öngörülmemiştir³¹⁹.

2.2.2 Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Çerçevesinde Yabancı Geminin Türk Bayrağı Çekme Hakkını Kazanması

Yabancı geminin Türk Bayrağı çekme hakkı da TTK madde 941/II'de "*İstisnaları*" başlığı altında düzenlenmiştir. İstisnai durumda, bir geminin Türk

³¹⁶ Bozkurt I, s. 57.

³¹⁷ Bozkurt I, s. 15; Kayıhan I, s. 40.

³¹⁸ Sözer I, s. 50.

³¹⁹ Sözer I, s. 50.

Bayrağı çekme hakkını kazanabilmesi için Türk gemisi olması koşul değildir³²⁰. Buradaki istisnai duruma konu olan yabancı gemidir³²¹. Kanun koyucu denizcilik yaşamını dikkate alarak bu şekilde bir istisnai hüküm getirme ihtiyacı duymuştur. TTK madde 940/II'de yabancı bir geminin Türk Bayrağı çekme hakkını kazanması için belirli şartlar öngörülmüştür³²². Düzenlemeye göre yabancı bir geminin Türk Bayrağı çekme hakkını kazanması üç ihtimal kapsamında mümkündür³²³.

a) İşletilmek üzere Türklere bırakılan gemiler:

İşletilmek amacıyla yabancı bir gemi Türk Bayrağı çekebilecek kişilere bırakılabilir. TTK madde 941/II anlamında söz konusu durumun oluşması için bazı koşullar öngörülmektedir³²⁴. Koşullar şu şekilde sıralanabilir;

- Yabancı geminin en az bir yıl süreyle Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olan kişilere (gerçek ve/veya tüzel kişi) işletilmek üzere bırakılmış olmalıdır.
- Geminin malik veya maliklerinden gemiye Türk Bayrağı çekilmesi hususunda onay alınmalıdır.
- Geminin tabiiyetini taşıdığı ülke kanunları açısından Türk Bayrağı çekilmesi hususunda yasaklayıcı bir hüküm bulunmamalıdır.
- Kaptan ve gemi adamlarına yönelik Türk kanunlarında düzenlenmiş bulunan kurallara uyulmalıdır.
- Yabancı bir geminin Türk Bayrağı çekmesi için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından izin verilmiş olmalıdır³²⁵.

Yabancı bir gemiye Türk Bayrağı çekme izni verildiği zaman ilgili Bakanlık tarafından bayrak şahadetnamesi hazırlanmakta ve TTK madde 941/III anlamında

³²⁰ Topsoy, s. 55.

³²¹ Bozkurt I, s. 15.

³²² Sözer I, s. 48.

³²³ Topsoy, s. 55.

³²⁴ Topsoy, s. 56.

³²⁵ Sözer I, s. 49.

gemiler Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından tutulan özel sicile kaydedilmektedir³²⁶. Türk Bayrağı çekme izni alan kişi, gerekli şartları taşıdığını iki yılda bir ispat etmekle mükelleftir³²⁷. Yabancı bir gemi Türk Bayrağı çektiği süre boyunca Türk gemisi sayılır ve kabotaj hakkı dahil tüm haklara sahip olarak ilgili tüm yükümlülükleri taşır³²⁸.

b) İnşası Türkiye’de yapılan yabancı gemiler;

TTK madde 944/II’de yapılan düzenlemeye göre, Türkiye’de inşa edilmiş olup da, TTK’nın 940. maddesi uyarınca, Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olmayan gemilere Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından varacakları yere kadar geçerliliğini koruyacak bayrak şahadetnamesi verilir. Verilen bayrak şahadetnamesine göre de yabancı gemi Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olur. Bayrak şahadetnamesinin geçerliliği, geminin varış limanına kadar ve verilen iznin süresi boyunca geçerliliğini korur³²⁹.

c) Deniz turizmi araçları:

Kültür ve Turizm Bakanlığı, Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olmayan ancak kendisi tarafından verilen belgeye sahip olan deniz turizmi araçlarına TTK madde 940 çerçevesinde öngörülen şartlara bağlı kalmaksızın Türk Bayrağı çekmesi yönünde izin verme hakkına sahiptir³³⁰.

Yabancıların kullanımında bulunan yatlar ile yabancı bayrak çeken yatlar Bakanlar Kurulu tarafından belirlenen ve Genelkurmay Başkanlığı ile istişare edilerek uygunluk verilen bölgelere, rotasında gösterdikleri güzergah çerçevesinde seyrüsefer yapabilirler ve güzergahları kapsamında gümrük yönetimi olmayan

³²⁶ Topsoy, s. 56.

³²⁷ Esin, s. 62.

³²⁸ Topsoy, s. 56.

³²⁹ Topsoy, s. 56-57.

³³⁰ Esin, s. 68.

bölgelere yaklaşarak demir atabilirler. Yabancı bayrak çeken yatlar, Türkiye’de maksimum beş yıl kadar belirli amaçlar için (bakım, onarım, gezme, eğlenme vb.) kalabilirler. Bu süre Bakanlar Kurulu tarafından uzatılabilir. Normal koşullarda söz konusu yatlar Türk Bayrağı çekemezler³³¹. Ancak Türk Turizmi Teşvik Kanunu³³² hükümleri uyarınca Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından söz konusu yatların Türk Bayrağı çekmelerine izin verilebilmektedir. Turizmi Teşvik Kanunu’nu madde 29/I uyarınca, yabancı Bayrak çeken yatlar Bakanlar Kurulu tarafından verilecek karar ile Türkiye’de daha uzun süre de kalabilirler. Turizmi Teşvik Kanunu madde 29/II uyarınca, yatlar Türk Bayraklı ise kiralanabilirler. Ancak kiraya verilen yatların ticari olarak kullanılması kesin bir ifade ile yasaklanmıştır. Yasaklayıcı olan bu hükmeye rağmen, yabancı bayraklı yatların gezme, eğlenme vb. bir amaç taşıyıcıları dahi yabancı kişiler tarafından maddi kazanç sağlama amacıyla işletilme ihtimalleri vardır. TTK madde 931/II uyarınca, yatların öngörülen koşulları taşıması halinde de ticaret gemisi sıfatını kazanmaları açısından bir sakınca görünmemektedir. Çünkü yapılan düzenlemede, kimin tarafından işletildiği noktasında herhangi bir ayırım gözetilmemiştir³³³.

Söz konusu yatların ticari olarak kullanılmaları yasaklanmış olsa dahi Türkiye’de gezme, eğlenme vb. amaçlarla taşımacılık yapabilmeleri haklarının tanınmış olması sebebiyle kabotaj tekeli açısından bir aykırılık oluşturduğu yorumu yapılabilir. Zira kabotaj hakkı sadece TTK hükümleri uyarınca Türk gemisi sayılan gemilere aittir.

³³¹ Esin, s. 69.

³³² Resmi Gazete Tarihi: 16.03.1982 ve Sayı: 17635.

³³³ Esin, s. 70.

2.2.3 Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu Hükümleri Çerçevesinde Türk Bayrağı Çekme Hakkının Kazanılması

TUGS'a tescili yapılabilecek gemiler ve yatlar; Türkiye'de yerleşim yeri olan yabancı ülke vatandaşları ve/veya Türk vatandaşlarına ait olan gemiler ve yatlar ile Türk kanunlarına uygun olarak kurulan ticaret şirketlerinin gemileri ve yatlarıdır. TUGSK'nın 5. maddesi uyarınca, Türkiye'de konutu bulunan Türk vatandaşları ve Türkiye'de yerleşim yeri bulunan yabancı ülke vatandaşları gemilerini TUGS'a tescil edebilecektir. Türkiye'de konutun bulunması tescil için gerçek kişilerde koşul niteliğindedir. Türk kanunlarına uygun kurulmuş olmak ise ticaret şirketleri açısından aranan tek koşul niteliğini taşımaktadır. Ticaret şirketleri açısından tek koşul aranmasından dolayı buradan çıkan sonucun, TTK'da ticaret şirketleri açısından aranan pay ve/veya nama yazılı pay senedinin çıkarılması ve şirketin ortaklarına ve yöneticilerine dair herhangi bir koşulun öngörülmediğidir. Bu anlamda TUGSK'nın aslında ticaret şirketleri ve yabancı ülke vatandaşı olan gerçek kişiler açısından oldukça rahatlık sağladığı aşikardır. Sendikaların, vakıfların ve derneklerin gemilerinin tescil şartları açısından bir düzenleme olmadığından bunlara ait gemiler TUGS'a tescil edilemeyeceklerdir³³⁴.

Türk Bayrağı çekme hakkı, TUGSK hükümleri uyarınca sicile yapılacak tescil ile sahip olunan, kazanılmış bir haktır. Tescil ise bu anlamda kurucu bir etki doğurur³³⁵.

Bayrak çekme hakkının kazanılması açısından gemilerin kaydının TUGS'a yapılmış olması önemli bir husustur. Çünkü belirtildiği üzere TUGSK'de yapılan düzenlemeye göre, gemilerin ve yatların TUGS'a tescil edilmeleri halinde Türk Bayrağı çekmeleri mümkündür. Örneğin, TTK'da bulunan gemi siciline yabancı ülke

³³⁴ Bozkurt I, s. 14.

³³⁵ Ayana, s. 51.

vatandaşının sahip olduğu bir geminin tescili yapılamaz. Ancak TUGSK'ya göre, belirtilen nitelikleri haiz yabancı uyruklu bir kişinin gemisinin TUGS'a tescil edilerek Türk Bayrağı çekme hakkını kazanması mümkün olur. Bu noktada aranan tek koşul ise Türkiye'de yabancı kişinin yerleşim yerinin varlığıdır³³⁶. Ancak TUGSK'ya göre Türk Bayrağını çekme hakkını kazanan her gemi kabotaj hakkından yararlanamaz. Kanunun 7. maddesi uyarınca; yalnızca TTK madde 940'ta kanun koyucu tarafından sayılan şartları taşıyarak Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olan gemilerin kabotaj hakkından yararlanması mümkündür. TUGSK'ya tescil edilerek Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olan gemilerin kabotaj hakkından yararlanamayacağı TUGSK'nın 7. maddesinde açıkça belirtilmiştir³³⁷.

2.3 Bayrak Çekme Hakkının Kullanılması

2.3.1 Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Çerçevesinde Bayrak Çekme Hakkının Kullanılması

Bir hakka sahip olmak ile o hakkı kullanmak aynı değildir. Deniz ticareti hukuku alanında, hakkın kazanılması ve kullanılmasına ilişkin durum, bir geminin sahibinin ve/veya sahiplerinin gemisine Türk Bayrağı çekme hakkını kazanması ve sahibin ve/veya sahiplerin gemisi için kazandığı bu hakkın kullanılması noktasında karşımıza çıkmaktadır. Gemi sahibinin ve/veya sahiplerinin, kazanmış olduğu Türk Bayrağı çekme hakkını kullanması için TTK madde 943'te düzenlenmiş bulunan usule uyulması gerekmektedir³³⁸. Türk Bayrağı çekme hakkının kullanılmasında TTK madde 945'te, gemilerin on sekiz gros tonilatodan³³⁹ küçük olup olmamasına

³³⁶ Bozkurt I, s. 14.

³³⁷ Ayana, s. 52; ayrıntılı bilgi için bkz., TTK madde 940, s. 347.

³³⁸ Kayıhan I, s. 40.

³³⁹ Tonilato: Geminin belirli ölçüm kuralları kapsamında hesaplanarak alabileceği maksimum yük miktarını belirtmede kullanılır. Birimi, bir tona denk gelmektedir. Bkz., Bağdatlı, s. 664.

göre de bir ayrıma gidilmiştir³⁴⁰. Konunun TTK tarafından yapılan ayrım kapsamında irdelenmesi yerinde olacaktır.

2.3.1.1 On Sekiz Gros Tonilato ve Daha Büyük Gemilerde

On sekiz gros tonilato ve daha büyük olan gemilerin Türk Bayrağı çekme hakkının kullanılması için gemilerde gemi tasdiknamesinin bulunması şarttır. Bazı durumlarda ise Türk Bayrağı çekme hakkının kullanılması için bayrak şahadetnamesinin bulunması zorunludur. Buradan bayrak şahadetnamesinin gemi tasdiknamesi yerine kullanıldığı sonucuna varabiliriz. Gemi Türk gemisi sayılması durumunda tasdiknamenin gemide bulunması gerekmektedir. Gemi tasdiknamesinin bulunmaması halinde gemi Türk Bayrağı çekme hakkını kullanamaz³⁴¹.

2.3.1.1.1 Gemi Tasdiknamesi

Türk Bayrağı çekme hakkının varlığının ispat edilmesi açısından geminin seyredeceği yol boyunca gemi tasdiknamesi olması gereken belgelerdendir. Gemi tasdiknamesi gemi sicil memurluğu tarafından makbuz alınarak geminin malikine verilir. Tasdikname, sicilde bulunan kayda ilişkin örnek teşkil eden belgedir ve TTK madde 968’te düzenlenmiştir. Gemi Siciline, on sekiz gros tonilato ve daha büyük olan bütün Türk ticaret gemilerinin kaydının yaptırılması bir zorunluluktur³⁴². Gemi tasdiknamesinin düzenlenmesine ilişkin bu noktada varılacak sonuç, tasdiknamenin geminin sicile kayıt edilmesinden sonra düzenlenebileceğidir³⁴³.

TTK madde 968/I ve II’ye göre, sicilde tutulan kayıtlar maddi anlamda aynen ve tam olacak şekilde tasdiknameye geçirilir. Tasdiknamenin içeriğinde geminin Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olduğu özellikle ifade edilmelidir. TTK madde 970’e göre, Gemi Sicilinde bulunan kayıtların çok geç kalmadan, gemi

³⁴⁰ Bozkurt I, s. 16.

³⁴¹ Sözer I, s. 50.

³⁴² Sözer I, s. 50.

³⁴³ Esin, s. 72.

tasdiknamesine de geçirilmesi gerekmektedir. Ancak belirtilen düzenleme, gemi payının devrinin sınırlandırılmasına dair tutulan kayıtlar için uygulanmaz.

Tasdiknamedeki kayıtlar sicildeki kayıtlara göre farklılık barındırıyorsa sicildeki kayıtlar dikkate alınır³⁴⁴. Gemide gideceği yol boyunca mutlaka olması gereken evraklardan olan gemi tasdiknamesi borda evrakındandır. Kayıtlarda değişiklik olması halinde, gemi tasdiknamesini bağlama limanındaki donatan, sicil memurluğuna verilebilmek adına yanında tutar, kaptana ise tasdiknamenin onaylı bir suretini sicil memurluğundan alarak yolculuk süresince gemide bulundurması amacıyla verir. Bu şekilde bir prosedürün izlenmesinin sebebi gemi tasdiknamesinin gidilecek yol boyunca gemide bulunması gerekliliği ve gemi tasdiknamesi ile sicile ilişkin kayıtların birbiri ile örtüşmesi zorunluluğudur³⁴⁵. Kaptana verilen surette, geminin Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olduğu ve TTK madde 960/I (a-b-c-d-e-f)’de düzenlenen; geminin adı, türü, yapılması sırasında kullanılan malzeme, yapıldığı yer, kızaktan inme yılı, resmi ölçümlerde çıkan sonuçlar, makine gücü ve malikine ilişkin bilgiler belirtilir. Kayıtlardaki değişiklik gemi tasdiknamesinin içeriğini etkileyecek şekilde olmadıkça onaylı surete işlenmez. Tam tersi bir vaziyet söz konusu olduğunda ise, sicildeki kayıtlar ile uyuşanı verilmek üzere sicil memurluğu tarafından suret iptal edilir. Onaylı suretin teslim edilmesi hiçbir zaman talep edilemez. Aksi takdirde geminin Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olduğunun ispatı imkansız hale gelir³⁴⁶.

Gemi tasdiknamesinin yenisinin verilebilmesi için TTK madde 969/I’de iki tane koşul öngörülmüştür. Aynı koşullar gemi tasdiknamesinin onaylı özeti içinde geçerlilik arz etmektedir. Bu koşullar; eski gemi tasdiknamesinin geri verilmesi ve

³⁴⁴ Esin, s. 73.

³⁴⁵ Turgut Kalpsüz, Deniz Ticareti Hukuku, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1971, s. 143.

³⁴⁶ Esin, s. 73-74.

inandırıcı olmak kaydıyla geminin ziyaa uğradığının ispatlanmasıdır. Geminin Türkiye dışında olması ihtimali de kanun koyucu tarafından, TTK madde 969/II’de hükme bağlanmıştır. Böyle bir durumda gemi tasdiknamesinin eskisinin iade edilmesi şartıyla, yeni gemi tasdiknamesi sicil müdürlüğü tarafından Türk makamlarına gönderilir. İlgili makam yeni tasdiknameyi kaptana verir³⁴⁷.

Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olan geminin kaptanı eğer ki gemi tasdiknamesini almadan Türk Bayrağını çekerse TTK hükümleri uyarınca cezaya tabi olur³⁴⁸.

2.3.1.1.2 Bayrak Şahadetnamesi

Bayrak şahadetnamesi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından veya gemi yurt dışında Türk Bayrağı çekme hakkını kazanmışsa oradaki Türk Konsoloslugu tarafından geminin sahibinin veya ilgili kişinin talebi üzerine verilir³⁴⁹. 13.03.1957 tarihli Bayrak Şahadetnameleri Hakkındaki Tüzük³⁵⁰ şahadetnamenin hazırlanmasına ilişkin hususları düzenlemiştir. Bayrak şahadetnamesini hazırlayıp verecek olan Türk Konsolosu gemi maliki ve/veya maliklerinden bayrak çekme hakkının kullanılması açısından gereken şartları taşıdıklarına dair evrak istemelidir³⁵¹. Bayrak şahadetnamesinin taşıdığı amaç, tasdikname almak için yola çıkan geminin Türkiye’ye varmasının sağlanmasıdır³⁵². Çünkü geminin Türkiye dışında olması, sicile henüz kayıt yapmamış olduğunu göstermektedir. Böyle bir durumda da Türk Bayrağını çekme hakkını kazanmış olduğu halde sicilden dolayı gemi tasdiknamesi verilmesi mümkün değildir. Gemi tasdiknamesi yerine de bayrak şahadetnamesi

³⁴⁷ Esin, s. 74.

³⁴⁸ İlgili ceza miktarları TTK madde 944’te: 4 aya kadar hapis cezası veya 200 güne kadar adli para cezası şeklinde öngörülmüştür. Ayrıntılı bilgi için bkz., Ayana, s. 55.

³⁴⁹ Topsoy, s. 59

³⁵⁰ Resmi Gazete Tarihi: 17.04.1957 ve Sayı: 9588

³⁵¹ Ayana, s. 56.

³⁵² Kaner I, s. 26.

hazırlanıp verilir. Verilen şahadetnamenin geçerlilik süresi bir yıldır. Zaruri bir sebebe dayalı olarak varılması gereken sürenin uzaması halinde bir yıllık süre de uzar³⁵³. Dolayısıyla bayrak şahadetnamesi gemide geçici olarak bulundurulmuş bir evraktır³⁵⁴.

Türk Bayrağı çekme hakkını TTK madde 940 hükmünde öngörülen koşulları sağlayamadığından dolayı kazanmamış ancak inşasının gerçekleştiği yerin bir Türk tersanesi olması halinde gemilere Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından, teslim edilecekleri yere kadar geçerli olmak üzere bayrak şahadetnamesi verilir³⁵⁵.

TTK madde 941'e göre istisnai bir hal teşkil eden yabancı bir geminin Türk Bayrağı çekmesi durumunda bayrak şahadetnamesi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından izin süresine kadar verilir³⁵⁶.

TTK'nın 942. maddesinde öngörülen koşulun gerçekleşmesiyle Türk Bayrağı çekme hakkını kaybeden gemiler için de bayrak şahadetnamesi düzenlenmektedir. Bayrak şahadetnamesi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından düzenlenerek verilen izin süresi boyunca geçerli olmaktadır. İzin süresi, TTK'nın 942. maddesi uyarınca düzenlenmiş bulunan, Türk Bayrağı çekme hakkını kaybetmiş bulunan bir gemiye Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından verilen altı aylık süreyi ifade eder. Altı aylık süre zarfında gemi Türk Bayrağı çekebilir³⁵⁷.

2.3.1.2 On Sekiz Gros Tonilatodan Daha Küçük Gemilerde

On sekiz gros tonilatodan daha küçük olan gemiler için, Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olduklarının ispatlanması açısından yolculuk boyunca gemide, gemi tasdiknamesi veya bayrak şahadetnamesi bulunması koşulu öngörülmemiştir. İlgili

³⁵³ Kaner I, s. 26.

³⁵⁴ Aybay, s. 91.

³⁵⁵ Kaner II, s. 27.

³⁵⁶ Bozkurt I, s. 17.

³⁵⁷ Kayıhan I, s. 42.

evrak olmadan da gemi Türk Bayrağı çekebilecektir (TTK m.945). Düzenlemeye göre, TTK madde 935/II (a)'da belirtilen; "...yatlar, denizci yetiştirme gemileri, gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemiler..." belirtilen muafiyetten yararlanacaktır³⁵⁸.

TTK madde 945'in belirtilen gemilere tanıdığı muafiyet doktrinde tartışmalara sebebiyet vermiştir. Düzenlemenin ticaret gemisi olmayan gemileri de kapsayacak şekilde geniş yapılmış olmasının uygulamada sorunlara sebebiyet verdiği ileri sürülerek, muafiyetin ticari olmayan gemiler ve tonajda belli bir sınır konularak o tonajın üzerindeki gemilerin muafiyet kapsamından çıkarılması gerektiği açıklanmaktadır³⁵⁹.

2.3.2 Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu Hükümleri Çerçevesinde Türk Bayrağı Çekme Hakkının Kullanılması

TUGSK açık bir şekilde Türk Bayrağı çekme hakkının kullanılmasına ilişkin gemi tasdiknamesinin bulunması gerektiğine dair bir düzenlemeye yer vermemiştir. Ancak sicil yönetmeliği madde 16 hükmü uyarınca, "*TUGSK'da düzenlenmeyen hususlar için uygulanacak kanun yürürlükteki mevzuattır.*" Düzenlemeden yola çıkarak ifade edebiliriz ki, TUGSK açısından boşluğu dolduracak olan yürürlükteki kanun TTK'dır. TUGS'a tescili yapılan gemilere, TTK madde 942 uygulanacaktır. Türk Bayrağı çekme hakkının kaybedilmesine ilişkin hüküm sicile tescil edilen gemilere uygulanacağından Türk Bayrağı çekme hakkının kullanılmasına ilişkin hükümler de sicile tescil edilen gemiler için uygulama alanı bulur³⁶⁰.

TUGS'a tescili yapılan gemilerin, sicil yönetmeliğinin 10. maddesi anlamında, Türk Bayrağı çekme hakkını kullanabilmeleri için TUGS'a tescil

³⁵⁸ Topsoy, s. 60-61.

³⁵⁹ Esin, s. 78.

³⁶⁰ Yazıcıoğlu I, s. 68.

edildikleri zaman onlara TUGS gemi tasdiknamesi verilir. Düzenlenen maddenin birtakım eksiklikleri mevcuttur. Şöyle ki, ilgili madde gemi siciline milli gemi sicilinden silinip de tescili yapılan gemiler için düzenlenmiştir. Ancak TUGS'a tescili ilk defa yapılacak gemiler için herhangi bir düzenlemeye yer verilmemiştir³⁶¹.

Sicil yönetmeliğinin 11. maddesi anlamında, "*Finansal kiralama yoluyla yurt dışından ithal edilen gemilere bayrak şahadetnamesi verilir.*" Tescil başvurusunun geminin Türkiye dışında bulunduğu sırada yapılması halinde, koşulların uygunluğu açısından bir sorun bulunmadığında Türk mercileri tarafından bayrak şahadetnamesi hazırlanır. Altı aylık bir süre zarfında da bayrak şahadetnamesi alan gemilerin TUGS'a tescili yapılmalıdır. Bayrak şahadetnamesini alan geminin Türk limanına altı aylık sürenin öncesinde varmış olması halinde bayrak şahadetnamesi iptal edilir. Türk limanına varan gemi açısından verilen altı aylık sürenin önemi yoktur³⁶².

2.4 Türk Bayrağı Çekme Hakkının Kaybı

Türk Bayrağı çekme hakkının kaybı, hakkın kazanılması durumunda olduğu gibi belirli koşulların varlığı halinde meydana gelir³⁶³. TTK madde 940'da hakkın kazanılması için öngörülen koşulların varlığının ve TTK madde 941/ II'de öngörülen "istisnai" koşulları yerine getirerek Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olan gemiler için de koşulların varlığının tek bir tanesinin bile kaybolmasıyla Türk Bayrağı çekme hakkı o gemi için kaybolur. Burada aranan koşul, yok olmadır³⁶⁴. Türk Bayrağı çekme hakkının kaybına ilişkin hükümleri düzenleyen madde TTK madde 942'dir. İlgili maddeye göre, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na geciktirmeksizin bilgi verilmelidir³⁶⁵. İlgili bakanlığa hak kaybına ilişkin bilginin nasıl verilmesi

³⁶¹ Yazıcıoğlu I, s. 126.

³⁶² Esin, s. 74-75.

³⁶³ Topsoy, s. 61.

³⁶⁴ Bozkurt I, s.17.

³⁶⁵ Kayıhan I, s. 42.

gerektiğine dair herhangi bir düzenleme öngörülmemiştir. Bilgi; kaptan, geminin maliki, işleteni, donatanı veya kiracısı tarafından durumun kendine has yapısına göre verilebilir³⁶⁶. Hak kaybına uğrayan bir gemi en çok altı ay daha verilecek izinle bayrak şahadetnamesinin varlığıyla Türk Bayrağı çekebilir³⁶⁷.

Donatma iştirakine ait bir geminin, Türk Bayrağı çekme hakkını kaybetmesine ilişkin madde 826, 6762 sayılı mülga TTK tarafından saklı tutulmuştu. Saklı tutulan husus şu şekilde idi; Türk vatandaşlığına sahip olan donatanların geminin yarısından fazlasına sahip oldukları ancak Türk vatandaşlığını herhangi bir sebepten kaybetmeleri veya payların bir yabancıya temlik harici bir şekilde geçmesi halinde geminin Türk Bayrağı çekme hakkını bir yıl süre boyunca korur. Ancak verilen süre üzerinden altı ay geçince, gemiye müşterek diğer yabancı donatanlar (gemiye sahip olma oranları geminin en az üçte biri olmalıydı) ortak karar vererek geminin satışını isteyebileceklerdi. Donatma iştirakine ilişkin saklı tutulan bu husus TTK düzenlenirken kanun koyucu tarafından yersiz bulunarak TTK'ya dahil edilmemiştir³⁶⁸.

Gemi Türk Bayrağı çekme hakkını farklı sebeplerle de kaybedebilir. Kayba neden olan sebepler:

- Geminin gemi sıfatını kaybetmesi: tamir kabul etmeyecek duruma gelmesi, kurtarılamayacak şekilde batması, sabit kalacak bir amaca özgülenmesi (örneğin; otele veya lokantaya çevrilmesi gibi),
- Yabancı birisi geminin tümü üzerinde veya yarısından fazlasında pay sahibi olması,

³⁶⁶ Topsoy, s. 61-62.

³⁶⁷ Kayıhan I, s. 42.

³⁶⁸ Bozkurt I, s. 17.

- Geminin mülkiyet hakkının yabancı devlet tarafından savaş döneminde zapt veya müsadere edilerek o devlete intikal etmesi,
- Sahip olunan Türk vatandaşlığının gemi sahibi tarafından veya pay çoğunluğu bulunan gemi sahibi tarafından kaybedilmesi,
- Payların yarısının veya daha fazlasının donatma iştiraki tarafından Türk vatandaşı olmayan kişilere satılması³⁶⁹.

2.5 Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Çerçevesinde Yasal Düzenlemeye Aykırı Vaziyette Türk Bayrağı Çekilmesine İlişkin Cezai Hükümler

TTK'nın 947. ve 950. maddeleri arasında bayrak çekme hakkının kanun hükümlerince düzenlenmiş kurallara uygun olarak kullanılmaması neticesinde uygulanacak cezalar düzenlenmiştir³⁷⁰.

TTK madde 947, "*Kanuna aykırı şekilde bayrak çekme*" başlığını taşımakta olup, unsurları; Türk Bayrağını hakkı olmadan çekme ve Türk Bayrağı çekmesi gereken bir gemiye yabancı bayrak çekilmesidir. Maddenin öngördüğü cezalar, "*altı aya kadar hapis*" veya "*adli para cezasıdır*". Cezayı alacak kişi ise 6762 sayılı mülga TTK'dan farklı olarak geminin kaptandır. 6762 sayılı mülga TTK madde 832'de cezai müeyyidenin donatana uygulanması öngörülüyordu. Kanun koyucunun donatan açısından tavrını değiştirdiğini ve donatanı kollama amacı taşıdığı düşünülebilir³⁷¹.

TTK madde 948 "*Tasdikname veya şahadetname almadan ve gemide bulundurmadan bayrak çekme*" başlığını taşımakta olup ceza uygulanmasına neden olacak fiiller, Türk Bayrağı çeken gemide gemi tasdiknamesi ve bayrak

³⁶⁹ Çağa/ Kender, s. 71.

³⁷⁰ Emrullah Kervankıran, Türk Ticaret Kanunu'nda Düzenlenen Suçlar ve Kabahatler İle Bunlar İçin Öngörülen Cezai Yaptırımların Hukuki Niteliği –I, İstanbul Medeniyet Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 6, S. 10, 2021, s. 183.

³⁷¹ Topsoy, s. 62; Esin, s. 86.

şahadetnamesi bulunmamasıdır. Maddenin öngördüğü cezalar, "*dört aya kadar hapis*" veya "*iki yüz güne kadar adli para cezasıdır.*" Cezai müeyyidenin uygulanacağı kişi geminin kaptanıdır. İlgili maddenin II. fıkrası uyarınca, kaptan için sırf anılan belgeleri gemide bulundurmaması dolayısıyla "*iki aya kadar hapis*" veya "*yüz güne kadar adli para cezası*" öngörülmüştür³⁷².

TTK madde 949; "*Harp gemileri ile istihkamlar önünde ve limanda bayrak çekmemek*" başlığını taşımakta olup ceza uygulanmasına neden olacak fiiller, kaptanın madde başlığında anılan noktalarda bayrak çekmemesidir. Maddenin öngördüğü cezalar, üç aya kadar hapis veya adli para cezasıdır. Cezai müeyyidenin uygulanacağı kişi kaptandır³⁷³.

Kanun koyucunun TTK hükümleri uyarınca öngördüğü hapis cezalarının üst sınırı üç yıldır. Bu durumdan dolayı da TTK hükümlerine aykırı bir şekilde bayrak çekilmesi halinde kaptana verilecek hapis cezalarının ilgili hükümlerde öngörülen sürelerden az olması halinde, Türk Ceza Kanunu'nun 51. maddesi uyarınca, erteleme veya Ceza Muhakemesi Kanunu madde 231 hükmü uyarınca, kararın açıklanmasının geri bırakılması hükümleri uygulanabilir³⁷⁴.

TTK'da öngörülen hükümlere aykırı bayrak çekmenin sonucunda öngörülen yaptırımların 6762 sayılı mülga TTK'ya nazaran daha ağır olduğu gözlemlenmektedir³⁷⁵. Oysa 6762 sayılı mülga TTK'nın 833. ve 835. maddeleri arasında düzenlenen cezai yaptırımlar, "*hafif para cezası*" veya "*hafif hapis cezası*" şeklindeydi³⁷⁶.

³⁷² Topsoy, s. 62.

³⁷³ Kervankıran, s. 185.

³⁷⁴ Kervankıran, s. 185.

³⁷⁵ Esin, s. 87.

³⁷⁶ Esin, s. 85.

Bölüm 3

KUZEY KIBRIS TÜRK CUMHURİYETİ HUKUKU'NDA BAYRAK ÇEKME HAKKI

3.1 Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ve Kıbrıs'ın Tarihi

Kıbrıs Barış Harekatı'nın yaşandığı dönemden sonra 13.02.1974 tarihinde toplumun refahı amacına istinaden, Kıbrıs Türk Federe Devleti ilan edildi. Federe Devletin ilan edilmesiyle Kuzey kesimde yaşayan Rumlar Güneye, Güney kesimde yaşayan Türkler'in ise Kuzey kesime taşınması gerçekleştirilmiş ve ortaya iki toplumdaki oluşan federal bir Cumhuriyet'in başlangıcı çıkmıştır. İki toplum yıllarca görüşmelerde bulunmaya devam etmişlerdir. Yıllar sonunda Rum kesiminin Federe Devlet yönetiminde anlaşma niyeti taşımadıkları sonucuna varılınca Türk kesimi self-determinasyon hakkından yararlanarak 15.11.1983 tarihinde Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ni, başka bir anlatımla kendi bağımsız ve hür devletini ilan etmiştir³⁷⁷.

3.2 KKTC Bayrağı Çekme Hakkının Kazanılması

Geminin KKTC Bayrağı çekme hakkını kazanabilmesi ve KKTC gemisi sayılması için 45/1963 sayılı Gemilerin Kaydı, Devri veya İntikali ile İpoteği ve Bunlara Mütedair Hususlar Hakkında Hüküm Koyan Yasa tahtında birtakım koşullar öngörülmüştür. İlgili koşulları gerçek kişiler ve tüzel kişiler açısından ayrı ayrı irdelemek tez konumuz açısından uygun düşecektir.

³⁷⁷ Müge Vatansever, Kıbrıs Sorunun Tarihi Gelişimi, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 12, S. Özel, s. 1515-1517.

3.2.1 Gerçek Kişiler

Geminin malikinin gerçek kişi olması halinde,

- Gerçek kişinin mukayyitliğe dilekçe ile başvuru yapmış olması,
- Geminin önceden başka bir ülkenin bayrağını taşıması halinde ilgili ülkenin yetkili makamları tarafından KKTC Pul Yasasına uygun miktarda pullanmış şekilde geminin satış senedinin ve terkin belgesinin bulundurulması,
- MS 1 Sörvey belgesinin bulundurulması. İlgili belgenin, KKTC Sicil ve Sörvey Amirinden veya Klas Müesseselerinden alınması,
- Geminin sahibinin kim olduğunun madde 74 anlamında belirtilmesi,
- Geminin sahibinin sahip olduğu mal varlığına ilişkin mukayit³⁷⁸ nezdinde beyan verilmesi ve kayıt tutulması.

Gerçek kişinin yukarıda ifade edilen belgeleri hazırlayıp KKTC Gemi Mukayyitliği'ne sunması gerekmektedir. İlgili belgelerde herhangi bir eksiklik olmadığı takdirde geminin tescili yapılarak, gemi mukayyitlik tarafından numaralandırılır, tasdik işlemleri yapılır ve tanınma işareti verilir.

45/1963 sayılı Gemilerin Kaydı, Devri veya İntikali ile İpoteği ve Bunlara Mütedair Hususlar Hakkında Hüküm Koyan Yasa'nın 53. maddesi uyarınca, gemi için MS 4 Gemi Sicil Belgesi düzenlenir ve gemi KKTC Bayrağı çekme hakkını kazanır³⁷⁹. Yasada öngörülen belgelerin eksik olması halinde geminin tescilinin yapılması ve KKTC Bayrağını çekme hakkını kazanması mümkün olmayacaktır.

3.2.2 Tüzel Kişiler

Geminin sahibinin tüzel kişi olması halinde, gerçek kişilerin ibraz etmesi gereken belgelere sahip olması koşulunun yanında şirketin Fasıl 113 Şirketler

³⁷⁸ Mukayit: 45/ 1963 sayılı yasada şu şekilde tanımlanmıştır: "Ulaştırma işleri ve görevli Bakanlığa bağlı Limanlar Dairesinin Müdürü, gemilerin kaydı ve bu Yasa veya yürürlükte bulunan başka herhangi bir Yasa gereğince kendine verilen vazifelerin ifası bakımından Mukayit olur."

³⁷⁹ İlgili KKTC mevzuatı için bkz. <https://www.mahkemeler.net> (Erişim Tarihi: 01.10.2022).

Yasası'na uygun olarak kurulmuş olması veya şirketin KKTC dışında Bakanlar Kurulu kararı ile kurularak KKTC vatandaşlarının şirketin barındırdığı menfaate sahip olması, diğer bir ifadeyle şirketin hisselerinin tümünün KKTC vatandaşlarında olması veya KKTC vatandaşlarının şirketin en az %51 hissesine sahip olması gerekmektedir³⁸⁰. Fası 113 Şirketler Yasası'na göre şirket; yedi veya daha çok kişinin yasal bir amacı barındırarak bir araya gelmeleri halinde veya şirketin özel bir şirket olması halinde iki veya daha çok kişinin bir araya gelerek, şirkete ait ana sözleşmenin alt kısmına isimlerini yazarak imzalamaları ve yasanın öngördüğü diğer koşullara da uyarak tüzel kişiliği olan sınırlı sorumluluğa sahip olarak kurabilir.

KKTC Bayrağını çekme hakkının kazanılması için %51 hisse senedine KKTC vatandaşının ve/veya vatandaşlarının sahip olması koşulunun anlamı, hisse senetlerinin yarısından bir fazlasının yani salt çoğunluğunun KKTC vatandaşında ve/veya vatandaşlarında olmasıdır (örneğin 500.000 adet hisse senedi alınan bir şirkette en az 251.000 adet hisse senedinin KKTC vatandaşı ve/veya vatandaşlarına ait olması halinde gemi KKTC Bayrağı çekme hakkına sahip olur. İfade edilen miktardan daha azı bir başka deyişle 250.000 ve altı miktarlarda hisse senedinin KKTC vatandaşı ve/veya vatandaşlarında olması halinde gemi KKTC Bayrağı çekme hakkına sahip olmaz).

3.3 KKTC Bayrağı Çekme Hakkının Kullanılması

Geminin sahibinin gerçek veya tüzel kişi olması hallerine göre, geminin KKTC Bayrağı çekme hakkını kazanması için yasada düzenlenen gerekli koşullar üst başlıkta ifade edilmişti. Geminin tescil işlemi tamamlandıktan sonra KKTC Bayrağı çekme hakkına sahip olacağını belirtmiştik. Geminin tescil işlemi tamamlandıktan sonra kazanmış olduğu KKTC Bayrağı çekme hakkını kullanabilmesi için gemiye

³⁸⁰ Bkz. <https://www.mahkemeler.net> (Erişim Tarihi: 01.10.2022).

45/1963 sayılı Gemilerin Kaydı, Devri veya İntikali ile İpoteği ve Bunlara Mütedair Hususlar Hakkında Hüküm Koyan Yasa'nın 15. maddesi uyarınca kayıt şahadetnamesi mukayyit tarafından verilir. İçeriği geminin bilgilerinden ve kaptanın isminden oluşur. Geminin yaptığı seferler açısından da kayıt şahadetnamesi önem taşır. Yasanın 21 maddesi mülkiyete ve/veya kaptana ilişkin değişikliklerin meydana gelmesi halinde mukayyide bildirim yapılarak mukayyit tarafından kayıt şahadetnamesi üzerinde değişiklik yapılabilmesine dair ve yasanın 23. maddesi geminin geçici olarak bayrak değiştirmesine ilişkin düzenleme getirmiştir. Maddeye göre; bir KKTC gemisi KKTC dışındaki bir limanda mülkiyet sahipliği açısından değişikliğe uğrarsa kaptanın talebi üzerine yabancı ülkenin konsolosluk memuru tarafından gemiye ilişkin bilgileri barındıran şahadetname; "geminin adı, geminin satın alındığı zaman ve yer ve onu satın alanların isimleri, kaptanın ismi, geminin tonajı, yapısı ve tarifi hakkında elde edebildiği en iyi tafsilat" kendisine verilerek KKTC mukayyidinde ise bir sureti gönderilir³⁸¹. Hazırlanmış bulunan yeni kayıt şahadetnamesi üzerine gemi KKTC Bayrağını yabancı ülke limanında geçici olarak indirerek bulunduğu ülkenin bayrağını çeker.

3.3.1 KKTC Bayrağı Çekme Hakkına İlişkin İstisnai Hüküm

45/1963 sayılı Gemilerin Kaydı, Devri veya İntikali ile İpoteği ve Bunlara Mütedair Hususlar Hakkında Hüküm Koyan Yasa'nın 52. maddesinin istisnai bir düzenleme getirdiği yorumu yapılabilir. Kanun koyucu geminin KKTC Bayrağı çekme hakkına sahip olmasına rağmen KKTC Bayrağının kullanımını yasaklayarak KKTC gemisi olarak tanımamaktadır. 52. madde hükmü uyarınca, tanınmama hususu bir beyan ile yapılır. Bu noktada kanun koyucu için eleştiri yapmak yerinde olacaktır. Çünkü tanınmama bildiriminin yapılma usulüne yer vermiş, ancak geminin

³⁸¹ Bkz. <https://www.mahkemeler.net> (Erişim Tarihi: 02.10.2022).

KKTC gemisi olarak tanınmamasına neden olacak hususlara açıkça yer vermemiş ve/veya yasadaki ilgili maddelere atıfta bulunmamıştır. KKTC gemisi için önem taşıyan yasaklayıcı sonuçlar doğuran bir madde için bu şekilde bir boşluk bırakılması uygun olmamıştır. Yasada boşluk bulunması ilgili maddenin anlaşılmasını güç hale getirmiş ve akıl karışıklığı yaratmıştır. Dolayısıyla maddenin kolayca yorumlanabilmesinin önüne geçmiştir.

KKTC’de kaydı yapılan ve KKTC Bayrağı çeken tüm gemiler, kaydı için istenen evraktan anlaşılacağı üzere önceden yabancı ülke tabiiyetinde bulunan başka bir deyişle yabancı bayrak çeken gemilerdir.

3.3.2 KKTC Bayrağı Çekme Hakkının Kaybı

45/193 sayılı Gemilerin Kaydı, Devri veya İntikali ile İpoteği ve Bunlara Mütedair Hususlar Hakkında Hüküm Koyan Yasa’nın 22. maddesinde bir KKTC gemisinin, KKTC gemisi sayılmayacağı halleri belirtilmiştir. Düzenlenen haller, *"...geminin kaybolması, kanun koyucu tarafından kaybolmuş olarak kabul edilmesi, geminin düşman elinde bulunması, geminin yanması, geminin parçalara ayrılması, devir işleminin ehliyetsiz kişilere yapılması veya herhangi başka bir durum..."* olarak açıklanmıştır. Bu durumların herhangi birisiyle karşı karşıya kalan gemi sahipleri ivedi bir şekilde mukayyide bildirimde bulunur ve olayın kaydı mukayyit tarafından sicile işlenir³⁸². KKTC gemileri için madde kapsamında düzenlenen haller *"...KKTC gemisi olmaktan çıkması..."* ibaresi ile ifade edilmiştir. KKTC gemisinde belirtilen olaylardan birisi fiili olarak gerçekleşirse KKTC gemisi sayılmayacak başka bir anlatımla KKTC tabiiyetinden çıkacaktır. Böyle bir gemi artık KKTC Bayrağı çekme hakkını kaybetmiştir.

³⁸² Bkz. <https://www.mahkemeler.net> (Erişim Tarihi: 02.10. 2022).

45/193 sayılı Gemilerin Kaydı, Devri veya İntikali ile İpoteği ve Bunlara Mütedair Hususlar Hakkında Hüküm Koyan Yasa'nın 52. maddesi de getirmiş olduğu istisnai hüküm ile geminin KKTC Bayrağı çekme hakkının kaybına sebep olduğu yorumu yapılabilir. Şöyle ki, gemi KKTC Bayrağı çekme hakkına sahip olmasına rağmen istisnai hükümden dolayı KKTC gemisi olarak tanınmamakta ve dolayısıyla hakkını kullanamayarak kaybetmektedir.

3.3.3 Yasaya Aykırı Bir Şekilde KKTC Bayrağı Çekilmesine İlişkin Cezai Hüküm

45/1963 sayılı Gemilerin Kaydı, Devri veya İntikali ile İpoteği ve Bunlara Mütedair Hususlar Hakkında Hüküm Koyan Yasa'nın 54. maddesi "*Sancak çekmeyen gemi için ceza*" başlığı altında KKTC Bayrağı çekme hakkına sahip olan bir geminin KKTC Bayrağı çekmesi gereken zamanları belirtmiş ve belirtilen zamanlarda KKTC Bayrağı çekilmemiş olması halinde cezai yaptırım öngörülmüştür. Yasanın 54/II hükmü uyarınca, KKTC Bayrağı KKTC gemisinde, yabancı limana giriş yaparken ve yabancı limandan çıkış yaparken, geminin 50 gros tonajdan fazla ağırlığının olması halinde, KKTC limanlarından herhangi birisine giriş yaparken ve KKTC limanlarından herhangi birisinden çıkış yaparken çekilmelidir.

Yasanın madde 54/II hükmü uyarınca, kaptana cezai yaptırım öngörülmüştür. Belirtilen alanlarda gemide KKTC Bayrağı çekilmemiş olması halinde "...*geminin kaptanı, her suç için yüz lirayı geçmeyen bir para cezasına çarptırılabilir*"³⁸³. Bu noktada belirtmeliyiz ki, belirtilen ceza miktarı günümüzdeki koşullarda kabul göremeyecek bir değerdir. İlgili maddeye göre cezai yaptırım gereken bir durum gerçekleştiği zaman KKTC Mahkemeleri olayın koşullarına göre güncel, kabul görebilecek miktarda cezai yaptırım öngörmektedirler.

³⁸³ Bkz. <https://www.mahkemeler.net> (Erişim Tarihi: 03.10. 2022).

Maddenin son bendinde, belirtilen alanlarda KKTC Bayrağı çekmemiş olan balıkçı gemilerinin ilgili maddeye tabii olmadıkları belirtilmiştir³⁸⁴. Bu düzenlemenin sebebinin, balıkçı gemilerinin ticari amaç taşımadıkları dolayısıyla ticaret gemisi olmadıklarından dolayı yapılmış olduğu kanaatindeyiz. Zira deniz ticaretine ilişkin hükümler ticaret gemileri hakkında uygulanmaktadır.

³⁸⁴ Bkz. <https://www.mahkemeler.net> (Erişim Tarihi:03.10.2022).

SONUÇ

Gemi kavramına, ticaret gemisi kavramına ve Türk Bayrağı çekme hakkının kazanılmasına ilişkin düzenleyici hükümlere TTK'nın deniz ticareti kitabı kapsamında ve TUGSK kapsamında yer almıştır.

Suda hareketi gerektiren bir amaca tahsis edilmiş olan, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç TTK hükümlerine göre gemi olarak kabul edilir. Gemi vasfının kazanılma anı doktrinde tartışmalı bir konu olarak yer almaktadır. Bu konuya ilişkin görüşüm, geminin yüzme özelliğini taşıması şartıyla suya bırakılma anıdır. Gemi suya bırakıldıktan sonra yüzebildiğinin tespiti gözle görülür bir şekilde yapılmalıdır.

Ticaret gemisi olarak kabul edilmenin şartları; tahsis edildiği amacın ekonomik menfaat sağlama yönünde olması ve fiilen bu amaç için kullanılmasıdır.

TUGSK kapsamında yapılan gemi tanımının, TTK çerçevesinde yapılan gemi tanımından çok farklı olduğu söylenmez. Dolayısıyla TTK hükümleri uyarınca gemi vasfına sahip olan yapılar TUGSK hükümleri açısından da gemi olarak sayılacaklardır. Kanun koyucu, TUGSK kapsamında bir yapının ticaret gemisi olarak sayılabilmesi için; ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilmiş olması ve fiilen bu amaç için kullanılmasını koşul olarak kabul etmekle birlikte kim tarafından kullanıldığını veya kimin adına ve kimin hesabına kullanıldığını önemsememiştir.

Gemilerin bayrağını çektiği devlet iç hukukta ve uluslararası hukukta bayrak devleti olarak anılmaktadır. Bayrak devleti kavramı, Birleşmiş Milletlere Ait Gemilerin Tescil Edilmesi Hakkındaki Sözleşmede; geminin tabiiyetinin ispat edilmesi amacıyla kabul edilmiştir.

Gemiler bayrak devleti hukukuna tabi olurlar. Bayrak devleti, tabiiyetinde bulunan gemiler üzerinde yetkili olmasından dolayı siyasi ve askeri yönden koruma sağlamak üzere sorumluluk altına girer. Bayrak devleti özelliklerine göre; geleneksel bayrak devleti ve kolay bayrak devleti olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Gemi ile bayrak devleti arasında kurulan bu bağ ise tabiiyet kavramını oluşturur. Tabiiyet kavramı bir gemiye uygulanacak haklar ve borçlar açısından, ticaret gemileri ile devlet arasındaki bağ ise hukukun farklı dalları; iş hukuku, ceza hukuku, uluslararası hukuk ve devletler özel hukuku alanlarında ayrı ayrı önem taşımaktadır.

TTK madde 940 ve devamı hükümlerinde Türk Bayrağı çekme hakkına ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir. TTK madde 940 Türk Bayrağı çekilmesini sadece haktan ibaret olarak değil aynı zamanda bir yükümlülük olarak düzenlemiştir. Türk Bayrağı çekme hakkı gerçek kişilere, tüzel kişilere ve donatma iştirakine ait olan gemilere tanınmıştır. Türk Bayrağı çekme hakkının kazanılmasından sonra, kazanılmış olan söz konusu hakkın kullanılması için bir takım düzenleyici hükümler getirilmiştir. Türk Bayrağı çekme hakkının kullanılması bakımından gemiler on sekiz gros tonilatodan büyük gemiler ve on sekiz gros tonilatodan küçük gemiler olarak ayrıma tabi tutulmuştur. Çünkü on sekiz gros tonilatodan büyük gemilerde; gemi tasdiknamesi veya gemi yurt dışında ise bayrak şahadetnamesi belgeleri aranırken on sekiz gros tonilatodan küçük gemilere, TTK madde 945 tarafından bir muafiyet tanınmış olup Tür Bayrağı çekme hakkının kullanılmasında herhangi bir belge aranmamıştır. Ancak TTK hükümlerine aykırı olarak bayrak çekilmesi halinde cezai yaptırımlar öngörülmüştür.

Türk Bayrağı çekme hakkının kaybı, Türk Bayrağını çekme hakkını kazanırken sağlanan koşulların varlığının tek bir tanesinin dahi kaybolmuş olmasıyla

veya kayıp koşulundan farklı olarak başka durumlarında gerçekleşmesi ile söz konusudur.

KKTC’de bulunan bir geminin KKTC Bayrağı çekme hakkını kazanması ve kullanması için 45/1963 sayılı Gemilerin Kaydı, Devri veya İntikali ile İpoteği ve Bunlara Mütedair Hususlar Hakkında hüküm koyan Yasa bir takım koşullar öngörmüştür. 45/1963 sayılı Yasaya göre; gerçek kişilere ve tüzel kişilere ait olan gemiler için KKTC Bayrağı çekme hakkı kazanılır.

Gerçek kişilere ait olan geminin KKTC Bayrağı çekme hakkını kazanması; kişinin mukkayyitliğe dilekçe ile başvuru yapması, önceden başka ülkenin gemisi olunması halinde satış senedi ve terkin belgesi bulundurulması, MS1 Sörvey belgesinin bulundurulması, gemi sahibine ilişkin bilgilerin ve malvaralığı kayıtlarının tutularak KKTC Gemi Mukayyitliğine sunulması üzerine tasdik işleminin tamamlanması ve MS 4 Gemi Sicil Belgesi düzenlenmesi ile mümkün olur.

Tüzel kişilere ait olan geminin KKTC Bayrağı çekme hakkını kazanması, Fasil 113 Şirketler Yasası’na uygun olarak veya Bakanlar Kurulu kararı ile ticaret şirketinin kurulması, ticaret şirketine ait hisselerin tümünün veya en az %51 oranının KKTC vatandaşların olması ile gerçekleşir.

KKTC Bayrağı çekme hakkının kullanılması için gemide kayıt şahadetnamesi bulunmalıdır. KKTC Bayrağının 45/1963 sayılı Yasaya aykırı çekilmesi halinde cezai yaptırımlar vardır.

KKTC Bayrağı çekme hakkının kaybı; geminin kaybolması, kaybolmuş addedilmesi, düşman eline geçmesi, yanması, parçalanması, ehliyetsiz kişilere devrinin yapılması vb. durumlar ile gerçekleşir.

KAYNAKLAR

- Açıkgöz, R. (2007), *Türkiye'nin Bayrak ve Liman Devleti Olarak Yükümlülüklerini Yerine Getirmesi ve Etkinliğinin Sağlanması Modeli*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Akıntürk T. ve Ateş D. (2019), *Medeni Hukuk*, 25. Baskı, İstanbul: Beta.
- Akıpek, J., Akıntürk T. ve Ateş, D. (2021), *Kişiler Hukuku*, Yenilenmiş 17. Baskı, İstanbul: Beta.
- Algantürk Light, D. (2006), *TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti Başlıklı Kitabı Beşinci Kitabı İle Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler*, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 13(10), 123-145.
- Atamer, K. (2013), *Gemi Adamları'na İlişkin Türk Ticaret Kanunu Hükümlerinin Kaynakları ve Görevli Mahkeme Sorunu*, Journal of Yaşar University, 8(Özel), 405-485.
- Ayana, C. (2012), *Deniz Hukukunda Bayrak Devletinin Uygulama Yetkisi*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Aybay, R. (1992), *Türk Hukuku'nda Gemilerin Uyrukluğu*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Fakültesi Dergisi, 47(1-2), 83-94.

Aydın, H.(2019), *Yabancı Ülkelerde İşlenen Suçlarda Türk Mahkemelerinin Yetkisi*, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Prof. Dr. Durmuş Tezcan’a Armağan, 2(Özel), 349-377.

Aydın, M. (2022), *Gemilerin Kaydedilmesi ve Kayıtların Silinmesi*, İstanbul: Filiz.

Aydos, O. (2013), *Vakfın Sona Ermesi*, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 4(1), 129-154.

Ayhan, R. ve Çağlar H. (2018), *Ticari İşletme Hukuku*, Gözden Geçirilmiş ve Güncellenmiş 11. Baskı, Ankara: Yetkin.

Ayhan, R. ve Çağlar H. ve Özdamar M. (2022), *Şirketler Hukuku*, Güncellenmiş ve Gözden Geçirilmiş 4. Baskı, Ankara: Yetkin.

Ayyıldız, F. R., (2016), *Gemi İpoteği İle Hava Aracı İpoteğinin Karşılaştırılması*, (Yayınlanmamış Havacılık Uzmanlığı Tezi), TC Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. Ankara.

Bağdatlı, S. (2012), *Hukuk Sözlüğü*, İstanbul: Derin.

Bilgeç, H. (2017), *Anonim Şirketlerde Oy Hakkında İmtiyaz*, Ankara: Turhan.
(Anılış: Bilgeç I)

Bilgeç, H. (2020), *Ticari İşletme Envanterinde Bulunan Gemiler Üzerinde Kurulabilecek Sözleşmeye Dayalı Rehin Türleri (Türk Medeni Kanunu ve Ticari İşlemlerde Taşınır Rehni Kanunu Hükümlerinin Gemi Rehni Bakımından Karşılaştırılması)*, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 22(1), 1-55.

Bozkurt, T. (2013), *Ticaret Hukuku*, Güncellenmiş 7. Baskı, Ankara: Oniki Levha.
(Anılış: Bozkurt I)

Bozkurt, T. (2022), *Şirketler Hukuku*, 14. Baskı, Ankara: Yetkin. (Anılış: Bozkurt II)

Çağa T. ve Kender R. (2009), *Deniz Ticareti Hukuku I*, Gözden Geçirilmiş 15.Baskı, İstanbul: Oniki Levha.

Çağa, T. (1995), *Deniz Ticaret Hukuku*, 2. Baskı, İstanbul: Filiz.

Çeliksaş, İ. (2006), *Anonim Ortaklığın Kendi Paylarını İktisabı*, İstanbul: Arıkan.

Çamyamaç, A. (2012), *Denize Kıyısı Olmayan ve Coğrafi Açından Elverişsiz Devletlerin Hukuki Durumu*, Ankara: Adalet.

Çetin, E. (2022), *Osmanlı Bayraklarında Ay ve Yıldız*, Türk Arkeoloji ve Etnografya Dergisi, 1(83), 81-105.

Çevik, Ü. (2015), *Gemi İnşaatı*, İstanbul: Birsen.

Demir, İ. (2020), *Kabotaj Kanunu Üzerine Bazı Düşünceler*, Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi, 6(1), 60-74.

Demir, İ. (2021), *Deniz Ticareti Hukuku*, Ankara: Yetkin.

Demiryürek, M. (2021), *Kıbrıs Türklerinin İstikbal Mücadelesinde İstiklal Marşı'nın Önemi*, Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi, Özel(35/Özel), 153-170.

Düzenli, H. (2018), *Türkiye İle İsrail Arasındaki Mavi Marmara Anlaşması'nın Türkiye'deki Ceza Yargılamasına Etkisi*, Çankaya Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 3(1), 59-87.

Ekşi, N. (2000), *Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu'nun Hazırlanmasına Etki Eden Faktörler ve Kanunun Genel Esaslarının Değerlendirilmesi*, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan. İstanbul: Seçkin.

Ekşi, N. (2000), *Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi*, 2. Baskı, İstanbul: Beta.

Erdener, N. (1958), *Türk Devletler Hususi Hukuk Sisteminde Locus Regit Actum Kaidesinin Tatbiki*. İstanbul: Yenilik.

Ersaydı, A. (2010), *Bozkurt-Lotus Davası ve Genç Türkiye'nin Hukuksal Niteliği*, Tarih Okulu Dergisi, 2010(4), 34-43.

- Ersoy, E. (2012), "*6012 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nu Beklerken Sempozyumu- 10, 11, 12 Mayıs*", 492-505. Baskı, Ankara: Turhan.
- Esin, E. (2000), *Türk Bayrağı Çekme Hakkı*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Ankara.
- Fidan, A. (2014), *Dünden Bu Güne Kabotaj ve Türk Denizciliğindeki Yeni İvmeler*, Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi, 7(2), 61-69.
- Kaner, İ. D. (2016), *Deniz Ticareti Hukuku*, 4. Baskı İstanbul: Filiz. (Anılış: Kaner I)
- Kaner, İ. D. (2019), *Deniz Ticareti Hukuku I-II*, Gözden Geçirilmiş 3. Baskı, İstanbul: Filiz. (Anılış: Kaner II)
- Karadana, İ. (2019), *Gemi Satış Sözleşmesi*, Yüksek Lisans Tezi, Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mersin.
- Karan, H. (2010), *Kıbrıs Ekseninde Uluslararası Deniz Hukuku Bakımından Ticaret Gemilerinin Yabancı Limanlara Uğraması*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 1(1), 53-68.
- Karataş, A. ve Şimdi, H. (2019), *Has The Turkish International Ship Registry Law Reached Its Goal?*, Alpanumeric Journal, 7(3), 72-86.
- Kavak, Y. (2018), *Türk Medeni Kanunu ve Dernekler Kanunu Çerçevesinde Kurulmuş Dernek*, Terazi Hukuk Dergisi, 13(144), 38-69.

Kaya, B. (2020), *Uluslararası Sözleşmelerde Mülklik İlkesi*, İktisadi ve İdari Yaklaşımlar Dergisi, 2(1), 31-59.

Kayıhan, Ş. (2021), *Deniz Ticareti Hukuku*, Gözden Geçirilmiş 2. Baskı, İstanbul: Umuttepe. (Anılış: Kayıhan I)

Kayıhan Ş. (2021), *Şirketler Hukuku*, 5. Baskı, Ankara: Seçkin. (Anılış: Kayıhan II)

Kervankıran, E. (2021), *Türk Ticaret Kanunu'nda Düzenlenen Suçlar ve Kabahatler İle Bunlar İçin Öngörülen Cezai Yaptırımların Hukuki Niteliği –I*, İstanbul Medeniyet Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 6(10), 177- 202.

Kılıçoğlu, A. M. (2018), *Medeni Hukuk*, Gözden Geçirilmiş ve Güncellenmiş 7. Baskı, Ankara: Turhan.

Kırkarlar, O. (2016), *Türk Bayrağı ve Modernleşme*, Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Kocaeli.

Kula Değirmenci, N. (2021), *Türk Deniz Ticaretini Düzenleyen Hükümlerin TTK M. 935 Anlamında ve ‘Gemi’ Kavramı Çerçevesinde Uygulama Alanı İle Karşılaştırmalı Bir İnceleme*, Public and Private International Law Bulletin, 41(1), 63-97.

Kuran, S. (2014), *Uluslararası Deniz Hukuku*, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 4. Baskı, İstanbul: Beta.

Kurt, H. (2014), *Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu'nun Değerlendirilmesi*, Ankara Barosu Dergisi, 14(2), 271-290.

Kurtaslan, Z. (2017), *Kültür-Sanat- Edebiyat- Eğitim ve Mimarlık Üzerine Akademik Araştırmalar*, Konya: Eğitim.

Kurtoğlu, F. (1987), *Türk Bayrağı ve Ay Yıldız*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.

Küpe, B. (2018), *Milletlerarası Hukukta Şekil*, Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.

Lorenzen, E. (1911), *The Validity of Wills, Dead and Contract as Regards Form in the Conflict of Laws*, Yale Law Journal, 20(6), 427-456.

Meyers, H. (1967), *The Nationality of Ships*. Hague: Springer.

Misili, S. (2014), *Açık Denizlerin Serbestliği, Gemilerin Uyraklığı ve Bayrak Devleti Münhasır Yargı Yetkisi Arasındaki İlişkinin Teamül Hukuku, Konvansiyonlar ve Mahkeme Kararları Işığında İncelenmesi*, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 8(1), 180 - 207.

Misili, S. (2016), *Gemi İnşa Sözleşmelerinin Kurulması ve Tarafların Borçları*, İstanbul: Vedat.

Okay, S. (1970), *Deniz Ticareti Hukuku*, Gözden Geçirilmiş İlaveli 3. Baskı, İstanbul: Kutulmuş Matbaası.

Özdemir, T. (2020), *Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi*, Ders Notu, İstanbul Üniversitesi Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi, İstanbul.

Özmen, A. (2006), *Deniz Hukuku I*, Ankara: Turhan.

Öztürk, (2016), *Açık Denizlerde Düzen ve Güvenlik*, Bitlis Eren Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Akademik İzdüşüm Dergisi, 1(1), 112-132.

Power, V. (1992), *EC Shipping Law*. London: Interma Law.

Pulaşlı, H. (2021), *Şirketler Hukuku Genel Esaslar*, Güncellenmiş ve Genişletilmiş 7. Baskı, Ankara: Adalet.

Püsküllüoğlu A. (2004), *Türkçe Sözlük*, Ankara: Arkadaş.

Sirmen, L. (2015), *Eşya Hukuku*, 3. Baskı, Ankara: Yetkin.

Soysal, M. E. (2010), *Tarihsel Süreçte Bayrak ve Sancaklarımız*, Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi, 12(42), 209-239.

Sözer, B. (2016), *Gemi Nedir? Deniz Ticareti Hukukunda ‘Gemi’ Kavramının Tarifi İçin Ortak Payda Kullanılabilecek Unsurlar Olabilir Mi?*, Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 13(1), 243-284. (Anılış: Sözer II)

Sözer, B. (2019), *Deniz Ticareti Hukuku – I*, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 5. Baskı, İstanbul: Vedat Kitapçılık. (Anılış: Sözer I)

Şeker, Z. (1994), *Elverişli Bayrak ve İkinci Sicil*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Taşdemir, N. (2019), *Bayrağa Yüklenen Anlamlar: Sosyal Kimlik Motivasyonlarının Rolü*, Türk Psikoloji Yazıları, 22(44), 94-102.

Topsoy, F. (2020), *Deniz Ticareti Hukuku – I*, İzmit: Legal.

Turgut, K. (1971), *Deniz Ticareti Hukuku*, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü.

Tümerdem, M. (2017), *Taşınmaz Rehninde Belirlilik İlkesi*, Türkiye Adalet Akademisi Dergisi, 8(32), 337-345.

Türker, A. (2020), *Hukuki Açıdan Gemi Trafik Sistemi*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Vatansever, M. (2012), *Kıbrıs Sorunun Tarihi Gelişimi*, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 12(Özel), 1487-1530.

Yakşı, G. (2019), *Tersane Sahibinin Kanuni İpotek Hakkı*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Yardımcı, E. M. (2021), *Türk Hukukunda Gemi Kira Sicili*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Yazıcıoğlu, E. (2014), *Avrupa Birliği'ne Uyum Sürecinde Türk Hukuku'nun Deniz Kabotajı Tekeline İlişkin Sorunları*, Deniz Hukuk Dergisi, 6-7(1-4), 61-73.

(Anılış: Yazıcıoğlu I)

Yazıcıoğlu, E. (2020), *Deniz Ticareti Hukuku*, Gözden Geçirilmiş 16. Baskı, İstanbul: Filiz. (Anılış: Yazıcıoğlu II)

Yorulmaz, M. (2009), *Deniz Taşımacılığı ve Deniz Sigortaları*, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, İstanbul.