

FİLİZ KİTABEVİ

Araş. Gör. Murat AYDIN

**GEMİLERİN
KAYDEDİLMESİ
VE
KAYITLARININ
SİLİNMESİ**



FİLİZ KİTABEVİ
İSTANBUL
2022

NİSAN 2022

ISBN: 978-975-368-744-7

BASKI/CİLT

Kiraz Medya Sanayi ve Ticaret A.Ş
Matbaacı Sertifika Numarası: 40162

YAYINLAYAN



Filiz Kitabevi Basım Yayın Dağıtım
Petrol Ürünleri Sanayi ve Tic. Ltd. Şti.
Cemal Yener Tosyalı Cad. No: 57/A (113)
Vefa-Fatih/İSTANBUL
Tel: (212) 527 0 718
(850) 441 0 359
Faks: (212) 519 20 71

www.filizkitavebi.com
bilgi@filizkitavebi.com
Yayıncı Sertifika Numarası: 48596

Copyright© Bu kitabın Türkiye'deki yayın hakları Filiz Kitabevi Basım Yayın Dağıtım Petrol Ürünleri San. ve Tic. Ltd. Şti.'ne aittir. Her hakkı saklıdır. Hiçbir bölümü ve paragrafı kısmen veya tamamen ya da özet halinde, fotokopi, faksimile veya başka herhangi bir şekilde çoğaltılamaz, dağıtılamaz. Normal ölçüyü aşan iktibaslar yapılamaz. Normal ve kanunî iktibaslarda kaynak gösterilmesi zorunludur.

Anneme ve babama ...

ÖNSÖZ

İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Yüksek Lisans programı kapsamında yüksek lisans tezi olarak hazırlanan bu çalışma, 28.11.2018 tarihinde, Prof. Dr. Emine YAZICIOĞLU, Prof. Dr. Zehra ŞEKER ÖĞÜZ (Danışman), Prof. Dr. Azra ARKAN SERİM, Prof. Dr. Serap AMASYA ve Dr. Öğr. Üyesi Aslıhan ERBAŞ AÇIKEL'den oluşan jüri önünde savunularak oy birliğiyle başarılı bulunmuştur. Tezin savunulması ile basımı arasında geçen zaman dikkate alınarak tezde güncellemeler yapılmıştır.

Çalışmanın hazırlanmasında şüphesiz en büyük pay bu süreçte daima yol gösteren, tez danışmanlığımı üstlenerek beni onurlandıran Değerli Hocam Sayın Prof. Dr. Zehra ŞEKER ÖĞÜZ'e aittir. Bu vesileyle Sayın Hocama teşekkürlerimi arz ederim.

Asistanı olduğum günden bu yana ilgi ve desteğini gördüğüm, akademik gelişmemde büyük pay sahibi olan Değerli Hocam Anabilim Dalı Başkanımız Sayın Prof. Dr. Emine YAZICIOĞLU'na bu vesileyle teşekkürlerimi arz ederim.

Tezin basıya hazır hale gelmesi sürecinde, tespit ettiğim sorunların çözümlenebilmesi için vakit ayırarak değerli görüşlerini benimle paylaşan İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Medeni Hukuk Anabilim Dalı Başkanı Sayın Hocam Prof. Dr. M. Tufan ÖĞÜZ'e de bu vesileyle teşekkür etmek isterim.

Tez jürimde yer alarak değerli görüş ve önerileri ile çalışmanın zenginleşmesini sağlayan Sayın Hocalarım Prof. Dr. Azra ARKAN SERİM, Prof. Dr. Serap AMASYA ve Dr. Öğr. Üyesi Aslıhan ERBAŞ AÇIKEL'e teşekkürlerimi sunarım.

Tez çalışmalarım esnasında ve çalışmanın basıya hazırlanması sürecinde, her daim ilgi ve desteklerini esirgemeyen Değerli Hocalarım Sayın Doç. Dr. Kübra YETİŞ ŞAMLI, Dr. Öğr. Üyesi Aslıhan SEVİNÇ KUYUCU ve Dr. Öğr. Üyesi Melda TAŞKIN'a teşekkürü bir borç bilirim.

Çalışmanın basıya hazırlanması esnasında verdikleri desteklerden ötürü değerli çalışma arkadaşlarım Araş. Gör. İpek OĞUZ, Araş. Gör. Yasin YAV-

ŞAN, Araş. Gör. Gülşah YAKŞI ve Araş. Gör. Cafer Sadık AKYOL'a teşekkür ederim.

Tanıştığımız günden bu yana, maddi ve manevi olarak hiçbir zaman desteğini esirgemeyen, çalışmanın basıya hazır hale gelmesi için beni sürekli teşvik eden Değerli Ağabeyim Araş. Gör. Buğra KESİCİ'ye bu vesileyle en kalbi şükranlarımı sunmak isterim.

Tez çalışmalarım kapsamında uygulamaya ilişkin her türlü bilgi ve belgeye erişebilmem konusunda büyük katkıları olan İstanbul Liman Başkan Yardımcısı Sayın Mubin Salter SALT'a, İstanbul Liman Başkanlığı çalışanlarına ve özellikle Sayın Murat ÖZKAYA ile Sayın Feridun YENİ'ye bu vesileyle teşekkürlerimi sunarım.

Son olarak bugünlere gelmemde büyük emekleri olan annem Mahmur AYDIN ve babam Ahmet AYDIN'a bu vesileyle minnet ve şükranlarımı sunmak isterim.

Kitabın yayına hazırlanması sürecindeki değerli yardımları için Filiz Kitabevi'nin sahibi Oğuzhan ORUÇ'a ve titiz çalışmasıyla kitabı basıma hazırlayan Zeynep ORUÇ TATLI'ya teşekkür ederim.

Araş. Gör. Murat AYDIN
Beyazıt, 2022

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	V
İÇİNDEKİLER	VII
KISALTMALAR LİSTESİ.....	XVII
GİRİŞ	1
I. İNCELEME PLANI	1
II. GEMİ SİCİLLERİNİN ORTAYA ÇIKIŞ SEBEPLERİ	6
A. KLASİK GEMİ SİCİLLERİNİN ORTAYA ÇIKIŞ SEBEPLERİ	6
1. Kamu Hukukundan Kaynaklanan Sebepler	6
2. Özel Hukuka İlişkin Sebepler	7
B. ULUSLARARASI GEMİ SİCİLLERİNİN ORTAYA ÇIKIŞ SEBEPLERİ	8
C. TÜRK HUKUKU'NDA BAĞLAMA KÜTÜĞÜ'NÜN ORTAYA ÇIKIŞ SEBEPLERİ.....	11
BİRİNCİ BÖLÜM.....	14
GEMİLERİN MİLLİ GEMİ SİCİLİNE KAYDEDİLMESİ VE KAYITLARININ SİLİNMESİ	14
I. GEMİLERİN MİLLİ GEMİ SİCİLİNE KAYDEDİLMESİ	14
A. MİLLİ GEMİ SİCİLİ BAKIMINDAN GEMİ KAVRAMI	14
1. Gemi Kavramı.....	14
2. Kullanım Amaçları Bakımından Gemi Türleri	19
a. Genel Olarak	19
b. Ticaret Gemisi.....	20
c. Ticaret Gemisi Olmayan Gemiler	23
B. MİLLİ GEMİ SİCİLİNE KAYDI MÜMKÜN OLMAYAN GEMİLER ...	23
1. Genel Olarak	23
2. Türk Gemisi Olmayan Gemiler.....	24
3. Yabancı Bir Gemi Siciline Kayıtlı Bulunan Türk Gemileri.....	25
4. Donanmaya Bağlı Harp Gemileri ve Yardımcı Gemiler.....	26
5. Devlet, İl Özel İdaresi, Belediye ve Köy ile Diğer Kamu Tüzel Kişilerine Ait Münhasıran Bir Kamu Hizmetinin Görülmesine Özgülenen Gemiler	29

C. MİLLİ GEMİ SİCİLİNE KAYDEDİLEBİLECEK GEMİLER	31
1. Genel Olarak	31
2. Malikler Bakımından Aranılan Şartlar	32
3. Gemiler Bakımından Aranılan Şartlar	36
a. Genel Olarak	36
b. Kaydı Zorunlu Olan Gemiler	36
c. Kaydı İsteğe Bağlı Olan Gemiler	39
(1) Genel Olarak	39
(2) 18 Gros Tonilatodan Küçük Ticaret Gemileri	39
(3) TTK m. 935/2-a Hükümünde Belirtilen Gemiler	39
(4) TTK m. 935/2-c Hükümünde Belirtilen Gemiler	40
D. GEMİLERİN MİLLİ GEMİ SİCİLİNE KAYDEDİLMESİ	43
1. Genel Olarak	43
2. Gemilerin Milli Gemi Siciline Kaydına İlişkin Diğer Şartlar	44
a. Genel Olarak	44
b. Yabancı Bir Gemi Siciline Kayıtlı Olmamak	45
c. Tasdikname Harcının Ödenmesi	47
3. Gemilerin Milli Gemi Siciline Kayıt Usulü	47
a. Genel Olarak	47
b. Talep Üzerine Kayıt	47
(1) Genel Olarak	47
(2) Kayıt Talep Yetkisi ve Yükümlülüğü	48
(3) Kaydı Talep Süresi	55
(4) Kayıt Talebinde Şekil, Dilekçe Ekinde Bulundurulması Gerekli Belgeler	55
(5) Kaydın Yapılması	60
c. Re'sen Kayıt	61
(1) Genel Olarak	61
(2) Kaydı Talep Süresi	62
(3) Kayda Davet Usulü ve Usule İlişkin Kanun Yolu	64
4. Milli Gemi Siciline Kaydedilecek Hususlar	72
a. Genel Olarak	72
b. Gemiye İlişkin Kaydedilecek Hususlar	73
(1) Genel Olarak	73
(2) Geminin Adı	74
(3) Tanınma (Çağrı) İşareti	75
(4) IMO Gemi Tanıtım Numarası	76
(5) Bağlama Limanı	76

(i) Genel Olarak	76
(ii) Bağlama Limanına İlişkin Genel Esaslar	77
(iii) İstisnalar	78
(6) Gemiye İlişkin Diğer Hususlar	79
c. Geminin Malik veya Maliklerine İlişkin Kaydedilecek Hususlar	80
II. GEMİLERİN MİLLİ GEMİ SİCİLİNE KAYDEDİLMESİNİN HUKUKİ SONUÇLARI	82
A. TÜRK BAYRAĞI ÇEKME HAKKININ KULLANILMASI	82
B. SİCİLE KAYITLI GEMİ VE YATLARIN TÂBİ OLDUĞU HUKUKİ STATÜNÜN BELİRLENMESİ	87
C. SİCİLE KAYITLI HUSUSLARIN VARLIĞININ KARİNE OLARAK KABUL EDİLMESİ	90
D. SİCİLE GÜVEN İLKESİNİN UYGULANMASI	92
E. SİCİLE KAYITLI GEMİLER ÜZERİNDEKİ HAKLARIN ZAMANAŞIMINA UĞRAMASINI ENGELLEME	98
F. SİCİLE KAYITLI GEMİLER ÜZERİNDEKİ AYNİ HAKLARA UYGULANACAK HÜKÜMLERİN TESPİTİ	99
III. GEMİLERİN MİLLİ GEMİ SİCİLİ'NDEKİ KAYITLARININ SİLİNMESİ	101
A. GENEL OLARAK	101
B. TÜRK TİCARET KANUNU'NDA DÜZENLENEN SİLİNME HALLERİ	102
1. Talep Üzerine Silinme	102
a. Genel Olarak	102
b. Sicile Kaydı Zorunlu Olan Gemilerin Sicil Kayıtlarının Talep Üzerine Silinmesi Halleri	102
(1) Geminin Kurtarılamayacak Şekilde Batması	102
(i) Genel Olarak	102
(ii) Kurtarılamayacak Şekilde Batma Kavramı	103
(iii) Silinme Usulü	108
(2) Geminin Tamir Kabul Etmez Hale Gelmesi	112
(i) Genel Olarak	112
(ii) Tamir Kabul Etmez Gemi Kavramı	112
(iii) Silinme Usulü	114
(3) Geminin Türk Bayrağı Çekme Hakkını Kaybetmesi	123
(i) Genel Olarak	123
(ii) Türk Bayrağı Çekme Hakkının Kaybedilmesi	124
(iii) Silinme Usulü	125

c. Sicile Kaydı İsteğe Bağlı Olan Gemilerin Sicil Kayıtlarının Talep Üzerine Silinmesi	133
2. Re'sen Silinme	135
a. Genel Olarak	135
b. TTK m. 966 uyarınca Re'sen Silinme.....	136
(1) Genel Olarak	136
(2) Esaslı Şartlarından Biri Mevcut Olmamasına Rağmen Sicile Kaydedilmiş Geminin Sicil Kaydının Re'sen Silinmesi ...	137
(i) Esaslı Şartlardan Birinin Mevcut Olmaması	137
(ii) Silinme Usulü.....	139
(3) TTK m. 964/3 Hükmünde Yazılı Hallerden Birinin Meydana Gelmesi Halinde Re'sen Silinme	145
(i) Genel Olarak	145
(ii) TTK m. 964/3 Hükmünde Yazılı Hallerden Birinin Meydana Gelmesi	146
(iii) Silinme Usulü	147
c. TTK m. 967 uyarınca Re'sen Silinme	151
(1) Genel Olarak	151
(2) Hakkında Yirmi Yıldan Beri Hiçbir Kayıt İşlemi Yapılmayan Geminin Artık Var Olmaması veya Denizcilikte Kullanılmayacak Hale Gelmesi	151
(3) Silinme Usulü	152
C. TÜRK TİCARET KANUNU'NDA DÜZENLENMEYEN SİLİNME HALLERİ	155
1. Genel Olarak	155
2. Geminin Sürekli Olarak Suda Hareketi Gerektirmeyen Bir Amaç İçin Kullanıma Tahsis Edilmesi	155
3. Geminin Sicile Kaydı Mümkün Olmayan Gemi Haline Gelmesi	158
4. Geminin Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne Kaydedilmesi	161
IV. GEMİ SİCİL MÜDÜRLÜĞÜNÜN KAYIT VE SİLİNME İŞLEMLERİNE KARŞI İTİRAZ.....	165
V. GEMİ SİCİL MÜDÜRLÜĞÜNÜN KAYIT VE SİLİNME İŞLEMLERİNDEN KAYNAKLANAN ZARARLARIN TAZMİNİ.....	169
İKİNCİ BÖLÜM.....	171
GEMİ VE YATLARIN TÜRK ULUSLARARASI GEMİ SİCİLİNE KAYDEDİLMESİ VE KAYITLARININ SİLİNMESİ	171
I. GEMİ VE YATLARIN TÜRK ULUSLARARASI GEMİ SİCİLİNE KAYDEDİLMESİ.....	171

A. MALİKLER BAKIMINDAN ARANAN ŞARTLAR	171
1. Genel Olarak	171
2. Tek Bir Gerçek Kişiyeye Ait Gemiler Bakımından Aranan Şartlar	173
3. Tek Bir Şirkete Ait Gemi ve Yatlar Bakımından Aranan Şartlar	174
4. Özellik Arz Eden Haller	177
a. Paylı veya Elbirliğiyle Mülkiyet Halinde Malik Olunan Gemi ve Yatlar	177
b. Adi Ortaklıklara Ait Gemi ve Yatlar	182
c. Donatma İştiraklerine Ait Gemi ve Yatlar	184
B. GEMİ VE YATLAR BAKIMINDAN ARANAN ŞARTLAR	185
1. Genel Olarak	185
2. Türk Uluslararası Gemi Sicili Bakımından Gemi ve Yat Kavramları... ..	186
a. Gemi Kavramı	186
b. Özel Maksatlı Özel Yapılı Gemi Kavramı	191
c. Yat Kavramı	198
3. Türk Uluslararası Gemi Siciline Kaydedilebilecek Gemi ve Yatlar	202
a. Genel Olarak	202
b. Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu'nun Yürürlüğe Girdiği Tarihte Milli Gemi Sicili'nde Kayıtlı Olan Gemi ve Yatlar	204
c. Yurt İçinde İnşa Edilen Gemi ve Yatlar	206
d. Yurt Dışından İthal Edilen Gemi ve Yatlar	206
4. Finansal Kiralama Sözleşmesiyle Yurt Dışından İthal Edilen Gemi ve Yatlar	208
C. KAYIT HARCININ ÖDENMİŞ OLMASI ŞARTI	216
D. YABANCI BİR GEMİ SİCİLİNE KAYITLI OLMAMAK	218
E. TÜRK ULUSLARARASI GEMİ SİCİLİNE KAYDI MÜMKÜN OLMAYAN GEMİ VE YATLAR	218
F. GEMİ VE YATLARIN TÜRK ULUSLARARASI GEMİ SİCİLİ'NE KAYIT USULÜ	219
1. Genel Olarak	219
2. Kayıt Talebi ve Kayıt Talep Dilekçesi Ekinde Sunulacak Belgeler	220
3. Yurt Dışında Kayıt Başvurusunda Bulunmaya İlişkin Esaslar	221
4. Türk Uluslararası Gemi Siciline Kaydedilecek Hususlar	223
a. Genel Olarak	223
b. Gemi ve Yatlara İlişkin Kaydedilecek Hususlar	224
c. Maliklere İlişkin Kaydedilecek Hususlar	226
II. GEMİ VE YATLARIN TÜRK ULUSLARARASI GEMİ SİCİLİNE KAYDEDİLMESİNİN HUKUKİ SONUÇLARI	227

A. MÜLKİYET VE DİĞER AYNİ HAKLARA İLİŞKİN TÂBİ OLUNAN HÜKÜMLER.....	227
B. TÜRK BAYRAĞI ÇEKME HAKKI VE KABOTAJ	228
C. SINIFLAMA (KLAS) KURULUŞLARI.....	234
D. GEMİ ADAMLARININ UYRUĞU VE İSTİHDAMI	235
E. GEMİ ADAMLARININ SOSYAL GÜVENLİĞİ VE ÇALIŞMA ŞARTLARI.....	238
F. SİGORTA SÖZLEŞMELERİNİN YURT DIŞINDA YAPILMASI İMKÂNI	239
G. TEŞVİK ESASLARI.....	240
H. TÜRK ULUSLARARASI GEMİ SİCİLİ'NE KAYITLI GEMİ VE YATLARIN TÂBİ OLDUĞU MALİ HÜKÜMLER	240
1. Genel Olarak.....	240
2. Vergi, Harç ve Fon Muafiyetleri.....	241
3. Yıllık Tonaj Harcı.....	244
I. DÖVİZ CİNSİNDEN VE DÖVİZE ENDEKSLİ SÖZLEŞMELERİN YAPILABİLMESİ İMKÂNI.....	245
İ. SİCİLE KAYDIN DİĞER HUKUKİ SONUÇLARI.....	246
III. GEMİ VE YATLARIN TÜRK ULUSLARARASI GEMİ SİCİLİ'NDEKİ KAYITLARININ SİLİNMESİ	248
IV. TUGS MEMURLUĞUNUN KAYIT VE SİLİNME İŞLEMLERİNE KARŞI İTİRAZ.....	255
V. TUGS MEMURLUĞUNUN KAYIT VE SİLİNME İŞLEMLERİNDEN KAYNAKLANAN ZARARLARIN TAZMİNİ	256
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	257
GEMİ, DENİZ VE İÇSU ARAÇLARININ BAĞLAMA KÜTÜĞÜ'NE KAYDEDİLMESİ VE KAYITLARININ SİLİNMESİ	257
I. GEMİ, DENİZ VE İÇSU ARAÇLARININ BAĞLAMA KÜTÜĞÜ'NE KAYDINA İLİŞKİN GENEL ESASLAR	257
A. BAĞLAMA KÜTÜĞÜ'NÜN HUKUKİ NİTELİĞİ.....	257
B. BAĞLAMA KÜTÜĞÜ'NÜ DÜZENLEYEN KAYNAKLAR UYARINCA BAĞLAMA KÜTÜĞÜNE KAYIT ESASLARI.....	265
1. Bağlama Kütüğü Bakımından Gemi, Deniz ve İçsu Aracı Kavramları	265
a. Genel Olarak	265
b. Gemi Kavramı.....	266
c. Deniz Aracı Kavramı	268
d. İçsu Aracı Kavramı	273
e. Ticari Gemi, Deniz ve İçsu Aracı Kavramı.....	276

f. Özel Kullanıma Tahsis Edilen Gemi, Deniz ve İçsu Aracı Kavramı.	278
2. Bağlama Kütüğü'ne Kaydı Mümkün Olmayan Gemi, Deniz ve İçsu Araçları.....	280
3. Bağlama Kütüğü'ne Kaydı Mümkün Olan Gemi, Deniz ve İçsu Araçları.....	284
a. Genel Olarak.....	284
b. Bağlama Kütüğü'ne Kaydı Zorunlu Olan Gemi, Deniz ve İçsu Araçları.....	287
(1) Malik Bakımından Aranan Şartlar	287
(2) Gemi, Deniz ve İçsu Araçları Bakımından Aranan Şartlar	294
(i) 655 Sayılı KHK m. 43/1 Hükümü Uyarınca Bağlama Kütüğü'ne Kaydı Zorunlu Olan Gemi, Deniz ve İçsu Araçları	294
(ii) Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği Hükümleri Uyarınca Bağlama Kütüğü'ne Kaydı Zorunlu Olan Gemi, Deniz ve İçsu Araçları	298
c. Bağlama Kütüğü'ne Kaydı İsteğe Bağlı Olan Gemi, Deniz ve İçsu Araçları.....	302
(1) Genel Olarak.....	302
(2) Türkiye'de Oturma İzni Bulunan Yabancı Uyruklu Gerçek Kişilere Ait Özel Kullanıma Tahsis Edilen Gemi, Deniz ve İçsu Araçları.....	304
(3) Devlete Ait Temel Kamu Hizmetlerinde Kullanılan Gemi, Deniz ve İçsu Araçları	307
(4) 2,5 Metrenin Altındaki Ticari veya Özel Kullanıma Tahsis Edilen Gemi, Deniz ve İçsu Araçları	309
(5) Spor Kulübü ve Federasyonların Envanterlerinde Kayıtlı Olan Gemi, Deniz ve İçsu Araçları.....	311
C. GEMİ, DENİZ VE İÇSU ARAÇLARININ BAĞLAMA KÜTÜĞÜ'NE KAYIT USULÜNE İLİŞKİN ESASLAR	314
1. Genel Olarak.....	314
2. Talep Üzerine Kayıt Usulü	314
a. Genel Olarak.....	314
b. Bağlama Kütüğü'ne Kayda İlişkin Usuli Şartlar	315
(1) Gemi, Deniz ve İçsu Aracına İlişkin Ad Talebi.....	315
(2) Bağlama Kütüğü Ruhsatname Harcının Ödenmesi.....	317
c. Kayıt Talebinde Bulunabilecek Kişiler ve Talebin Şekli.....	317
(1) Genel Olarak.....	317
(2) İşleten.....	318

d. Kayıt Talebinde Bulunulması Gereken Süre	322
e. Kayıt İçin Gerekli Belgeler	324
f. Gemi, Deniz ve İçsu Aracının Kaydedileceği Bağlama Kütüğü	326
g. Gemi, Deniz ve İçsu Araçlarının Bağlama Kütüğü'ne Kayıt Usulü	327
h. Bağlama Kütüğü'ne Kaydedilecek Hususlar	329
(1) Genel Olarak	329
(2) Malik ve İşleten Bakımından Kaydedilecek Hususlar	329
(3) Gemi, Deniz ve İçsu Aracı Bakımından Kaydedilecek Hususlar	330
(i) Gemi, Deniz ve İçsu Aracının Adı	331
3. Re'sen Kayıt Usulü	332
II. GEMİ, DENİZ VE İÇSU ARAÇLARININ BAĞLAMA KÜTÜĞÜ'NE	
KAYDEDİLMESİNİN HUKUKİ SONUÇLARI	334
A. AD, BAĞLAMA LİMANI VE BAĞLAMA KÜTÜĞÜ	
NUMARASININ GEMİ, DENİZ VE İÇSU ARACININ ÜZERİNE	
YAZILMA ZORUNLULUĞU	334
B. TÜRK BAYRAĞI ÇEKME HAKKI VE KABOTAJ	335
C. İSTİSNA VE MUAFİYETLERDEN YARARLANILMASI	339
D. BAĞLAMA KÜTÜĞÜ RUHSATNAMESİ VE RUHSATNAMESİNİN	
VİZE EDİLMESİ	340
1. Bağlama Kütüğü Ruhsatnamesi	340
a. Genel Olarak	340
b. Ruhsatnamenin Düzenlenmesi ve Ruhsatnameye İlişkin Genel	
Esaslar	342
c. Ruhsatname Alınmamasının Hukuki Sonuçları	346
(1) Genel Olarak	346
(2) Seferden Men	346
(3) İdari Para Cezası	348
2. Ruhsatname Vizesi ve Vize İşleminin Yapılmamasının Hukuki	
Sonuçları	349
a. Ruhsatnamenin Vize Edilmesi ve Vize İşlemine İlişkin Esaslar	349
b. Vize İşleminin Yapılmamasının Hukuki Sonuçları	350
(1) Genel Olarak	350
(2) Seferden Men	350
(3) İdari Para Cezası	351
E. BAĞLAMA KÜTÜĞÜ'NE KAYITLI GEMİ, DENİZ VE İÇSU	
ARAÇLARI ÜZERİNDEKİ MÜLKİYET VE DİĞER AYNİ HAKLARA	
UYGULANACAK HÜKÜMLERİN TESPİTİ	351
F. BAĞLAMA KÜTÜĞÜ'NE KAYITLI GEMİ, DENİZ VE İÇSU	
ARAÇLARI ÜZERİNDE KAYDEDİLEBİLECEK TAKYİDATLAR ...	355

III. GEMİ, DENİZ VE İÇSU ARAÇLARININ BAĞLAMA KÜTÜĞÜ'NDEKİ KAYITLARININ SİLİNMESİ	360
A. GENEL OLARAK	360
B. TALEP ÜZERİNE SİLİNME.....	362
1. Genel Olarak	362
2. Türk Vatandaşları ile Türkiye'de Türk Mevzuatı Uyarınca Kurulmuş Tüzel Kişilere Ait Gemi, Deniz ve İçsu Araçlarının Bağlama Kütüğü'ndeki Kayıtlarının Talep Üzerine Silinme Halleri	363
a. Genel Olarak.....	363
b. Gemi, Deniz ve İçsu Aracının Kurtarılamayacak Şekilde Batması ..	366
c. Gemi, Deniz ve İçsu Aracının Tamirinin Mümkün Olmaması veya Tamire Değmez Olduğunun İlgili Resmi Makamlarca Usulüne Uygun Şekilde Belgelenmesi	366
d. Gemi, Deniz ve İçsu Aracının Kaybolmuş Olması ve Bulunamadığının İlgili Resmi Makamlarca Usulüne Uygun Şekilde Belgelenmesi	368
e. Gemi, Deniz ve İçsu Aracının Yurt Dışına Satılmış Olması	368
f. Gemi, Deniz ve İçsu Aracının Milli Gemi Siciline veya Türk Uluslararası Gemi Siciline Kaydedilmesi	372
g. Ticari Gemi, Deniz ve İçsu Araçlarının Tadilat Sonucu Tonilatosunun 18 Groston ve Üzerine Çıkması.....	374
h. Özel Kullanıma Tahsis Edilen Gemi, Deniz ve İçsu Araçlarında Ticari Kullanım Amacıyla Cins Değişikliği Yapılması.....	376
3. Yabancı Uyruklu Gerçek Kişilere Ait Gemi, Deniz ve İçsu Araçlarının Bağlama Kütüğü'ndeki Kayıtlarının Talep Üzerine Silinme Halleri....	378
4. Talep Üzerine Silinme Usulü.....	382
a. Genel Olarak.....	382
b. Silinme Talebinde Bulunabilecek Kişiler	382
c. Silinme Talebinde Bulunulması Gereken Süre.....	386
d. Gemi, Deniz ve İçsu Aracı Üzerinde Takyidat Bulunması.....	387
e. Silinme Usulü	388
C. RE'SEN SİLİNME	389
IV. LİMAN VEYA BELEDİYE BAŞKANLIKLARININ KAYIT VE SİLİNME TALEPLERİNE İLİŞKİN KARARLARINA İTİRAZ	392
SONUÇ	397
KAYNAKÇA.....	405

KISALTMALAR LİSTESİ

a.g.e.	: Adı geçen eser
a.g.m.	: Adı geçen makale
a.g.t.	: Adı geçen tez
AYM	: Anayasa Mahkemesi
b.	: Bent
Bkz.	: Bakınız
BAM	: Bölge Adliye Mahkemesi
BATİDER	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BKUY	: Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği
C.	: Cilt
dn.	: Dipnot
D.	: Danıştay
DCMKHK	: Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun
eBKUY	: Mülga 2009 tarihli Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği
eTTK	: 6762 sayılı Mülga Türk Ticaret Kanunu
E.	: Esas
f.	: Fıkra
GTÖY	: 12.03.2009 tarih ve 27167 sayılı Gemi Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği
GTY	: 17.11.2009 tarih ve 27409 sayılı Gemilerin Teknik Yönetmeliği
GSKB	: Gemi Survey Kurulu Başkanlığı
GSTT	: Gemi Sicil Tüzüğü Taslağı
HD	: Hukuk Dairesi
HFD	: Hukuk Fakültesi Dergisi

XVIII

HGK	: Hukuk Genel Kurulu
HMK	: 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu
İİK	: 2004 sayılı İcra ve İflas Kanunu
İÜHFİM	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
K.	: Karar
Kabotaj Kanunu	: 815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcraî San'at ve Ticaret Hakkında Kanun
KHK	: Kanun Hükmünde Kararname
m.	: Madde
MGS	: Milli Gemi Sicili
MÖHUK	: 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
RG	: Resmi Gazete
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
SK	: 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu
T.	: Tarih
TBB	: Türkiye Barolar Birliği
TBK	: 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu
TD	: Ticaret Dairesi
TMK	: 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu
TPKKHT	: Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında 32 Sayılı Karara İlişkin Tebliğ (Tebliğ No: 2008-32/34)'de Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (Tebliğ No: 2018-32/51)
TSY	: Ticaret Sicil Yönetmeliği
TUGS	: Türk Uluslararası Gemi Sicili
TUGSK	: Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu
TUGSY	: Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği
TTK	: 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu

UDHB	: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
UM	: Uyuşmazlık Mahkemesi
vb.	: Ve benzeri
vd.	: Ve devamı
Yarg.	: Yargıtay
6361 sayılı Kanun	: 6361 sayılı Finansal Kiralama, Faktoring, Finansman ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunu
655 sayılı KHK	: 26.09.2011 tarih ve 655 sayılı Ulaştırma ve Altyapı Alanına İlişkin Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun Hükmünde Kararname
703 sayılı KHK	: 09.07.2018 tarih ve 30473 sayılı Anayasada Yapılan Değişikliklere Uyum Sağlanması Amacıyla Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname

GİRİŞ

I. İNCELEME PLANI

Tezimizde gemilerin sicile kaydedilmesi ve sicilden silinmesine ilişkin esaslar incelenmektedir. Çalışmada öncelikle gemilerin sicile kaydedilmesi ele alınmıştır. Türk hukukunda gemilerin sicile kaydına ilişkin farklı düzenlemeler söz konusudur. Tezde her bir sicile ilişkin olarak ayrı ayrı açıklamalar yapılmıştır. Gemilerin sicilden silinmesi tezimizin diğer bir bölümünü oluşturmaktadır. Bu bölümde sicilden silinme sebepleri ve sonuçları ele alınmıştır.

Çalışmanın giriş bölümünde, tarihsel gelişimiyle birlikte gemilerin kaydedilmesine yol açan hususlar çeşitli açılardan ele alınarak gemi sicillerinin kurulmasının altında yatan sebepler tespit edilecektir.

Çalışmanın ilk bölümünde, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu¹ m. 954-995 ile Gemi Sicil Nizamnamesi hükümleri çerçevesinde gemilerin² Milli Gemi Siciline (MGS) kaydedilmesi ve kayıtlarının silinmesi³

¹ RG: 14.02.2011 Sayı: 27846.

² TTK m. 931/1 hükmünde yer alan gemi tanımı oldukça geniş bir kapsama sahip olduğundan çalışmanın Milli Gemi Siciline ilişkin bölümünde “gemi” ifadesi, yat tipinde inşa edilen gemileri de kapsayacak şekilde geniş olarak kullanılmıştır.

³ 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun gemi siciline ilişkin hükümlerinde gemilerin sicile “kaydedilmesini” ifade etmek üzere “tescil” ibaresi kullanılmış olup ayrıca 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun muhtelif hükümlerinde, “tescil” ifadesini karşılamak üzere “kayıt” ibaresine de yer verilmiştir. Buna karşılık, eTTK m. 851 vd. hükümlerinde gemilerin sicil kayıtlarının silinmesi “terkin” ibaresi ile ifade edilmiş iken 6102 sayılı TTK m. 965 vd. hükümlerinde “terkin” ibaresinin yerine “silinme” ifadesi tercih edilmiştir. Gemi Sicil Nizamnamesi’nde, “tescil” ve “terkin” ifadeleri tercih edilmiş iken Gemi Sicil Tüzüğü Taslağı’nda ise, “tescil” ve “silinme” ifadelerine yer verilmiştir. Esasen tezin başlığının “Gemilerin Kaydedilmesi ve Kayıtlarının Silinmesi” olması ve güncel terminoloji kullanılması ihtiyacı dikkate alındığında çalışmanın Milli Gemi Sicili’ne ilişkin birinci bölümünde, “tescil” ifadesi yerine “kayıt, kaydedilme” ibareleri, “terkin” ifadesi yerine “silinme” ibaresi kullanılacaktır. Ancak çalışmanın Bağla-

ele alınacaktır. Ayrıca Gemi Sicil Tüzüğü Taslağı'nda (GSTT) gemilerin sicile kaydedilmesi ve kayıtlarının silinmesine ilişkin hükümlere ilgili konular ele alınırken dipnotlarda yer verilecektir. Zira yürürlüğe girmesi halinde, Gemi Sicil Tüzüğü hükümleri, Gemi Sicil Nizamnamesi yerine Türk Ticaret Kanunu hükümlerini tamamlayıcı mevzuat olarak uygulama alanı bulacaktır.

Gemilerin Milli Gemi Siciline kaydedilmesi kapsamında, Milli Gemi Sicili bakımından; “gemi” tanımı, gemilerin kullanım amaçlarına göre sınıflandırılması, Milli Gemi Siciline kaydedilemeyecek ve kaydedilebilecek gemiler, gemilerin sicile kaydedilebilme usulleri, sicile kaydedilecek hususlar ve sicile kaydedilmenin hukuki sonuçları ilgili mevzuat hükümleri, öğretilerde yer alan görüşler ve gemi sicil müdürlüğü uygulamaları dikkate alınarak incelenecektir.

Gemilerin Milli Gemi Sicili'ndeki kayıtlarının silinmesi konusu; Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan sistematik çerçevesinde talep üzerine silinme ve re'sen silinme usulü olmak üzere iki başlık altında ele alınacak ardından Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenmeyen ancak gemilerin sicil kayıtlarının silinmesini gerektiren haller üzerinde durulacaktır. Gemilerin Milli Gemi Siciline kaydedilmesi ve kayıtlarının silinmesi konusu bakımından son olarak sicil müdürlüklerinin kayıt ve silinme işlemlerine karşı itiraz prosedürü ve sicil müdürlüğünce kayıt ve silinme taleplerine karşı yapılan işlemler nedeniyle uğranılan zararlar bakımından Devlet'in sorumluluğu konusu ele alınacaktır.

Çalışmanın ikinci bölümünde, gemi ve yatların Türk Uluslararası Gemi Siciline (TUGS) kaydedilmesi ve kayıtlarının silinmesi⁴ incelenecektir.

ma Kütüğü'ne ayrılan üçüncü bölümünde, tez başlığımızdaki terminoloji ile uyumlu olması ve ileride Üçüncü Bölüm, I, A'da inceleneceği üzere, bağlama kütüğünün hukuki niteliği bakımından bir “gemi sicili” olmaması gerekçeleriyle gemi, deniz ve içsu araçlarının bağlama kütüğüne “kaydedilmesi” ve kayıtlarının “silinmesi” ifadeleri tercih edildiğinden terminolojik açıdan karışıklığa neden olmamak için çalışmanın üçüncü bölümünde, Milli Gemi Sicili bakımından “Milli Gemi Sicili'ne tescilli”, “Milli Gemi Siciline tescil edilmemiş” ve “Milli Gemi Sicili'ne tescili zorunlu” ifadeleri kullanılmıştır. Ayrıca belirtmek gerekir ki, bağlama kütüğüne ilişkin mevzuatta da “Milli Gemi Sicili'ne tescilli”, “Milli Gemi Sicili'ne tescil edilmemiş” ve “Milli Gemi Sicili'ne tescili zorunlu” ibareleri tercih edilmiştir.

⁴ TUGS'ne ilişkin mevzuatta, gemi ve yatların TUGS'ne kaydedilmesini ifade etmek

Gemi ve yatların TUGS'ne kaydedilmesi kapsamında malikler bakımından aranan şartlar, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu⁵ (TUGSK) bakımından gemi ve yat tanımları, TUGS'ne kaydı kaydı mümkün olan ve kaydı mümkün olmayan gemi ve yatlar, TUGS'ne gemi ve yatların kayıt usulü, TUGS'ne kaydedilecek hususlar ve TUGS'ne kaydın hukuki sonuçları TUGSK ve Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği⁶ (TUGSY) hükümleri ve TUGS gemi sicil müdürlüklerince geçerli uygulamalar ile öğretilen yer alan görüşler dikkate alınarak şahsi kanaatlerimize de yer vermek suretiyle incelenecektir. Gemi ve yatların TUGS'ndeki kayıtlarının silinmesi konusu, TUGSK ve TUGSY hükümlerinde yer alan özel hükümler çerçevesinde ele alınacaktır⁷.

üzere “tescil”, gemi ve yatların TUGS'ndeki kayıtlarının silinmesini ifade etmek üzere ise “terkin” ibareleri kullanılmıştır. Ancak yukarıda yer alan dn. 3'de belirtilen gerekçe ve ihtiyaçlar doğrultusunda çalışmamızın Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne ilişkin ikinci bölümünde, “tescil” ifadesi yerine “kayıt, kaydedilme” ibareleri, “terkin” ifadesi yerine “silinme” ibaresi kullanılacaktır. Ancak çalışmamın Bağlama Kütüğü'ne ayrılan üçüncü bölümünde, tez başlığımızdaki terminoloji ile uyumlu olması ve ileride Üçüncü Bölüm, I, A'da inceleneceği üzere, bağlama kütüğünün hukuki niteliği bakımından bir “gemi sicili” olmaması gerekçeleriyle gemi, deniz ve içsu araçlarının bağlama kütüğüne “kaydedilmesi” ve kayıtlarının “silinmesi” ifadeleri tercih edildiğinden terminolojik açıdan karışıklığa neden olmamak için çalışmamın üçüncü bölümünde, Türk Uluslararası Gemi Sicili bakımından “Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne tescilli” ve “Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne tescil edilmemiş” ifadeleri kullanılmıştır. Ayrıca belirtmek gerekir ki, bağlama kütüğüne ilişkin mevzuatta da “Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne tescilli” ve “Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne tescil edilmemiş” ibareleri tercih edilmiştir.

⁵ RG: 21.12.1999 Sayı: 23913; 4490 sayılı TUGSK'na ilişkin değişiklikler hakkında bkz. 02.12.2004 tarih ve 5266 sayılı Kanun (RG: 09.12.2004 Sayı: 25665); 28.08.2016 tarih ve 6745 sayılı Kanun (RG: 07.09.2016 Sayı: 29824); 18.01.2017 tarih ve 6770 sayılı Kanun (RG: 27.01.2017 Sayı: 29961). Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu bundan sonra, TUGSK olarak kısaltılacaktır.

⁶ RG: 23.06.2000 Sayı: 24088; TUGSY'ne ilişkin değişiklikler hakkında bkz. RG: 22.08.2002 Sayı: 24854; RG: 19.01.2005 Sayı: 25705; RG: 17.09.2006 Sayı: 26292. TUGSY m. 27 hükmü uyarınca, Yönetmelik, Resmi Gazete'de yayımlandığı tarih olan 23.06.2000 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği bundan sonra, TUGSY olarak kısaltılacaktır.

⁷ GSTT m. 2/2 hükmünde, Türk Uluslararası Gemi Siciline ilişkin mevzuatın özel hükümleri saklı kalmak kaydıyla, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun ve bu tüzüğün (Gemi Sicil Tüzüğü) hükümlerinin Türk Uluslararası Gemi Sicili hakkında da geçerli olduğu düzenleme altına alınmıştır. Dolayısıyla yürürlüğe girdikten sonra Gemi Sicil Tüzüğü'nün hükümleri, Türk Uluslararası Gemi Siciline ilişkin özel düzenlemeler

Çalışmanın üçüncü bölümünde, hukuki niteliği öğreti ve yargı kararlarında tartışmalı olan bağlama kütüğüne gemi, deniz ve içsu araçlarının kayıt edilmesi ve kayıtlarının silinmesine ilişkin esaslar incelenecektir.

Gemi, deniz ve içsu araçlarının bağlama kütüğüne kaydedilmesi kapsamında, bağlama kütüğünün hukuki niteliği, bağlama kütüğü bakımından gemi, deniz ve içsu aracı tanımları, bağlama kütüğüne kaydı mümkün olmayan ve kaydı mümkün olan gemi, deniz ve içsu araçları, bağlama kütüğüne gemi, deniz ve içsu araçlarının kayıt usulleri, bağlama kütüğüne kaydedilecek hususlar ve bağlama kütüğüne kaydın hukuki sonuçları bağlama kütüğüne ilişkin mevzuat⁸, öğretide yer alan görüş-

saklı kalmak kaydıyla, Türk Uluslararası Gemi Sicili bakımından da uygulama alanı bulacaktır.

⁸ Bağlama kütüğü, hukukumuzda ilk olarak 06.05.2009 tarih ve 5897 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (RG: 16.05.2009 Sayı: 27230) m. 1 hükmü ile 10.08.1993 tarih ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (491 sayılı KHK olarak kısaltılacaktır - RG: 19.08.1993 Sayı: 21673)'ye eklenen "Bağlama kütüğü" kenar başlıklı Ek madde 12 hükmünde düzenlenmiştir. 491 sayılı KHK Ek m. 12 hükmüne dayanılarak 2009 yılında Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği (RG: 14.09.2009 Sayı: 27349; Yönetmelikte değişiklik hakkında bkz. RG: 24.04.2010 Sayı: 27561) yürürlüğe konulmuştur. Ancak 491 sayılı KHK, 2011 yılında 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında KHK (655 sayılı KHK olarak kısaltılacaktır - RG: 01.11.2011 Sayı: 28102 (Mükerrer))'nın 44. maddesi ile yürürlükten kaldırılmıştır. Hemen belirtmek gerekir ki, 09.07.2018 tarihli resmi gazetede yayımlanan 703 sayılı KHK m. 31/1-a bendi hükmü ile, 26.09.2011 tarih ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin adı, Ulaştırma ve Altyapı Alanına İlişkin Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun Hükmünde Kararname olarak değiştirilmiştir. 655 sayılı KHK'nın "Bağlama Kütüğü" kenar başlıklı 43. maddesinin 2. fıkrasında "bağlama kütüğüne kayda ilişkin usul ve esaslar ile yapılacak iş ve işlemlerin nasıl ve kimler tarafından yürütüleceğinin, yönetmelikle belirleneceği" öngörülmüştür. 655 sayılı KHK m. 43/2 hükmüne dayanılarak çıkarılan Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği (Bkz. RG: 25.09.2014 Sayı: 29130) 25.09.2014 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiş olup 37. maddesi ile de eBKUY yürürlükten kaldırmıştır. 2009 yılında yürürlüğe giren Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği, 655 sayılı KHK'nın Geçici 8. maddesinde yer alan "bu KHK hükümleri uyarınca yürürlüğe konulması gereken idari düzenlemeler yürürlüğe girinceye kadar, mevcut tüzük, yönetmelik, tebliğ ve benzeri idari düzenlemelerin bu KHK'ya aykırı olmayan hükümlerinin uygulanmasına devam edilir." hükmü uyarınca 2014 yılında yürürlüğe giren Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği yürürlüğe girinceye kadar (bahsi geçen yö-

ler ve liman başkanlıklarınca geçerli olan uygulamalar dikkate alınarak ayrıntılı bir şekilde incelenecek, isabetli bulmadığımız hususlar belirtile- rek olması gereken hukuk bakımından önerilerimiz ilgili başlıklarda ifa- de edilecektir.

Gemi, deniz ve içsu araçlarının bağlama kütüğündeki kayıtlarının si- linmesi konusu, talep üzerine ve re'sen silinme olarak iki başlık altında ele alınacaktır. Gemi, deniz ve içsu araçlarının bağlama kütüğüne kay- dedilmesi ve kayıtlarının silinmesi konusu bakımından son olarak, li- man veya belediye başkanlıkları tarafından yapılan işlemlere karşı ön- görülen itiraz prosedürü ve itirazların reddedilmesi halinde, ilgilinin red kararına karşı dava açma hakkını düzenleyen BKUY m. 24 hükmü, öğ- reti ve yargı kararları çerçevesinde ayrıntılı bir şekilde ele alınacaktır.

Çalışma kapsamında Türk hukukunda geçerli olan sicil veya kayıt sistemleri çerçevesinde gemilerin kaydedilmesi ve gemilerin kayıtları- nın silinmesi konuları ele alınacağından gemiler üzerinde tesis edilecek aynı hakların, itiraz ve şerhlerin, hacizler ile ihtiyati haciz veya tedbirle- rin, tasarruf yetkisi kısıtlamalarının sicile kaydı ve sicilden silinmesi konuları çalışmanın inceleme planı dışında yer almaktadır. Ayrıca ça- lışmada, inşası tamamlanan gemilerin sicile kaydı ve sicildeki kayıtları- nın silinmesi konuları ele alındığından inşa halindeki gemilerin TTK m. 986 vd. düzenlenen Yapı Halindeki Gemilere Özgü Sicil'e kaydı ve ka- yıtlarının silinmesi konuları kapsam dışında bırakılmıştır.

netmeliğin bazı hükümleri, 24.04.2010 tarih ve 27561 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği'nde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile değiştirilmiştir.) uygulanmıştır. Ayrıca GSTT m. 2/3 hükmünde, bağ- lama kütüğüne ilişkin mevzuatın özel hükümleri saklı kalmak kaydıyla, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun ve bu tüzüğün (Gemi Sicil Tüzüğü) hükümlerinin bağlama kütüğü hakkında da geçerli olduğu düzenleme altına alınmıştır. Dolayısıyla yürürlü- ğe girdikten sonra Gemi Sicil Tüzüğü'nün hükümleri, bağlama kütüğüne ilişkin özel düzenlemeler saklı kalmak kaydıyla, bağlama kütüğü bakımından da uygulama alanı bulacaktır.

II. GEMİ SİCİLLERİNİN ORTAYA ÇIKIŞ SEBEPLERİ

A. Klasik Gemi Sicillerinin Ortaya Çıkış Sebepleri

1. Kamu Hukukundan Kaynaklanan Sebepler

Uluslararası hukuk bakımından açık denizlerde seyrüsefere çıkılması hususunda “özgürlük” prensibi geçerli olmakla beraber bu özgürlüğün kötüye kullanılmaması gerekmektedir. Seyrüsefere çıkma özgürlüğünün kaotik durumlara yol açmaması için, her geminin milli bir karaktere sahip olması ve gemi üzerindeki yetkinin geminin tabi olduğu devlete ait olması prensibi kabul edilmiştir. Bu itibarla da milli bir karakteri olmayan gemilerin uluslararası hukukun korumasından yararlanamayacağı kabul edilmiştir⁹. Gemilerin milli bir karaktere sahip olması ise, genellikle Devletler tarafından “sicil” adı verilen defterlere gemilerin kayıt edilmesi ile sağlanmaktadır¹⁰.

Milli hukuklar bakımından ise, gemilerin yüksek ekonomik değere sahip olmaları ve hareket yetenekleri, üzerlerinde etkin denetim sağlanması ihtiyacını doğurmuş, bu ihtiyacın sonucu olarak devletler gemileri, “gemi sicili” adı verilen defterlere kayıt etme yoluna gitmişlerdir¹¹. Gerçekten gemi sicillerinin ortaya çıkması; Devletlerin gemilerin kendi bayraklarını çekme hakkına sahip olup olmadığını denetleme ihtiyacının bir sonucudur¹². Zira bir devletin bayrağını çeken gemiler, o devletin düzenlemelerine ve yargı yetkisine tabi olmakta, sağladığı diplomatik koruma ve konsolosluk hizmetlerinden yararlanmakta, karasula-

⁹ N. P. Ready, **Ship Registration**, Third Edition, LLP Reference Publishing, London, 1998, s. 1.

¹⁰ Gündüz Aybay, “Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ve Yönetmeliği Hakkında”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl: 4, Sayı: 3-4, Eylül-Aralık 1999, Basım Tarihi: Aralık, 2000, s. 61; Ready, **a.g.e.**, s. 2.

¹¹ Zehra Şeker, “Elverişli Bayrak ve İkinci Sicil”, **İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Bölümü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, İstanbul, 1994, s. 2.

¹² M. Sami Okay, **Deniz Ticaret Hukuku I (Giriş – Gemi, Donatan ve Donatma İştiraki, Gemi Adamları)**, Gözden Geçirilmiş İlaveli 3. Bası, Kutulmuş Matbaası, İstanbul, 1970, s. 132; Tahir Çağa / Rayegân Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I (Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan)**, Gözden Geçirilmiş 15. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, İstanbul, 2009, s. 72; İlhan Önerdem, “İkinci Sicilin Doğuş Nedenleri ve Türkiye’de İkinci Sicil”, **Denizati Dergisi**, 1993, Yıl: 7, Sayı: 4-5, s. 29; Aybay, **TUGS**, s. 61; Şeker, **a.g.t.**, s. 7.

rında denizcilik faaliyetlerinde bulunma hakkına sahip olmakta, deniz kuvvetlerinin korumasından faydalanmaktadır. Ayrıca bir Devletin bayrağını çekmek o geminin, savaş sırasında tarafsız olup olmadığı hususunun tespitini sağlamaktadır¹³. Öte yandan gemi sicillerinin oluşturulmasının bir diğer nedeni, gemilerin diğer gemilerden ayırt edilmesi ihtiyacıdır. Zira gemi siciline gemilerin adı, maliki ve fiziksel özellikleri gibi bilgiler kaydedildiğinden bu bilgiler sayesinde gemilerin birbirleri ile karıştırılması önlenmektedir¹⁴.

2. Özel Hukuka İlişkin Sebepler

Gemilerin kayıt altına alınması ihtiyacı ve bunun sonucu olarak “gemi sicili” adı verilen defterlerin ortaya çıkışı, kamu hukukundan kaynaklanan sebepler ile sınırlı değildir. Gerçekten yüksek ekonomik değere sahip olan gemilerin, kredi aracı olarak kullanılması ve kredinin teminatı olarak, alacaklıya geminin zilyetliğinin geçirilmesine gerek olmaksızın, gemi üzerinde ipotek hakkı tesis edilebilmesi yahut gemilerin mülkiyet ve ipotek dışında başkaca aynı veya şahsi haklara konu edilebilmesi ve sicile kaydedilen hakların birbirleri arasındaki öncelik-sorralık ilişkisinin tespiti ihtiyaçları da gemi sicillerinin ortaya çıkmasına ve gemilerin “gemi sicili” adı verilen defterlere kaydedilmelerine yol açmıştır¹⁵. Ayrıca devletlerin hukuki işlemlerin güvenli bir şekilde gerçekleşmesini sağlama ve hak sahiplerinin haklarını koruma yükümlülükleri de gemi sicillerinin ortaya çıkmasını sağlamıştır. Zira gemilerin veya gemiler üzerinde tesis edilebilen aynı veya şahsi hakların sicile kaydedilmesinin hukuki sonucu olarak sicilde bulunan kayıtlar, üçüncü kişilere karşı ileri sürülebilmekte ve sicile kayıt edilen hakların mevcut olduğu kabul edilmektedir¹⁶. Böylelikle gemi siciline kayıtlı hak sahiplerinin menfaatleri korunmaktadır.

¹³ Ready, **a.g.e.**, s. 7.

¹⁴ Emine Yazıcıoğlu, “Türk Gemi Sicili”, **İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Bölümü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, İstanbul, 1990, s. 3; Zehra Şeker, “Türk Hukukunda Gemi Sicillerinin Düzenlenişi ve Sahip Olduğu Fonksiyonlar”, **Cumhuriyet’in 75. Yıl Armağanı**, İstanbul, 1999, s. 880; Şeker, **a.g.t.**, s. 7.

¹⁵ Okay, **a.g.e.**, s. 132; Çağa / Kender, **a.g.e.**, s. 72; Yazıcıoğlu, **a.g.t.**, s. 4; Şeker, **a.g.t.**, s. 7; Şeker, **Gemi Sicillerinin Fonksiyonları**, s. 879-880; Ready, **a.g.e.**, s. 7.

¹⁶ Yazıcıoğlu, **a.g.t.**, s. 4; Şeker, **a.g.t.**, s. 7; Ready, **a.g.e.**, s. 7; Şeker, **Gemi Sicillerinin Fonksiyonları**, s. 879-880.

B. Uluslararası Gemi Sicillerinin Ortaya Çıkış Sebepleri

Avrupalı denizci ülkelerde ve ülkemizde, kamu hukukuna ve özel hukuka ilişkin ihtiyaçlar doğrultusunda, gemilerin kayıt altına alınabilmesi için Milli Gemi Sicilleri oluşturulmuştur. Buna karşılık, ekonomik gerekçelerle donatanlar gemilerini, Milli Gemi Siciline kaydettirmek yerine elverişli bayrak¹⁷ adı verilen ülkelerin gemi sicillerine kaydettirme yolunu tercih etmeye başlamışlardır. Zira elverişli bayrak ülkelerinin gemi sicillerinde, gemi malik veya işletenlerinin yabancı uyruklu olmasına izin verilmekte, sicile kayıt ve sicilden silinme işlemleri kolayca yapılabilmekte, sicile kayıt işlemi esnasında düşük bir kayıt ücreti alınmakta, gemi sicile kaydedildikten sonra geminin tonajına göre gemiden düşük bir yıllık aidat alınmakta, gemiden elde edilen kazanç üzerinden gelir vergisi hiç alınmamakta ya da düşük bir oranda gelir vergisi alınmakta, gemilerde yabancı uyruklu gemi adamı istihdamına izin verilmekte, gemilere ilişkin uluslararası standartların çok altında denetimler uygulanmaktadır¹⁸. Bu itibarla, donatanlar gemilerini elverişli bayrak ülkelerinin gemi sicillerine kaydettirerek kendi ülkelerinin vergi uygulamalarına tabi olmayarak gelir vergisi ödememekte ya da kendi ülkelerindeki uygulamalara göre daha düşük oranda gelir vergisi ödemekte, yabancı gemi adamı istihdam ederek kendi ülkelerinin sosyal güvenlik uygulamalarına tabi olmamakta ve ucuz iş gücü elde edebilmektedir. Ayrıca donatanlar, elverişli bayrak ülkelerinin gemiler üzerinde ulusla-

¹⁷ Elverişli bayrak hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Şeker, **a.g.t.**, s. 61 vd.; Derleyen Atilla Aybay, “Elverişli Bayraklar (Flag of Convenience)”, **Denizati Dergisi**, Yıl: 2 Sayı: 18, 1988, s. 26 vd.; Ready, **a.g.e.**, s. 17 vd.; Fehmi Ülgener, “Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ve Yönetmelik Tasarısı İle İlgili Bir Değerlendirme”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl: 4, Sayı: 3-4, 1999, s. 15 vd.; Nuray Ekşi, **Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi**, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2000, s. 17 vd.; H. Murat Demirkıran, “Avrupa Topluluğu Gemi Sicili Çalışmaları ve Türk Uluslararası Gemi Sicili ile Karşılaştırılması”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl: 5, Sayı: 1-4, İstanbul, Ocak-Aralık 2000, Basım Tarihi: Ekim 2002, s. 134 vd.; Tuğba Özmaya, “Türk Uluslararası Gemi Sicili”, **Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Hukuk Anabilim Dalı Özel Hukuk Bilim Dalı (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, İstanbul, 2006, s. 14 vd.

¹⁸ Gündüz Aybay, “‘Elverişli Bayrak’ Uygulamasının Türk Denizciliğine Getirdiği Sorunlar”, **Deniz Ticareti Dergisi**, 1987, s. 69; Ready, **a.g.e.**, s. 22-24; Şeker, **a.g.t.**, s. 61-64; Ülgener, **TUGS Tasarısına İlişkin Değerlendirme**, s. 16-17; Demirkıran, **a.g.m.**, s. 135-136; Ekşi, **İhtiyati Haciz**, s. 19-21.

rarası standartlara uygun denetim yapmaması sebebiyle gemisini teknik ve fiziki yönden uluslararası standartlara uygun hale getirmekten kaçınarak daha az harcama ile gemilerini seyrüseferde kullanmakta ve gemilerini elverişli bayrak sicillerine kaydettirmeyen donatanlara göre ekonomik açıdan daha avantajlı bir konuma gelmektedirler¹⁹.

Elverişli bayrak sicillerinin belirtilen karakteristik özellikleri, denizci devletlerde ve ülkemizde, donatanların gemilerini ülkelerinin Milli Gemi Sicillerine kaydettirmeyip elverişli bayrak sicillerine kaydettirmelerine yol açmış, bu durumun sonucunda da devletlerinin Milli Gemi Sicillerine gemilerini kaydettiren donatanlar, elverişli bayrak sicillerine kayıtlı gemilerin donatanları ile ekonomik açıdan rekabet edemez konuma gelmişlerdir. Bu durum geleneksel denizci devletlerin ve ülkemizin denizcilik alanındaki gelirlerin azalmasına sebebiyet vermiştir²⁰. Tüm bu olumsuz gelişmelerin üzerine, geleneksel denizci devletlerde ve ülkemizde; gemilerini Milli Gemi Sicillerine kaydettiren donatanların elverişli bayrak sicillerine kayıtlı gemilerin donatanları ile denizcilik alanında rekabet edebilmelerini ve elverişli bayrak sicillerinin olumsuz etkilerinden kurtulmalarını sağlamak amacıyla vergi indirim ve muafiyetleri, denizcilik sektörüne yapılan teşviklerin artırılması, milli sicile kayıtlı gemilerin “bareboatcharter²¹” şeklinde yabancı gemi sicillerine kaydedilmesine imkan sağlamak şeklinde düzenlemeler yapılmıştır²². Buna karşılık, günü kurtarmak adına yapılan bu düzenleme ve teşvikler, yetersiz kalmış ve donatanların elverişli bayrak sicillerini tercih etmeleri önlenememiştir²³. Bunun üzerine geleneksel denizci ülkelerde ve ülke-

¹⁹ Aybay, **Elverişli Bayrak Uygulamasına İlişkin Sorunlar**, s. 69; Rona Aybay, “Elverişli Bayrak ve Türk Hukuku”, **Denizati Dergisi**, Yıl: 2 Sayı: 18, 1988, s. 31; Ready, **a.g.e.**, s. 22-23-24; Nuray Ekşi, “Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanununun Hazırlanmasına Etki Eden Faktörler ve Kanunun Genel Esaslarının Değerlendirilmesi”, **Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan**, İstanbul, 2000, s. 202-203.

²⁰ Ergon Çetingil/Rayegân Kender, “İkinci Sicil Yasa Tasarısı Üzerine Düşünceler”, **Denizati Dergisi**, Nisan-Mayıs 1993, Yıl: 7, Sayı: 4-5, s. 34; Önerdem, **İkinci Sicil**, s. 30; Aybay, **Elverişli Bayrak Uygulamasına İlişkin Sorunlar**, s. 70; Aybay, **Elverişli Bayrak**, s. 31; Ready, **a.g.e.**, s. 34.

²¹ Bareboatcharter hakkında bilgi için bkz. İkinci Bölüm, I, D.

²² Ülgener, **TUGS Tasarısına İlişkin Değerlendirme**, s. 18; Şeker, **a.g.t.**, s. 91 ; Şeker, **Gemi Sicillerinin Fonksiyonları**, s. 885.

²³ Şeker, **a.g.t.**, s. 91; Çetingil / Kender, **İkinci Sicil**, s. 34; Şeker, **Gemi Sicillerinin Fonksiyonları**, s. 885.

mizde, kendi tabiiyetlerindeki donatanların gemilerinin elverişli bayrak sicillerine kayıt edilmesini engellemek hem de elverişli bayrak ülkelerinin sicillerinde kayıtlı gemilerin kendi sicillerine kayıt edilmelerini sağlamak üzere mevcut Milli Gemi Sicillerinin yanında elverişli bayrak sicillerinin sağladığı muafiyet ve avantajların belirli ölçüde öngörüldüğü “Uluslararası Gemi Sicili” diğer bir ifade ile “İkinci Sicil” kurulması yoluna gidilmiştir²⁴. Bu itibarla ülkemizde de gemi ve yatların elverişli sicillere kaydedilerek yabancı bayrak faaliyet göstermelerinin engellenmesi, yabancı gemi sicillerine kayıt edilen gemi ve yatların Türk gemi siciline kaydedilmemesi ve Türk bayrağı altında seyrüseferde kullanılmamaları sebebiyle mahrum kalınan vergi, harç vb. ekonomik gelir kalemlerinden ülkenin mahrum kalmasının yarattığı olumsuz sonuçların ve Türk deniz filosunda kayıtlı gemi ve yat sayısındaki azalmaların sona ermesi amacıyla 16.12.1999 kabul tarihli ve 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun²⁵ uyarınca Türk Uluslararası Gemi Sicili kurulmuştur.

TUGSK'nın genel gerekçesinde²⁶ belirtildiği üzere; TUGS, vergi ve diğer ekonomik yükümlülükler ile gemilerin denetimi bakımından daha elverişli koşullar sağlayan ülkelerin bayrakları altında faaliyet gösteren gemilerle rekabet etmekte zorlanan Türk donatanlarının gemilerini “koylay-elverişli bayrak” adı verilen ülkelerin sicillerine kaydettirerek bu ülkelerin bayrakları altında faaliyet göstermesini önlemek ve elverişli gemi sicillerinin tercih edilmesi sebebiyle Türk bayrağı altında faaliyet gösteren gemilerin sayısında meydana gelen azalmanın ve bu azalma

²⁴ Önerdem, **İkinci Sicil**, s. 30; Çetingil/Kender, **İkinci Sicil**, s. 34; Ülgener, **TUGS Tasarısına İlişkin Değerlendirme**, s. 18; Aybay, **TUGS**, s. 62; Şeker, **a.g.t.**, s. 90; Şeker, **Gemi Sicillerinin Fonksiyonları**, s. 885; Ekşi, **TUGS**, s. 205-206; Demirkıran, **a.g.m.**, s. 141-142.

²⁵ RG: 21.12.1999 Sayı: 23913; Değişiklikler Hakkında bkz. 02.12.2004 tarih ve 5266 sayılı Kanun, RG: 9.12.2004 Sayı: 25665; 28.8.2016 tarih ve 6745 sayılı Kanun, RG: 07.09.2016 Sayı: 29824; 18.01.2017 tarih ve 6770 sayılı Kanun, RG: 27.01.2017 Sayı: 29961.

²⁶ Genel gerekçe için bkz. Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanun Tasarısı ve Plan ve Bütçe, Sağlık, Aile, Çalışma ve Sosyal İşler ve Sanayi, Ticaret, Enerji, Tabii Kaynaklar, Bilgi ve Teknoloji Komisyonları Raporları (1/507), Dönem:21, Yasama Yılı:2, Sıra Sayısı: 217, (Çevrimiçi) <https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem21/yil01/ss217m.htm>, 30.08.2018.

sebebiyle Türkiye ekonomisinde ortaya çıkan olumsuzlukların giderilmesini sağlamak amacıyla oluşturulmuştur. Bu itibarla, TUGS'a kaydedilecek gemilerin kolay-elverişli bayrak altında faaliyet gösteren gemiler ile rekabet edebilmelerini sağlayabilmek amacıyla TUGS'a kaydedilen gemilere; yabancı gemi adamı istihdamı, gemi adamlarına ödenecek ücretlerin gelir vergisi ve fondan muaf tutulması, gemilerin işletilmesi ve devrinden elde edilen gelirlerin gelir ve kurumlar vergisi ile fondan istisna edilmeleri, gemilerin tekne sigortası sözleşmelerinin yurt dışında da yaptırılabilmesi gibi bazı ayrıcalıklar tanınmıştır²⁷.

C. Türk Hukuku'nda Bağlama Kütüğü'nün Ortaya Çıkış Sebepleri

Çalışmamızda ayrıntılı olarak ele alınacağı üzere, gemilerin Millî Gemi Siciline ve Türk Uluslararası Gemi Siciline kaydedilebilmeleri için belirli niteliklere sahip olmaları gereklidir. MGS'ne ve TUGS'ne ilişkin mevzuatlarda öngörülen şartları taşımadığı için çok sayıda gemi MGS'ne ya da TUGS'ne tescil edilememektedir. Türk karasularında seyrüsefer yapan gemilerin denetlenmesi ihtiyacı, herhangi bir Türk gemi siciline kayıtlı olmayan gemiler bakımından problemlere yol açabilecek niteliktedir. Gerçekten 491 sayılı KHK Ek m. 12 genel gerekçesinde²⁸, Türk gemi sicillerinden birine kayıtlı olmayan çok sayıda gemi, deniz ve içsu aracının bulunduğu, bu sayının 2007 yılı sonu itibariyle 60 bin civarında olduğu belirtilerek vurgulanmıştır. Ayrıca gerekçede, herhangi bir Türk gemi siciline kayıtlı olmayan gemi, deniz ve içsu araçlarının varlığını; bahsi geçen gemi, deniz ve içsu araçlarının teknik yönden denetimleri ile asayiş yönünden kontrollerini imkânsız hale getirdiği, denizde can, mal ve çevre korunmasına ilişkin mevzuatın uygulanamamasına sebep olduğu²⁹, kayıtsız gemi, deniz ve içsu araçlarına ilişkin

²⁷ Rayegân Kender/Ergon Çetingil/Emine Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku (Temel Bilgiler Cilt – 1)**, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 14. Baskı (Tıpkı Basım), İstanbul, 2017, s. 65; Şeker, **a.g.t.**, s. 122-123-124.

²⁸ Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifleri ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu (2/266,2/268), Dönem:23, Yasama Yılı:2, Sıra Sayısı: 257, (Çevrimiçi) <https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss257.pdf>, 01.05.2017.

²⁹ Bağlama kütüğüne ilişkin mevzuattaki düzenlemelerin gerekçedeki bu açıklamalarla

uluslararası standartlarda denetim ve belgelendirme yapılamamasına, denetimsiz tekneler ile insan kaçakçılığı yapılmasına, kayıtsız gemi, deniz ve içsu araçlarının niteliklerinin ve maliklerinin bilinmemesine yol açtığı saptanmıştır.

Belirtilen gerekçelerle ülkemizde, 2009 yılında 491 sayılı KHK'ye 5897 sayılı Kanun'un birinci maddesi ile eklenen Ek m. 12 hükmü ile "Bağlama Kütüğü" kayıt düzeni oluşturularak herhangi bir Türk gemi siciline kayıtlı olmayan gemi, deniz ve içsu araçları bakımından bağlama kütüğüne kayıt zorunluluğu getirilerek belirtilen bu sakıncalı sonuçların ortadan kaldırılması amaçlanmıştır.³⁰

uyumlu olmadığı; kanun koyucunun temel amacının, kaldırılan motorlu taşıtlar vergisi yerine alınacak harçları hükme bağlamak olduğu hakkında bkz. Atilla Altop, "Bağlama Kütüğü ile İlgili Yasal Düzenlemenin Getirdiği Bazı Sorunlar", **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl: 10 (2005), Sayı: 1-4, Ocak 2011, s. 11 vd.; Bağlama kütüğünün oluşturulmasındaki ana amacın belediyelere gelir sağlamak olduğu ve bu hedefin gerçekleştirilmesini sağlamak üzere belli tekne sahiplerine tepeden inme mali yükümlülükler getirildiği hakkında bkz. Bülent Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku – I (Ders Kitabı) Giriş – Gemi – Donatan ve Navlun Sözleşmeleri**, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 5. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2019, s. 105.

³⁰ Bağlama kütüğünün oluşturulmasındaki en önemli amaç, kayıt altına alınmayan gemi, deniz ve içsu araçlarının kayıt altına alınmamış olmasından kaynaklanan olumsuz sonuçların ortadan kaldırılması olsa da kanun koyucunun bağlama kütüğünü oluşturmasında bu amacın dışında, Türk denizciliğinin geliştirilmesi hedefi de vardır. Zira kanun koyucu gerekçede, üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde, kişi başına düşen gemi ve deniz aracı sayısının diğer denizci ülkelere göre oldukça düşük olduğunu, insanların amatör denizcilige olan ilgilerinin azaldığını, tekne imalat sektöründe yeterince gelişme sağlanamadığını, bu sonuçların ise, ülkemizde geçerli olan vergi sisteminden kaynaklandığını saptamıştır. Kanun koyucu, ülkemizden gemi ve yatlardan alınan yüksek ÖTV, KDV ve MTV vergilerinin diğer denizci ülkelere göre oldukça yüksek olduğunu, Türk tabiyetindeki donatanların gemi ve yatlarını Türk karasularında kullanmasına rağmen daha düşük vergilendirme esaslarının geçerli olduğu yabancı gemi sicillerine kaydederek yabancı bayrak çektiğini nihayetinde ise, ülkemizde denizciliğin yeterince gelişmediği ve devletin vergi gelirlerinde azalma olduğu tespitini yapmıştır. Bu itibarla, bağlama kütüğü oluşturularak Türk denizciliğinin geliştirilmesi ve yabancı gemi sicillerine kayıt edilen gemi ve teknelerin Türk bayrağına dönmesini sağlamak üzere; bağlama kütüğüne kayıt edilen gemi, deniz ve içsu araçlarından MTV'nin alınması kaldırılmış ve sadece gemi, deniz ve içsu araçlarının boyları esas alınarak kayıt esnasında ruhsatname harcı alınmasına karar verilmiş ayrıca 2009 yılında Bakanlar Kurulu tarafından "Bazı Mallara Uygulanacak Katma Değer Vergisi ve Özel Tüketim Vergisi Oranlarının Belirlenmesine

Dair Karar’’ kabul edilmiştir (RG: 22.08.2009 Sayı: 27327). Adı geçen kararın birinci ve ikinci maddesinde, 30.11.2009 tarihine kadar (bu tarih dahil) 4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanununun II sayılı ekinde yer alan listedeki 18 gros tonlatoyu geçmeyen gezinti gemileri, yolcu ve gezinti gemileri ile yatlar, diğer eğlence ve spor tekneleri, kürekli kayıklar ve kanolara uygulanacak özel tüketim vergisi % 0 olarak (m.1), KDV ise % 1 olarak (m. 2) belirlenmiştir. Öte yandan 2009 yılında, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından ‘‘Türk Sahipli Olup, Yabancı Bayrakta Bulunan ve Özel Kullanıma Mahsus Gemi Deniz ve İç Su Araçlarının İthal Edilmesine İlişkin Tebliğ (Tebliğ No: 2009/3)’’ 22.08.2009 tarih ve 27327 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak aynı gün yürürlüğe konulmuştur. Adı geçen tebliğin birinci maddesinde, tebliğin amacının; ‘‘Türk vatandaşları veya Türk Ticaret Kanununa göre kurulan tüzel kişiler tarafından yurt dışında kurulan veya yurt dışında kurulu bulunmakla birlikte hisselerinin bir kısmı Türk vatandaşlarına ait olan bir şirket tarafından iktisap edilmek suretiyle yabancı bayrak çekilmiş olan gemi, deniz ve içsu araçlarının bağlama kütüğüne kayıt edilmesini sağlamak amacıyla ithalini sağlamak olduğu’’ ifade edilmiştir. Ancak hemen belirtmek gerekir ki, bahsi geçen tebliğ, 03.03.2017 tarih ve 29996 sayılı resmi gazetede yayımlanan Yurt Dışında Bulunan veya Yabancı Bayrak Çeken Teknelerin Türk Bayrağına Geçişine İlişkin Tebliğ (2017/3)’in m. 6 hükmü ile yürürlükten kaldırılmıştır. Bağlama Kütüğü’nün oluşturulmasına etki eden Türk denizciliğinin geliştirilmesi amacına ilişkin bilgi için bkz. İsmail Demir, ‘‘Yeni Bağlama Kütüğü Rejimi Üzerine Değerlendirmeler’’, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, 64 (1) 2015, s. 111 vd.; Kerim Atamer, ‘‘Bağlama Kütüğü: Yasama Amacı, Uygulama Alanı ve Özel Hukuk Kurallarına Etkisi’’, **BATİDER**, C.: XXV, S.: 4, s. 329 vd.