

**Yayın Geliş Tarihi: 04.07.2023**  
**Yayına Kabul Tarihi: 22.09.2023**

**Online Yayın Tarihi:26/12/2023**

**DOI: 10.54410/denlojad.1322607**  
**Araştırma Makalesi (Research Article)**

**Mersin Üniversitesi**  
**Denizcilik ve Lojistik**  
**Araştırmaları Dergisi**  
**Cilt:5 Sayı:2 Yıl:2023**  
**Sayfa: 80 - 98**

**E-ISSN: 2687-6604**

## **TÜRKİYE’NİN DENİZCİLİK FİLOSUNDA YABANCI BAYRAK TAŞIMA ORANININ DÜNYA ÖLÇEĞİNDE DEĞERLENDİRİLMESİ**

**İsmet BALIK<sup>1</sup>**

### **ÖZET**

*Bu çalışma ile Türkiye'nin deniz ticaret filosunda yabancı bayrak taşıyan gemi oranının belirlenmesi ve diğer ülkelerdeki oranlar ile karşılaştırılması amaçlanmıştır. Araştırmanın, Türkiye'nin deniz ticaret filosuna ilişkin 2003-2010 yılları arası verileri Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2011-2021 yılları arası verileri Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı istatistiklerinden alınmıştır. Ülkelerin 2022 yılı deniz ticaret filosu verileri ise Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı veri tabanından elde edilmiştir. Araştırma sonuçlarına göre, Türkiye'nin deniz ticaret filosunda (1000 GT ve üzeri) yabancı bayrak taşıma oranı 2003'ten 2021'e kadar düzenli şekilde artmıştır. Filoda yer alan gemilerin kolay bayrak ülkelerinin bayrağını taşımaya olan yönelimlerinin önlenmesi için 1999 yılında çıkarılan Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS) Kanunu ile uygulamaya giren ikinci sicilin beklenen faydayı göstermediği tespit edilmiştir. Türkiye'nin 2022 yılı deniz ticaret filosunda yabancı bayrak taşıyan gemilerin (taşıma kapasitesi) oranı, dünya ortalamasından ve dünyadaki en büyük denizcilik filosuna sahip ilk 35 ülkenin ortalamasından daha yüksektir. Yabancı bayrak taşıyan Türk sahipli gemilerin oranı, dünyanın en büyük ticari gemi taşıma kapasitesine sahip ilk beş ülkesinden Yunanistan ve Japonya ile benzerlik gösterirken, Çin, Singapur ve Hong Kong'dan daha yüksektir. Bu ülkelerin yanı sıra Avrupa ülkelerinden Monaco, İsviçre, Almanya ve İngiltere'nin, Arap yarımadası ülkelerinden Umman, BAE (Birleşik Arap Emirlikleri) ve Katar'ın Türkiye'ye göre daha fazla gemisi yabancı bayrak taşımaktadır.*

---

<sup>1</sup>Prof. Dr., Akdeniz Üniversitesi, Kemer Denizcilik Fakültesi, Antalya, Türkiye  
<https://orcid.org/0000-0003-2168-8572>, [ibalik@akdeniz.edu.tr](mailto:ibalik@akdeniz.edu.tr)

**Anahtar Kelimeler:** *Türk Deniz Ticaret Filosu, Gemi Sicili, Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS), Yabancı Bayrak, Kolay Bayrak*

**AN ASSESSMENT OF THE FOREIGN FLAG REGISTRY RATE IN  
TURKEY'S MARITIME FLEET ON A WORLD SCALE**

**ABSTRACT**

With this study, it is aimed to determine the rate of ships under foreign flag in Turkey's maritime merchant fleet and to compare it with the rates in other countries. The data of the research regarding Turkey's maritime fleet between 2003-2010 were taken from the Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications, and the data between 2011-2021 was taken from the statistics of the Ministry of Transport and Infrastructure. The 2022 maritime fleet data of the countries were obtained from the United Nations Conference on Trade and Development database. According to the results of the research, the rate of foreign flag registry in Turkey's merchant fleet (1000 GT and above) has increased steadily from 2003 to 2021. It has been determined that the second registry, which was introduced with the Turkish International Ship Registry (TUGS) Law enacted in 1999 in order to prevent the tendency of the ships in the fleet to carry the flags of easy flag countries, has not shown the expected benefit. The rate of foreign flagged ships (carrying capacity) in Turkey's commercial fleet in 2022 is higher than the world average and the average of the first 35 countries with the largest maritime fleet in the world. The rate of Turkish-owned vessels under foreign flag is similar to that of Greece and Japan, which are among the top five countries with the world's largest commercial vessel carrying capacity, but higher than that of China, Singapore and Hong Kong. In addition to these countries, Monaco, Switzerland, Germany and the United Kingdom among European countries, and Oman, UAE (United Arab Emirates) and Qatar among Arabian Peninsula countries have more vessels under foreign flags than Turkey.

**Keywords:** *Turkish Merchant Fleet, Ship Registry, Turkish International Ship Registry (TUGS), Foreign Flag, Flag of Convenience*

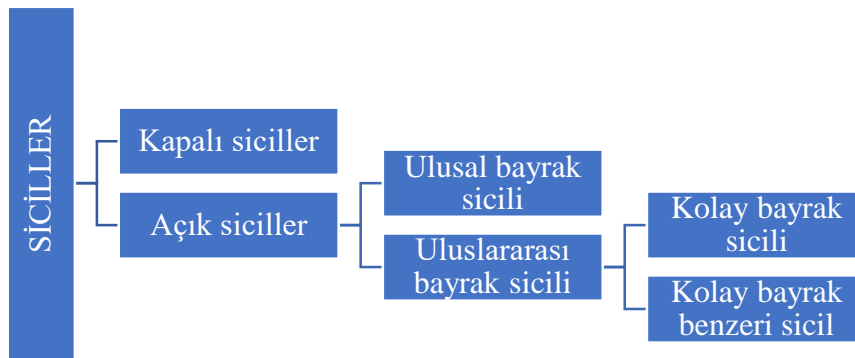
## **GİRİŞ**

Dünya ekonomisindeki büyümeden, denizyolu taşımacılığının da pay alması ve bu payın her geçen gün ekonomik büyümeye oranla daha da yükselmesi göstermektedir ki, denizyolu taşımacılığı gelecekte dünya ticareti açısından daha önemli bir hal alacaktır (Koçak, 2013: 22). Dünyada 2021 yılında ticareti yapılan toplam yükün %87'si denizyoluyla taşınmıştır (IMEAK DTO, 2021: 36). Bu taşımacılık sektöründen daha fazla kazanç elde etmek isteyen bazı ülkeler deniz taşımacılığı filolarını yeni yatırımlar

yaparak büyütme yoluna giderlerken, bazı küçük ülkeler ise sağlamış oldukları özellikle vergi avantajlarıyla başka ülke gemilerinin kendi sicillerine kaydolmalarını sağlamaktadırlar.

Uluslararası ticaret yapmak üzere sefere çıkacak gemilerin, bayrak ülkesince düzenlenmiş bir sicil belgesi (register certificate) buldurması zorunludur. Geminin seyri seferine ilişkin diğer sertifikaları bu temel belge olmaksızın düzenlenemez ve geminin seferine izin verilmez (Ceylan, 2022: 1). Çünkü sicil, bir geminin ulusal veya uluslararası sularda yol alabilmesi/yük taşıyabilmesi için gerekli olan resmî triptik/pasaport belgesi olarak tanımlanmaktadır. Sicil kaydının bulunduğu devletin bayrağını taşıyan gemi, dünyanın neresinde olursa olsun bayrağını dalgalandırdığı ülkenin bir kara parçası olarak kabul edilir (Şanlıer, 2018: 104). Geminin taşıdığı bayrak ulusal olabileceği gibi yabancı bir ülke bayrağı da olabilir. Geminin bayrağını çektiği ülke, kendi ülkesinin gemilere sağladığı hakların aynısını bayrağını çeken yabancı gemilere de sağlamak zorundadır. Yabancı gemilerde, bayrağını çektiği ülkenin denizde can, mal ve çevre emniyetine yönelik düzenlemeleri ile gemi adamlarının hizmet sözleşmeleri, sosyal güvenlik hakları ve çalışma şartlarına ve çeşitli vergilere ilişkin düzenlemeleri gibi o devlet hukuk düzeninin öngördüğü tüm yükümlülüklerine tabi olurlar. “Sicil, ulusal ve uluslararası deniz ticaretinin güven içinde faaliyet göstermesine hizmet ettiği gibi, devletin vergilendirme hakkını da yansıtmaktadır” (Kurt, 2014: 273).

Karataş ve Şimdi (2019: 73)'de “Ülkeler, kendi siciline bağlı gemi faaliyetlerini düzenleyen mevzuatı belirlemede özgür olduğundan, dünya ülkelerinde farklı gemi sicili uygulamalarıyla karşılaşmak mümkündür.” denilmektedir. Bu ifadeden de anlaşılacağı üzere dünyada farklı sicil uygulamaları bulunmaktadır. Bu sicil uygulamaları Toh ve Phang (1993: 32) tarafından Şekil 1'de görüldüğü gibi sınıflandırılmıştır.



Şekil 1. Dünyadaki gemi sicillerinin sınıflandırılması

Kapalı sicillerde, sadece o ülke vatandaşlarının gerçek ve tüzel kişiliklerinin sahip oldukları gemilerin kaydına izin verilmektedir (Ceylan, 2022: 1). Açık sicillere ise yabancı ülke vatandaşlarının sahip oldukları gemiler de kaydedilebilmektedir. Ancak bazı kısıtlamalar getirilebilmektedir. Örneğin; Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS) yabancı gerçek ve tüzel kişiliklere ait gemilerin kaydına açık olmasına rağmen bu gemiler kabotaj ayrıcalığından yararlanamamaktadırlar. Diğer taraftan açık sicillerde, kapalı sicillere göre önemli ölçüde vergi avantajları ve formalite kolaylıkları sağlanmaktadır (Karataş ve Şimdi, 2019). Uluslararası bayrak sicili Toh ve Phang (1993) tarafından “kolay bayrak” ve bu uygulamayı taklit eden ancak bazı farklılıkları bulunan “kolay bayrak benzeri uygulamalar” olarak ikiye ayrılmıştır. Yigen (2015: 529)’de de Kolay bayrak “Mülkiyeti ya da kontrolü yabancılara ait olan gemilerin kendilerine bahşedilen çeşitli mali veya idari ayrıcalıklardan yararlanabilmek amacıyla kaydoldukları açık sicil devleti bayrağıdır” şeklinde tanımlanmıştır. Uluslararası bayrak sicilinde olduğu gibi kolay bayrak sicilinde de geminin ait olduğu ülke farklı, bayrağını taşıdığı ülke farklıdır. Bu iki sicili birbirinden ayıran en önemli özellik kolay bayrak sicilinde tanınan ayrıcalıklardır. Kolay bayrak ülkelerinin bayrağını taşıyan gemilere tanıdığı ayrıcalıkları çok az yasal yükümlülük, vergi avantajları, düşük tescil ücretleri ve düşük ücretlerle yabancı uyruklu işçi çalıştırabilme şeklinde sıralamak mümkündür.

Kolay bayrak sicilleriyle rekabet edemeyen bazı ülkeler ulusal sicillerinin yanı sıra ikinci sicil oluşturma yoluna gitmişlerdir. Bu kolay bayrak benzeri siciller, bayrağını taşıyan gemilere kolay bayrak sicilinin sağladığı pek çok avantajı sunmaktadır. Şartları ülkeden ülkeye farklılık göstermekle birlikte bu sicilin uygulandığı ülkelerde ortak amaç yerli armatörlerin kolay bayrak ülkelerini tercih etmelerine engel olmaktır. Bu amaçla 1984-1998 yılları arasında 11 ülke ikinci sicillerini ilan etmiştir (Carlisle, 2009: 319). Türkiye’de de denizcilik vergi cennetleri olan kolay bayrak ülkeleri ile rekabet edebilmek için 1999 yılında Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu (TUGS) kabul edilmiştir. Çıkarılan bu kanununla, hem yerli armatörlerin kolay bayrak yöneliminin önüne geçilmesi hem de yabancı armatörlerin Türkiye’ye çekilmesi amaçlanmıştır (Karataş ve Şimdi, 2019: 77). Bu amaçla, Türkiye’de ikamet eden yerli ve yabancılar ile Türkiye’de kurulan şirketler tarafından TUGS’ye kayıtlı gemilerin ve yatların (ithal yatlar hariç) işletilmesinden ve devrinden elde edilen kazançlar gelir ve kurumlar vergisinden istisna tutulmuştur (İçel, 2017: 92). Ayrıca, TUGS’ye kayıtlı gemilerde ve yatlarda çalışan personele ödenen ücretler, Türk ve yabancı ayrımı yapılmaksızın, gelir vergisinden (damga vergisi hariç) istisna tutularak, armatörlerin gemi adamı giderlerinde önemli miktarda tasarruf yapmaları sağlanmıştır. Gemisini ya da yatını TUGS’ye tescil ettirenler sadece kayıt harcı ve yıllık tonaj ödemekle yükümlü kılınmıştır.

“Uluslararası Açık Sicil” niteliğindeki Türkiye'nin ikinci sicili olan TUGS'ye Milli Gemi Sicilinde kayıtlı bulunan gemiler, yatlar ve özel maksatlı özel yapılı gemiler, yurt içinde inşa edilen gemiler ve yatlar, yurt dışından ithal edilen 3.000 DWT'nin üzerindeki gemiler ve yurt dışından ithal edilecek 300 GT'nun üzerindeki yolcu gemileri ile özel maksatlı özel yapılı gemiler tescil edilebilmektedir. TUGS'ye tescil edilen gemilerde ve yatlarda donatanın yabancı veya Türk olmasına bakılmaksızın kaptanının Türk vatandaşı olması esastır. Donatanın Türk vatandaşı olması halinde ise, kaptandan başka diğer gemi ve yat personel sayısının en az %51'inin de Türk vatandaşı olması şartı bulunmaktadır (Kurt, 2014).

İçel (2017: 89)'de “Devlet, vergi ile deniz ticareti piyasasına yön verdiği gibi, yabancı gemilerin kendi bayrağı altında faaliyet göstermesine de imkân sağlayabilmektedir.” denilmektedir. Türkiye'nin hem filosunda bulunan gemilerin yabancı ülke sicillerine geçişlerini önlemek hem de yabancı gemilerin Türk bayrağı taşımalarını teşvik etmek amacıyla çıkarmış olduğu TUGS Kanununun amacına ulaşip ulaşmadığı konusu Çelikkaya (2012), İçel (2014), Kurt (2014), Yigen (2015), Karataş ve Şimdi (2019), Köseoğlu vd. (2019) tarafından yapılan çalışmalarda da ele alınmıştır. Gerek Türkiye'nin gerekse diğer ülkelerin sicillerine kayıtlı gemilerle ilgili almış oldukları yeni kararlar gemilerin taşıdığı bayrağı değiştirmesinde belirleyici olmaktadır. Dolayısıyla, her yıl önemli değişiklik gösterebilen gemi sicili kayıtlarına ilişkin verilerin bilinmesi ve değişimlerin izlenmesi Türkiye'nin bu konuda alacağı kararlar için oldukça önemlidir. Yapılan bu çalışma ile de Türk deniz ticaret filosunda yer alan ulusal ve yabancı sicillere kayıtlı (yabancı bayrak taşıyan) gemilerin dağılımlarında son yıllarda meydana gelen değişikliklerin belirlenmesi ve güncel durumun dünyanın diğer ülkeleriyle karşılaştırılması amaçlanmıştır.

## **1. MATERYAL VE YÖNTEM**

Araştırma materyalini 2003-2010 yılları arasına ilişkin Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı'nın (UDHB, 2014), 2011-2021 yıllarına ilişkin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın (UAB, 2020) kayıtlarından alınan Türkiye'nin deniz ticaret filosunda ulusal bayrak ve yabancı bayrak taşıyan gemiler ve taşıma kapasitesi verileri ile 2022 yılına ilişkin Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı veri tabanından alınan ülkelerin ulusal bayrak ve yabancı bayrak taşıyan gemi sayıları, gemilerin yük taşıma kapasiteleri ve oransal dağılımlarına ilişkin veriler (UNCTAD, 2023) oluşturmuştur. Türkiye'nin deniz ticaret filosunda ulusal sicile ve yabancı sicile kayıtlı gemilerin 2003-2022 yılları arasında yıllara göre dağılımları tespit edilerek, yabancı bayrak taşımaya olan yönelimin azaltılmasında 1999 yılında çıkarılan TUGS (Türkiye Uluslararası Gemisi Sicili) Kanununun etkisi belirlenmeye çalışılmıştır.

Ayrıca, taşıma kapasitesi (DWT) bakımından yabancı sicile kayıtlı gemilerin oranı bakımından Türkiye ortalaması ile dünya ve dünyada en büyük filoya sahip ilk 35 ülke ortalamaları karşılaştırılmıştır. Ayrıca, dünyada en fazla gemi tarafından bayrağı taşınan ülkeler ve Türkiye'nin bu ülkeler arasındaki yeri tespit edilerek yorumlanmaya çalışılmıştır.

## **2. BULGULAR VE TARTIŞMA**

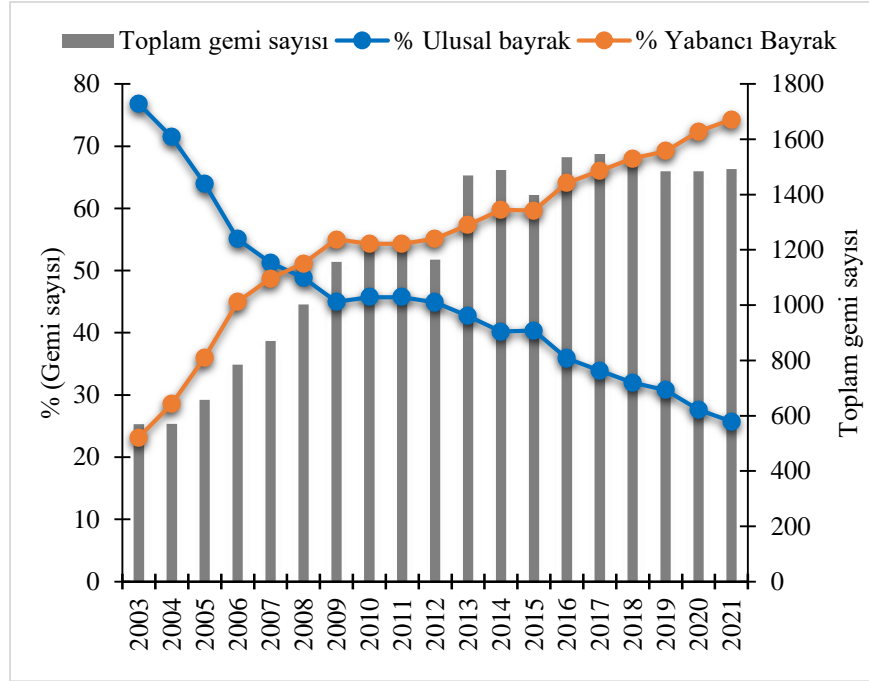
### **3.1 Türkiye'nin Ulusal ve Yabancı Bayrak Taşıyan Gemi Filosu**

Türkiye'nin deniz ticaret filosunda (1000 GT ve üzeri) 2003-2021 yılları arasında ulusal ve yabancı bayrak taşıyan gemi sayıları ve taşıma kapasiteleri Tablo 1'de verilmiştir. Yabancı bayrak taşıyan gemi sayısı 2003 yılında sadece 132 iken, 2010 yılında 665'e, 2015 yılında 834'e ve 2021 yılında 1108'e ulaşmıştır. Toplam taşıma kapasitesi ise 2003 yılında 8,913 milyon DWT iken, 2010 yılında 17,200 milyon DWT, 2015 yılında 27,506 milyon DWT ve 2021 yılında 34,36 milyon DWT olmuştur. Bu veriler, Türk deniz ticaret filosunun 2003 yılından 2021 yılına kadar hem gemi sayısı hem de taşıma kapasitesi bakımından düzenli olarak büyüdüğünü göstermektedir.

**Tablo 1.** Türkiye'nin 2003-2021 yılları arasında Ulusal Bayrakta (UB) ve Yabancı Bayrakta (YB) çalışan deniz taşımacılığı filosu (1000 GT ve üzeri) [2003-2010 yılları arası veriler (UDHB, 2014), 2011-2022 yılları arası veriler (UAB, 2020)]

Yıl	Dünyadaki sırası	Gemi sayısı				DWT*1000			
		UB	YB	Toplam	% YB	UB	YB	Toplam	% YB
2003	17	437	132	569	23,2	7338	1575	8913	17,7
2004	18	408	163	571	28,5	6556	2159	8715	24,8
2005	20	420	237	657	36,1	6427	2725	9152	29,8
2006	19	432	353	785	45,0	6844	3609	10453	34,5
2007	19	446	424	870	48,7	6464	4650	11114	41,8
2008	17	490	513	1003	51,1	6592	6591	13183	50,0
2009	16	520	636	1156	55,0	6736	8592	15328	56,1
2010	15	560	665	1225	54,3	7246	9954	17200	57,9
2011	15	547	672	1.219	55,1	7.797	11.863	19.66	60,3
2012	15	523	642	1.165	55,1	8.479	14.093	22.572	62,4
2013	13	627	842	1.469	57,3	9.488	20.838	30.326	68,7
2014	13	599	890	1.489	59,8	8.580	21.846	30.426	71,8
2015	13	564	834	1.398	59,7	8.297	19.209	27.506	69,8
2016	14	551	984	1.535	64,1	8.272	20.879	29.151	71,6
2017	15	525	1.022	1.547	66,1	7.800	21.465	29.265	73,3
2018	15	483	1.028	1.511	68,0	7.288	21.323	28.611	74,5
2019	15	457	1.027	1.484	69,2	6.831	21.758	28.589	76,1
2020	15	410	1.074	1.484	72,4	6.194	23.157	29.351	78,9
2021	15	384	1.108	1.492	74,3	5.432	28.929	34.361	84,2

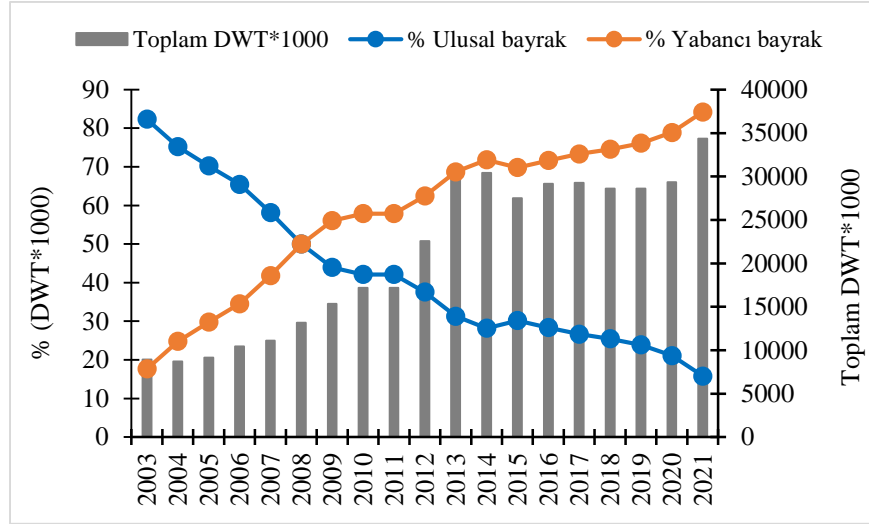
Türk sahipli gemi sayısı 2003 yılından 2013 yılına kadar düzenli olarak artmıştır. Ancak, o tarihten sonra Türk sahipli gemi sayısında fazla bir değişiklik olmamıştır. Türkiye'nin deniz ticaret filosunda bulunan gemilerin 2003 yılında %23,2'si yabancı bayrak taşımakta iken, bu oran 2010 yılında %54,3'e, 2015 yılında %59,7'ye, 2021 yılında %74,3'e ulaşmıştır. Artış hızının özellikle 2003-2006 yılları arasında oldukça yüksek olduğu görülmektedir (Şekil 2).



**Şekil 2.** 2003-2021 yılları arasında toplam gemi sayısı ile ulusal bayrak ve yabancı bayrak taşıyan Türk sahipli gemi sayılarının yıllara göre yüzde dağılımları

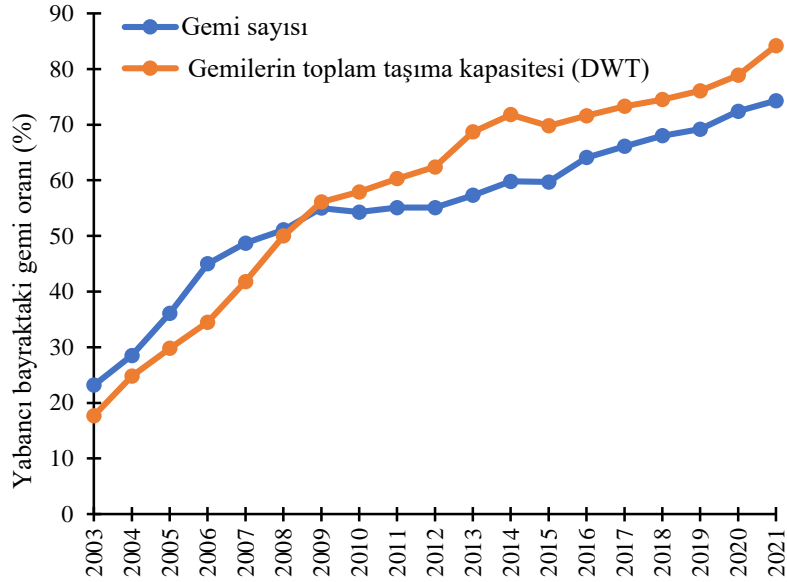
Türk sahipli gemilerin toplam taşıma kapasitesi de 2003 yılından 2013 yılına kadar düzenli olarak artarken, sonraki yıllarda 2021 yılına kadar çok fazla bir değişim göstermemiştir. Yabancı bayrak taşıma oranı ise, taşıma kapasitesi bakımından 2003 yılında %17,7 iken, 2010 yılında %57,9'a, 2015 yılında %69,8'e ve 2021 yılında %84,2'ye ulaşmıştır. Artış oranı özellikle 2003-2009 yılları arasında daha yüksek ve düzenli iken, 2010-2015 yılları arasında dalgalanmalar göstermiştir. Son yıllarda da tekrar düzenli bir artış söz konusudur (Şekil 3).





**Şekil 3.** 2003-2021 yılları arasında toplam taşıma kapasitesi ile ulusal bayrak ve yabancı bayrak taşıyan Türk sahipli gemi taşıma kapasitelerinin yıllara göre yüzde dağılımları

Şekil 4’de gösterilen yabancı bayrak taşıyan gemi sayısı ve taşıma kapasitesinin yıllara göre yüzde dağılımları karşılaştırıldığında, 2003-2008 yılları arasında ve 2009 yılı sonrasında ayrı değerlendirmek gerekir. Türk deniz ticaret filosunda 2003 yılında yer alan 569 geminin %23,2’sinin, 8,913 milyon DWT taşıma kapasitesinin %17,7’sinin yabancı bayrak taşıdığı tespit edilmiştir. Yabancı bayrak taşıma oranı hem gemi sayısı hem de taşıma kapasitesi bakımından 2003-2008 yılları arasında benzer oranlarda artarken, 2009 yılından itibaren taşıma kapasitesi bakımından artışın hızı yükselmiştir.



**Şekil 4.** 2003-2021 yılları arasında yabancı bayrak taşıyan Türk sahipli gemilerin sayısal olarak ve taşıma kapasitesi bakımından yıllara göre yüzde dağılımları

Gemi sahipleri, 20. yüzyılın ikinci yarısında önce ABD’de daha sonra da Avrupa ülkelerinde yükselen vergilerden, sıkılaştıran denetimlerden ve artan kalifiye personel ücretlerinden kaçışı kolay bayrak uygulamasına yönelerek çözmeye çalışmışlardır. Bunun sonucunda, denizcilikle hiç ilgisi bulunmayan bazı devletler, büyük tonajları üzerlerinde toplayarak, kısa sürede geleneksel bayraklardan daha büyük birer bayrak devleti haline gelmişlerdir. 1950’lerde dünya filosunun sadece yaklaşık % 6’sı kolay bayraklara kayıtlıken, bu oran 1990’larda % 50’yi geçmiştir (Ustaoğlu ve Yalçın, 2007). Türk sahipli gemilerin de 2010 yılında %57,9’unun yabancı ülke bayrağı taşıdığı bilinmektedir. Bu ülkeler arasında Liberya, Malta, Bahamalar, St. Vincent, Komoros, St. Kitts ve Nevis, Antigua ve Barbuda, Sierra Leone, Barbados ve Hollanda Antilleri gibi kolay bayrak ülkeleri ilk sıralarda yer almaktadır (Çelikkaya, 2012: 78). Daha sonraki yıllarda Köseoğlu vd. (2017: 193) tarafından yapılan bir çalışmada ise Türk sahipli gemilerin %38,7’sinin ulusal bayrak, %61,3’ünün yabancı bayrak taşıdığı bildirilmektedir. Bu çalışmaya göre, Türk sahipli gemilerin %32’si Malta bayrağı taşımaktadır. Bu ülke bayrağını Marshall Adaları (%13,8), Panama (%6,9), Rusya Federasyonu (%3), St Kitts ve Nevis (%1,9), Cook Adaları (%1,1), Liberya (%1,1), İtalya (%0,9), Singapur (%0,4) ve Portekiz (%0,2) izlemiştir. Bu ülkelerden Rusya Federasyonu, İtalya, Singapur ve Portekiz dışındaki ülkeler 2023 yılı kayıtlarına göre kolay bayrak ülkeleridir.

Türkiye'deki denizcilik şirketlerinin bayrak seçiminde etkili olan faktörlerin araştırıldığı Köseoğlu vd. (2017: 195)'nde vergi, personel gideri ve gemi inşa yerinin bayrak seçiminde eşit oranlarda etkili olan faktörler olduğu belirtilmektedir. Yigen (2015)'de de kolay bayrak tercihinde vergi avantajı, düşük maliyetli istihdam, tescilde kolaylık, asgari denetim yetersizliğinin etkili olduğu ifade edilmektedir.

Ticaret filoları zayıflayan birçok ülke kolay bayrak ülkelerine benzer avantajları içeren siciller uygulamaya koymuşlardır. Türkiye de 1999 yılında TUGS Kanunu çıkarmıştır (Karataş ve Şimdi, 2019: 72). Bu sicil uygulamasıyla tonaja dayalı götürü bir vergilendirmeye geçilmiştir. Böylelikle kolay bayrak ülkeleri ve tonaj vergisi rejimi uygulayan ülkeler ile rekabet etme imkânı doğmuştur. Şöyle ki, tonaj vergisi uygulamasına geçilmesi ile birlikte TUGS'ye tescil edilen gemi ve yatlar, işletilmelerinden ve devirlerinden elde edilen kazançlar ile kurumlar vergisi, damga vergisi, harç ve banka ve sigorta muameleleri vergisi gibi yükümlülüklerden muaf tutulmuşlardır. Ayrıca, bu sicile kayıtlı gemilerde çalışan personele ödenen ücretlerin de gelir vergisinden muaf tutulmaları hüküm altına alınmıştır (Çelikkaya, 2012: 78; Koçak, 2013: 23). TUGS ile vergi istisnaları ve muafiyetlerin yanı sıra yabancı gemi adamı çalıştırma imkânı da sağlanmıştır (Bayraklı, 2001). Fakat, TUGS'nin Türk sahipli gemilerin yabancı sicillere geçişlerinin engellenmesindeki etkisi konusunda farklı görüşler bildirilmektedir. Bunlardan Bayraklı (2001: 110), TUGS'nin uygulanmaya başlamasıyla birlikte 2000 yılı Temmuz ayından 8 Ekim 2001 tarihine kadar 350 Türk bayraklı geminin TUGS'ye geçtiğini ifade etmektedir. Araştırmamızda 2003 yılı öncesi yabancı bayrakta çalışan gemi sayıları ya da oranlarına ilişkin veri elde edilemediğinden, konu hakkında yorum yapılamamıştır. Çelikkaya (2012: 93)'da, TUGS'nin uygulamaya girmesiyle birlikte 1980'li yıllarda dünya sıralamasında tonaj olarak 35. sırada olan Türkiye'nin 2000'li yıllardan itibaren büyük gelişme kat ederek global kriz döneminde 16. sıraya kadar yükseldiği ifade edilmektedir. Aynı çalışmada, 1998 yılından sonra yabancı bayraktaki Türk sahipli gemi sayısının hızla arttığı ve 2010 yılında yabancı bayrak taşıyan gemi oranının %57,9'a ulaştığı da vurgulanmaktadır. Şanlıer (2018: 109)'e göre ise, Türk denizciliğini geliştirmek için çıkarılan TUGS ile vergiler, gemi adamı maaşları, kabotaj taşımacılığı yapabilme ve sigorta konularında önemli istisnalar tanınmış olmasına rağmen TUGS'ye kayıtlı gemi sayısında artış sağlanamamıştır. Koçak (2013: 25)'in yapmış olduğu çalışmada da Türk deniz ticaret filosunun 1980'li yıllarda dünyada 35. sırada iken, 2012 yılında 15. sıraya kadar yükseldiği, bunun da denizcilik sektöründe rekabet gücünü artıran TUGS ile sağlandığı belirtilmektedir. Yigen (2015: 545) ise, yabancı sicillere kayıtlı Türk sahipli gemi oranının TUGS uygulamaya girdikten sonra da sürekli arttığını bildirmektedir. Yabancı bayrakta çalışmaya olan ilginin azaltılması için bazı ülkeler çok daha uzun yıllar önce önlem alma

yoluna gitmişlerdir. Bu ülkelerden birisi de Yunanistan'dır. Yunanistan, 1950 yılından itibaren deniz taşımacılık şirketlerine vergisiz bir faaliyet alanı sağlayarak bugün dünyanın en büyük filosuna sahip ülke konumuna gelmiştir. Benzer şekilde İngiltere de kolay bayrak ülkeleri ile haksız bir rekabetin yaşandığı 1975-1999 döneminde filusunda yaşadığı ciddi kayıpları telafi edebilmek için tonaj vergisi rejimine geçmiştir. Bu sayede dünya deniz taşımacılığı sıralamasında hızla yükselmeye başlamıştır (Çelikkaya, 2012: 92). Yukarıda da bahsedildiği üzere daha önce yapılmış bazı çalışmalarda belirtilen görüşlerin aksine TUGS'nin Türk armatörlerin yabancı sicillere yönelimini engelleme de beklenen etkiyi gösteremediği anlaşılmaktadır.

### **3.2 Ülkelerin Ulusal ve Yabancı Bayrak Taşıyan Gemi Filoları**

Dünya deniz ticaret filosunun toplam taşıma kapasitesi yaklaşık 2,2 (2.180.058.000) milyar DWT'dur. Bu taşıma kapasitesinin yaklaşık 384 milyon DWT (%17,63)'u Yunanistan'a aittir. Yunanistan'ı yaklaşık 277 milyon DWT (%12,71) ile Çin, 237 milyon DWT (%10,85) ile Japonya, 136 milyon DWT (%6,25) ile Singapur ve 112 milyon DWT (%5,12) ile Hong Kong izlemektedir. Dünyadaki toplam deniz ticaret filosu içerisinde en büyük filoya sahip ilk 35 ülkenin toplam payı ise %95,47'dir. Geri kalan ülkeler sadece %5,43'lük bir paya sahiptirler. Türkiye'nin payı ise %1,40'dır (Tablo 2).

**Tablo 2.** Taşıma kapasitesi bakımından 2022 yılında dünyada ilk 35'e giren ülkelerin filolarında Ulusal Bayrak (UB) ve Yabancı Bayrak (YB) taşıyan ticari gemi (1000 GT ve üzeri) sayıları ve taşıma kapasiteleri (UNCTAD, 2023)

Sıra no	Ülke ya da bölge	Gemi sayısı			DWT*1000				Dünya'daki yüzdesi
		UB	YB	Toplam	UB	YB	Toplam	% YB	
1	Yunanistan	620	4.246	4.866	55.716	328.703	384.419	85,51	17,63
2	Çin	5.357	2.599	7.956	113.03	163.977	277.013	59,19	12,71
3	Japonya	933	3.070	4.003	35.971	200.656	236.627	84,80	10,85
4	Singapur	1.371	1.400	2.771	67.869	68.312	136.181	50,16	6,25
5	Hong Kong	861	948	1.809	72.061	39.474	111.535	35,39	5,12
6	Kore	804	867	1.671	14.768	77.501	92.269	83,99	4,23
7	Almanya	185	2.036	2.221	6.977	72.616	79.593	91,23	3,65
8	Bermuda	2	505	507	26	63.380	63.406	99,96	2,91
9	Norveç	982	1.002	1.984	18.980	40.945	59.925	68,33	2,75
10	Birleşik Krallık	363	1.014	1.377	9.377	49.223	58.600	84,00	2,69
11	ABD	774	1.001	1.775	10.193	44.123	54.316	81,23	2,49
12	Tayvan	150	856	1.006	6.591	48.327	54.918	88,00	2,52
13	Danimarka	414	430	844	20.484	20.153	40.637	49,59	1,86
14	Monako	0	393	393	0	38.012	38.012	100,0	1,74
15	İsviçre	17	480	497	912	29.976	30.888	97,05	1,42
<b>16</b>	<b>Türkiye</b>	<b>406</b>	<b>1.175</b>	<b>1.581</b>	<b>5.769</b>	<b>24.653</b>	<b>30.422</b>	<b>81,04</b>	<b>1,40</b>
17	Belçika	99	244	343	9.141	20.305	29.446	68,96	1,35
18	Endonezya	2.283	121	2.404	24.764	4.050	28.814	14,06	1,32
19	BAE	124	954	1.078	632	26.598	27.230	97,68	1,25
20	Hindistan	874	197	1.071	16.166	9.303	25.469	36,53	1,17
21	Rusya Federasyonu	1.516	309	1.825	9.251	15.044	24.295	61,92	1,11
22	İran	244	10	254	18.609	831	19.440	4,27	0,89
23	Hollanda	665	524	1.189	5.392	12.519	17.911	69,90	0,82
24	S. Arabistan	160	108	268	13.619	3.738	17.357	21,54	0,80
25	Fransa	173	252	425	4.357	10.978	15.335	71,59	0,70
26	İtalya	453	177	630	9.041	6.238	15.279	40,83	0,70
27	Vietnam	959	167	1.126	11.358	3.562	14.920	23,87	0,68
28	Brezilya	295	84	379	4.673	9.078	13.751	66,02	0,63
29	Kıbrıs	124	227	351	4.435	9.272	13.707	67,64	0,63
30	Kanada	207	174	381	4.491	7.343	11.834	62,05	0,54
31	Umman	4	64	68	6	9.326	9.332	99,94	0,43
32	Malezya	453	163	616	6.598	2.344	8.942	26,21	0,41
33	Nijerya	203	73	276	3.522	3.977	7.499	53,03	0,34
34	Katar	53	74	127	734	6.475	7.209	89,82	0,33
35	Kuveyt	44	7	51	4.805	447	5.252	8,51	0,24
İlk 35 ülke		22.172	25.951	48.123	590.32	1.471.45	2.061.78	71,37	94,57
Diğer ülkeler		3.173	2.558	6.714	33.596	56.786	117.177	48,46	5,43
Dünya toplamı		25.345	28.509	55.037	621.81	1.528.24	2.180.05	70,10	100

En yüksek oranda gemisi yabancı bayrak taşıyan ilk 5 ülke incelendiğinde, gemilerinin tamamı yabancı bayrak taşıyan Monaco'nun ilk sırada yer aldığı anlaşılmaktadır. Monaco'yu sırasıyla Bermuda Adaları (%99,6), Umman (%99,94), BAE (Birleşik Arap Emirlikleri) (%97,68) ve İsviçre (%97,05) izlemiştir. En düşük oranda gemisi yabancı bayrak taşıyan ilk 5 ülke ise İran (%4,27), Kuveyt (%8,51), Endonezya (%14,06), Suudi Arabistan (%21,54) ve Vietnam (%23,87) şeklinde sıralanmaktadır.

Yabancı bayrak taşıyan gemilerin 2022 yılı dünya ortalaması %70,1 iken, en büyük filoya sahip ilk 35 ülkenin ortalaması %71,3'dür. Türk sahipli gemilerin ise %81,04'ü yabancı bayrak taşımaktadır. Bu oran dünya ortalaması ve ilk 35'de yer alan ülkelerin ortalamasından daha yüksektir. Türk denizcilik filosu için tespit edilen yabancı bayrak taşıma oranı, en büyük filoya sahip dünyanın ilk beş ülkesinden Yunanistan (%85,1) ve Japonya (%84,8) için tespit edilen oranlar ile benzerlik gösterirken, Çin (%59,19), Singapur (50,16) ve Hong Kong (%35,9) için tespit edilen oranlardan daha yüksektir. Yunanistan'ın yanı sıra Avrupa kıtası ülkelerinden Monaco, İsviçre, Almanya ve İngiltere'nin, Arap yarımadası ülkelerinden Umman, BAE (Birleşik Arap Emirlikleri) ve Katar'ın Türkiye'ye göre daha yüksek oranda gemisi yabancı bayrakta çalışmaktadır. Dünya ülkeleri arasında en fazla oranda gemisi yabancı bayrak taşıyan ülke sıralamasında Türkiye 14. sırada yer almaktadır. Türkiye'den daha küçük filoya sahip hiçbir Avrupa ülkesinin filusunda yabancı bayraktaki gemi oranı Türkiye kadar yüksek değildir. Arap Yarımadası ülkelerinden ise sadece Katar, Umman ve BAE'nin filosu Türkiye'den daha küçük, filosundaki yabancı bayrak taşıma oranı Türkiye'den daha yüksektir. Bu sonuçlar, Avrupa ülkeleri ile karşılaştırıldığında Türk armatörler arasında yabancı bayrak taşıma eğiliminin Avrupa'nın diğer ülkelerine göre daha yüksek olduğunu göstermektedir. Bunda birçok faktörün etkisi olabilir. Etkili olan faktörlerin ve etki düzeylerinin belirlenmesi ancak ayrıntılı bir çalışmayla mümkün olabilir.

### **3.3 Bayrağını Taşıyan Gemi Filosunun Büyüklüğüne Göre Ülkelerin Sıralaması**

Dünya'da 8.025 gemi (350.401.000 DWT) Panama bayrağı taşımaktadır. Taşıma kapasitesi bakımından Panama'yı sırasıyla Liberya, Marshall Adaları, Hong Kong ve Singapur izlemektedir (Tablo 3). Bu beş ülkenin bayrağını taşıyan gemilerin taşıma kapasitesi, dünyadaki toplam taşıma kapasitesinin yaklaşık %60'ını oluşturmaktadır. En fazla bayrağı taşınan ilk 35 ülkenin Dünyadaki payı ise %94,2'dir. Diğer ülkeler sadece %5,8'lik bir paya sahiptir.

**Tablo 3.** 2022 yılı verilerine göre toplam taşıma kapasitesi bakımından dünyada ilk 35'de yer alan ülkelerin bayrağını taşıyan ticari gemilerin (100 GT ve üzeri) sayıları ve taşıma kapasiteleri (UNCTAD, 2023)

Sıra no	Bayrak devleti	Gemi sayısı	Gemi sayısı (%)	DWT* 1000	DW T (%)	Kümülatif DWT (%)	Gemi boyutu (DTW)
1	Panama	8.025	7,8	350.401	15,9	15,9	43.664
2	Liberya	4.311	4,2	335.114	15,2	31,1	77.735
3	Marshall Adaları	4.042	3,9	289.781	13,2	44,3	71.693
4	Hong Kong	2.661	2,6	207.816	9,5	53,8	78.097
5	Singapur	3.227	3,1	131.369	6	59,8	40.709
6	Çin	7.309	7,1	114.952	5,2	65	15.727
7	Malta	2.047	2	114.910	5,2	70,2	56.136
8	Bahama	1.307	1,3	72.998	3,3	73,5	55.851
9	Yunanistan	1.234	1,2	61.817	2,8	76,3	50.095
10	Japonya	5.590	5,4	40.263	1,8	78,1	7.203
11	Kıbrıs	1.030	1	33.461	1,5	79,6	32.487
12	Endonezya	11.015	10,7	29.332	1,3	80,9	2.663
13	Danimarka	612	0,6	26.061	1,2	82,1	42.583
14	Madeira Adaları	672	0,7	25.863	1,2	83,3	38.486
15	Norveç	695	0,7	21.300	1	84,3	30.648
16	Man Adaları	291	0,3	20.661	0,9	85,2	71.002
17	İran	942	0,9	20.195	0,9	86,1	21.439
18	Hindistan	1.810	1,8	16.934	0,8	86,9	9.356
19	Kore	2.063	2	15.635	0,7	87,6	7.579
20	Suudi Arabistan	413	0,4	13.887	0,6	88,2	33.625
21	ABD	3.636	3,5	12.526	0,6	88,8	3.445
22	Vietnam	1.975	1,9	12.331	0,6	89,4	6.244
23	İngiltere	881	0,9	11.292	0,5	89,9	12.817
24	Rusya Federasyonu	2.917	2,8	11.039	0,5	90,4	3.784
25	İtalya	1.266	1,2	9.969	0,5	90,9	7.875
26	Belçika	199	0,2	9.791	0,4	91,3	49.200
27	Malezya	1.790	1,7	9.269	0,4	91,7	5.178
28	Bermuda Adaları	135	0,1	7.888	0,4	92,1	58.430
29	Almanya	591	0,6	7.096	0,3	92,4	12.007
30	Tayvan	450	0,4	6.755	0,3	92,7	15.011
31	Hollanda	1.175	1,1	6.661	0,3	93	5.669
<b>32</b>	<b>Türkiye</b>	<b>1.237</b>	<b>1,2</b>	<b>6.257</b>	<b>0,3</b>	<b>93,3</b>	<b>5.059</b>
33	Antigua ve Barbuda	638	0,6	6.219	0,3	93,6	5.747
34	Filipinler	1.853	1,8	6.201	0,3	93,9	3.346
35	Cayman Adaları	139	0,1	6.070	0,3	94,2	43.671
İlk 35 ülke		78.178	76	2.072.117	94,2	94,2	37.001
Dünya toplamı		102.899	100	2.199.107	100	100	21.372

Bu değerler göstermektedir ki, Buckley (2008)'de de belirtildiği gibi armatörler, ağır yaptırımları olan ve sıkı denetimler içeren sicillerden kaçarak, emniyet tedbirleri daha düşük ve daha az çevre politikalarının uygulandığı ülke bayraklarını tercih etmektedirler. Türk bayrağı taşıyan (100 GT ve üzeri) toplam 1.237 gemi bulunmaktadır. Bu gemilerin toplam taşıma kapasitesi yaklaşık 6,3 milyon DWT (6.257.000 DWT)'dur. Türkiye'nin sahip olduğu bu filonun, dünyadaki toplam filo içerisindeki payı gemi sayısı bakımından %1,2, taşıma kapasitesi bakımından %0,3'dür. Türkiye, Türk bayrağı taşıyan bu kapasitesiyle dünyada 32. sırada yer almaktadır.

Uluslararası Nakliye Çalışanları Federasyonu (International Transport Workers' Federation) (ITF, 2023)'na göre dünyada toplam 42 kolay bayrak ülkesi bulunmaktadır (Tablo 4). Bu ülkelerin sicilleri küresel piyasalar açısından sorunsuz, küresel kapitalistler için bir düş kadar olağanüstü iken ulusal güvenlik, gümrük yetkilileri ve kamu yararı grupları için bir kâbus şeklinde tanımlanmaktadır (Fossen, 2016: 8; Karataş ve Şimdi, 2019: 74). Kolay bayrak ülkelerinin çoğu gemi faaliyetlerini vergilendirmemekte, sadece tescil işlemlerinden gelir elde etmeyi yeterli bulmaktadır. Çünkü, küçük ada ülkesi olan kolay bayrak ülkeleri için alınan gemi sicil kayıt ücretleri önemli meblağlardır (Karataş ve Şimdi, 2019: 75). Türk bayrağı taşıyan ticari gemilerin 2022 yılı taşıma kapasitesi (6,3 milyon DWT) ile aynı yıla ait dünyada ilk üç sırada yer alan kolay bayrak ülkelerinden Panama (350,4 milyon DWT), Liberya (335,1 milyon DWT) ve Marshall Adaları (289,8 milyon DWT) bayrağı taşıyan ülkelerin taşıma kapasiteleri karşılaştırıldığı aradaki farkın oldukça yüksek olduğu anlaşılmaktadır. Bu üç ülkenin ortalama taşıma kapasitesi Türkiye'nin yaklaşık 155 misli büyüklüktedir.

**Tablo 4.** Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonunun (ITF) yayınladığı Kolay Bayrak ülkesi listesi (ITF, 2023)

1. Antigua ve	12. Curacao	23. Liberya	34. Sao Tome ve
2. Bahamalar	13. Güney Kıbrıs	24. Malta	35. Sierra Leone
3. Barbados	14. Ekvator Ginesi	25. Madeira	36. St Kitts ve Nevis
4. Belize	15. Faroe Adaları	26. Marshall	37. St Vincent
5. Bermuda (UK)	16. Fransa	27. Mauridius	38. Sri Lanka
6. Bolivya	17. Alman	28. Moldova	39. Tanzanya
7. Kamboçya	18. Gürcistan	29. Moğolistan	40. Togo
8. Kamerun	19. Gibraltar (UK)	30. Myanmar	41. Tonga
9. Cayman	20. Honduras	31. Kuzey Kore	42. Vanuatu
10. Komor	21. Jamaika	32. Palau	
11. Cook Adaları	22. Lübnan	33. Panama	

Kolay bayrak ülkeleri vatandaşlarına ait deniz ticaret filolarının kapasitesi oldukça düşüktür. Bu ülkelerin bayrağını taşıyan gemiler birçok



yükümlülükten kurtulduğu ve düşük ücretlerle her milletten personel çalıştırabildikleri için yabancı armatörlere oldukça cazip gelmektedir. Her ne kadar Köseoğlu vd. (2017: 194)'nde Türk sahipli gemilerde çalışan personelin %87,1'inin Türk, %3,4'ünün Hintli, %2,8'inin Filipinli ve %6,7'sinin diğer milliyetlerden olduğu ifade edilmekte ise de son yıllarda yabancı personel oranında artışın olduğu tahmin edilmektedir. Armatörleri kolay bayrakta çalışmaya sevk eden bir başka faktörde kredi teminiyle ilgilidir. Bilindiği üzere denizcilik sektöründe harcamalar döviz ile yapılmakta ve yatırımların büyük bölümü kredilerle gerçekleştirilmektedir. Türk bankaları tarafından yabancı para cinsinden verilen kredilerle ilgili yaşanan sorunlardan dolayı şirketler kredi temini için yabancı finansörlere yönelmektedir. Finansörler, şirketlere kredi verirken gemide hangi bayrak varsa o ülkenin risk primine bakarak kredi vermektedirler (Akbaş, 2018). Ülkemizin bu konuda maalesef iyi bir durumda olduğu söylenemez. Bu da TUGS'nden kaçışı etkileyen faktörlerden biri olarak değerlendirilebilir.

#### **4. SONUÇ VE ÖNERİLER**

- Türkiye'nin deniz ticaret filosunda (1000 GT ve üzeri) yabancı bayrak taşıyan gemilerin oranı 2000'li yılların başından 2022 yılına kadar sürekli artmıştır.
- Dünyadaki toplam deniz ticaret filosu içerisinde Türkiye'nin payı %1,40'dır. En büyük filoya sahip ilk 35 ülkenin toplam payı ise %95,47'dir.
- Türkiye'nin deniz ticaret filosunda yabancı bayrak taşıyan gemilerin (taşıma kapasitesi) oranı, dünya ortalamasından ve dünyadaki en büyük denizcilik filosa sahip ilk 35 ülkenin ortalamasından daha yüksek bulunmuştur.
- Türkiye, 2022 yılı verilerine göre sahip olduğu deniz ticaret filosunun taşıma kapasitesi bakımından dünyada 16. sırada yer alırken, en fazla bayrağı taşınan ülkeler sıralamasında 32. sırada yer almaktadır.
- Dünya'nın hemen hemen her ülkesi gibi Türkiye de deniz yolu taşımacılığında daha fazla gelir elde etmelidir. Bunu da öncelikle ülke vatandaşlarının sahip olduğu gemilerin yapmış olduğu taşımacılık faaliyetlerinden alacağı vergiler, sicil kayıt harçları ya da tonaj vergileriyle gerçekleştirebilir. Ancak, Filosunda bulunan gemilerin çok önemli bir kısmının yabancı bayrak taşıması nedeniyle deniz yolu taşımacılığında elde ettiği gelir oldukça düşüktür.
- Türk armatörlerin yabancı sicillere yönelimlerini engellemek amacıyla 1999 yılında uygulamaya sokulan TUGS'nin beklenen faydayı sağlamadığı belirlenmiştir.

- Kolay bayrak ülkelerinin sadece filolarını büyüterek daha fazla kazanç elde etme amaçlı teşvik uygulamaları engellenmediği ya da TUGS'ni daha cazip kılacak ilave tedbirler alınmadığı sürece yabancı bayrak taşıyan Türk sahipli gemilerin oranında ciddi bir azalma beklenmemelidir.
- Kolay bayrak uygulamaları, kolay bayrak ülkeleri ve armatörler için daha fazla gelir sağlama fırsatı yaratırken, birçok ülke için önemli gelir kayıplarına neden olmaktadır. Dolayısıyla, kolay bayrak uygulamasının denetim altına alınması ve belli bir standardının oluşturulması gerekmektedir.

### KAYNAKÇA

- Akbaş, A. (2018). Türk armatörler mecburen yabancı bayrak çekiyorlar. Gemi Adamları. <https://gemiadamlari.org/turk-armatorler-mecburen-yabanci-bayrak-cekiyorlar/> (Erişim tarihi: 17.06.2023).
- Bayraklı, H. (2001). Türk Uluslararası Gemi Siciline Kayıtlı gemiler ve bunların işletilmesi veya devrinden doğan kazançlarda vergi istisnası. *Afyon Kocatepe Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, 3(2); 105-111.
- Buckley, J. (2008). *The Business of Shipping*. Maryland: Cornell Maritime Press, Maryland.
- Carlisle, R. (2009). Second Registers: Maritime Nations Respond to Flags of Convenience, 1984-1998. *Northern Mariner*, 19(3), 319-340.
- Ceylan, S. (2022). Türkiye'de Gemi Sicili Uygulamaları ve Çıplak Gemi Kira Sözleşmesinin Sicile Etkileri. Çanakkale: Paradigma Akademi.
- Çelikkaya, (2012). Türkiye'de deniz taşımacılığına sağlanan vergi teşvikleri üzerine bir inceleme. *Maliye Dergisi*, 162, 73-102.
- Fossen, A. (2016). Flags of convenience and global capitalism. *International Critical Thought*, 6(3), 359-377.
- IMEAK DTO (2021). Denizcilik Sektör Raporu. İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, İstanbul 2021. [https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sectorraporu/ DenizcilikSektorRaporu2021.pdf](https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sectorraporu/DenizcilikSektorRaporu2021.pdf) (Erişim tarihi: 28.08.2023).
- ITF (2023). International Transport Workers' Federation. <https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience> (Erişim tarihi: 5.06.2023).
- İçel, S. (2017). Türk uluslararası gemi siciline kayıtlı gemilerin ve yatların işletilmesinden ve devrinden elde edilecek kazançlara ilişkin istisna uygulamasında son durum. *Vergi Raporu*, 218, 88-94.

- Karataş, A. ve Şimdi, H. (2019). Has The Turkish International Ship Registry Law Reached Its Goal? *Alphanumeric Journal Volume 7(3)*, 71-86.
- Koçak, M.S. (2013). Denizyolu taşımacılığı kazançlarının vergilendirilmesi. *Vergi Raporu*, 166, 22-25.
- Köseoğlu, B., Töz, A.C. ve Şakar, C. (2017). Flag Choice Behavior in the Turkish Merchant Fleet: A Model Proposal with Artificial Neural Network Approach. *Journal of ETA Maritime Science*, 5(2), 186-200.
- Kurt, H. (2014). Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu'nun Değerlendirilmesi. *Ankara Barosu Dergisi*, 2, 269-290.
- Şanlıer, Ş. (2018). Türk deniz ticaret filosunun sicil durumu ve Türk gemi sicilleri üzerine yapılan düzenlemelerin değerlendirilmesi. III. Uluslararası Dmitri Yavoronitski Kongresi, 26-28 Ekim 2018, İstanbul: Full Text Book, p. 104-110.
- Toh, R. S., ve Phang, S.Y. (1993). Quasi-flag of convenience shipping: the wave of the future. *Transportation Journal*, 31-39.
- UAB (2020). 2020 Deniz Ticareti İstatistikleri. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü, Ankara.
- UDHB (2014). Deniz Ticareti 2013 İstatistikleri. Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma Ve Teşvik İstatistikleri. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı.
- UNCTAD (2023). Review of Maritime Transport 2022. [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf), (Erişim tarihi: 1.06.2023).
- Ustaoğlu, B. S. ve Yalçın, C. (2007). Bayrak Devleti ve Liman Devleti: Türkiye'nin Bayrak ve Liman Devleti Performansı Son Yıllardaki Başarısının Nedenleri ve Bundan Sonra Yapılması Gerekenler. *Lojiport.com*. (Erişim tarihi: 15.06.2023).
- Yigen, S. (2015). Türk uluslararası gemi siciline kayıtlı gemilere tanınan ayrıcalıklar. *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*, 6(22), 527-547.