

BAĞLAMA KÜTÜĞÜNE KAYITLI GEMİLERİN MÜLKİYETİNİN ÖZEL HUKUK
HÜKÜMLERİNE GÖRE KAZANILMASINA İLİŞKİN ESASLAR

PRINCIPLES ON ACQUISITION OF OWNERSHIP OF SHIPS REGISTERED TO THE
HOME PORT LOG ACCORDING TO PRIVATE LAW PROVISIONS

Yrd. Doç. Dr./Asst. Prof. Aslıhan Sevinç Kuyucu*

Öz

Gemilerin kayıt altına alınması, ekonomik bakımdan önem taşıyan ve üçüncü kişileri ilgilendiren hukuki ilişkilerin aleni hale getirilmesi ihtiyacını karşılamaktadır¹. Gemi sicilleri gemilerin bayrak çekme hakkını ve dolayısıyla devletin tabiiyetinde olan gemileri belirlemekte; geminin adı, bağlama limanı, tonajı gibi diğer gemilerden ayırt edilmesini sağlayan unsurların bilinmesini ve gemiler üzerinde ipotek, intifa gibi ayni hakların kazanılmasını sağlamaktadır². Türk Hukukunda gemilerin kayıt edildiği siciller Türk Milli Gemi Sicili (“MGS”), Türk Uluslararası Gemi Sicili (“TUGS”) ile yapı halindeki gemilere özgü Yapı Sicilidir³. Herhangi bir sicile tescil edilmemiş gemilerin kayıt altına alınması temel amacıyla 2009 yılında Bağlama Kütüğü ihdas edilmiştir⁴. Bağlama Kütüğüne ilişkin

*İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı, İstanbul, Türkiye, asevinck@istanbul.edu.tr

** Makale Gönderim Tarihi: 22.08.2017; Makale Kabul Tarihi: 27.12.2017.

¹ Gemi sicilleri büyük ekonomik değere sahip olan gemilerin maddi ve hukuki durumlarının bilinmesini ve aleni hale getirilmesini sağlamaktadır. YAZICIOĞLU, s. 3; ŞEKER ÖĞÜZ, s. 850. İngiliz Hukukunda da aynı durum geçerlidir. GASKELL/ DEBATTISTA/ SWATTON, s. 27.

² YAZICIOĞLU, s. 3 vd.

³ KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 53.

⁴ Bağlama Kütüğüne ilişkin ilk yasal düzenleme, kütüğü ihdas eden 6.5.2009 tarihli ve 5897 sayılı “Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun”dur (16.05.2009 tarihli, 27230 sayılı R.G.). Anılan Kanun 1. maddesinde 10.8.1993 tarihli ve 491 sayılı “Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname”ye Ek 12. maddenin eklenmesini öngörmüştür. 10.8.1993 tarihli ve 491 sayılı “Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname”ye (19.08.1993 tarihli, 21673 sayılı R.G.) Ek 12. madde ise “Bağlama Kütüğü” başlığını taşımaktadır. Ek 12. maddede, Bağlama Kütüğünün kurulması, tutulması, kütüğe kayıt edilecek gemiler, kayıt usulü, kütüğe kayıt edilen gemiler üzerindeki mülkiyet hakkının devri, Türk bayrağı çekme hakkı ve kabotaj hakkı ile ruhsatnameye ilişkin esaslar düzenlenmiştir. Ek 12. maddenin son fıkrasında Bağlama Kütüğüne ilişkin usul ve esasların Maliye Bakanlığının uygun görüşünü almak kaydıyla Denizcilik Müsteşarlığına çıkarılacak yönetmelikle belirlenmesi öngörülmüş; bu yetkiye dayalı olarak Denizcilik Müsteşarlığı tarafından 14.9.2009 tarihli “Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği” (14.09.2009 tarihli, 27349 sayılı R.G.) 30.6.2009 tarihi itibarıyla yürürlüğe konulmuştur. Anılan Yönetmelik Ek 12. maddede belirtilen hususlara ilişkin ayrıntılı düzenleme getirmiştir. 24.04.2010 tarihli “Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik” (24.04.2010 tarihli, 27561 sayılı R.G.) ile

mevzuatta yer alan özensiz düzenlemeler sebebiyle, Kütüğe kayıt edilen gemiler üzerindeki aynı hakların durumunun ve özellikle mülkiyet hakkına ilişkin hükümlerin aydınlatılması gerekmektedir.

Abstract

Registration of the ships serves the need for making public the legal relationships that are economically important and that involve third parties. Ship registries determine the flag rights of the ships and hence the ships that would belong to the nation; provide the publicity of the properties of a ship that distinguish one from the others such as, their name, port of registry, tonnage and the entitlement of absolute rights on a ship such as the rights in rem, like right of property or mortgage. According to the Turkish Law the registries used to record the ships are Turkish National Ship Registry, Turkish International Ship Registry and for the ships under construction, Construction Registry. A special registry has been designated by the lawmaker in 2009 in order to record the ships that have not been registered to any other registry. Given the rough regulations in the legislation related to the aforementioned registry, there is a necessity of clarifying the issues about the status of rights in rem on ships recorded to this registry and especially the articles related to the right of property.

Anahtar Sözcükler: *Bağlama kütüğü, Gemi, Kayıt, Mülkiyetin kazanılması, Gemi mülkiyeti.*

Keywords: *Home port log, Ship, Register, Acquisition of ownership, Ownership on ships.*

I. Genel Olarak Bağlama Kütüğü

A. Bağlama Kütüğünün Hukuki Niteliği

1. Bağlama Kütüğünün Hukuki Niteliğinin Tespitinin Önemi

Bağlama Kütüğünün hukuki niteliğinin tespit edilmesi, kütüğe kayıt edilecek gemilerin statüsünün belirlenmesi bakımından önemlidir. Kütüğün sicil niteliğine sahip olduğunun kabul edilmesi halinde kütüğe kayıt edilen gemiler sicile kayıtlı gemi statüsünde olacağından

2009 tarihli Bağlama Kütüğü Yönetmeliği'nde esaslı değişiklikler yapılmıştır . Ek 12. maddesinde Bağlama Kütüğünü düzenleyen 491 sayılı KHK, 26.9.2011 tarihli ve 655 sayılı “Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname”nin (01.11.2011 tarihli, 28102 sayılı 1. Mükerrer R.G.) 44. maddesi ile yürürlükten kaldırılmış ve KHK'nın 43 maddesinde “Bağlama Kütüğü” başlığı ile düzenleme yapılmıştır. KHK m. 43 f.2'de belirtildiği üzere Bağlama Kütüğüne kayda ilişkin usul ve esaslar ile yapılacak iş ve işlemlerin yürütülmesini belirlemek üzere “Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği” (25.09.2014 tarihli, 29130 sayılı R.G.) yürürlüğe konulmuştur. Yönetmelik'in 37. maddesi ile 2009 tarihli Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği de yürürlükten kaldırılmıştır. Diğer bir ifade ile Bağlama Kütüğüne ilişkin yürürlükteki mevzuat 655 sayılı KHK m. 43 ile Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği'dir.

TTK'nın sicile kayıtlı gemiler hakkındaki hükümlerine tabi olacakken; kütüğün sicil niteliğine sahip olmadığının kabul edilmesi durumunda, Bağlama Kütüğüne ilişkin mevzuatta ayrı düzenleme bulunmadıkça, bu gemiler sicile kayıtlı olmayan gemilere ilişkin hükümlere tabi olacaktır.

2. Sicil Kavramı

Ticari hayat ve ekonomik yönden yüksek değerde olan nesnelere ilişkin hukuki ilişkiler bakımından güvenli bir ortam oluşturmak ve aleniyeti sağlamak zorunluluğu sonucunda çeşitli kanunlarda “sicil” veya “kütük” olarak adlandırılan kayıt defterleri düzenlenmiştir. Anılan kayıt defterleri bir hakkı veya hukuki durumu kurucu, açıklayıcı veya ispat edici fonksiyona sahip olmakta veya bu fonksiyonların birden fazlasını icra edebilmektedir⁵. Taşınır veya taşınmaz malların kayıt edildiği defterlerin sicil niteliğinde olup olmadığı, düzenlenme amacına göre tespit edilmelidir. Diğer bir ifade ile, bir kayıt defterinin hukuki olarak sicil niteliğini taşıyıp taşımadığı kanun koyucunun amacına bakılarak değerlendirilmelidir.

3. Bağlama Kütüğünün Sicil Niteliğine Sahip Olup Olmadığının Değerlendirilmesi

Bağlama Kütüğüne ilişkin düzenleme yapılmasının gerekçeleri herhangi bir sicile tescil edilmemiş gemilerin ve diğer su araçlarının kayıt altına alınmasının sağlanması, denizciliğin geliştirilmesi, gemi ve diğer su araçları üzerindeki vergi yükü hafifletilerek diğer taşıma araçlarına göre adaletsiz olan vergi dağılımının düzenlenmesi ve denizciliğe özendirilmesi olarak özetlenebilir⁶. Dikkat edilirse, kütüğün düzenlenme amaçları arasında herhangi bir sicilde tescil edilmemiş olan gemiler için bir sicil ihdas edilmesi, anılan gemiler için kurulan kütüğün sicil fonksiyonlarını icra etmesi gibi hususlar yer almamaktadır.

⁵ YAZICIOĞLU, s. 1. Kayıt defterlerine örnek olarak taşınmazların kayıt edildiği tapu sicili, tacirlere ilişkin işlemlerin kayıt edildiği ticaret sicili gösterilebilir. ÜLGEN/ HELVACI/ KENDİGELEN/ KAYA/ NOMER ERTAN, s. 356 vd.; OĞUZMAN/ SELİÇİ/ OKTAY- ÖZDEMİR, s. 136.

⁶ İstanbul Milletvekili Mehmet Domaç ile Antalya Milletvekili Hüsnü Çöllü ve 38 Milletvekilinin; 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), TBMM, Dönem:23, Yasama Yılı:2, S. Sayısı: 257, s. 4, www.tbmm.gov.tr; DEMİR, s. 109 vd.; ATAMER, *Bağlama Kütüğü*, s. 327 vd.

Bağlama Kütüğünü düzenleyen 655 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname (KHK) m. 43'te kütüğün sicil niteliğine sahip olduğuna ilişkin herhangi bir ifade bulunmamaktadır. Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği (BKUY)'nin "Tanımlar" başlıklı 4. maddesinin 1. fıkrasının (a) bendinde Bağlama Kütüğü tanımına yer verilmiş olup “*gemi, deniz ve içsu aracının kaydedildiği, ana ve yardımcı kütüklerden oluşan elektronik kayıt sistemini ve bağlama kütüğü dosyası*” şeklinde verilen tanımdan da kütüğün bir sicil olarak düzenlendiği anlaşılmamaktadır⁷.

Sicil niteliğini haiz olan MGS'nin hukuki fonksiyonları geminin tabiiyetini belirlemek, geminin tabi olacağı hukuki statüyü belirlemek, gemi üzerinde bir hakkın tesisi ile bir hakkın veya hukuki durumun açıklanmasını sağlamak, tescil edilmiş hususların ispatını ve alenileştirilmesini sağlamak, tescil edilmiş haklardan doğan talep haklarının zamanaşımına uğramasını önlemek ve sicile güvenin korunmasıdır⁸. Dolayısıyla gemilere ait bir kayıt defterine gemi sicili niteliği verilmek istenmesi halinde bu deftere anılan fonksiyonların da tanınacağı kabul edilmelidir. Oysa ilgili mevzuattan Bağlama Kütüğünün sayılan hukuki fonksiyonların tamamını icra ettiği anlaşılmamaktadır.

Sicillerin düzenlenmesini gerektiren temel ihtiyaç gemilerin tabiiyetinin belirlenmesi ve aleni hale getirilmesi iken, zamanla siciller aynı hakların varlığının herkese açıklanmasını sağlayarak bir özel hukuk fonksiyonuna da sahip olmuştur⁹. Aynı hakların sicile tescil ile herkese açıklanması fonksiyonunun amacına ulaşması için aynı hak sahibinin veya üçüncü kişilerin sicile güven ilkesinden faydalanması gerekir¹⁰. Aksi halde sicilin aleni hale getirmiş olduğu bilgi üçüncü kişilere ulaşacak; ancak bu durumun hukuki bir etkisi olmayacaktır.

Hukuki nitelik itibarıyla taşınır olan gemilerin tescil edildiği MGS'ye ilişkin olarak TTK m. 973-974'te sicilin açıklığı ve sicildeki kayıtların karine özelliği düzenlenmiştir. Yine TTK m. 1015/1 ve 2'ye göre, MGS'ye tescil edilmiş bir gemi üzerinde rehin kurulması, ancak kanunda belirlenen şekilde sicile tescil suretiyle mümkündür. Taşınmazlar bakımından ise tapu siciline güven prensibi TMK m. 1023'te düzenlenmiştir. Öte yandan TMK m. 705

⁷ Kanun koyucunun özellikle "sicil" ve "tescil" ifadelerine de yer vermediği görülmektedir. DEMİR, s. 117; ATAMER, *Bağlama Kütüğü*, s. 343. Ayrıca kanun koyucunun Bağlama Kütüğüne sicil niteliği tanımak istemesi halinde TTK m. 931 f.1'deki gemi tanımını genişletme yolunu tercih edeceği yönünde bkz.: ATAMER, *Bağlama Kütüğü*, s. 343.

⁸ YAZICIOĞLU, s. 74 vd.

⁹ YAZICIOĞLU, s. 7. Aynı hakların açıklanması ve inancın korunması Eşya Hukukunun temel prensiplerinden olup, bu prensiplerin gerekleri kural olarak taşınırlarda zilyetlik taşınmazlarda ise sicil vasıtasıyla sağlanmaktadır. OĞUZMAN/ SELİÇİ/ OKTAY- ÖZDEMİR, s. 27. Gemi sicillerinin düzenlenme amaçlarından bir diğeri gemilerin milliyetinin belirlenmesidir. GASKELL/ DEBATTISTA/ SWATTON, s. 26.

¹⁰ DEMİR, s. 120. İngiliz Hukukunda gemi sicilinin aynı amaca hizmet ettiği ve ispat etkisi için bkz.: GASKELL/ DEBATTISTA/ SWATTON, s. 27 ve 35.

gereğince mülkiyet ve m. 856 gereğince rehin hakkı sicile tescil ile kazanılır. Görüldüğü üzere bir kütüğe sicil niteliği kanun koyucunun amacı doğrultusunda bu kütüğe belli özelliklerin kazandırılması ile tanınmaktadır. BKUY m. 23 f.1'de kütüğe yapılan kayıtların aleni olduğu ve ilgisini ispatlayan herkesin kayıt örneği alabileceği öngörülmüştür. Hükümde kütüğün aleniyet fonksiyonu vurgulanmış olsa da, aleniyet özelliğinin hukuki etkisini ortaya koyan sicil karinelerine ve sicile güven ilkesine yer verilmemiştir. Bu husus da düzenleme ile Kütüğe bir sicil özelliği tanınmak istenmediğini göstermektedir.

Bağlama Kütüğünün sicil niteliğinde olmadığını ortaya koyan önemli hususlardan birisi BKUY'nde kütüğe kayıt edilen gemilerin ve su araçlarının mülkiyetinin devrine ve bu araçlar üzerindeki rehin hakkına ilişkin düzenleme yapmış olmasıdır. BKUY m. 12'de kütüğe kayıtlı gemilerin ve su araçlarının mülkiyetinin devrine ilişkin şekil şartı getirilmiş olması Kütüğe kayıtlı gemilerin "*sicile kayıtlı gemi*" olarak nitelendirilmediğini göstermektedir; zira sicile kayıtlı gemi olarak nitelendirilmiş olsa idi TTK m. 996 uyarınca bu gemiler üzerindeki mülkiyetin devri TTK hükümlerine -TTK m. 1001'e- tabi olur veya bu gemiler sicile kayıtlı olmasına rağmen ayrı bir düzenleme getirildiğinin açıkça belirtilmesi gerekirdi¹¹. Yine rehin hakkı bakımından da kütüğe kayıtlı gemilerin sicile kayıtlı gemi sayılması halinde TTK m. 996 gereği bu gemiler üzerinde gemi ipoteği tesis edilmesi mümkün olurdu; ancak BKUY m. 10'da sadece rehinlerin kütüğe kayıt edilmesinden bahsedilmiş, bu rehinin bir gemi ipoteği olduğu, kütüğe kayıt ile kurulacağı belirtilmemiştir¹². Oysa, gemi ipoteğinin kurulmasına ilişkin TTK m. 1015'te "Gemi ipoteğinin kurulması için geminin maliki ile alacaklının gemi üzerinde ipotek kurulması hususunda anlaşmaları ve *ipoteğin gemi siciline tescil edilmesi şarttır.*" ifadesi ile tescilin ipoteğin kurulması bakımından bir şart olduğu ve kurucu nitelikte olduğu açıkça vurgulanmıştır¹³.

¹¹ Örneğin Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil edilen gemiler, TUGSY'nin "Mevzuat" başlıklı 16. maddesinde "...bu kanunun düzenlemediği hususlarda yürürlükteki mevzuat hükümleri uygulanır." ifadesi gereği mülkiyet ve aynı haklar bakımından TTK hükümlerine tabidir. TTK m. 996 uyarınca sicile kayıtlı gemiler üzerindeki aynı haklara TTK hükümleri uygulanır. Dolayısıyla kanun koyucunun bir kayıt defterini sicil olarak nitelendirmek istediğinde TTK'da düzenlenen aynı haklara ilişkin kurallara tabi kaldığı, sicile kayıtlı gemiler üzerindeki aynı haklara ilişkin farklı düzenlemeler yapma ihtiyacı duymadığı görülmektedir.

¹² ATAMER, *Bağlama Kütüğü*, s. 344. Kanımızca da BKUY m. 10 uyarınca kütüğe yapılacak kayıt sadece üçüncü kişilere bilgi verme amacına yöneliktir. DEMİR, s. 153, AKSOY, s. 102. Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemiler üzerinde sözleşmesel rehin bakımından Medeni Kanun'un taşınır rehni hükümlerinin uygulanacağı veya koşulları varsa ticari işletme rehininin söz konusu olabileceği yönünde bkz.: ÜNAN, s. 23.

¹³ Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemiler üzerinde zilyetlik devredilmeksizin, sicile kayıt ile rehin tesis edileceği yönünde bkz.: ALGANTÜRK LIGHT, s. 52. Yazar BKUY m.10'da rehinin Kütüğe kaydının kurucu niteliğine sahip olduğunu vurgulayarak ancak sicil niteliğinde bir kütük ile hak doğurucu işlemler kurulabileceğinden Bağlama Kütüğünün sicil niteliğini haiz olduğu görüşünü savunmaktadır.

Hukukumuzda resmi siciller mahkeme gözetiminde tutulmaktadır¹⁴. Bağlama Kütüğünün mahkeme gözetiminde tutulmayıp kütüğün tutulmasında liman başkanlıklarının ve belediye başkanlıklarının yetkili kılınması kütüğe resmi sicil niteliğinin tanınmak istenmediğine işaret etmektedir¹⁵. Öte yandan hukukumuzda resmi sicillerin mahkeme gözetiminde tutulmasının yanında belli bir organizasyon oluşturularak tutuldukları görülmektedir. Örneğin, TTK m.954 uyarınca MGS'nin tutulması için Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının uygun gördüğü yerlerde bir sicil teşkilatı oluşturulmuştur. Aynı şekilde taşınmazlar için TMK m. 1006 uyarınca özel kanun hükümlerine tabi olarak tapu idaresi teşkilatı oluşturulmuştur. Bağlama Kütüğü ise, liman başkanlıkları ve belediye başkanlıkları nezdinde tutulup kütüğün tutulması için bir organizasyon oluşturulmamıştır.

Görüldüğü üzere, gerek ilgili mevzuat gerekse kütüğün sahip olduğu hukuki işlev göz önünde bulundurulduğunda Bağlama Kütüğüne sicil niteliği tanınmak amacıyla olunmadığı; bu kütüğün yalnızca herhangi bir sicilde tescil edilmemiş gemileri ve su araçlarını kayıt altına almak; bu suretle denizciliğin geliştirilmesine hizmet etmek ve kayıt altına alınan gemiler ve su araçları bakımından vergi kolaylığı sağlanmak amacıyla ihdas edildiği anlaşılmaktadır¹⁶.

B. Bağlama Kütüğüne Kayıt Edilebilecek Gemilerin Belirlenmesi

1. Bağlama Kütüğüne İlişkin Mevzuat Uyarınca Kütüğe Kayıt Edilebilecek Gemiler

a. **Genel Olarak.** Bağlama Kütüğüne kayıt edilecek gemilerin tespiti, mülkiyetin devrine ilişkin BKUY hükümlerinin uygulama alanının belirlenmesi bakımından önem taşımaktadır.

BKUY'nin tanımlara ilişkin 4. maddesinin 1. fıkrasının (f) bendine göre "*gemi; cinsi, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun, denizde kürekte başka aletle yola çıkabilen*

¹⁴ YAZICIOĞLU, s. 84.

¹⁵ DEMİR, s. 118.

¹⁶ DEMİR, s. 120; ATAMER, *Bağlama Kütüğü*, s. 344; ÜNAN, s. 21. Aksi yönde bkz.: AKSOY, s. 98. 491 Sayılı KHK'da her ne kadar "sicil" ve "tescil" ifadeleri kullanılmamışsa da kayıttan liman başkanlıklarının sorumlu tutulması, hak sahipliği belgesinin düzenlenmesi, mülkiyetin devri için tescil şartının aranması, Türk bayrağı çekme hakkının kayıt ile kazanılması, ruhsatname verilmesi ve rehlin, ihtiyati tedbir ve ihtiyati haciz kararlarının kütüğe kaydedilmesinin gerekmesi sebebiyle kütüğün sicil niteliğine sahip olduğu görüşü öğretide savunulmaktadır. Ancak belirtmek gerekir ki; anılan görüş ETTK'nın uygulama döneminde ve yine 14.09.2009 tarihli "Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği" nin yürürlüğü döneminde bu düzenlemeleri esas almaktadır. Öte yandan Bağlama Kütüğünün sicil niteliğini haiz olduğunu ileri süren anılan görüşün, yine 14.09.2009 tarihli Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliğinin Kütüğe kayıtlı gemilerin mülkiyetinin devrine ilişkin 14. maddesinde mülkiyetin devri için Kütüğe kayıt yapılmasının esas alınması yönündeki düzenlemesi göz önünde bulundurularak gerekçelendirildiği vurgulanmalıdır. ALGANTÜRK LIGHT, s. 51 ve 58. Bağlama Kütüğünün sicil niteliğini haiz olmadığı yönünde bkz.: Yarg.11.HD,19.11.2014,2014/10235,(http://www.lexpera.com.tr/CaseLaws/Content.aspx?Doc=YARGITAY_TR&SOPI=YA801D20141119K201417936E201410235)

her araç"tır. BKUY'nin, TTK'ya göre daha geniş bir gemi tanımına yer verdiği görülmektedir. TTK m. 931'e göre, tahsis edildiği amaç suda hareket etmesini gerektiren, yüzmeye özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç gemi olarak nitelendirilmektedir. Dolayısıyla bir aracın TTK'ya göre gemi olarak nitelendirilmesi için suda hareket amacına tahsis edilmesi ve pek küçük olmaması gerekirken, BKUY uyarınca bir araç suda hareket amacına tahsis edilmemiş olsa ve pek küçük olsa dahi, denizde kürekten başka bir aletle yola çıkabilmesi şartıyla, gemi olarak nitelendirilebilecektir. Bu durumda TTK'ya göre "*gemi*" olarak nitelenemeyecek araçların da- örneğin çok küçük teknelerin, denizde sabit bir amaca tahsis edilen teknelerin¹⁷- Bağlama Kütüğüne kaydedilmesi mümkündür¹⁸.

Bağlama Kütüğüne kayıt edilecek gemilerin tespiti yapılırken BKUY m. 4/1 (f)'de verilen tanımda dikkat çeken hususlardan birisi "denizde" ifadesidir. Anılan hükmün 1. fıkrasının (f) bendinde gemi tanımı verilirken kullanılan "denizde" ifadesi Yönetmeliğin yalnızca deniz gemilerini kapsamına aldığına; dolayısıyla iç su gemilerinin Bağlama Kütüğüne kaydının mümkün olmadığına işaret etmektedir¹⁹.

655 Sayılı KHK'nin 43. maddesine göre Bağlama Kütüğüne kayıt edilecek gemiler "Türk Uluslararası Gemi Siciline tescilli olanlar ve Milli Gemi Siciline tescili zorunlu olanlar dışındaki ticari veya özel kullanıma mahsus gemiler"dir. TUGSK m. 2'ye göre TUGS'ye yalnızca ticari amaçlı gemilerin tescili mümkün olduğundan 655 Sayılı KHK'nin 43. maddesinin TUGS'ye tescil edilmeyen ticari amaçlı gemiler olarak anlaşılması gerekmektedir. Kütüğe tescil edilecek diğer gemiler ise MGS'ye tescili zorunlu olmayan gemilerdir. TTK m. 957'ye göre, on sekiz gros tonilatoda ve daha büyük ticaret gemilerinin MGS'ye tescili zorunludur. Bu durumda 18 gros tonilatodan küçük olan ve MGS'ye veya TUGS'ye de tescil edilmemiş olan tüm ticari ve özel kullanıma mahsus gemilerin Bağlama Kütüğüne kaydı söz konusu olabilecektir.

¹⁷ Örneğin, otel gemileri, restoran gemileri, sergi ve gösteri gemileri. ALGANTÜRK LIGHT, s. 51.

¹⁸ Öte yandan BKUY m. 4 f.1 (e) ve (ı) bentlerine göre gemi niteliğinde olmayan deniz araçlarının ve iç su araçlarının da kütüğe kayıt edilme olanağı bulunmaktadır. Bağlama Kütüğüne gemi niteliğine sahip olmayan deniz ve iç su araçlarının kayıt edilmesi mümkün olmakla birlikte, çalışmamızın asıl amacını TTK düzenlemesi ve BKUY'nde yer alan düzenlemeler karşısında sicile kayıtlı olmayan gemilerin mülkiyetinin devrinin ne şekilde gerçekleşeceğinin tespiti olduğundan çalışmada "gemi" ifadesi tercih edilecektir. Öte yandan belirtmek gerekir ki, TTK m. 931/1 uyarınca gemi olarak nitelenmeyen ancak BKUY m. 4 f.1'e göre gemi, deniz aracı veya iç su aracı sayılan araçlar da taşınır olduklarından TMK m. 763 ve BKUY m. 14 hükümlerine tabi olacaktır.

¹⁹ DEMİR de isabetli olarak, her ne kadar gemi tanımında "denizde" ifadesi yer alsada deniz aracı ve iç su aracı kütüğe kayıt edilebilecek araçlar içinde yer aldığından yüzebilen tüm araçların (dolayısıyla iç su gemilerinin de) Bağlama Kütüğüne kaydedilmek zorunda olduğunun anlaşılması gerektiğini ileri sürmektedir. bkz.: DEMİR, s. 121.

b. Bağlama Kütüğüne Kaydı Zorunlu Olan Gemiler. Bağlama Kütüğüne kayıt, zorunlu ve ihtiyari kayıt olarak düzenlenmiştir. 655 Sayılı KHK'nin “kaydettirmek zorundadırlar” ifadesine yer veren 43. maddesine göre, Türk Uluslararası Gemi Siciline tescilli olanlar ve Milli Gemi Siciline tescili zorunlu olanlar dışındaki ticari veya özel kullanıma mahsus gemiler, Bağlama Kütüğüne kaydı zorunlu gemilerdir.

655 Sayılı KHK'nın 43. maddesinde “*Mili Gemi Siciline tescili zorunlu olanlar dışındaki*” ifadesinin MGS'ye tescili ihtiyari olan her geminin MGS'ye tescil edilmiş olması ihtimalinde dahi Bağlama Kütüğü'ne de tescilinin gerektiği yönünde bir lafzi yorumu beraberinde getirebileceği öğretide ileri sürülmüştür²⁰. Gerek hukukumuzda gerekse karşılaştırmalı hukukta gemilerin tek bir sicile tescil edilmesi esas olup, çifte tescil kanun koyucunun arzu edeceği bir sonuç değildir²¹. Bir geminin birden fazla sicile veya kütüğe tescil edilmesi sicillerin ve kütüklerin düzenlenme amacıyla bağdaşmamaktadır. Nitekim MGS'ye tescil edilecek bir geminin başka sicildeki kaydının terkininin belgelendirilmesi aranmakta (TTK m. 962); yabancı sicilde tescil edilmiş gemiler tescili yasak gemiler arasında sayılmaktadır (TTK m. 958). Yine TUGSK m. 4 f.1 (a) bendinde de Milli Gemi Sicilindeki gemilerin TUGS'ne tescil edilebileceği düzenlenirken, bu gemilerin kayıtlarının TUGS'ne aktarılacağı hüküm altına alınmıştır. Öte yandan bir geminin birden fazla sicil veya kütüğe tescil edilmesinin uygulamada birçok sorunu beraberinde getireceği tartışmasızdır. Böyle bir geminin iki ruhsatnamesinin olması, çifte vergilendirmeye tabi tutulması gibi hususlar ortaya çıkması olası sorunlara örnek verilebilir²². Dolayısıyla 655 Sayılı KHK'nın 43. maddesinin lafzen dahi olsa bir geminin hem MGS'ye hem de Bağlama Kütüğüne tescilini gerektirdiği yönünde yorumlanması kanımızca mümkün değildir. Anılan madde her halde, bir geminin herhangi bir sicile tescil edilmemiş olması durumunda Bağlama Kütüğüne kayıt edilmesini zorunlu

²⁰ DEMİR, s. 125; AKSOY, s. 77. BKUY' nin bu düzenlemesinin 491 Sayılı KHK'dan geldiği ve 5897 Sayılı Kanunun hazırlık çalışmaları sırasında Denizcilik Müsteşarlığı ile Maliye Bakanlığı arasındaki görüş ayrılığına dayandığı belirtilmektedir. Vergi kaybına neden olunmaması için bu metin üzerinde uzlaşıldığı vurgulanmaktadır. DEMİR, s. 125-126, dn. 49.

²¹ KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 53 vd. Karşılaştırmalı hukukta da devletlerin birden fazla gemi sicili ihdas ettiği görülmekle birlikte, gemilerin bu sicillerden birisine tescili esası benimsenmiştir: İngiliz Hukukunda tescil sistemi için bkz.: GASKELL/ DEBATTISTA/ SWATTON, s. 26 vd. Amerikan Hukukunda tescil sistemi için bkz.: CARRADO, s. 1 vd. Panama sicili bakımından ikincil tescil veya çift tescilli gemi (“*Dual Registry Vessels*”) olarak görülen hususun bareboat charter sicili olarak anılan sicile tescili ifade ettiği yönünde bkz.: TORRIOS, s. 10.

²² Öğretide bu gemilerin hem kütüğe hem de Milli Gemi Siciline tescili halinde rehin bakımından iki ayrı rejimin söz konusu olacağı ve bu sebeple de iki ayrı sicile veya kütüğe kaydın olanaksız olduğu vurgulanmaktadır. ALTOP, s. 11.

kılabilir. Kaldı ki KHK'nın uygulanmasına yönelik BKUY m.9 f.1 (a) bendi de m. 43'ün bu yönde yorumlanması gerektiğini açıkça ortaya koymaktadır²³.

Bağlama Kütüğüne kaydı zorunlu olan gemilere ilişkin diğer bir hüküm BKUY m. 9'dur. Anılan hükmün 1. fıkrasının (a) bendine göre, 18 gros tonilatonun altında ve 2,5 metre ve üzerindeki ticari gemilerin Milli Gemi Siciline veya Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil edilmemiş olması halinde Bağlama kütüğüne kayıt edilmesi zorunludur²⁴. Bu durumda 18 grostonun altında olan *ticaret gemilerinin* MGS'ye ve TUGS'ne tescili zorunlu olmadığından 2,5 metrenin üstünde olmaları durumunda Bağlama Kütüğüne kaydı zorunludur. 18 grostonun altında olan bu gemilerin 2,5 metrenin altında olması halinde ise Bağlama Kütüğüne kayıt edilmesi zorunluluğu söz konusu değildir. Dolayısıyla kanun koyucunun Bağlama Kütüğünü ihdas ederek ulaşmak istediği kayıtsız gemi kalmaması yönündeki amaca ulaşılmadığını söylemek mümkündür.

BKUY m. 9 f.1 (b) bendine göre boyu 2,5 metre ve üzerinde olan *özel kullanıma mahsus gemilerin* de Bağlama Kütüğüne kayıt edilmesi zorunludur. TTK m. 956 uyarınca, 940. maddeye göre Türk bayrağı çekme hakkına sahip ticaret gemileri ile 935. maddenin ikinci fıkrasının (a) ve (c) bentlerinde sayılan gemilerin MGS'ye tescili mümkündür. TTK m. 935 f. 2 (a) bendinde sayılan gemiler, yatlar ile denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemilerdir. Diğer bir ifade ile özel kullanıma mahsus bir geminin tonilatosu ne olursa olsun MGS'ye tescili zorunlu değildir; ancak yasak da değildir. TUGS'ye tescili ise mümkün değildir. Dolayısıyla özel kullanıma mahsus bir geminin 2,5 metre veya üzerinde olması halinde de; ancak MGS'ye tescil edilmemiş olması şartıyla Bağlama Kütüğüne kayıt edilmesinin zorunlu olduğu kabul edilmelidir.

c. Bağlama Kütüğüne Kaydı İhtiyari Olan Gemiler. Bağlama Kütüğüne kayıt edilmesi ihtiyari olan gemiler BKUY m. 9 f.2'de düzenlenmiştir. Hükme göre, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun bayrak çekme hükümlerine bağlı olmaksızın; yabancı uyruklu olup oturma izni bulunan gerçek kişilere ait özel kullanıma mahsus gemilerin Kütüğe kayıt edilmesi ihtiyaridir. Bilindiği üzere TUGS'nin ihdas edilme amaçları içinde yabancı bayrak taşıyan gemilerin ve yatların Türk bayrağına geçmesinin teşvik edilmesi de yer almaktadır. Bununla birlikte TUGSK m. 2 f.1 (b) bendinde yer alan yat tanımı yalnızca ticari amaçla

²³ Aynı yönde bkz.: ALTOP, s. 9.

²⁴ 655 Sayılı KHK'da yer almayan gemilerin boyuna ilişkin sınırlandırmanın yönetmelik ile getirilemeyeceği yönünde bkz.: DEMİR, s. 128-129.

kullanılan yatları kapsayıp özel kullanıma mahsus yatları kapsam dışında bıraktığından özel kullanıma mahsus yatlar bakımından TUGSK'nun anılan amacı gerçekleştirilememiştir. BKUY m. 9 f.2 (a) bendi ile Türkiye'de oturma izni bulunan yabancı kişilere ait özel kullanıma mahsus yatların da Bağlama Kütüğüne kayıt edilerek Türk bayrağı taşıması mümkündür.

BKUY m. 9 f. 2 (b) bendine göre devlete ait olup temel kamu hizmetinde kullanılan gemilerin, diğer bir ifade ile TTK m. 958/1 uyarınca Milli Gemi Siciline tescili caiz olmayan gemilerin, kütüğe kaydı ihtiyaridir²⁵. Yine 9. maddenin 2. fıkrasının (c) bendinde 2,5 metrenin altındaki özel kullanıma mahsus gemilerin kayıt edilmesi de malikin seçimine bırakılmıştır. TTK m. 956 gereğince özel kullanıma mahsus geminin MGS'ye tescili de mümkün olduğundan bu özellikteki bir geminin 2,5 metrenin altında olması halinde malikin gemisini MGS'ye veya Bağlama Kütüğüne tescil ettirmek hususunda seçim hakkına sahip olduğu sonucuna ulaşılmak gerekir.

BKUY'ne göre, kütüğe kayıt ettirilmesi ihtiyarı gemiler arasında Gençlik ve Spor Bakanlığınca tescil edilmiş spor kulüplerinin ve federasyonların envanterinde kayıtlı olup da münhasıran spor faaliyetleri için kullanılan gemiler de bulunmaktadır²⁶.

II. Kütüğe Kayıtlı Gemilerin Mülkiyetinin Devri

A. Hukuki İşlem Yoluyla

1. BKUY'nin Mülkiyet Devrine İlişkin Düzenlemesi

BKUY 14. maddesinde "Mülkiyetin Devri" başlığıyla kütüğe kayıt edilen gemilerin mülkiyetinin devrine ilişkin ayrıntılı bir düzenleme getirmiştir²⁷. BKUY m. 14 f.1, kütüğe kayıtlı gemilerin mülkiyetinin devrini gerektiren hukuki işlemlere yönelik belgelerin başkanlıklar²⁸ veya noter huzurunda düzenlenmesinin zorunlu olduğunu öngörmektedir.

²⁵ Devlete ait olup kamu hizmetinde kullanılan gemilerin kütüğe kayıt edilmesinin eleştirisi için bkz.: DEMİR, s. 131-132.

²⁶ Gençlik ve Spor Bakanlığınca tescil edilmiş spor kulüplerinin ve federasyonların envanterinde kayıtlı olup da münhasıran spor faaliyetleri için kullanılan gemilerin kaydının ihtiyari değil zorunlu tutulması gerektiği yönünde bkz.: DEMİR, s. 133-134.

²⁷ Mülkiyetin devrine ilişkin sözleşmelerin yönetmelikle şekle tabi tutulmasının yerinde olmadığı ve düzenlemenin geçersiz olduğu yönünde bkz.: DEMİR, s. 151. Normlar hiyerarşisi çerçevesinde bir yönetmelik ile kanun hükmünün değiştirilmesinin mümkün olmadığını vurgulamak gerekmele beraber; ilgili yönetmeliğin dayanağı bir KHK olduğundan ve uygulamada yeni düzenleme sebebiyle ortaya çıkacak aksaklıklar dikkate alındığında dayanağı KHK olan Yönetmelik hükmünün değerlendirilmesi gerektiği kanısındayız.

²⁸ BKUY m. 4 f.1 (d) uyarınca, bağlama kütüğünün tutulduğu liman başkanlıkları veya bağlama kütüğü tutmakla yetkilendirilmiş belediye başkanlıklarının her biridir.

Mülkiyetin devrine ilişkin hükümde yer alan "*mülkiyetin devrini gerektiren hukuki işleme ilişkin belge*" ifadesi ise açık değildir.

Uygulamada gemilerin mülkiyetinin devrinde borçlandırıcı işlem ve tasarruf işlemi için iki ayrı belge düzenlenmektedir. Borçlandırıcı işlem niteliğindeki, satıcının geminin mülkiyetini devretmeyi borçlandığı sözleşme "*Memorandum of Agreement (MoA)*"dır²⁹. Geminin mülkiyetinin devrine ilişkin tasarruf işlemi niteliğinde olan sözleşme ise "*Bill of Sale (BoS)*"dır.

Yönetmelikte yer verilen "*mülkiyetin devrini gerektiren hukuki işleme ilişkin belge*" ifadesi, satıcının geminin mülkiyetini devretme borcu altına girdiği sözleşmeyi, diğer bir ifade ile geminin mülkiyetini devir borcunu doğuran sözleşmeyi akla getirmektedir³⁰; zira mülkiyetin devrini gerçekleştiren tasarruf işleminin belirtilmek istenmesi durumunda "*mülkiyetin devrine ilişkin belge*" veya benzer bir ifade kullanılması gerekirdi.

Maddenin lafzından yola çıkıldığında bu sonuca varılabilmekle birlikte, hükümde yer alan ifadenin açık olmaması sebebiyle farklı şekilde yorumlanabileceği kanısındayız. Öncelikle anılan hükümde şekil şartına tabi kılınmak istenen "hukuki işlemin" tespit edilmesinde TTK m. 1001 hükmünün göz önünde tutulması mümkündür; zira TTK m. 1001 hükmünde kanun koyucu şekle tabi tutulmasında yarar gördüğü hukuki işlemi ortaya koymaktadır. Sicile kayıtlı gemilerin mülkiyetinin devrine ilişkin TTK m. 1001/1 aynı hakkın devrine ilişkin tasarruf

²⁹ Basılı sözleşmeler, uluslararası bir alan olan gemi satışı piyasasında genel geçer olarak kullanılmak üzere çeşitli denizcilik örgütleri tarafından çıkarılmıştır. Güncel gelişmelere uyum sağlanması amacıyla belli aralıklarla yenilenen bu sözleşmeler Norwegian Saleform 1993, Nippon-sale, Salescrap 87 ve Barecon 89'dur. GOLDREIN/ BASSINDALE/ TURNER, s.78 vd.; BAATZ/ VELASCO/ DEBATTISTA/ HJALMARSSON/ LISTA/ LORENZON/ MERKIN/ PILLEY/ SERDY/ SHAW, / TSIMPLIS, s. 77. Yat satışlarında ise en sık kullanılan basılı sözleşme Mediterranean Yacht Brokers Association Memorandum of Agreement (MYBA MOA)'dır: Velasco/Lorenzon, s. 78. Ülkemizde Norwegian Saleform 1993 (Saleform'93) ve Nippon-sale (Nippon-sale'93)'ın yaygınlıkla kullanıldığı görülmektedir. ATAMER, s. 372. Norwegian Saleform, Norveç Gemi Brokerleri Birliği tarafından hazırlanmış ve 1956 yılında BIMCO tarafından benimsenmiştir: Sözleşmenin güncel hali 2012 metnidir.: ATAMER, s. 372. Sözleşme metni için bkz.: www.bimco.org/en/Chartering/Documents/Sale_and_Purchase/SALEFORM_2012/Explanatory_notes.aspx; Nippon-sale Form ise, Japon Denizcilik Birliği tarafından hazırlanıp kullanıma sunulmuştur. Uygulamada dökme yük gemileri daha çok Japonya'dan satın alındığı için Sözleşme sıklıkla kullanılmaktadır. Sözleşmenin en güncel düzenlemesi Nippon-sale'99 dur. ATAMER, s.372

³⁰ 2009 tarihli Yönetmelik m. 14'te "mülkiyetinin devrini gerektiren satış, bağış gibi sözleşmelerin" ifadesiyle mülkiyetin devri borcunu doğuran borçlandırıcı işlemin şekil şartına tabi tutulduğu açıkça belirtilmiştir. Kanımızca her ne kadar Yönetmelik ifadesi borçlandırıcı işleme işaret etmiş de, borçlandırıcı işlemin şekil şartına tabi tutulması isabetli bir tercih değildir. Öğretide bu hükmün taşınmaz mülkiyetinin devrine ilişkin TMK m. 706 f.1'den aktarıldığı belirtilmiş olsa da, kanun koyucunun bu sözleşmelere -taşınmazlarda olduğu gibi- aynı sözleşme niteliği tanımak istediği maddeden anlaşılacaktır. Burada özellikle Ek Madde 12'de bağışlama sözleşmesinin türleri dikkate alınmaksızın düzenleme yapıldığı da vurgulanmalıdır; zira öğretide elden bağışlamanın tasarruf muamelesi olduğu da kabul edilmektedir. YAVUZ, s. 203; AYİTER, s. 34; ATAMER, *Bağlama Kütüğü*, s. 342. 2009 tarihli Yönetmelik 14. maddede getirilen şekil şartının borçlandırıcı işleme ilişkin olduğu yönünde bkz.: ÜNAN, s. 24-25.; ALTOP, s. 5-6.

işlemini şekle tabi kılmıştır³¹. TTK m. 1001'in gerekçesi “mülkiyeti iktisap edilecek taşınırın büyük bir ekonomik değer taşıması ve hukuk emniyeti bakımından mülkiyetin intikaline ilişkin anlaşmanın yazılı şekilde ve imzaların noterce tasdikli olarak akdedilmesi gerekli görülmüştür.” şeklindedir. Gerekçede belirtildiği üzere, kanun koyucu mülkiyeti devreden anlaşmayı şekle tabi kılmıştır ve bu anlaşmayı şekle tabi kılmasının sebebi geminin taşıdığı büyük ekonomik değer ve hukuk güvenliğinin sağlanmasıdır. Diğer bir ifade ile, kanun koyucu büyük ekonomik değer taşıyan bir taşınırın mülkiyetinin intikalinde resmi makamın katılımını ve onayını aramakta; geminin mülkiyetinin kime ait olduğunun resmi makamca bilinmesinde hukuki yarar görmektedir. Gemi mülkiyetinin devri borcu doğuran satış sözleşmesi veya başkaca bir borçlandırıcı işlemin³² şekle tabi tutulması ve bu borçlandırıcı işlemten sonra yapılacak ve geminin mülkiyetini diğer tarafa devredecek tasarruf işleminin şekle tabi tutulmaması halinde yetkili idari makamlar geminin mülkiyetinin devredilmiş olup olmadığı hususunda bilgi sahibi olamayacağından borçlandırıcı işlemin şekil şartına tabi tutulmasında herhangi bir hukuki yararın bulunmadığını söylemek mümkündür³³.

Yönetmelikteki "*mülkiyetin devrini gerektiren hukuki işleme ilişkin belge*" ifadesinin anlamının tespitinde hükmün devamında yer alan "*Başkanlıklar veya noter dışında yapılmış mülkiyetin devrini amaçlayan işlemler geçersizdir*" ifadesinin de dikkate alınması gerekmektedir. Kanımızca bu ifade ile "*mülkiyetin devrini gerektiren hukuki işlem*" ifadesi aynı olmamakla beraber Yönetmeliği düzenleyen makam her iki ifade ile aynı işlemden bahsetmektedir. "*Mülkiyetin devrini amaçlayan işlem*" ifadesinin mülkiyeti devreden işlem, mülkiyetin devrini sağlamayı amaçlayan işlem olarak anlaşılması mümkündür. Yönetmeliğin 14. maddesinin 1. fıkrasının birinci ve üçüncü cümlelerinde yer verdiği iki ayrı ifade ile aynı işlemden bahsettiği dikkate alındığında, bu ifadelerin gereken dikkat gösterilmeksizin kullandığını ileri sürmek yanlış olmayacaktır.

14. maddenin 4. fıkrasında yer verilen "*devir işlemi*" ve "*devredilmiştir*" ifadelerinin de Yönetmelikte şekle tabi kılınan işlem ile hangi sonuca varıldığı – mülkiyeti devretme borcunun doğduğu veya mülkiyetin devredildiği işlemi şekle tabi kılma- hususunda aydınlatıcı olabileceği dikkat çekmektedir. 4. fıkarda "*Taraflar, devir işleminin yapılacağı başkanlığa devir işleminin yapılabilmesi için birlikte yazılı talepte bulunur.*"; 4. fıkranın (a) bendinde "*Devir işlemi gemi, deniz ve iç su aracının kaydının bulunduğu başkanlıktan başka*

³¹ KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 70.

³² Bu hukuki işlem trampa, başışlama, gemi inşa sözleşmesi veya başka bir borçlandırıcı işlem olabilir. KENDER/ÇETİNGİL/YAZICIOĞLU, s. 70.

³³ Geminin mülkiyetinin devredilmesi için ayrıca bir tasarruf işlemine gerek duyulacağı yönünde. ÜNAN, s. 25; ALTOP, s. 7.

başkanlıkta yapılacak ise, talebi alan başkanlık talebi yazılı olarak veya elektronik ortamda kaydı tutan başkanlığa bildirir.” ifadeleri ile başkanlıklar huzurunda resmi şekilde yapılacak işlemin “devir işlemi” yani geminin mülkiyetini devreden tasarruf işlemi olduğu belirtilmektedir. 4. fıkranın (a) bendinde devir işlemi gerçekleştirilecek olan başkanlığın devir belgesini ve ruhsatnameyi düzenleyeceği ve eski ruhsatname üzerine “devredilmiştir” şerhini düşeceği öngörülmektedir. Bu hüküm açık bir şekilde başkanlık huzurunda gerçekleştirilecek işlemin mülkiyetin devri işlemi olduğunu ve bu işlem ile geminin mülkiyetinin devredilmiş olacağını kabul etmektedir³⁴.

Kanımızca Yönetmeliği düzenleyen makamın bu düzenleme ile karşılanmasını istediği hukuk güvenliği ihtiyacı, Yönetmeliğin farklı hükümlerinde aynı hukuki işlem için farklı ifadeler kullanılmış olması ve uygulamada ortaya çıkabilecek hukuki uyumsuzlukların önüne geçilmesi ihtiyacı göz önünde bulundurulduğunda borçlandırıcı işlemi şekle tabi tutma amacıyla olunmayacağı; hükümde işaret edilen sözleşmenin geminin mülkiyetinin devrine ilişkin sözleşme olduğu sonucuna varılabilmektedir. Diğer bir anlatımla Kütüğe kayıtlı gemilerin mülkiyetinin devrinde mülkiyetin devri borcunu doğuran borçlandırıcı işleme değil; aynı hakkın devrine ilişkin tasarruf işlemine ilişkin düzenleme yapma ihtiyacı duyulduğunun ve BKUY m. 14 f.1'de geçerlilik şekline tabi tutulmuş sözleşme olarak geminin mülkiyetinin devredildiği tasarruf işleminden bahsedildiğinin kabul edilebileceği kanısındayız³⁵.

BKUY m. 14 f.1'e göre, mülkiyetin devri borcunu doğuran sözleşmenin Kütüğün bağlı olduğu başkanlık dışında bir başkanlıkta düzenlenmesi de mümkündür. Sözleşmenin başkanlık veya noter huzurunda düzenlenmesi geçerlilik şekli olup bu şekle uyulmadan yapılan sözleşmeler geçerli olmayacak ve bu sözleşmelere dayalı olarak mülkiyetin devri gerçekleşmeyecektir³⁶.

³⁴ Burada vurgulanması gerekir ki, Yönetmeliğin 14. maddesinin (b) bendinde ve 5. fıkrasında “satış” ifadesi kullanılmıştır.

³⁵ Yargıtay 11 HD. 2014/10235 Esas, 2014/17936 Karar numaralı, 19.11.2014 tarihli kararında Milli Gemi Siciline tescili gerekirken Bağlama Kütüğüne kayıt edilen bir geminin mülkiyetinin devrini değerlendirirken “geminin gemi siciline kayıtlı olmayıp bağlama kütüğüne kayıtlı olduğu gözden kaçırılarak resmi şekil şartının yerine getirilmediği gerekçesiyle gemi satış akdinin geçersiz olduğu yönünde karar verilerek...” ifadesini kullanmıştır. Yargıtay’ın anılan kararında Milli Gemi Siciline kayıtlı olan gemilerin mülkiyetinin devrine ilişkin borçlandırıcı işlem bakımından TTK m. 1001’de düzenlenen şekil şartını aradığı veyahut da “gemi satış akdi” ifadesi ile satış senedini işaret etmek istediği anlaşılmaktadır. TTK m. 1001 f.1 ve 2’de şekil şartına tabi kılınan anlaşma mülkiyetin devrine ilişkin tasarruf işlemi olduğundan, kararda “gemi satış akdi” ifadesi ile bu işlemden bahsedildiğinin kabul edilmesi yerinde olur. İlgili karar ile Yargıtay’ın bağlama kütüğüne kayıtlı gemiler bakımından borçlandırıcı işlemin şekil şartına tabi olduğunu kabul ettiği yönünde bkz.: SÜZEL, s. 4; Kanımızca ilgili kararda Yargıtay Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemilerin mülkiyetinin devrine ilişkin borçlandırıcı işlemin tabi olduğu şekil bakımından görüşünü ortaya koymamıştır.

³⁶ 491 Sayılı KHK’da ve 2009 tarihli Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliğinde yer alan mülkiyetin devrine dair sözleşmelerin şekline ilişkin hükmün temel kanun olan Borçlar Kanununun öngördüğü şekil serbestisi

BKUY m. 14 f.2'ye göre, mülkiyetin devrine ilişkin sözleşmenin noterde yapılması halinde devreden; devri yapılacak geminin üzerinde bulunan takyidatların yer aldığı ve satışın yapıldığı tarihle aynı tarihli bağlama kaydı örneğini, devralanın incelemesi amacıyla notere sunacaktır. Hükme göre devir belgesinde devralanın bağlama kaydı örneğini gördüğüne dair beyanı da yer almak zorundadır.

2. Taşınır Mülkiyetinin Devrine İlişkin Hükümlerin Kütüğe Kayıtlı Gemilere Uygulanması

TTK m. 997 gereğince sicile kayıtlı olmayan Türk gemileri üzerindeki mülkiyet ve sınırlı aynı haklara Türk Medeni Kanununun taşınırlara ilişkin hükümleri uygulanır. Bağlama Kütüğü sicil niteliğini haiz olmadığından kütüğe kayıtlı gemiler sicile kayıtlı olmayan gemilerden olup bu gemiler üzerindeki mülkiyet hakkı TMK'nın taşınır mülkiyetine ilişkin hükümlerine tabidir³⁷.

Taşınır mülkiyetinin devrine ilişkin TMK m. 763'e göre taşınır mülkiyetinin nakli için zilyetliğin devri gerekir. TMK m. 763'te anlaşmadan bahsedilmediği görülmekle beraber, zilyetliğin devrinin mülkiyeti devralana geçirmesi için mülkiyetin devrine ilişkin anlaşmanın gerekli olduğu öğretide kabul edilmektedir. Anlaşmaya ilişkin herhangi bir şekil şartı aranmamış olup, burada belirtilen anlaşma da aynı hakkın devrine ilişkin işlemdir³⁸.

Bağlama Kütüğüne ilişkin yeni düzenleme sonucunda kütüğe kayıtlı gemilerin mülkiyetinin ne şekilde devredileceğinin tespit edilebilmesi için öncelikle TMK m. 763 ve

ilkesine ters olması sebebiyle geçersiz olduğu; Türk Hukukunda taşınır mülkiyetinin devrinin sebepten soyut olup olmadığı konusundaki tartışma karşısında bu düzenlemenin hukuki çekişmelere yol açabileceği yönünde bkz.: ALTOP, s. 5-6.

³⁷ ŞEKER ÖGÜZ, s. 848.

³⁸ OĞUZMAN/ SELİÇİ/ OKTAY- ÖZDEMİR, s.742-743; SEROZAN, s. 260. TMK m. 763'e göre, taşınır mülkiyetinin devri için zilyetliğin devri gerekmele beraber, öğretide kanunun ifadesinde yer almamasına rağmen taraflar arasında mülkiyetin devrine ilişkin anlaşmanın yapılmış olması aranmaktadır. Aynı durum İsviçre Hukuku için de geçerlidir. Anılan anlaşma aynı hakkın devralana geçmesine ilişkin aynı sözleşmedir. Bu sözleşme devredenın sahip olduğu mülkiyet hakkına doğrudan doğruya etki eden ve mal varlığının aktif kısmını azaltan bir tasarruf işlemi niteliğindedir. Mal varlığının pasif kısmını arttıran bir borçlandırıcı işlem niteliğinde değildir. Anılan sözleşme ile devreden mülkiyet hakkının devralana nakledilmesi amacıyla mülkiyet hakkından vazgeçmekte olduğundan aynı zamanda bir temliktir. Devredenın ve devralanın mülkiyetin devralana geçmesi hususunda anlaşması gerektiğinden akit şeklinde yapılan bir tasarruf işleminden bahsetmek gerekir. Mülkiyetin devrine ilişkin aynı sözleşmenin hukuki etkisinin doğması içinse zilyetliğin devredilmesi gerekmektedir. Sonuç olarak taşınır mülkiyetinin devri için gerekli olan anlaşma, TTK m. 1001/1'de şekle tabi tutulan ve TMK m. 763'de arandığı kabul edilen anlaşma, mülkiyetin devri borcunu doğuran borçlandırıcı işlem değil; doğrudan doğruya mülkiyet hakkı üzerinde hukuki etki doğuran aynı sözleşme, tasarruf işlemidir. AYİTER, s. 17 vd.; ÇAĞA/ KENDER, s. 98; SEROZAN, s. 256; ERBEK, s. 938-940; AYBAY/ HATEMİ, s. 150; SİRMEN, s. 483; AYAN, s. 578 vd.; EREN, s. 49. Ayrıca taşınırların devrinde aranan anlaşmanın aynı akit değil iktisap akdi olarak adlandırılması gerektiği yönünde bkz.: TEKİNAY, s. 464.

BKUY m.14 hükümleri arasındaki ilişki belirlenmelidir. Belirtmek gerekir ki, bir temel kanun hükmü olarak TMK m. 763'in normlar hiyerarşisinde alt sırada bulunan bir başka düzenleme olan BKUY hükmü ile ilga edilmesi mümkün değildir³⁹. Dolayısıyla BKUY hükümlerinin, TMK hükümlerine aykırı düzenleme getirmesi isabetli değildir. Öte yandan sicile kayıtlı olmayan gemilerin mülkiyetinin devrine ilişkin TTK m. 997'de, aynı hususu düzenleyen 6762 Sayılı TTK m. 876 f.1'e göre esaslı bir değişiklik yapılarak geminin mülkiyetinin zilyetliğin devri olmaksızın devrine imkân tanınmamıştır. TTK m. 997'ye ilişkin madde gerekçesinde "*...Türk Medeni Kanununun taşınır mülkiyetinin iktisabı ile alakalı kurallarından ayrılmayı gerektirecek bir sebep olmadığından...*" 6762 Sayılı Kanunun zilyetlik devredilmeksizin mülkiyetin devrine imkan tanıyan hükmünün TTK'ya alınmadığı belirtilmektedir⁴⁰. Temel kanun niteliğindeki TTK'da kanun koyucu sicile kayıtlı olmayan gemiler bakımından zilyetliğin devrinden ayrılmamayı tercih etmişken, BKUY ile bu prensibin terk edildiğinin kabul edilmesi mümkün gözükmemektedir.

BKUY m. 14'ün getirdiği şekil zorunluluğunun taşınır mülkiyetinin devrine ilişkin taraflar arasında yapılması gereken anlaşmaya yönelik olduğu kanısında olduğumuzu yukarıda belirtmiştik. BKUY'nin TMK hükmünü ilga etmesi mümkün olmadığından⁴¹, ancak ilave bir düzenleme getirdiği kabul edilebilir. Her iki hükmün uygulanması halinde Bağlama Kütüğüne kayıtlı Türk gemilerinin mülkiyetinin devri için anlaşma ve zilyetliğin devrinin gerekeceğinin, mülkiyetin devrine ilişkin anlaşmanın BKUY m. 14'te belirlenen şekle uygun olarak yapılması gerektiğinin kabul edilmesi mümkündür⁴². Böylelikle şekle tabi olarak yapılan aynı

³⁹ GÖZLER, s. 188.

⁴⁰ Düzenlemenin eleştirisi için bkz.: ŞEKER ÖĞÜZ, s. 48. Kanımızca sicile kayıtlı gemilerin mülkiyetinin devrine ilişkin TTK m. 1001'in gerekçesi dahi kanun koyucunun sicile kayıtlı olsun olmasın tüm gemilerin mülkiyetinin devri bakımından geminin taşınır niteliğini vurgulayarak TMK'nın taşınırın mülkiyetinin devrine ilişkin hükümlerine paralel düzenleme yapmayı tercih ettiğini ortaya koymaktadır. TTK m. 1001'e ait gerekçede "...gemi mülkiyetinin Türk Medeni Kanununda taşınır mülkiyetinin intikali için öngörülmüş olan usule uygun olarak anlaşma ve gemi zilyetliğinin nakli suretiyle intikal edeceğini ifade etmek üzere maddeye "gemi zilyetliğinin nakli şarttır" ibaresinin eklenmesi suretiyle" yapıldığı vurgulanmaktadır. Ayrıca sicile kayıtlı gemilerin mülkiyetinin devri için zilyetliğin devralana geçirilmesi gereğinin eleştirisi için bkz.: KENDER/ÇETİNGİL/YAZICIOĞLU, s. 71-72.

⁴¹ DEMİR, s. 151.

⁴² TTK m. 997 ve BKUY m. 14 aynı anda yürürlükte olduğu için Bağlama Kütüğüne kayıtlı bir geminin mülkiyetinin devri için liman başkanlıklarında veya noterde resmi şekilde sözleşme yapılabileceği gibi adi yazılı bir sözleşme ve hatta yazılı sözleşme yapılmaksızın ilgili başkanlığa verilecek dilekçe ve zilyetliğin devri ile mülkiyetin devredilebileceği görüşü için bkz.: DEMİR, s. 153. 491 Sayılı KHK Ek Madde 12'de yer alan mülkiyetin devrine ilişkin düzenleme ve eTTK m. 867 hükmü karşısında öğretilde KHK hükmü ile eTTK m. 867 hükmünün ilga edilmiş olduğu savunulmuştur. Görüşe göre, TMK 706 ile paralel düzenleme getiren 491 Sayılı KHK, mülkiyetin devri için tescil şartını öngören TMK m. 705'i de geçerli hale getirmiş; bu durumda taşınırlarda zilyetliğin devrini gerekli kılan TMK m. 763'e eTTK'nın yaptığı atıf zımnen ilga edilmiştir ve Kütüğe kayıtlı gemilerin mülkiyetinin devri için zilyetliğin devri gerekmemektedir. ATAMER, *Bağlama Kütüğü*, s. 351. Bağlama Kütüğü sicil niteliğine sahip olduğundan artık Türk Hukuku bakımından sicile tescil edilmemiş gemi bulunmayacağı ve eTTK m. 867 (TTK m. 997)'nin uygulama alanının kalmadığı yönünde bkz.: AKSOY, 98.

akit ve zilyetliğin devri ile geminin mülkiyeti devredilmiş olacak ve uygulamada ortaya çıkabilecek sorunların önüne geçilecektir⁴³.

Öğretide 2009 tarihli Yönetmeliğin 14. maddesinde yer alan “Resmi sözleşme dışında yapılmış mülkiyetin devrini amaçlayan sözleşmeler geçersiz ve bu sözleşmelere dayanarak, sözleşmede hak sahibi olarak gözüken kişi adına kayıt yapılamaz.” ifadesi gereği tescilin mülkiyetin devri bakımından kurucu etkiye sahip olduğu savunulmaktadır⁴⁴. Kanımızca mülkiyetin devrine ilişkin hükümde açıkça mülkiyetin devri için tescilin şart olduğu yönünde bir esas düzenlenmiş olmadığından mülkiyetin devri bakımından tescil kurucu bir etki taşımamaktadır.

B. Hukuki İşlem Dışındaki Yollarla

1. Genel Olarak

Bağlama Kütüğü sicil niteliğine sahip olmadığı için kütüğe kayıtlı gemiler sicile kayıtlı olmayan gemi niteliğindedir. Dolayısıyla TTK m. 997 uyarınca sicile kayıtlı olmayan gemilerin mülkiyetinin kazanılmasında hukuki işlem dışındaki yöntemlerin geçerliliği kütüğe kayıtlı gemiler bakımından değerlendirilmelidir.

2. Sahiplenme Yoluyla

Taşınırın mülkiyetinin sahiplenme yoluyla kazanılması mümkündür. Sahiplenme, bir kimsenin sahipsiz bir taşınır üzerinde malik olma iradesiyle zilyetlik kurması anlamına gelmektedir (TMK m. 767).

Bir taşınırın mülkiyetinin sahiplenme yoluyla kazanılabilmesi için öncelikle sahipsiz bir taşınır olması gerekir⁴⁵. Bu kapsamda kütüğe kayıtlı bir gemi maliki tarafından mülkiyet hakkından vazgeçilmek kastıyla terk edilirse sahipsiz hale gelir⁴⁶. Sahiplenme yoluyla

Ayrıca eTTK m. 867 uygulanmamasına rağmen mülkiyetin devri için resmi sözleşmenin yeterli olmayıp zilyetliğin devrinin gerektiği yönünde bkz.: AKSOY, s. 100.

⁴³491 sayılı KHK döneminde de resmi borç doğuran sözleşme metninde aynı akit ve zilyetliğin devrine ilişkin beyan da yer aldığı takdirde sorunların önüne geçilebileceği yönünde bkz.: ÜNAN, s. 25.

⁴⁴ ALGANTÜRK LIGHT, s. 58.

⁴⁵ SİRMEN, s. 489-490; AYBAY/HATEMİ, 143-144; AYAN, s. 593-595; TEKİNAY, s. 471.

⁴⁶ TTK m. 998 f.1 sicile kayıtlı bir geminin ne şekilde sahipsiz hale geleceğini düzenlemektedir. Hükme göre, sicil kayıtlardan sahibinin kim olduğu anlaşılmayan veya usulüne uygun olarak mülkiyeti terk edilmiş gemidir. Sicil kayıtlarından geminin sahibinin kim olduğunun belirlenememesinin ne şekilde tespit edileceği belli olmadığından öğretide bu ifade eleştirilmektedir. Geminin sahipsiz bir gemi olarak kabul edileceği diğer hal ise malikinin usulüne uygun olarak mülkiyeti terk etmesidir. Diğer bir ifade ile malikin mülkiyeti terk iradesiyle

taşınırların mülkiyetinin kazanılması için gerekli olan ikinci şart, malik olma iradesiyle taşınırın zilyetliğinin elde edilmesidir. Sahipsiz hale gelen ve kütüğe kayıtlı olan geminin mülkiyetini TTK m. 767 uyarınca malik olma iradesiyle zilyetliğine geçiren kimse geminin maliki olur⁴⁷.

3. Kazandırıcı Zamanaşımı Yoluyla

Kazandırıcı zamanaşımı taşınırlarda mülkiyetin hukuki işlem dışındaki yollarla kazanılması hallerinden birisidir. TMK m. 777 hükmü uyarınca, başkasının taşınır bir malını davasız ve aralıksız, beş yıl, iyi niyetle ve malik sıfatıyla zilyetliğinde bulunduran kimse zamanaşımı yoluyla o malın maliki olur. Öte yandan TTK’da gemilerin mülkiyetinin zamanaşımı yoluyla kazanılmasına ilişkin özel hükümlere yer verilmiştir (TTK m. 999-1000). Kazandırıcı zamanaşımı ile mülkiyetin kazanılmasına ilişkin taşınırlara dair hükümlerin ve TTK’da yer alan özel düzenlemelerin ayrı ayrı değerlendirilmesi gerekmektedir.

a. Olağan Kazandırıcı Zamanaşımı Yoluyla. TTK m. 999’da “Olağan Zamanaşımı” başlığı ile sicile kayıtlı gemilerin beş yıllık süreye bağlı olarak zamanaşımı yoluyla mülkiyetinin kazanılması düzenlenmiştir. Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemiler sicile kayıtlı gemi olmadığından, anılan hükmün bu gemiler bakımından uygulanması söz konusu değildir.

Sicile kayıtlı olmayan gemiler üzerindeki aynı haklar TTK m. 997 f.1 gereğince TMK hükümlerine tabi olduğundan, kütüğe kayıtlı gemilerin mülkiyetinin TMK m. 777’ye göre kazanılmasının mümkün olup olmadığı değerlendirilmelidir. TMK m. 777 uyarınca geminin mülkiyetinin kazanılması için başkasının mülkiyetinde olan kütüğe kayıtlı bir gemi üzerinde malik sıfatıyla zilyetlik kurulması, zilyetliğin aralıksız ve davasız beş yıl boyunca devam etmiş olması ve zilyedin iyi niyetli olması gerekmektedir⁴⁸. Zilyedin iyi niyetli olması, geminin başkasına ait olduğunu bilmemesi ve bilebilecek durumda olmaması anlamına gelmektedir⁴⁹. BKUY m. 23 f.1 uyarınca Bağlama Kütüğünde yer alan kayıtlar alenidir; diğer

gemiyi terk etmesidir. Bu ikinci halde geminin sicilde kaydının bulunup bulunmadığı önem taşımamaktadır. Taşınırların sahipsiz hale gelmesine ilişkin TMK m. 767’de de mülkiyet hakkından vazgeçilmek iradesiyle terk edilen taşınırın herhangi bir sicilden malikin anlaşılıp anlaşılmadığı hususu üzerinde durulmamaktadır. Dolayısıyla taşınır mülkiyetine ilişkin hükümlere tabi olan kütüğe kayıtlı gemilerin malikin mülkiyeti terk etme iradesiyle gemiyi terk etmesi halinde gemi sahipsiz hale gelir. Kütükteki kayıt geminin sahipsiz hale gelmesini engelleyecek bir etkiye sahip değildir. Aynı yönde bkz.: DEMİR, s. 150. TTK m. 998’in eleştirisi için bkz.: KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 74. Kütükte gemiye ilişkin kayıt yer aldıkça malikin kim olduğunun belli olduğu, geminin sahipsiz hale gelmeyeceği ve sahiplenme yoluyla mülkiyetinin kazanılamayacağı yönünde bkz.: ATAMER, *Bağlama Kütüğü*, s. 352.

⁴⁷ Aynı yönde bkz.: DEMİR, s. 150.

⁴⁸ SİRMEN, s. 494; AYBAY/HATEMİ, s. 146-147; TEKİNAY, s. 475-476; AYAN, s. 600-602.

⁴⁹ AYAN, s. 601-602; SİRMEN, s. 494.

bir ifade ile kütükte yer alan kayıtlar üçüncü kişiler bakımından aleni olduğundan bu kişiler kütükteki kaydı bilmediğini ileri süremez⁵⁰. Dolayısıyla Bağlama Kütüğünde kayıtlı olan bir gemiye üçüncü kişi malik sıfatıyla zilyet olup zilyetliği aralıksız ve davasız beş yıl sürmüş olsa dahi bu kimsenin iyi niyetli olma şartını sağlaması mümkün olmaz ve TMK m. 777'ye göre geminin mülkiyeti zamanaşımı yoluyla kazanılamaz⁵¹.

b. Olağanüstü Kazandırıcı Zamanaşımı Yoluyla. TTK m. 1000'e göre, olağanüstü zamanaşımı ile mülkiyetin kazanılması sicile kayıtlı gemiler veya sicile kaydı gerekli iken kaydedilmemiş gemiler bakımından söz konusudur. Bağlama Kütüğüne kayıt edilecek gemiler Milli Gemi Siciline kaydı zorunlu olmayan gemilerdir. Dolayısıyla sicile tescili gerekirken kaydedilmemiş bir geminin Bağlama Kütüğüne kayıt edilmesi mümkün değildir⁵².

Sonuç

Bağlama Kütüğü herhangi bir sicile tescil edilmemiş gemilerin, deniz ve iç su araçlarının kayıt altına alınması amacıyla ihdas edilmiş bir kütüktür. İlgili mevzuatta gemi sicillerine has bazı özellikler kütüğe tanınmış olsa da, özellikle kamu güveni ilkesi kabul edilmemiş olduğundan, sicil niteliğinde olduğunun kabul edilmesi mümkün gözükmemektedir.

Kütüğe kayıt edilecek gemiler bakımından 655 Sayılı KHK ve BKUY'nde çelişen hükümler yer almakla birlikte gerek hukukumuzda gerekse uluslararası hukukta bir geminin birden fazla sicile veya kütüğe tescili uygun görülmeyip, uygulamada birçok sorunu beraberinde getireceğinden mevzuattaki çelişkili düzenlemenin geminin tek sicile/kütüğe tescilinin gerektiği yönünde yorumlanması gerekmektedir.

Bağlama Kütüğü sicil niteliğinde olmadığından kütüğe kayıt edilen gemiler sicile kayıtlı olmayan gemi konumundadır ve bu gemilere ilişkin aynı haklar TMK hükümlerine tabidir. Bu bakımdan kütüğe kayıtlı gemilerin mülkiyetinin, kanunda aranan şartların gerçekleşmesi halinde taşınırın mülkiyetinin kazanılmasını sağlayan tüm yollarla kazanılması mümkündür.

⁵⁰ DEMİR, s. 150; ATAMER, s. 352.

⁵¹ Aynı yönde bkz.: DEMİR, s. 150. Ayrıca DEMİR'in Bağlama Kütüğüne kaydı zorunlu olduğu hâlde henüz kayıt işlemi yapılmayan gemi ve araçların TMK m. 777 çerçevesinde zamanaşımı yoluyla mülkiyetinin kazanılmasının mümkün olduğu görüşü için bkz.: DEMİR, s. 150.

⁵² Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemilerde olağan veya olağanüstü zamanaşımı ile mülkiyet kazanımının "iyi niyet" unsuru gerçekleşmeyeceğinden mümkün olmadığı yönünde bkz. : ATAMER, *Bağlama Kütüğü*, s. 352; DEMİR, s. 150.

Hukuki işlem yoluyla mülkiyetin kazanılması bakımından TMK m. 763 gereği aranan aynı sözleşmenin BKUY m.14'te şekil şartına tabi tutulduğu görülmektedir. BKUY m. 14'te mülkiyetin kazanılmasına ilişkin anlaşmanın şekil şartına tabi tutulmuş olması TTK m. 997'nin atfıyla TMK m. 763'ün kütüğe kayıtlı gemiler bakımından uygulanmasının önüne geçemeyecektir; zira bu gemiler sicile kayıtlı olmayan gemidir ve taşınır mülkiyeti hükümlerine tabidir.

Son olarak taşınırın mülkiyetinin kazanılmasına ilişkin hukuki işlem dışındaki yollar değerlendirildiğinde, kütüğe kayıtlı gemilerin mülkiyetinin sahiplenme yoluyla kazanımı mümkün iken mülkiyetin iktisabında kazandırıcı zamanaşımı yolunun kapalı olduğu tespit edilmektedir.

KAYNAKÇA/REFERENCES

- AKSOY Sami, “Türk Deniz Hukukunda Yeni Bir Düzenleme: Bağlama Kütüğü”, Prof. Dr. Fırat Öztan'a Armağan, Cilt II, Turhan Kitabevi, Ankara, 2010.
- ALGANTURK LIGHT Didem, “Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği Hakkında Değerlendirmeler”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Yıl:8, Sayı 16, Güz 2009.
- ALTOP Atilla, “Bağlama Kütüğü ile İlgili Yasal Düzenlemenin Getirdiği Sorunlar”, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl 10 (2005), Sayı 1-4.
- ATAMER Kerim “Bağlama Kütüğü: Yasama Amacı, Uygulama Alanı ve Özel Hukuk Kurallarına Etkisi”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Cilt XXV, Sayı 4, Aralık 2009. (*Bağlama Kütüğü*)
- ATAMER Kerim, “TTK m. 867-871 Hükümlerinin Tarihçesi ve Gemi Satım Sözleşmelerine Uygulanması”, Turgut Kalpsüz’e Armağan, Ankara, 2003 (*TTK m. 867-871*).
- AYAN Mehmet, Eşya Hukuku II, Mülkiyet, Mimoza Yayınları, Konya, 2014.
- AYBAY Aydın / HATEMİ Hüseyin, Eşya Hukuku, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2014.
- AYİTER Kudret, Medeni Hukukta Tasarruf Muameleleri, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayını No: 28-10, Ankara, 1953.
- BAATZ Yvonne / VELASCO Ainhoa Campàs / DEBATTISTA Charles / HJALMARSSON Johanna / LISTA Andrea / LORENZON Filippo / MERKIN Rob / PILLEY Richard / SERDY Andrew / SHAW Richard / TSIMPLIS Michael, Maritime Law, Sweet&Maxwell, London, 2011.
- CARRADO Ernest J., “United States International Ship Register. Is there a real need for it?”, Conference on Which Register Which Flag.... Now?, Essex House, New York, 19-20 October, 1988.
- ÇAĞA Tahir/ KENDER Rayegan, Deniz Ticareti Hukuku, Cilt I, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2009.
- DEMİR İsmail, “Yeni Bağlama Kütüğü Rejimi Üzerine Değerlendirmeler”, AÜHFD, 64(1), Yıl, 2015.
- Dönem:23, Yasama Yılı:2, S. Sayısı: 257

ERBEK Özge, “Taşınır Mülkiyetinin Devrinde Sebebe Bağlılık (İllilik)- Soyutluk (Mücerretlik) Meselesi”, Yaşar Üniversitesi Dergisi, Cilt 8, Özel Sayı, Prof. Dr. Aydın Zevkliler'e Armağan, İzmir, 2013.

EREN Fikret, Mülkiyet Hukuku, Yetkin Yayınları, Ankara, 2016.

GASKELL NJ/ DEBATTİSTA C./ SWATTON RJ, Chorley&Giles' Shipping Law, Pitmann, 1987.

GOLDREIN Ian S. / BASSINDALE John / TURNER Paul, Ship Sale and Purchase, Lloyd's of London Press Ltd., London- New York- Hamburg- Hong Kong, 1993.

GÖZLER Kemal, Hukuka Giriş, Ekin Basım Yayın Dağıtım, Bursa, 2013.

İstanbul Milletvekili Mehmet Domaç ile Antalya Milletvekili Hüsnü Çöllü ve 38 Milletvekilinin; 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), TBMM, KENDER Rayegan / ÇETİNGİL Ergon / YAZICIOĞLU Emine, Deniz Ticareti Hukuku (Temel Bilgiler), Cilt I, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2017.

OĞUZMAN Kemal / SELİÇİ Özer /OKTAY-ÖZDEMİR Saibe, Eşya Hukuku, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2016.

SEROZAN Rona, Taşınır Eşya Hukuku, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2005.

SİRMEN Lale, Eşya Hukuku, Yetkin Yayınları, 4. Bası, Ankara, 2016.

SÜZEL Cüneyt, Bağlama Kütüğüne Kayıtlı Araçların Mülkiyetinin Devri, <https://denizhukuku.bilgi.edu.tr>

ŞEKER ÖĞÜZ Zehra, “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununda Gemi Mülkiyetinin Devrine İlişkin Getirilen Esaslar”, Prof. Dr. Mustafa Dural'a Armağan, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2013.

TEKİNAY Selahattin Sulhi, Eşya Hukuku, İstanbul, 1970.

TORRIOS Hugo, “The Panamanian Register's Position In The International Shipowning Community”, Conference on Which Register Which Flag.... Now?, Essex House, New York, 19-20 October, 1988.

ÜLGEN Hüseyin / HELVACI Mehmet/ KENDİGELEN Abuzer / KAYA Arslan / NOMER ERTAN Füsün, Ticari İşletme Hukuku, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2015.

ÜNAN Samim, "Bağlama Kütüğü" ile İlgili Bazı Sorunlar", Deniz Hukuku Dergisi, Yıl 10 (2005), Sayı 1-4, Ocak- Aralık 2005.

YAVUZ Cevdet, Borçlar Hukuku Dersleri, (Özel Hükümler), Beta Yayınları, İstanbul, 2014.

YAZICIOĞLU Emine, Türk Gemi Sicili, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1990.