

YENİ BAĞLAMA KÜTÜĞÜ REJİMİ ÜZERİNE DEĞERLENDİRMELER

The Evaluations on the New Home Port Log Regime

İsmail DEMİR*

ÖZET

Bu makalenin amacı, 655 sayılı KHK m. 43 ve ilgili Yönetmelik hükümleri çerçevesinde yeniden düzenlenen Bağlama Kütüğü Rejimini kapsamlı biçimde inceleyerek eski rejime göre farklılık arz eden hususları tespit etmek ve mevcut sorunlara çözüm önerileri getirmektir. Yeni Bağlama Kütüğü Rejimi, Bağlama Kütüğünün hukuki niteliğinde bir değişiklik yapmamıştır. Bağlama Kütüğü, bir gemi sicili olmayıp sadece yeni bir kayıt düzenidir. Çalışmamızda Yeni Bağlama Kütüğü Rejiminin önemli ölçüde hukuki dayanaktan yoksun olduğu saptanmıştır. Kanuni düzenlemeler, birçok yönden eksiktir. Yönetmeliğin çoğu hükümleri, iptal edilme riskiyle karşı karşıyadır. Mevcut sorunların çözümü için müstakil bir Bağlama Kütüğü Kanununun çıkartılmasının gerekli olduğu ve Bağlama Kütüğünün Trafik Sicili'ne yaklaştırılmasının uygun olacağı kanaatine varılmıştır.

Anahtar Sözcükler: Bağlama Kütüğü, gemi sicili, su aracı, kayıt düzeni

* Doç. Dr., Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi (isocukdemir@hotmail.com).

ABSTRACT

This article's purpose is to identify the matters differing from the former regime, and to propose a solution for existing problems, by scrutinising the Home Port Log Regime restructured within the context of the article 43 of the Statutory Decrees no. 655 and the relevant by-law's provisions. The New Home Port Log Regime has not changed legal characteristic of the Home Port Log. The Home Port Log isn't any ship's register; it is solely a new record regime. In this study, it has been determined that the New Home Port Log Regime is significantly lacking legal ground. Statutory regulations are inadequate in many aspects. The most provisions of the by-law are at the peril of annulment. For solution of the existing problems, it has been reached the conclusion that a substantive act on home port log should be enacted, and that it is appropriate the Home Port Log will be approached the Traffic Register.

Keywords: Home Port Log, ship's register, water craft, record regime.

I – GİRİŞ

Gemi ve su araçlarının kayıt altına alınmaları, devlet, bunların malikleri ve kullananlar ile gemi ve araç dolayısıyla herhangi bir ilişki içinde bulunan kişiler açısından büyük önem taşımaktadır. Gemilerin kayıt altına alınması, bayrak çekme hakkının belirlenmesi, gemiler üzerindeki haklara aleniyet kazandırılması, bazı hukuki işlemler hakkında bilgi verilmesi veya kurulması gibi amaçlarla gemi sicilleri kurulmuştur.

Türk deniz hukukunda dört adet gemi sicili mevcuttur. Bunlar; Millî Gemi Sicili¹ (MGS)², Yapı Hâlindeki Gemilere Özgü Sicil (Yapı Sicili)³,

¹ MGS hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Okay, Sami. (1970). *Deniz Ticareti Hukuku*. C. I. (3.bs.). İstanbul: Kutulmuş Matbaası. s. 132; Kalpsüz, Turgut. (1971). *Deniz Ticareti Hukuku, Giriş – Gemi*. C. I. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları. s. 198; Çağa, Tahir / Kender, Rayegan. (2002). *Deniz Ticareti Hukuku*. C. I. (12.bs.). İstanbul: Beta Basım A.Ş. s.70; Kender, Rayegan / Çetingil, Ergon / Yazıcıoğlu, Emine. (2014). *Deniz Ticareti Hukuku*. C. I. (14.bs.). İstanbul: On İki Levha Yayıncılık A.Ş. s. 53.

² MGS, YTTK m. 954 ilâ 985 hükümlerinde düzenlenmiştir. MGS ifadesi, YTTK'da değil, fakat 16/12/1999 tarihli ve 4490 sayılı "Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile 491 sayılı Kanun Hükümünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun"un (TUGSK) 2(c)

Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS)⁴ ve Gemi Kira Sicili'dir⁵. Bütün gemi, deniz ve iç su araçları, bu sicillerin zorunlu olarak kapsamında

maddesinde kullanılmaktadır. Bkz. 21/12/1999 tarihli ve 23913 sayılı Resmî Gazete. TUGSK'nda MGS; 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun 839. ve diğer maddelerinde öngörülen gemi sicili olarak tanımlanmaktadır. MGS'ye YTTK m. 940 gereğince Türk bayrağını çekme hakkına sahip ticaret gemileri ile m. 935(2)(a) ve (c)'de belirtilen gemiler tescil edilebilir. YTTK m. 935(2)(a) ve (c)'de belirtilen gemiler; yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemiler ile yabancı bir devlet veya onun vatandaşları adına Türkiye'de yapılmakta olan gemilerdir.

- ³ Yapı Sicili, YTTK m. 986 ilâ 992'de düzenlenmiştir. YTTK m. 986'ya göre yapı hâlindeki bir gemi, malikin istemi üzerine veya yapı üzerinde bir gemi ipoteğinin kurulması yahut yapının ihtiyatı ya da kesin haczi veya tersane sahibinin gemi ipoteğinin kurulmasına yönelik istem hakkını teminat altına almak amacıyla sicile şerh verilmesi söz konusu olduğu takdirde Yapı Siciline kaydolunur. Yapı Sicili hakkında bkz. Kalpsüz, *Deniz Ticareti*, s. 251 vd; Çağa/Kender, s. 82; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, s. 64; Aksoy, Sami. (2007). *Yapı Halindeki Gemilerin Rehni*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara: s. 23 vd.
- ⁴ Türk denizciliğinin geliştirilmesini hızlandırmak ve ekonomiye katkısını artırmak amacıyla kabul edilen TUGSK'nun 3. maddesi ile Denizcilik Müsteşarlığı nezdinde İstanbul'da Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS) kurulmuştur. Kanunun 4. maddesine göre bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihte MGS'ne kayıtlı bulunan Kanunun 1. ve 2. maddesi kapsamındaki bütün gemiler ve yatlar, yurt içinde inşa edilen gemiler ve yatlar ile yurt dışından ithal edilecek 3.000 DWT'nin (yolcu gemileri ile özel maksatlı, özel yapılmış gemilerde ise 300 grostonun) üzerindeki gemiler TUGS'ne talep üzerine tescil edilebilir. TUGS hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Aybay, Gündüz. (1999). Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ve Yönetmeliği Hakkında. *Deniz Hukuku Dergisi*, Y. 4, S. 3-4, s. 61 vd; Algantürk Light, Didem. (2000). Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile Getirilen Düzenlemeler. *İstanbul Barosu Dergisi*, C. 74, S. 7-8-9, s. 797 vd; Tekil, Fahiman. (2001). *Deniz Hukuku*. (6.bs.). İstanbul: Alkım Kitabevi. s. 112 – 116; Ataergin, Selim. (2003). Türk Uluslararası Gemi Sicili. *Prof. Dr. Fahiman Tekil'in Anısına Armağan*. İstanbul: Marmara Üniversitesi Yayınları. s. 63; Ekşi, Nuray. (2000). Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanununun Hazırlanmasına Etki Eden Faktörler ve Kanunun Genel Esaslarının Değerlendirilmesi. *Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan*. İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş. s. 201; Ülgener, Fehmi. (1999). Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ve Yönetmelik Tasarısı ile İlgili Bir Değerlendirme. *Deniz Hukuku Dergisi*, Y. 4, S. 3 -4, s. 15; Demirkıran, Murat. (2000). Avrupa Topluluğu Gemi Sicili Çalışmaları ve Türk Uluslararası Gemi Sicili ile Karşılaştırılması. *Deniz Hukuku Dergisi*, Y. 5, S. 1 -4, s. 129; Şeker Ögüz, Zehra. (1999). Üzerinde İpotek Tesis Edilmiş Gemilerin Türk Gemi Sicilinden Terkin Edilerek Türk Uluslararası Gemi Siciline Kaydedilmesi Sorunu. *Deniz Hukuku Dergisi*, Y. 4, S. 3-4, s. 83; Kurt, Hayrettin. (2014). Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanununun Değerlendirilmesi. *Ankara Barosu Dergisi*, Y. 72, S. 2014/2, s. 270.
- ⁵ "Gemi Kira Sicili" veya bir başka adıyla "Geçici Sicil", YTTK m. 941(2) ve (3)'de düzenlenmiştir. YTTK m. 941(3), f. 2'ye uygun olarak Türk gemisi olmayan bir geminin, ona Türk bayrağı çekebilecek kişilere en az bir yıl süreyle kendi adlarına işletilmek üzere bırakılması durumunda malikin rızası alınmış olmak, Türk mevzuatının kaptan ve gemi zabıtları hakkındaki hükümlerine uyulmak ve yabancı kanunda da bunu engelleyen bir

bulunmamaktadır. Yeni Türk Ticaret Kanunu (YTTK)⁶ m. 957, sadece on sekiz gros tonilato ve üzerindeki ticaret gemilerinin tescilini zorunlu kılmaktadır. TUGS'ne tescil ihtiyaridir. Kaydı hukuken mümkün olan gemiler, sadece malikin isteği üzerine TUGS'ne kaydedilebilirler. Yapı Sicili'ne tescil de ihtiyati ve kesin haciz hâlleri hariç ihtiyaridir. Gemi Kira Sicili ise gerçek anlamda bir sicil olarak görülemez. Zira, bu sicil, hukuki açıdan aynı haklara aleniyet kazandırmayıp, sadece geçici bayrak düzeninin izlenmesini sağladığından bir kütük niteliğindedir; bağlama kütüğü ile doğrudan bir ilgisi bulunmamaktadır⁷.

Bağlama kütüğü, mevcut gemi sicili düzeni çerçevesinde çok sayıda gemi ve su aracının herhangi bir gemi siciline tescil edilmemiş olmasının yarattığı olumsuzlukların giderilmesi amacıyla ihdas edilmiştir⁸. Bağlama Kütüğü müessesesi, esas itibarıyla bir gemi siciline kayıtlı olmayan bütün gemilerin ve gemi niteliğinde olmayan su araçlarının kayıt altına alınmalarını sağlamaya yöneliktir. Kanun koyucu, Bağlama Kütüğü rejimini kurarken hiçbir zaman özel hukuk alanına giren bir düzenleme yapmayı amaçlamamış, bilinçli olarak özel hukuk ilişkilerini etkilemekten kaçınmıştır. Çalışmamızda son hukuki düzenlemeler çerçevesinde Bağlama Kütüğü'nün (Yeni Bağlama Kütüğü Rejiminin) bütün yönleriyle ve ayrıntılı biçimde incelenmesi amaçlanmıştır.

hüküm bulunmamak şartıyla Türk bayrağı çekme izni verilen gemilerin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na tutulacak özel bir sicile kaydolunacağını amirdir.

⁶ 13/1/2011 tarihli ve 6102 sayılı YTTK, 1/7/2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bkz. 14/2/2011 tarihli ve 27846 sayılı Resmî Gazete.

⁷ Atamer, Kerim. (2009). Alman Türk Hukukunda Gemilerin Bayrak Çekme Zorunluluğu, Gemi Siciline Kayıt ve Hükümlerin Uygulama Alanı. *BATİDER*, C. XXV, S. 1, s. 188; Atamer, Kerim. (2009). Yargıtay Kararları Işığında, Deniz Ticareti ve Deniz Sigortası Hukukunda Güncel Sorunlar ve Gelişmeler. *XXIII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu (12.06.2009)*, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü Yayınları, s. 247; Çetingil, Ergon / Kender, Rayegân / Ünan, Samim / Yazıcıoğlu, Emine. (2006). TTK Tasarısı'nın "Deniz Ticareti" Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında. *Deniz Hukuku Dergisi*, Özel Sayı, s. 116-117.

⁸ Denizcilik Müsteşarlığı'na başlangıçta yürütülen çalışmalar, gemi ve deniz araçları için ödenecek yüksek tutardaki MTV'nin makul seviyelere indirilmesine yönelik idi. Ancak sonradan sorunun sadece bir vergi sorunu olmadığı, bütün gemi ve deniz araçlarının kayıt altına alınması ihtiyacının mevcut olduğu anlaşılmış ve kayıt zorunluluğu öngören bir Bağlama Kütüğü oluşturulması fikri benimsenmiştir.

II – GENEL OLARAK BAĞLAMA KÜTÜĞÜ

A) Kuruluş

Bağlama Kütüğü müessesesi⁹, Türk deniz hukukuna ilk olarak 6/5/2009 tarihli ve 5897 sayılı “Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun”un¹⁰ 1. maddesi yoluyla 10/8/1993 tarihli ve 491 sayılı “Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname”ye (491 sayılı KHK)¹¹ eklenen “Bağlama Kütüğü” başlıklı Ek Madde 12 ile girmiştir. Bu maddede Bağlama Kütüğünün kuruluşu, kapsamı, teşkilatı, Türk bayrağı çekme hakkı, ruhsatname düzenlenmesi ve kütüğün işleyişine dair temel esaslar ayrıntılı biçimde düzenlenmiştir. Kanunun 2. ve 3. maddeleriyle 18/2/1963 tarihli ve 197 sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu’nun birçok maddesinde değişiklik yapılarak Bağlama Kütüğüne kaydolun gemi ve su araçları, tamamıyla motorlu taşıt vergisinden hariç bırakılmıştır. Kanunun 4. maddesinde ise Bağlama Kütüğü ruhsatnamelerinden ve bunların vizelerinden alınacak harçlara dair hükümlere yer verilmiştir.

491 sayılı KHK m. 12(8)¹² hükmünün verdiği yetkiye dayanılarak Denizcilik Müsteşarlığı’nca hazırlanan 14/9/2009 tarihli “Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği” (Eski Yönetmelik)¹³, 30/6/2009 tarihinden geçerli

⁹ “Bağlama Kütüğü” ifadesi, YTTK m. 946’da düzenlenen “bağlama limanı” kavramından esinlenilerek türetilmiştir. Böylece, aynı zamanda Bağlama Kütüğünün gemi sicili niteliğinde olmadığı da vurgulanmak istenmiştir. “Bağlama Kütüğü” ifadesi yerine “Türk deniz araçları sicili” veya “Türk denizcilik sicili” gibi ifadelerin kullanılmasının daha isabetli olacağı hakkında bkz. Aksoy, Sami. (2010). Türk Hukukunda Yeni Bir Düzenleme: Bağlama Kütüğü. *Fırat Öztan’a Armağan*, C. I, Ankara: Turhan Kitabevi. s. 65 vd.

¹⁰ 30/6/2009 tarihinde yürürlüğe giren Kanunun metni için bkz. 16/5/2009 tarihli ve 27230 sayılı Resmî Gazete. Bu Kanunun hazırlık çalışmaları ve yasama süreci hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, Kerim. (2009). Bağlama Kütüğü: Yasama Amacı, Uygulama Alanı ve Özel Hukuk Kurallarına Etkisi. *BATİDER*, C. XXV, S. 4, s. 297 vd.

¹¹ 491 sayılı KHK için bkz. 19/8/1993 tarihli ve 21673 sayılı Resmî Gazete.

¹² Bu maddede aynen “Bağlama kütüğünün tutulması, liman başkanlıklarının ve belediyelerin yetki ve sorumlulukları, kayıt, terkin, ruhsatname düzenlenmesi, idari para cezası verilmesi ve mali hükümler ile bu maddenin uygulanmasına dair diğer hususlara ilişkin usul ve esaslar, mali konularda Maliye Bakanlığının uygun görüşünü almak kaydıyla Denizcilik Müsteşarlığına çıkarılacak yönetmelikle belirlenir.” hükmü yer almaktadır.

¹³ Bkz. 14/9/2009 tarihli ve 27349 sayılı Resmî Gazete. 24/4/2010 tarihinde Eski Yönetmeliğin birçok maddesinde kapsamlı değişiklikler yapılmıştır. Bkz. 24/4/2010 tarihli ve 27561 sayılı Resmî Gazete.

olmak üzere yayımı tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu Yönetmeliğin amacı; Bağlama Kütüklerinin tutulmasına ilişkin usul ve esaslar ile uygulanacak mali hükümleri ve idari yaptırımları belirlemektir (m. 1). Eski Yönetmelik, Bağlama Kütüğü uygulamasını bir hayli ayrıntılı olarak toplam 39 maddede düzenlemiştir.

1/11/2011 tarihi itibarıyla yürürlüğe giren 26/9/2011 tarihli ve 655 sayılı “Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname”nin (655 sayılı KHK) 44. maddesiyle 491 sayılı KHK yürürlükten kaldırılmıştır¹⁴. Bu sefer Bağlama Kütüğünün yeniden düzenlenmesi amacıyla 491 sayılı KHK Ek Madde 12 hükmünün yerine geçmek üzere 655 sayılı KHK’nin “Bağlama Kütüğü” başlıklı 43. maddesi hükmü sevk edilmiştir. Bu maddede Bağlama Kütüğünün esaslarına dair Mülga Ek Madde 12’de yer alan birçok ilkeye yer verilmemiş, konu sadece iki küçük fıkrayla düzenlenmiştir. Madde 43(1)’de tamamıyla önceki düzenlemeye paralel şekilde TUGS’ne tescilli olanlar ve MGS’ne tescili zorunlu olanlar dışındaki ticari veya özel kullanıma mahsus, gemi, deniz ve iç su araçlarının maliklerinin veya işletenlerinin söz konusu gemi, deniz ve iç su araçlarını Bağlama Kütüğüne kaydettirmek zorunda oldukları belirtilmiştir. Aynı maddenin 2. fıkrasında ise Bağlama Kütüğüne kayda ilişkin usul ve esaslar ile yapılacak iş ve işlemlerin nasıl ve kimler tarafından yürütüleceğinin yönetmelikle belirleneceği hüküm altına alınmıştır.

655 sayılı KHK m. 43(2) hükmüne istinaden Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca yeniden hazırlanan “Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği” (Yönetmelik), 25/9/2014 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiş, bu Yönetmeliğin 37. maddesi Eski Yönetmeliği yürürlükten kaldırmıştır¹⁵. Yönetmelik hükümlerinin de genel olarak Eski Yönetmelik hükümlerine paralel olduğu ve Bağlama Kütüğü uygulamalarını ayrıntılı biçimde düzenlediği anlaşılmaktadır.

Mülga 491 sayılı KHK m. 12, Bağlama Kütüğünün kuruluşuna, kütüğün hangi makamlar tarafından ve ne şekilde tutulacağına dair temel ilkeleri açıkça düzenlemiş olmasına rağmen 655 sayılı KHK m. 43’de bu

¹⁴ 655 sayılı KHK için bkz. 1/11/2011 tarihli ve 28102 mükerrer sayılı Resmî Gazete.

¹⁵ Bkz. 25/9/2014 tarihli ve 29130 sayılı Resmî Gazete.

ilkelere yer verilmeyerek konunun anlaşılmasında bir şekilde tamamıyla yönetmeliğe havale edilmesi, büyük bir hukuki hata ve eksikliklerdir. Aşağıda ayrıntılarıyla incelendiği üzere, kanun koyucunun bu tercihi, Yönetmelik hükümlerinin çoğunu hukuki dayanaktan yoksun bırakmakta, böylece Bağlama Kütüğü uygulamalarının geçerliği hakkında ciddi tereddütlere sebep olmaktadır¹⁶.

Bağlama Kütüğüne ilişkin düzenlemelerin müstakil bir kanunda ve daha sistematik biçimde düzenlenmesi, şüphesiz daha uygun olurdu¹⁷. Bağlama Kütüğünün belirtilen teşkilat kanunlarında ve tek bir maddede düzenlenmesinin asıl sebebi, müstakil bir kanunun yürürlüğe konulmasındaki pratik zorluklardır. Ayrıca kütüğün bir üçüncü sicil olarak algılanmasının yaratacağı olumsuzluklar da kanun koyucunun tercihinde etkili olmuş olabilir.

B) Amaç

Bağlama Kütüğü ihdas edilmesinin amaçları, yukarıda zikredilen kanunlar ve yönetmeliklerden tam olarak anlaşılmasında değildir. Bununla birlikte ilk olarak Bağlama Kütüğünü kuran 6/5/2009 tarihli ve 5897 sayılı Kanunun başta gerekçesi olmak üzere yasama süreci içinde hazırlık çalışmalarına dair belgelerin¹⁸ incelenmesinden, aşağıdaki amaçların

¹⁶ Yönetmelikle düzenleme yapılmasının sınırları konusunda 491 sayılı KHK'nin bazı maddelerinin iptali istemiyle açılan bir davada Anayasa Mahkemesi'nce verilen 21/3/2007 tarihli ve 2005/44 E. 2007/31 K. sayılı bir karar için bkz. 29/11/2007 tarihli ve 26715 sayılı Resmî Gazete. Anayasa Mahkemesi, bu kararında; yasa koyucunun temel ilkeleri koymadan, çerçeveyi çizmeden yürütmeye yetki vermemesi, sınırsız, belirsiz bir alanı yönetimin düzenlemesine bırakmaması gerektiğini, yasa koyucunun gerektiğinde sınırlarını belirlemek koşuluyla bazı konuların düzenlenmesini idareye bırakabileceğini, ancak bir konuda temel ilkeler, amaçlar, esaslar, sınırlar, çerçeve ve ölçünün yasama organı tarafından kanunla belirleneceğini, yürütmenin ise tüzük ve yönetmeliklerle idare tekniği ve uzmanlığa ilişkin hususları belirleyeceğini vurgulamaktadır.

¹⁷ Bağlama Kütüğünün yanlış yerde, 491 sayılı KHK'da düzenlendiği hakkında bkz. Ünan, Samim. (2005). Bağlama Kütüğü ile İlgili Bazı Sorunlar. *Deniz Hukuku Dergisi*, Y. 10, S. 1 – 4, s. 15.

¹⁸ Bağlama Kütüğünü ihdas eden 6/5/2009 tarihli ve 5897 sayılı Kanun, TBMM'ne sunulan iki ayrı Kanun Teklifine dayanmaktadır. İlk Kanun Teklifi, İstanbul Milletvekili Mehmet DOMAÇ tarafından hazırlanmış, 3/6/2008 tarihinde Plan ve Bütçe Komisyonu'na havale edilerek 2/266 Esas sayısını almıştır. Bu Teklife hemen hemen paralel biçimde Antalya Milletvekili Hüsnü ÇÖLLÜ ve 38 milletvekili tarafından hazırlanan ikinci Kanun Teklifi de aynı Komisyona havale edilerek 2/268 Esas sayısını almıştır. Bilahare, her iki Teklif, Plan ve Bütçe Komisyonu'nda 257 sıra sayısını alarak birleştirilmiştir. Kanun Tekliflerinin

gözetildiği tespit edilmektedir. 655 sayılı KHK'nin gerekçesinde Bağlama Kütüğünün kuruluş amacına dair hiçbir açık hükme yer verilmemiş ise de bu amaçların hâlen geçerli oldukları kabul edilmelidir¹⁹. Somut verilere dayalı olarak tespit edilen sorunlar çerçevesinde belirtilen amaçların uygun olduğu değerlendirilmektedir.

1. Bütün Gemi, Deniz ve İç Su Araçlarının Kayıt Altına Alınması İhtiyacı

Bütün gemi, deniz ve iç su araçlarının kayıt altına alınması ihtiyacının sebepleri aşağıda gösterilmiştir:

- (a) 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu (ETTK) hükümlerine göre kurulan MGS²⁰ ve 16/12/1999 tarihli ve 4490 sayılı “Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu İle 491 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun” (TUGSK)²¹ ile kurulan TUGS, birbirlerinden farklı tescil esasları benimsemişlerdir. MGS'ne 18 groston ve üzerindeki ticaret gemilerinin tescilinin zorunlu olmasına karşılık TUGS'ne tescili ihtiyaridir. Ticari amaçlarla kullanılmayan gemi, deniz ve iç su araçlarının bu sicillere tescili zorunlu değildir²².
- (b) Hâlen ticari veya diğer amaçlarla kullanılan ve belirtilen sicillere kayıtlı olmayan Türk tabiiyetindeki gerçek ve tüzel kişilerin

metinleri ve 19/6/2008 tarihli ve 29 sayılı Plan ve Bütçe Komisyon Raporu için bkz. <<http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss257.pdf>> (erişim tarihi: 31 Aralık 2014). Ayrıca 257 sıra sayılı Kanun Teklifinin Genel Kurul görüşmelerine ilişkin tutanaklar için bkz. <http://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/Tutanak_B_SD.birlesim_baslangic?PAGE1=1&PA GE2=1&p4=20401&p5=B> (erişim tarihi: 31 Aralık 2014).

¹⁹ 655 sayılı KHK, kanunlaşmak üzere 1/512 esas numarasıyla Plan ve Bütçe Komisyonunda görüşülmeyi beklemektedir. Bu KHK'nin gerekçeleri için bkz. <<http://pbk.tbmm.gov.tr/HavaleEdilenIsler>> (erişim: 31 Aralık 2014).

²⁰ Ne ETTK'da, ne de 6102 sayılı YTTK'da “MGS: Millî Gemi Sicili” ifadesi kullanılmaktadır. “Millî Gemi Sicili” ifadesi, TUGSK m. 2(c)'de “6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun 839 uncu ve diğer maddelerinde öngörülen gemi sicili” olarak tanımlanmıştır. Aslında her iki sicil de millî gemi sicili niteliğinde olmakla beraber bu ifade, anlatım kolaylığı sağlaması bakımından isabetlidir ve yaygın biçimde kullanılmaktadır.

²¹ Bkz. 21/12/1999 tarihli ve 23913 sayılı Resmî Gazete.

²² Bağlama Kütüğü ihdas etmenin gerekli olmadığı, Bağlama Kütüğü ile izlenen amaçlara 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun hükümlerine göre tutulan Teknik Kütük uygulamalarıyla birlikte basit, hızlı ve ucuz bir yöntem olarak söz konusu gemi ve araçların MGS kapsamına alınmasının yeterli olacağı, Bağlama Kütüğünün hazineye gereksiz külfet getirdiği hakkında bkz. Atamer, Bağlama Kütüğü, s. 357.

mülkiyetinde bulunan gemi, deniz ve iç su araç sayısı 60.000 civarındadır. Bu gemi, deniz ve iç su araçlarının resmî kayıtlarının bulunmaması, bunlar hakkında denizde can, mal ve çevre korunmasına dair mevzuatın uygulanmasında zorluklar ortaya çıkartmaktadır. Deniz emniyeti açısından uluslararası standartlarda denetim ve belgelendirme hizmetleri yapılamamaktadır²³.

- (c) Gemi sicillerinde kayıtlı olmayan gemi ve su araçları, denizde güvenliğin sağlanmasını olumsuz etkilemektedir. Bunların teknik niteliklerinin ve maliklerinin bilinmemesi, deniz güvenliği denetimini imkânsız hâle getirmektedir. Bu teknelerle zaman zaman insan kaçakçılığı yapıldığına şahit olunmaktadır.
- (d) Türkiye, Dünya'nın birçok ülkesinden daha uzun kıyı sınırına sahip olmasına rağmen Türk vatandaşlarının maliki oldukları gemi, deniz ve iç su aracı sayısı yeterli seviyede değildir. Bu olumsuz durum, kayıt altında bulunmayan çok sayıda gemi, deniz ve iç su araçlarıyla birlikte Türk denizciliğinin gelişimine önemli ölçüde engel oluşturmaktadır.

2. Türk Denizciliğinin Geliştirilmesi

Türk denizciliğinin geliştirilmesi amacına yönelik gerekçeler aşağıda gösterilmiştir:

- (a) Türk gemi sicillerine kayıtlı olmayan gemi, deniz ve iç su araçlarının önemli bir kısmı, aslında Türk vatandaşlarına ait olmasına rağmen Türk bayrağı çekmemektedir. Oysa yabancı bayrak altında bulunan bu gemi ve su araçları, Türk denizlerinde seyrüsefer yapmakta ve Türk marinalarına bağlı bulunmaktadır. Ayrıca çoğunlukla yabancı bir gemi siciline kayıtlı olmaları sebebiyle malikler, o devletin yetkili makamlarına düşük miktarlarda da olsa vergi, harç vb.

²³ Bağlama Kütüğünü ihdas eden 491 sayılı KHK Ek m. 12'nin yürürlüğe girmesinden sonra 17/1/2010 tarihinde "Gemilerin Teknik Yönetmeliği" yürürlüğe konulmuştur. Bkz. 17/11/2009 tarihli ve 27409 sayılı Resmî Gazete. Bu Yönetmeliğin 2(3) maddesi, Bağlama Kütüğüne kaydedilen gemi ve araçları da kapsamına almıştır. Bilahare ihtiyaç kalmadığından "Ticaret Gemilerinin Teknik Durumları Hakkında Tüzük", 1/3/2010 tarihli ve 2010/193 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlükten kaldırılmış, böylece teknik kütük uygulamalarına son verilmiştir. Bkz. 12/3/2010 tarihli ve 27519 sayılı Resmî Gazete.

ödemeler yapmaktadır. Türk bayrağı çekmek cazip hâle getirilmeli ve bu tür ödemeler, Türkiye'ye yönlendirilmelidir²⁴.

- (b) Bir denizci ülke olma amacına ulaşılmasında amatör denizciliğin geliştirilmesinin de büyük önemi vardır. Bu bağlamda, öncelikle toplumda deniz sevgisi, kültürü ve bilinci geliştirilmelidir. 8333 kilometre kıyı şeriden sahip Türkiye'de ortalama 2.000 kişiye bir gemi düşmekte iken, Amerika Birleşik Devletleri'nde 18, İngiltere'de 124, İtalya'da 68, Hollanda'da 64, İsveç'te 8, Fransa'da 85, Almanya'da 210 ve Yunanistan'da 103 kişiye bir gemi düşmektedir. Amatör denizciliğin geliştirilmesi, denizcilik sektörüne bağlı diğer sektörlerin de gelişimine katkı sağlayacaktır. Özellikle yat, kotra vb. özel amaçlarla kullanılan teknelere olan talebin artması, tekne imal sanayisini geliştirecektir.

3. Gemi ve Su Araçları Üzerindeki Ağır Vergi Yükünün Doğurduğu Adaletsizliğin Giderilmesi

Yukarıdaki iki amaçla yakından bağlantılı olan bu amaçla ilgili olarak aşağıdaki gerekçeler önem arz etmektedir. Esasen öncelikle Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV) oranlarının düşürülmesi veya bu verginin kaldırılması fikri, Bağlama Kütüğünün kuruluş çalışmalarının ilk hareket noktasını oluşturmuştur.

- (a) Başta MTV olmak üzere Katma Değer Vergisi (KDV) ve Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) oranlarının bir hayli yüksek olması, hem kayıt dışılığı teşvik etmiş, hem de vergilendirmede adaletsiz uygulamalara sebep olmuştur. Özellikle gemi ve deniz araçlarından sadece motor gücü esasına göre alınan MTV'nin çok küçük gemiler

²⁴ Nitekim, 491 sayılı KHK Ek m. 12 ve Eski Yönetmeliğin yürürlüğe girmesinden hemen sonra Denizcilik Müsteşarlığı'nca "Türk Sahipli Olup, Yabancı Bayrakta Bulunan ve Özel Kullanıma Mahsus Gemi Deniz ve İç Su Araçlarının İthal Edilmesine İlişkin Tebliğ", 22/8/2009 tarihi itibarıyla yürürlüğe konulmuştur. 2009/3 sayılı bu Tebliğ için Bkz. 22/8/2009 tarihli ve 27327 sayılı Resmî Gazete. Tebliğ'in amacı, m. 1'de, "Türk vatandaşları veya Türk Ticaret Kanununa göre kurulan tüzel kişiler tarafından yurt dışında kurulan veya yurt dışında kurulu bulunmakla birlikte hisselerinin bir kısmı Türk vatandaşlarına ait olan bir şirket tarafından iktisap edilmek suretiyle yabancı bayrak çekilmiş olan gemi, deniz ve iç su araçlarının bağlama kütüğüne kaydedilmesi amacıyla ithalini sağlamak" olarak belirtilmiştir. Tebliğ'in 4. ve 5. maddesindeki şartları yerine maliklerin talebi üzerine gemi ve araçların Bağlama Kütüğüne kaydedilmesi imkânı sağlanmış, böylece Türk bayrağına geçiş kolaylaştırılmıştır.

için dahi büyük tutarlara ulaşması, bu adaletsizliği açıkça gözler önüne sermiştir. Her yıl alınmakta olan ve zaman zaman teknenin değerinin % 25'ini bulan MTV'ne ilaveten motorlu bir teknenin satışından alınan % 8 oranındaki ÖTV ile % 18 oranında alınan KDV, malikler üzerinde ağır bir mali yük oluşturmuştur²⁵.

- (b) Karayolundaki harcamaların hiçbiri denizlerde yapılmadığı hâlde deniz taşıtlarından alınan MTV, kara taşıtlarından alınan MTV'nin yaklaşık sekiz katı kadardır. Özel kullanıma mahsus gemi ve deniz araçlarının yılın üç dört ay gibi çok kısa bir diliminde kullanılması, bu farkı aslında kırk katına kadar artırmaktadır.
- (c) Türkiye, büyük yat ve tekne imalatında Dünya'nın önde gelen devletleri arasında yer almasına rağmen mevcut ağır vergi yükü, Türk vatandaşlarının gemi ve deniz araçlarını temin etmeleri önünde büyük bir engel oluşturmaktadır, yabancı bayrağa kaçışı hızlandırmaktadır. Nitekim, Bodrum, Marmaris, Kuşadası gibi birçok tatil bölgelerinde, hatta İstanbul'daki liman ve marinalarda bile yabancı bayraklı tekneler bulunmaktadır. Bunların önemli bir kısmının sahibi ise Türk vatandaşlarıdır. Adaletsiz vergilendirme sistemi, Türk bayrağı çekmeyi adeta cezalandırmakta, MTV neredeyse bir Türk bayrağı vergisi olarak görülmektedir.
- (d) Gemi ve deniz araçları üzerindeki ağır vergi yükü, esasında toplam ölçekte Türkiye'nin vergi kaybına yol açmaktadır. Avrupa Birliği dâhil denizcilikte ileri birçok devlet, uyguladığı basit ve düşük oranlı vergi sistemiyle hem vergiyi tabana yayarak kayıt dışılığı önlemekte, hem de özel gemi ve deniz araçlarına sahip olmayı cazip hâle getirmektedir. Böylece bu devletler, vergi gelirlerini önemli ölçüde artırmaktadırlar.

²⁵ 491 sayılı KHK Ek m. 12 ve Eski Yönetmeliğin yürürlüğe girmesinden hemen sonra, Bakanlar Kurulu'nca 19/8/2009 tarihli ve 2009/15315 sayılı "Bazı Mallara Uygulanacak Katma Değer Vergisi ve Özel Tüketim Vergisi Oranlarının Belirlenmesine Dair Karar" kabul edilmiştir. Bkz. 22/8/2009 tarihli ve 27327 sayılı Resmî Gazete. Bu Kararnamenin 1. maddesiyle 4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanununun II numaralı ekinde yer alan listedeki 18 gros tonilatoyu geçmeyen gezinti gemileri, yolcu ve gezinti gemileri ile yatlar, diğer eğlence ve spor tekneleri; kürekli kayıklar ve kanolaro uygulanacak özel tüketim vergisi % 0 olarak, KDV ise % 1 olarak belirlenmiştir.

C) Teşkilat

Bağlama Kütüğünün kuruluş ve teşkilatına dair temel kanuni ilkeleri düzenleyen 491 sayılı KHK'nin Ek 12(1) maddesi, Bağlama Kütüklerinin liman başkanlıkları ve belediye başkanlıkları bünyesinde oluşturulacağını amirdi. Bu maddeye göre Bağlama Kütüğünün tutulmasından limanlarda liman başkanı sorumludur. Herhangi bir liman başkanlığının yetki alanı içinde bulunmayan iç sulardaki iç su araçlarının kayıtları, ilgili mevzuatına uygun olarak belediye başkanlıklarınca tutulacak kütüklere yapılır. Belediye başkanlıklarınca tutulacak bağlama kütüğünün tutulmasından belediye başkanı sorumludur. İç sularda hangi belediyenin yetkili olacağı yönetmelikle belirlenecek olup yetkili belediyeler, bir ay içinde kütükle ilgili teşkilatlarını kurmak zorundadırlar.

Eski Yönetmeliğin “Yetki, sorumluluk ve teşkilat” başlıklı 7. maddesi, belirtilen hükme paralel olarak Bağlama Kütüğünün tutulmasından liman başkanının yetkili ve sorumlu olduğunu, liman başkanlığının yetki alanına girmeyen iç sularda yetki ve sorumluluğun ilgili belediye başkanında olduğunu belirtmiştir. Aynı maddenin 2. fıkrası, Bağlama Kütüğünün tutulması ve kütükle ilgili tüm işlemleri gerçekleştirmek üzere başkanlıklarda ayrı bir birim oluşturulacağını ve yeteri kadar Bağlama Kütüğü kayıt personelinin görevlendirileceğini öngörmüştür. Bu birim, Bağlama Kütüğünün tutulduğu limanlarda doğrudan liman başkanına bağlıdır. Bünyesinde gemi sicili tutulan liman başkanlıklarında Bağlama Kütüğüne ilişkin iş ve işlemler yeteri kadar Bağlama Kütüğü kayıt personeli görevlendirilmek suretiyle gemi sicil memurluklarınca yerine getirilir. Gemi sicil memurluklarınca yapılan iş ve işlemler liman başkanlığının sorumluluğunu ortadan kaldırmaz. Bağlama Kütüklerinin kurulacağı yer ve yetki alanına ilişkin olarak Eski Yönetmelik m. 5, liman başkanlığının yetki alanında bulunmayan iç sularda Bağlama Kütüklerinin hangi belediye başkanlıkları bünyesinde tutulacağı konusunda yetkiyi tamamen İdare'ye (Denizcilik Müsteşarlığı'na) bırakmıştır.

655 sayılı KHK m. 43, Bağlama Kütüğünün kuruluş ve teşkilatına dair 491 sayılı KHK Ek m. 12'de yer alan hükümlerin büyük bir kısmına yer vermemiş, konuyu sadece iki fıkrada düzenlemiştir. 655 sayılı KHK m. 43(1) hükmüne göre TUGS'ne tescilli olanlar ve MGS'ne tescilli zorunlu olanlar dışındaki ticari veya özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve iç su

araçlarının malikleri ve işletenleri; söz konusu gemi, deniz ve iç su araçlarını Bağlama Kütüğüne kaydettirmek zorundadırlar. Aynı maddenin 2. fıkrasına göre de Bağlama Kütüğüne kayda ilişkin usul ve esaslar ile yapılacak iş ve işlemlerin nasıl ve kimler tarafından yürütüleceği yönetmelikle belirlenir.

Görüldüğü üzere, 655 sayılı KHK m. 43, Bağlama Kütüğünün kuruluş ve teşkilatına dair herhangi bir hüküm ihtiva etmemektedir. 491 sayılı KHK yürürlükten kaldırıldığına göre Bağlama Kütüğünün yeniden kurulması, bu amaçla kütüğün kuruluş ve teşkilatına dair temel ilkelerin kanunda yer alması gerektiği hâlde kanun koyucu, Bağlama Kütüğüne ilişkin bütün usul ve esasların, iş ve işlemlerin yönetmelikle düzenlenmesini öngörmüştür. Madde 43(2)'de ilgili yönetmeliğin çıkarılma amacı, Bağlama Kütüğüne kayda ilişkin usul ve esaslar, yapılacak iş ve işlemlerin nasıl ve kimler tarafından yürütüleceğinin belirlenmesi ile sınırlandırılmış, Bağlama Kütüğünün kuruluş ve teşkilatına dair hususlara herhangi bir gönderimde bulunulmamıştır.

Buna rağmen Yönetmeliğin 5. maddesi, 491 sayılı KHK Ek m. 12(1) ve Eski Yönetmelik m. 5 hükümlerine paralel biçimde Bağlama Kütüğünün her liman başkanlığında ve liman başkanlığının yetki alanında bulunmayan iç sularda belediye başkanlıkları bünyesinde kurulacağını belirtmektedir. Bağlama Kütüğünün iç sularda hangi belediye başkanlıkları bünyesinde tutulacağı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (Bakanlık) tarafından belirlenir. Bağlama Kütüklerinin yetki alanlarına ilişkin hükümler, Eski Yönetmelik hükümlerine paralel düzenlenmiştir²⁶. Yine, Bağlama Kütüğünün tutulmasından liman başkanları ve belediye başkanlarının sorumlulukları ile teşkilata dair Yönetmeliğin 7. maddesinin tamamen Eski Yönetmelik hükümlerine paralel olduğu görülmektedir.

655 sayılı KHK m. 43 ve bu maddeye dayanılarak yürürlüğe konulan Yönetmelik ile yeniden düzenlenen Bağlama Kütüğü rejiminin hukuki

²⁶ Yönetmelik m. 5(2)'ye göre liman başkanlıklarınca tutulan Bağlama Kütüklerinin yetki alanı, liman başkanlıklarının liman idari sınırları ile aynıdır. Belediye başkanlıkları bünyesinde kurulan Bağlama Kütüklerinin yetki alanı ise Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na belirlenir. Aynı maddenin 3. fıkrasında denizle bağlantısı olan iç suların liman başkanlıklarınca tutulan Bağlama Kütüğü yetki alanı içerisinde yer aldığı, bunların hangi Bağlama Kütüğünün yetkisi dâhilinde olduğunun Bakanlık tarafından belirleneceği belirtilmektedir. Ancak denizle bağlantılı olan iç suların ifade ettiği anlam belirsizdir.

dayanakları büyük ölçüte zayıflatılmıştır. Öncelikle belirtilmelidir ki, Bağlama Kütüğüne belirli tip ve şartlara sahip gemi, deniz ve iç su araçlarının kaydının zorunlu olduğu belirtildikten sonra bu kütüğün kuruluş ve teşkilat esaslarına dair kuralların mutlaka kanunda düzenlenmesi gerekirdi. Oysa, 655 sayılı KHK m. 43, sadece Bağlama Kütüğüne kayıt zorunluluğunu hüküm altına almış, kütüğün kuruluş ve teşkilatını düzenlememiştir. Kütüğün kuruluş ve teşkilatı, yönetmeliğe bırakılmak istenmişse de bunda başarılı olunamamıştır. Zira, yönetmelik çıkartılmasına dair m. 43(2) hükmü, Bağlama Kütüğünün kuruluş ve teşkilatına herhangi bir gönderimde bulunmamaktadır. Esasen Yönetmelik hükmü ile kuruluş ve teşkilata ilişkin temel kuralların düzenlenmesi mümkün görünmemektedir. Aşağıda ilgili başlıklar altında incelendiği üzere, sadece kuruluş ve teşkilat değil, fakat Bağlama Kütüğü uygulamalarına ilişkin birçok konunun kanuni dayanağı bulunmadığı hâlde Yönetmelikle düzenlendiği dikkati çekmektedir. Normlar hiyerarşisi bakımından bu düzenlemenin hukuka uygun olmadığı değerlendirilmektedir.

Bağlama Kütüğünün düzenleniş tarzı, iyi bir emsal olmamakla birlikte son yıllarda kanunla düzenlenmesi gereken konuların yönetmelikle düzenlenmesi yönündeki alışkanlığın bir ürünüdür. Bu alışkanlık, Türk Hukuku'nda yönetmelik enflasyonuna sebep olmuştur. 491 sayılı KHK Ek m. 12 hükmü, Bağlama Kütüğü rejiminin kanuni dayanaklarını açıkça düzenlemişken 655 sayılı KHK 43'de bu ilke ve dayanaklara yer verilmemesinin sebepleri bilinmemektedir. 655 sayılı KHK'nin gerekçesinde bu konuda hiçbir açıklamaya yer verilmemiştir. Bu durum, m. 43 hükmünün deniz hukuku uzmanı olmayan, hatta yeterli hukuk nosyonu bulunmayan kişiler tarafından hazırlandığına işaret etmektedir.

D) İçerik

Yönetmeliğin “Bağlama kütüğünün içeriği” başlıklı 8(1) maddesine göre Bağlama Kütüğü; bağlama kaydı, resen tescil kaydı, yevmiye kaydı ile malikler listesi, işletenler listesi ve takyidatlar listesinden oluşmaktadır. Yönetmelik, Eski Yönetmelik'ten farklı olarak Ana Kütük ve Yardımcı Kütük ayrımından vazgeçmiş, bunun yerine doğrudan kütüğün içeriğine dâhil unsurları tek tek saymıştır. Eski Yönetmelik'ten farklı olarak Bağlama Kütüğü dosyası, kütüğün içeriğinden sayılmamıştır.

Bağlama Kütüğü, Yönetmeliğin 15(1) maddesine göre elektronik ortamda, GESBİS'te tutulur. Yönetmelik m. 4(1)(g)'de GESBİS, "Gemi siciline kayıt ve tescilin yapıldığı, sicil bilgilerinin elektronik ortamda tutulduğu Gemi Sicil Bilgi Sistemi" olarak tanımlanmıştır. Yönetmelik m. 8(2), Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemilere düzenlenecek her türlü belgenin GESBİS üzerinden düzenlenerek hazırlayan memur tarafından paraf edileceğini, liman başkanı tarafından imzalandıktan sonra mühürleneceğini, bu belgelerin bir suretinin ilgili kişiye imza karşılığı elden verileceğini, diğer suretinin ise muhafaza edilmek üzere geminin Bağlama Kütüğü Dosyasına konulacağını belirtmektedir. Anlaşılacağı üzere Bağlama Kütüğü Dosyası, elektronik ortamda yapılan işlemlerin belge üzerinden takip edildiği bir dosyadır. Elektronik işlemler, belgeye dönüştürüldüğünden Bağlama Kütüğü Dosyasının da kütüğün içeriğinden sayılması gerekir.

E) Hukuki Nitelik

Bağlama Kütüğünün hukuki anlamda bir gemi sicili niteliğinde olup olmadığı üzerinde bir miktar durulmasında fayda bulunmaktadır. Ne Mülga 491 sayılı KHK Ek m. 12'de, ne de 655 sayılı KHK m. 43'de Bağlama Kütüğünün gemi sicili olduğuna dair herhangi bir nitelendirme mevcuttur. Bu maddelerin hiçbirinde "sicil" veya "gemi sicili" gibi ifadeler kullanılmamıştır. Kanun koyucu, "sicil" ifadesini kullanmaktan bilinçli olarak kaçınmış, bunun yerine "kütük" ifadesini kullanmıştır. Özellikle Ek m. 12'nin gerekçesinde yer alan açıklamalar, Bağlama Kütüğünün sicil olmadığını ortaya koymaktadır. Kanun koyucu, Bağlama Kütüğü düzenlemelerini oluştururken hiçbir zaman yeni bir gemi sicili kurmak düşüncesiyle hareket etmemiş²⁷, tamamen müstakil ve yeni bir kayıt düzeni kurmayı amaçlamıştır²⁸.

²⁷ Bağlama Kütüğünün hukuki niteliğinin sicil olduğu hakkında bkz. Algantürk Light, Didem. (2009). Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği Hakkında Değerlendirmeler. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Y. 8, S. 16, s. 51. Yazar, bu görüşüne gerekçe olarak kayıt için liman başkanlıklarının sorumlu tutulması, hak sahipliği belgesi düzenlenmesi, mülkiyetin nakli için tescil şartının aranması, kayıt ile birlikte Türk bayrağı çekme hakkının kazanılması ve ruhsatname verilmesi, Yönetmeliğin 10. maddesi gereğince ihtiyati haciz, ihtiyati tedbir kararları ve menkul rehninin kütüğe kaydının gerekli olması hususlarını göstermektedir.

²⁸ Atamer, Bağlama Kütüğü, s. 343. Yazar, Bağlama Kütüğünün sicil niteliğinde olmadığına ilave bir gerekçe olarak kanun koyucunun kütüğe sicil niteliğini vermek isteseydi daha basit bir çözüme gitmek suretiyle ETTK m. 816(1)'de yer alan gemi tanımını değiştirerek

Bağlama Kütüğü, liman başkanlıkları veya belediye başkanlıkları nezdinde tutulmaktadır. Kütüğün gemi sicili ve ticaret sicilinden farklı olarak mahkeme denetiminde tutulacağına dair KHK m. 43 ve Yönetmelik'te herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Bu çerçevede Bağlama Kütüğü işlemlerinin yürütülmesiyle ilgili çıkacak ihtilaflarda YTTK m. 33 ve 34 hükümlerine de herhangi bir gönderimde bulunulmamıştır. Bilakis Yönetmelik m. 23, Bağlama Kütüğü kapsamında yapılan iş ve işlemlere karşı özel bir itiraz usulü benimsemiştir. Bu maddeye göre liman veya belediye başkanlıklarca yapılan iş ve işlemlere karşı ilgililer veya bu iş ve işlemlerden hakları etkilenecek olanlar, işlemin öğrenildiği tarihten itibaren yedi gün içinde işlemi yapan liman veya belediye başkanlığına itiraz edebilirler. Başkanlık, itirazı on beş gün içinde inceler ve sonuçlandırır. Aynı maddenin 2. fıkrasında göre yapılan itirazların reddedilmesi durumunda itiraz sahibinin genel hükümlere göre dava açma hakkı bulunduğu belirtilmektedir.

Genel hükümlerden kasıt, idari yargı yoluna müracaat hakkıdır. Birer idari makam olarak liman başkanlıkları veya belediye başkanlıklarınca Bağlama Kütüğü kapsamında gerçekleştirilen iş ve işlemlerin, idari işlem veya eylem niteliğinde olduklarında kuşku yoktur. Ayrıca Bağlama Kütüğünün tamamıyla yeni bir kayıt rejimi ihdas etmiş olduğu ve özel hukuk ilişkilerine müdahale amacının bulunmadığı gözden kaçırılmamalıdır.

Bağlama Kütüğünün hukuki niteliğinin sicil olup olmadığının değerlendirilmesinde kütüğün fonksiyonlarının da dikkate alınması zorunludur. Bağlama Kütüğü, ne MGS'nin, ne de TUGS'nin özel hukuk açısından sahip olduğu fonksiyonlara sahiptir. MGS bakımından YTTK m. 974'de düzenlenen sicil karineleri, m. 983'de düzenlenen sicile güven ilkesi ve m. 973'de düzenlenen sicilin açıklığı ilkesi geçerlidir. Bu ilkelerin TUGSK m. 6(2)'ye istinaden yürürlüğe konulan Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği (TUGSY)²⁹ m. 14 hükmü çerçevesinde TUGS

ETTK'nın tescil zorunluluğu dışında kalan bütün gemiler ve araçları kapsama alabileceğini, böylece MGS'ne tescil yolunun tamamıyla açılacağını, oysa bu yolun tercih edilmeyerek yeni bir kayıt düzeninin öngörüldüğünü belirtmektedir. Aksi fikir için bkz. Aksoy, Bağlama Kütüğü, s. 111. Yazar, Bağlama Kütüğünün bir sicil olduğunu belirtmekle birlikte kütüğün hukuki anlamda bir tür gemi sicili niteliği olup olmadığı hakkında bir değerlendirme yapmamıştır.

²⁹ TUGSY için bkz. 23/6/2000 tarihli ve 24088 sayılı Resmî Gazete.

bakımından da geçerli olduğunda şüphe yoktur³⁰. Oysa bu ilkelerin hiç birisi Bağlama Kütüğü için geçerli değildir³¹.

Eski Yönetmeliğe paralel şekilde Yönetmeliğin “Kaydedilecek takyidatlar” başlıklı 10(1) maddesi, Bağlama Kütüğüne rehin, ihtiyati tedbir veya ihtiyati haciz yahut haciz kararlarının kaydedileceğini belirtmektedir. Bu kayıtlardan rehin hakkı dikkati çekmektedir. Her ne kadar Yönetmelik, Eski Yönetmelik’ten farklı olarak “menkul rehni” ifadesini kullanmayıp sadece “rehin” kelimesini tercih etmişse de bunun taşınır rehni olduğu açıktır. Yönetmelik, rehin hakkının kütüğe kaydedileceğini belirtmekle birlikte rehin kurulmasına ilişkin şartlardan bahsetmemektedir. Keza, “gemi veya su aracı ipoteği” gibi ifadeler de kullanılmamıştır. Bu sebeplerle, kütüğe kayıtlı gemi ve araçların rehni, ancak Türk Medeni Kanunu (TMK) m. 939(1) uyarınca zilyetliğin alacaklıya devri suretiyle mümkündür. Bir başka deyişle Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemi ve araçların rehni YTTK m. 997(1) hükmüne tabi olmaya devam etmektedir. Aynı şekilde bu gemi ve araçlar üzerinde kütüğe kayda dayalı olarak intifa hakkı veya ipotek tesis edilmesi de mümkün değildir. Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemi ve araçlar için Trafik Sicili’ne benzer bir sicilli taşınır rehni sistemi öngörülmemiştir. O halde TMK m. 939(1) hükmüne dayanılarak kurulan rehin hakkının Bağlama Kütüğüne kaydı, bilgi verme amacı dışında hiçbir bir anlam ifade etmemektedir³².

Eski Yönetmelik’ten farklı olarak Yönetmelik m. 23(1), Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemi, deniz ve iç su aracına ait kayıtların aleni olduğunu, ilgisini ispatlamaları kaydıyla herkese Bağlama Kütüğü kayıt örneği verilebileceğini öngörmektedir³³. Bu hüküm, tapu sicilinin açıklığı ilkesine

³⁰ TUGSK m. 6(2)’de aynen “Türk Uluslararası Gemi Siciline ilişkin esaslar, sicilde kayıtlı hakların devri, sicil kaydının terkinine ilişkin usul ve esaslar Bakanlık tarafından hazırlanacak yönetmelikle tespit edilir.” hükmü yer almaktadır.

TUGSY m. 14’de ise aynen “TUGS’ye tescil işlemleri ile, gemilerin terkin, satış, isim değişikliği, ipotek tescili ve diğer benzeri işlemler, TTK ve 31.12.1956 tarihli ve 8520 sayılı Gemi Sicil Nizamnamesinin, 4490 sayılı Kanuna aykırı olmayan hükümleri uygulanır.” hükmü yer almaktadır.

³¹ Atamer, Bağlama Kütüğü, s. 343-344; Ünan, s. 21.

³² Aynı yöndeki açıklamalar için bkz. Aksoy, Bağlama Kütüğü, s. 102.

³³ Eski Yönetmelik m. 23(1), Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemi, deniz ve iç su aracına ait bağlama kaydının bir örneğinin malikin, işletenin, ilgisinin veya adli makamların talebine istinaden verileceğini belirtmekte idi.

dair TMK m. 1020(2) hükmüne³⁴ benzemekle beraber Bağlama Kütüğüne gemi sicili, tapu sicili ve ticaret sicilinde kabul edildiği anlamıyla aleniyet kazandırmamaktadır. İlgisini ispatlayan herkese bağlama kütüğü kayıt örneğinin verilmesi, hukuki bir sonuca yönelik olmayıp, alelade kütük kayıtlarının verilmesinden öte bir anlam ifade etmemektedir. Zira, gemi sicili, tapu sicili ve ticaret sicilinde açıklık ilkesi, sicil kayıtlarının karine teşkil etmesi veya sicile güven ilkesi gereği iyi niyetli üçüncü şahısların hak iktisaplarını sağlama amacıyla birlikte anlam ifade etmekte, bir hukuki sonucun doğmasına hizmet etmektedir³⁵. Bu fonksiyonları sebebiyle açıklık ilkesi, ancak bir kanun hükmüyle kabul edilebilir. Nitekim ticaret sicilinde TTK m. 35(2), gemi sicilinde TTK m. 973 ve tapu sicilinde TMK m. 1020(2), bu ilkeyi düzenlemiştir. Kanuni dayanağı bulunmayan bir yönetmelik hükmüyle açıklık ilkesinin kabulü mümkün görülmemektedir.

Doktrinde Atamer'in de isabetle savunduğu gibi Bağlama Kütüğü, kanun koyucunun açık amacına uygun olarak kayıt dışı gemilerin ve araçların idare hukuku, çevre hukuku ve vergi hukuku açısından izlenmesini sağlamak üzere öngörülmüş bir kütük niteliğindedir. Kamusal çıkarlara hizmet etmek üzere kurulan Bağlama Kütüğü, eşya hukuku alanında sonuçlar doğuran bir sicil özelliğine sahip değildir³⁶. Bağlama Kütüğü, sadece gemiler, deniz araçları ve iç su araçlarının zorunlu olarak kaydını öngören bir rejim kurmaktadır.

III – KAPSAM

A) Konu Bakımından

655 sayılı KHK m. 43(1)'de Bağlama Kütüğüne sadece TUGS'ne tescilli olanlar ve MGS'ne tescili zorunlu olanlar dışındaki ticari veya özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve iç su araçlarının kaydedilebileceği belirtilmiş, ancak bunların tanımları yapılmamıştır. Gemi, deniz ve iç su

³⁴ TMK m. 1020(2)'de aynen "İlgisini inanılır kılan herkes, tapu kütüğündeki ilgili sayfanın ve belgelerin tapu memuru önünde kendisine gösterilmesini veya bunların örneklerinin verilmesini isteyebilir." hükmü yer almaktadır.

³⁵ Ticaret sicilinde kural olarak sicile güven ilkesi geçerli olmamakla beraber istisnai bazı hâllerde sicil kayıtlarına dayanarak ve iyi niyetle rehin hakkı kazanılması mümkündür. Ayrıca sicildeki kayıtların üçüncü kişiler bakımından olumlu ve olumsuz etkileri mevcuttur.

³⁶ Atamer, Bağlama Kütüğü, s. 344.

araçları, Yeni Yönetmelik'te tanımlanmıştır. Bu tanımların Eski Yönetmelik tanımlarına paralel olduğu görülmektedir.

Yönetmeliğin 4(1)(f) maddesinde gemi; “cinsi, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun, denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen her araç” olarak tanımlanmıştır. Tanım, “cinsi” kelimesi hariç 10/6/1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun'un (4922 sayılı Kanun) 1/B maddesindeki gemi tanımından alınmıştır. 4922 sayılı Kanunun gemi tanımındaki “adı” kelimesinin alınmayarak yerine “cinsi” kelimesinin kullanılması, önemli bir farklılık yaratmamaktadır. Gemi tanımı, oldukça geniş bir anlama sahiptir. Geniş gemi tanımı, bir gemi siciline kaydedilmeyen bütün gemilerin kayıt altına alınmasına yönelik kanun koyucunun amacıyla uyumludur³⁷. Bununla birlikte gemi tanımının “deniz”le sınırlandırılmış olması isabetli değildir. Zira, YTTK m. 931, ETTK m. 816 hükmünden farklı olarak gemi tanımını denizle sınırlandırmamış, iç su gemileri de gemi tanımına dâhil edilmiştir. Bu durumda “Gemi” tanımının şu şekilde yapılması daha uygun olurdu: “Gemi; cinsi, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun, deniz veya iç sularda kürekten başka aletle yola çıkabilen her aracı ifade eder”.

Her ne kadar gemi tanımı, “deniz”le sınırlandırılmış ise de Yönetmeliğin “deniz aracı” ve “iç su aracı” tanımları birlikte değerlendirildiğinde neticede yüzebilen bütün araçların Bağlama Kütüğüne kaydolmak zorunda oldukları anlaşılmaktadır. Yönetmelik'te “deniz aracı”; “gemi dışında, denizde yüzebilen ve tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılan her türlü araç ve yapı” olarak tanımlanmıştır. “İç su aracı” ise “İç sularda kullanılan ve gemi dışındaki her türlü tekne ve yapı”³⁸ olarak tanımlanmıştır. Dolayısıyla Yönetmelik kapsamında gemi tanımına uygun düşmemekle beraber iç sularda çalışan ve YTTK kapsamında gemi tanımına uygun düşen her türlü tekneler ve yapılar, Bağlama Kütüğüne kaydedilebilir.

³⁷ Aksi fikir için bkz. Aksoy, Bağlama Kütüğü, s. 73-74. Yazar, tanımın son derece hatalı olduğunu, çok geniş bir kapsama sahip olduğunu, irili ufaklı bütün araçların gemi sayıldığını belirtmektedir.

³⁸ “Yapı” kelimesinin gereksiz olduğu hakkında bkz. Aksoy, Bağlama Kütüğü, s. 74. “Araç” kelimesi kullanıldıktan sonra “yapı” kelimesine yer verilmesinin gereksiz olduğu düşünülebilirse de kanaatimizce “yapı” kelimesi, “araç” kelimesinin anlamını güçlendirmekte, kanun koyucunun amacına uygun biçimde yorum kolaylığı sağlamaktadır.

Yönetmelik kapsamında gemi sayılmayan bir aracın, deniz aracı olarak kabul edilebilmesi için yüzme özelliğinin bulunması gerekir. Yüzme özelliği bulunmayan araç ve yapıların, örneğin; sabit platformların deniz aracı sayılması mümkün değildir. Bu araç ve yapılar, gemi ve iç su aracı tanımlarına uygun düşmedikleri ve iç sularda da kullanılmadıkları için Bağlama Kütüğüne kaydedilemeyeceklerdir. Oysa, 655 sayılı KHK m. 43, deniz ve iç su araçları için böyle bir sınırlandırma öngörmüş değildir. Bir deniz aracının Bağlama Kütüğüne kaydedilebilmesi için yüzme özelliği şartının getirilmesi, kanun koyucunun amacıyla bağdaşmamaktadır. Yönetmeliğin “deniz aracı” tanımı Kanunla uyumlu değildir. Ayrıca, içerik olarak “gemi” tanımıyla “deniz aracı” tanımı arasında esaslı bir fark olmadığı anlaşılmaktadır. Zira, “deniz aracı”nın denizde yüzme özelliğinin mevcut olmasının şart koşulması, aslında bu araçları tamamıyla gemi tanımına dâhil etmektedir. Denizde yüzebilen ve tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılan her türlü araç ve yapıların “gemi” tanımı dışında kalmaları mümkün değildir. Bir başka deyişle “deniz araçları”, zaten “gemi” sayılmaktadır. “Deniz araçları” tanımının bir anlam ifade edebilmesi ve kanun koyucunun amaçlarına uygun olarak fonksiyon görebilmesi için “denizde yüzebilme” şartının kaldırılması gerekirdi.

Buna karşılık “iç su araçları” tanımı, içerik itibarıyla daha isabetlidir. İç su araçları, iç sularda³⁹ kullanılan gemi dışındaki her türlü tekne ve yapıdır. Bunların yüzme özelliği olması şart değildir. “Tekne” ve “yapı” kelimelerinin kullanılması, iç su araçlarının yüzme özelliğine sahip olmalarının gerekmediğine işaret etmektedir. Bu çerçevede iç sularda kullanılan, yüzme özelliği olmamakla beraber iç sulara sabitlenerek bazı araştırma faaliyetlerinde kullanılan yapılar da Bağlama Kütüğüne kaydedilebilir.

Belirtilen sakıncaların giderilmesi amacıyla ve yukarıda önerdiğimiz gemi tanımı da dikkate alınmak suretiyle “deniz araçları” ve “iç su araçları” ayrı ayrı tanımlanmak yerine şöyle bir tanım yapılması, daha isabetli olurdu: “Deniz ve iç su aracı; yüzme özelliğine sahip olmayan, deniz ve iç sularda tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılan her türlü araç ve yapıyı ifade eder”.

³⁹ Yönetmelik’te iç suların; tabii ve suni göller ile baraj göllerini, dalyan ve nehirleri ifade edeceği belirtilmiştir.

B) Kişi Bakımından

Bağlama Kütüğünün kişi bakımından uygulama kapsamında malik ve işleten kavramları dikkati çekmektedir. 491 sayılı KHK Ek m. 12, 655 sayılı KHK m. 43, Eski Yönetmelik ve Yönetmelik'te Bağlama Kütüğüne kayıtta gemi, deniz ve iç su araçlarının malikleri ve işletenleri muhatap alınmaktadır. Gemi veya aracın malikleri ya da işletenleri, bunları Bağlama Kütüğüne kaydettirmek zorundadır. Belirtilen kanun ve yönetmeliklerde malik ve işleten kavramları tanımlanmamıştır. Malikin ne anlama geldiği sorun yaratmaz. Ancak “işleten”⁴⁰ kavramının tanımlanmaması, belirsizlik yaratabileceğinden isabetli olmamıştır.

“İşleten”, sadece deniz ticareti hukukunun bilinen kavramlarından “gemi işletme müteahhidi”⁴¹ kavramını mı karşılamaktadır? YTTK m. 1061(2) [ETTK m. 946(2)] hükmüne göre işleten, başkasına ait bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kendi adına bizzat veya kaptan aracılığı kullanan ve üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılan kişidir. Bağlama Kütüğüne sadece ticari amaçlarla kullanılan gemi ve araçlar değil, fakat özel amaçlarla kullanılan gemiler de kaydedilebileceğinden “işleten” terimini “gemi işletme müteahhidi”ni de kapsamak üzere geniş biçimde yorumlamak uygun olur. “İşleten” terimi, “malikin verdiği bir hakka dayanarak gemiyi çalıştırıp yarar sağlayan kişi”yi ifade etmelidir⁴². Zira, gemi sayılmayan araçlar da bir başkasının kullanımına bırakılabilirler. Ayrıca gemi ve araçlar, hem ticari amaçlarla, hem de özel amaçlarla kullanılmak kastıyla bir bedel karşılığında ya da karşılıksız olarak diğer kişilerin kullanımına tahsis edilebilirler. Dolayısıyla, bir kira sözleşmesine istinaden gemiyi ticari veya özel amaçlarla kullanan kişiler işleten sayılacağı gibi, Türk Borçlar Kanunu (TBK) m. 379 anlamında kullanım ödünçü sözleşmesine dayanarak kullanan kişiler de işleten sayılırlar⁴³.

⁴⁰ Motorlu araç işleteni hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kılıçoğlu, Ahmet. (2012). *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*. (Genişletilmiş 16.bs.). Ankara: Turhan Kitabevi. s. 366.

⁴¹ Gemi işletme müteahhidi hakkında bkz. Sözer, Bülent. (2012). *Deniz Ticareti Hukuku, Gemi – Donatan – Taşıyan ve Deniz Ticareti Hukukunda Sorumluluk Rejimi*. (2.bs.). İstanbul: Vedat Kitapçılık. s. 370.

⁴² Atamer, Kerim. (2006). *Deniz Hukukunda Cebri İcra*. İstanbul: Arıkan Basım Yayım Dağıtım. s. 158.

⁴³ Aksi fikir için bkz. Aksoy, Bağlama Kütüğü, s. 78. Yazar, işleten ifadesi ile, teknik ayrımların göz ardı edilip başkasına ait gemiyi, deniz veya iç su aracını ticari amaçla kullanan tarafın kastedildiği görüşündedir.

655 sayılı KHK m. 43 ve Yönetmelik hükümlerinin açık lafzı karşısında işleyen, ister kiracı sıfatına sahip olsun, isterse bir başka sıfata sahip olsun, malik adına Bağlama Kütüğüne kayıt başvurusunda bulunabilir. Kanun koyucunun bütün gemi ve araçları kayıt altına alma amacı bunu gerektirmektedir⁴⁴. Yönetmelik m. 13(1)'e göre Bağlama Kütüğüne kayıt, gemi, deniz ve iç su aracının malik veya işleyenleri yahut vekilleri veyahut kanuni temsilcilerinin yazılı talebi üzerine yapılır. İşletenin malik adına kayıt başvurusunda bulunabilmesi için işleten sıfatının kazanılmasına esas olan malik ile arasındaki hukuki ilişkiyi ispatlaması gerekir.

İşletenin gemi ve aracı, Bağlama Kütüğüne kaydettirebilmesi uygulama açısından faydalı gözükmektedir⁴⁵. İşletenin kayıt başvurusu üzerine malik adına ruhsatname alıp alamayacaklarına dair Yönetmelik'te herhangi bir hüküm bulunmuyorsa da ruhsatnamenin gemi veya aracın esaslı belgelerinden olması sebebiyle işletene ruhsatnamenin verilmesi gereklidir. Kayıt müracaatında bulunma yetkisi, ruhsatnamenin alınması yetkisini de kapsamalıdır.

IV – KAYIT ZORUNLULUĞU

A) Kanuni Düzenleme

655 sayılı KHK m. 43(1) kapsamındaki bütün gemi, deniz araçları ve iç su araçlarının Bağlama Kütüğüne kaydı zorunludur. 491 sayılı KHK Ek m. 12(1) hükmüne paralel olarak aşağıda belirtilen gemi ve araçların Bağlama Kütüğüne kaydı zorunludur:

(a) TUGS'ne tescilli olmayan gemi⁴⁶, deniz ve iç su araçları.

(b) MGS'ne tescilli zorunlu olmayan gemi⁴⁷, deniz ve iç su araçları.

⁴⁴ Aksi fikir için bkz. Aksoy, Bağlama Kütüğü, s. 78. Yazar, tüm düzenlemeler bakımından "işleten"e yer verilmesinin hükümlerle örtüşmediğini, zaten kanun koyucunun bu kütük hakkında kira sicili ile yeni bir gemi sicili arasında karar veremediğinin göze çarptığını, bağlama kütüğünün yeni bir sicil olarak kabul edilerek yeni düzenlemeler yapılmasını ve sadece "malik" ifadesinin kullanılarak "işleten" kayıtlarından vazgeçilmesinin daha isabetli olacağını savunmaktadır.

⁴⁵ Algantürk Light, Bağlama Kütüğü, s. 54.

⁴⁶ TUGSK m. 4'e göre TUGS'ne aşağıdaki gemiler ve yatlar talep üzerine tescil edilirler:

(a) TUGSK'nun yürürlüğe girdiği tarihte MGS'ne kayıtlı bulunan Kanunun 1. ve 2. maddesi kapsamındaki bütün gemiler ve yatlar.

(b) Yurt içinde inşa edilen gemiler ve yatlar.

(c) Yurt dışından ithal edilecek 3.000 DWT'un (yolcu gemileri ile özel maksatlı, özel yapılı gemilerde ise 300 grostonun) üzerindeki gemiler.

TUGS'ne tescil ihtiyaridir. TUGS'ne tescil edilmiş bir gemi, Bağlama Kütüğüne kaydolunamaz. Gemi tanımına girmeyen deniz ve iç su araçlarının zaten TUGS'ne tescili mümkün değildir. YTTK m. 931(1)'de yer alan gemi tanımına uygun düşen MGS'ne tescili zorunlu olan bir gemi de Bağlama Kütüğüne kaydedilemez. Tescili zorunlu bir gemi, MGS'ne tescil edilmemişse YTTK m. 972(1)'in yapmış olduğu gönderim sebebiyle m. 33 hükümleri uygulanarak tescil zorunluluğu yerine getirilir.

“MGS'ne tescili zorunlu olmayan gemiler” ifadesi, MGS'ne tescili ihtiyari olan gemiler anlamına gelmektedir. MGS'ne tescili ihtiyari olan bir gemi, TUGS'ne de tescil edilmemişse Bağlama Kütüğüne kaydedilmek zorundadır. Buna karşılık m. 43(1) hükmünün açık lafzına göre tescili ihtiyari olan bir geminin, malikin talebiyle MGS'ne tescil edilmiş olsa dahi Bağlama Kütüğüne kaydedilmesi gereklidir⁴⁸. Bu durumda hem MGS'nde, hem de Bağlama kütüğünde iki ayrı kayıt mevcut olacaktır. Oysa kanun koyucu, Bağlama Kütüğünü ihdas etmekle herhangi bir sicile kaydedilmeyen gemi ve araçları kayıt altına almayı amaçlamıştır. MGS'ne tescil edilen bir geminin ayrıca Bağlama Kütüğüne kaydedilmesinin hiçbir anlamı ve faydası yoktur.⁴⁹ Fakat söz konusu hükmün lafzı hiçbir tereddüde yer vermeyecek

⁴⁷ YTTK m. 957'e göre tescili zorunlu gemiler, on sekiz gros tonilatoda ve üzerindeki ticaret gemileridir. O hâlde bu gemilerin dışında kalan ve tescili caiz olan diğer gemilerin MGS'ne tescili ihtiyaridir. Bu gemiler, on sekiz gros tonilatodan küçük ticaret gemileri ile YTTK'nun 935. maddesinin 2. fıkrasının (a) ve (c) bentlerinde belirtilen gemilerdir. Bu bentlerde belirtilen gemiler ise yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemiler ile yabancı bir devlet veya onun vatandaşları adına Türkiye'de yapılmakta olan gemilerdir.

⁴⁸ Aynı yönde bkz. Aksoy, Bağlama Kütüğü, s. 77. Aksi fikir için bkz. Atamer, Bağlama Kütüğü, s. 349; Altop, Atilla. (2005). Bağlama Kütüğü ile İlgili Yasal Düzenlemenin Getirdiği Bazı Sorunlar. *Deniz Hukuku Dergisi*, Y. 10, S. 1 – 4, s. 9 -10; Ünan, Bağlama Kütüğü, s. 24. Atamer, 491 sayılı KHK Ek m. 12(1)'in tescili ihtiyari olup da MGS'ye tescil edilmeyen gemilerin Bağlama Kütüğüne kaydını zorunlu kılması sebebiyle ETTK m. 844(2) ve buna bağlı olarak ETTK m. 840'ın (YTTK m. 956) “ile” bağlacı sonrasındaki kısmının zımnen ilga edilmiş olduğu fikrindedir. Bu şu anlama gelmektedir: Tescili ihtiyari olup da MGS'ye tescil edilmeyen, ancak zorunlu olarak bağlama kütüğüne kayıtlı gemiler, artık MGS'ye tescil edilemezler.

Altop ise 491 sayılı Ek m. 12(1)'in (KHK m. 43(1)) ifadesinden tescili ihtiyari olmasına rağmen MGS'ye tescil edilmiş olan gemilerin Bağlama Kütüğüne kaydının zorunlu olduğu anlamının rahatlıkla çıkabileceğini, ancak gerekçede yer alan “tescilli bulunmayan gemiler” ifadesinden yararlanılarak ve yaratacağı sıkıntılar da dikkate alınarak bu tür gemilerin yeni düzenlemenin kapsamı dışında tutulmasının yerinde olacağını savunmaktadır.

⁴⁹ 491 sayılı KHK Ek m. 12(1)'den gelen bu hatalı düzenlemenin sebebi, 5897 sayılı Kanunun hazırlık çalışmaları sırasında Denizcilik Müsteşarlığı ile Maliye Bakanlığı arasındaki görüş

kadar açık olduğundan kanun koyucunun iradesi gerekçe gösterilerek ya da amaçsal yorum yapılarak MGS'ne tescili ihtiyari olan bir gemi, Bağlama Kütüğüne kayıt zorunluluğundan istisna edilemez. Bu sebeple m. 43(1)'in şu şekilde düzenlenmesi gerekir idi: "Türk Uluslararası Gemi Siciline tescilli olanlar, Millî Gemi Siciline tescili zorunlu olanlar ve Millî Gemi Siciline ihtiyari olarak tescil edilenler dışındaki".

B) Yönetmelik Düzenlemeleri

Kanuni düzenleme yukarıda belirtildiği şekilde olmasına karşılık Yönetmelik m. 2, 6 ve 9 hükümleri, konuyu daha farklı, sistematikten yoksun ve karmaşık bir tarzda düzenlemiştir. Yönetmeliğin "Kayıt zorunluluğu ve yükümlülükler" başlıklı 6. maddesi, KHK m. 43(1)'de yer alan kayıt zorunluluğu ilkesine benzer şekilde m. 9(1)'de belirtilen gemi, deniz ve iç su araçlarının malik veya işletenlerinin gemi, deniz ve iç su araçlarını Bağlama Kütüğüne kayıt ettirmek ve ruhsatname almak zorunda olduklarını belirtmektedir.

Yönetmeliğin "Kapsam" başlıklı 2. maddesine göre Yönetmelik; (a) 18 gros tonilatodan küçük ticari gemi, deniz ve iç su araçlarını, (b) özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve iç su araçlarını kapsamaktadır. Bu maddenin 2. fıkrasına göre de MGS ve TUGS'ne tescilli ticari gemi, deniz ve iç su araçları ile silahlı kuvvetlere ait gemi, deniz ve iç su araçlarının Yönetmelik kapsamı dışında oldukları belirtilmektedir.

Yönetmelik m. 2, 655 sayılı KHK m. 43(1) hükmünü açıklamaya yönelik olmakla beraber bunda başarılı olunamamıştır. Öncelikle bu maddenin m. 43(1) hükmüyle uyumlu olmadığı belirtilmelidir. 655 sayılı KHK m. 43(1)'de TUGS'ne tescilli olanlar ve MGS'ne tescili zorunlu olanlar dışındaki gemi, deniz ve iç su araçlarından bahsedilmiş olmasına rağmen Yönetmelik'te tescili zorunlu olan gemiler ve araçlar yeterince açık şekilde gösterilmemiştir. On sekiz gros tonilatodan küçük ticaret gemilerinin bağlama kütüğüne tabi oldukları kuşkusuzdur. Ancak ticari deniz ve iç su araçları bakımından on sekiz gors tonilato ölçüsü isabetsizdir. Zira, ister

ayrılıklarına dayanmaktadır. Denizcilik Müsteşarlığı yetkilileri, hazırlamış oldukları taslak metinlerde tescili ihtiyari olmakla beraber MGS'ne tescil edilen bir geminin ayrıca Bağlama Kütüğüne kaydedilmemesi gerektiğini ileri sürmüşler ise de vergi kaybına yol açacağı gerekçesiyle Maliye Bakanlığı yetkilileri bu görüşe iştirak etmemiştir. Sonuçta arzu edilmemekle beraber mevcut metin üzerinde mutabakat sağlanması zorunlu olmuştur.

ticari amaçlarla isterse özel kullanım maksadıyla kullanılışınlar bir sicile kaydı bulunmayan bütün deniz ve iç su araçları, bağlama kütüğüne tabidirler. Ayrıca, deniz ve iç su araçları bakımından gros tonilato ölçütü kullanılması, her zaman mümkün olmayabilir. Deniz ve iç su araçlarının teknik yapısı, tonilato ölçümüne müsait olmayabilir. Nitekim, gerek Yönetmeliğin 9. ve 11. maddelerinde, gerekse 492 sayılı Harçlar Kanununa bağlı 8 sayılı tarifede gemi, deniz ve iç su araçlarının boylarından bahsedilmektedir.

On sekiz gros tonilatodan küçük olma esası, MGS'ne tescili zorunlu olan gemiler bakımından geçerlidir. 655 sayılı KHK m. 43(1), deniz ve iç su araçları bakımından herhangi bir büyüklük ve ticari amaç ölçütü getirmemektedir. Bir gemi siciline tescil edilmemiş ve tescili gerekmeyen deniz ve iç su araçlarının gros tonilatosu ve boyu ne olursa olsun Bağlama Kütüğüne kayıtları zorunludur. Bu sebeplerle Yönetmeliğin 2(1)(a) maddesi hükmü 655 sayılı KHK'yle uyumlu değildir.

Yönetmelik m. 2(2)'de MGS ve TUGS'ne tescilli ticari gemi, deniz ve iç su araçları ile silahlı kuvvetlere ait gemi, deniz ve iç su araçlarının Yönetmelik kapsamı dışında oldukları belirtilmektedir. Bu fıkra ile 1. fıkra hükmü arasında ahenk olmadığı hemen dikkati çekmektedir. Aslında 2. fıkra, Yönetmeliğin kapsamını doğrudan, fakat olumsuz biçimde düzenlemektedir. Bu fıkradaki yanlışlıkların düzeltilmesi durumunda 1. fıkra hükmü tamamen gereksiz kalmaktadır. Yönetmeliğin 9. maddesi, Bağlama Kütüğüne kaydedilecek gemi, deniz ve iç su araçlarını ayrıntılı biçimde düzenledikten sonra m. 2(1)'in gereksiz olduğunu hemen anlaşılabilir.

Yönetmelik m. 2(2), 655 sayılı KHK'nin 43(1) maddesinin tekrarı gibi gözükmeyle beraber aralarında önemli farklılıklar vardır. Öncelikle vurgulanmalıdır ki, silahlı kuvvetlere ait gemi, deniz ve iç su araçlarının kapsam dışı olduğunun belirtilmesi, tamamıyla gereksiz ve anlamsızdır. Silahlı kuvvetlere ait gemilerin, hatta devlet gemilerinin kapsam dışı olduğu m. 43(1) hükmünden kolaylıkla anlaşılmaktadır. Diğer yandan, bu fıkra, 655 sayılı KHK'yle de çelişmektedir. Fıkra, "MGS ve TUGS'ne tescilli gemi, deniz ve iç su araçları"ndan bahsetmektedir. Oysa m. 43(1), "TUGS'ne tescilli olanlar ve MGS'ne tescili zorunlu olanlar dışındaki" ifadelerini kullanmaktadır. Yukarıdaki paragraflarda incelendiği üzere m. 43(1)'e göre tescili ihtiyari olup da MGS'ne tescil edilen bir geminin ayrıca Bağlama

Kütüğüne de kaydı zorunludur. Yönetmelik m. 2(2), açıkça kanuna aykırı biçimde bu zorunluluğu sadece ticaret gemileri bakımından ortadan kaldırmaktadır. Bu zorunluluğun kaldırılması, başlı başına hukuka aykırı olmakla birlikte ticaret gemileri dışındaki özel maksatlarla kullanılan gemilerin bu hükümden hariç tutulmalarının da gerekçeleri bilinmemektedir. Kanaatimizce, Kanun koyucunun tescili ihtiyari gemiler bakımından yapmış olduğu yanlışlık, Yönetmelik yoluyla düzeltilmeye çalışılmıştır. Bu yapılırken dahi hatalar yapılmaya devam edilmiştir. Yönetmelik m. 2(2)'ye göre tescili ihtiyari olan ve özel maksatlarla kullanılmakta olan gemiler, örneğin; yatlar, eğitim ve bilimsel amaçlara tahsis edilmiş olan gemiler, MGS'ne tescil edilmelerine rağmen ayrıca Bağlama Kütüklerine de kaydolmak zorundadırlar. Ticaret gemileri ve ticari amaçlar dışında kullanılmakta olan gemiler arasında bu şekilde farklı uygulamalar benimsenmesinin yaratacağı haksızlıklar ortadadır.

Belirtilen gerekçelerle m. 2 hükmünün şu şekilde kaleme alınması daha uygun olurdu: "Bu Yönetmelik, Türk Uluslararası Gemi Siciline tescilli olanlar, Millî Gemi Siciline tescili zorunlu olanlar ve Millî Gemi Siciline ihtiyari olarak tescil edilenler dışındaki ticari veya özel maksatlarla kullanıma tahsis edilen bütün gemi, deniz ve iç su araçlarını, bunların maliklerini ve işletenlerini kapsar".

Kayıt zorunluluğu ve dolayısıyla kapsamla ilgili olarak Yönetmelik m. 9 hükümlerine de bir miktar değinilmelidir. Yönetmelik m. 9, m. 2 hükmüyle birlikte değerlendirilmek zorundadır. Bu maddenin 1. fıkrasına göre Bağlama Kütüğüne; (a) 18 gros tonilatonun altında ve 2,5 metre ve üzerindeki MGS'ne veya TUGS'ne tescil edilmemiş ticari gemi, deniz ve iç su araçları, (b) boyu 2,5 metre ve üzerindeki özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve iç su araçları zorunlu olarak kaydedilir. Bu düzenleme ile Bağlama Kütüğüne kaydedilecek gemi, deniz ve iç su araçları bakımından boy esasına dayalı olarak yeni bir sınırlandırma getirilmekte, böylece kayıt zorunluluğuna tabi gemi ve araçların kapsamı kanuna aykırı biçimde daraltılmaktadır.

Yönetmelik m. 9(1), m. 2(1) hükmünü özü itibarıyla tekrarlamakla beraber boyu 2,5 metreden küçük olan gemi, deniz ve iç su araçlarının Bağlama Kütüğüne kaydedilmelerini zorunlu olmaktan çıkarmaktadır. Ancak m. 9(2)(c)'ye göre boyu 2,5 metreden küçük olan bu gemi, deniz ve

iç su araçları, malik veya işletenlerinin talebi üzerine Bağlama Kütüğüne kaydedilebilirler. 655 sayılı KHK, hangi büyüklük veya boydaki gemilerin Bağlama Kütüğüne kaydının zorunlu olmadığı yolunda herhangi bir hüküm içermemekte, bu konuda İdareye herhangi bir takdir hakkı da vermemektedir. Sadece yönetmelik çıkarma yetkisi veren KHK m. 43(2) hükmü de kanuni sınırların gösterilmemesi sebebiyle yeterli olamaz. Dolayısıyla bu hükmün KHK ile çeliştiği ve dayanaksız olduğu açıktır. Bağlama Kütüğünün kapsamını düzenlemeleri sebebiyle Yönetmelik m. 2 ve 9 hükümlerinin tek maddede, sade ve daha anlaşılabilir biçimde kaleme alınmaları isabetli olurdu.

C) Resen Kayıt

Bağlama Kütüğüne kayıt zorunluluğuna ilişkin hükümlere uyulmamasının doğal sonucu, resen kayıttır. 655 sayılı KHK m. 43, 491 sayılı KHK Ek m. 12(2)'den farklı olarak resen kayda dair herhangi bir hüküm ihtiva etmeyip meseleyi Yönetmeliğe bırakmıştır. Bağlama Kütüğüne kayıt zorunluluğu benimsendiğine göre resen kayda ilişkin temel bir ilkeye kanunda yer verilmesi uygun olurdu. Yönetmeliğin 17(1) maddesine göre yeni inşa edilmiş veya ithal edilmiş gemi, deniz ve iç su aracının malik veya işleteni iktisap tarihinden itibaren bir ay içerisinde Bağlama Kütüğüne kayıt için başvuruda bulunmadığı takdirde durumu öğrenen başkanlık tarafından bu maddede belirtilen prosedüre uygun olarak resen kayıt işlemi gerçekleştirilir.

Görüldüğü üzere, resen kayıt, yeni inşa edilmiş veya ithal edilmiş gemi, deniz ve iç su aracının malik veya işletenleri tarafından iktisap tarihinden itibaren bir ay içinde kayıt başvurusu yapılmaması hâliyle sınırlandırılmıştır. 665 sayılı KHK m. 43 hükmüne açıkça aykırı olan bu sınırlandırmanın sebebi anlaşılammaktadır. Oysa, bir gemi veya araç, yeni inşa edilmemiş veya ithal edilmemiş olmasına rağmen yıllarca Bağlama Kütüğüne kaydedilmemiş, hatta bu arada satış, bağışlama vb. hukuki işlemler yoluyla ve taşınır hükümlerine tabi olarak birden çok defa mülkiyeti el değiştirmiş olabilir. Yönetmelik m. 17(1)'in lafzına göre yeni inşa veya ithal edilmeyen mevcut gemi ve araçlar, resen kayıt hükümlerine tabi olmayacak ve bunlar için ruhsatname düzenlenmeyeceğinden harç alınmayacak demektir. Bu sonuç, ne 655 sayılı KHK m. 43 hükmüne uygundur, ne de kanun koyucu tarafından amaçlanmıştır.

V – İSTEĞE BAğLI KAYIT

655 sayılı KHK’de isteğe bağlı kayda dair herhangi bir hükme yer verilmemişken Yönetmelik m. 9(2), talep hâlinde bir kısım gemi, deniz ve iç su araçlarının Bağlama Kütüğüne kaydedilmesine imkân vermektedir. Bu hükmün de kanuni dayanağı bulunmadığı ve normal hiyerarşisine aykırı olduğu anlaşılmaktadır. Zira, 655 sayılı KHK, açıkça bir gemi siciline kayıtlı olmayan bütün ticari veya özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve iç su araçlarının Bağlama Kütüğüne kaydedilmelerinin zorunlu olduğunu hüküm altına almış ve bu konuda herhangi bir muafiyet veya istisna hükmüne yer vermemiştir.

A) Yabancı Uyruklu Gerçek Kişilere Ait Gemi, Deniz ve İç Su Araçları

Mülga 491 sayılı KHK Ek m. 12(4), sadece yabancı uyruklu gerçek kişilere ait ve özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve iç su araçlarının talep edilmeleri ve Denizcilik Müsteşarlığı’na uygun bulunması hâlinde Bağlama Kütüklerine kaydedilmelerine izin vermekte idi. Eski Yönetmelik m. 9(2) de buna paralel olarak ETTK’nun bayrak çekmeye ilişkin hükümlerine bağlı olmaksızın, yabancı uyruklu gerçek kişilere ait özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve iç su araçlarının talep olması ve İdare adına kaydı yapacak başkanlık tarafından uygun bulunması hâlinde kayıt edilebileceklerini öngörmekte idi.

655 sayılı KHK m. 43’de ise yabancı uyruklu gerçek kişilerin mülkiyetinde bulunan gemi, deniz ve iç su araçlarının Bağlama Kütüğüne kaydedilebileceklerine dair herhangi bir hükme yer verilmemiştir. Buna rağmen Yönetmelik m. 9(2)(a), Eski Yönetmeliğe paralel şekilde, fakat oturma iznine sahip yabancı uyruklu gerçek kişilerle sınırlı olarak Bağlama Kütüğüne kayıt yapılmasına imkân vermektedir⁵⁰. 491 sayılı KHK Ek m. 12(4)’de oturma izni şartı aranmadığından Yönetmelik’te bu şartın aranması makul görülebilir. Ancak, yabancı uyruklu kişilerin mülkiyetinde bulunan gemi, deniz ve iç su araçlarının kaydedilmelerine dair hiçbir açık hüküm

⁵⁰ Eski düzenlemeden farklı olarak Yönetmelik m. 9(2)(a)’daki şartları taşıyan ve talepte bulunan bir yabancı mülkiyetindeki gemi veya aracın kütüğe kaydında ilgili başkanlığın herhangi bir takdir hakkı bulunmamaktadır. Üstelik bu hüküm, YTTK m. 940’a değil, fakat m. 941’e istisna getirmektedir. Bkz. Algantürk Light, Bağlama Kütüğü, s. 53.

ihtiva etmeyen 655 sayılı KHK m. 43'e açıkça aykırı biçimde yabancı gerçek kişilerin mülkiyetindeki gemi ve araçlar için isteğe bağlı da olsa kayıt imkânı getirilmesi mümkün olmamak gerekir. Zira, bir devlet, egemenlik yetkisi gereği kural olarak sadece kendi tabiiyetinde bulunan kişilerin mülkiyetindeki gemi ve su araçlarının kendi gemi sicillerine veya kayıt zorunluluğu getiren benzeri rejimlere kaydına dair düzenlemeler yapabilir. Yabancı bayraklı gemi ve araçların kaydı istisnadır ve kanunda özel olarak düzenlenmelidir⁵¹. Bu sebeple, m. 43 hükmünün, sadece Türk tabiiyetinde bulunan kişilerin malik oldukları gemi, deniz ve iç su araçlarıyla sınırlı olduğunun kabulü gerekir.

B) Devlete Ait Gemi, Deniz ve İç Su Araçları

Yönetmelik, temel kamu hizmetlerinde kullanılmakta olan devlete ait gemilerin, deniz ve iç su araçlarının talep edilmeleri durumunda Bağlama Kütüğüne kaydına imkân vermektedir. Devlete ait gemiler, ticari amaçlarla kullanılmalarına rağmen MGS veya TUGS'ne tescil edilmemişlerse Bağlama Kütüğüne zorunlu olarak kaydedilirler. Ancak 655 sayılı KHK m. 43'de devlete ait olan ve ticari amaçlarla kullanılmayan, bir başka deyişle kamu hizmetlerinde kullanılan veya bu amaca tahsis edilen gemi ve araçların Bağlama Kütüğüne kaydına izin veren herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Yönetmelik m. 9(2)(b), hem 655 sayılı KHK m. 43 hükmüne açıkça aykırıdır, hem de kapsama dair m. 2(1) hükmüyle çelişmektedir.

Düzenlemenin devlet gemilerinin hukuki durumu ve özellikle gemi siciline tescil edilmelerinin caiz olmadığına dair ilkeyle bağdaşmadığı da belirtilmelidir. YTTK m. 958 hükmüne göre Devlet, il özel idaresi, belediye ve köy ile diğer kamu tüzel kişilerine ait münhasıran bir kamu hizmetinin görülmesine özgülenmiş gemiler, Türk Gemi Siciline tescil olunamazlar. Bu gemiler, ne ticari amaçlarla, ne de özel amaçlarla kullanılmaktadırlar. Bir geminin gemi siciline tescil edilmesinden beklenen amaç ve faydalar, belirtilen gemiler için söz konusu değildir. Aynı gerekçe, özü itibarıyla bir kayıt düzeni öngören Bağlama Kütüğü açısından da geçerlidir. Bu sebeple

⁵¹ 491 sayılı KHK Ek m. 13'ün yürürlükte olduğu dönemde dahi yabancı gerçek kişilere karşılıklılık ilkesi dikkate alınmadan Bağlama Kütüğüne kayıt yaptırma ve Türk bayrağı çekme hakkının tanınmasının kanun önünde eşitlik ilkesini zedelediği, KHK aracılığıyla böyle bir düzenleme getirilmesinin uygun olmadığı hakkında bkz. Ünan, s. 25 – 26.

YTTK m. 958’de belirtilen bütün gemilerin Bağlama Kütüğüne kaydına imkân bulunmamaktadır.

Yönetmeliğin Devlete ait gemi ve araçların Bağlama Kütüğüne kaydına imkân vermesiyle ne gibi bir fayda beklendiği bilinmemektedir. Bu gemi ve araçlar, zaten devletin ilgili makamlarının gözetiminde kullanılmakta ve kayıt altına alınmaktadır. Bağlama Kütüğünün ihdas edilmesinin amaçları arasında devlet gemilerinin de kayıt altına alınması ihtiyacı bulunmamaktadır. Kaydın ihtiyari olması sebebiyle Bağlama Kütüğüne kaydedilen Devlete ait gemi ve araçlarla kaydedilmeyen gemi ve araçlar arasında gereksiz biçimde farklılık yaratılmaktadır. Zaten ilgili kamu makamlarınca kayıt altına alınan bu gemi ve araçlar, ayrıca Bağlama Kütüğüne kaydedildiklerinde hiç de gerekmediği hâlde başta ruhsatname düzenlenmesi, harç ödenmesi, vize ve kayıt esasları gibi birçok yönlerden Yönetmelik hükümlerine tabi tutulacaklardır.

C) 2,5 Metreden Küçük Ticari ve Özel Gemi, Deniz ve İç Su Araçları

Yönetmelik m. 9(2)(c) hükmüne göre boyu 2,5 metrenin altındaki ticari ve özel gemi, deniz ve iç su araçlarının malikleri, diledikleri takdirde bu gemi ve araçları, Bağlama Kütüğüne kaydettirebilirler. 655 sayılı KHK, hangi büyüklük veya boydaki gemilerin Bağlama Kütüğüne kaydının zorunlu olup olmadığı yolunda herhangi bir hüküm içermemektedir. Kanuni düzenlemeye göre herhangi bir boy veya tonaj sınırlandırması söz konusu olmaksızın bir gemi siciline tescil edilmeyen bütün gemi, deniz ve iç su araçlarının Bağlama Kütüğüne kaydedilmeleri zorunludur.

Şüphesiz suda kullanılan bir jet ski veya çok küçük bir eğlence aracının Bağlama Kütüğüne kaydedilmesi ihtiyacı bulunmayabilir. Bunların kayıt dışında kalmaları sorun yaratmaz. Ancak 655 sayılı KHK, bu konuda İdare’ye herhangi bir takdir hakkı vermemiştir. 655 sayılı KHK m. 43(2)’de yer alan yönetmelik çıkarma yetkisi, İdare’nin takdir hakkının mevcut olduğu yönünde yorumlanamaz. Zira, bu fıkra, sadece kayda ilişkin usul ve esaslar ile yapılacak iş ve işlemlere yöneliktir. Bağlama Kütüğünün kapsamı, 655 sayılı KHK m. 43(1)’de düzenlenmiş olup Yönetmelik ile daraltılamaz veya genişletilemez. Bu sebeplerle Yönetmelik m. 9(2)(c), kanuna açıkça aykırıdır. Bununla birlikte küçük gemi ve araçların tespiti ile bunların

Bağlama Kütüğü kapsamı dışında bırakılmaları hususunda İdare'ye takdir hakkı veren bir hükmün söz konusu kararnamede yer alması uygun olurdu.

D) Spor Kulübü ve Federasyonlara Kayıtlı Gemi, Deniz ve İç Su Araçları

Yönetmelik m. 9(2)(ç)'ye göre Gençlik ve Spor Bakanlığı'nca tescil edilmiş spor kulübü ve federasyonların envanterinde kayıtlı olup da münhasıran spor faaliyetleri için kullanılan gemi, deniz ve iç su araçları talep olması hâlinde Bağlama Kütüğüne kaydedilebilirler. Yönetmelik, 655 sayılı KHK m. 43(1) hükmüne açıkça aykırı surette bu gemi ve araçları, Bağlama Kütüğüne kayıt zorunluluğundan istisna tutmaktadır. Oysa, münhasıran spor faaliyetleri için kullanılan bu gemi, deniz ve iç su araçları, m. 43(1)'de belirtilen "özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve iç su araçları" statüsünde olup bunların Bağlama Kütüğüne kayıtları zorunlu olup söz konusu maddede herhangi bir istisna hükmüne yer verilmemiştir. Bu gemi, deniz ve iç su araçları, YTTK m. 935(2)(a) ve m. 956 çerçevesinde ihtiyari olarak MGS'ne tescil edilmemişlerse mutlaka Bağlama Kütüğüne kaydedilmelidirler.

Bu gemi ve araçların hangi gerekçeyle kayıt zorunluluğundan istisna bırakılmak istendiği anlaşılammaktadır. Muhtemelen Yönetmeliği hazırlayanlar, bu gemi ve araçların Gençlik ve Spor Bakanlığı'nca tescil edilmiş spor kulübü ve federasyonların envanterlerinde kayıtlı olduklarını dikkate alarak bunların yeniden Bağlama Kütüğüne kaydedilmelerine gerek görmemiş olabilirler. Ancak bu gemi ve araçların belirtilen spor kulüpleri veya federasyonların envanterlerinde alelade kayıtlı olması, kanunla kurulan ve emredici tarzda düzenlenen Bağlama Kütüğüne kayıt zorunluluğunu hiçbir biçimde ortadan kaldıramaz. Kaldı ki, belirtilen gemi ve araçların Bağlama Kütüğü rejimine benzer şekilde ilgili kulüp ve federasyonlara kaydedilmesi zorunluluğuna dair kanuni bir düzenleme de bulunmamaktadır. Bunların diğer gemi ve araçlar gibi İdare tarafından tek elden takip ve denetlenmeleri gereklidir. Kaydın ihtiyari hâle getirilmesi, bu gemi ve araçların tamamıyla Bağlama Kütüğü uygulamalarından hariç bırakılmasından başka bir anlam ifade etmemektedir. Bu ise kanun koyucunun açık amaçlarıyla çelişmektedir.

Kaydın ihtiyari olması, denetim ve kayıt altına alma amacına ulaşılması önünde önemli bir engel oluşturmasının ötesinde Devletin ciddi ölçüde vergi kaybına da yol açabilir. Bu gemi ve araçların sayısı ve nitelikleri tam olarak

bilinmemekle beraber önemli bir yekûn tuttıkları tahmin edilmektedir. Kayıt zorunluluğundan istisna edilmeleri sebebiyle bunların hemen tamamı Bağlama Kütüğüne kaydedilmeyeceklerinden ruhsatname düzenlenmeyecek ve harç tahsil edilmesi mümkün olmayacaktır. Diğer yandan, Yönetmelik m. 9(3) hükmü ile bu gemi ve araçların kaydına ilişkin usul ve esasların Bakanlık tarafından belirleneceği belirtilmekle beraber bu yetkinin sınırları gösterilmediğinden uygulamanın tamamıyla İdarenin keyfine bırakıldığını söylemek yanlış olmaz.

VI – KAYIT USULÜ

Yönetmelik m. 13'e göre Bağlama Kütüğüne kayıt, gemi, deniz ve iç su aracının malikleri veya işletenlerinin ilgili liman başkanlığına veya belediye başkanlığına yazılı talebi üzerine yapılır. Yönetmelik, malik veya işletenlerin vekilleri veyahut kanuni temsilcilerinden bahsetmekte ise de temsilci, kural olarak asilin yetkilerine sahip olduğundan "vekil" ve "kanuni temsilci" ifadeleri gereksizdir. Kayıt için gerekli belgeler, Yönetmelik m. 16'da gösterilmiştir.

İlgili liman veya belediye başkanlığı, Bağlama Kütüğünün tutulduğu herhangi bir liman veya belediye başkanlığıdır. Yönetmelik m. 6(3)'ya göre malik veya işleten, gemi, deniz ve iç su aracını dilediğı yerdeki Bağlama Kütüğüne kaydettirebilir. Bir deniz gemisi veya aracı, iç sularda yetkili belediye başkanlıklarınca tutulan Bağlama Kütüğüne kaydettirilebilir. Dolayısıyla bu gemi ve araçların kaydedildiğı Bağlama Kütüğünün bulunduğu yer, aynı zamanlar bunların bağlama limanı olarak kabul edilmek gerekir⁵². Düzenleme, bağlama limanı ve yetkili sicil müdürlüğüne dair YTTK m. 946 ve 955(1) hükümlerine uygundur. Kayıttan önce gemi, deniz ve iç su aracının boyunun yetkili makamlarca ölçülmesi zorunludur⁵³.

Bağlama Kütüğüne kaydı zorunlu olan gemi, deniz ve iç su araçlarının malik veya işletenlerinin Yönetmelik m. 6(2)'de gösterilen bir aylık süre içinde başvuruda bulunmaları gerekir. İlk defa kaydedilecek veya kayıt değişikliği yapılacak gemi, deniz ve iç su araçları için, iktisap veya kayıt değişikliğini gerektiren işlem tarihinden itibaren bir ay içerisinde yazılı olarak ilgili liman veya belediye başkanlığına yazılı olarak başvurulması

⁵² Atamer, Bağlama Kütüğü, s. 344.

⁵³ Ölçüm, "Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği" hükümlerine göre yapılır. Bkz. 12/3/2009 tarihli ve 27167 sayılı Resmî Gazete.

gerekir. Mülga 491 sayılı KHK Ek m. 12(2)⁵⁴ aksine 655 sayılı KHK m. 43'de kayıt için müracaat süresine dair bir hüküm yer almamaktadır.

Kayıt müracaatı için bir süre getirilmesi gereklidir. Bağlama Kütüğüne kayıt, zorunlu olduğuna göre bu yükümlülüğün yerine getirilmesi belirli bir süreye bağlanmalıdır. Ancak süreye ilişkin hükmün Yönetmelik'te değil, 655 sayılı KHK'da alması uygun olurdu. Zira, Bağlama Kütüğüne süresinde kayıt yaptırılmadığında ruhsatname düzenlenmemektedir. Yönetmelik m. 28, süresinde kayıt yaptırılmaması ve buna bağlı olarak ruhsatname düzenlenmemesi durumunda malik ve işleyen hakkında idari para cezası yaptırımı uygulanacağını belirtmektedir. Aşağıda ayrıntılı olarak incelendiği üzere⁵⁵, idari para cezası yaptırımının uygulanması, şart ve sınırlarının mutlaka kanunda gösterilmesine bağlı olduğundan Yönetmeliğin idari para cezası yaptırımına dair hükümlerinin geçerliliği tartışmaya açıktır.

Bağlama Kütüğü, bir elektronik ortam olarak adlandırılan GESBİS'de tutulur. Böylece Bağlama Kütüğünün MGS ve TUGS ile birlikte uyumlu çalışması ve kayıt dışı gemi ve araçların sistem dışında kalmalarının önlenmesi amaçlanmaktadır. GESBİS'e kayıt yapılarak Bağlama Kütüğü bilgi sisteminden Bağlama Kütüğü numarası alındıktan sonra kayıt örneğinden gerekli sayıda suret çıktısı alınarak işlem sona erdirilir. Alınan çıktılar, yetkili personel tarafından imzalanıp mühürlenerek kayıt işlemi tamamlanır. İmzalı ve mühürlü kütük kayıt örneğinin birisi talep sahibine verilir, diğeri ise kayıt için istenilen belgelerle birlikte gemi, deniz ve iç su aracı için açılacak bağlama kütüğü dosyasına konulur [Yönetmelik m. 15(1)(2)].

VII – KAYDIN SİLİNMESİ VE NAKLİ

A) Kaydın Silinmesi

Yönetmelik m. 20(1)'de Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemi, deniz ve iç su araçlarının bağlama kaydının malikinin talebiyle⁵⁶ silineceği hâller

⁵⁴ 491 sayılı KHK Ek m. 12(2)'de kayıt için başvurunun mevcut gemi, deniz ve iç su aracı için bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren altı ay, yeni kayıt altına alınacak veya kayıt değişikliği yapılacak gemi, deniz ve iç su aracı için iktisap tarihinden itibaren bir ay içerisinde malik veya işleteni tarafından yazılı olarak yapılacağı belirtilmekte idi.

⁵⁵ Bkz. Aşağıda VIII.C.2.

⁵⁶ Yönetmeliğe göre işletenin talebine dayanılarak kaydın silinmesi mümkün değildir. Kayıt, sadece malikin talebi üzerine silinebilir.

sayılmıştır. Bu hâller, aynı zamanda kaydın resen silinmesini de gerektirmektedir. Bu maddenin (b) bendinde belirtilen tamirinin mümkün olmadığı veya tamire değmez bir hâlde bulunan gemi, deniz ve iç su araçları ile (f) bendinde belirtilen özel kullanıma mahsus gemilerde ticari kullanım amacıyla cins değişikliği yapılması hususu dikkati çekmektedir.

Yönetmelik, tamiri mümkün olmayan ve tamire değmez gemi, deniz ve iç su araçlarının tanımını yapmamıştır. Bu durumda “tamir kabul etmez” ve “tamire değmez gemi” tanımlarının yapıldığı YTTK m. 933 hükümlerinin kıyasen uygulanması uygun olur. Her ne kadar Yönetmelik’te “tamiri mümkün olmayan” ifadesi kullanılmışsa da bu ifade, “tamir kabul etmez” olarak anlaşılmalıdır. “Tamiri mümkün olmayan” gemi ve araçların Bağlama Kütüğünden maliklerinin talebi üzerine silinmesi, bir geminin malikinin istemi üzerine gemi sicilinden silinmesini mümkün kılan YTTK m. 965(1) ve (2) hükümleriyle uyumludur. Buna karşılık “tamire değmez” bir gemi veya aracın Bağlama Kütüğünden silinmesine imkân verilmesinin gerekçesi bilinmemektedir⁵⁷. YTTK m. 933(1)(b)’ye göre tamir giderleri bir geminin, eski ve yeni farkı gözetilmeksizin, önceki değerinin dörtte üçünü aşacaksa bu gemi, tamire değmez gemi sayılır.

Tamire değmez bir gemi veya araç, fiziki ve teknik imkânlarla tamir edilebilir; bulunduğu yerde tamir edilebileceği gibi tamir edilebileceği bir limana da götürülebilir. Bu kavram, ekonomik kriterlere dayanmaktadır. Kanun koyucu, bir geminin tamire değip değmediğini tayinde, esas itibarıyla geminin tamiri için yapılacak masrafların, onun değeri ile böyle bir tamiri ekonomik bakımdan haklı gösterecek bir ilişki hâlinde bulunması gerektiği fikrinden hareket etmiş ve bunu sağlayacağına inandığı oranı, yine bizzat tespit etmiştir⁵⁸. Tamire değmez bir gemi veya aracın Bağlama Kütüğünden silinmesini haklı kılan hiçbir sebep yoktur. Bu gemi ve araçların bizatihi tamire değmez sayılmaları, onların gemi veya araç niteliğini kendiliğinden ortadan kaldırmadığı gibi, sınırlı da olsa tahsis amaçlarına uygun olarak

⁵⁷ Kaydın silinmesi hâllerine ilgili olarak “yurt dışına satılma” ifadesinin hukuki terminolojiden uzak olduğu ve MGS hakkında ETTK m. 851 (YTTK m. 965) hükmünün göz ardı edilmemesi gerektiğine dair bkz. Aksoy, Bağlama Kütüğü, s. 91. YTTK m. 965(1)’de aynen “Gemi, kurtarılmayacak şekilde batar veya tamir kabul etmez hâle gelir yahut her ne suretle olursa olsun Türk Bayrağını çekme hakkını kaybederse, istem üzerine sicilden kaydı silinir. Tescili isteğe bağlı olan gemilerin kaydı malik veya maliklerinin istemi üzerine sicilden silinir.” hükmü yer almaktadır.

⁵⁸ Kalpsüz, *Deniz Ticareti*, s. 114.

kullanılmalarına engel oluşturmaz. Keza, her zaman esaslı surette tamir edilerek tam anlamıyla tahsis amaçlarına uygun biçimde kullanılabilirler. “Tamir kabul etmez gemiler”in gemi sicilinden silinmelerinden beklenen fayda, “tamir kabul etmez gemi ve araçlar”ın Bağlama Kütüklerinden silinmelerinde geçerli değildir.

Yönetmelik m. 20(1)(f)’de özel kullanıma mahsus gemilerin ticari kullanım amacıyla cins değişikliğinin yapılması, Bağlama Kütüğünden silinmesi için bir sebep olarak kabul edilmiştir. Bu hüküm, açık biçimde 655 sayılı KHK m. 43’e aykırı olduğu gibi, Yönetmeliğin kapsama dair diğer maddeleriyle de çelişmektedir. 655 sayılı KHK m. 43, hem ticari amaçlarla, hem de özel maksatlarla kullanılan gemi, deniz ve iç su araçlarının Bağlama Kütüğüne kaydedilmeleri gerektiğini açıkça hüküm altına almıştır. Ayrıca Yönetmelik m. 2(1), 18 gros tonilatodan küçük ticari gemi, deniz ve iç su araçlarıyla özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve iç su araçlarının Bağlama Kütüğünün kapsamında olduklarını belirtmektedir. Oysa, özel maksatlarla kullanılmakta iken YTTK m. 931(1) ve (2) çerçevesinde ticaret gemisine dönüştürülen bir gemi, sadece 18 gros tonilato veya üzerinde ise zorunlu olarak MGS’ne tescil edileceğinden Bağlama Kütüğünden silinebilir. Bu tür gemiler, ticaret gemisine dönüştürülmekle beraber 18 gros tonilatodan küçüklerse MGS’ne tescili ihtiyari oldukları için Bağlama Kütüğünden silinemezler. Bu düzenleme, Yönetmeliği hazırlayanların YTTK ve 655 sayılı KHK m. 43(1) hükümlerine aykırı olarak, büyüklüğüne bakılmaksızın bütün ticaret gemilerini MGS’ne tescile zorlamaya yönelik düşüncelerinin ürünüdür.

Bağlama Kütüğüne kayıtlı olup da özel maksatlarla kullanılan ve ticaret gemisine dönüştürülen bir geminin, 18 gros tonilatodan küçük olmasına rağmen Yönetmelik m. 20(1)(f) gereği Bağlama Kütüğünden silinmesi durumunda tamamen kayıt dışında kalma riski mevcuttur. Zira, bu tür gemilerin MGS’ne tescili tamamen ihtiyaridir. Kaldı ki, malik gemisini MGS’ne tescil ettirmiş olsa dahi 655 sayılı KHK m. 43(1)’in açık hükmü karşısında her halükârda Bağlama Kütüğüne de kaydettirmek zorundadır.

Yönetmelik m. 20(1)’de belirtilen hâllerden birisinin gerçekleşmesine rağmen gemi veya aracın Bağlama Kütüğü kaydının silinmesi talep edilmez ise durumu öğrenen başkanlık tarafından kaydın resen silinmesi prosedürü başlatılır. Bu durumda ilgili başkanlık, ilgililere yirmi günlük bir süre

vererek kaydın silinmesi için talepte bulunmaya davet eder. Süre sonunda davete icabet edilmezse kayıt, resen silinir. (Yönetmelik m. 22(1)] Bu maddenin 4. fıkrasında üzerinde haciz veya başkaca takyidat bulunan gemi, deniz ve iç su araçlarının ancak alacaklılarının muvafakatiyle silinebileceği belirtilmektedir.

Bağlama Kütüğüne malikin tasarruf yetkisini sınırlandıran hacizler ve rehin gibi sınırlı ayni hakların kaydedilmesi, sadece ilgililere bilgi verilmesi amacına yöneliktir. Haczin yapılması ve rehin gibi ayni hakların tesisi, Bağlama Kütüğü dışında gerçekleşir. Bağlama Kütüğünde bir haciz şerhinin veya sınırlı ayni hakkın kayıtlı olması ya da olmaması, o haczin veya hakkın mevcut olup olmadığı hakkında karine oluşturmaz. Bağlama Kütüğü, gemi sicili niteliğinde olmadığından haciz, İcra ve İflas Kanunu (İİİK) m. 85 vd. hükümlerine uygun olarak gerçekleştirilir. İİK m. 86(2) uyarınca hacedilmiş taşınır mal üzerinde üçüncü şahsın ziyetlik hükümlerine dayanarak iyi niyetle iktisap ettiği haklar saklıdır. Rehin hakkı da taşınır rehni hükümlerine göre gerçekleşmektedir. İİK m. 86(2) hükmü hacizli taşınır üzerinde iyi niyetle rehin hakkının kazanılması durumunu kapsar.

Ayrıca, haciz kaydı, sadece icra müdürlüğünün müzekkeresi gereği mümkün olduğundan icra müdürlüğünün onayı alınmaksızın sadece alacaklının talebiyle kaydın silinmesi mümkün olmamak gerekir. Yine Yönetmelik m. 20(1)'de sayılan resen silinme hâllerinin tamamı için alacaklıların muvafakatinin alınması doğru olmadığı gibi, eşyanın tabiatına da uygun değildir. Örneğin; kurtarılamayacak şekilde batan veya tamamen zayi olan bir gemi veya aracın silinmesi için alacaklıların onayının alınmasının hiçbir anlamı ve faydası yoktur. Aynı durum, bir geminin MGS veya TUGS'ne tescil edilmesi için de söz konusudur. Bir gemi veya aracın MGS ve TUGS'ne tescili, Bağlama Kütüğünden silinmesi şartına bağlı değildir. Tescili zorunlu hâle gelen bir gemi MGS'ye tescil edildiğinde veya şartlarının gerçekleşmesi üzerine ihtiyari olarak TUGS'ne tescil edildiğinde, Bağlama Kütüğü kayıtlarının kendiliğinden silinmesi zorunludur. Aksi takdirde, alacaklıların onayı, MGS veya TUGS'ne tescilin zorunlu bir şartı hâline getirilmiş olur ki, bu sonuç hiçbir şekilde kabul edilemez. Zira, YTTK ve TUGS, gemi siciline kayıt esaslarını emredici şekilde düzenlemektedir.

Yönetmelik, m. 22(4) hükmüyle resen kaydın silinmesinde alacaklıların muvafakatini aradığı hâlde m. 20(2) çerçevesinde isteğe bağlı olarak kaydın

silinmesi talebi gündeme geldiğinde böyle bir muvafakat aramamaktadır. Ayrıca, isteğe bağlı olarak kaydın silinmesi, sadece yabancılar adına kayıtlı gemi ve araçlar için kabul edilmiş, m. 9(2)(b), (c) ve (ç)'de belirtilen ve kaydı isteğe bağlı olan gemi ve araçların isteğe bağlı olarak kütükten silinmesine ilişkin herhangi bir hükme yer verilmemiştir.

Belirtilen gerekçelerle Bağlama Kütüğünde yer alan haciz kaydının veya sınırlı aynı haklara dair kayıtların silinmesinin alacaklının muvafakatiyle yapılacağına dair m. 22(4) hükmünün aslında önemli bir fonksiyonunun bulunmadığı, bilakis gemi sicilleri ve kayıt rejimi uygulamalarında karmaşaya sebep olacağı anlaşılmaktadır. Doğrusu, bu hükme hiç yer verilmemesidir. Kurtarılamayacak şekilde zayi olması veya batması hâlleri hariç rehin konusu gemi veya araçlar, alacaklının zilyetliğinde olduğundan alacaklının hakkını elde etmesi sorun yaratmaz. Hacizde de benzer durum geçerlidir. Alacaklılar, resen silmeye muvafakat ettikleri takdirde haciz ve diğer sınırlandırmalar, kendiliğinden ortadan kalkmazlar. Bununla birlikte MGS veya TUGS'ne tescil gerçekleştiğinde Bağlama Kütüğü memurunun haciz ve diğer sınırlandırmalar hakkında sicil müdürlüğüne bilgi vermesi uygun olur.

B) Kaydın Nakli

Yönetmelik m. 21, ihtiyaçlara uygun olarak Bağlama Kütüğü kayıtlarının bir başka Bağlama Kütüğüne nakline dair ayrıntılı hükümler ihtiva etmektedir. Bu hüküm, malik veya işletenin gemisini veya aracını isteği Bağlama Kütüğüne kaydettirebileceğine dair m. 6(3) hükmüyle uyumludur. Gemi, deniz ve iç su aracı sahipleri, mevcut Bağlama Kütüğü kaydını bir başka Bağlama Kütüğüne nakledebilirler. Bunun için kütük kaydının bulunduğu veya nakledileceği başkanlığa yazılı talepte bulunulması yeterlidir.

VIII – KAYDIN HÜKÜMLERİ

A) Bayrak Çekme Hakkı

Yönetmelik m. 12(1), Eski Yönetmelik hükümlerine paralel olarak Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemi, deniz ve iç su araçlarının Türk bayrağı çekmek zorunda olduklarını amirdir. 655 sayılı KHK m. 43, Bağlama Kütüğüne kaydedilen gemi ve araçların Türk bayrağı çekeceklerine dair herhangi bir hüküm ihtiva etmemektedir. 491 sayılı KHK Ek m. 12(4)'de ise

sadece yabancı uyruklu gerçek kişilere ait olup da özel kullanıma tahsis edilen ve Bağlama Kütüğüne kaydedilen gemi, deniz ve iç su araçlarının ETTK m. 823 hükümlerine bağlı olmaksızın Türk bayrağı çekecekleri, ancak 19/4/1926 tarihli ve 815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcraı Sanat ve Ticaret Hakkında Kanun (Kabotaj Kanunu) hükümlerinin saklı olduğunu belirtmekte idi.

Bayrak çekme hakkı, kamu düzenine ilişkin olduğundan Bağlama Kütüğüne kaydedilen gemi ve araçların bu hakka sahip olmaları için gerekli kriterler ile bayrak çekme hakkının ne şekilde kullanılacağına dair temel ilkelerin, 655 sayılı KHK m. 43'de açıkça düzenlemesi gerekirdi. Bayrak çekme hakkına ilişkin esasların sadece Yönetmeliğe bırakılması isabetli olmamıştır. Bu açıdan Yönetmeliğin bayrak çekmeye dair bütün hükümlerinin geçerli olup olmadığı sorunu gündeme gelmektedir.

Mülga 491 sayılı KHK Ek m. 12(4)'de sadece yabancı uyruklu gerçek kişilere ait özel kullanıma tahsisli gemi ve araçların da Türk bayrağı çekme hakkına sahip oldukları belirtilmiş, ancak bayrak çekme hakkına ilişkin temel ilkelere yer verilmemiştir. Bununla beraber gerek bu maddenin mefhumu muhalifinden, gerekse kaleme alınış tarzından Bağlama Kütüğüne kayıt zorunluluğunun Türk tabiiyetindeki kişilerin mülkiyetinde bulunan gemi ve araçlar için getirildiği, tabiiyetin tayininde de ETTK m. 823 (YTTK m. 940) hükümlerinin dikkate alınmasının gerektiği kabul edilmekte idi⁵⁹.

655 sayılı KHK m. 43'de bayrak çekmeye dair temel ilkelere yer vermemiş ise de 491 sayılı KHK Ek m. 12'nin yürürlükte olduğu dönemde varılan bu sonucun Yeni Bağlama Kütüğü Rejimi için de geçerli olduğu kabul edilmelidir. Bir devlet, egemenlik hakkına dayanarak yalnızca kendi tabiiyetinde bulunan kişiler için böyle bir zorunluluk getirebilir. Bayrak çekme hakkı kamu düzenine ilişkindir ve bir imtiyaz oluşturur. Kural olarak

⁵⁹ Ünan, s. 20; Atamer, Bağlama Kütüğü, s. 339; Aksoy, Bağlama Kütüğü, s. 77. Aksoy, yapılacak bir değişlikle Türk gemi, deniz ve iç su aracının tanımlanması veya ETTK m. 823 (YTTK m. 931) hükmüne yollama yapılması gerektiğini savunmaktaydı. Kanaatimizce Bağlama Kütüğünün en önemli amaçlarından birisi, Türk bayrağına geçişi kolaylaştırmak ve teşvik etmek olduğundan ETTK m. 823 (YTTK m. 931)'deki şartların aranması katı bir uygulamaya yol açacağından isabetli gözükmemektedir. Bununla birlikte kanun koyucunun amacına paralel olarak yeni bağlama kütüğü rejiminde tabiiyet ve bayrak çekme meselelerinin açık biçimde düzenlenmesine ihtiyaç olduğu da ortadadır.

sadece Türk tabiiyetinde bulunan kişilerin mülkiyetindeki gemi ve araçlar, Bağlama Kütüğüne kaydedilebilir. Türk tabiiyetinin belirlenmesinde ise dikkate alınacak tek hüküm, YTTK m. 940 (Eski TTK m. 823) hükmüdür. 655 sayılı KHK m. 43'de tabiiyet ve dolayısıyla bayrak çekme hakkının belirlenmesinde bu hükme yer verilmemesi, Yönetmelik hükümleri de dikkate alındığında karmaşaya yol açacak niteliktedir. En azından Yönetmeliğin YTTK m. 940 hükümleriyle çelişen kısımlarının geçersiz olduğu kolaylıkla söylenebilir.

655 sayılı KHK m. 43'de herhangi bir hükme yer verilmemiş olmasına rağmen Yönetmelik m. 12(3), yabancılara ait özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve iç su araçlarının YTTK'nun bayrak çekme ile ilgili hükümlerine bağlı olmaksızın Türk bayrağı çekmelerine müsaade etmektedir. Bu hüküm, tamamen hukuka aykırıdır. Bayrak çekme hakkının kamu düzenine ilişkin olması ve bir imtiyaz teşkil etmesi, bu hakkın açıkça kanunla düzenlenmesine bağlıdır. Sadece Yönetmelik yoluyla yabancı bir kişiye ait gemi ve araçlara bayrak çekme hakkı tanınması mümkün değildir⁶⁰.

Yönetmelik m. 12(3), bayrak çekme hakkı konusunda daha da ileri giderek Bağlama Kütüğüne kaydedilen ticari gemi, deniz ve iç su araçları ile yabancılara ait özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve iç su araçlarının YTTK'nun bayrak çekme ile ilgili hükümlerine bağlı olmadıklarını vurgulamaktadır. YTTK'nun Türk bayrağı çekmeye dair hükmü, m. 940 (ETTK m. 823) hükümleri dikkate alınmaksızın Bağlama Kütüğüne kaydedilen gemiler Türk bayrağı çekeceklerdir. Hukukumuzda gemilerin hangi şartlarla Türk bayrağı çekeceğini, dolayısıyla tabiiyeti düzenleyen ve emredici nitelikte olan tek hüküm, YTTK m. 940'dır⁶¹. Kabotaj Kanunu'nun uygulanmasında tabiiyetin tayini bakımından bu madde dikkate alınmak zorundadır. 655 sayılı KHK m. 43'de herhangi bir hükme yer verilmemesinin doğurduğu olumsuzluk bir yana, sadece Yönetmelikle m. 940 hükümleri hilafına Türk bayrağı çekme hakkı tanınmasının hukuka aykırılık teşkil edeceği açıktır.

⁶⁰ Oysa Mülga 491 sayılı KHK m. 12(4), isabetli biçimde yabancı uyruklu gerçek kişilerin mülkiyetindeki gemi ve araçların Türk bayrağı çekme hakkını açıkça düzenlemişti. 655 sayılı KHK m. 43'de meseleye hiçbir şekilde temas edilmemesinin sebebi anlaşılmamaktadır.

⁶¹ Atamer, Gemi Sicili, s. 166, 176-182.

Diğer yandan, Yönetmelik m. 12(3), kendi içinde çelişkili biçimde sadece ticari gemi ve araçlar ile yabancı uyruklu gerçek kişilerin mülkiyetinde bulunan özel kullanıma tahsisli gemi ve araçlar bakımından bayrak çekme meselesini düzenlemiş; buna karşılık Türk vatandaşlarının da ortağı oldukları özel maksatlarla kullanılan gemi ve araçların bayrak çekme hakkının hangi esaslara tabi olacağına temas etmemiştir. Acaba bu tür gemi ve araçlar da YTTK m. 940 hükümlerine tabi olmadan Türk bayrağı mı çekecekler, yoksa m. 940 hükümlerine aynen uyacaklar mıdır? Paylı mülkiyete veya elbirliği mülkiyetine konu olan ve aralarında yabancı gerçek kişilerin de bulunduğu bir gemi veya araç mevcut olabilir. Bu durumda tabiiyet nasıl belirlenecektir? Yönetmeliğin düzenleme tarzı ve mantığına göre aralarında Türk vatandaşlarının da bulunduğu ve YTTK m. 940(3)'deki şartların gerçekleşmediği özel maksatlarla kullanılan gemi ve araçlar da YTTK m. 940 hükümlerine bağlı olmadan Türk bayrağı çekmelidir. Zira yabancılar için kolaylaştırılan bayrak çekme hakkının Türk vatandaşları için zorlaştırılması düşünülemez.

Ancak her halükârda YTTK m. 940 hükmüne aykırı olan bu sonuç kabul edilemez. Yönetmelik hükümlerine göre Bağlama Kütüğüne kayıtları mümkün olsa dahi Kabotaj Kanunu hükümlerinden yararlanmak her zaman YTTK m. 940(3) hükmüne tabi olacaktır. Bir başka deyişle, yabancı uyruklu gemi ve araçlar hakkında Kabotaj Kanunu hükümlerinin saklı olduğunu belirten Yönetmelik m. 12(4) hükmü, Bağlama Kütüğüne kaydedilen bütün gemi ve araçlar için geçerlidir. Sonuç olarak YTTK m. 940'da belirtilen şartlar gerçekleşmediği sürece bir gemi veya aracın Bağlama Kütüğüne kaydı ve dolayısıyla Türk bayrağı çekmesi mümkün değildir⁶².

B) Ruhsatname Düzenlenmesi

Bağlama Kütüğüne kayıtlı bütün gemi, deniz ve iç su araçları için bir Bağlama Kütüğü Ruhsatnamesi düzenlenir. Yönetmelik m. 12(2) ve 18(1) hükümlerine göre Bağlama Kütüğüne kayıtlı bütün gemi ve araçlar, bayrak çekme hakkını sadece Bağlama Kütüğü Ruhsatnamesi ile ispatlayabilirler ve kullanabilirler. Ruhsatname, MGS ve TUGS'ne tescil edilen gemiler için düzenlenen gemi tasdiknamesi yerine geçmektedir. Ayrıca gemi veya su aracının mülkiyet hakkını belgeler.

⁶² Atamer, Bağlama Kütüğü, s. 341 – 342.

Bağlama Kütüğüne kaydolun bütün gemi, deniz ve iç su araçlarının MTV'den istisna edilmesi sebebiyle Devletin vergi kaybına uğramaması için bu gemi ve araçlardan harç alınması zorunluluğu getirilmiştir. Bu amaçla Harçlar Kanununun muhtelif maddelerinde değişiklik yapılarak MTV tutarlarına göre oldukça düşük sayılabilecek miktarlarda ve basit bir yöntem olarak sadece gemi ve aracın boyu esasına göre alınacak harç miktarları belirlenmiştir⁶³. Harç alınması, Bağlama Kütüğüne kaydolun gemi ve araçlar için ruhsatname düzenlenmesine bağlanmıştır⁶⁴.

655 sayılı KHK m. 43'de anlaşılabilir biçimde bu hükümlerin hiçbirine yer verilmemiş, mesele Yönetmelik hükümleriyle düzenlenmeye çalışılmıştır. Oysa, 491 sayılı KHK Ek m. 12(5), (6) ve (7)'de isabetli biçimde ruhsatnamenin düzenlenmesi, vizesi, harcın tahsili, ruhsatname alınmaması veya zamanında vize işleminin yaptırılmaması durumunda uygulanacak müeyyidelere dair ayrıntılı hükümler yer almakta idi. Bu hükümler, Harçlar Kanununa bağlı (8) sayılı tarifinin "XIII – Bağlama Kütüğü ruhsatnamelerinden ve bunların vizelerinden alınacak harçlar" bölümünde yer alan hükümlerle uyumlu idi.

655 sayılı KHK m. 43'de ruhsatnameye ilişkin temel ilkelere yer verilmemesi, hukuka aykırı olduğu gibi, Harçlar Kanunu ile de uyumsuzluk yaratmaktadır. Öncelikle konunun bir yönetmelikte değil, fakat Kanunda düzenlenmesinin zorunlu olduğu belirtilmelidir. Zira ruhsatname, hem bayrak çekme hakkının ispatı ve kullanılması bakımından düzenlenmesi zorunlu olan bir belgedir, hem de harç alınmasının sebebinin oluşturmaktadır.

⁶³ Harçlar Kanununa bağlı (8) sayılı tarifinin "XIII – Bağlama Kütüğü ruhsatnamelerinden ve bunların vizelerinden alınacak harçlar" bölümüne göre 491 sayılı KHK hükümlerine göre oluşturulan bağlama kütüklerine kaydedilen gemi, deniz ve iç su araçlarına verilecek ruhsatnamelerden ve bunların vizelerinden (Gemi, deniz ve iç su aracının boyuna göre) aşağıdaki harçlar alınır:

5 metreden 9 metreye kadar olanlardan 358,40 TL
9 metreden 12 metreye kadar olanlardan 716,90 TL
12 metreden 20 metreye kadar olanlardan 1.434,10 TL
20 metreden 30 metreye kadar olanlardan 2.868,50 TL
30 metreden büyük olanlardan 5.737,20 TL

Aracın boyunun tespitinde bir metreden küçük değerler dikkate alınmaz. Münhasıran deniz taşımacılığı ve balıkçılık faaliyetinde kullanılan gemi, deniz ve iç su araçları için alınacak ruhsatname ve yapılacak vize işlemleri bu bölümdeki harçlardan müstesnadır.

⁶⁴ Yönetmelik m. 18(11)'e göre harca tabi olmayan gemi, deniz ve iç su araçları için de ruhsatname düzenlenir.

Mülga 491 sayılı KHK Ek m. 12(5), (6) ve (7) hükümlerinin, hemen hemen Yönetmeliğe aynen aktarılmış olduğu görölmektedir.

Yönetmeliğin 18(2) maddesine göre ruhsatname, gemi, deniz ve iç su aracının kaydedildiği Bağlama Kütüğünü tutmakla görevli başkanlık tarafından düzenlenir. Ruhsatnamenin geçerlik süresi beş yıldır. Ruhsatnamenin ne şekilde düzenleneceği ve içeriği, Yönetmelik m. 18(3), (4), (5)'de gösterilmiştir. Ruhsatnameler, harca tabi olup olmadığına bakılmaksızın düzenleme veya vize geçerlilik tarihinden itibaren beş yıla kadar vize edilebilir. Yönetmeliğin 19(1) maddesi, ruhsatname vize harcının cari yıl harç miktarı ile vize edilen yıl sayısının çarpılması suretiyle hesaplanacağını öngörmektedir.

Harçlar Kanunu, ruhsatnamelerin vizelerinden de harç alınacağını amirdir⁶⁵. Oysa, vizelerin geçerlik süresi, geçerlik tarihinin başlangıcı, ruhsatname ve vize harçlarının nasıl alınacağına dair hususlar, 491 sayılı KHK Ek m. 12 aksine 655 sayılı KHK m. 43'de gösterilmeyip Yönetmelik'te yer almaktadır. Harçlar Kanunu, ruhsatname ve vizelerden harç alınması hususunda kanuna değil, Yönetmelik hükümlerine dayanmaktadır. Ruhsatname ve vize işlemlerinden alınacak harçların usul ve esasları bir kanun hükmüne dayanmadığından harç uygulamasının hukuka uygunluğu tartışılır hâle gelmektedir⁶⁶.

⁶⁵ Ruhsatnamenin özel tekneler bakımından aslında gerekli olmadığı, belirli hâllerde, örneğin teknenin yurt dışına yolculuğa gidecek olması gibi hâllerde gemi siciline kayıt ile gemi tasdiknamesi alınmasının yeterli sayılması gerektiği ve harç adı altında yeni mali yükler getirilmesinin uygun olmadığı hakkında bkz. Altop, Bağlama Kütüğü, s. 3 - 4.

⁶⁶ Yönetmeliğin 25. maddesi, ruhsatname harcını düzenlemektedir. Bu maddenin 1. fıkrası, Harçlar Kanununa bağlı (8) sayılı tarifenin XIII numaralı bölümünün girişindeki ifadeleri tekrarlamaktadır. Buna karşılık maddenin diğer fıkraları, harç yükümlölüğünün ne zaman doğacağını, ruhsatnamelerdeki değişikliklerin harca etkisini, iptal edilen ruhsatnamedeki vize değişikliğini, harcın peşin ödenmesi gerektiğini, harca tabi olmayan gemi ve araçlar için düzenlenen ruhsatnameler için en düşük harç oranının 1/4'ü oranında ücret alınacağını, bu ücretin Bakanlık Döner Sermayesi ile Belediye Başkanlıklarının bütçelerine kaydedileceğin belirtmektedir. Harçlar Kanununda yer almayan ve kanunla da düzenlenmeyen bu hükümler, tamamen geçersizdir. Yine Yönetmeliğin "İstisnalar ve muafiyetler" başlıklı 26(4) maddesinde yer alan ve Bağlama Kütüğüne kayıtlı ve geçerli ruhsatnameye sahip gemi, deniz ve iç su araçlarının her türlü gemi sağlık resmi ve fener ücretlerinden muaf olduklarına dair hüküm de kanuni dayanağı bulunmadığından geçersizdir. 491 sayılı KHK Ek m. 12(5)'in son cümlesinde Bağlama Kütüğüne kayıtlı ve geçerli ruhsatnameye sahip gemi, deniz ve iç su araçlarının her türlü gemi sağlık resmi ve fener ücretlerinden muaf olduklarına dair hüküm, 655 sayılı KHK m. 43'e alınmamıştır. Bu gemi ve araçların belirtilen resim ve ücretlerden muaf olduklarına dair ne Harçlar

C) İdari Yaptırımlar

Bir gemi veya aracın Bağlama Kütüğüne kaydettirilmemesinin yaptırımları; bunların seferden men edilmeleri ve haklarında idari para cezası uygulanmasıdır. Bağlama Kütüğüne kaydedilmeyen gemi ve araçlar için ruhsatname düzenlenmesi ve bunların vizesi söz konusu olmadığından Devletin gelir kaybı meydana gelecektir. Yeni Bağlama Kütüğü rejiminin en büyük yanlışlıklarından birisi de bu yaptırımların 655 sayılı KHK m. 43’de düzenlenmeyip Yönetmelik hükümlerine bırakılmasıdır. 655 sayılı KHK m. 43, Mülga 491 sayılı KHK Ek m. 12(6) ve (7) hükümlerinin⁶⁷ aksine Bağlama Kütüğü uygulamaları bakımından ne seferden men, ne de idari para cezası yaptırımlarına dair açık hükümler ihtiva etmektedir. Sadece Yönetmelik hükümleriyle bu yaptırımların düzenlenmesi ve uygulanması, hukuka aykırıdır.

1. Seferden Men

Yönetmeliğin “Seferden men” başlıklı 27(1) maddesine göre ruhsatnamesi olmayan gemi, deniz ve iç su araçlarına, denizcilik mevzuatına göre verilmesi zorunlu belgeleri düzenlenmez, liman ve iç su dâhilinde bile olsa sefere çıkmasına izin verilmez. Zorunlu belgelerin düzenlenmemesi, seyrüsefere engel olma amacına yöneliktir. Ruhsatname, aynı zamanda bayrak çekme hakkının kullanılması için zorunlu belgelerden olduğu için gemi veya aracın asıl belgelerinden sayılır ve gemi veya araç üzerinde bulundurulur. Yönetmelik, gemi veya araç için sadece seferden men yaptırımı öngörmüşse de bir kısım araçlar, seyrüsefer dışında bir amaca tahsis edilmiş olabilirler. Bunlar için seferden men dışında tahsis amacına uygun olarak çalıştırmama yaptırımının benimsenmesi uygun olurdu.

Yönetmelik m. 27’de müstakil başlık altında düzenlenen seferden men yaptırımına gereksiz biçimde m. 18(6)’da mükerrer olarak yer verilmiştir. Bu maddenin 2. cümlesine göre ruhsatnamesi bulunmayan gemi, deniz ve iç su

Kanununda, ne de 6/11/1981 tarihli ve 2548 sayılı Gemi Sağlık Resmi Kanunu’nda herhangi bir hüküm bulunmaktadır.

⁶⁷ Mülga 491 sayılı KHK Ek m. 12(6)’da aynen “Ruhsatnamesi olmayan veya zamanında vize işlemi yapılmayan gemi, deniz ve iç su aracının maliki ve işletenine, tescil edilmemesi nedeniyle tahsil edilemeyen ruhsat ve vize harç tutarının iki katı idari para cezası verilir ve bu gemi, deniz ve iç su araçlarına, denizcilik mevzuatına göre verilmesi zorunlu belgeleri düzenlenmez, liman veya iç su dâhilinde bile olsa sefere çıkmasına izin verilmez.” hükmü yer almakta idi.

aracı seferden men edilerek en yakın limanda bağlanır. Oysa, m. 27(2), seferden men yaptırımının ilgisine tebliğ edileceğini, keyfiyetin yetkili Sahil Güvenlik Bot Komutanlıklarına bildirileceğini, bu yaptırımlara uyulup uyulmadığının gemi ve deniz araçları için sahil Güvenlik Bot Komutanlıkları tarafından kontrol edileceğini, iç sularda ise bu takip ve kontrollerin jandarma veya emniyet teşkilatı yahut belediyenin ilgili birimi tarafından yerine getirileceğini belirtmektedir.

2. İdari Para Cezası

Yönetmeliğin “İdari Para Cezası” başlıklı Beşinci Bölümü, m. 28 ilâ 34 hükümlerinde, Eski Yönetmelik hükümlerine paralel biçimde, ruhsatnamesi olmayan veya zamanında vize işlemi yapılmayan gemi, deniz ve iç su araçlarının malik ve işletenine uygulanacak idari yaptırımlar ayrıntılı biçimde düzenlenmektedir. İdari para cezasına⁶⁸ dair temel ilkelere yer veren 491 sayılı KHK Ek m. 12(6) ve (7) hükümlerinin 655 sayılı KHK m. 43’e alınarak konunun Yönetmelik ile düzenlenmesi, idari para cezası uygulamalarını hukuka aykırı hâle getirmiştir.

Yönetmelik m. 28(1)’e göre ruhsatnamesi olmayan veya zamanında vize işlemi yapılmayan gemi, deniz ve iç su aracının maliki ve işletenine, tescil edilmemesi veya vize yaptırılmaması nedeniyle idari para cezası uygulanır. Bu ceza, tahsil edilemeyen ruhsat ve vize harç tutarının beşte birine ilave olarak ruhsatnamenin düzenlenmesi veya vizenin yapılması gereken tarihten itibaren geç kalınan her ay için % 5 eklenerek hesaplanır. Harca tabi olmayan gemi, deniz ve iç su aracına ise m. 25(6)’da belirlenen miktar üzerinden hesaplama yapılır. Geçirilen süre bir aydan az ise aya tamamlanır. Aynı maddenin 2. fıkrası, malik ve işletenin farklı olması durumunda ayrı ayrı, aynı kişi olduğu takdirde malik sıfatıyla tek bir ceza verileceğini, m. 6(2)’de belirtilen süreler içerisinde ruhsatname alınmaması nedeniyle kabahat fiilinin oluşmayacağını belirtmektedir.

Yönetmelik, ruhsatname alınmaması ve vize yaptırılmamasını, bir kabahat olarak kabul etmekte, buna verilecek cezanın nasıl belirleneceğini de açıkça hüküm altına almaktadır. Hatta daha ileri giderek m. 6(2)’de

⁶⁸ İdari para cezaları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Güçlü, Yaşar. (2010). *İdari Para Cezaları ve Diğer İdari Yaptırımlar*. (2.bs.). Ankara: Seçkin Yayınları; Parlar, Ali. (2012). *Açıklamalı – İctihatlı Kabahatler Kanunu*. Ankara: Bilge Yayınevi.

belirtilen hâllerde, yani ilk defa kayıt veya kayıt değişikliği yapılması gereken durumlarda iktisap tarihinden itibaren bir ay içinde başkanlığa başvurulmamasını, yani ruhsatname alınmamasını suç olmaktan çıkarmakta, böylece idari para cezası uygulamasını etkisiz ve anlamsız kılacak biçimde kendi içinde çelişkiye düşmektedir.

Kanunilik ilkesi gereği idari para cezasını gerektiren kabahat niteliğindeki suçlar ile bu suçlara verilecek cezaların miktar ve sınırlarının veya bunlara ilişkin çerçeve hükmün kapsam ve koşullarının açıkça bir kanunda düzenlenmesi gerekir. 30/3/2005 tarihli ve 5326 sayılı Kabahatler Kanununun “Kanunilik ilkesi” başlıklı 4(1) maddesine göre hangi fiillerin kabahat oluşturduğu, kanunda açıkça tanımlanabileceği gibi; kanunun kapsam ve koşulları bakımından belirlediği çerçeve hükmün içeriği, idarenin genel ve düzenleyici işlemleriyle de doldurulabilir. Aynı maddenin 2. fıkrasına göre de kabahat karşılığı olan yaptırımların türü, süresi ve miktarı, ancak kanunla belirlenebilir. İdarî para cezası miktarlarına ilişkin olarak Kabahatler Kanununun 17(2) maddesi, idarî para cezasının kanunda alt ve üst sınırı gösterilmek suretiyle de belirlenebileceğini, bu durumda idarî para cezasının miktarı belirlenirken işlenen kabahatin haksızlık içeriği ile failin kusuru ve ekonomik durumunun birlikte göz önünde bulundurulacağını belirtmektedir.

Her ne kadar Yönetmeliğin 3. maddesinde bu Yönetmeliğin 655 sayılı KHK m. 9, 28 ve 43 hükümlerine dayanılarak hazırlandığı belirtilmekte ise de bu hükümlerin idari para cezası uygulamalarına yeterli hukuki dayanak oluşturmaları mümkün değildir. 655 sayılı KHK m. 9, “Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü”nün görevlerini; m. 28, bu KHK m. 7 ilâ 14’de düzenlenen Bakanlık hizmet birimlerinin sorumluluk alanlarıyla ilgili olarak ortak görevleri ve hükümleri; m. 43 ise Bağlama Kütüğünü düzenlemektedir.

655 sayılı KHK m. 9(1)(e) hükmüne göre her çeşit gemi ve benzeri deniz ve iç su aracının tescilinin yapılması ve sicilinin tutulmasına ilişkin usul ve esasları belirleme, bunların tescilini yapma ve sicilini tutma görevi, Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü’ne aittir. Bu bentte gemi ve araçların tescili ve sicilinin tutulmasından bahsedilmiş, ancak Bağlama Kütüğüne temas edilmemiştir. Bununla birlikte ifadenin yazım tarzı ve

amacı dikkate alındığında Bağlama Kütüğü uygulamalarının da bu genel müdürlüğün görev alanına girdiğı değerlendirilmektedir.

655 sayılı KHK m. 28(2)(b)'de ise Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün; sorumluluk alanıyla ilgili olarak hazırlayıp Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe konulan Bakanlık idari düzenlemelerinde, bu düzenlemeleri ihlal edecek hizmet üretenler ile hizmetten yararlananlar için, hangi hâllerde uygulanacağını ve miktarını açıkça belirtmek kaydıyla beş milyon Türk Lirasına kadar idari para cezası uygulaması öngörmek ve ihlal edenlere belirlenen miktarda idari para cezası karar tutanağı düzenlemek veya düzenlemekle görevli ve yetkili olduğu belirtilmektedir. Mezkûr genel müdürlüğe idari para cezası uygulamasına imkân vermeyi amaçlayan bu hükümlerle ilgili olarak öncelikle Bakanlık idari düzenlemelerinden neyin anlaşılacağını açık olmadığı belirtilmelidir.

Kabahatler Kanunu, kanunun çerçeve hükmüne dayanarak İdarenin genel ve düzenleyici işlemleriyle kabahat fiillerinin belirlenmesine imkân vermektedir. Bakanlık, 655 sayılı KHK, m. 28(2)(b) hükmüne dayanarak Yönetmelikle idari para cezası uygulamalarını düzenlemeye çalışmaktadır. Ancak, 655 sayılı KHK m. 28(2)(b), idari para cezası uygulamaları bakımından İdareye yetki veren bir çerçeve hüküm niteliğinde değildir. Bir başka deyişle, 655 sayılı KHK, ruhsatname alınmaması ve vize yaptırılmaması biçimde kabul edilen kabahatler ile bunlar için verilecek idari para cezalarının miktar ve sınırlarının tespitine dair koşulları ve kapsamı açıkça gösteren bir çerçeve hüküm getirmemiştir. Zira, bu maddeden Bağlama Kütüğü uygulamaları bakımından hangi fiillerin kabahat suçu oluşturduğu veya oluşturacağı anlaşılacağı gibi, idari para cezalarının alt ve üst sınırlarının tespit edilmediğı, sadece üst sınırın tespit edildiğı anlaşılmaktadır. Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğünün görev alanına giren bütün konularda bu genel müdürlüğe idari para cezası uygulama yetkisi verilmesi, Kabahatler Kanununun "kanunilik" ilkesini düzenleyen 4(1) maddesine aykırıdır. Kabahat oluşturacak fiillerin belirli ölçüde somutlaştırılması, sınırlarının çizilmesi zorunludur. Aksi takdire İdare'ye sınırsız ve keyfi biçimde idari para cezası uygulama yetkisi verilmiş olur.

655 sayılı KHK m. 28(2)(b)'de geçen hizmet üretenler ile hizmetten yararlananlardan kimlerin kastedildiğı belirsizdir. Gemi sicilleri ve Bağlama

Kütüklerinin tutulması, bu anlamda bir hizmet olarak anlaşılabilir mi? Kanaatimizce gemi sicilleri ve Bağlama Kütüklerinin tutulması, bir hizmet olarak yorumlanamaz. Hizmetten kastedilen m. 9(c)'de belirtildiği üzere deniz ve iç sular ulaştırması alanındaki hizmetler, yani denizcilik hizmetleridir. Devlet, denizcilik hizmetlerinin belirli bir düzen ve disiplin içinde yürütülmesini amaçlamaktadır. Dolayısıyla, idari para cezasına muhatap olanlar bu hizmetleri üretenler ile hizmetten yararlananlar olmalıdır. Aksi takdirde gemi sicili veya Bağlama Kütüğünü tutan liman başkanlıkları ve belediye başkanlıkları hakkında da idari para cezası uygulanması gerekir. Ancak bu sonuç, devletin kendi hakkında idari para cezası uygulaması anlamına geleceğinden hem mantıksızdır, hem de kanun koyucunun amacıyla bağdaşmaz. Yine, gemi sicilleri veya Bağlama Kütüklerine kayıtlı ilgili yükümlülüklerini yerine getirmeyen veya eksik yerine getiren bütün kişiler hakkında idari para cezası uygulanması, kanun koyucunun öngörmediği ve istemediği birçok olumsuzluklara yol açabilir.

Belirtilen sebeplerle, Yönetmeliğin “İdari Para Cezası” başlıklı Beşinci Bölümü, tamamıyla hukuki dayanaktan yoksundur. Bu hükümlere dayalı olarak ruhsatname düzenlemeyen veya süresinde vize işlemlerini gerçekleştirmeyenler hakkında idari para cezası uygulaması yoluna gidilemez.

D) Ayni Haklar

1. Mülkiyet Hakkı

Bağlama Kütüğü, gemi sicili niteliğinde olmadığından kütüğe kayıtlı gemi ve araçlar hakkında YTTK'nun “Mülkiyet ve Diğer Ayni Haklar”a dair 996 ilâ 1060. maddeleri uygulanmaz. YTTK m. 997(1)'e göre Türk Gemi Siciline kayıtlı bulunmayan Türk gemileri üzerindeki mülkiyet ve sınırlı ayni haklara, TMK'nun taşınırlara ilişkin hükümleri uygulanır. O halde Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemi ve araçlar üzerindeki mülkiyet hakkının kazanılması, TMK'nun mülkiyete dair hükümlerine tabidir. Bu hükümler; TMK'nun 683 ilâ 703. maddelerinde düzenlenen mülkiyete dair genel hükümler ve 762 ilâ 778. maddelerinde düzenlenen taşınır mülkiyetine ilişkin özel hükümlerdir. Bu arada YTTK m. 956 ve 957 hükümleri gereği tescili ihtiyari olduğu hâlde MGS'ne tescil edilen ve 655 sayılı KHK m. 43(1) gereği aynı zamanda Bağlama Kütüğüne de kayıtlı olmaları gereken gemiler hakkında doğal

olarak YTTK'nun 996 ilâ 1060. maddelerinin uygulanması gerektiği belirtilmelidir.

Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemi ve araçlar üzerinde mülkiyet hakkı, sahiplenme yoluyla kazanılabilir⁶⁹. Bunun için öncelikle gemi ve aracın sahipsiz hâle gelmesi gerekir. Malik, TMK m. 778 hükmüne uygun olarak gemi veya aracını terk edebilir. Ancak, terk işleminin geçerli olabilmesi için YTTK m. 1004 hükmü kıyas yoluyla uygulanmalı, malik gemi veya araç üzerindeki mülkiyet hakkından vazgeçtiğini Bağlama Kütüğü memuruna bildirmeli ve bunu kaydettirmelidir⁷⁰. Buna karşılık TMK m. 777 hükümlerine uygun olarak kazandırıcı zamanaşımı yoluyla mülkiyet hakkının kazanılması mümkün görünmemektedir⁷¹. Kazandırıcı zamanaşımı yoluyla mülkiyetin kazanılabilmesi gerekli şartlardan birisi iyi niyettir. Bağlama Kütüğünden malikin kim olduğu saptanacağından iyi niyet şartı gerçekleşmez. Bununla birlikte Bağlama Kütüğüne kaydı zorunlu olduğu hâlde henüz kayıt işlemi yapılmayan gemi ve araçların TMK m. 777 çerçevesinde zamanaşımı yoluyla mülkiyetinin kazanılması mümkündür.

Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemi ve araçların mülkiyetinin hukuki işlem yoluyla devri, özellik arz etmektedir. 655 sayılı KHK m. 43, 491 sayılı KHK Ek m. 12(3) hükmünden farklı olarak Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemi ve araçlar üzerindeki mülkiyetin devrine ilişkin sözleşmeler hakkında herhangi bir hüküm ihtiva etmemektedir. Buna karşılık Yönetmeliğin 14(1) maddesi, hemen hemen 491 sayılı KHK Ek m. 12(3) hükmüne paralel şekilde Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemi, deniz ve iç su araçlarının mülkiyetinin devrini gerektiren hukuki işlemlere yönelik belgelerin başkanlıklar huzurunda veya noterde düzenlenmesinin zorunlu olduğunu, başkanlıklar veya noter dışında yapılmış mülkiyetin devrini amaçlayan işlemlerin geçersiz olduğunu ve bu tür işlemlerde hak sahibi olarak gözükken kişi adına kayıt yapılmayacağını, ancak İİK hükümlerinin saklı olduğunu belirtmektedir. Bu maddede 491 sayılı KHK Ek m. 12(3)'den farklı olarak başkanlıklar yanına noterler eklenmiştir.

⁶⁹ Aksi fikir için bkz. Atamer, Bağlama Kütüğü, s. 352. Yazar, Bağlama Kütüğünden malikin kim olduğunun daima belli olacağı gerekçesiyle taşınır eşyanın sahiplenilmesine ilişkin TMK m. 767 – 767 hükümlerinin Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemi ve araçlar hakkında uygulanamayacağını savunmaktadır.

⁷⁰ Atamer, Bağlama Kütüğü, s. 352.

⁷¹ Atamer, Bağlama Kütüğü, s. 352.

Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemi ve araçların mülkiyetinin devrine ilişkin sözleşmeleri resmî şekle tabi tutan Yönetmelik m. 14(1) hükmü, geçersizdir. Bir sözleşmenin resmî şekilde düzenlenmesi zorunluluğu ve bu şeklin geçerlik şartı olması, sadece bir kanun hükmüyle getirilebilir. Resmî şekli emreden bir kanun hükmü bulunmadığı sürece yönetmelikle bir sözleşme resmî şekle tabi tutulamaz. 655 sayılı KHK m. 43’de resmî şekli öngören bir hükme yer verilmemesi sebebiyle Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemi ve araçların mülkiyetinin devrinde TMK’nun taşınır mülkiyetine ilişkin hükümlerinin uygulanması zorunludur. TMK m. 763(1), taşınır mülkiyetinin devrinde devir sözleşmesi ve zilyetliğin naklini yeterli saymış, başkaca bir şekil şartı getirmemiştir. Bu hükmü etkisiz bırakan veya ilgası anlamına gelen söz konusu Yönetmelik hükmü, açıkça kanuna aykırı olmakla geçersizdir.

Yönetmelik m. 14(1), başka yönlerden de eleştiriye açıktır. Öncelikle “mülkiyetin devrini gerektiren hukuki işlemlere yönelik belgelerin” ifadesinden anlaşılması gereken şey, belirsizdir. Kastedilen, her halde “mülkiyetin devrini öngören sözleşmeler” olmalıdır. “Belge” kelimesine yer verilmesinin sebebi bilinmemektedir. Ayrıca, başkanlıklar veya noter dışında yapılmış mülkiyetin devrini amaçlayan işlemlerin geçersiz olduğu ve bu tür işlemlerde hak sahibi olarak gözüken kişi adına kayıt yapılmayacağı belirtilmektedir. Mülkiyet hakkını kazanan kişinin hak sahibi olduğu açıkça belli ise ve herhangi bir ihtilaf bulunmuyorsa, örneğin taraflar adi yazılı bir sözleşmeyle mülkiyetin devrini kararlaştırmışlar ve zilyetliğin de nakledilmiş olduğu anlaşılıyorsa Bağlama Kütüğüne kayıt yapılmaması, mağduriyetlere sebep olabilir. Yine aynı fıkrada İİK hükümlerinin saklı tutulmasının hiçbir anlamı ve gerekçesi yoktur.

Yönetmelik, hukuki işlemle mülkiyetin devrinde resmî şeklin yeterli olup olmadığı meselesini açık bırakmaktadır. Ancak resmî şekil şartına ilişkin m. 14(1) hükmünün geçerli olmaması karşısında bu meselenin önemi yoktur. YTTK m. 997 yürürlükte olduğundan TMK m. 763(1) uyarınca her halükârda zilyetliğin nakli gerekir. Bu durumda uygulamanın hukuka aykırı biçimde YTTK m. 1001’e yaklaştırıldığı söylenebilir.

655 sayılı KHK m. 43’de mülkiyetin devrini amaçlayan sözleşmelerin resmî şekilde yapılmasına dair bir hükme yer verilmemesi ve resmî şekle dair Yönetmelik m. 14(1) hükmünün de geçerli olmaması sebebiyle 491

sayılı KHK Ek m. 12'nin yürürlükte olduğu dönemde ETTK m. 867 hükmünün (YTTK m. 997) zımnen yürürlükten kaldırılıp kaldırılmadığı hakkındaki tartışmaların önemi kalmamıştır⁷². Çünkü YTTK m. 997 hükmü, yürürlüktedir. Bu durumda taraflar mülkiyetin devrine dair liman veya

⁷² Bu tartışmalar için bkz. Atamer, Bağlama Kütüğü, s. 351; Atamer, Güncel Sorunlar, s. 250; Algantürk Light, Bağlama Kütüğü, s. 58; Aksoy, Bağlama Kütüğü, s. 98; Altop, Bağlama Kütüğü, s. 5 - 6; Ünan, s. 25.

Atamer, Mülga 491 sayılı KHK Ek m. 12(3) hükmünün TMK m. 706(1)'e dayandığını, bu hükmün TMK m. 705 ile olan doğal bağlantısı sebebiyle mülkiyetin devrinde zilyetliğin naklinin şart olmadığını, dolayısıyla TMK'nun taşınır hükümlerine gönderimde bulunan ETTK m. 867 hükmünün zımnen ilga edildiğini savunmaktadır.

Algantürk Light, mülkiyetin naklinin resmî şekle tabi tutularak mülkiyetin intikali için Bağlama Kütüğüne tescil şartının arandığını, tescilin kurucu nitelikte olduğunu ileri sürmektedir.

Altop, Ek m. 12(3) hükmüne rağmen resmî şekilde yapılan sözleşmelerin geçerli sayılmalarının gerektiğini, zira temel bir kanun olan TBK'nda yer alan ve diğer bir temel kanun olan ETTK'nda da teyit edilen bir hükmün, taşınır mülkiyetinin devri ile hiçbir ilgisi olmayan Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'ye eklenen bir ek madde ile değiştirildiğinin kabul edilmesinin (söz konusu ek maddede, temel kanunlardaki prensibe bir istisna getirildiğine dair açık bir ifade de kullanılmadığı dikkate alındığında) hiç de kolay olmayacağını, kaldı ki, resmî şekle uymayan bir sözleşme yapılmış ve taraflarca ifa edilmişse artık bu aşamadan sonra şekil eksikliğinin ileri sürülmesinin hakkın kötüye kullanılması yasağına aykırılık oluşturduğundan hukuken kabul görmeyeceğini, taşınır mülkiyetinin geçişinin sebepten soyut olduğu benimsendiği takdirde yeni düzenlemenin bir öneminin kalmayacağını, bununla birlikte mevcut düzenlemenin çözümsüz hukuki çekişmelere yol açabileceğini, resmî sözleşme şeklinden derhal vazgeçilerek TBK'nun şekil serbestliği ilkesine ve menkul satışlarda genel olarak geçerli bulunan şekle bağlı olmama ilkesine dönülmesi gerektiğini, Ek m. 12(3)'ün sadece mülkiyeti devir borcu doğuran sözleşmeye ilişkin olduğunu, şekle bağlı hukuki işlem ile doğacak olan mülkiyeti nakil borcunun nasıl yerine getirileceğinin düzenlenmediğini savunmaktadır.

Ünan, Altop'a paralel olarak 491 sayılı KHK Ek m. 12'nin yürürlükte olduğu dönemde bu maddenin 3. fıkrasıyla Eski Yönetmelik m. 14'de belirtilen resmî sözleşmenin borçlandırıcı sözleşme olduğunu, mülkiyeti devir işleminin ise TMK kurallarına uygun olarak, yani aynı akit ve zilyetliğin devri yoluyla gerçekleşeceğini, düzenlemenin taşınır mülkiyetinin devrine dair TMK hükümlerini ortadan kaldırmadığını, ancak bunun önemli ispat sorunlarına yol açabileceğini, 491 sayılı KHK'ye ek madde konularak sicile kayıtlı olmayan gemilerin mülkiyetine geçişine ilişkin düzenleme yapılmış olamayacağını savunmaktadır.

Aksoy, mevcut düzende ilgili başkanlık huzurunda yapılmış bir sözleşme ile mülkiyetin karşı tarafa geçmeyeceğini, mülkiyetin geçişi için zilyetliğin de geçirilmesinin gerektiğini, karşı tarafın malik olma arzusuyla davranarak zilyetliği kazandığı andan itibaren geminin mülkiyetinin karşı tarafa geçeceğini, sadece başkanlık önünde yapılan bir sözleşme ile mülkiyetin kazanılmasının yeterli olmadığını, bunun için getirilecek bir kanun hükmüyle kütüğe kaydın mülkiyetin nakli için resmi sözleşmenin yanında bir kurucu unsur olarak düzenlenmesinin uygun olacağını savunmuştur.

belediye başkanlıkları önünde veya noterlerde resmî sözleşme yapabilecekleri gibi adi yazılı bir sözleşme de yapabilirler. Hatta yazılı bir sözleşme yapmadıkları hâlde ilgili başkanlığa verecekleri bir dilekçeyle mülkiyetin devri amacıyla zilyetliğin devredildiğini beyan etmeleri yeterli olur.

Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemi ve araçlar, TMK m. 764(1) hükmüne uygun olarak mülkiyetin saklı tutulması yoluyla satışa konu olabilirler. Bu durumda sözleşmenin resmî şekilde yapılması ve devralanın yerleşim yeri noterliğinde özel siciline kaydedilmesi gerekir⁷³.

2. Rehin Tesisi

a- Sözleşmeye Dayalı Rehin

655 sayılı KHK m. 43, Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemi ve araçlar üzerinde rehin hakkı kurulmasına dair her hangi bir hüküm ihtiva etmemektedir. Yönetmelik de rehin hakkını müstakil olarak düzenlememiş, sadece m. 10'da Bağlama Kütüğüne rehin ile ihtiyati tedbir veya ihtiyati haciz yahut haciz kararlarının kaydedileceği belirtilmiştir. Dolayısıyla, Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemi ve araçlar üzerinde rehin tesisi, TMK'nun taşınır rehni hükümlerine tabi olacaktır. YTTK m. 997(1) hükmü yürürlükte olduğundan bu maddenin gönderimde bulunduğu TMK m. 939 hükümlerine uygun olarak Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemi ve araçlar üzerinde taşınır rehni tesis edilebilir. Yani kütüğe kayıtlı gemi ve araçlar üzerinde rehin tesis edilebilmesi için zilyetliğin alacaklıya devredilmesi şarttır⁷⁴. Yönetmelik m. 10 uyarınca kütüğe yapılacak kayıt, sadece rehlin tesis edildiği hakkında bilgi verilmesi amacıyla yöneliktir. TMK m. 763(1) uyarınca zilyetliğin devrine bağlı rehin tesisinin yaratacağı sıkıntıların giderilmesi amacıyla

⁷³ “Noterlik özel siciline kayıt” yerine doğrudan Bağlama Kütüğüne kayıt yapılmasının yeterli olduğu hakkında bkz. Atamer, Bağlama Kütüğü, s. 351. Oysa TMK m. 764(1) hükmü açıkça noterlik özel siciline kaydı zorunlu görmektedir. Kanaatimizce resmi sözleşme, her halükarda noterlik özel siciline kaydedilmelidir.

⁷⁴ Aksi fikir için bkz. Algantürk Light, Bağlama Kütüğü, s. 52. Yazar, Bağlama Kütüğü'nün sicil olması dolayısıyla TMK m. 940(2) gereğince bir taşınır malın kanun hükmü gereği bir sicile kaydı zorunlu ise o taşınır mal üzerinde gerçek veya tüzel kişi alacaklı lehine rehin tesisi için taşınır malın zilyetliğinin devrine gerek olmayıp, sadece taşınır malın kayıtlı bulunduğu sicile yazılmak suretiyle taşınır rehni tesis edilebileceğini, dolayısıyla örneğin; İstanbul Bağlama Kütüğüne kayıtlı özel bir yatın kaydına alacaklı lehine rehin şerhi konularak zilyetlik devredilmeksizin rehin hakkı tesis edilebileceğini ileri sürmektedir.

Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemi ve araçlar üzerinde Trafik Sicili'nde olduğu üzere teslimsiz rehne olarak sağlanması isabetli olurdu⁷⁵.

MGS'ne tescili ihtiyari olmasına rağmen zorunlu olarak Bağlama Kütüğüne kaydedilen gemiler üzerinde TMK m. 939 hükümlerine uygun olarak taşınır rehni tesis edilebilir. Bağlama Kütüğüne kayıtları yapılmamış olsa dahi bu gemiler üzerinde söz konusu maddeye tabi olarak rehin tesis edilebileceği açıktır. 655 sayılı KHK m. 43(1)'in açık lafzı uyarınca, tescili ihtiyari olmasına rağmen MGS'ne tescil edilen gemiler, zorunlu olarak ayrıca Bağlama Kütüğüne de kaydedilirler. Bu gemiler üzerinde sözleşmeye dayalı rehin tesis, YTTK'nun 1014(1) maddesinin 3. cümlesi uyarınca sadece gemi ipoteği yolu ile olur⁷⁶. Aynı esas, TUGS'ne tescil edilen gemiler için de geçerlidir. Gemi, hukuki niteliği itibarıyla taşınır olduğundan gemi ipoteği sicilli taşınır rehni olarak da nitelendirilmektedir⁷⁷. Ancak, çok sayıda özel hükümlerle düzenlenmiş olduğundan gemi ipoteğinin kendine özgü bir rehin türü olduğu kabul edilmelidir⁷⁸.

Tescili ihtiyari bir geminin zorunlu olarak Bağlama Kütüğüne kaydedilmesi, o geminin MGS'ye tesciline, dolayısıyla üzerinde gemi ipoteği kurulmasına engel değildir. Malik, alacaklıyla gemi ipoteği kurulması hususunda anlaştığı takdirde gemisini MGS'ne tescil ettirerek gemi ipoteği kurulmasını saęlayabilir⁷⁹. Tescil, zaten malikin ihtiyarına bağlı

⁷⁵ Aksoy, Bağlama Kütüğü, s. 103-104.

⁷⁶ Aksoy, Bağlama Kütüğü, s. 105. Aksi fikir için bkz. Atamer, Güncel Sorunlar, s. 250 ve Atamer, Bağlama Kütüğü, s. 353. Yazar, ETTK m. 844(2) (YTTK m. 956) uyarınca MGS'ye kaydı mümkün olan gemiler üzerinde gemi ipoteğinin kurulmasının mümkün olduğunu, 491 sayılı KHK Ek km. 12(1) [şimdi KHK m. 43(1)] aynı gemilerin Bağlama Kütüğüne kaydı zorunlu tutulunca MGS'ye tescil yolunun tümüyle kapatıldığını, dolayısıyla gemi ipoteği kurulmasının da engellendiğini, Bağlama Kütüğü'nün kurulmasından önce MGS'ye tescil edilip gemi ipoteği kurulması mümkün olan gemiler bakımından artık sicil üzerinden rehin yolunun kapatıldığını, bunun yerine zilyetliğin nakli yoluyla rehin yolunun açıldığını, bu seçeneğin kredi veren bankalar için hiçbir değer taşımadığını, çünkü bankanın rehinli araca zilyet olmasının ne bankanın ne de malikini işine yaradığını ileri sürmektedir.

⁷⁷ Reisoğlu, Seza. (1965). *Menkul İpoteği, Teslimsiz Menkul Rehni*. Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi. s. 15; Oğuzman, Kemal /Seliçi, Özel. (2002). *Eşya Hukuku*. (9.bs.). İstanbul: Filiz Kitabevi. s. 744; Gürsoy, Kemal / Eren, Fikret / Cansel, Erol. (1984). *Türk Eşya Hukuku*. Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi. s. 1089; Hatemi, Hüseyin / Serozan, Rona / Arpacı, Abdülkadir. (1991). *Eşya Hukuku*. İstanbul: Filiz Kitabevi. s. 352; Cansel, Erol. (1967). *Türk Menkul Rehni Hukuku*. Ankara: Sevinç Matbaası. s. 15.

⁷⁸ Kalpsüz, Turgut. (2004). *Gemi Rehni*. (5.bs.). Ankara: Turhan Kitabevi. s. 59.

⁷⁹ Ünan, s. 23; Altop, Bağlama Kütüğü, s. 10.

olduğundan MGS'ye tescil edilmediği sürece gemi, kütüğe kaydedilsin ya da edilmesin gemi ipoteği kurulması mümkün değildir. Her ne kadar Yönetmelik m. 20(1)(d), 655 sayılı KHK m. 43(1)'in açık lafzına aykırı şekilde Bağlama Kütüğüne kayıtlı bir geminin MGS'ye tescil edilmesini resen silme hâllerinden birisi olarak kabul etmekte ise de, kanaatimizce bu gemilerin Bağlama Kütüğünden çıkartılarak ya da çıkartılmadan MGS'ye tescil ettirilerek gemi ipoteği kurulması mümkündür⁸⁰. Zira, normlar hiyerarşisi bakımından yönetmelik hükümleri, kanuna aykırı olamaz; aksi takdirde mahkeme, yönetmelik hükümlerini somut olaya uygulamaz.

Doktrinde MGS'ye tescili ihtiyari olan gemiler bakımından daha önce yapı ipoteğinin⁸¹ kurulmuş olması durumunda söz konusu ipoteğin akıbeti hakkında sorun çıkacağı savunulmaktadır⁸². Bu görüş de bu tür gemilerin zorunlu olarak Bağlama Kütüklerine kaydedilmeleri durumunda MGS'ye tescil yolunun tamamıyla kapatılmış olduğu fikrine dayanmaktadır. Bağlama Kütüğüne kaydın bir geminin MGS'ye tescil koşullarını ortadan kaldırmadığı yönünde yukarıda açıklanan gerekçeler karşısında bu görüşe katılmaya olanak bulunmamaktadır. YTTK m. 1057 (ETTK m. 944) gereğince yapı üzerinde kurulan gemi ipoteği, yapımı tamamlandıktan sonra eski derecesiyle gemi üzerinde kalır. Eğer yapımı tamamlanan gemi, MGS veya TUGS'a tescil edilmişse gemi ipoteği de aynı dereceyle bu sicillere aktarılır. Ancak tescilin ihtiyari olması sebebiyle MGS'ye tescil edilmeyen bu gemiler, Bağlama Kütüğüne zorunlu olarak kaydedilirler. Bunların MGS'ye tescilli olmamalarına rağmen Bağlama Kütüğüne kaydedilmeleri,

⁸⁰ Ünán, s. 24. Yazar, Bağlama Kütüğüne kayıtlı bir geminin ipotek tesisi söz konusu olmasa dahi maliki tarafından MGS'ye kaydının mümkün olduğunu, ancak bu takdirde Bağlama Kütüğündeki kaydın kapatılmasının gerektiğini, zira Bağlama Kütüğüne kayıt zorunluluğunun başka bir sicile kayıt yaptırılması söz konusu olmadığında mevcut sayılması gerektiğini, Bağlama Kütüğüne kaydedilebilecek bir geminin MGS'nde kayıtlı ise amacın gerçekleştiğini, kütüğün asıl amacının kayıtsız gemi kalmaması olduğunu savunmaktadır.

⁸¹ Yapı ipoteği hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kalpsüz, *Gemi Rehni*, s. 217 vd; Aksoy, *Yapı Rehni*.

⁸² Atamer, Bağlama Kütüğü, s. 353, 357. Yazar, 491 sayılı KHK Ek m. 12 (655 sayılı KHK m. 43) hükmünün sözüne sıkı sıkıya bağlı kalınarak uygulamaya gidildiğinde MGS'ye tescili ihtiyari gemilerin zorunlu olarak Bağlama Kütüğüne kaydedileceklerini, bu durumda MGS'ye tescil yoluyla gemi ipoteği kurulması yolunun kapatılmış olacağını, üstelik yapılar üzerinde kurulan ipoteklerin de yapının gemi olarak teslimi aşamasında sona ereceği sonucuna varılmasının gerekeceğini, oysa bu sonucun yasa koyucunun ne amacıyla bağdaştığını, ne de yasa koyucu tarafından öngörüldüğünü belirtmektedir.

daha önce yapı hâlindeyken tesis edilen gemi ipoteklerini hiçbir şekilde sona erdirmez. YTTK m. 1057, açıkça bu yapılar üzerinde bir “gemi ipoteği” kurulduğunu ve yapım tamamlandıktan sonra da ipoteğin “gemi üzerinde kaldığını” vurgulamaktadır. O hâlde alacaklı, vadesinde alacağını tahsil edemezse gemi ipoteğinin paraya çevrilmesi yoluyla her zaman takip yapabilir veya dava açabilir. Kaldı ki, Bağlama Kütüğü rejimi, hiçbir şekilde özel hukuk ilişkilerine müdahale amacı taşımamaktadır. Ne Mülga 491 sayılı KHK Ek m. 12 ve 665 sayılı KHK m. 43, ne de Eski Yönetmelik ve Yönetmelik hükümlerinden rehin haklarının sona ereceği veya kullanılamayacağı yönünde bir sonuca ulaşmak mümkün değildir. Kısaca yapı üzerinde kurulan gemi ipoteğinin akıbeti ile Bağlama Kütüğü rejimi arasında bir bağlantı yoktur.

b- Ticari İşletme Rehni

TUGS veya MGS’ye tescil edilmedikleri hâlde zorunlu olarak Bağlama Kütüğüne kaydedilen gemiler ile YTTK m. 931 anlamında gemi sayılmadıkları hâlde Bağlama Kütüğüne kaydedilen araçlar üzerinde ticari işletme rehni kurulması mümkündür⁸³. Gemi siciline tescil edilmiş gemiler üzerinde sözleşmeye dayalı rehin tesisi, sadece gemi ipoteği ile mümkün olacağından bu gemiler, ticari işletme rehnine konu olamazlar. Dolayısıyla sicile kayıtlı olmayan gemiler, ticari işletme rehninin kapsamındadır⁸⁴. Bu gemilerin Bağlama Kütüğüne kaydedilmeleri, ticari işletme rehnine engel olmaz. Zira, Bağlama Kütüğü gemi sicili niteliğinde değildir.

Gemi sayılmayan araçlar ise 1/7/1971 tarihli ve 1447 sayılı Ticari İşletme Rehni Kanununun (TİRK)⁸⁵ 3(b) maddesine⁸⁶ uygun olarak rehnin tescili anında mevcut ve ticari işletmenin faaliyetine tahsis edilmiş olmaları kaydıyla “menkul işletme tesisatı” kapsamında kabul edilebilirler. TİRK’nda bu araçlar üzerinde ticari işletme rehni kurulmasını engelleyen herhangi bir

⁸³ Aksi fikir için bkz. Atamer, Bağlama Kütüğü, s. 354; Atamer, Güncel Sorunlar, s. 250. Yazar, gemi sayılmayan araçların Bağlama Kütüğüne kaydedildiklerinde artık ticari işletme rehni yolunun da işletilmesine olanak kalmadığı sonucuna varılacağını savunmakla birlikte bunun gerekçesini tam olarak açıklamamıştır.

⁸⁴ Ünan, s. 23; Arkan, Sabih. (2013). *Ticari İşletme Hukuku*. (18.bs.). Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü. s. 53.

⁸⁵ Bkz. 8/7/1971 tarihli ve 13909 sayılı Resmî Gazete.

⁸⁶ Bu maddede menkul işletme tesisatı; rehnin tescili anında mevcut ve işletmenin faaliyetine tahsis edilmiş olan makine, araç, alet ve motorlu nakil araçları olarak gösterilmiştir.

hüküm bulunmamaktadır. Keza ne 491 sayılı KHK Ek m. 12, ne de 655 sayılı KHK m. 43, ticari işletme rehnine engel oluşturacak hükümler ihtiva etmektedir.

c- Kanuni Rehin Hakkı

YTTK'nun 997(1) maddesinin yaptığı gönderim sebebiyle Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemiler üzerinde de TMK m. 950 ilâ 953'de düzenlenen hapis hakkı ve YTTK m. 1320 ilâ 1327'de düzenlenen gemi alacaklısı hakkı doğar⁸⁷. Bağlama Kütüğüne kayıtlı bir gemi veya araç üzerinde hapis hakkının doğumu herhangi bir özellik arz etmez. Alacaklının TMK m. 950(1) gereğince gemi veya araç üzerinde zilyetliği kazanılması gerekir. Buna karşılık TMK m. 950(3)'de düzenlenen iyi niyetle hapis hakkının kazanılması, malikin kim olduğu Bağlama Kütüğünden anlaşılacağından mümkün olmamak gerekir⁸⁸.

Bağlama Kütüğüne kayıtlı bir gemi üzerinde YTTK m. 1320(1)'de belirtilen alacaklar dolayısıyla gemi alacaklısı hakkı doğabilir. Gemi alacaklısı hakkının doğumu için geminin sicile kayıtlı olup olmaması veya ticaret gemisi niteliğinde olup olmaması önem taşımaz. Bağlama Kütüğüne kayıtlı bir gemi üzerinde gemi alacaklısı hakkının doğumu için öncelikle bu geminin YTTK m. 931 anlamında gemi tanımına uygun düşmesi gerekir⁸⁹.

⁸⁷ Gemi alacaklısı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Kalpsüz, Turgut. (2006). Milletlerarası Sözleşmelerde Kullanıldıkları Manada Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı Kavramları. *Prof. Dr. Tuğrul Ansay'a Armağan*, Ankara: Turhan Kitabevi, s. 63 vd; Günay, Barış. (2009). *Türk ve Anglo – Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı*. Ankara: Yetkin Yayınları; Barlas, Nuray. (2000). *Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar ve Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Niteliği*. İstanbul: Beta Basım Yayım A.Ş.; Süzel, Cüneyt. (2012). *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu*. İstanbul: On İki Levha Yayınları; Türkel, Doğuş Taylan. (2008). *Gemi Alacaklısı Hakkının Paraya Çevrilmesi*. İzmir: Güncel Hukuk Yayınları; Hızır, Serdar. (2006). *Gemi Alacaklısı Hakkının Bahşettiği Bir İmkân Olarak Rehnin Paraya Çevrilmesi Suretiyle Takip Usulü*. *BATİDER*, C. XXIII, S. 4, s. 357 vd.

⁸⁸ Atamer, Bağlama Kütüğü, s. 354.

⁸⁹ Aynı yöndeki görüşler için bkz. Aksoy, Bağlama Kütüğü, s. 101; Algantürk Light, Bağlama Kütüğü, s. 62; Ünan, s. 22. Aksi fikir için bkz. Atamer, Bağlama Kütüğü, s. 347, 348, 354, 355. Atamer, ilginç biçimde ETTK m. 816'da (YTTK m. 931) yer alan gemi tanımına dâhil olup olmadığını dikkate almaksızın Bağlama Kütüğüne kayıtlı bütün gemiler ve araçlar üzerinde gemi alacaklısı hakkının doğacağını ileri sürmektedir. Yazar, bu görüşüne dayanak olarak ETTK m. 822'nin (YTTK m. 935) sözüne sıkı sıkıya bağlı kalındığında ETTK m. 816(1) (YTTK m. 935) uyarınca gemi sayılmayan araçlar hakkında TTK hükümlerinin uygulanmasının mümkün sayılmayacağını, ne var ki, böyle bir çözümün aynı

3. İntifa Hakkı

Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemi ve araçlar üzerinde intifa hakkı tesisi, yukarıda rehin tesisine ilişkin yapılan açıklamalar çerçevesinde mümkündür. TMK m. 794'e göre intifa hakkı, taşınırlar, taşınmazlar, haklar veya bir mal varlığı üzerinde kurulabilir. TMK m. 795, intifa hakkının, taşınırlarda zilyetliğin devri, alacaklarda alacağın devri, taşınmazlarda tapu kütüğüne tescil ile kurulacağını belirtmektedir.

YTTK m. 1059'e göre gemi siciline kayıtlı gemiler üzerinde intifa hakkının kurulması mümkündür. YTTK m. 1059(3), akdi intifa hakkının kurulmasının gemi ipoteğine ilişkin hükümlere tabi olacağını, YTTK m. 1060(1) ise sicile kayıtlı gemi üzerindeki intifa hakkının TMK'nun taşınmazlar üzerindeki intifa hakkı hükümlerine tabi olduğunu hüküm altına almaktadır. MGS veya TUGS'a kayıtlı gemiler üzerinde belirtilen hükümler çerçevesinde intifa hakkı kurulur. MGS veya TUGS'a kayıtlı olmayıp Bağlama Kütüğüne zorunlu olarak kaydedilen gemi ve araçlar üzerinde intifa hakkı tesisi ise YTTK m. 997(1)'in yapmış olduğu gönderim sebebiyle TMK m. 795 hükümlerine tabi olarak zilyetliğin devri suretiyle mümkün olabilir. Ancak, sözleşmeye dayalı rehin tesisinde olduğu gibi zilyetliğin devrinin⁹⁰

Sicil ve Kütük'te kayıtlı gemi ve araçlar bakımından çatma, kurtarma ve gemi alacaklısı gibi konularda ETTK hükümlerinin uygulanmasında haksız ve saçma sonuçlara yol açtığını, oysa kanun koyucunun bu şekilde farklı ve saçma sayılacak bir uygulama ve yorumu benimsemiş olamayacağını, bu yorumun bütün ilgilileri ve yargıyı zor durumda bıraktığını, 491 sayılı KHK Ek m. 12'nin kabulü ile ETTK m. 822(1)(1) hükmünün zımnen ilga edildiğini, bu maddenin yenilenen anlamına göre burada sayılan gemilerin ve araçların tümünün artık Bağlama Kütüğüne kaydolmakla aynı zamanda ETTK kurallarının bunlar hakkında da geçerli olacağını savunmaktadır. Yazarın görüşüne göre bir gemi ile gemi sayılmayan bir araç çarpıştığında artık ETTK'nın çatmaya ilişkin hükümleri uygulanacaktır. YTTK'nun gemi tanımının, araçları kapsamına almak suretiyle belirtilen sakıncaları belli ölçüde giderdiği değerlendirilerek beraber yine de gemi tanımına girmeyen araçların mevcut olabileceği ve bunların Bağlama Kütüğüne kaydedilmelerinin zorunlu olduğu anlaşıldığından yazarın görüşleri YTTK bakımından da geçerliğini sürdürmektedir. ETTK m. 816(1)'deki gemi tanımı ve hükümlerin uygulama alanına dair ETTK m. 822(1)(1)'in açık lafzı karşısında yazarın görüşüne katılmaya imkân bulunmamaktadır. ETTK'nın (YTTK'nın) deniz ticareti kitabına dair hükümleri sadece m. 816'da (m. 940'da) tanımlanan gemiler için uygulama bulur. Ayrıca kanun hükümleri son derece açıktır ve hiçbir tereddüt uyandırmamaktadır. Bir hukuk boşluğu bulunmadığı gibi, uygulamada da belirtilen hükümler farklı biçimde yorumlanmış değildir. Yazarın görüşleri, Ünán'ın isabetle belirttiği gibi olması gereken kanun bakımından bir anlam taşımaktadır.

⁹⁰ Zilyetliğin devri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Sirmen, Lale. (1995), *Eşya Hukuku Derstleri*. Ankara: Savaş Yayınları. s. 48; Oğuzman / Seliçi, s. 64..

yarattığı olumsuz sonuçların bertaraf edilmesi için zilyetlik aranmadan sadece kütüğe kayıtla intifa hakkı kurulmasına yönelik kanuni değişikliklerin gerçekleştirilmesi uygun olur. MGS'ye tescilli ihtiyari bir gemi, hem MGS'ye hem de zorunlu olarak Bağlama Kütüğüne kaydedilmişse, intifa hakkı tesisi sicile kayıtlı gemilere ilişkin YTTK m. 1059 ve 1060 hükümlerine tabi olacaktır.

E) Kira Sözleşmeleri

Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemi ve araçların kira sözleşmesine konu olmaları, herhangi bir özellik arz etmez. Bağlama Kütüğü, sicil sayılmadığından kira sözleşmelerinin YTTK m. 1121 çerçevesinde Bağlama Kütüğüne şerh edilmesi mümkün değildir.

Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemi ve araçların finansal kiralama sözleşmesine konu olmaları hususunda da herhangi bir engel yoktur. 21/11/2012 tarihli ve 6361 sayılı Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanununun⁹¹ (FKK) 19(1) maddesine göre taşınır ve taşınmaz mallar finansal kiralamaya konu olabilirler⁹². Aynı maddenin 2. fıkrasına göre de bütünüyle parça veya eklenti niteliklerine bakılmaksızın asli niteliğini koruyan her mal, tek başına finansal kiralama sözleşmesinin konusu olabilir. FKK m. 22(1)'e göre sözleşme yazılı şekilde yapılır. Kendilerine mahsus özel sicili bulunan taşınır mallara dair sözleşmeler, bu malların kayıtlı oldukları sicile tescil ve şerh olunur ve kiralayan tarafından ayrıca Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Birliğine (Birlik) bildirilir. Aynı maddenin 2. fıkrasına göre de özel bir sicile kayıtlı olmayan taşınır mallara ilişkin sözleşmelerin Birlik tarafından tutulacak özel sicile tescil edilmeleri gerekir.

Belirtilen hükümlere uygun olarak Bağlama Kütüğüne kayıtlı bir gemi veya araç, finansal kiralama sözleşmesine konu edilebilir. Bağlama Kütüğü

⁹¹ Bkz. 13/12/2012 tarihli ve 28496 sayılı Resmî Gazete.

⁹² Gemilerin finansal kiralama sözleşmelerine konu olmaları hakkında bkz. Arkan, Sabih. (1990). Gemilerle İlgili Finansal Kiralamadan Doğan Bazı Sorunlar. *Haluk Tandoğan'ın Hatırasına Armağan*, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları. s. 435; Altop, Atilla. (2005). Gemilere İlişkin Finansal Kiralama Sözleşmelerinin Ülkemizdeki Gelişimi ve Ortaya Çıkan Özellikli Durumlar. *Deniz Hukuku Dergisi*, C. III, S. 3-4, s. 17; Topuz, Murat. (2013). *6361 sayılı Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanunu Çerçevesinde Finansal Kiralama Sözleşmesi*. Ankara: Adalet Yayınevi. s. 278 – 281.

sicil niteliğinde olmadığından kütüğe kayıtlı bir gemi hakkında finansal kiralama sözleşmesi yapıldığı takdirde bu geminin Birlik nezdinde tutulan özele sicile tescili yeterlidir. Geminin Bağlama Kütüğünden silinerek MGS veya TUGS'e tescil ettirilmesi gerekmez. Şüphesiz 655 sayılı KHK m. 43 ve Yönetmelik, engelleyici herhangi bir hüküm içermediğinden geminin Bağlama Kütüğü kaydının kapatılarak MGS ve TUGS'e tescil ettirilerek bu sicillerden birisine finansal kiralama sözleşmesinin şerh ettirilmesi de mümkündür⁹³.

Bağlama Kütüğüne kayıtlı araçlar finansal kiralama sözleşmesine konu edildiklerinde sözleşmenin her halükârda Birlik nezdinde tutulan özel sicile kaydettirilmesi gerekir. Zira, araçlar gemi niteliğini haiz olmadıkları için MGS veya TUGS'ne tescil edilemezler. Ayrıca, Bağlama Kütüğü hukuki niteliği itibarıyla bir sicil olmadığı gibi Yönetmelik m. 10'da kütüğe geçirecek hukuki ilişkiler arasında finansal kiralama sözleşmesi sayılmamıştır.

F) Cebri İcra

YTTK'nun en önemli yeniliklerinden biri de Sekizinci Kısmında "Cebri İcraya İlişkin Özel Hükümler" başlığı altında yer alan hükümlerdir⁹⁴. YTTK m. 931'deki tanıma uyan bütün gemiler, bu hükümlere tabidir. Bir gemi, tescili ihtiyari olmasına rağmen MGS veya TUGS'a tescil edilmişse cebri icraya dair YTTK m. 1350 ilâ 1400 hükümlerine tabi olur. Tescili ihtiyari olan ve MGS'ye tescil edilen bir gemi, zorunlu olarak Bağlama Kütüğüne de kaydedilmişse ya da sadece Bağlama Kütüğüne tescil edilmişse belirtilen hükümlere tabi olmaya devam eder. Buna karşılık YTTK m. 931 anlamında gemi tanımına uygun düşmeyen araç ve yapılar, bu hükümlere tabi olmayıp doğrudan İİK hükümlerine göre cebri icraya konu olabilirler.

YTTK m. 1383, bir gemi siciline kayıtlı olan Türk ve yabancı bayraklı gemilerin İİK'nun taşınmazların satışına ilişkin hükümlerine göre, bir sicile kayıtlı olmayan Türk ve yabancı bayraklı gemilerin ise, aynı Kanunun taşınırınların satışına ilişkin hükümleri uyarınca paraya çevrileceğini amirdir. Bağlama Kütüğü, sicil niteliğinde olmadığından bir gemi siciline kayıtlı

⁹³ Atamer, tescili ihtiyari gemilerin bağlama kütüğüne kayıt ettirilmesi zorunluluğu sebebiyle bu gemiler için finansal kiralama yolunun kapatıldığı görüşündedir. Bkz. Atamer, Bağlama Kütüğü, s. 355.

⁹⁴ Cebri icra hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, *Cebri İcra*.

olmayıp sadece kütüğe kayıtlı olan ve YTTK m. 931'deki tanıma uygun düşen Türk ve yabancı bayraklı gemiler ile gemi sayılmayan diğer araç ve yapılar, İİK'nun taşınırınların satışına ilişkin hükümlerine göre paraya çevrilirler. Bağlama Kütüğüne zorunlu olarak kayıtlı olan ve aynı zamanda ihtiyari olarak MGS'ye de tescil edilen gemiler ise İİK'nun taşınmazların satışına ilişkin hükümlerine göre paraya çevrilirler.

Bağlama Kütüğüne kaydedilen gemi ve araçların haczedilmeleri ile bunlar hakkındaki ihtiyati tedbir kararlarının uygulanması üzerinde bir miktar durulmasında fayda bulunmaktadır. Yönetmelik m. 10(1), Bağlama Kütüğüne ihtiyati tedbir, ihtiyati haciz ve haciz kararlarının kaydedileceğini belirtmektedir. Bağlama Kütüğü, gemi sicili olmadığı için bu tür kayıtların bilgi verme ötesinde bir fonksiyonu bulunmamaktadır. Bir gemi siciline kayıtlı olmayan ve zorunlu olarak sadece Bağlama Kütüğüne kaydedilen YTTK m. 931'deki tanıma uygun düşen gemiler üzerindeki haciz ve ihtiyati haciz uygulamaları YTTK'nun cebri icraya ilişkin özel hükümleriyle İİK'nun taşınırlara ilişkin hükümlerine tabi olacağından kaydi hacizden bahsedilemez. YTTK m. 931'deki tanıma uygun düşmeyen gemi ve araçlar, tamamıyla ve doğrudan İİK hükümleri çerçevesinde ihtiyati haciz ve haciz işlemlerine tabi olacaklarından bunlar için zaten kaydi hacizden bahsedilemez. Aynı şekilde ihtiyati tedbir kararı uygulamaları da YTTK m. 931'deki tanıma uygun düşen gemiler için YTTK'nun cebri icraya ilişkin hükümlerinde yer alan sınırlandırmalara bağlı olarak yürütülebilir. Bunun dışındaki gemi ve araçlar üzerinde ihtiyati tedbir kararlarının uygulanması, her halükârda HMK m. 389 vd. hükümlerine göre yürütüleceğinden Bağlama Kütüğündeki ihtiyati tedbir kararının önemi yoktur. Esasen, Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemi ve araçların mülkiyetinin devrine ilişkin sözleşmelerin resmî şekilde yapılmasına ilişkin Yönetmelik m. 14(1) hükmünün geçersiz olması ve mülkiyetin TMK m. 763(1)'e uygun olarak zilyetliğin devri ile geçecek olması karşısında ihtiyati tedbir kararının uygulanması bakımından söz konusu gemi ve araçlara el konularak bir yediemine tesliminden başka surette tedbir kararlarının uygulanması mümkün gözükmemektedir.

IX – SONUÇ

Yukarıda yapmış olduğumuz inceleme ve değerlendirmelerimiz çerçevesinde varmış olduğumuz sonuçlar, aşağıda gösterilmiştir:

1 – Bağlama Kütüğü, hukuki niteliği itibariyle bir sicil değildir. Bağlama Kütüğü, esas itibarıyla bir gemi siciline kayıt altında olmayan bütün gemi, deniz ve iç su araçlarının kayıt altına alınmasını ve böylece idare hukuku, çevre hukuku ve vergi hukuku bakımından takip edilmesini amaçlayan bir kayıt rejimidir.

2 – Bağlama Kütüğü müessesesi, kayıt dışı gemi ve araçların kayıt altına alınması ve Türk vatandaşlarına ait olup da yabancı bayrakta bulunan gemi ve araçların Türk bayrağına geçişlerinin hızlandırılmasını sağlama amacıyla başarılı olmuştur⁹⁵. Bağlama Kütüğü uygulamaları yerleşmiştir. Bu amaca ulaşılmasında MTV'nin kaldırılması ve sadece boy esasına dayalı düşük miktarlarda harç uygulanması esasının benimsenmesi, büyük rol oynamıştır. Bağlama Kütüğü düzeni, kayıt rejimiyle Türk bayrağı çekmenin teşvik edilmesi politikalarını ahenkli biçimde birleştirmiştir.

3 – Bağlama Kütüğü ihdas edilmesiyle öngörülen amaçlara ETTK m. 816(1)'de [YTTK m. 931(1)] yer alan gemi tanımı yerine 4922 sayılı Kanunun 1(B) maddesinde yer alan gemi tanımının getirilmesiyle tam olarak ulaşamaz. Şüphesiz, geniş bir gemi tanımı, deniz ticaretinin ve zamanın koşullarına daha uygundur. Ancak, çok küçük gemi ve araçların gemi tanımına dâhil edilmesi ve böylece MGS'ye tescil zorunluluğuna tabi tutulması, bunların malikleri üzerinde ağır bir yük oluşturur. 4922 sayılı Kanunun benimsediği gemi tanımı, YTTK'da aynen kabul edilmiş olsaydı dahi belli büyüklükteki gemilerin MGS dışında tutulmaları ihtiyacı ortaya çıkabilirdi.

4 – Mülga 491 sayılı KHK zamanında, hangi gemi ve araçların Bağlama Kütüğü kapsamında olacağına dair tartışmalar, Yeni Bağlama Kütüğü Rejimini kuran yürürlükteki 655 sayılı KHK için de devam etmektedir. 655 sayılı KHK m. 43 kaleme alınırken kapsam sorunu üzerinde durulmamış, çözüm fırsatı kaçırılmıştır. Bu durumda 655 sayılı KHK m. 43(1) hükmünün hiçbir tereddüde yer vermeyen açık lafzı karşısında tescili ihtiyari olan gemilerin, MGS'ye tescil edilmiş olsalar dahi Bağlama

⁹⁵ 31/12/2013 itibarıyla liman başkanlıkları nezdinde bağlama kütüğüne kaydedilen gemi ve araç sayısı toplamı 64.834'e, belediye başkanlıkları nezdinde bağlama kütüğüne kaydedilen gemi ve araç sayısı toplamı ise 3092'ye ulaşmıştır. Bkz. <http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Kitaplar/20140613_162122_64032_1_64480.pdf> (erişim tarihi: 19 Ocak 2015).

Kütüklerine kayıtlarının gerektiği kabul edilmelidir. Yönetmeliğin MGS'ye tescil edilen bu tür gemileri Bağlama Kütüğü kapsamında çıkartan 2(2) ve 9(1) maddeleri, 655 sayılı KHK m. 43(1)'e aykırıdır.

MGS'ye tescili ihtiyari gemilerle ilgili sorunun çözümü için 655 sayılı KHK m. 43(1) şu şekilde değiştirilmelidir. "Türk Uluslararası Gemi Siciline tescilli olanlar, Millî Gemi Siciline tescili zorunlu olanlar ve Millî Gemi Siciline ihtiyari olarak tescil edilenler dışındaki gemi, deniz ve iç su araçlarının ...".

5 – Yeni Bağlama Kütüğü Rejimi çerçevesinde Bağlama Kütüğü uygulamaları büyük ölçüde hukuki dayanaktan yoksun hâle gelmiştir. Bunun sebebi, Mülga 491 sayılı KHK Ek m. 12'de yer alan ve Eski Yönetmelikle birlikte Bağlama Kütüğü uygulamalarının kanuni dayanağını oluşturan çok sayıda hükme 655 sayılı KHK m. 43'de yer verilmemesi ve kanunla düzenlenmesi gereken çok sayıda meselenin Yönetmelikle düzenlenmek istenmesidir. Yönetmelik hükümlerinin büyük çoğunluğu, hukuka aykırıdır. Örnek olarak; Bağlama Kütüğü teşkilatının kuruluşu dâhil olmak üzere Türk bayrağı çekme hakkı ve yükümlülüğü, mülkiyetin devrine ilişkin işlemler, ruhsatname düzenlenmesi ve vize yaptırılması zorunluluğu ile idari para cezası uygulaması gibi temel konular sayılabilir. Yönetmeliğin belirtilen konulara ilişkin hükümleri, muhtemel bir dava sonucunda her zaman iptal edilebilir. Bu sonuç, Bağlama Kütüğü uygulamalarında büyük bir karmaşaya yol açabilir.

6 – Yönetmelik, hemen hemen Eski Yönetmelik'ten kopya edilerek ve oldukça kötü biçimde kaleme alınmıştır. Bağlama Kütüğünün kapsamı ve kayıt esasları gibi konular, sistemden yoksun, kendi içinde çelişkili ve gereksiz tekrarlarla birlikte düzenlenmiştir. Yönetmelik'te zaman zaman 655 sayılı KHK hükümlerine açıkça aykırılık oluşturan düzenlemelere yer verildiği görülmektedir.

7 – Yönetmeliğin mülkiyetin devrinde resmî şekli şart koşan 14. maddesi, geçersizdir. Türk Gemi Siciline kayıtlı bulunmayan Türk gemileri üzerindeki mülkiyet ve sınırlı ayni haklara TMK'nun taşınırlara ilişkin hükümlerinin uygulanacağına dair YTTK m. 997 hükmü yürürlüktedir.

8 – MGS'ye tescili ihtiyari olup da zorunlu olarak Bağlama Kütüğüne kaydedilen bir gemi, malikin isteği üzerine her zaman MGS'ye tescil

edilerek üzerinde gemi ipoteği kurulabilir. Bağlama Kütüğüne zorunlu olarak kayıt, hiçbir zaman MGS'ye tescile engel oluşturmaz.

9 – Yeni Bağlama Kütüğü Rejimi, kütüğe kayıtlı gemi ve araçlar üzerinde ticari işletme rehni kurulmasına, mülkiyeti saklı tutma kaydıyla satışa ve finansal kiralama sözleşmesi yapılmasına hiçbir şekilde engel oluşturmamaktadır.

10 – Bağlama Kütüğü, bir teşkilat kanunu olarak 655 sayılı KHK'de değil, fakat müstakil bir kanunda düzenlenmelidir. Teşkilat, kapsam, Türk bayrağı çekme hakkı ve yükümlülüğü, ruhsatname düzenlenmesi ve vize yaptırılması, idari para cezaları, kütüğün tutulması, rehin ve mülkiyetin devri gibi temel meselelere ilişkin usul ve esaslar, mutlaka kanunda düzenlenmeli, diğer ayrıntılı ve teknik konular yönetmeliğe bırakılmalıdır.

11 – Yönetmeliğin Türk bayrağı çekme hakkına dair hükümleri, kanuni dayanaktan yoksun olması sebebiyle tamamen geçersizdir. Bu durumda Türk Hukukunda tabiiyeti düzenleyen tek ve emredici nitelikteki YTTK m. 940 hükümleri bayrak çekme hakkının belirlenmesinde dikkate alınmak zorundadır. YTTK m. 940'daki şartları sağlamayan kişilerin gemi ve araçları Türk gemisi sayılmayacağından bu gemi ve araçlara Türk bayrağı çekilemeyecektir. Bu uygulamanın doğuracağı olumsuzlukları bertaraf etmek için Bağlama Kütüğüne kaydedilecek gemi ve araçların hangi şartlarda Türk bayrağı çekebilecekleri kanunda açıkça düzenlenmeli, ancak YTTK m. 940 hükümlerine göre daha esnek şartlar belirlenmelidir.

12 – Yabancı gerçek kişilere ait ve özel maksatlarla kullanılan gemi ve araçlara da Türk bayrağı çekme imkânı sağlanmalıdır. Ancak her halükârda Bağlama Kütüğüne kaydedilen bütün gemi ve araçların kabotaj hakkından yararlanmaları, YTTK m. 940'daki şartlara tabi kılınmalıdır.

13 – Belirli bir tonaj, boy veya tür esas alınmak suretiyle çok küçük gemi ve araçlar, Bağlama Kütüğüne kayıt zorunluluğundan istisna edilmelidir. Bu konuda sınırları kanunda çizilmek kaydıyla İdare'ye belli bir ölçüde takdir yetkisi verilebilir. Böylece, çok küçük gemi ve araçların malik veya işletenleri, gereksiz birçok külfetten kurtarılmış olur.

14 – Bağlama Kütüğü rejimi, Trafik Sicili'ne yaklaşan bir yapıya kavuşturulmalı, hazırlanacak kanunda zilyetliğin devrine gerek olmaksızın kütüğe kayıtlı gemi ve araçların rehin edilmelerine ve kayden

haczedilmelerine imkân verilmelidir. Keza, kütüğe şerh vermek suretiyle ihtiyati tedbir kararlarının uygulanmasında kolaylık sağlanmalıdır. Ayrıca, “işleten”, 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 3. maddesindeki tanıma benzer şekilde tanımlanmalıdır.

15 – Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemi ve araçların mülkiyetinin devri, MGS’ne kayıtlı gemilerin devrine ilişkin YTTK m. 1001 hükmüne paralel biçimde düzenlenmelidir. Böylece hem Bağlama Kütüğü ile MGS uygulamaları birbirine yaklaştırılmış, hem de taşınır mülkiyetinin devri için zilyetliğin devrini arayan TMK m. 765(1) hükmüne uyum sağlanmış olacaktır.

KAYNAKÇA**I – KİTAP VE MAKALELER**

- Aksoy, Sami. (2007). *Yapı Halindeki Gemilerin Rehni*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara (*Yapı Rehni*).
- Aksoy, Sami. (2010). Türk Hukukunda Yeni Bir Düzenleme: Bağlama Kütüğü. *Fırat Öztan'a Armağan*, C. I, Ankara: Turhan Kitabevi, s. 65-139 (Bağlama Kütüğü).
- Algantürk Light, Didem. (2000). Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile Getirilen Düzenlemeler. *İstanbul Barosu Dergisi*, C. 74, S. 7-8-9, s. 797-804.
- Algantürk – Light, Didem. (2009). Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği Hakkında Değerlendirmeler. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Y. 8, S. 16, s. 49-64.
- Altop, Atilla. (2005). Bağlama Kütüğü ile İlgili Yasal Düzenlemenin Getirdiği Bazı Sorunlar. *Deniz Hukuku Dergisi*, Y. 10, S. 1 – 4, s. 1-13 (Bağlama Kütüğü).
- Altop, Atilla. (1998). Gemilere İlişkin Finansal Kiralama Sözleşmelerinin Ülkemizdeki Gelişimi ve Ortaya Çıkan Özellikli Durumlar. *Deniz Hukuku Dergisi*, C. III, S. 3-4, s. 17-45.
- Arkan, Sabih. (2013). *Ticari İşletme Hukuku*. (18.bs.). Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü.
- Arkan, Sabih. (1990). Gemilerle İlgili Finansal Kiralamadan Doğan Bazı Sorunlar. *Haluk Tandoğan'ın Hatırasına Armağan*, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları. s. 435-443.
- Ataergin, Selim. (2003). Türk Uluslararası Gemi Sicili. *Prof. Dr. Fahiman Tekil'in Anısına Armağan*. İstanbul: Marmara Üniversitesi Yayınları. s. 63-70.
- Atamer, Kerim. (2009). Alman Türk Hukukunda Gemilerin Bayrak Çekme Zorunluluğu, Gemi Siciline Kayıt ve Hükümlerin Uygulama Alanı. *BATİDER*, C. XXV, S. 1, s. 99-201 (Gemi Sicili).

- Atamer, Kerim. (2009). Yargıtay Kararları Işığında, Deniz Ticareti ve Deniz Sigortası Hukukunda Güncel Sorunlar ve Gelişmeler. *XXIII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu (12.06.2009)*, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü Yayınları, s. 159-275 (Güncel Sorunlar).
- Atamer, Kerim. (2009). Bağlama Kütüğü: Yasama Amacı, Uygulama Alanı ve Özel Hukuk Kurallarına Etkisi. *BATIDER*, C. XXV, S. 4, s. 297-366 (Bağlama Kütüğü).
- Atamer, Kerim. (2006). *Deniz Hukukunda Cebri İcra*. İstanbul: Arıkan Basım Yayım Dağıtım (Cebri İcra).
- Aybay, Gündüz. (1999). Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ve Yönetmeliği Hakkında. *Deniz Hukuku Dergisi*, Y. 4, S. 3-4, s. 61-76.
- Barlas, Nuray. (2000). *Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar ve Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Niteliği*. İstanbul: Beta Basım Yayım A.Ş.
- Cansel, Erol. (1967). *Türk Menkul Rehni Hukuku*. Ankara: Sevinç Matbaası.
- Çağa, Tahir / Kender, Rayegan. (2002). *Deniz Ticareti Hukuku*. C. I, (12.bs.). İstanbul: Beta Basım A.Ş.
- Çetingil, Ergon / Kender, Rayegân / Ünan, Samim / Yazıcıoğlu, Emine. (2006). TTK Tasarısı'nın "Deniz Ticareti" Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında. *Deniz Hukuku Dergisi*, Özel Sayı, s. 116-117.
- Demirkıran, Murat. (2000). Avrupa Topluluğu Gemi Sicili Çalışmaları ve Türk Uluslararası Gemi Sicili ile Karşılaştırılması. *Deniz Hukuku Dergisi*, Y. 5, S. 1 -4, s. 129-174.
- Eksi, Nuray. (2000). Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanununun Hazırlanmasına Etki Eden Faktörler ve Kanunun Genel Esaslarının Değerlendirilmesi. *Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan*. İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş. s. 201-210.
- Güçlü, Yaşar. (2010). *İdari Para Cezaları ve Diğer İdari Yaptırımlar*. (2.bs.). Ankara: Seçkin Yayınları.

- Günay, Barış. (2009). *Türk ve Anglo – Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı*. Ankara: Yetkin Yayınları.
- Gürsoy, Kemal / Eren, Fikret / Cansel, Erol. (1984). *Türk Eşya Hukuku*. Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi.
- Hatemi, Hüseyin / Serozan, Rona / Arpacı, Abdülkadir. (1991). *Eşya Hukuku*. İstanbul: Filiz Kitabevi.
- Hızır, Serdar. (2006). Gemi Alacaklısı Hakkının Bahsettiği Bir İmkân Olarak Rehnin Paraya Çevrilmesi Suretiyle Takip Usulü. *BATİDER*, C. XXIII, S. 4, s. 357-403.
- Kalpsüz, Turgut. (1971). *Deniz Ticareti Hukuku, Giriş – Gemi*. C. I. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları (*Deniz Ticareti*).
- Kalpsüz, Turgut. (2004). *Gemi Rehni*. (5.bs.). Ankara: Turhan Kitabevi (*Gemi Rehni*).
- Kalpsüz, Turgut. (2006). Milletlerarası Sözleşmelerde Kullanıldıkları Manada Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı Kavramları. *Prof. Dr. Tuğrul Ansay'a Armağan*. Ankara: Turhan Kitabevi. s. 59-104.
- Kender, Rayegan / Çetingil, Ergon / Yazıcıoğlu, Emine. (2014). *Deniz Ticareti Hukuku*. C. I. (14.bs.). İstanbul: On İki Levha Yayıncılık A.Ş.
- Kılıçoğlu, Ahmet. (2012). *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*. (Genişletilmiş 16.bs.). Ankara: Turhan Kitabevi.
- Kurt, Hayrettin. (2014). Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanununun Değerlendirilmesi. *Ankara Barosu Dergisi*, Y. 72, S. 2014/2, s. 270-290.
- Oğuzman, Kemal / Seliçi, Özel. (2002). *Eşya Hukuku*. (9.bs.). İstanbul: Filiz Kitabevi.
- Okay, Sami. (1970). *Deniz Ticareti Hukuku*. C. I. (3.bs.). İstanbul: Kutulmuş Matbaası.
- Parlar, Ali. (2012). *Açıklamalı – İçtihatlı Kabahatler Kanunu*. Ankara: Bilge Yayınevi.
- Reisoğlu, Seza. (1965). *Menkul İpoteği, Teslimsiz Menkul Rehni*. Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi.

- Sirmen, Lale. (1995), *Eşya Hukuku Dersleri*. Ankara: Savaş Yayınları.
- Sözer, Bülent. (2012). *Deniz Ticareti Hukuku, Gemi – Donatan – Taşıyan ve Deniz Ticareti Hukukunda Sorumluluk Rejimi*. (2.bs.). İstanbul: Vedat Kitapçılık.
- Süzel, Cüneyt. (2012). *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteki Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu*. İstanbul: On İki Levha Yayınları.
- Şeker Öğüz, Zehra. (1999). Üzerinde İpotek Tesis Edilmiş Gemilerin Türk Gemi Sicilinden Terkin Edilerek Türk Uluslararası Gemi Siciline Kaydedilmesi Sorunu. *Deniz Hukuku Dergisi*, Y. 4, S. 3 -4, s. 83-92.
- Tekil, Fahiman. (2001). *Deniz Hukuku*. (6.bs.). İstanbul: Alkım Kitabevi.
- Topuz, Murat. (2013). *6361 sayılı Finansal Kiralama, Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanunu Çerçevesinde Finansal Kiralama Sözleşmesi*. Ankara: Adalet Yayınevi.
- Türkel, Doğuş Taylan. (2008). *Gemi Alacaklısı Hakkının Paraya Çevrilmesi*. İzmir: Güncel Hukuk Yayınları.
- Ülgener, Fehmi. (1999). Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ve Yönetmelik Tasarısı ile İlgili Bir Değerlendirme. *Deniz Hukuku Dergisi*, Y. 4, S. 3 -4, s. 15-38.
- Ünan, Samim. (2005). Bağlama Kütüğü ile İlgili Bazı Sorunlar. *Deniz Hukuku Dergisi*, Y. 10, S. 1 – 4, s. 15-26.

II – İNTERNET KAYNAKLARI

- <<http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss257.pdf>> (erişim tarihi: 31 Aralık 2014) .
- <http://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/Tutanak_B_SD.birlesim_baslangic?PAGE1=1&PAGE2=1&p4=20401&p5=B> (erişim tarihi: 31 Aralık 2014).
- <<http://pbk.tbmm.gov.tr/HavaleEdilenIsler>> (erişim: 31 Aralık 2014).
- <http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Kitaplar/20140613_16212_2_64032_1_64480.pdf> (erişim tarihi: 19 Ocak 2015).

