

Doç. Dr. İsmail DEMİR\*

ÖZET

*Bu makalenin gayesi, Kabotaj Kanunu hükümlerinin eksik yönlerinin tespiti ile yapılacak kanuni düzenlemelere ilişkin önerilerin ortaya konulmasıdır. Çalışmamızda öncelikle kabotaj tekeli kavramı açıklanmıştır. Müteakiben tabiiyet kavramı, TTK ve önceki ticaret kanunları çerçevesinde değerlendirilmiştir. Kabotaj Kanunu, tabiiyet kavramını tanımlamadığından bu hususta bir hukuk boşluğu mevcuttur. Bu boşluk, TTK m. 940 (ETTK m. 823) hükümlerine müracaat etmek suretiyle doldurulmuştur. Ne var ki, sorunun kesin olarak çözümü için Kabotaj Kanunu'na TTK'nun 940. maddesine referans yapan bir hükmün ilave edilmesinin şart olduğu tespit edilmiştir.*

*Çalışmamızda değişen koşullar gereğince kabotaj istisnalarının genişletilmesinin uygun olacağı kanaatine varılmıştır. Aday ülke olarak Türkiye'nin bu safhada Kabotaj Kanunu'nu Avrupa Birliği Kabotaj Tüzüğü'ne uyumlu hâle getirmesinin sakıncalı olacağı değerlendirilmiştir. Ancak tam üyelik gerçekleştiğinde bir geçiş dönemiyle birlikte bu değişikliklerin yapılması gerekli görülmektedir. Kabotaj tekeli ihlal eden gemilerle ilgili olarak idari para cezalarının geminin tonajına göre hesaplanmasının uygun olacağı sonucuna varılmıştır. Ayrıca resmî bir kabotaj bayramı ihdasına yönelik hükümlerin sevk edilmesi önerilmektedir.*

**Anahtar Kelimeler:** Kabotaj Kanunu, Kabotaj tekeli, Tabiiyet, Bayrak Çekme, TTK m. 940.

ABSTRACT

*This article's purpose is to present the proposals regarding possible legal regulations by determining the deficiencies of Cabotage Law. In my study, at first it is explained the cabotage concept. Afterwards, the nationality concept is examined within the context of Turkish Commercial Code and previous commercial codes. Due to the fact that Cabotage Law don't define the nationality concept there is a legal gap in this matter. This gap has been completed by applying the provisions of article 940 of Turkish Commercial Code (article 823 of previous Turkish Commercial Code). However, in order to solve exactly this problem, it is established that any provision referring to article 940 of Turkish Commercial Code must be incorporated into Cabotage Code.*

*In this study, it is concluded that extention of the cabotage exemptions would be appropriate in accordance with changing conditions. It is assessed that Turkey, as a candidate country, aligns with European Union Cabotage Regulation at this stage would be undesirable at this stage. But, in case of full membership, the relevant amendments must be realised with a transitional period. It is reached a conclusion that administrative fine to vessels violating cabotage monopoly should be calculated according to their tonnages. Furthermore, it is suggested that the provisions considering formation of an official cabotage festival is accepted.*

**Keywords:** Cabotage Law, Cabotage Monopoly, Nationality, Flying a Flag, TCC art. 940.

\* Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, (e-mail: isocukdemir@hotmail.com, ORCID: 0000-0002-5065-8850)  
(Araştırma Makalesi, Geliş Tarihi: 08.06.2020/ Kabul Tarihi: 09.07.2020).

## I. GİRİŞ

Türk Dil Kurumu (TDK) Sözlüğü'nde "kabotaj", *bir ülkenin iskele veya limanları arasında gemi işletme işi* olarak tanımlanmaktadır. Aynı Sözlük'te "kabotaj hakkı" ve "kabotaj gemisi" tanımlarına da yer verilmiştir. "Kabotaj hakkı", *Türk kara sularında, Türkiye'deki akarsu ve göllerde gemi bulundurma, bunlarla gidiş geliş ve taşıma yapma hakkı* olarak; "kabotaj gemisi" ise *kabotaj hattında çalışan gemi* olarak tanımlanmıştır<sup>1</sup>. Birçok farklı tanım yapmak mümkün olmakla birlikte denizde kabotaj deyimi, genel olarak *ücret karşılığında bir ülkenin limanları arasında deniz yolu ile yolcu ve yük taşınması; kara sularında römorkaj ve kurtarma gibi denizcilik hizmetlerinin yürütülmesi* olarak tanımlanabilir<sup>2</sup>.

Devletler, egemenlik haklarının bir yansıması olarak kabotaj hakkını kural olarak sadece kendi tabiiyetindeki kişilere kullandırır; yabancı bir devletin tabiiyetinde bulunan kişilerin bu haktan yararlanmasını yasaklarlar. Dolayısıyla ne yabancı bir devletin tabiiyetinde bulunan kişilerin kabotaj hakkından yararlanmaları mümkündür, ne de yabancı bayrak çeken bir gemiyle bu haktan yararlanılabilir.

Kabotaj hakkı, denize kıyısı olan devletlerin kendi denizcilik sektörünü korumaları amacıyla geliştirdikleri sistemin genel bir adıdır. Çoğu devletlerin kabotaja dair hukuki düzenlemeleri mevcuttur. Bu düzenlemeler, ülkesel denizcilik sektörünü dış rekabete karşı korumayı, fakat aynı zamanda ülke içinde deniz taşımacılığı altyapısını millî güvenlik bakımından gözetmeyi ve yoğun trafiğe sahip sularda deniz emniyetini de sağlamayı amaçlamaktadır<sup>3</sup>.

Türkiye'de kabotaj hakkının düzenlenmesi, kapitülasyonların kaldırılması ve cumhuriyetin ilanından sonra mümkün olmuştur. Lozan Anlaşması sonrası elde edilen kabotaj hakkı, Türk milletinin olağanüstü çabalarının sonucudur. Kabotaj hakkının elde edilmesi aynı zamanda bir bağımsızlık hareketi olarak yüz elli yıllık bir mücadelenin sonucudur<sup>4</sup>. 16 Nisan 1926 tarihli ve 815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun'un<sup>5</sup> ("Kabotaj Kanunu") kabulü ile kabotaj tekel, Türk tabiiyetindeki kişilere tanınmıştır. Kabotaj Kanunu dışında kabotaj hakkına dair hükümler ihtiva eden çok sayıda kanun ve alt seviyede düzenleyici işlem bulunmaktadır<sup>6</sup>. Bu mevzuat hükümleriyle ya Kanun'un uygulanmasına açıklık getirilmekte ya da kabotaj hakkına istisnalar tanınmaktadır.

Cumhuriyetin ilan edildiği dönemin koşulları altında oldukça sıkı ve korumacı bir anlayışla kaleme alınan Kabotaj Kanunu<sup>7</sup>, Türk denizciliğinin gelişimine büyük katkılar sağlamıştır<sup>8</sup>. Ne var

<sup>4</sup> **Nemlioğlu Koca, Yasemin** "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Denizcilik Politikaları ve Kabotaj Uygulamaları", s. 17, <<https://www.academia.edu>>, s.e.t. 10.10.2016.

<sup>5</sup> 29.04.1926 tarihli ve 359 sayılı Resmî Gazete.

<sup>6</sup> 22.03.1971 tarihli ve 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu, 27.10.1999 tarihli ve 4458 sayılı Gümrük Kanunu, 06.11.1981 tarihli ve 2548 sayılı Gemi Sağlık Resmî Kanunu, 12.03.1982 tarihli 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu, 09.07.1982 tarihli ve 2692 sayılı Sahil Güvenlik Kanunu, 30.05.2013 tarihli ve 6491 sayılı Türk Petrol Kanunu, 24.11.1994 tarihli ve 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun, 16.12.1999 tarihli ve 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu İle 491 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, 05.06.2003 tarihli ve 4875 sayılı Doğrudan Yabancı Yatırımlar Kanunu, 13.01.2011 tarihli ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu, Gümrük Yönetmeliği, Gemi Sağlık Resmî Kanunu Uygulama Yönetmeliği, Sahil Sağlık Denetleme Merkezleri Yönetmeliği, Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği ve Deniz Yolu İle Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik, bunların arasında öne çıkanlardır.

<sup>7</sup> Cumhuriyetin ilan edildiği dönemde Türk denizciliğinin genel durumu ve izlenen politikalar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Nemlioğlu**, s. 1 – 18.

<sup>8</sup> Kabotaj Kanunu'na rağmen Türk denizciliğinin yeterince gelişmemesinin bir eleştirisi hakkında bkz. **Fidan, Ahmet (2014)** "Dünden Bu Güne Kabotaj ve Türk De-

<sup>1</sup> <<https://sozluk.gov.tr/>> s.e.t. 20.06.2020.

<sup>2</sup> **Yazıcıoğlu, Emine** (2002), "Avrupa Birliği'ne Uyum Sürecinde Türk Hukukunun Deniz Kabotajı Tekeline İlişkin Sorunları", *Deniz Hukuku Dergisi*, S: 1 – 4, s. 61.

<sup>3</sup> **İstikbal, Cahit** (2016) "Kabotaj Hakkı: Türkiye'de ve Dünyada Durum", <<http://www.denizhaber.com>> s.e.t. 26.09.2018.

ki, geçen zaman içinde Kabotaj Kanunu eskimiş, günün şartlarına karşılık veremez hâle gelmiştir. Kanun, özellikle dünya ticaret hacminin aşırı büyümesi, devletler arasındaki ticari rekabetin sertleşmesi, sermayenin küreselleşmesi ve serbest dolaşımı, yabancı sermayenin ülkeye girişinin teşvik edilmesi, denizde bilimsel araştırmalara duyulan ihtiyacın artması, çevre kirliliğinin önlenmesi ve Avrupa Birliği'ne tam üye olma isteği gibi birçok konuda yetersiz kalmıştır.

1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu, günümüze kadar üç defa değişikliğe uğramıştır<sup>9</sup>. Ancak, mevcut ihtiyaçlar paralelinde Kanun'un bütünü ve sistematığı üzerinde esaslı değişiklikler yapılmamıştır. Değişiklikler, Kanun'un belirli maddeleri üzerinde sınırlı ölçüde gerçekleştirilmiştir. Oysa, birçok yönden Kanun hükümleri yetersizdir ve yenilenmeye muhtaçtır. Bu sebeple, çalışmamızda Kabotaj Kanunu'nun genel olarak eksiklikleri tespit edilerek günün ihtiyaçlarına uygun şekilde yapılacak kanuni düzenlemelere dair önerilerimizin sunulması amaçlanmıştır. Her bir başlık altında temel sorunlar ele alınmış, sonuç kısmında somut önerilerimiz ortaya konulmuştur.

## II. KABOTAJ TEKELİ

Kabotaj Kanunu'nda kabotaj tekeli, hem Türk Bayrağı çekme hakkına sahip gemiler bakımından, hem de Türkiye'nin tabiiyetinde bulunan kişiler bakımından bir sınırlamaya tabi olarak düzenlenmiştir. Kanun'un 1. maddesinde, kabotaj hakkı kapsamındaki hizmetlerin sadece Türk bayrağı çeken gemilerle yürütülebileceği belirtilmişken, m. 2 ve 3'de Türkiye tebaasından olan kişilerin bu haktan yararlanabileceği belirtilmiştir. Kabotaj tekeli bakımından geminin bayrağı ve maliki ile

faaliyette bulunan kişi bakımından sınırlamalar getirilmiştir<sup>10</sup>. Belirtilen maddeler, oldukça ayrıntılı ve korumacı bir anlayışla ve kazuistik bir yöntemle kaleme alınmıştır. Metnin dili oldukça eskimiştir.

### A. DÜZENLEME BİÇİMİ

#### 1. Türk Bayraklı Gemiler

Kabotaj Kanunu m. 1(1)'e göre Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine emtia ve yolcu alıp nakletmek ve sahillerde limanlar dâhilinde veya arasında römorkaj ve kılavuzluk ve hangi mahiyette olursa olsun bütün liman hizmetlerini yürütmek, sadece Türk bayrağını çeken gemiler ve araçlara münhasırdır. Bu maddede başta yük ve yolcu taşımacılığı olmak üzere kılavuzluk ve römorkaj ile her türlü liman hizmetlerinin sadece Türk bayrağı çekmekte olan gemiler ve araçlar tarafından yerine getirilebileceği kesin ifadelerle vurgulanmaktadır.

Her ne kadar Türkiye sahillerinden bahsedilmekte ise de seyrüsefere elverişli olan sularda yürütülen aynı veya benzeri nitelikteki hizmetlerin de sadece Türk bayrağı çekmekte olan gemiler veya araçlar tarafından yerine getirilmesi gerektiği kabul olunmalıdır. Seyrüsefere elverişli göller ve nehirlerde de yük ve yolcu taşımacılığı yapılabilir, kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri yürütülebilir; yüklerin elleçlenmesi gibi liman hizmetlerine benzer sair hizmetler gerçekleştirilebilir. Ayrıca m. 2'de açıkça nehirler, göller ve marmara havzasındaki faaliyetlerden bahsedilmektedir. Keza, kara ülkesinde bulunan iç sularda da limanlar ve kıyı tesisleri mevcut olabilir. Örneğin; Van Gölü için Tatvan Liman Başkanlığı ve Keban Baraj Gölü için Fırat Liman Başkanlığı kurulmuştur. Adı geçen liman başkanlıkları, hâlen Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne bağlı taşra teşkilatı olarak faaliyetlerini yürütmektedir.

nizciliğindeki Yeni İvmeler", Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi, C: 7, S: 2, s. 61 – 69.

<sup>9</sup> 24.04.2003 tarihli ve 4854 sayılı Kanun m. 1, 06.05.2003 tarihli ve 25100 sayılı Resmî Gazete; 23.01.2008 tarihli ve 5728 sayılı Kanun m. 6, 08.02.2008 tarihli ve 26781 sayılı Resmî Gazete; 30.05.2013 tarihli ve 6491 sayılı Kanun m. 27, 11.06.2013 tarihli ve 28674 sayılı Resmî Gazete.

<sup>10</sup> **Çağa, Tahir** (1975) "Türkiye'de Deniz Kabotajı Tekeli", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C: XLI, S: 3 – 4, s. 209.

Kabotaj Kanunu'nun 1(2) maddesine göre yabancı bayraklı gemilerin yabancı ülkelerden almış oldukları yolcu ve yükü Türk limanlarına getirmeleri veya Türk limanlarından yabancı limanlara gidecek yolcu ve yükü almaları kabotaj tekeli kapsamında değildir. Esasen m. 1(1)'in lafzından hareketle de aynı sonuca varılması mümkün olmakla birlikte olası tereddütlerin doğmasını engellemek amacıyla böyle bir hükme yer verilmesi uygun görülmüştür. Diğer yandan, kabotaj kavramının mahiyeti gereği de farklı devletlerin limanları arasındaki taşımaların kabotaj tekeli dışında kalması doğaldır. Aksine bir yorum ve uygulama, deniz ticaretinin kilitlenmesine yol açar.

## 2. Türkiye Tabiiyetindeki Kişiler

### a. Gemi ve Su Araçlarıyla Yürütülen Faaliyetler

Kabotaj tekelinden yararlanabilmek için kullanılan gemi veya su aracının Türk bayrağını çekme hakkına sahip olması yeterli değildir. Bu gemi ve araçlarla gerçekleştirilen ve Kabotaj Kanunu'nda sayılan bütün faaliyetlerin Türk tabiiyetinde bulunan kişiler tarafından yerine getirilmesi gerekir. Türk tabiiyetindeki gerçek veya tüzel kişiler, Kabotaj Kanunu m. 2'de belirtilen faaliyetleri icra etmek suretiyle ticaret hakkını kullanabilirler.

Kabotaj Kanunu m. 2'ye göre nehirler ve göller ve marmara havzasıyla boğazlarda bütün kara sularıyla kara sularına dâhil bulunan körfez, liman, koy ve sairede vapur, römorkör, istimbot (buharlı deniz taşıtı), motorbot, mavna<sup>11</sup>, salapurya<sup>12</sup>, sandal, kayıt velhasıl makine, yelken, kürek ile hareketli küçük ve büyük araçlar ile tarak ...şat<sup>13</sup>

ve her türlü taşıma ve su dubaları, limyo<sup>14</sup>, kurtarma gemileri ve bunların benzerleri ile şamandıra<sup>15</sup>, sal gibi sabit ve yüzen araçları bulundurmamak ve bunlarla seyrüsefer ve taşıma yapmak suretiyle ticaret hakkı Türkiye tabiiyetindeki kişilere münhasırdır.

### b. Denizcilik Mesleklerine İlişkin Faaliyetler

Kabotaj Kanunu m. 3, sadece Türk tabiiyetinde bulunan kişilerin yerine getirebilecekleri mesleki faaliyetleri de oldukça ayrıntılı ve herhangi bir boşluk bırakmayacak tarzda saymaktadır. Bu maddeye göre kara suları dâhilinde balık, istridye, midye, sünger, inci, mercan, sedef ve saire kaydı, kum ve çakıl ve saire çıkartılması ve gerek deniz yüzeyinde, gerekse deniz altında mevcut kazaya karışmış gemiler ve araçlar ile terk edilmiş enkazın çıkartılması ve kurtarılması, dalgıçlık, arayıcılık, kılavuzluk, deniz bakkallığı, bütün Türk araçları ve deniz taşıtları bağlamında kaptanlık, çarkçılık, kâtiplik, tayfalık, işçilik ve sairenin yerine getirilmesi, iskele, rıhtım hammallığı ve bütün deniz esnafının yerine getirilmesi Türk tabiiyetindeki kişilere hasredilmiştir.

Bu maddede sayılanlar, tamamıyla denizcilik mesleğine ilişkin faaliyetleri göstermektedir. Kısaca kara suları içinde balıkçılık faaliyetinin yürütülmesi, canlı veya cansız deniz kaynaklarının çıkartılması, gemilere kurtarma ve kılavuzluk hizmetlerinin verilmesi, enkazın kaldırılması, gemilerde gemi adamı olarak çalışma, acentelik, liman ve iskelelerdeki elleçleme faaliyetleri ile benzeri bütün denizcilik hizmetleri, sadece Türk

<sup>11</sup> Mavna, gemilere ve yakın kıyılara yük taşıyan, güverte-siz büyük teknedir. Bkz. <<https://sozluk.tdk.gov.tr/>> s.e.t. 20.06.2020.

<sup>12</sup> Salapurya, ticaret eşyası taşımakta kullanılan, 10 – 15 tonluk, üçgen biçiminde yelkeni olan ticaret gemisidir. Bkz. <<https://sozluk.tdk.gov.tr/>> s.e.t. 20.06.2020.

<sup>13</sup> Şat, mavna ile salapurya arası boydaki bir teknedir. Sığ sularda ağır yükleri taşımak için kullanılan, altı düz bir çeşit teknedir. Bkz. <<https://sozluk.tdk.gov.tr/>> s.e.t. 20.06.2020.

<sup>14</sup> Limbo, ırmaklarda, sığ sularda yük taşıyan bir tekne türü veya gemi yükünün gemiden sahile, bir gemiden diğer bir gemiye veya bordasında bulunan bir deniz aracına kendi imkânları ile aktarılması demektir. Bkz. <<https://sozluk.tdk.gov.tr/>> s.e.t. 20.06.2020; <<http://www.taussmarine.com/index.php/denizcilik-terimleri-sozlugu/>>, s.e.t. 20.06.2020.

<sup>15</sup> Şamandıra, denizde yol göstermeye, bir tehlikeyi veya geçiş yolunu haber vermeye yarayan yüzer cisim demektir. Bkz. <<https://sozluk.tdk.gov.tr/>> s.e.t. 20.06.2020.

tabiiyetindeki kişiler tarafından yerine getirilebilir; yabancı bir devletin tabiiyetinde bulunan kişilerin bu meslekleri yerine getirmeleri mümkün değildir.

### 3. Ticari veya Mesleki Amaç

Kabotaj Kanunu m. 1(1)'de sayılan faaliyetlerin ücret karşılığı yapıp yapılmayacağına dair herhangi bir açıklık bulunmamaktadır. Bununla birlikte genel olarak bu faaliyetlerin ücret karşılığı yapılması durumunda kabotaj yasağı kapsamında olduğu, ücretsiz yük ve yolcu taşımacılığı gibi liman hizmetlerinin yasak kapsamı dışında kaldığı değerlendirilmektedir. Bu görüşe dayanak olarak m. 1'de "emtia", m. 2'de "ticaret hakkı" kelimesinin kullanılması ile m. 3'de mesleki faaliyetlerin sayılması gösterilmektedir<sup>16</sup>.

Kanun'un isminde geçen "ıcrayı sanat" ve "ticaret" kelimelerinin yanı sıra sayılan faaliyet ve mesleklerin çoğunun denizde kazanç sağlamaya yönelik klasik denizcilik faaliyetleri olduğu anlaşılınca Kabotaj Kanunu'nun yalnızca ticari ve mesleki faaliyetleri kapsamına aldığı açıktır. Ne var ki, bu tür faaliyetlerin ücret karşılığı yürütülmesi hâlinde kabotaj tekeline dâhil olacağı, ücretsiz faaliyetlerin Kanun'un kapsamı dışında kalacağı görüşü uygun değildir. Zira, ücret kelimesinin anlamı dardır. Ücret, genel olarak verilen bir hizmetin karşılığı para veya mal anlamına gelmektedir. Oysa, Kanun'da kastedilen sadece ücret değil, fakat daha geniş manada herhangi bir ekonomik menfaatin sağlanmasıdır. Ekonomik menfaat, sayılan mesleki faaliyetlerin yürütülmesiyle gerçekleştirilebileceği gibi, m. 1(1) ve 2(1)'de gösterilen yük ve yolcu taşıma, kılavuzluk, römorkaj ve kurtarma gibi faaliyetler yoluyla da gerçekleştirilebilir.

Kabotaj Kanunu hükümlerinin dar yorumlanması gerekir. Alışıldığı şekilde belirtilen ticari ve mesleki faaliyetler, bir ekonomik menfaat karşılığında yerine getirilir. Bir yük veya yolcu taşıma faaliyetinin bedel alınmaksızın yerine geti-

rilmesi sadece çok istisnai hâllerde ve haklı sebeplerin varlığı hâlinde söz konusu olabilir. Bu sebeple, somut olayın koşullarına bağlı olmakla birlikte örneğin; Mersin Limanı'ndan İstanbul Limanı'na petrol yükü taşıyan yabancı bayraklı bir geminin donatanının bu taşımanın ücretsiz olduğuna yönelik beyanları ve buna dair sunmuş olduğu belgelere itibar edilmemelidir. Aksi takdirde Kanun hükümlerinin dolanılmasına fırsat verilmiş olur.

## B. İSTİSNALAR

### 1. Kurtarma Hizmetleri

Kabotaj Kanunu m. 4, kurtarma hizmetlerinin yürütülmesi bakımından kabotaj tekeline bir istisna getirmektedir. Bu maddeye göre hükümet, geçici olmak ve herhangi bir hak vermemek şartıyla yabancı kurtarma gemilerinin çalıştırılmalarına ve Türk kurtarma gemilerinde yabancı uzman ve gemi adamı çalıştırılmasına izin verebilir.

Kanun'un kabul edildiği dönemin şartları itibarıyla kurtarma gemilerinin faaliyetleri açısından belirtilen istisnaya yer verilmesi önemli bir ihtiyacı karşılamaktadır<sup>17</sup>. Günümüzde Türkiye'nin yeterli sayı ve nitelikte kurtarma gemilerinin olduğu varsayımı altında böyle bir istisnaya gerek kalmadığı ve bu hükmün fiilen uygulama alanı bulmadığı ileri sürülebilir<sup>18</sup>. Ancak, meydana

<sup>17</sup> Kabotaj Kanunu'nun gerekçesinde, hâlihazırda kurtarma araçlarının bulunmadığı, kısa zamanda milli sermaye ve kendi adamlarımızla kurtarma araçlarının temin edilmesinin mümkün bulunmadığı, bu ihtiyacın giderilmesi amacıyla yabancı kurtarma araçlarının hükümet tarafından gerek görüldükçe çalıştırılmasının zorunluluk arz ettiği belirtilmektedir. Bkz. **TBMM** (1926) "Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkında Başvekâletten Gelen (1/875) Numaralı Kanun Lâyihası ve Ticaret ve Muvazenei Maliye Encümenleri Mazbataları", **TBMM Zabıt Ceridesi**, Devre: 2, C: 24, Birleşim 87, s. 12, <www.tbmm.gov.tr> s.e.t. 27.06.2020; **Bikriç, Melih** (2003) "Türkiye'de Kabotaj Tekeli Hakkının Tesisi ve Geleceği", (Yüksek Lisans), İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, s. 29 – 36.

<sup>18</sup> **Süzel, Cüneyt** (2015) "815 Sayılı Kabotaj Kanunu'nun Türk Ticaret Kanunu ve Avrupa Birliği Uyarınca Değerlendirilmesi", Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C: 10, S: 135 – 136, s. 42.

<sup>16</sup> **Yazıcıoğlu**, Kabotaj, s. 64; **Çağa**, s. 209, dp. 32.

gelen bir deniz kazası veya olayın ciddiyeti ve doğurabileceği olumsuz sonuçların boyutlarına bağlı olarak ülkenin mevcut teknik imkân ve kapasitesinin yeterli olmayacağı hâllerin doğması ihtimali sebebiyle bu istisnanın korunmasında fayda olduğu değerlendirilmektedir.

Diğer yandan, kurtarma faaliyetlerinin dışında deniz dibine boru hattı çekilmesi veya herhangi bir deniz tesisi kurulması gibi Türkiye'nin teknik imkân ve kapasitesiyle gerçekleştirilemeyecek faaliyetler mevcut olabilir. Bu gibi hâllerde de yabancı bayraklı gemilerle birlikte yabancı gemi adamları veya diğer teknik personelin çalıştırılmasına yönelik istisna hükümlerine yer verilmelidir.

## 2. Petrol Arama ve Üretim Faaliyetleri

11 Haziran 2013 tarihli ve 6491 sayılı Türk Petrol Kanunu'nun<sup>19</sup> 27(1) maddesiyle Kabotaj Kanunu'nun 3. maddesine yeni bir cümle, 4. maddesine ise yeni bir ifade eklenmiştir. Kabotaj Kanunu m. 3'e eklenen yeni cümle şu şekildedir: "Ancak petrol hakkı sahibi yabancılar da Türk kara suları dâhilinde petrol arama ve üretim faaliyetlerini icra edebilirler". Kanun m. 4'deki ilave ise şu şekildedir: "petrol arama ve üretim faaliyetlerinde kullanılan deniz vasıtalarının".

Bu değişikliklerin sonucu, yabancı bir devletin tabiiyetinde bulunan kişilerce Türk kara sularında ve yabancı bayraklı bir gemiyle petrol arama, çıkartma ve üretme faaliyetlerinin gerçekleştirilmesinin mümkün olmasıdır. Ancak, bunun için hükümetin izni gereklidir. Türkiye, 24 Haziran 2018 tarihinde Cumhurbaşkanlığı Hükümet sistemine geçtiği için bu yetki, Cumhurbaşkanı tarafından kullanılır.

Kabotaj Kanunu m. 4'de kurtarma gemileri ve petrol arama faaliyetleri istisnası bir arada düzenlenmiştir. Bu sebeple, şüphesiz yabancı kişilerce yürütülen petrol arama ve üretim faaliyetleri, geçici bir süreyle bağlıdır ve onlara kara sularında daimi

bir kabotaj tekeli sağlamamaktadır. Türk Petrol Kanunu, petrol arama ve üretme faaliyetlerinin çerçevesini çizmektedir. Türk denizlerindeki petrolün tespiti ve üretimi yoluyla ekonominin güçlendirilmesini amaçlayan bu değişiklik isabetlidir. Hem yabancı sermayenin teşviki, hem de yerli personel ve donanım ile petrol arama ve üretme faaliyetlerinin gerçekleştirilemeyeceği hâllerde yabancı kişiler tarafından ve yabancı bayrak altında bu faaliyetlere izin verilmesi ülke menfaatlerine uygundur<sup>20</sup>.

Petrol arama ve üretme istisnasının genişletilmesi gerekebilir. Zira, Türk denizlerinde sadece petrol değil, fakat, doğal gaz veya başka mineral kaynaklarının araştırılması ve çıkartılmasına da her zaman ihtiyaç duyulabilir. Kabotaj Kanunu m. 3'deki istisnanın petrol haricinde doğal gaz veya diğer mineral kaynaklarının araştırılması ve çıkartılmasını da kapsayacak şekilde genişletilmesi amacıyla kanun değişikliğine gidilmesinde fayda vardır.

## 3. Ticari Olmayan veya Spor Amaçlı Su Ürünlerinin Çıkartılması

22 Mart 971 tarihli ve 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu'nun 39(2) maddesi, Kabotaj Kanunu m. 3'deki yasakların bu Kanun'un 3(1) maddesinin 7. bendine uygun hareket eden turistler ile 14. maddeye göre etüt ve araştırma işlerinde çalıştırılacak yabancılara uygulanmayacağını belirtmektedir. Ancak Su Ürünleri Kanunu'nun 3.

<sup>20</sup> Nitekim, Türk Petrol Kanunu'nun Genel Gereğesi'nde aynen şu hükümlere yer verilmiştir: "Kanun'un düzenleme gerekçeleri arasında yerli ve yabancı sermayenin petrol arama ve üretim faaliyetlerine daha fazla katılımını sağlamak; yabancı yatırımcılar için sermaye ve kâr transferi kolaylıkları gibi teşvik unsurlarının öngörülmesi ... Petrol işlemi için gerekli personel, ekipman ve malzemelerin yurtiçi ve yurtdışından temini ile ilgili kolaylıklar getirilmesi ... Tasarı ile Denizlerimizdeki petrol potansiyelini araştırarak olan yabancı bayraklı sismik, sondaj ve araştırma gemilerinin ve özel ekipmanlarının denizlerimizde çalışmasını teşvik amacıyla, Kabotaj Kanunu'ndan muaf tutulmasının amaçlandığı ...", **TBMM** (2013) "Türk Petrol Kanunu Tasarısı ile Sanayi, Ticaret, Enerji, Tabii Kaynaklar, Bilgi ve Teknoloji Komisyonu Raporu (1/725)", TBMM Yasama Dönemi: 24, Yasama Yılı: 3, s. 5, 7, <www.tbmm.gov.tr>, s.e.t. 27.06.2020.

<sup>19</sup> 11.06.2013 tarihli ve 28674 sayılı Resmî Gazete.

maddesinde 7 numaralı bir bent bulunmamaktadır. Bu Kanun'un 3. maddesi, 06 Kasım 2019 tarihli ve 7191 sayılı kanunla değiştirildiğinden<sup>21</sup> söz konusu atıf, kuvvetle muhtemel m. 3'ün önceki hâline yöneliktir. Burada kastedilen, ticari niteliğe sahip olmayan veya spor amaçlı su ürünlerinin çıkartılmasının kabotaj tekeli kapsamında olmadığı hususuna açıklık getirilmesidir. Bu anlamda Kabotaj Kanunu hükümlerine gerçek bir istisnanın mevcut olmadığı söylenebilir<sup>22</sup>. Bununla birlikte m. 14 çerçevesinde etüt ve araştırma işlerinde çalıştırılacak yabancılara dair hüküm, Kabotaj Kanunu hükümlerine gerçek anlamda bir istisna oluşturmaktadır. Zira, etüd ve araştırma işleri, ticari amaçlarla yerine getirilebilir.

#### 4. Deniz Turizmi Araçlarının Faaliyetleri

12 Mart 1982 tarihli ve 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'nun "Deniz turizmi araçlarının Türkiye'de kalış süresi ve kabotaj hakları" başlıklı 29. maddesi, Kabotaj Kanunu hükümlerine önemli istisnalar getirmektedir. Bu maddenin 1. fıkrasına göre yabancı bayraklı deniz turizmi araçları<sup>23</sup>, gezi, bakım, onarım, kızaklama veya kışlamak amacıyla Türkiye'de beş yıla kadar kalabilirler. Bu süre Bakanlık tarafından beş yıl daha uzatılabilir. Deniz turizmi araçları, ticari yatları, kruvaziyer gemileri ve dalabilir deniz araçlarını kapsamına aldığından bu gemilerle çoğunlukla ticari faaliyette bulunmaktadır.

Kanun'un 29(2) fıkrasına göre Türk bayraklı yatlar, gezi, spor ve eğlence amacıyla kullanılmak üzere Türk ve yabancı uyruklu kişilere kiraya verilebilir, fakat bunların kiracıları tarafından ticari amaçla kullanımı yasaktır. Bu yasağa rağmen söz konusu yatların fiilen geçici veya

sürekli olarak ticari amaçlarla kullanılması mümkündür ve bunların denetlenmeleri çok zordur.

Kanun'un 29(3) maddesi, gerçek bir istisna getirmektedir. Bu maddeye göre Türk bayraklı deniz turizmi araçlarının gezi, spor ve eğlence amacıyla kullanılması yolcu taşımacılığı sayılmamaktadır. Bu hükümde ticari veya ticari olmayan amaçlardan bahsedilmemiştir. Ne var ki, bu gemiler, Türk bayrağı çekme hakkına sahip olsa da bunların malik veya işletenlerinin 13 Ocak 2011 tarihli ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ("TTK")<sup>24</sup> m. 940 ve 941(2)'deki şartları sağlamak zorunda olmaksızın Türk bayrağı çekmeleri mümkün olduğundan<sup>25</sup>, bu gemilerle yürütülen yolcu taşıma dâhil diğer faaliyetler, fiilen kabotaj tekeline önemli bir istisna teşkil etmektedir.

<sup>24</sup> 14.02.2011 tarihli ve 27846 sayılı Resmî Gazete. TTK, 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

<sup>25</sup> Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği m. 2 ve 9'a göre yabancı kişilerin ait gemi, deniz ve iç su araçlarının bağlama kütüklerine kaydı mümkündür. Bkz. 25.09.2014 tarihli ve 29130 sayılı Resmî Gazete. Yönetmeliğin 12(1) maddesine göre bağlama kütüğüne kayıtlı gemi, deniz ve iç su araçları Türk bayrağı çekmek zorundadır. Aynı maddenin 3. fıkrasına göre bu gemi ve araçlar, TTK'nun bayrak çekme hakkı ile ilgili hükümlerine bağlı olmaksızın Türk bayrağı çekerler. 4. fıkrada yabancı uyruklu kişilere ait gemi, deniz ve iç su araçları hakkında Kabotaj Kanunu hükümlerinin saklı olduğu belirtilmekte ise de yukarıda izah edildiği üzere Turizmi Teşvik Kanunu'nun söz konusu hükümleri karşısında bu gemi ve araçların çoğu deniz turizmi aracı sayılacağından bunların faaliyetleri kabotaj hakkına istisna oluşturabilir. Öyle olmasa dahi bu faaliyetlerin Kabotaj Kanunu'na aykırı olup olmadığının denetlenmesi pek mümkün gözükmemektedir. Bağlama Kütüğü hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Demir, İsmail** (2015) "Yeni Bağlama Kütüğü Rejimi Üzerine Değerlendirmeler", Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C: 64, : 1, s. 103vd; **Atamer, Kerim** (2009) "Bağlama Kütüğü: Yasama Amacı, Uygulama Alanı ve Özel Hukuk Kurallarına Etkisi", Banka ve Ticaret hukuku Dergisi, C: 25, S. 4, s. 297 vd; **Aksoy, Sami** (2010) "Türk Deniz Hukukunda Yeni Bir Düzenleme: Bağlama Kütüğü" Prof. Dr. Fırat Öztan'a Armağan, C. I, Ankara, Turhan Kitabevi, s. 65 vd; **Altıp, Atilla** (2005) "Bağlama Kütüğü İle İlgili Yasal Düzenlemelerin Getirdiği Bazı Sorunlar", Deniz Hukuku Dergisi, Y. 10, S. 1 – 4, s. 1 vd.

<sup>21</sup> 22.11.2019 tarihli ve 30956 sayılı Resmî Gazete.

<sup>22</sup> **Süzel**, s. 44.

<sup>23</sup> Turizmi Teşvik Kanunu'nun 3(i) maddesinde deniz turizmi araçları, *gezi, spor, eğlence ve turizm amaçlı olarak, denize elverişlilik belgesine sahip gerçek ve tüzel kişilere ait özel ve ticari yatlar, kruvaziyer gemiler ve dalabilir deniz araçları* olarak tanımlanmıştır.

### III. TABİİYET

#### A. GENEL OLARAK

Kabotaj Kanunu, kabotaj tekeline Türk tabiiyetinde bulunan kişilere vermiş olmakla birlikte Türk tabiiyetinden ne anlaşılması gerektiği hususunu açıklığa kavuşturmamıştır. Kanun'un kabul edildiği dönemin hukuki, ekonomik ve sosyal koşulları dikkate alındığında tabiiyet kavramının açıklanmasına gerek görülmemiş olabilir. Oysa geçen zaman içinde hem ülkemizde, hem de bütün dünyada çok büyük ve hızlı ekonomik ve hukuki gelişmeler yaşanmıştır.

Gerçek kişiler bakımından tabiiyet, bir sorun yaratmaz. Bir gerçek kişinin hangi devletin tabiiyetinde olduğunu tespit etmek kolaydır. Ancak, tüzel kişiler bakımından tabiiyetin belirlenmesi önemli bir sorundur. Tüzel kişilerin çok farklı hukuki yapılara ve niteliklere sahip olması, meselenin önemini artırmaktadır. Bu manada Kabotaj Kanunu'nda bir hukuk boşluğu bulunmaktadır. Yaşanan sorunlara rağmen bu zamana kadar Kanun'da tabiiyet meselesini çözüme kavuşturacak herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.

#### B. TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ'NİN TEFSİR KARARI

Kabotaj Kanunu'nun yürürlüğe girmesinin hemen arkasından tüzel kişilerin tabiiyeti sorunu gündeme gelmiştir. Kabotaj Kanunu m. 2'de geçen "Türkiye tebaası" kelimelerinin Türk anonim şirketler ile hissedarları arasında yabancıların bulunduğu Türk limitet şirketlerine teşmil edilip edilemeyeceği hususunda Türkiye Büyük Millet Meclisi'nden ("TBMM") bir yorum kararı istenmiştir. Ancak, TBMM Genel Kurulu, Ticareti Bahriye Kanunu'nun 1. maddesi hükmünün gemi üzerinde tasarrufa yetkili olanların ve maliklerin münhasıran Türkiye Cumhuriyeti tebaasından olmalarını açıklığa kavuşturduğu ve Kabotaj Kanunu m. 2 hükmünün de bunu teyit ettiği gerekçe-

siyle herhangi bir tefsir kararına ihtiyaç bulunmadığına karar vermiştir<sup>26</sup>.

Kararda Ticareti Bahriye Kanunu'nun 1. maddesi ile Kabotaj Kanunu'nun 2. maddesi hükümlerinin açık hükümleri karşısında Türk anonim şirketleri ve Türk limitet şirketlerinin kabotaj hakkından yararlanabilmeleri için ortakların tamamının Türk tabiiyetinde olması gerektiğinden bahisle herhangi bir tefsir kararına gerek görülmediği hususuna yer verilmiştir. Bu durumda en azından Ticareti Bahriye Kanunu'nun yürürlükte olduğu dönem bakımından Türk tabiiyetinde bulunan ticaret şirketleri ile sair tüzel kişilerin ortak ve üyelerinin tamamının Türkiye tebaasından olmalarının gerektiği açıktır.

Kabotaj Kanunu'ndan sonra 29 Mayıs 1926 tarihli ve 865 sayılı Ticaret Kanunu kabul edilmiş, müteakiben 13 Mayıs 1929 tarihli ve 1440 sayılı Kanun ile 865 sayılı Ticaret Kanunu'na "Deniz Ticareti" başlıklı İkinci Kitap eklenmiştir<sup>27</sup>. 865 sayılı Ticaret Kanunu'nun 1459. maddesi, her Türk gemisinin Türk bayrağı çekeceğini, sadece Türk vatandaşlarının malı olan geminin Türk gemisi olduğunu, bir yabancıların Türk gemisinin tamamına yahut payına sahip olamayacağı hükmünü amirdir. Bu madde de Ticareti Bahriye Kanunu m. 1 hükümlerine hemen hemen paraleldir. Böylece 865 sayılı Ticaret Kanunu'nun TBMM'nin 403 sayılı tefsir kararı ile uyumlu olduğu anlaşılmaktadır<sup>28</sup>.

<sup>26</sup> **TBMM** (1928) "25.02.1928 Tarihli ve 403 sayılı Ticareti Bahriye Kanununun Birinci ve Kabotaj Kanununun İkinci Maddesinin Muhtacı Tefsir Olmadığı Hakkında Karar", <[<sup>27</sup> 20.05.1929 tarihli ve 1197 sayılı Resmî Gazete.](https://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/kanunlar_eri_sim.tutanak_hazirla?v_meclis=1&v_donem=3&v_yasama_yili=&v_cilt=&v_birlesim=&v_sayfa=&v_anabasluk=KARARLAR&v_altbaslik=&v_mv=&v_sb=&v_ozet=&v_kelime=&v_bastarih=&v_bittarih=> s.e.t. 10.05.2020; Çağa, s. 211.</a></p>
</div>
<div data-bbox=)

<sup>28</sup> **Süzel**, s. 48.



### C. 6762 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU (ETTK)

01 Ocak 1957 tarihinde yürürlüğe giren 29.06.1956 tarihli ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu ("ETTK")<sup>29</sup> m. 823, hangi gemilerin Türk gemisi olduğunu ve Türk bayrağı çekebileceğini açıklığa kavuşturmaktadır. Ticareti Bahriye Kanunu'nda ve 865 Sayılı Ticaret Kanunu'nda böyle bir hüküm bulunmadığından bu Kanunların yürürlükte olduğu dönem bakımından ticaret şirketlerinin kabotaj haklarından yararlanabilmeleri için bütün ortakların Türk tabiiyetinde olması şarttı. Ancak Kabotaj Kanunu'nda açık bir hükmün bulunmaması ve ETTK dışında mevzuatta hangi gemilerin Türk gemisi sayılacağına dair başkaca açık bir hükmün mevcut olmaması sebebiyle tabiiyetin tayini hususunda ETTK m. 823'de belirtilen koşulların Kabotaj Kanunu bakımından da geçerli olduğu, tüzel kişilerin bütün ortak veya üyelerinin Türk vatandaşlığı olmasının gerekmediği sonucuna varılmalıdır<sup>30</sup>.

<sup>29</sup> 09.07.1956 tarihli ve 9353 sayılı Resmî Gazete.

<sup>30</sup> **Atamer, Kerim** (2009), "Alman-Türk Hukukunda Gemi-lerin Bayrak Çekme Zorunluluğu, Gemi Siciline Kayıt ve Hükümlerin Uygulama Alanı", *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, C. XXV, S: 1, s. 164 – 166; **Atamer, Kerim** (2017), *Deniz Ticareti Hukuku*, C. I; B. 1, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık A.Ş., s. 727 – 728, **Süzel**, s. 53. Aksi fikir için bkz. **Çağa**, s. 211 – 223; **Yazıcıoğlu, Emine** (2020) *Kender / Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, B. 15, İstanbul, Filiz Kitabevi, s. 69; **Yazıcıoğlu**, *Kabotaj*, s. 67; **Yazıcıoğlu, Emine** (1999) "Türkiye'de Deniz Kabotajına İlişkin Bazı Sorunlar, Cumhuriyetin 75. Yıl Armağanı", İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayını, s. 806.Çağa, tefsir kararının açık olmadığını, bununla birlikte mevcut karar karşısında tüzel kişi malik bakımından tüm ortakların Türk vatandaşlığı olması gerektiğini, tefsir kararının ETTK m. 823 bakımından da geçerliğini sürdürdüğünü, bir başka davayla ilgili olarak Anayasa Mahkemesi'nce verilen 28.12.1967 tarihli ve E. 967/10, K. 967/49 sayılı kararın da bu görüşü desteklediğini, Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu'nun varlığını da dikkate alarak Kabotaj Kanunu'nda değişiklik yapılarak ETTK m. 823 ile uyumlu hâle getirilmesinin uygun olacağını savunmuştur. Yazıcıoğlu da belirtilen makalelerinde bu görüşe paralel şekilde Kabotaj Kanunu m. 2'de bir değişikliğe gidilerek gerçek ve tüzel kişilerin kabotaj haklarından yararlanabilmeleri için Türk bayrağı çekilmesine ilişkin TTK'nun işleten için öngördüğü şartların aranmasının gerektiğine dair bir hükmün ilave edilmesini önermiştir.

403 sayılı tefsir kararında Kabotaj Kanunu ile Ticareti Bahriye Kanunu arasında gerekli bağlantının kurulmuş olması, Kabotaj Kanunu'nun Türk denizlerindeki ticari faaliyetleri yabancılara yasaklaması ve ETTK'nun kapsamı nazara alındığında oldukça makul olan bu yorum, uygulamada da genel kabul görmüş ve yerleşmiştir. Mülga Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı uygulamaları bu yönde olmuştur. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı da bu anlayışa uygun hareket etmektedir.

ETTK m. 823, 865 sayılı Ticaret Kanunu m. 1459'dan daha geniş ve özgürlükçü bir anlayışla kaleme alınmıştır. Hangi gemilerin Türk gemisi olduğu ve Türk bayrağı çekme hakkına sahip olacağı hususu, gerçek kişiler ve tüzel kişiler bakımından ayrıntılı olarak düzenlenmiştir. ETTK m. 823, özellikle ticaret şirketleri bakımından yabancı ortak yasağını kaldırmış, bir geminin Türk gemisi olabilmesi için sermaye çoğunluğunu değil, fakat oy çoğunluğunu esas almıştır. Bir başka deyişle, bir geminin Türk gemisi sayılabilmesi için şirketin yönetiminde ve akibetinin belirlenmesinde Türklerin söz sahibi olması kriterini benimsemiş, kanun koyucu iradesini bu yönde ortaya koymuştur<sup>31</sup>. Bu durumda 403 sayılı tefsir kararının herhangi bir geçerliği kalmamıştır<sup>32</sup>.

ETTK m. 823'de 24 Nisan 2004 tarihli ve 5136 sayılı Türk Ticaret Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun ile önemli değişiklikler yapılmıştır<sup>33</sup>. Bu değişikliklerle anonim ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlerde payların tamamının nama yazılı olma şartı kaldırılmış, payların çokluğunun nama yazılı olması yeterli kabul edilmiştir. Böylece bu şirketlere ait gemilerin Türk bayrağı çekmeleri kolaylaştırılmış, Türk tabiiyetindeki anonim şirketlerin uygulamada yaşadığı önemli bir sorun çözülmüş-

<sup>31</sup> **Atamer**, *Bayrak Çekme*, s. 165; **Atamer**, *Deniz Ticareti*, 727; **Okay, Sami** (1965) *Deniz Ticareti Hukuku*, Giriş – Gemi Donatan ve Donatma İştiraki Gemi Adamları, B. 2, İstanbul, Sermet Matbaası, s. 120.

<sup>32</sup> **Atamer**, *Deniz Ticareti*, s. 178, **Süzel**, s. 53.

<sup>33</sup> 28.04.2004 tarihli ve 25446 sayılı Resmî Gazete.

tür. Esasen bu değişiklik, daha önce doktrinde ileri sürülen önerileri yansıtmaktadır<sup>34</sup>. Değişikliğin amacı, Türk deniz ticaret filosundaki küçülmenin önlenmesi, yabancı sermayenin teşvikine ilişkin mevzuat hükümlerine paralellik sağlanması ve ticaret filosunun yabancı sermayeden yararlanmasının önünün açılmasıdır<sup>35</sup>.

1961 Anayasası'nın kabulüyle birlikte TBMM'nin kanun hükümlerini tefsir yetkisi kaldırılmıştır. Çağa'nın zikrettiği İhtira Beratı Kanunu'nun uygulanmasına ilişkin bir davayla ilgili olarak Anayasa Mahkemesi'nce verilen 28.12.1967 tarihli ve E. 967/10, K. 967/49 sayılı kararda, TBMM'nin önceki tefsir kararlarının geçerliğini sürdürdüğü belirtilmekte ise de bundan bu kararların her zaman ve mutlak olarak geçerliği olacağı sonucuna varılamaz. TBMM'nin tefsir yetkisinin kaldırılması meselesinin hukuki sonuçları bir yana, bu kararın geçerliğini sürdürüp sürdürmediği mevcut hukuki şartlara bağlı olarak değerlendirilmelidir. 403 sayılı tefsir kararı, yabancılara Türk şirketlerinde ortaklık ve pay sahipliğini kesin olarak yasaklayan Ticareti Bahriye Kanunu'nun yürürlükte olduğu dönemde verilmiştir. 865 sayılı Ticaret Kanunu da aynı yasağı sürdürmekle ETTK'nun yürürlüğe girdiği 01.01.1957'e kadar 403 sayılı tefsir kararının etkili olduğu kabul edilmelidir.

Ne var ki, ETTK'nun yürürlüğe girmesiyle birlikte hukuki durum ve koşullar değişmiş, ETTK m. 823, Türk gemisi olmanın ve Türk bayrağını çekmenin şartlarını yeniden ve kapsamlı bir şekilde düzenlemiştir. Tefsir kararında Kabotaj Kanunu ile Ticareti Bahriye Kanunu arasında kurulan

bağlantının ETTK m. 823 ile de kurulması gereklidir. Bu durumda özellikle bir geminin Türk gemisi olduğunun tayininde mevzuatta başkaca bir hükmün olmadığı dikkate alınarak tabiiyete ilişkin Kabotaj Kanunu'ndaki boşluğun m. 823 ile doldurulmasından başka çare yoktur.

ETTK'nun yürürlüğe girmesine rağmen 403 sayılı tefsir kararının geçerliğini sürdüreceği görüşü, hukuki dayanaklarının zayıf olmasının ötesinde Türk denizciliğinin gelişimi önünde çok ciddi bir engel oluşturabilecek, ekonomiye ağır zararlar verebilecek bir potansiyele sahiptir. Bütün Türk ticaret şirketlerinin ortaklarının tamamının Türk vatandaşı olması ve yabancıların pay sahibi olmaması, ne ETTK'nun ne de TTK'nun yürürlüğe girdiği dönemin koşullarıyla bağdaşmamaktadır.

#### D. TÜRK TİCARET KANUNU'NUN 940. MADDESİ HÜKÜMLERİ

ETTK dönemi için vardığımız sonuçlar, TTK m. 940 hükümleri için de geçerliğini sürdürmektedir. TTK m. 940, bazı küçük değişikliklerle ETTK m. 823 paralelinde düzenlenmiştir. TTK m. 940'ın gerekçesinde yer alan açıklamalar dikkat çekicidir. Gerekçe'de aynen, "Madde metni düzenlenirken, yapılacak değişikliklerin 1926 tarihli Kabotaj Kanunu ile uyum içerisinde olmasına itina edilmiş ve aksine siyasi irade tecelli edene kadar Türk gemilerine bahşedilen kabotaj hakkının zedelenmemesi görüşü hâkim olmuştur" ifadelerine yer verilmiştir<sup>36</sup>. Gerekçe'de yer alan açıklamalar, açıkça Kabotaj Kanunu ile TTK hükümlerinin birlikte değerlendirilmesinin zorunlu olduğu, Kabotaj Kanunu'nda geçen "Türkiye tebaası" ifadesinin TTK m. 940 (ETTK m. 823) hükümlerine göre değerlendirileceği yönündeki anlayışı güçlendirmektedir. Artık, 403 sayılı tefsir kararının hiçbir şekilde dikkate alınmayacağı ortaya çıkmıştır<sup>37</sup>.

<sup>34</sup> **Kender, Rayegân** (1997) "40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyeleri ve Araştırma Görevlilerinin Değerlendirmeleri", İstanbul, Vedat Kitapçılık, s. 251; **Yazıcıoğlu**, Armağan, s. 803.

<sup>35</sup> **TBMM** (2004) "Türk Ticaret Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı ve Sanayi, Ticaret, Enerji, Tabii Kaynaklar, Bilgi ve Teknoloji Komisyonu Raporu (1/761)", Dönem: 11, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı : 405, <<https://www.tbmm.gov.tr>> s.e.t. 10.05.2020.

<sup>36</sup> **Adalet Bakanlığı** (2005) "Türk Ticaret Kanunu Tasarısı", Ankara 2005, s. 660.

<sup>37</sup> **Süzel**, s. 53.

TTK m. 940 hükümlerine göre Türk tabiiyetinin değerlendirileceği hususuyla ilgili olarak iki önemli kanunda yer alan hükümler büyük önem taşımaktadır. Bunlar; 24 Kasım 1994 tarihli ve 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun'un<sup>38</sup> ("Özelleştirme Kanunu") 37. maddesi ile 16 Aralık 1999 tarihli ve 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun'un (TUGSK) 7. maddesidir.<sup>39</sup>

Özelleştirme Kanunu m. 37'de özelleştirme uygulamalarıyla ilgili olarak Kabotaj Kanunu hükümleri ile ETTK m. 823 hükmünün saklı olduğu belirtilmektedir. TUGSK m. 7'de ise bu Kanun uyarınca Türk bayrağı çeken gemiler ve yatların millî mevzuatla tanınmış olan haklardan yararlanacakları, ancak ETTK m. 823 (TTK m. 940) uyarınca Türk bayrağı çekme hakkına sahip olmayan gemiler ve yatların Kabotaj Kanunu hükümlerinden yararlanamayacakları hüküm altına alınmıştır.

Bu düzenlemelerden çıkan sonuç, bir tüzel kişinin kabotaj tekelinden yararlanabilmesi için açık bir şekilde TTK m. 940'da belirtilen koşulları sağlamasının şart olduğudur. Bu koşulları sağlamayan gerçek veya tüzel kişiler, kesin olarak kabotaj hakkından yararlanamazlar. 403 sayılı tefsir kararı ise zaten TTK m. 940 hükmünün dayanağını oluşturan ETTK m. 823 ile birlikte geçerliğini kaybetmiştir<sup>40</sup>.

#### IV. AVRUPA BİRLİĞİNE UYUM

Avrupa Birliği, 7 Aralık 1992 tarihli ve 3577/92 sayılı Üye Devletler İçinde Deniz Taşıma Hizmetlerinin Serbest Dolaşımı İlkesine Dair Konsey Tüzüğü'nü ("Kabotaj Tüzüğü") kabul etmiştir<sup>41</sup>. 1 Ocak 1992 tarihinden itibaren yürürlüğe giren Kabotaj Tüzüğü, gemilerini Birlik üyesi bir devletin gemi siciline tescil ettirmiş olan ve gemileri bir üye devletin bayrağını çeken donatılara Birliğe üye bir devletin denizlerinde deniz taşıma hizmetlerinin (kabotaj faaliyetlerinin) serbest dolaşımı ilkesinin uygulanacağını öngörmektedir. Bunun için Birlik donatanının gemisini tescil ettirdiği ve bayrağını çekmiş olduğu devletin hukukuna uygun olarak kabotaj hakkından faydalanmak için gerekli bütün şartları sağlaması gerekmektedir.

Kabotaj Tüzüğü'ne göre deniz kabotajı, genel olarak Birlik üyesi bir devletin kara suları içinde ücret karşılığı yürütülen kurtarma, kılavuzluk ve römorkaj, kıyıda yürütülen lojistik hizmetler ile yük ve yolcu taşıma gibi denizcilik hizmetlerini kapsamaktadır. Kabotaj Tüzüğü gereğince üye devletlerin Birlik donatanlarını kara suları dâhilinde kabotaj hakkından yararlandırması gerekmektedir. Tam üyelik için müzakereleri yürüten Türkiye'nin Kabotaj Tüzüğü gereğince Birlik donatanlarına Türk kara sularında kabotaj hakkını tanımakla yükümlü olduğu ve bu yönde Kabotaj Kanunu'nda değişiklik yapılması gerektiği ileri sürülebilir<sup>42</sup>.

Türkiye'nin henüz Avrupa Birliği'ne tam üye olmadığı bir safhada Kabotaj Kanunu'nda bir değişiklik yaparak kabotaj hakkını Birlik üyesi devletlere tanınması son derecede sakıncalıdır. Birlik içinde dahi üye devletler, kabotaj hakkının tanınmasında kademe bir geçiş usulünü benimsemişlerdir. Türkiye'nin

<sup>38</sup> 27.11.1994 tarihli ve 22124 sayılı Resmî Gazete.

<sup>39</sup> TUGSK m. 3(1) ile İstanbul'da Türk Uluslararası Gemi Sicili Oluşturulmuştur. Türk Uluslararası Gemi Sicili Hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Kurt, Hayrettin** (2020) Türk Uluslararası Gemi Sicili, Ankara, Yetkin Yayınları; **Yazıcıoğlu**, Deniz Ticareti, s. 117 vd; **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 vd; **Ataergin, Selim** (2003) "Türk Uluslararası Gemi Sicili", Prof. Dr. Fahiman Tekil'in Anısına Armağan, İstanbul, Marmara Üniversitesi Yayınları, s. 63 vd; **Algantürk, Didem** (2000) "Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile Getirilen Düzenlemeler", İstanbul Barosu Dergisi, C: 74, S: 7 – 8 – 9, s. 797 vd.

<sup>40</sup> **Atamer**, Bayrak Çekme, s. 165; **Atamer**, Deniz Ticareti, s. 728. Atamer, isabetli bir şekilde TUGSK'nun yürürlük

kazanmasıyla birlikte Kabotaj Kanunu bakımından bütün tereddütlerin ortadan kalktığını belirtmektedir.

<sup>41</sup> *Council Regulation (EEC) No 3577/92 of December 1992 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States.*

<sup>42</sup> **Yazıcıoğlu**, Kabotaj, s. 63, 71 – 72.

Birlik üyesi devletlere kabotaj hakkını tanıması, tam üyelik gerçekleştiikten sonra değerlendirilmelidir. Tam üyeliğe bağlı haklar elde edilmeden tek taraflı kabotaj serbestliğinin tanınması, Türk denizciliği açısından oldukça olumsuz sonuçlar doğurabilir. Bu safhada kabotaj hakkının tanınması, öncelikle Türk donatanların Birlik üyesi devletlerin donatanları ile rekabet edememesi sebebiyle ekonomiye ciddi zararlar verebilir. TTK m. 940'daki şartların birçok Avrupa devletinin düzenlemelerine göre ağır olması, Türk donatanlarının da Birlik üyesi devletlerin denizlerinde kabotaj haklarından yararlanamamasına yol açabilir<sup>43</sup>. Dolayısıyla, Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne tam üye olması hâlinde Kabotaj Kanunu ve TTK m. 940'daki koşulları diğer Birlik üyelerinin düzenlemelerine paralel şekilde hafifletmesinde fayda vardır<sup>44</sup>.

## V. KABOTAJ BAYRAMI

Kabotaj Kanunu'nun yürürlüğe girdiği 1 Temmuz günü, her yıl kabotaj bayramı adı altında bütün yurttta etkinlikler yapılmakta, kabotaj hakkı kutlanmaktadır. Kabotaj hakkının Türkiye'ye gelişini ilk kez 1 Temmuz 1935 tarihinde denizcilik bayramı olarak ve 1 Temmuz 1939'da ilk kez kabotaj ve denizcilik bayramı olarak kutlanmıştır<sup>45</sup>. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı önderliğinde birçok kamu kurum ve kuruluşu ile özel kişi ve kuruluşlarca müştereken kutlamalar yapılmakta, sempozyumlar, seminerler ve toplantılar vs. icra edilmektedir. Kabotaj Kanunu'nda Kabotaj Bayramına ilişkin herhangi bir hüküm yoktur. Oysa toplumda deniz kültürünün geliştirilmesi ve farkındalığın artırılması açısından Kabotaj Bayramına ilişkin düzenlemelerin yapılmasında fayda bulunmaktadır. Nitekim, 2005 yılında Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı tarafından hazırlanan bir taslak metin, kanun tasarısına dönüşerek TBMM'ne sevk edilmiş ise de tasarının kadük olması sebebiyle bu çalışmadan bir sonuç alınamamıştır.

<sup>43</sup> Yazıcıoğlu, Kabotaj, s. 72.

<sup>44</sup> Süzel, s. 67.

<sup>45</sup> Fidan, s. 62.

## VI. CEZA HÜKÜMLERİ

Kabotaj Kanunu m. 5(1)'e göre bu Kanun'un 1. maddesi hükmüne aykırı olarak Türkiye limanları arasında kabotaj yapan gemilerin kaptanlarına ve yabancılara ait deniz taşıtlarının sahiplerine bin Türk Lirasından yirmibeşbin Türk Lirasına kadar idarî para cezası verilir. Donatanı yabancı olan gemilerle yabancılara ait sair deniz taşıtları, idarî para cezası tahsil edilinceye kadar elverişli bir limanda masrafları kendisine ait olmak üzere tutulur. Bu Kanunun 2. ve 3. maddelerinde belirtilen yalnızca Türk vatandaşlarına tanınan hakları kullanan yabancılara beşyüz Türk Lirasından beşbin Türk Lirasına kadar idarî para cezası verilir ve gemi ve sair deniz taşıtları seferden alıkonulur. Kanun'un 5(2) maddesine göre belirtilen idarî para cezalarına o yerin mülkî amiri, diğer idarî tedbirlere liman başkanı tarafından karar verilir.

Kabotaj Kanunu m. 1 hükümlerine aykırı davranılması durumunda geminin kaptanı ve deniz taşıtlarının sahiplerine idarî para cezası verilmesi gerekmektedir. Kaptanın bulunduğu ülkenin mevzuatını bilmesi gerektiğinden hakkında ceza tayini yerindedir. Ancak, deniz taşıtlarının sahipleri her zaman gemiyi işleten konumunda olmayabilirler. Deniz taşıtlarının malikleri gemilerini kira veya bir başka hukuki ilişkiye dayanarak başkalarına kullandırabilirler. Bu gibi hâllerde malik hakkında değil, fakat gemiyi işleten (gemi işletme müteahhidi) hakkında idari para cezasının uygulanması daha uygun olur. Bu sebeple her hâlükârda malik hakkında cezai işlem yapılmasına yönelik hüküm isabetsizdir.

Düzenlemede geçen "kabotaj yapan" ifadesi isabetsizdir. Bu ifade, denizcilik terminolojisiyle uyumlu değildir. Kanun m. 5(1)'de sadece "m. 1 hükümlerine aykırı davranılması" ifadesinin kullanılması yeterli olurdu. Ayrıca 1.000 TL ilâ 25.000 TL arasında belirlenen idari para cezası yeterli değildir. Zira çoğu olaylarda asgari miktar üzerinden idarî para cezası verilecektir. Geminin büyüklüğü ve yapılan ticari faaliyetin hacmi dikkate

alınmadan bütün gemiler için belirtildiği şekilde maktu ceza tayini adil gözükmemektedir. Geminin tonajına bağlı olarak belirlenen bir tarife üzerinden ve caydırıcı olacak miktarlarda idarî para cezasının tespiti daha uygun olurdu.

## VII. DİĞER KANUNLARDAKİ HÜKÜMLERLE DÜZENLEME

Yukarıda açıklandığı üzere birçok kanun hükümleriyle kabotaj hakkına istisna getirilmektedir. Bu tür düzenlemeler, Kabotaj Kanunu'nun sistematikliğini bozmaktadır. Sadece Türk Petrol Kanunu, Kabotaj Kanunu'nda değişik yapmıştır. Uygulamada birlik sağlanması ve kanun sistematikliğini açısından kabotaj hakkına ilişkin bütün düzenlemelerin sadece Kabotaj Kanunu'nda yapılması daha isabetli olur.

## VIII. SONUÇ

Kabotaj Kanunu, yürürlüğe girmesiyle birlikte Türk denizciliğinin gelişiminde önemli bir rol oynamıştır. Ne var ki, Cumhuriyetin ilk yıllarının koşulları altında son derece sıkı, korumacı ve kazıistik bir yöntemle hazırlanan Kanun eskimiş ve günün koşullarına cevap vermez hâle gelmiştir. Kanun'a dair önerilerimiz aşağıda sıralanmıştır:

1- Günümüz koşullarına uygun yeni bir Kabotaj Kanunu hazırlanmalıdır. Kanun'un dili eskimiş, anlaşılması zorlaşmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında mevcut bazı meslekler günümüzde ortadan kalkmış, bu arada yeni meslekler ortaya çıkmıştır.

2- Kabotaj tekeli ve tabiiyet kavramları ile Türk tabiiyetindeki kişilerce yürütülecek meslekler açıkça tanımlanmalı, kabotaj tekelinin kapsamına girecek faaliyetlerin tek tek sayılması yönteminden vazgeçilerek daha kapsayıcı ve genel ifadeler tercih edilmelidir.

3- Tabiiyet sorunu kesin olarak çözümlenmelidir. Bu hususta mevcut Kanun boşluğu, gemilerin bayrak çekmesine dair TTK m. 940 (ETTK m. 823) hükümlerine başvurulmak suretiyle doldurulmuştur. Bu yorum tarzı, uygulamada yer-

leşmiş ve genel kabul görmüştür. ETTK'nun yürürlüğe girmesiyle birlikte 403 sayılı tefsir kararı, geçerliliğini tamamen yitirmiştir. Bununla birlikte sorunun kesin olarak çözümü için hazırlanacak yeni kanunda tabiiyetin tayininde doktrinde savunulduğu üzere TTK m. 940 ve 941(2) hükümlerine açık bir referans yapılması şarttır.

4- Kabotaj hakkına ilişkin istisnalar yetersizdir. İstisna hükmü, sadece petrol arama ve üretimini değil, fakat doğal gibi deniz yatağındaki mineral kaynaklarının araştırılması ve üretimi ile devletin teknik imkân ve kapasitesiyle yerine getiremeyen sair işleri de kapsamına alacak şekilde genişletilmelidir. Benzer şekilde yeni ortaya çıkan meslekler dikkate alınarak meslek bazında da istisna hükümleri getirilebilir. Bu çerçevede istisnaların kullanılması için Cumhurbaşkanına yetki veren hükümler ihdas edilmelidir. Bununla birlikte Kanun'da istisnaların çerçevesi açık bir şekilde çizilmelidir.

5- Kanun'a aykırı davrananlar için caydırıcı miktarda idari para cezaları uygulanmalıdır. Kaptan, donatan ve gemi işletme müteahhidi için geminin tonajına göre belirlenen bir tarife üzerinden idari para cezaları tespit edilerek uygulanmalıdır.

6- Türkiye, Avrupa Birliği'ne üye olduğunda Birlik mevzuatına uygun şekilde Kabotaj Kanunu'nda gerekli düzenlemeleri yapmak zorundadır. Müzakerelerin yürütüldüğü bu dönemde Kabotaj Tüzüğü paralelinde değişiklik yapılması, Türk denizcilik sektörünü olumsuz yönde etkileyeceğinden sakıncalıdır. Avrupa Birliği'ne üye olunduktan sonra ise diğer bazı Avrupa devletlerinin yaptığı gibi bir geçiş dönemi kabul edilmelidir.

7- Toplumda denizcilik kültürünün geliştirilmesine ve farkındalığın artırılmasına katkı sağlayacağından "Kabotaj Bayramı"nı resmîleştirilecek hükümler kabul edilmelidir.

Kanun'un sistematikliğini bozulmaması ve uygulanmasında birlik sağlanması amacıyla gerçekleştirilecek kanun değişikliklerinin sadece Kabotaj Kanunu'nda yapılmasına yönelik hükümler sevk edilmelidir.

## KAYNAKÇA

## I. KİTAP VE MAKALELER

**Aksoy**, Sami (2010) “Türk Deniz Hukukunda Yeni Bir Düzenleme: Bağlama Kütüğü” Prof. Dr. Fırat Öztan’a Armağan, C. I, Ankara, Turhan Kitabevi, s. 65 – 139.

**Algantürk**, Didem (2000) “Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile Getirilen Düzenlemeler”, İstanbul Barosu Dergisi, C: 74, S: 7 – 8 – 9, s. 797 – 804.

**Altop**, Atilla (2005) “Bağlama Kütüğü İle İlgili Yasal Düzenlemelerin Getirdiği Bazı Sorunlar” Deniz Hukuku Dergisi, Y. 10, S. 1 – 4, s. 1 – 13.

**Ataerğın**, 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”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C: XXV, : S. 1, s. 99 – 201 (Bayrak Çekme).

**Atamer**, Kerim (2009) “Bağlama Kütüğü: Yasama Amacı, Uygulama Alanı ve Özel Hukuk Kurallarına Etkisi”, Banka ve Ticaret hukuku Dergisi, C: 25, S. 4, s. 297 – 366.

**Atamer**, Kerim (2017) Deniz Ticareti Hukuku, C. I; B. 1, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık A.Ş. (Deniz Ticareti).

**Bikriç**, Melih (2003) “Türkiye’de Kabotaj Tekeli Hakkının Tesisi ve Geleceği”, (Yüksek Lisans), İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.

**Çağa**, Tahir (1975) “Türkiye’de Deniz Kabotajı Tekeli”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C: XLI, S: 3 – 4, s. 197 – 223.

**Demir**, İsmail (2015) “Yeni Bağlama Kütüğü Rejimi Üzerine Değerlendirmeler”, Ankara

Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C: 64, S: 1, s. 103 – 169.

**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 – 210.

**Fidan**, Ahmet (2014) “Dünden Bu Güne Kabotaj ve Türk Denizciliğindeki Yeni İvmeler”, Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi, C: 7, S: 2, s. 61 – 69.

**İstikbal**, Cahit (2016) “Kabotaj Hakkı: Türkiye’de ve Dünyada Durum”, <<http://www.denizhaber.com>> s.e.t. 26.09.2018.

**Kender**, Rayegân (1997) “40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyeleri ve Araştırma Görevlilerinin Değerlendirmeleri”, İstanbul, Vedat Kitapçılık, s. 245 – 258.

**Kurt**, Hayrettin (2020) Türk Uluslararası Gemi Sicili, Ankara, Yetkin Yayınları.

**Nemlioğlu Koca**, Yasemin “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Denizcilik Politikaları ve Kabotaj Uygulamaları”, s. 1 – 20, <<https://www.academia.edu>>, s.e.t. 10.10.2016.

**Okay**, Sami (1965) Deniz Ticareti Hukuku, Giriş – Gemi Donatan ve Donatma İştirakî Gemi Adamları, B. 2, İstanbul, Sermet Matbaası.

**Süzel**, Cüneyt (2015) “815 Sayılı Kabotaj Kanunu’nun Türk Ticaret Kanunu ve Avrupa Birliği Uyarınca Değerlendirilmesi”, Bahçeşehir üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C: 10, S: 135 – 136, s. 29 – 76.

**Yazıcıoğlu**, Emine (2020) Kender / Çetingil Deniz Ticareti Hukuku, B. 15, İstanbul, Filiz Kitabevi (Deniz Ticareti).

**Yazıcıoğlu**, Emine (1999) “Türkiye’de Deniz Kabotajına İlişkin Bazı Sorunlar, Cumhuriyetin 75. Yıl Armağanı”, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayını, s. 799 – 806 (Armağan).

**Yazıcıoğlu**, Emine (2002), “Avrupa Birliği’ne Uyum Sürecinde Türk Hukukunun deniz Kabotajı Tekeline İlişkin Sorunları”, Deniz Hukuku Dergisi, S: 1 – 4, s. 61 – 74 (Kabotaj).

## II. RAPORLAR VE İNTERNET KAYNAKLARI

**Adalet Bakanlığı** (2005) “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı”, Ankara 2005.

**TBMM** (1926) “Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkında Başvekâletten Gelen (1/875) Numaralı Kanun Lâyihası ve Ticaret ve Muvazenei Maliye Encümenleri Mazbataları”, TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: 2, C: 24, Birleşim 87, <www.tbmm.gov.tr> s.e.t. 27.06.2020.

**TBMM** (1928) “25.02.1928 Tarihli ve 403 sayılı Ticareti Bahriye Kanununun Birinci ve Ka-

botaj Kanununun İkinci Maddesinin Muhtacı Tefsir Olmadığı Hakkında Karar”, <[\*\*TBMM\*\* \(2004\) “Türk Ticaret Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun Tasarısı ve Sanayi, Ticaret, Enerji, Tabii Kaynaklar, Bilgi ve Teknoloji Komisyonu Raporu \(1/761\)”, Dönem: 11, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı : 405, <<https://www.tbmm.gov.tr>> s.e.t. 10.05.2020.](https://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/kanunlar_erisim.tutanak_hazirla?v_mecelis=1&v_donem=3&v_yasama_yili=&v_cilt=&v_birlesim=&v_sayfa=&v_anabasluk=KARARLAR&v_altbaslik=&v_mv=&v_sb=&v_ozet=&v_kelime=&v_bastarih=&v_bittarih=> s.e.t. 10.05.2020.</a></p>
</div>
<div data-bbox=)

**TBMM** (2013), “Türk Petrol Kanunu Tasarısı ile Sanayi, Ticaret, Enerji, Tabii Kaynaklar, Bilgi ve Teknoloji Komisyonu Raporu (1/725)”, TBMM Yasama Dönemi: 24, Yasama Yılı: 3, <[www.tbmm.gov.tr](http://www.tbmm.gov.tr)> s.e.t. 27.06.2020.

<<https://sozluk.gov.tr/>> s.e.t. 20.06.2020.

<<http://www.taussmarine.com/index.php/denizcilik-terimleri-sozlugu/>>, s.e.t. 20.06.2020.