

## TÜRK ULUSLARARASI GEMİ SİCİLİ KANUNU İLE İLGİLİ BİR DEĞERLENDİRME

Prof.Dr.M.Fehmi Ülgener

Aralık 1999 tarihinde yürürlüğe giren Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu Türk denizciliğinin gelişmesi bakımından önemli bir hamle olarak kabul edilmektedir. Bu günlerde ilgili yönetmeliğin hazırlandığı söz konusu kanunun beraberinde getirdiği önemli yenilikleri bu yazımızda kısaca belirtmek suretiyle okuyucuyu bilgilendirmeyi amaçlamaktayız. Hemen ifade edelim ki, Deniz Hukuku Derneği ile Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü tarafından 25.4.2000 tarihinde ortak olarak düzenlenen panelde bu konu ve ilgili yönetmelik taslağı incelenme fırsatı bulmuştur.

### I.Uluslararası Sicilin ortaya çıkışı

#### 1.“Kolay bayrak” kavramı

Uluslararası sicil “kolay bayrak” (“flag of convenience”) kavramının sonucunda ortaya çıkmıştır. Kolay bayrak “yabancı uyrukluların maliki bulunduğu ya da kontrolünde olduğu gemileri uygun şartlar altında tescil etmek” anlamına gelmektedir. Dolayısıyla bayrağın doğrudan doğruya (vergi muafiyeti) ve dolaylı (yabancı gemi adamı istihdam etme) mali kolaylıklar sağlaması kolay bayrak kavramına uygundur.<sup>1</sup> Ancak gemi malikinin vatandaşı olduğu ülke ile gemi arasındaki bayrak ilişkisi bu suretle sona ermekte ve bu devletin söz konusu gemi üzerinde bulunan hukuki hak ve kontrol imkanı da bitmektedir.

#### 2.“Uluslararası sicil” kavramı

Kolay bayrağa karşı getirilen tedbirler iki başlık altına toplanabilmektedirler:

- Millî sicilde olan gemilerin “bareboat charter” sureti ile yabancı sicillerde kaydedilme-sine imkan sağlamak (örneğin İtalya) ya da
- Kolay bayrağın sağladığı imkanları aynen sunmak, buna karşılık ulusal bayrak ile mülki-yet arasındaki bağı bozmamak için offshore ya da uluslararası siciller ihdas etmek

TUGS ise yukarıda belirtilenlerden ikinci kategoriye dahil olmaktadır.<sup>2</sup>

### II.Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu

#### 1. Amaç

Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanununun giriş maddesinde bu kanunun amacı ve aynı zaman da kapsamı belirtilmektedir. Buna göre, amaç “Türk denizciliğinin geliştirilmesini hızlandır-mak ve ekonomiye katkısını artırmaktır”. Bu amacı sağlamak için söz konusu sicile tescil edilen gemiler ve turizm şirketi envanterlerinde kayıtlı olan ticari yatların temin edilmesi ve işletilmesi ile ilgili olarak kolaylık sağlanacağı ifade edilmektedir.

#### 2.Kavramlar

<sup>1</sup> Bu kategoride değerlendirilebilecek Panama, Liberya, Honduras, Costa Rica, Kamboçya gibi ülkelerdir.

<sup>2</sup> Bu alanda diğer örnekler de bulunmaktadır. Bunların tümünde geminin bayrağını korumak suretiyle donatan bakımından kolaylaştırılmış bir ortamda deniz ticareti faaliyetinde bulunulmasını amaçlamaktadırlar. Bu sayede bayrak ülkesinin gemi üzerinde hukuki yetkileri de devam ettirilebilmektedir. 1986 yılında Fransa da bu ülkenin Antartika bölgesindeki dominyonu olan Kerguelen adasında benzer bir sicil ihdas etmiştir. Adı geçen sicilin bir özelliği bulunmaktadır ki, bu sicile sadece Fransız gerçek ya da tüzel kişilerin maliki bulunduğu gemiler kaydedilebilmektedir. Bu konuda verilebilecek olan ilginç örneklerden bir diğeri de Norveç’teki gelişimdir. 1978 yılında Norveç vatandaşlarının mülkiyetinde olan gemilerin %96 oranı Norveç’te tescilli iken bu oran 1987 yılında %38 oranına gerilemiştir. Bunun üzerine aynı yıl kurulan merkezî Bergen’deki Norveç Uluslararası Sicili (Kerguelen Adası sicilinden farklı olarak) sadece Norveç gerçek ya da tüzel kişilerinin gemilerine açık değildir; diğer bir ifadeyle söz konusu sicilde uyrukluk ayırımı bulunmamaktadır. Bu sayede hem Norveç bayrağı korunmakta, hem de filonun toplam tonajının artırılması düşünülmektedir. Ancak bu durumda hem ilgili işlemlerin sürdürülebilmesi için Norveç’te bir acentenin atanmış olması gerekmekte, hem de söz konusu geminin teknik ya da ticari işletiminin de yine Norveç’ten sürdürülmesi şartı aranmaktadır. Gemi adamları bakımından NIS’in getirdiği başlıca özellik kaptan dışında tüm personelin yabancı olabilmesidir. Burada varılan sonuçlar ITF şart ve standartlarına uygun bir konumdadırlar. NIS örneğinin başarısını gören Almanya (GIS), Portekiz (MAR) ve Danimarka da (DIS) aynı şekilde uluslararası sicil ihdas etme yoluna başvurmuşlardır. Farklı yönleri bulunsun da Amerika Birleşik Devletleri bakımından Marshall Adaları ile İngiltere bakımından Isle of Man sicilleri aynı amaca hizmet etmektedir. Bunun yanında Avrupa Topluluğuna üye olan devletlerin gemilerinin aynı kapsamda tescil edilmesine ilişkin bir çalışma da EUROS adı altında sürdürülmektedir.

Kanunun hemen bu maddeyi takip eden maddesinde ise metinde yer alan bazı terimlere açıklık getirilmektedir. Buna göre;

- Gemi, ticaret amacıyla kullanılmakta olan her türlü gemidir; buraya açık deniz balıkçı gemileri de dahildir. Dolayısıyla ticari amacı bulunmayan gemiler bu sicile tescil edilememektedirler.
- Kavramlar maddesinde tarif edilen diğer bir husus ise yatlardır. Buna göre söz konusu teknenin göre yat tipinde inşa edilmiş olması ve yatçı sayısının otuzaltıyı geçmemesi şartıyla gezi ve spor amacıyla kullanılan, yük ya da yolcu gemisi niteliğinde bulunmayan turizm şirketi envanterinde kayıtlı ve tonilato belgelerinde “*ticari yat*” olarak belirtilen deniz araçları kapsam dahilinde kabul edilmektedirler. Burada kanunkoyucunun amacı turizm faaliyetinde kullanılan yatların da TUGS’ne tescil edilmesini sağlayabilmektir, ancak bu amaca kötü bir ifade ile ulaşılmaktadır. Dolayısıyla yat tarifinin “*turizm şirketlerinin envanterinde kayıtlı olan yatlar*” şeklinde basit olarak tarifi yeterli olacaktır.
- Özel maksatlı ve özel yapılı gemiler tanımı, kanundaki ifadeye açıklık getirilmesi amacıyla yapılmıştır. Kanun hükmünü değerlendirecek olursak, burada 499 gt’den fazla olup, ithal edilecek olan ve her hangi bir şekilde daha evvel tanımlanan gemi ve yat kategorilerine dahil olmayan gemiler söz konusu edilmekte ve bu bakımdan iki kriter söz konusu edilmektedir.
  - (a) Buna göre söz konusu teknenin öncelikle özel maksatlı olması gerekmektedir, dolayısıyla 12.000 dwt altındaki yük ya da yolcu taşımasına tahsis edilmiş olan (yatlar dahil) gemilerin bu kapsamda değerlendirilmeleri ve TUGS’ne tescil edilebilmeleri mümkün değildir; özel maksat ile kanaatimize göre denizde yük ya da yolcu taşıma dışında diğer bir ticari amaca tahsis edilmiş olan gemiler ifade edilmek istenmektedir. Römorkör ve kurtarma gemisi gibi gemilerin bu kapsama girdiği tereddütsüzdür. Bize göre bu bakımdan bir açıklık sağlamak amacıyla söz konusu tanımı “*denizde yük ya da yolcu taşıma dışında diğer bir ticari amaca tahsis edilmiş olan ithal konusu 499 gt’den büyük gemiler*” şeklinde ifade etmek daha isabetli olacaktır.
  - (b) Bu konuda idareye sunulan diğer bir kriter de söz konusu geminin özel yapılı olmasıdır. Her iki kavram arasında “*veya*” kelimesi yerine “*ve*” kelimesi kullanılmış olduğundan dolayı, kanaatimize göre söz konusu kavram (a) altında izah edilen hususun yanında bir yenilik getirmemektedir, kanaatimize göre “*özel yapı*” kriteri, “*özel maksat*” kriterinin yanında yer alan bir husustur, şu halde buradaki kapsamı “*denizde yük ya da yolcu taşıma dışında diğer bir ticari amaca tahsis edilmiş olan özel yapılı gemiler*” şeklinde değerlendirmek gerekmektedir. Ancak bu şekli ile “*özel yapılı*” ifadesinin her hangi bir sonucu bulunmamaktadır, bu konuda önemle belirtilmesi gereken husus hangi tür yapının “*genel*” hangi tür yapının “*özel*” olduğudur; bu açıdan bakıldığı takdirde, bize göre yük ya da yolcu taşıma amacına tahsis edilmek için inşa edilmiş olan ticari gemiler “*genel*” kategoride, bunun dışındaki amaçlara tahsis edilmiş olan ticari gemiler de zaten “*özel*” kategori de değerlendirilmelidirler.

### 3.TUGS’ne tescil edilebilecek gemiler

#### a.TUGS’ne tescil edilebilecek olan gemilerin sınıflandırılması

İnceleme konumuz itibarıyla ilk önemli hüküm dördüncü maddedir. Buraya TUGS’ne kayıt edilebilecek gemi ve yatlar sıralanmaktadır. Bu maddenin özelliklerinden biri TUGS’ne kayıt edilecek gemiler bakımından her hangi bir yaş sınırlamasının söz konusu edilmemesidir. Bu hükme göre aşağıda yer alanlardan her hangi birine dahil gemi ve yatların tescili mümkündür:

1.Bu kanunun yürürlüğe girdiği anda TMGS’de (Milli gemi sicili) tescilli olan gemi ve yatlar.

2.Türkiye’de inşa edilen gemi ve yatlar. Burada karşımıza tefsir bakımından bir sorun çıkmaktadır. Buna göre belirtilen kategoriye ikiye bölmek mümkündür:

- Bu kanunun yürürlüğe girmesinden sonra Türkiye’de inşa edilen gemi ve yatlar talep üzerine doğrudan doğruya TUGS’ne tescil edilebilmektedirler. Ancak bizce bu gemi ve yatların tescil edilebilmesi bakımından doğal olarak bunun malikinin 5.madde kapsamında sayılan özellikleri haiz olması gerekmektedir. Diğer bir ifadeyle 5.madde gereğince hak sahibi olmayan (örneğin Türkiye’de mukim olmayan yabancı) bir şahsın Türkiye’de inşa edilen bir gemiyi TUGS’ne tescil ettirememesi gerekmektedir.

- Bu kanunun yürürlüğe girmesinden önce Türkiye’de inşa edilen gemi ve yatlardan TMGS’ne kayıtlı olanlar bakımından da bir sorun görülmemektedir, buna göre bu gemi ve yatlar da talep üzerine TUGS’ne tescil ettirilebileceklerdir. Buna karşılık bu safhada diğer bir ihtimal mevcuttur. Geçmiş yıllarda Türkiye’de yapılmış olan ve yurt dışına ihraç edilmiş olan 12.000 dwt altındaki gemiler mevcuttur. Böyle bir geminin bir Türk armatörü tarafından satın alınması durumunda ise TUGS’ne tescil konusu belirsizdir. Ancak fikrimize göre *“Türkiye’de inşa edilen gemi ve yatlar”* ifadesinin yorumlanması sonucunda bu tür hallerde de söz konusu gemilerin TUGS’ne tescilleri gerekmektedir.

3.Yurt dışından ithal edilecek olan gemiler bakımından ise kanunkoyucu bir ayırım yapmıştır. Buna göre yük gemileri bakımından bunun 12.000 DWT, yolcu gemileri ile özel maksatlı ve özel yapılı gemiler bakımından ise bunların 499 GT üzerinde olmaları gerekmektedir. Bu konu hakkındaki fikirlerimiz yukarıda açıklanmıştır.

#### **b.TUGS’ne tescil edilebilecek olan gemilerin malikleri bakımından şartlar**

Konusu itibarıyla diğer bir önemli hüküm de 5.maddedir, burada hangi şahıslara ait gemilerin TUGS’ne kaydedilebilecekleri belirtilmektedir. Ancak; 4.madde itibarıyla TMGS’ne kayıtlı olan veya Türkiye’de inşa edilecek olan tüm gemi ve yatlar TUGS’ye tescil edilebileceğine göre, 5.madde yukarıda son halde belirtilen gemiler bakımından bir düzenleme yapmaktadır.

Söz konusu maddenin ilk fıkrasında Türkiye’de mukim Türk ve yabancı uyruklu gerçek kişiler ile Türkiye’ de Türk mevzuatına göre kurulmuş şirketlere ait gemi ve yatların TUGS’ ne kaydedileceği ifade edilmektedir.

Bu konuda öncelikle belirtilmesi gereken gerçek kişiler bakımından yapılan bir hatadır. Bu konu ile ilgili olan TK.md.823 hükmünde *“Türk vatandaşlarının malı olan gemiler Türk gemisidir”* dendiğine göre ve TUGS ile ilgili olan kanunda bu düzene bir sınırlama getirmek gibi bir amaç güdülmediğine göre, vatandaşlık kriterinin yanına ayrıca bir de Türk vatandaşları bakımından Türkiye’de ikamet esasının getirilmiş olduğunu düşünmek zordur. Ayrıca TK.md.841/3’de *“Malikin Türkiye dahilinde ikametgahı veya ticari işletmesi yoksa bu kanunda yazılı hakları kullanmak ve vazifeleri yerine getirmek üzere sicil memurluğuna o bölgede oturan bir mümessil göstermesi lazımdır.”* denmekte ve bu suretle TTK bakımından 823. maddeye uygun bir gerçek (ya da tüzel kişinin) kişinin Türkiye’de mukim olmamasının bayrak çekme hakkını etkilemediği sarıh bir şekilde ortaya konmaktadır.

Bu sebeple fıkra girişinin *“Türk ve Türkiye’de mukim olan yabancı uyruklu gerçek kişiler”* şeklinde olması gerekirdi. Bu maddenin düzenlemesi ise aşağıdaki gibidir:

Türk gerçek ya da tüzel kişileri bakımından;

- 4.maddenin birinci fıkrası paralelinde, TMGS’ne kayıtlı olan gemiler donatanlarının talepleri üzerine doğrudan doğruya TUGS’ne tescil edilebilirler.
- yurt dışından ithal edilecek olan gemiler (tonajları bakımından 4.maddenin son fıkrasında ortaya konulan şartlara uygun oldukları ya da Türkiye’de inşa edilmiş buldukları takdirde) TUGS’ne tescil edilebilirler.
- Türk mevzuatına uygun olan şirketler bakımından TTK düzeninde önemli bir fark bulunmaktadır ki, her iki kanunun tefsiri sonucunda TTK düzenine göre belirli bir oranı hamiline yazılı olan hisseleri bulunan anonim şirketlere ait gemiler tescil edilememekte, buna karşılık TUGS ile ilgili kanun uyarınca bu tür gemilerin TUGS’ne tescil edilebilmeleri mümkün olmaktadır.

Türk olmayan gerçek ya da tüzel kişiler bakımından,

TUGS’ne gemisini tescil ettirebilecek gerçek ya da tüzel kişiler sadece Türk uyruklular değildirler, bunun yanında 5.maddenin 1.fıkrası Türkiye’de mukim yabancı uyruklu gerçek kişiler ile Türkiye’de Türk mevzuatına göre kurulmuş olan şirketlere de aynı hakkı vermektedir. Bunlar açısından inceleme yapıldığı takdirde aşağıdaki sonuçlar çıkmaktadır:

- Türkiye’de mukim yabancı uyruklu gerçek kişilere bu hak doğrudan doğruya inceleme konusu kanun ile verilmektedir. Bu kişilerin TMGS’ne kayıtlı gemileri olamayacağına göre ifade

edilmek istenen gemiler 12.000 dwt'nin üzerindeki yük gemileri ile 499 gt'nin üzerindeki yolcu ve özel amaçlı gemilerdir. Kanunkoyucunun böyle bir düzenlemesi doğrudan doğruya Türk bayrağını kullanma imkanını yabancı şahıslara da bahşetmek amacını gütmüş olduğunu ortaya koymaktadır. Ancak burada Türkiye'de ikamet etme ile ilgili her hangi bir şart konulmamıştır.

- Aynı hukuki gerekçeleri diğer hal bakımından da ileri sürmek mümkündür. Buna göre Türk mevzuatına uygun olarak kurulmuş bulunup, ortakları TC vatandaşı olmayanlar tüzel kişiler de gemilerini 2.sicile tescil edebilmektedirler.

Yukarıda yer verilen hususlardan TK.md.823 düzeninin (TUGS) bakımından ortadan kaldırılmış olduğu sonucu çıkmaktadır. Durum böyle olunca Türk Hukuku bakımından karşımıza iki ayrı sicil için iki ayrı sistem çıkmaktadır. Bu sayede amacın ne olduğu açıklığa kavuşmaktadır; şöyle ki bize göre kanunkoyucunun amacı sadece *“Türk denizciliğinin geliştirilmesini hızlandırmak ve ekonomiye katkısını artırmak”* ve bu suretle Türk armatörlerinin rekabet gücünü yükseltmek değil, aynı zamanda klasik anlamda tarafsız ve geniş tabanlı bir uluslararası gemi sicili oluşturmaktır.

Maddenin son fıkrası Türk uyruklu gerçek ve tüzel kişiler bakımından TTK' nun ilgili hükümlerini saklı tutmaktadır, sarih olmayan söz konusu fıkraya ilişkin amacın ve kapsamın anlaşılması zordur. Bizce burada Ticaret Kanunu sayesinde elde edilen hakların bu kanunla her hangi bir şekilde önlenmesi engellenmek istenmektedir.

İkinci fıkrada ise yurt dışından finansal kiralama yolu ile temin edilecek gemiler ve yatların da TUGS'ne tescil edilebilecekleri düzenlenmektedir. Bu fıkranın da üzerin kapalıdır; şöyle ki, finansal kira ilişkisi açısından hangi tarafın ne gibi şartlara haiz olacağı fıkrada belirtilmiş değildir. Böyle bir durumda ise kanaatimize göre birinci fıkra paralelinde TUGS'ne gemi tescil ettirmek hakkını haiz olan bir finansal kiralama şirketinin maliki bulunduğu bir gemi, bunun kiracısı aynı fıkradaki kapsama girmeyen bir gerçek ya da tüzel kişi olsa da, TUGS'ne tescil ettirilebilecektir.

#### **4.TUGS düzeni ve kabotaj hakkı**

Kanunun 7.maddesinde ise 4. ve 5. Maddeler kapsamında TUGS'ne tescil edilmiş olan gemi ve yatların Türk bayrağı çekeceği ifade olunmaktadır. Ancak TK.md.823 hükmünün TUGS bakımından bertaraf edilmesi ile ortaya çıkan bu farklı düzen Türk donatanı lehine söz konusu bir madde ile değiştirilmek istenmektedir. Buna göre TUGS'ne kayıtlı olan gemilerden ancak TK.md.823 hükmüne uygun olanlar kabotaj taşıması yapabileceklerdir. Kanaatimize göre bunu önemli bir koruma olarak değerlendirmek mümkün değildir. Zira bugün uluslararası rekabeti artırılmaya çalışılan çaptaki Türk donatanının kabotaj taşıması genel kapasitesi dahilinde yüzde beşi geçmemektedir.<sup>3</sup>

#### **5.TUGS'ne tescil olunacak gemilerin tabi olacağı personel rejimi**

Kanunda incelenmesi gereken hususlardan bir diğeri de 9.madde uyarınca TUGS'ne kayıtlı olan gemiler bakımından TK.md.823 kriterine göre yapılan ayırımın sonucunda karşımıza çıkan iki klasman gemi arasında personel bakımından farklı kuralların uygulanmasıdır. Buna göre TK.md.823 hükmüne uygun olan gemilerde Türk personeli çalıştırma zorunluluğu % 51 iken, bu hükme uygun olmayan gemilerde böyle bir zorunluluk bulunmamakta, sadece kaptanın TC vatandaşı olma zorunluğu aranmaktadır. Dolayısıyla kanunkoyucu gemisini aynı sicile kaydettiren malikler arasındaki dengeyi bozmuştur.

Aynı kanunun 10.maddesinde ise 9.maddede ortaya konulan kuralın sosyal güvenlik ve iş hukuku bakımından sonuçları düzenlenmekte ve burada da Türk uyruklu gemi adamları ile yabancı gemi adamlarının tabi oldukları rejimler ayırdedilmektedir; şöyle ki, Türk uyruklular Türk sosyal güvenlik ve iş hukukuna tabi tutulmakta iken, diğer gemi adamları (sigortalı olduklarını ispatlamaları şartıyla) için Türk Hukuku geçerli kılınmamaktadır.

#### **6.TUGS'nin beraberinde getirdiği mali kolaylıklar**

Kanunun 12.maddesine ise gemisine TUGS'ne kaydettirmiş olan donatana sağlanan mali kolaylıklar ortaya konulmaktadır. Buna göre söz konusu gemilerin işletilmesinden ve dev-rinden

<sup>3</sup> Norveç Uluslararası Gemi Sicilinde ise kabotaj konusunda tamamen farklı bir düzenleme yapılmıştır. Buna göre NIS'e tescil edilmiş olan gemiler, TUGS'deki gibi bunların uyruğuna bakılmaksızın, Norveç limanları arasında yolcu ya da yük taşıyamamakta ya da diğer bir ülke ile Norveç arasında tarifeli olarak yolcu nakledememektedirler.

elde edilen kazançlar gelir ve kurumlar vergileri ile fonlardan istisna edilmekte ve bu gemi (ve yatların) alımsatım, ipotek, tescil, kredi ve navlun sözleşmeleri damga vergisinden, harçlardan banka ve sigorta işlemleri vergisinden ve fonlardan muaf hale getirilmektedir.

Aynı şekilde TUGS'ne kayıtlı gemilerde çalışan gemi adamlarına ödenen ücretler gelir vergisi ve fonlardan istisna edilmişlerdir. Bu kolaylıkların karşılığında ise donatan kayıt harcı olarak 10.000 USD karşılığında TL'sına ilave olarak her bir net ton için 1 USD karşılığı TL ödeyecek, sonraki yıllarda da net ton başına 1 USD karşılığı TL ödemeye devam edecektir.

12.madde kapsamında belirtilen hususlardan bir diğeri de TTK hükümleri paralelinde Türk bayrağı çekebilen gemi ve yat sahiplerine yatırımın yapılması sırasında uygulanmakta olan mali yardım ve teşviklerin TUGS'ne tescil edilebilecek gemiler bakımından da aynen uygulanmasıdır. TTK rejimine tabi tutulduğu sarıh olarak belirtilmiş olsa da, kanunkoyucu burada ayrıca açık bir şekilde bu imkanlardan sadece Türk uyruklu gerçek ve tüzel kişilerin faydalanabileceğini ortaya koymaktadır. Her iki kapsam (TMGS – TUGS) bakımından aranan şartlar ise yurt dışından ithal edilecek olan gemiler bakımından altı yaşın altında ve 18.000 dwt'nin üzerinde bulunmaktadır.

Bu konuda değinilmesi gerekli olan hususlardan bir diğeri de, TUGS'ne kayıtlı olan gemilere ilişkin sigortaların doğrudan doğruya yurt dışında yapılabilmesidir; bilindiği gibi TMGS'ne kayıtlı olan gemiler bakımından (yabancı kredinin söz konusu olmadığı hallerde) bu imkan dahilinde bulunmamaktadır.

#### **7.TMGS'deki takyidatın akıbeti**

TMGS'nden TUGS'ne geçiş prosedürü geminin TMGS'den terkin edilmesini takiben TUGS' a tescilini gerektirmekteyse, (ki aynı maddenin son fıkrasından bu anlaşılmaktadır) burada önemli bir sorun karşımıza çıkmaktadır; şöyle ki teorik olarak her iki işlem arasında gemi üzerinde ipotek ortadan kalkmakta ve kredi vermiş olan finans kuruluşunun milyonlarca doları teminatsız bir hale gelmektedir; buna karşılık geminin TMGS'den terkin edilebilmesi için başlıca şartlardan biri gemi üzerinde takyidatın bulunmadığına ilişkin bir belgenin tedarik edilmesi ya da ipotekli alacaklının bu duruma muvafakat ettiğine ilişkin bir yazının sunulmasıdır. Yukarıda izah edilen sakınca sebebiyle her iki belgenin de bulunması önemli zorluklar yaratacak, özellikle kredi verenin böyle bir belgeyi verebilmesi mümkün olmayabilecektir. Dolayısıyla yukarıda belirtilen sakıncaları önlemek amacıyla takyidat sahiplerini (özellikle ipotekli alacaklıları) tatmin edecek bir düzenlemenin yapılması şarttır. Kanaatimize göre inceleme konusu prosedür öyle olmalıdır ki, gemi TMGS sicil kaydını korurken, belirli bir süre ile sınırlı olarak TUGS'a tescil edilebilmeli ve buradan alınacak olan tüm takyidatın işlendiğine ilişkin bir yazının TMGS'ne ibrazı halinde buradan terkin edilebilmelidir. Bundan dolayı yönetmelik düzenlemesinin aşağıdaki şekilde tadil edilmesi gerektiği görüşüyoruz:

*“TMGS'den TUGS'ne tescil edilecek gemi üzerindeki mevcut ipotek ve sair takyidat TUGS'ne aynen aktarılır ve TUGS memurluğu tarafından bu hususu teyid eden belge verilir. Bu durumda TMGS'den 1 hafta içinde geminin terkin edildiğine ilişkin bir bildirimde bulunulmadığı takdirde geminin TUGS kaydı resen silinir.”*

Bu husus bakımından diğer önemli olan bir nokta ise, yukarıda belirtilen sakıncaların bertaraf edilmesi için sadece TUGS ile ilgili mevzuatta düzenleme yapılmasının yeterli olmadığıdır; bunun yanında TMGS ile ilgili mevzuatta da tadilat yapılmalı ve bu suretle yukarıda teklif edilen yönetmelik maddesinde belirtilen memurluk yazısı olmadan gemi TMGS'den terkin edilememelidir.