

# DENİZCİLİĞİN DEVLET POLİTİKASI OLMASI BAKIMINDAN DENİZ HUKUKUNUN YERİ

*Prof.Dr.M.Fehmi Ülgener*

Denizciliğin devlet politikası olarak belirlenmesi öncelikle ülkenin içinde bulunduğu şartlar, coğrafi konum ve dünya ticaretinin özelliklerinin göz önüne alınmasını gerektirmektedir. Bize göre stratejik bir karar mahiyetindeki bu politikanın uygulanabilmesi bakımından tüm şartlar mevcuttur.

Bir konunun devlet politikası haline getirilmesi ise bunun temel taşlarının gereği gibi yerine konmasını gerektirmektedir. Bu taşlardan biri de hukuk unsurudur. Öyle ki, bu yönde gerekli olan mevzuat değişiklikleri gecikmeden gerçekleştirilmeli ve dünya sahnesinde yer alabilmek bakımından mevzuat mutlak olarak modern bir hale gelmelidir. Zira dünya ticareti ve deniz taşımacılığı derken ister istemez bu husus Türk armatörünün yabancı armatörler ile rekabeti konusunu ön plana getirmektedir.

Bu konuda tavsiyelerimizi şu şekilde ortaya koymak gerekmektedir:

## **1. Türk Ticaret Kanunu bakımından**

Deniz ticaretine ilişkin hükümlerin önemli bir bölümü TTK 4.kتابında yer almaktadır. Burada ana başlıklar halinde gemi kavramı, Türk bayrağının çekilmesi ve kullanılması ile ilgili hükümler, navlun sözleşmeleri, taşıyan kavramı, yüke gelen zararlardan dolayı sorumluluk ile deniz kazaları düzenlenmektedirler. Bu konuda önemle ifade edilmesi gereken nokta hemen tüm bu konuların uluslararası konvansiyonlarda da düzenlenmekte olmasıdır. Böyle bir durumda ise tüm denizcilikte önemli role sahip ülkelerde olduğu gibi,

doğal olarak ülke menfaatleri göz önünde tutulmak suretiyle, söz konusu konvansiyonlar yakından takip edilmeli, gerektiğinde bunlara katılınmalı ve bunu takiben bu konvansiyonların hükümleri iç hukuka ithal edilmelidir. Bu konuda aşağıdaki çarpıcı örneğin verilmesi mümkündür:

Deniz ticaretinin en önemli konularından biri donatan olarak ifade ettiğimiz armatörün sorumluluğunun sınırlandırılmasıdır. Aslında her tacir gibi armatörün de borçları sebebi ile sorumluluğu sınırsız ve şahsidir, buna karşılık deniz hukukun özellikleri sebebi ile belirli bazı alacaklardan dolayı armatörün sorumluluğu sınırlandırılmaktadır. Bu konuda öncelikle Türkiye Cumhuriyeti *“Gemi sahiplerinin mesuliyetlerinin sınırlandırılması ile ilgili bazı kaidelerin birleştirilmesi hakkındaki 1924 tarihli Brüksel Konvansiyonuna”* taraftır. Katılım 1955 tarihlidir. Bu tarihten sonra yapılmış olan Ticaret Kanunumuz da adı geçen konvansiyonun hükümlerini içermektedir.

Bu konvansiyonu takiben deniz ticaretindeki yenilikler sebebi ile 1976 yılında Londra’da *“Deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlandırılması”* adında yeni bir konvansiyon yapılmış ve bu konudaki düzen tamamen değiştirilmiştir. Bu konuda Türkiye’nin pozisyonu kabul yönünde olmuş ve 28.2.1980 tarihli Bakanlar Kurulu kararı ile konvansiyona katılma kararı verilmiştir.

Buna karşılık konvansiyona katılmak bakımından gerekli olan onay belgesinin konvansiyon sekreteryasına derhal teslim edilmemesi sebebiyle Türkiye uzun yıllar konvansiyon tarafı olamamıştır. Bu durum 1 Temmuz 1998 tarihine kadar devam etmiştir, bu tarihte onay belgesinin teslim edilmesi ile Türkiye bu konvansiyona taraf olmuştur. Ancak konvansiyon hükümleri iç mevzuata (TTK) ithal edilmemiş olduğundan dolayı sorumluluğun sınırlandırılması bakımından uygulamada iki ayrı sistem oluşmuştur. Şöyle ki,

- Yabancılık unsuru taşıyan ilişkilerde, diğer bir ifadeyle uyuşmazlığın taraflarından birinin Türk birinin yabancı olması durumunda Türkiye’de

açılmış olan bir davada Türk mahkemesi sorumluluğun sınırlandırılması konusunda TTK değil konvansiyon hükümlerini uygulamakla yükümlüdür,

- Yabancılık unsuru taşımayan hallerde, yani uyuşmazlığın her iki tarafının da Türk olması durumunda Türk mahkemesinin uygulayacağı mevzuat TTK olmaktadır, bu da 1924 konvansiyonunun hükümlerini içermektedir.

Dolayısıyla çifte standartın bertaraf edilmesi için bunun hükümlerinin TTK'na ithal edilmesi gerekecektir.

TTK ile ilgili olarak söz konusu olan sarih örneklerden bir diğeri de taşıyanın sorumluluğunun parça başına sınırlandırılması ile ilgili olan TK.md.1114 hükmüdür. Buna göre, istisna halleri haricinde taşıyanın yüke gelen zıya ya da hasar sebebi ile sorumluluğu belirli bir meblağı aşmamaktadır. Mevzuat kanun olan Alman Ticaret Kanununda bu zamanında 1500 DM idi. (yani yaklaşık 700 USD) TK.md.1114 hükmünde ise bu miktar 100.000 TL'dir. Diğer bir ifade ile yük zayi olduğu takdirde taşıyanın parça başına sorumluluğu 100.000 TL'yi aşmamaktadır., ki bunun son derece yanlış olduğu aşikardır. Ancak bu durum doğrudan doğruya armatörün aleyhine işlemektedir. Yargıtay 1114.maddenin sonuçlarının hakkaniyete aykırı olduğu görüşü ile (ki doğrudur) bu hükmü uygulamamakta ve taşıyanın sorumluluğunu zarara uğrayan yükün değeri ile sınırlandırmaktadır. Bu ise taşıyanın parça başına sorumluluk sınırının fiilen ortadan kalktığı anlamına gelmektedir.

Durumu bir örnekle canlandırarak olursak, yükün parça başına değerinin 3000 USD olduğu bir halde, inceleme konusu kanun hükmü güncel bir miktarı barındırıyor idi yaklaşık 700 USD olacak iken, bu durumda sınır söz konusu olmamakta ve taşıyan değerini tamamıyla, yani 3000 USD ile sorumlu olmaktadır.

Yeri gelmişken ifade etmek gerekmektedir ki, TTK'unun tadilatı konusunda Adalet Bakanlığı bünyesinde Ankara'da çeşitli komisyonlar faaliyette bulunmaktadır. Bunlardan biri de TTK 4.kitabı, yani deniz ticareti kısmı üzerinde çalışmaktadır. Ancak bu komisyonun kuruluşunda önemli eksiklikler mevcuttur, zira bu komisyona deniz ticareti konusunda tek müstakil anabilim dalını barındıran İstanbul Üniversitesindeki öğretim üyelerinden (faal ya da emekli olarak) hemen hemen tamamı çağrılmamıştır. Bunun yanında deniz ticareti hukuku konusunda ülkemizde son derece önemli faaliyetlerde bulunan Deniz Hukuku Derneğinin de bu komisyonlara gereği gibi katılması mümkün olamamıştır. Buna karşılık derneğimizin bünyesinde bulunan sayın hocalarımız bu konuda derneği temsilen bir tadilat çalışmasında bulunmuşlar ve bu çalışma Mayıs ayında dernek dergisinin bir sayısı hasredilmek suretiyle yayımlanmıştır. Modern ve uluslararası mevzuatın göz önüne alınması suretiyle yapılan bu tasarrufların camia tarafından mutlak olarak destek görmesi gerekmektedir; ancak bu sayede gelecek yıllarda Türk denizciliğinin hukuki bakımdan da desteklenmesi amacına ulaşılabilecektir.

## **2. Diğer hususlar**

TTK dışında deniz hukuku konusunda bahsedilmesi gereken diğer bazı önemli hususlar da bulunmaktadır.

Bunlardan biri deniz hukukuna ilişkin uyuşmazlıkların Türk mahkemeleri tarafından halli konusundaki usule ilişkindir. Bilindiği üzere söz konusu uyuşmazlıklar ticaret mahkemeleri tarafından (bunların olmadığı yerlerde de asliye hukuk mahkemeleri tarafından) çözüme kavuşturulmaktadır. Buna karşılık deniz hukukuna ilişkin davaların son derece karmaşık ve spesifik konulardan oluşması sebebiyle aynı zamanda diğer konularla da ilgilenmekte olan hakimlerimizin bilgi yetersizlikleri ortaya çıkmakta ve bu boşluk devamlı surette bilirkişi tayin edilmesi yolu ile halledilmekte, bu ise çoğu zaman

adaletin gereği gibi tecelli etmesini engellemektedir. Bizce bu noktada yapılması gereken köklü bir sistem değişikliğine gitmek sureti ile ihtisas mahkemeleri kurmak ve buradaki hakimlerin sadece taşımacılık (kara ve hava dahil) konusunda yoğunlaşmalarını sağlamaktır. Bu takdirde hukuki bakımdan önemli bir mesafe kat edilebilecektir.

Bunun yanında aynı konuda atılması gereken diğer bir adım tahkim kurumunun geliştirilmesidir. Zamandan tasarruf ve uyuşmazlığın bu konuda ihtisas sahibi hakemler tarafından incelenmesi bu suretle ulaşılabilecek sonuçlardandır. Deniz Hukukundaki uyuşmazlıkların bir çoğunun Londra'da tahkim yolu ile çözüme kavuşturulması bu konuda açık bir örnek teşkil etmektedir. Bu konuda Deniz Ticareti Odamızın desteğine ihtiyaç bulunmaktadır. Belki bu suretle her iki tarafın Türk olduğu bazı uyuşmazlıkların Londra'da tahkime tabi tutulması gibi tuhaf sonuçların da önüne geçilmesi mümkün olabilecektir.

Bu konuda değinmemiz gereken hususlardan biri de ikinci sicil ile ilgili olarak düzenlenen Uluslararası Gemi Sicil (TUGS) Kanunudur. Türk bayrağını taşıyan filonun tonajını korumak ve artırmak, bu suretle kolay bayrak olarak tanımlanan ülkelere kaçışını engellemek amacı ile uygulamaya konulan bu kanun hedefine ulaşmış gibi gözükse de, bazı önemli sakıncaları mevcuttur ve bunlar düzeltilmediği takdirde yakın bir vadede uluslararası sicilden kaçış söz konusu olabilecektir.

Bu sakıncalardan biri kanunda yer alan mali kolaylıklar ile ilgilidir. Şöyle ki, bu kanun ile amaçlanan çeşitli mali kolaylıklar getirmek sureti ile kolay bayrak olgusunun cazip taraflarını ortadan kaldırmaktır. Başlıca mali kolaylık ise vergi istisnalarıdır. Buna göre söz konusu gemilerin işletilmesinden ve alım satımından elde edilen gelirler vergiden istisna edilmişlerdir. Bu aslında uygun bir kolaylık olarak gözükse de, aslında amaçlanan hedefe varmak bakımından yeterli olamamıştır, zira her ne kadar bahsi geçen gelirler vergiden istisna edilmişlerse de, birden fazla şirkette birden fazla gemisi olan Türk armatörünün

şirketler arasındaki işletmeye yönelik para transferleri döviz kurlarındaki önemli değişimler sebebiyle kazanç olarak kabul edilmekte ve maliye Bakanlığı bu gelirleri geminin işletilmesinden kaynaklanan kazanç olarak değerlendirmemekte ve kur kazancı şeklinde ortaya çıkan meblağlar geçmiş yıllardaki zararlarına mahsup etme imkanı olmayan armatörün hiç tahmin etmediği ve aslında gemisini milli sicilde tutsa idi ödemeyeceği vergilerin tahakkuk etmesine sebep olmaktadır. Örneğin;

TUGS'ne kayıtlı olan gemisi bulunan A şirketi, yine TUGS'ne kayıtlı gemisi bulunan B şirketine banka kredi borçlarını ödemek amacı ile 100.000 USD kaynak aktarıyor. Bu sırada kur 1 USD = 650.000 TL. Bir süre sonra B şirketi bu meblağı A şirketine iade ediyor. Bu sırada kur 1 USD = 1.500.000 TL. Yıl sonunda A şirketi 85 milyar lira kar etmiş gibi gözüküyor. (150.000.000.000 – 65.000.000.000) Bu kar ise geminin işletilmesinden kaynaklanmadığından dolayı vergi istisnası geçerliliğini kaybediyor.

## SONUÇ

Yukarıda ki örneklerden görülmektedir ki, denizciliğin devlet politikası haline getirilmesi için

- başta TTK olmak üzere mevzuatımızda köklü değişikliklerin yapılması,
- ihtisas mahkemelerinin ihdas edilmesi,
- Türk tahkiminin desteklenmesi,
- bunun yanında uluslararası konvansiyonlara adaptasyonun da sağlanması

gerekmektedir.

Bunların yapılması sırasında ise belirli bir sistemin öngörülmesi ve bunun bir merkezin (örneğin Denizcilik Bakanlığı) koordinasyonu altında gerçekleştirilmesi şarttır.