



# DENİZDEN MERHABA



27. YIL

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Dergisidir.

Temmuz-Ağustos-Eylül 2014 • Sayı: 3

## T.C. Resmî Gazete

Tesis tarihi : 7 Teşrinievvel 1336 - 1920

İdare ve yazı işleri için  
Başvekkâlet Neşriyat ve Müdevvenat  
Dairesi Müdürlüğüne  
müracaat olunur

21 TEŞRİNİSANI 1942

CUMARTESİ

SAYI : 5263

### TAMİM

Gümrük ve İhisarlar Vekâletinden :

ÖZÜ:

Kabotaj gümrük talimatnamesi H:

1 — Kabotaj gümrük muameleleri hakkında hazırlanan 17 sayılı (Kabotaj Gümrük Talimatnamesi) eklidir.

2 — Bu talimatname 1/12/1942 gününden itibaren yürürlüğe girecek ve o tarihi taşıyacaktır. Bu tarihten önce bu hususa dair verilmiş bütün emirler hükümden kalkacağından şimdiden ilgili memurların bilgi edinmelerini ve yürürlükte kaldıkça hükümlerinin iyi tetbikiyle yersiz soruşturmalara meydan bırakılmamasının teminini dilerim.

#### Kabotaj Gümrük Talimatnamesi Başlangıç

Umumî esaslar

MADDE : 1

*Kabotaj ve kabotaj hakkı:*

Kabotaj, bir Türk limanından başka bir Türk limanına denizden eşya ve yolcu taşınmasıdır.

815 sayılı ve 19/4/1926 tarihli kanunun 1 inci maddesi gereğince Türk limanları arasında ve bu limanlar çevresi içinde gerek eşya ve yolcu taşımak, gerek taşıt çekmek (cer), kılavuzluk etmek ve sair her türlü liman hizmetlerini yapmak yalnız Türk Bayrağını taşıyan millî gemilere mahsus hâtlardandır.

Yabancı bayrak taşıyan gemiler, Türk limanlarına ancak yabancı limanlardan aldıkları yük ve yolcuları çıkarabilirler ve buralardan da yalnız yabancı limanlar için yük ve yolcu alabilirler. [\*]

[\*] 815 sayılı Kabotaj Kanununun 2 nci ve 3 üncü maddeleriyle Türkiye tebaasına hasredilen sair hizmetler de şunlardır:

«Madde 2 — Nehirler ve göller ve Marmara havzasıyla boğazlarda, bilümmün kara sularıyla kara sularına dâhil bulunan korfez, liman, köy ve saire de vapur, romorkör, istimbol, motorbot, mavuna, salapurya, sandal, kayak velhasıl makine, yelken, kürek ile müteharrik merakibi kebir ve sagire ile tarak, perizman, maçuna, algarina, şat ve her nevi nakliye ve su dubaları, limbo, sefaini tahlisiye ve emsali ile şamandıra, sal gibi sabit ve sabit vesait bulundurmak ve bunlarla seyrisfer ve nakliyat icra etmek suretiyle ticaret hakkı Türkiye tebaasına münhasırdır.»

MADDE : 2

*Talimatın tatbik olunacağı deniz taşınmaları:*

Millî eşya ile Gümrük giriş vergileri ödenmek veya katî muafaktan faydalanmak suretiyle Türkiye'ye sokularak millileşmiş olan veya muvakkat kabul ve muafak yolu ile girmiş eşyanın bir Türk limanından ötekisine denizden taşınmaları bu talimatname hükümlerine tabidir. (C. K. madde 56).

Bu talimatnameye göre bir vesika ile sevk edilen eşya, vardığı limanda ancak bu vesika gümrüğe gösterilmek şartıyla gümrük giriş vergisinden müstesnadır.

#### BİRİNCİ BÖLÜM

Denizyolları İdaresinin gemileri veya başka şahısların muntazam seferli vapurları ile yapılan taşınmalar

MADDE : 3

*Gümrüğe manifesto verilmesi:*

A) Denizyolları idaresinin 20 tonajı geçen gemilerinin,

B) Başka hakiki ve hükmi şahıslara ait olup muntazam seferler yapan, acentaları bulunan ve bu seferleri sırasında yabancı bir limana uğramayan vapurların (vapurlardan gayri gemiler hariç), kaptan veya acentaları tarafından Gümrük Kanununun 26 ncı maddesi gereğince, gemi limandan ayrılmadan önce, gümrüğe o limanda gemiye yüklenmiş olan eşya için iki nüsha manifesto verilir.

Yolu beraberinde el bileti ile taşınan eşya (bagaj) için manifesto verilmesi mecburi değildir.

Gümrük İdaresi, manifestoları bir nüshasını - altına başka satırlar ilâve edilemeyecek surette iki çizgi ile kapatıp «görölmüştür.» ibaresini yazdıktan, resmi mühür ve imza ile tasdik ettikten sonra - kaptana veya

«Madde 3 — Kara suları dâhilinde balık, istiridyeye, midye, sünger, inci, mercan, sedef ve saire saydı, kum ve çakıl ve saire ihracı ve gerek sathı bahirde ve gerek ka'ri bahirde mevcut kazazede sefan ve merakiple enkazı metrukenin ihrac ve tahlisi, dalgıçlık, arayıcılık, kılavuzluk, deniz bakkallığı, bilcümle Türk vesait ve merakibi bahriyesi derununda kaptanlık, çarçılık, kâtiplik, tayfalık ve amelik ve saire icrast ve iskele, rıhtım hammallığı ve bilümmün deniz esnaflığı icrastı Türkiye tebaasına münhasırdır.»

# DENİZ HUKUKU



Av. Barış Çalık

## Kabotaj Hakkında

Devletlerin deniz ve iç sulardaki egemenlik yetkilerinin bir sonucu da kabotaj konusunda getirilen düzenlemelerde kendisini gösterir. Deniz kabotajı temel olarak bir devletin limanından alınan yük veya yolcunun doğrudan doğruya aynı ülkenin bir başka limanına deniz yolu ile taşınması anlamına gelir. Fakat deniz kabotajı kavramı sadece yük ve yolcu taşınması ile de sınırlı kalmayarak, denizde kurtarma yardımı, kılavuzluk, römorkaj, balıkçılık vs. faaliyetlerde de kendisini göstermektedir. Devletler çok kere ticaret filolarını korumak için kabotaj faaliyetlerini kendi bayraklarını taşıyan gemilere hasretmekte, dolayısı ile yabancı bayrak taşıyan gemileri bu faaliyetlerden men etmektedirler. Bu halde de yabancı bayraklı gemiler aleyhine bir "kabotaj yasağı" konulmuş, milli gemiler lehine de "kabotaj tekeli" tesis edilmiş olur. Kabotaj sınırlamaları ise örneğin Almanya gibi bazı devletlerde sadece gemi bazında uygulanırken, ülkemizde bu sınırlamalar hem gemi hem de deniz ticareti faaliyetinde bulunan kişilerin uyruğu bakımından da uygulanmaktadır. İngiltere gibi denizcilikte gelişmiş ve güçlü deniz ticareti filosuna sahip devletler ile Belçika gibi kıyıları kısa olan bazı devletler, deniz kabotajı ile birlikte getirilen yasaklamalara karşı çıkarken, Fransa, Yunanistan, İtalya, İspanya, Portekiz gibi uzun kıyıları sahip ülkeler ile deniz ticaret filolarını korumak isteyen diğer devletler ise deniz kabotajı ile getirilen yasaklamaları savunmaktadır. Kabotaj sınırlamaları uygulayan devletler bu sınırlamaları çoğunlukla tüm ülke genelinde uygularken bazı ülkeler kabotaj sınırlamalarını sadece belli bölgeler için öngör-

müşlerdir. Örneğin Danimarka kendi kıyılarında kabotaj sınırlaması uygulamazken, yine kendisine bağlı Faroe Adaları limanları için kabotaj tekeli tesis etmiştir. Kabotaj sınırlamaları lehine ileri sürülen düşüncelerin temelinde öncelikle denizciliğin, deniz filosunun ve teknolojisinin rekabetten korunması ile geliştirilmesi kaygısı yer almaktadır. Bunun yanı sıra İtalya ve İspanya gibi bazı devletler kabotaj sınırlamasının olmaması halinde denizdeki iş sahasının ve deniz adamlarının refah ve hayat standartlarının olumsuz yönde etkileneceğini, kıyıları uzun ve birçok adası bulunan devletler bu adalara ulaşımın sağlanmasını bir "kamu hizmeti" addettikleri için, muhtelif devletler de güvenlik kaygıları ile kabotaj sınırlamalarını gerekli görmekte ve savunmaktadır. Örneğin Yunanistan sahip olduğu adalara yaptığı taşıma işlerini "kamu hizmeti" olarak görmekteyken, diğer taraftan da Türkiye'ye kendi anlayışına göre "tehlikeli" ölçüde yakın saydığı adalarına yapılacak taşımalarda ulusal güvenlik nedeni ile kabotaj sınırlamalarını savunmaktadır. Anılan nedenler de Avrupa Birliği içerisinde, birliğe üye devletlerin birbirlerine karşı kabotaj yasağının kaldırılmasına ilişkin müzakerelerde son derece tutucu davranılmaktadır. Buna karşılık İngiltere ve İrlanda, Avrupa Birliği içerisinde her türlü kabotaj yasağına karşı çıkmakta ve serbestlik ilkesini savunmaktadır. Kabotaj sınırlamasına karşı olan devletler ise genel olarak bu yönde bir sınırlamanın rekabet ortamını engellediğini, bu yöndeki sınırlamaların yerel tekelleşmelere yol açtığını buna bağlı olarak navlun ücretleri ile masrafların yükseldiğini, hizmet kalitesinin düştüğünü, eski ve güvensiz

gemilerin hizmette kaldığını, bundan ise çevrenin dahi olumsuz etkilendiği belirtmektedirler.

Osmanlı Devleti zamanında mevcut kapitülasyonlar yabancı gemiler hakkındaki kabotaj sınırlamasını engellemekteydi. Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle de 1914 tarihli padişah iradesi ile kaldırılma çabasına girilen kapitülasyonlar nihayetinde 1923 tarihli Lozan Anlaşması ile yok edilmiş ve hali ile kabotaj sınırlamalarının kolaylaşmasının önü açılmış idi. Bu gelişme ile ülkemizde 19.04.1926 tarih ve 815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye ve Limanlar ile Kara Suları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun (Kabotaj Kanunu) yürürlüğe konularak konu düzenlenmiş ve kabotaj sınırlamaları koyulmuştur. Kanunun 1 inci maddesi "Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine emtia ve yolcu alıp nakletmek.....yalnız Türk sancağını hamil sefaın (gemiler) ve merakibe (binekler) münhasırdır." demektedir, aynı kanunun 2 nci maddesi "Nehirler, göller..... bilumum karasularına dahil bulunan körfez, liman, koy ve sairede..... seyrüsefer ve nakliyat icra etmek sureti ile ticaret hakkı Türkiye tebaasına münhasırdır" demektedir. Bu hükümler gereğince ülkemizde bir kabotaj seferinde kullanılacak gemi ve bu taşımayı yapacak şahıs bakımından ikili bir sınırlama mevcuttur. Buna göre ülkemizde bir geminin kabotaj taşınması yapması için öncelikle TTK m.940'da sayılan şartları yerine getirmiş olması ve Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olması gereklidir. Yoksa bu geminin gerçekten de bir Türk gemisi olması şart değildir. Zira TTK madde 941 uyarınca Türk Bayrağı

# DENİZ HUKUKU

çekme hakkına sahip bir yabancı gemi de TTK madde 940 delaleti ile iznin devam ettiği müddetçe kabotaj seferi yapabilmektedir. Bunlara karşılık geçici süre ile yabancı bayrak çekmesine izin verilmiş Türk gemisi ise bu izin süresinde kabotaj seferi yapmaktan men edilmektedir. Ülkemizde bir geminin kabotaj taşıması yapması için çektiği bayrak şartının yanında sahip olması gereken diğer bir şart ise, bu ticareti yapacak kişinin Türk olması şartıdır. Bu şart gerçek kişilerde Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olmayı, tüzel kişilerde ise, Türkiye Cumhuriyeti kanunlarına göre kurulmuş Türk tüzel kişisi olmayı gerektirir. İşletmenin adi ortaklık halinde olması durumunda ise kabotaj hakkından yararlanmak için ortakların tamamının Türk olması gerekmektedir.

Kabotaj Kanuna paralel düzenlemeler Gümrük Mevzuatımızda da yer almıştır. Örnek vermek gerekirse denizyolu ile transite ilişkin düzenlemelere havi Gümrük Yönetmeliği'nin 263 üncü maddesi 1 inci fıkrası "Bir Türk limanından başka bir Türk Limanına transit olunacak eşyayı yalnız Türk bandıralı gemiler nakledebilir" hükmünü içermektedir. 03.08.2013 tarihli Resmi Gazetede yayınlanan Gümrük Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik'den önce yukarıda alıntı yapmış olduğumuz Gümrük

Yönetmeliği'nin 263 üncü maddesi, 1 inci fıkrası uyarınca bir Türk limanından başka bir Türk limanına transit olunacak eşyayı yalnız Türk bandıralı gemiler nakledebilmekte ancak Türkiye Gümrük Bölgesi dışından bir Türk limanına getirilen ve özet beyanında varış yeri başka bir Türk limanı gösterilmiş bulunan eşyanın, diğer yabancı gemilerle bu limana transitine izin verilebiliyordu. Ayrıca varış yeri Türkiye Gümrük Bölgesi dışı olan ihrac eşyasının da yabancı bayraklı bir gemi tarafından bulunduğu limandan Türkiye Gümrük Bölgesi dışına çıkarılacağı Türk limanına transiti de mümkün olabilmekteydi. 03.08.2013 tarihli Resmi Gazetede yayınlanan Gümrük Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile Gümrük Yönetmeliği'nin 263 üncü maddesi 1 inci fıkrasının istisnaları düzenleyen 2 nci ve 3 üncü cümlesi kaldırılarak Türk limanları arasındaki taşımanın yalnızca Türk bayraklı gemilerle yapılması sağlanmıştır. Böylece Türk bayraklı gemilerin başka bir ülke bayrağına geçişlerinin önüne geçildiği gibi yabancı bayraklı gemilerin de Türk bayrağına geçişleri teşvik edilerek Türk donatı desteklenmiştir. Bununla beraber

Türkiye'de kabotaj taşımacılığının canlandırılması için ÖTV siz yakıt uygulaması ile kabotaj taşımacılığı yapan firmalar için teşvik sağlanmış bulunmaktadır.

Özetle, Kabotaj Kanunu'nun amacı Türkiye'de denizciliğin ve milli deniz filosunun gelişmesidir. Bu nedenler ile kapitülasyonlar ile yabancılara verilmiş olan denizcilik haklarımızı Kabotaj Kanunu ile geri alınmıştır. Buradan hareketle Türkiye'nin kabotaj konusunda düzenlemelerinin daha çok tarihi ve siyasi nedenlere dayanmakta olduğunu ifade etmek yanlış olmayacaktır. Ancak günümüzde globalleşen ekonomi ve gelişen ticaret hacmi karşısında zaman zaman aşırı sertlikteki kabotaj uygulamasının bazı yakınmalar doğurduğu da bir gerçektir. Öte yandan Gümrük Birliği içerisinde olduğumuz Avrupa Ülkelerinin aralarındaki kabotaj yasak ve izinleri müzakereleri ile aday adayı olduğumuz ve önümüzdeki zamanlarda üyesi olacağımızı beklediğimiz Avrupa Birliği'nin üye devletleri arasında birlik içerisindeki taşımalarda kabotaj yasaklamalarının yeniden değerlendirilmesi için yapılan müzakerelere ve bu müzakereler sonucunda muhtemel alınacak kararlara göre de birlik içindeki uyumun sağlanması amacı ile gelecekte ülkemizde de konunun yeniden değerlendirilmesi de muhtemel hale gelebilecektir.

# T.C. Resmî Gazete

Tesis tarihi : 7 Teşrinievvel 1336 - 1920

|  |                                  |             |
|--|----------------------------------|-------------|
| <i>İdare ve yazı işleri için<br/>Başvehâlet Neşriyat ve Müdevvenat<br/>Dairesi Müdürlüğüne<br/>müracaat olunur</i> | 21 TEŞRİNİSANI 1942<br>CUMARTESİ | SAYI : 5263 |
|--|----------------------------------|-------------|

TAMİM