

Issues Arising Out of the Registration of Yachts and Flag Choice

Yatların Sicile Kaydedilmesi, Bayrak Seçimi ve Beraberinde Getirdiği Sorunlar

ABSTRACT

According to the Turkish Commercial Code numbered 6102, the yachts are qualified as ships. In Turkey, it is legally possible to register the yachts under the National Vessel Registry, Turkish International Vessel Registry or Port of Registry. However, the yacht owners prefer to register their yachts in foreign registries due to the economic advantages, lightness of requirements of registration and flag of convenience. The registration requirements of such registries and the issues to be considered in selection of the flags of convenience are analyzed in this study.

KEYWORDS: Yacht, flag, registry, port of registry, Turkish International Vessel Registry

ÖZET

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu uyarınca yatlar, gemi niteliğini haizdir. Türkiye’de yatlar, Milli Gemi Sicili’ne, Türk Uluslararası Gemi Sicili’ne veya Bağlama Kütüğü’ne tescil ettirilebilir. Ancak maliklerin yatlarını, tescil için aranan şartların hafifliği, ekonomik avantajların bulunması ve “kolay bayrak” (flag of convenience) düşüncesi gibi gerekçelerle yurt dışındaki sicillere tescil ettirmeyi tercih ettikleri görülmektedir. Bu çalışmada söz konusu sicillere tescil şartları ve kolay bayrak seçiminde dikkat edilmesi gereken hususlara değinilmiştir.

ANAHTAR KELİMELER: Yat, bayrak, sicil, bağlama kütüğü, Türk Uluslararası Gemi Sicili

I. INTRODUCTION

AS OF TODAY, ALMOST THREE QUARTERS OF THE world's fleet is registered under a flag of a country other than its own.¹ However, the open registries which provide tax advantages² create legal certainty issues.³ In 1981, the United Nations Conference on Trade and Development (“UNCTAD”) issued and announced a report⁴ describing the legal certainty problems caused by the open registries. The main reason causing these problems is that these registries are located in undeveloped countries such as Panama, Bahamas etc. As a result, the Paris Memorandum which is an administrative agreement on port state control to ensure the international security and environmental standards of the ships, was signed by and between fourteen countries in January 1982. Currently, the parties of Paris Memorandum Organization (“The Paris Organization”) consist of twenty seven maritime administrations which govern the European and the North Atlantic basins. Turkey is not a member of The Paris Organization.

The Paris Organization analyzes and classifies the flags in its annual reports. The flags are listed as white, gray and black in annual reports of The Paris Organization. The white list indicates the flags with consistently low detention record whereas the black list covers poorest performing flags.⁵ In addition to that, countries take measures against the open registries which provide the flag of convenience. Pursuant to the Implementation Directive⁶ numbered 2014/260 of the Ministry of Transport, Maritime and Communications of the Republic of Turkey, it has been decided to check the conformity with international contracts and national legislation in terms of life and working conditions on the ships and to apply sanctions against nonconformities for the purpose of ensuring that the carriage at the ports of our country is carried out by vessels complying with the standard. Hence, the Turkish International Vessel Registry⁷ (“TIVR”) has been established in Turkey to take measures against the flags of convenience and to provide advantages of taxations.

The registration of yachts under the open registries abroad and Turkish registries, the reasons behind the preference of these registries by the yacht owners and the disadvantages thereof are mentioned below.

I. GİRİŞ

GÜNÜMÜZDE DÜNYA FİLOSUNUN NEREDEYSE DÖRTTE üçü, kendi ülkelerindeki sicillere kayıt edilmekten kaçınılarak, kendi ülkesi dışındaki bir ülkenin bayrağı altında tescil edilmiştir.¹ Ancak, vergisel avantaja² sahip yurt dışındaki sicillerin hukuk güvenliği sorunu bulunmaktadır.³ Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (“UNCTAD”) 1981 yılında yayınladığı bir rapor⁴ ile söz konusu güvenlik sorunlarını kamuoyuna duyurmuştur. Bu sorunların oluşmasının başlıca nedeni, bu sicillerin Panama, Bahamalar gibi az gelişmiş ülkelerde olmasıdır. Bu nedenle, gemilerin uluslararası güvenlik ve çevresel standardını sağlamak adına liman devleti kontrolü üzerine idari bir sözleşme olan Paris Memorandumu Ocak 1982’de on dört ülke tarafından imzalanmıştır. Bugün itibarıyla Paris Memorandumu Organizasyonu’na (“Paris Organizasyonu”) Kuzey Amerika ve Avrupa havzasını kapsayan yirmi yedi denizcilik idaresi üye olup, Türkiye üye değildir.

Paris Organizasyonu yıllık raporlarıyla bayrakları incelemeye tutup, sınıflandırmaktadır. Paris Organizasyonu’nun yıllık raporlarında bayraklar, beyaz, gri ve siyah olarak listelenmektedir. Beyaz liste düşük riskli bayrakları gösterirken, siyah liste ise yüksek riskli bayrakları işaret etmektedir.⁵ Diğer yandan, ülkeler de kolay bayrağa karşı tedbirlerini almaktadır. T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nın (“Bakanlık”) 2014/260 sayılı Uygulama Talimatı⁶ uyarınca ülkemiz limanlarındaki taşımacılığın standarda uygun gemiler ile yapılmasını sağlamak üzere, gemide yaşam ve çalışma koşulları bakımından da uluslararası sözleşmelere ve ulusal mevzuata uygunluklarının kontrol edilmesi ve uygun olmayanlar hakkında yaptırım uygulanması kararlaştırılmıştır. Bu kapsamda kolay bayrağa karşı tedbir almak ve kolay bayrağın sağladığı vergisel avantajı sağlamak adına Türkiye’de Türk Uluslararası Gemi Sicili⁷ (“TUGS”) kurulmuştur.

Yatların yurtdışındaki açık sicillere ve Türk sicillerine kaydedilmesine, söz konusu sicillerin yat malikleri açısından neden tercih edilebilir olduğuna ve dezavantajlarına aşağıda değinilmiştir.



II. OPEN REGISTRIES

According to United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982, a genuine link must be established between the state and the ship flying its flag. Therefore, the ships had been flying the flag of their country. However, with the beginning of the twentieth century, ship owners commenced to register their ships under the open registries in undeveloped countries such as Panama.

On the one hand, open registries constitute an alternative for ship owners to choose the most advantageous registry for procedural and economic reasons, but on the other hand, they cause a loss due to the lack of law and inspection. Some registries reflag the yachts in less than forty eight hours and some other registries perform with a simple form.

II. AÇIK SİCİLLER

1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne göre, devlet ile gemi arasında gerçek bir bağ bulunmalıdır. Bu nedenle, yakın zamana kadar gemiler, kendi ülkelerinin bayrakları ile seyrüsefer etmekteydi. Fakat, yirminci yüzyılın başları ile birlikte gemi malikleri, Panama gibi az gelişmiş ülkelerdeki açık sicillere gemilerini tescil etmişlerdir.

Açık siciller, bir yandan yat maliklerinin yatlarını tescil etmeleri için usuli ve ekonomik anlamda en avantajlı sicili seçmeleri için alternatif oluştururken diğer yandan, bir takım hukuksuz ve devlet denetiminden uzak uygulamalar nedeniyle malikleri zarara uğratmaktadır. Kimi siciller yatların bayraklarını kırk sekiz saat içinde değiştirmekte, kimileri ise basit bir form ile bayrak değişimini gerçekleştirmektedir.

UNCTAD has drawn attention to the security issues of the open registries by publishing a report.⁸ In this report, the issues have been highlighted that; (i) real owners of the ships are not identifiable, (ii) since the ship personnel are not citizens of the flag of convenience country, they avoid legal action by not visiting the country, (iii) security issues arise from the lack of transparency of the structures of the open registries. Furthermore, it has been noticed that the open registries have been linked with hijacked ships, ghost ships, false certifications,⁹ smuggling and international terrorism.

Panama has become the country with the greatest maritime fleet with the commencement of the implementation of the open registry and the advantages of registration such as registering online. Panama, whose national economy is particularly comprised of fees, services and taxes from its registry, is followed by Liberia, Marshall and Honduras.

III. REGISTRATION OF THE YACHTS UNDER TURKISH REGISTRIES

Even though open registries will still operate, the problems in practice need to be solved. There must be a genuine link between the ship and the flag state in order to identify the real owners of the ships. Only due to such connection, the flag state can exercise sovereignty over the ship. As a result of sovereignty, the flag state will take measures to ensure the social and economic safety of ship owners. TIVR has been established in Turkey since the tax advantages of the open registries have not been eliminated even though the flag states did take measures. However, the registration requirements for yachts in TIVR are not convenient. The yachts flying foreign flags or built abroad may be registered to the Port of Registry which is much more appropriate.

UNCTAD yayınladığı rapor⁸ ile açık sicillerin güvenlik zaafılarına konusuna parmak basmıştır. Söz konusu raporda; (i) gemilerin gerçek maliklerinin tespit edilemediği, (ii) gemi adamlarının, açık sicilin sunduğu kolay bayrak vatandaşı olmadıkları için, kolay bayrak devletini ziyaret etmeyerek kendileri hakkında yürütülen yasal işlemlerden kaçınabilmeleri, (iii) kolay bayrak sunan açık sicillerin yapılarının şeffaf olmaması nedeniyle bu sicillere tescil ettirilen gemilerde güvenlik sorunlarının görülmesi hususlarına değinilmiştir. Bunun dışında kaçırılmış gemiler ile hayalet gemilerinin, sahte belgelen-dirmenin,⁹ kaçakçılık ve uluslararası terörizmin kolay bayrak sağlayan açık siciller ile bağlantılı olduğu görülmektedir.

Açık sicil uygulamasının Panama devletinde başlaması, Panama sicilinin elektronik ortamda gemilerin tescilini kolaylıkla sağlaması gibi avantajları ile Panama, en büyük deniz filosuna sahip devlet haline gelmiştir. Ekonomisinin büyük bir bölümünü sicildeki ücret, servis ve vergilerden sağlayan Panama devletini, Liberya, Marshall Adaları, Honduras takip etmektedir.

III. YATLARIN TÜRK SİCİLLERİNE KAYDEDİLMESİ

Açık siciller faaliyetlerini devam ettirecek olsa da uygulamadaki sorunların ortadan kalkması gerekmektedir. Gemilerin gerçek maliklerinin belirlenebilir olması için gemi ile bayrak devleti arasında gerçek bir bağ bulunmalıdır. Kurulacak gerçek bağ ile ancak bayrak devleti, gemi üzerinde egemenliğini tahsis edebilecektir. Egemenliğinin bir sonucu olarak, devlet gemi maliklerinin sosyal ve ekonomik olarak güvenliğini sağlayacak tedbirleri alacaktır. Devletlerin söz konusu tedbirleri alması ile açık sicillerin vergisel avantajları yine de bertaraf edilemediği için Türkiye'de TUGS kurulmuştur. Ancak TUGS'a tescil şartları yatlar için kolaylık sağlamaktan uzaktır.

FOOTNOTE

1 "Why So Many Shipowners find Panama's Flag Convenient", BBC NEWS LATIN America & Caribbean, 04.08.2014, <http://www.bbc.com/news/world-latinamerica-28558480> (Last access, 02.02.2017).

2 **Savaş Yigen**, "The Privileges of Those Vessels Registered in Turkish International Ship Registry", TAAD, Year 6, N.22, July 2015, p. 530.

3 **Togan Han Sacaklıoğlu**, "Donatanlar Açısından Bayrak Seçiminde Gözönünde Bulundurulması Gereken Kriterler", Uluslararası Deniz ve Ticaret, June 2005, p.76.

4 For the report please see http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/c4ac4d2_en.pdf (Last access: 27.04.2017).

5 For information please see <https://www.parismou.org> (Last access: 10.12.2016).

6 http://imo.udhb.gov.tr/dosyam/Dokumanlar/2014_260.pdf (Last access: 09.03.2017)

7 TIVR has been established under the Code of Turkish International Vessel Registry dated 16.12.1999, numbered 4490.

8 Please see dpn. 4.

9 In 2000, the General Secretary of the International Transport Workers' Federation (ITF) obtained a Panama Certification which enables him to navigate the ship for 4000 Dollars, without having any training or experience in the maritime field.

10 The Communiqué (Communiqué No: 2017/3) Regarding the Transition of the Ships Which Reside Abroad, and Flag Foreign Flag, to the Turkish Flag published in Official Gazette (OG) dated 03.03.2017, numbered 29996.

The registration of yachts under the Port of Registry, NVR or TIVR are mentioned below.

A. Registration of the Yachts under the Port of Registry

The Port of Registry is not a registry but only a system of record. The Port of Registry is established within the field of authority of the Harbor Master or the municipalities designated by the Ministry for the inner internal waters which are not under the jurisdiction of the Harbor Master. The owners of the ships, sea vessels and inland vessels, which are not registered under TIVR and are not obliged to register under the National Vessel Registry (“NVR”), have to register the mentioned vessels under the Port of Registry whether the vessels are for the purposes of commercial or private use. With the Port of Registry, all the vessels sailing in the territorial waters of Turkey, are required to be registered. All the vessels registered under the Port of Registry, fly Turkish flag without being subject to the provisions of Article 940 of the Turkish Commercial Code (“TCC”) which regulates the right and obligation to fly Turkish flag. Ship owners obtain right to flag with a port of registry license. The owner or the operator may register their yachts under any port of registry after the measurement proceedings have been finalized.

The terms of registration, and sailing in the territorial waters of Turkey of foreign flagged yachts, have been designated by Communiqué¹⁰ which was entered into force in March 3 2017. According to the Communiqué, submitting the document indicating that the yacht has been acquired prior the date of 27/1/2017 and it is in the records of the flag state is the most crucial point in terms of registration of the yachts located outside the Turkish maritime territory, or foreign flagged yachts owned by legal entities or natural persons.

Yabancı bayraklı ve/veya yurtdışında inşa edilen yatlar ancak Bağlama Kütüğü'ne tescil ettirilebilir.

Aşağıda yatların Bağlama Kütüğü, MGS veya TUGS'a kaydedilmesi hususları anlatılmıştır.

A. Yatların Bağlama Kütüğü'ne Kaydedilmesi

Bağlama Kütüğü bir sicil olmayıp sadece bir kayıt düzendir. Bağlama Kütüğü, her liman başkanlığında ve liman başkanlığının yetki alanında bulunmayan iç sularda Bakanlık tarafından belirlenen belediye başkanlıkları bünyesinde kurulur. Bağlama Kütüğüne, TUGS'a tescilli olanlar ve Milli Gemi Sicili'ne (“MGS”) tescilli zorunlu olanlar dışındaki ticari veya özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve iç su araçlarının malikleri veya işletenleri, söz konusu gemi, deniz ve iç su araçlarını kaydettirmek zorundadırlar. Bağlama Kütüğü ile tüm gemi ve su, deniz araçları kayıt altına alınmak istenilmektedir. Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı gemiler ve tüm iç su araçları, Türk bayrağı çekme hakkı ve yükümlülüğünü düzenleyen Türk Ticaret Kanunu'nun (“TTK”) 940. maddesi hükümlerine bağlı olmaksızın Türk Bayrağı çekerler. Bayrak çekme hakkı için bağlama kütüğü ruhsatnamesi alınır. Malik veya işleten, yatını boy ölçümü işlemi yapıldıktan sonra istediği bağlama kütüğüne kaydettirebilir.

3 Mart 2017 tarihli Resmi Gazete ile yayımlanarak yürürlüğe giren Tebliğ'de,¹⁰ yabancı bayraklı yatların Bağlama Kütüğü'ne tescili ve Türk karasularında serbest dolaşıma girişinin şartları belirtilmiştir. Tebliğ uyarınca, yurt dışında bulunan veya yabancı bayrak çekilmiş olan gerçek ve tüzel kişilere ait yatların Bağlama Kütüğü'ne kaydedilmesinde dikkat edilecek en önemli husus yatın 27/1/2017 tarihinden önce iktisap edildiği ve bayrağını taşıdığı ülke kayıtlarında olduğunu gösterir belgenin Liman Başkanlığına ibraz edilmesidir.

DİPNOT

1 “Why So Many Shipowners find Panama's Flag Convenient”, BBC NEWS LATIN America & Caribbean, 04.08. 2014, <http://www.bbc.com/news/world-latinamerica-28558480> (Son erişim: 02.02.2017).

2 **Savaş Yigen**, “Türk Uluslararası Gemi Siciline Kayıtlı Gemilere Tanınan Ayrıcalıklar”, TAAD, Yıl 6, S. 22, Temmuz 2015, s. 530.

3 **Togan Han Sacaklıoğlu**, “Donatanlar Açısından Bayrak Seçiminde Gözönünde Bulundurulması Gereken Kriterler”, Uluslararası Deniz ve Ticaret, Haziran 2005, s.76.

4 Rapor için bkz. http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/c4ac4d2_en.pdf (Son erişim: 27.04.2017).

5 Bilgi için bkz. <https://www.parismou.org> (Son erişim:10.12.2016).

6 Bkz. http://imo.udhb.gov.tr/dosyam/Dokumanlar/2014_260.pdf (Son erişim: 09.03.2017).

7 TUGS 16.12.1999 tarihli ve 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicil Kanunu uyarınca kurulmuştur.

8 Bkz. dpn.4.

9 2000 yılında Uluslararası Tasımacılık İscileri

Federasyonu (ITF) genel sekreteri, denizcilik alanında herhangi bir eğitimi, deneyimi olmaksızın 4000 Dolar karşılığında gemiyi seyretmesini sağlayan ehliyet niteliğini haiz bir Panama sertifikası sahibi olmuştur.

10 03.03.2017 tarih, 29996 sayılı Resmi Gazete'de (RG) yayımlanan Yurt Dışında Bulunan veya Yabancı Bayrak Çeken Teknelerin Türk Bayrağına Geçisine İlişkin Tebliğ (Tebliğ No:2017/3).



The main problem with the Port of Registry's being only a system of record rather than a registry is that allows recording only mortgages, liens and preliminary injunction decisions. Shipyard owner's right of mortgage, ship mortgage arising from a contract, right of usufruct, leasing agreement and annotations¹¹ cannot be recorded under the Port of Registry.

Unlike TIVR, there are no tax exemptions or limited burdens at the Port of Registry as it is aimed solely to register all Turkish flagged vessels navigating in Turkish territorial waters. Apart from this, the license fee is lower compared to TIVR.¹² On the other hand, all vessels registered under the Port of Registry are exempted from lighthouse and health fees.

Bağlama Kütüğü'nün bir sicil olmayıp bir kayıt düzeni olmasının doğurduğu en büyük sorun, bu kütüğe sadece rehin ile ihtiyati tedbir veya ihtiyati haciz yahut haciz kararlarının kaydedilebilmesidir. Kanundan doğan ter-saneci ipoteği, sözleşmeyle kurulan gemi ipoteği, gemi üzerinde intifa hakkı, finansal kiralama sözleşmesi veya şerhler¹¹ Bağlama Kütüğü'ne kaydedilemez.

Bağlama Kütüğü ile Türk karasularında seyir eden tüm Türk bayraklı gemilerin kayıt altına alınması amaçlandığı için, Bağlama Kütüğü'nde, TUGS'ta olduğu gibi vergisel muafiyetler veya sınırlı külfetler yoktur. Bunun dışında, ruhsatname harcı TUGS'a göre daha düşüktür.¹² Öte yandan; Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı ve geçerli ruhsatnameye sahip gemi, deniz ve iç su araçları her türlü gemi sağlık resmi ve fener ücretinden muafır.



According to the statistics¹³ published by the Ministry covering the year 2015, 153 private yachts and 775 commercial yachts were registered under the Port of Registry as of December 31, 2015.

B. Registration of the Yachts under the National Vessel Registry

Merchant ships which have a right to fly Turkish flag and yachts can be registered under NVR.¹⁴ Foreign ships, Turkish ships registered under foreign registries and the ships dedicated exclusively to public service cannot be registered under NVR. Consequently, foreign flagged yachts cannot be registered under NVR. The registration of yachts, which are dedicated to commercial or personal use, is optional even though the mandatory registration of ships is regulated in TCC.

Bakanlığın yayınladığı 2015 yılına ait istatistiklere¹³ göre 31 Aralık 2015 tarihinde Bağlama Kütüğü'ne 153 adet özel yat, 775 adet ticari yat kayıtlıdır.

B. Yatların MGS'ye Kaydedilmesi

MGS'ye Türk Bayrağı'nı çekme hakkına sahip ticaret gemileri ile yatlar tescil edilebilir.¹⁴ MGS'ye, Türk gemisi olmayan gemiler, yabancı bir gemi siciline kayıtlı bulunan Türk gemileri ve münhasıran bir kamu hizmetinin görülmesine özgülenmiş gemiler tescil olunamaz. Dolayısıyla, yabancı bayraklı yatlar MGS'ye tescil olunamamaktadır. TTK'da, MGS'ye tescile zorunlu gemiler hükme bağlanmış olup şahsi veya ticari kullanıma özgü yatların tescili ihtiyaridir.

The vessel registries are established where the Ministry considers appropriate. The ship's right to flag the Turkish Flag is proven by the ship certificate given by the registry office concerning the ship's record in the registry. The right to flag the Turkish flag cannot be exercised unless the ship certificate is obtained. Registry records are indicated exactly and completely in the certificate. The submission of the documents required for the registration of the ship and the entitlement of the ship to fly the Turkish flag are also indicated in the ship certificate.

Since it is a registry, shipyard owner's right of mortgage, ship mortgage arising from a contract, right of usufruct, leasing agreement,¹⁵ annotations, mortgages, liens and preliminary injunction can be registered under NVR.

C. Registration of the Yachts under the Turkish International Vessel Registry

The purpose of the establishment of TIVR is to avoid the ship owners to register their ships under the open registries which provide the flag of convenience. All ships and yachts, which are registered under NVR at the time the Code of Turkish International Vessel Registry ("CTIVR") has entered into force, and the ships and yachts built in Turkey can be registered under TIVR. As CTIVR has excluded the yachts for the personal use only the commercial yachts can be registered under TIVR. In addition to that, the ships and yachts belonging to the legal entities¹⁶ which are established in accordance with the Turkish legislation, and foreigners or Turkish natural persons residing in Turkey, can be registered under TIVR.

Unlike the Port of Registry, the mortgage and other similar transactions can be registered under TIVR in ac-

Bakanlığın uygun göreceği yerlerde gemi sicili tutulur. Geminin Türk Bayrağını çekme hakkı, sicil müdürlüğünün geminin sicile kaydedildiğini gösteren gemi tasdiknamesi ile ispat olunur. Gemi tasdiknamesi alınmadıkça, Türk Bayrağını çekme hakkı kullanılamaz. Tasdiknameye, sicil kayıtları aynen ve tam olarak geçilir. Gemi tasdiknamesinde ayrıca geminin tescili için aranan belgelerin ibraz edildiği ve onun Türk Bayrağını çekme hakkına sahip olduğu da gösterilir.

MGS bir sicil olduğu için, sözleşmeyle kurulan gemi ipoteki, kanundan doğan tersaneci ipoteki, gemi üzerinde intifa hakkı, finansal kiralama sözleşmesi,¹⁵ şerhler, ihtiyati tedbir ve ihtiyati haciz hakları MGS'ye kaydedilebilir.

C. Yatların TUGS'a Kaydedilmesi

TUGS'un kuruluş amacı gemi maliklerinin gemilerini kolay bayrak sağlayan ülkelerin siciline kaydettirmesini önlemektir. Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu'nun ("TUGSK") yürürlüğe girdiği tarihte MGS'ye kayıtlı bulunan bütün gemiler ve yatlar ile yurt içinde inşa edilen gemiler ve yatlar TUGS'a tescil edilebilir. TUGSK şahsi amaçlı kullanılan yatları kapsam dışında bıraktığından TUGS'a sadece ticari yatlar kaydedilebilir. Ayrıca, TUGS'a, Türkiye'de mukim Türk ve yabancı uyruklu gerçek kişiler ile Türkiye'de Türk mevzuatına göre kurulmuş şirketlere¹⁶ ait gemiler ve yatlar tescil ettirilebilir.

Bağlama Kütüğü'nden farklı olarak Türk Uluslararası Gemi Siciliği Yönetmeliği¹⁷ uyarınca TUGS'a, ipotek ve diğer benzeri işlemler, TTK, TUGSK ve Gemi Sicili Nizamnamesi'ne aykırı olmamak şartıyla tescil edilmektedir.

FOOTNOTE

11 According to the article 977/1 of TCC; an annotation could be registered under the registry in order to guarantee the establishment or removal of a right on the ship or mortgage or the right to request a change in the contents or ranking of such a right. It is possible to register an annotation under the ship registry for the purpose of guaranteeing a right of claim that would arise in the future or subject to a condition

12 The license fees are described below according to the lengths of the yachts due to the Code on Fees numbered 492:
406,70 TL from 5 meters to 9 meters,
813,70 TL from 9 meters to 12 meters,

1.627,65TL from 12 meters to 20 meters,
3.255,60 TL from 20 meters to 30meters,
6.511,60 TL from 30 meters or longer.

13 Deniz Ticareti 2015 Yılı İstatistikleri, Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma ve Tesvik İstatistikleri http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Kitaplar/20161116_165220_64032_1_64480.pdf (Last access: 09.03.2017).

14 Commercial ships that have the right to flag the Turkish flag, yachts and seaman training ships that are assigned only to the purposes of trip, sport, training, education, science and the ships that are under construction in Turkey on behalf of a foreign state or its citizens, can be registered under NVR.

15 In the application of the article 940 of the Turkish Commercial Code numbered 6102 the lessee is considered owner of the ship.

16 It is sufficient for the companies to be established in Turkey according to the Turkish legislation and it is not required that their partners are Turkish citizens.

17 OG dated 06.06.2000, numbered 24088.

18 OG dated 03.02.2017, numbered 29968.

19 Deniz Ticareti 2015 Yılı İstatistikleri, Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma ve Tesvik İstatistikleri http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Kitaplar/20161116_165220_64032_1_64480.pdf (Last Access: 09.03.2017).

cordance with the Regulation on Turkish International Vessel Registry,¹⁷ on condition that they do not contravene the TCC, CTIVR and the Ship Registry Statue.

Regarding the tax advantages provided by TIVR, the incomes arising from the operation and the assignment of the ships registered under TIVR, are exempted from the income and corporate tax and the funds. Purchase, sale, mortgage, registration, credit and freight contracts regarding to the ships and yachts to be registered under TIVR are not subject to the stamp duty, fees, banking and insurance transactions taxes and funds. The registration fee is higher comparing to the Port of Registry. Nevertheless, if the ship or the yacht registered under TIVR, is registered under the Turkish Lloyd directly or as a dual class, a fifty percent discount is applied for the registration fee and annual tonnage fee. The registration fee is not applied to the tenants who will register their ships and yachts on its behalf when the transfer of ownership of the ships and the yachts registered under TIVR, from the leasing companies to the tenant is needed regarding the provisions of the leasing agreement. The fees paid to the crew members who work on the ships and the yachts registered under TIVR are exempted from the income and corporate tax and the funds, as well.

Lastly it should be noted that, the rate of Private Consumption Tax on yachts is set at zero percent (0%) by the Council of Ministers' Decision dated 2017/9759 in order to make Turkish registries preferable for yacht owners.¹⁸

IV. CONCLUSION

It may be argued that the Port of Registry is not functional due to its nature as a system of record and not

TUGS'un vergisel avantajlarına gelindiğinde ise TUGS'a kayıtlı gemilerin ve yatların işletilmesinden ve devrinden elde edilen kazançlar, gelir ve kurumlar vergileriyle fonlardan istisna olduğunu belirtmek gerekir. TUGS'a kaydedilecek gemilere ve yatlarla ilişkin alım, satım, ipotek, tescil, kredi ve navlun mukaveleleri; damga vergisine, harçlara, banka ve sigorta muameleleri vergisine ve fonlara tâbi tutulmazlar. Kayıt harcı ise Bağlama Kütüğü'ne nazaran yüksektir. Bununla birlikte, TUGS'a kayıtlı gemi ve yat doğrudan veya çift (dual) klas olarak Türk Lloyd'na kayıtlı ise kayıt harcı ve yıllık tonaj harcı bedellerinde yüzde elli indirim yapılıdır. Finansal kiralama firmaları adına TUGS'a kayıtlı gemi ve yatların mülkiyetinin finansal kiralama sözleşmesi hükümleri gereğince kiracıya devri gerektiğinde, gemi veya yatı kendi adına tescil ettirecek kiracıdan kayıt harcı alınmaz. TUGS'a kayıtlı gemilerde ve yatlarda çalışan personele ödenen ücretler gelir vergisi ve fonlardan müstesnadır.

Son olarak belirtilmelidir ki yat malikleri için Türk sicillerini tercih edilebilir kılmak adına yatlardaki özel tüketim vergisi oranı yüzde sıfır (%0) olarak Bakanlar Kurulu'nun 2017/9759 sayılı kararı ile belirlenmiştir.¹⁸

IV. SONUÇ

Bağlama Kütüğü'nün bir sicil niteliğinde olmaması, dolayısıyla bu kayıtlı gemilerin üzerine rehin ile ihtiyati tedbir veya ihtiyati haciz yahut haciz kararları dışında bir sınırlı hak kaydedilememesi sebebiyle bu kütüğün işlevsiz kılındığı söylenebilecektir. Kolay bayraklı sicillere şahsi kullanım amaçlı yat maliklerinin yatlarını tescil ettirmesinin önüne geçmek adına TUGS'a söz konusu şahsi kullanım amaçlı yatların ve yurtdışında inşa edilen ve yabancı bayraklı yatların da kaydedilmesi gerektiğinden

DİPNOT

11 "TTK 977/1 uyarınca; bir gemi veya gemi ipoteği üzerinde bir hakkın kurulmasını veya kaldırılmasını yahut böyle bir hakkın içeriği veya derecesinin değiştirilmesini isteyebilmek hakkını teminat altına almak için gemi siciline serh verilebilir. Gelecekte doğacak veya şarta bağlı bir istem hakkının teminat altına alınması amacıyla gemi siciline serh verilmesi mümkündür.

12 492 sayılı Harçlar Kanununa göre ruhsatnamelerden, yatların boyuna göre aşağıdaki harçlar alınır:
5 metreden 9 metreye kadar olanlardan 406,70 TL,
9 metreden 12 metreye kadar olanlardan 813,70 TL,
12 metreden 20 metreye kadar olanlardan 1.627,65 TL,

20 metreden 30 metreye kadar olanlardan 3.255,60 TL,
30 metreden büyük olanlardan 6.511,60 TL.

13 Deniz Ticareti 2015 Yılı İstatistikleri, Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma ve Tesvik İstatistikleri http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Kitaplar/20161116_165220_64032_1_64480.pdf (Son erişim: 09.03.2017).

14 MGS'ye Türk bayrağını çekme hakkına sahip ticaret gemileri ile yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemiler ile yabancı bir devlet veya onun vatandaşları adına Türkiye'de yapılmakta olan gemiler de tescil edilebilir.

15 6361 sayılı Finansal Kiralama, Faktoring ve

Finansman Şirketleri Kanunu uyarınca Finansal Kiralama Sözleşmesi yoluyla yatın zilyedi olan kiracı, TTK 940. maddesi uygulamasında geminin maliki gibi değerlendirilir.

16 Şirketlerin Türkiye'de Türk mevzuatına göre kurulmuş olması yeterli olup, ortaklarının Türk vatandaşı olması aranmamıştır.

17 23.06.2000 tarih, 24088 sayılı RG.

18 03.02.2017 tarih, 29968 sayılı RG.

19 Deniz Ticareti 2015 Yılı İstatistikleri, Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma ve Tesvik İstatistikleri http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Kitaplar/20161116_165220_64032_1_64480.pdf (Son erişim: 09.03.2017).

a registry, therefore the limited rights aside from the mortgages, liens and preliminary injunction cannot be registered under this registry. In order to prevent the yacht owners to register their yachts for the purpose of personal use to the open registries which provide the flag of convenience, it is needed to mention that the yachts for the purpose of personal use, the foreign flagged yachts and the yachts built in foreign countries should also be registered under TIVR. However, according to the statistics of the Ministry concerning the year 2015, 3782 vessels are registered under Istanbul NVR, while 992 vessels are registered under TIVR.¹⁹ 2.754 vessels are registered under Izmir NVR while 316 vessels are registered under Izmir TIVR. And yet, the number of registered vessels, either under NVR and TIVR, has decreased or remained the same between 2011 and 2015 in the same list. Although the purpose of the establishment of TIVR is the idea of development of Turkish maritime industry, the actual situation does not reflect this, and the open registries in Panama and Liberia, which offer the flag of convenience, make regulations compatible with the IMO standards and these states enter the white list with Turkey, making it preferable by ship owners. ■

söz edilebilecektir. Ancak Bakanlık istatistiklerine göre, 2015 yılında İstanbul MGS'ye 3.782 adet gemi kayıtlı iken, İstanbul TUGS'a 992 gemi kayıtlıdır. İzmir MGS'ye 2.754, İzmir TUGS'a 316 adet gemi kayıtlıdır.¹⁹ Bununla birlikte aynı listede, 2011 ila 2015 yılları arasında gerek MGS gerek TUGS nezdinde kayıtlı gemilerin sayılarının azaldığı veya aynı kaldığı görülmektedir. TUGS'un kurulma amacı her ne kadar Türk denizciliğinin gelişmesi düşüncesi olsa da fiili durum bunu yansıtmamakta olup, kolay bayrak sunan Panama ve Liberya'daki açık sicillerin, düzenlemelerini İMO standartları ile uyumlu hale getirmeleri ile bu devletlerin Türkiye ile birlikte beyaz listeye girmeleri bu sicilleri gemi malikleri tarafından tercih edilebilir kılmaktadır. ■

BIBLIOGRAPHY KAYNAKÇA

Savas Yigen, "The Privileges of Those Vessels Registered in Turkish International Ship Registry", TAAD, Year 6, N.22, July 2015

"Why So Many Shipowners find Panama's Flag Convenient", BBC NEWS LATIN America & Caribbean, 04.08.2014 <http://www.bbc.com/news/world-latinamerica-28558480> (Last access: 02.02.2017)

Togan Han Sacaklıoğlu, "Donatanlar Açısından Bayrak Seçiminde Gözönünde Bulundurulması Gereken Kriterler", Uluslararası Deniz ve Ticaret, June 2005

Deniz Ticareti 2015 Yılı İstatistikleri, Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma ve Tesvik İstatistikleri http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Kitaplar/20161116_165220_64032_1_64480.pdf (Last access: 09.03.2017)

Savas Yigen, "Türk Uluslararası Gemi Siciline Kayıtlı Gemilere Tanınan Ayrıcalıklar", TAAD, Yıl:6, Sayı:22, Temmuz 2015

"Why So Many Shipowners find Panama's Flag Convenient", BBC NEWS LATIN America & Caribbean, 04.08.2014, <http://www.bbc.com/news/world-latinamerica-28558480> (Son erişim: 02.02.2017)

Togan Han Sacaklıoğlu, "Donatanlar Açısından Bayrak Seçiminde Gözönünde Bulundurulması Gereken Kriterler", Uluslararası Deniz ve Ticaret, Haziran 2005

Deniz Ticareti 2015 Yılı İstatistikleri, Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma ve Tesvik İstatistikleri, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Kitaplar/20161116_165220_64032_1_64480.pdf (Son erişim: 09.03.2017)