

**HUSUSÍ HUKUK**

## TÜRKİYE'DE DENİZ KABOTAJI TEKELİ

Prof. Dr. TAHİR ÇAĞA

Üstün yargıç Dr. A. Recai Seçkin'in  
anısına (\*)

### I. Tekelin tesisi :

Deniz kabotajı (1), bir ülkenin bir limanından alınan yük ve yolcuların aynı ülkenin diğer bir limanına deniz yolu ile taşınması anlamına gelir (2). Devletler çok kere, ticaret filolarını himaye maksadiyle kabotaj seferlerini kendi bayrağını taşıyan gemilere hasreterek yabancı (bayrak taşıyan) gemileri bundan menederler (3). Bu takdirde yabancı gemiler aleyhine bir «kabotaj yasağı» konmuş, millî gemiler lehine de «kabotaj tekeli» tesis edilmiş olur (4).

---

(\*) Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesince 1974 yılında yayınlanan «Dr. A. Recai Seçkin'e Armağan» a devamlı rahatsızlığım sebebiyle yazı yetiştirememiş olmaktan doğan büyük üzüntümü kısmen olsun gidermek üzere bu yazımı merhumun aziz hatırasına ithaf ediyorum.

(1) Hava kabotajı hakkında bak. T. Çağa, Hava Hukuku, İstanbul 1963 s. 200 ve 347/348.

(2) Bak. ezcümle 815 sayılı Kabotaj Kanununun başlığı: «Türkiye sahillerinde nakliyatı bahriye (kabotaj) ...»; 24.7.1923 tarihli Lozan Ticaret Mukavelenamesi mad. 9 fk. 2: «...bahri kabotajı, yani ülkenin bir limanından alınan emtia ve yolcuların aynı ülkenin diğer bir limanına bahren naklini...», Alman Kabotaj Kanunu «Gesetz über die Küstenschiffahrt vom 26. Juli 1957» § 1.

(3) Bu devletler hakkında bak. C. J. Colombos, Internationales Seerecht, Berlin 1963, S. 315/316.

(4) Kabotaj sözü bazen yanlış kullanılmaktadır. Meselâ kapitülasyonlar zamanında bizde kabotaj hakkının mevcut olmadığından söz edil-

Osmanlı devleti zamanında mevcut kapitülâsyonlar yabancı gemiler hakkında böyle bir yasak konmasına engel oluyordu. Kapitülâsyonların ilgası (5) ile bu *imkân* hasıl olmuştur.

Bilindiği gibi 26 Ağustos 1330 (1914) tarihli Padişah İradesi (6) ile kapitülâsyonlar 18 Eylül 1330 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere ilga edilmiş (7) ve keyfiyet bir nota (8) ile yabancı devletlere bildirilmiştir. Başta müttefikimiz Almanya olmak üzere yabancı devletler kapitülâsyonların böyle tek taraflı olarak ilga edilemeyeceğinden bahsile itirazda bulunmuşlardır. Hükûmet bunun üzerine yabancıların hukukî statüsünü tayin ve tesbit ederek itirazları mevzusuz bırakmak maksadiyle 21 Rebiülâhır 1333-23 Şubat 1330 (1915) tarihli «Memaliki Osmaniyede bulunan ecnebilerin hukuk ve vezaifi hakkında kanunu muvakkat» ı (9) neşir ve ilân etmiştir. Kanununun 1 inci maddesi aynen şöyledir :

«Memaliki Osmaniyede bulunan ecnebiler, Kanunu Esasi ile kavanini sairinin Osmanlılara bahşettiği hukuku siyasiye ve belediyeden istifade edemezlerse de kavanin ve nizamatı Devleti Aliyye ile tebeal osmaniyeye hasredilmiyen hukuku hususiyeden müstefit olurlar.»

diğinde durum böyledir. Gerçekten kapitülâsyonlar devrinde memleketimizde mevcut olmıyan şey kabotaj hakkı değil, kabotaj tekeli idi, zira Türk bayrağını taşıyan gemiler de yabancı gemiler gibi Türk limanları arasında yük ve yolcu taşımak hakkına sahip idiler ve fiilen de bu seferleri yapıyorlardı.

(5) Bu konuda fazla bilgi için bak. Tahir Taner, Kapitülâsyonlar nasıl ilga edildi? Muammer Raşit Seviğ'e Armağan, İstanbul 1956, s. 623 ve dev.

(6) İradenin metni için bak. Düstur, II. Tertip cd. 6, s. 1273.

(7) Ayrıca 2 Teşrinievvel 1330 (1914) tarihli «Kavanini mevcudedde uhûdu atıkaya müstenit ahkâmın lağvı hakkında kanunu muvakkat» (Düstur, II. Tertip cd. 6, s. 1336) kabul edilerek bununun 1 inci maddesi ile de «26 Ağustos 1330 tarihli İradei Seniye ahkâmı mucibince kapitülâsyonların mülga olduğu 18 Eylül 1330 tarihinden itibaren bilumum kavanin ve nizamatı Devleti Aliyyede uhûdu atıkaya müstenit olarak istisnaen mün-deriç bulunan ahkâm mefsuhtur» hükmü vazedilmiştir. Kanunu muvakkat 10 Teşrinisanî 1331 tarihli kanunla kesinleşmiştir (Düstur, II. Tertip cd. 8, s. 165).

(8) Notanın metni için bak. Cemil Bilsel, İkinci Kitap Lozan, İstanbul 1933, s. 65-67.

(9) Takvimi Vakayi 27 Rebiülâhır 1333 - 1 Mart 1331 tarih ve 2111 sayı, Düstur II. Tertip cd 7 s. 458.

Yabancıları hususî haklardan istifade bakımından vatandaşlarla prensip itibariyle bir tutan bu hükme rağmen yabancı devletler kapitülasyonların ilgasını ancak Lozan Konferansında uzun tartışmalardan sonra 24.7.1923 tarihli Lozan Barış Andlaşmasının (10) 28 inci maddesi ile kabul ettiler. Madde aynen şöyledir :

«Tarafeyni Aliyeyni Akideyn Türkiyede kapitülasyonların kâffei nıkatı nazardan tamamen ilgasını her biri kendisine taallûku cihetinden kabul ettiklerini beyan ederler.»

Lozan Konferansında yabancı devletlerle ayrıca kabotaj meselesi de uzun boylu görüşülmüş ve konferansta barış andlaşmasından başka kabul ve imza edilen mukavelelerden biri olan 24.7.1923 tarihli «Ticaret Mukavelenamesi» (11) nin 9 uncu maddesinin birinci fıkrasında yerli ve yabancı gemilere eşit muamele edilmesi esası kabul olunduktan sonra ikinci fıkrasında balıkçılık, kabotaj ve liman hizmetlerini yerli gemilere hasretmek hakkı *karşılıklı olarak saklı* tutulmuştur. Madde hükmü aynen şöyledir :

«Türkiye, aynı hususta kendisine muamele müteakibinde bulunulmak şartıyla, millî sefaine tatbik etmekte olduğu muameleye müsavi bir muameleyi veya diğer her hangi bir d vîete tatbik etmekte olduğu veya edebileceği daha müsait bir muameleyi diğer Düveli Âkide sefainine tatbik etmeği taahhüt eyler.

Türkiye diğer Düveli Âkideden her birisine karşı ve düveli mezkûreden her biri Türkiyeye karşı saydı mâhiyi, bahrî kabotajı yani ülkenin bir limanından alınan emtia ve yolcuların aynı ülkenin diğer bir limanına bahren naklini ve liman hizmetini yani cer ve kılavuzluk ve her hangi mahiyette olursa olsun bilcümle hidemâtı dâhiliyeyi kendi sancagına **hasretmek hakkını muhafaza eder.»**

Görülüyor ki kapitülasyonların ilgasından sonra kabul edilen hükümlerle devlet yabancı gemiler hakkında kabotaj yasağı vazetmiş

(10) 23 Ağustos 1339 tarih ve 340 sayılı kanunla tasdik edilmiş olan Barış Andlaşmasının metni için bak. Düstur, III. Tertip cd. 5 s. 7 ve dev.

(11) 23 Ağustos 1339 tarih ve 342 sayılı kanunla tasdik edilmiş olan işbu Ticaret Mukavelenamesinin metni için bak. Düstur, III. Tertip cd. 5 s. 74 ve dev. Mukavele beş sene müddetli olup (mad. 18) İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan ve Romanya ile Türkiye arasında akd olunmuştur.

değildir; Lozanda imzalanan Ticaret Mukavelenamesinin 9 uncu maddesinin ikinci fıkrasında Akit Devletler kabotaj seferlerini kendi bayraklarını taşıyan gemilere hasretmek hakkını saklı tutmuşlardır. Şu halde kabotaj yasağı konmadıkça (12) yabancı gemiler de Türk limanları arasında yük ve yolcu taşıyabileceklerdir. 1330 tarihli kanunu muvakkatin 1 inci maddesi buna imkân verdiği gibi (13) Lozan'da imzalanan Ticaret Mukavelenamesinin 9 uncu maddesinin birinci fıkrası ile Türkiye bunu Akit Devletlere karşı ayrıca taahhüt de etmiş bulunmaktadır.

Kabotaj yasağı veya (Türk bayrağını taşıyan gemiler açısından) kabotaj tekeli şüphesiz bir *hukuk kuralı* ile vaz ve tesis edilecektir. Acaba bu kural ne nitelikte bir kural olmalıdır ve ilk defa ne zaman kabul edilmiştir?

1330 tarihli kanunu muvakkat birinci maddesinde «...*kavanîn ve nizâmâtı* Devleti Aliyye ile tebaai osmaniyeye hasredilmeyen hukuku hususiyeden...» söz ettiğine göre «*kavanîn ve nizâmât*» tabirlerinin mânası tayin ve tesbit edilmek lâzımdır.

Mutlakiyet devrinde «*kavanîn*» ve «*nizâmât*» aynı makam tarafından ve aynı usule tevfiқан isdar edildikleri cihetle aralarında ma-

---

(12) 1330 tarihli kanunu muvakkat yabancılardan ancak «*kavanîn ve nizâmâtı* Devleti Aliyye ile tebaai osmaniyeye hasredilmeyen hukuku hususiyeden müstefit» olmalarını kabul ettiği cihetle kabotaj yasağı konmasına engel teşkil etmeyeceği gibi devletler hukuku alanında da bu hususta ne yazılı ne de örfü âdet şeklinde mani bir hüküm yoktur. Gerçi 9 Aralık 1923 tarihli «Deniz limanlarının milletlerarası rejimine dair» Cenevre konvansiyonu ile (mad. 2) âkit devletler müttekabiliyet şartıyla üye devletlerden birinin bayrağını taşıyan ticaret gemilerine limanlarına girmek, limanları kullanmak ve gemi, yük ve yolcular için mevcut tesislerden tam olarak faydalanmak v.s. haklarını tanımış iseler de bu, milletlerarası bir örfü âdet niteliğini kazanmamış olduğu (bak. Toluner, *Sevin: Milletlerarası Hukuk Dersleri* – Devletin yetkisi, İstanbul 1974 s. 70) gibi mezkûr konvansiyon hükümleri, 9 uncu maddesi sarahatına göre, esasen kabotaj seferleri hakkında geçerli değildir.

(13) Kanunu muvakkat her ne kadar sadece ecnebilere bahsedip yabancı bayrağı taşıyan gemilerden söz etmemekte ise de kanunun nışrindeki siyasî gaye göz önünde bulundurulduğu takdirde kabotaj seferleri yapmak hakkı kabul edilen ecnebilere bu faaliyetlerinde yabancı bayraklı gemiler kullanabilmek imkânının da tanınması tutarlı olur. Netekim tatbikat ta böyle olmuştur.

hiyet farkı yoktu. 25 Rebiülâhır 1289 tarihli Iradei Seniye aynen şöyle demektedir (14):

«Eir kanun ve nizamın ya kâmilen değiştirilmesi veyahut bazı ahkâmının tadil ve tahvili veya müceddeden bir kanun ve nizam vaz'ı iktiza eyler ise kanun ve nizam yapmakta müttehaz olan usulün tamamî icrası ile yani evvelâ Şurayı Devlette ve badehû Meclisi Vükelâyı Fahâmda mutalâasiyle kararlaştırılıp icrasına emrû fermanı Hazreti Pâdişâhî müteallâk buyurulmadıkça düsturül'amel tutulamaz.»

1876 tarihli Kanunu Esasî'nin yürürlüğe girmesiyle vaziyet değişmiş, artık kanun ile kanun dışındaki normlar gerek bunları isdar eden makamlar gerekse tabi oldukları usul bakımından birbirinden ayrılmıştır. Bu devrede — ki 1330 tarihli kanunu muvakkat da meşrutiyet devrine rastlamaktadır — «nizamât» sözü kanun dışındaki ve mahiyet itibariyle kanundan farklı bütün hukuk normlarını ifade etmektedir (15). Nitekim 7 numaralı dipnotunda zikredilen kanunu muvakkatın 1. maddesinde de «nizamât» sözü bu manada kullanılmıştır.

20 Nisan 1340 tarihli Teşkilâtı Esasiye Kanunu devresiyle bugün de durum aynıdır. Nitekim yabancı devletlerle yapılan andlaşmalarda da «nizamât» veya «nizamlar» sözleri «réglements» veya İngilizce «regulations» karşılığı kullanılmaktadır (16).

Şu halde «kavanîn ve nizamât» tabirleri «mevzuat» manasına gelmektedirler. Binaenaleyh başkaca bir kanun hükmü mevcut ol-

(14) Düstur, I. Tertip cd. 1 s. 16.

(15) Bu itibarla N. Uluocak, Kanunlar İhtilâfı, İstanbul 1971 s. 245 te 1330 tarihli kanunu muvakkat dil itibariyle sadeleştirilirken 1 inci maddede «kavanîn ve nizamât» sözleri yerine «kanun ve tüzükler» denmesi isabetli olmamıştır; A. F. Başgil'in «Türk Teşkilât hukukunda nizamname mefhumu ve nizamnamenin mahiyeti ve tabi olduğu hukukî rejim» başlıklı etüdünde (bak. Cemil Bilsel'e Armağan, İstanbul 1939 s. 19 ve dev.) nizam sözünün yer yer (bak. meselâ s. 45) nizamname ile aynı manada kullanılmış olması da kanaatimizce yerinde değildir. 23 Mayıs 1928 tarih ve 1322 sayılı «Kanunların ve nizamnamelerin sureti neşir ve ilânı ve meriyet tarihi hakkında kanun»un başlığı da aynı şekilde isabetsizdir.

(16) Misal olarak bak. İsviçre ile münakit ikamet mukavelesi, mad. 1 (Düstur III. Tertip cd. 9 s. 113), Büyük Britanya ile münakit ticaret ve seyrisefain muahedesi, mad. 4 (Düstur III. Tertip cd. 11 s. 1515).

madıkça 1330 tarihli kanunu muvakkatin birinci maddesi açısından yabancılar «mevzuat» mefhumuna dahil her hangi bir hukuk normu ile bir «hususî hak» tan ve bu meyanda kabotaj taşımaları yapmak hakkından mahrum edilebileceklerdir. Nitekim yabancı (ticaret) hava gemileri hakkında kabotaj yasağı 9 Eylül 1341 tarihli «Seyriseferi Havaî Talimatnamesi» (17) nin 9 uncu maddesiyle vazedilmiştir.

29 Haziran 1938 tarih ve 3529 sayılı «Ecnebilerin Türkiyede ikamet ve seyahatları hakkında kanun» (18) un kabulü ile vaziyet değişmiştir. Kanun 17 nci maddesinde «Ecnebiler Türkiyede ancak *kanunun* kendilerini menetmediği işleri tutabilirler» hükmünü vazeddiğine göre (19) çalışma hürriyeti söz konusu oldukça — ki kabotaj da buraya girmektedir — yabancıların bundan men'i artık ancak bir kanun hükmü ile mümkündür. 1961 Anayasamızın 13, 40 ve 42 nci maddelerine göre de durum aynıdır.

Kabotaj yasağı koyan hukuk kuralının ilk defa ne zaman kabul edilmiş olduğu meselesine gelince: Lozan Barış Andlaşmasıyla Ticaret Mukavelenamesinde kabotaj yasağı mevcut olmadığını yukarıda görmüş bulunuyoruz. Acaba Lozan Konferansına ilişkin diğer vesikalarda böyle bir yasak hükmü mevcut mudur?

Lozan Konferansı sırasında Türk murahhas heyeti tarafından kabotaj konusunda bir bildiri (déclaration) yapıldığı gibi murahhas heyet başkanı İsmet Paşa ile İngiltere, Fransa ve İtalya Hükûmetleri murahhasları arasında da mektuplar teati edilmiştir.

«Britanya, Fransa, İtalya kıtaatı tarafından işgal edilen Türk arazisinin tahliyesine dair 24 Temmuz 1923 tarihinde Lozan'da im-

(17) Bu talimatname bir kararname ile (9 Eylül 1341 tarih ve 2455 sayılı) kabul edildiği için bir «nizamname» mahiyetinde telâkki edilmekte (Cemil Bilsel, Milletlerarası Hava Hukuku, cd I İstanbul 1948 s. 33; T. Çağa, Hava Hukuku, İstanbul 1963, s. 82 not 3) ise de doğru değildir; zira 1924 Teşkilâtı Esasiye Kanunumuzun 52 nci maddesi sarahatı veçhile Şurayı Devletin nazarı tetkikinden geçirilmemiştir.

(18) Düstur III. Tertip cd 19 s. 1649.

(19) 3529 sayılı kanunun yerine geçen 15 Temmuz 1950 tarih ve 5683 sayılı «Yabancıların Türkiye'de ikamet ve seyahatları hakkında kanun» da 15 inci maddesinde aynı hükmü ihtiva etmektedir, bak. Düstur III. Tertip cd 31 s. 2258.

za olunan protokol»a (tahliye protokolü) ekli «beyanname» nin III. maddesini teşkil eden bu bildiri aynen şöyledir (20):

«Vazîni imza bu günkü tarihli sulh muahedenamesinin mevkii meriyete vazından itibaren kabotajın ve liman hidematının Türk millî bayrağına hasrolunacağını derhatır ettirirler.

Mamafih 1 Kânunusani 1923 te Türkiye'de kabotaj yapan veyahut liman hidematı işleten müessesatın 31 Kânunuevvel 1923 tarihine kadar işlerine devamda tamamen serbest bırakılacağını beyan ederler.

Her halde Türkiye bu günkü tarihli ticaret mukavelenamesine vaziülümza diğer devletler sefainine, ticaret mukavelesinin ikinci kısmında sefain ve hamuleleri ve yolcular için müsarrah ve seyrisefaine ve duhule ve ticarete müteallik bulunan bilcümle teshilâtı hiç bir devlet lehine fark yapmaksızın, 31 Kânunuevvel 1923 tarihine kadar bahşedecektir.

M. İsmet

Dr. Rıza Nur

Hasan»

Ticaret Mukavelenamesinin dokuzuncu maddesine ilişkin olarak İsmet Paşa ile İngiliz Hükûmeti murahhası arasında teati edilen mektuplar (21) da aynen şöyledir :

Lozan, 24 Temmuz 1923

**Sulh Konferansında Haşmetlû İngiltere Kralı Hazretlerinin  
Murahhası Sir Horace Rumbold Hazretlerine**

Ekselâns,

Lozan'da bu günkü tarihle imza edilen Ticaret Mukavelenamesinin dokuzuncu maddesine atfen Zatı Âlilerinin nazarı ittilâna zirdeki hususu iblâğa müsaraat eylerim :

Kabotajı millî sancağa hasra karar veren Türk Hükûmeti şimdiye kadar Türk sularında muntazam seyrüsefer icra eden ve zirde işaret edilen kumpanyaların Türkiye'de bir limandan diğerine eşyayı ticariye ve yolcu nakletmelerine muvafakat etmiş olduğunu ve kendisiyle akdedecekleri mukavelede müsarrah kâffe müddetler zarfında işbu nakliyatı ticariyeyi muhtemel ne gibi şerait dairesinde devam ettirilebileceklerini onlarla müzakereye mütemayil bulunduğunu Zatı Âlilerine ihbar ile kesbi şeref eylerim.

(20) Düstur, III. Tertip cd 5 s. 106.

(21) Düstur, III. Tertip cd 5 s. 125/126. Fransa ve İtalya murahhasları ile teati edilen mektuplar da aynıdır, bak. aynı yer s. 126/129.



1 Kânunusani 1924 tarihinden itibaren altı aylık bir müddet zarfında işbu müzakerat bir itilâfa müncer olmayacak olursa balâdaki kumpanyalar faaliyetlerini şeraiti hazıra dairesinde ancak muahhar iki senelik bir müddet zarfında devam ettirmek hakkına malik olabileceklerdir.

İşbu sureti tesviyeden istifade edeceği balâda işaret olunan kumpanyalar âtidekilerdir :

Khedivial Mail Steamship and Graving Company Limited,  
M. et J. Constant,  
Ellerman Line Limited.

Türkiye'de bugünkü tarihte kabotaj yapan Türk kumpanyaları Büyük Britanya sahillerinde muamelei mütekabileden istifade edeceklerdir.

Hükûmetinin mutabık olduğunun bana teyit etmesini Zati Âlilerinden rica ederim.

Tazimatı ihtiramkâranemin teminatını kabul buyurmanızı rica ederim.

İmza: M. İsmet»

Lozan, 24 Temmuz 1923

**Türk Heyeti Murahhası Reisi İsmet Paşa Hazretlerine**

Reis Efendi,

Kabotaj hakkında Zati Âlilerinin bu günkü tarihle bana göndermek lütfunda bulunduğu mektubu almakla kesbi şerif eylerim. Hükûmetim namına balâdaki mektup muhteviyatını senet ittihaz ederken orada işaret olunan üç İngiliz seyrüsefain kumpanyasının yapacağı kabotajın şeraiti hakkında ve Türkiye'deki bu günkü tarihle kabotaj yapan Türk kumpanyaları vapurlarına Büyük Britanya sahillerinde bahşolunacak muamelel mütekabileye dair mutabık olduğumuzu size ihbara müsaraat eylerim.

Tazimatı ihtiramkâranemin teminatını kabul buyurmanızı rica ederim.

İmza: Horace Rumbold»

Yukarıki bildiri ile Türk murahhas heyeti, Lozan Barış Andlaşmasının (143 üncü maddesindeki merasimin ifası ile) yürürlüğe gireceği tarihten itibaren kabotajın (ve liman hizmetlerinin) Türk millî bayrağına *hasrolunacağını*, mamafih bu takdirde 1923 yılı başında Türkiye'de kabotaj yapan (veya liman hizmetleri ifa eden) yabancı müesseselerin 1923 yılı sonuna kadar işlerine devamda tamamen serbest *burakılacaklarını* beyan etmektedir. Görülüyor ki Türk Murahhas Heyeti geleceğe muzaf olarak beyanda bulunmakta, ile-

ride kabotaj yasağı vazedileceğinden söz etmektedir (22). Yoksa bildirinin yapıldığı tarihte kabotaj yasağı vazedenden bir hukuk normu, yani Büyük Millet Meclisince bu konuda kabul edilmiş bir kanun veya İcra Vekilleri Heyeti tarafından yapılmış bir nizamname, talimatname ve hattâ alınmış bir karar mevcut değildir (23). Aslında mevcut olamazdı da. Zira kapitülâsyonların ilgası işlemi ancak Lozan Barış Andlaşmasının (143 üncü maddesindeki merasimin ifası neticesinde) yürürlüğe girmesiyle tamamlanmış olacağından bundan önce kabotaj yasağı konması bahis mevzuu olamaz. Bildiride de «sulh muahedesinin mevkiî meriyete vazından itibaren...» demek suretiyle esasen buna işaret edilmektedir (24).

(22) İngiltere, Fransa ve İtalya murahhasları ile İsmet Paşa arasında teati edilen mektuplarda «Kabotajı millî sancağa hasra karar veren Türk Hükûmeti ...» ibaresi yer almakta ise de bunun mektuplarla aynı tarihi taşıyan bildiri (déclaration) den başka anlamda olamayacağı ve özellikle bu ibare ile kabotaj yasağı konmuş olmayacağı aşikârdır.

(23) Mevcut olsaydı Lozan Konferansında müzakereler sırasında ve özellikle 815 sayılı Kabotaj Kanununun teklif veya müzakeresi esnasında mutlaka zikrolunurdu. Kabotaj Kanununun Hükûmet esbabı mucibesinde böyle bir yasak normundan asla söz edilmemekte, ancak Lozan'da imzalanan Ticaret Mukavelenamesinin 9 uncu maddesine atıfla şöyle denmektedir: «Gerçi işbu kanunun temin edeceği hukuku esasiye Lozan Muahedenamesine merbut Ticaret Mukavelenamesinin İkinci Faslının 9 uncu maddesi hükmünce tanınmış ise de...», Büyük Millet Meclisi zabıt ceridesi, 87. İçtima 3. celse zaptı sıra No. 134. Halbuki, yukarıda da işaret olunduğu gibi, mezkûr madde ile kabotaj yasağı vazedilmiş olmayıp sadece böyle bir yasak koyma hakkı Âkit Devletlerce karşılıklı olarak saklı tutulmuştur.

(24) Barış Andlaşmasının yürürlüğe girmesi şartına bağlı olarak, yani şartlı bir yasak hükmünün kabulü ise anlamsızdır. Kaldı ki bildiride 1923 yılı başında Türkiyede kabotaj yapan müesseselerin yıl sonuna kadar işlerine devamda serbest bırakılacakları ifade edildiği cihetle mesele nin müstacel bir tarafı da yoktur. Millî ticaret filomuzun yetersizliği de esasen bu konuda acele edilmemesini gerektirmektedir. Netkim Konferanstan iki sene dokuz ay sonra 19.4.1926 günü kabotaj kanununun Büyük Millet Meclisinde müzakeresi sırasında bir milletvekili Hükûmetten «bu kanunla tevdi edilen vezaifi görebilmek için kâfi miktarda Türk vapurları»nın mevcut olup olmadığını sormakta ve Ticaret Vekili de buna «Ümit ediyoruz ki kanunun Türklere bahş ve Türklerin hakkı olarak tesbit etmiş olduğu nakliyatı bahriyeyi gerek Seyrisefain İdaresi ve gerek diğer Türk merakibi bahriyesi sahipleri ifa edebilecektir.» diye cevap vermektedir, bak. Büyük Millet Meclisi zabıt ceridesi, 87. İçtima 3. celse s. 155.

Teati olunan mektuplara gelince: Barış Andlaşmasının yürürlüğe girmesinden sonra Türkiye'nin kabotaj yasağı koyacağını, Ticaret Mukavelenamesinin 9 uncu maddesinin 2. fıkrasında karşılıklı olarak saklı tutulan hakkı kullanacağını gören âkit devletlerden ticaret gemileri o tarihlerde Türkiyede kabotaj seferlerine önemli iş-tiraki bulunan İngiltere, Fransa ve İtalya denizcilik müesseselerinin bir olup bitti ile karşılaşmamalarını, bilâkis uzunca bir intikal süresince işlerine devam edebilmelerini sağlamak maksadiyle Türk murahhas heyetini mezkûr mektupları yazmağa zorlamışlardır. Bunlara nazaran Türkiye Barış Andlaşmasının meriyete girmesinden sonra kabotaj yasağı koysa da mektuplarda zikredilen «kumpanyalar» Türkiye'de bir limandan diğerine eşyayı ticariye ve yolcu nakletmeğe devam edecekler ve Türk Hükûmeti ile bu mevzuda girişecekleri müzakereler sonunda bir anlaşmaya varıldığı takdirde akdolunacak mukavelelerdeki şartlar dairesinde, 1.1.1924 tarihinden itibaren altı ay zarfında (yani 30 Haziran 1924 gününe kadar) bir anlaşmaya varılamazsa «şeraiti hazırda dairesinde ancak muahhar iki senelik bir müddet zarfında» (yani 30 Haziran 1926 tarihine kadar) (25) faaliyetlerini sürdürebileceklerdir.

Türkiye, Lozan Barış Andlaşmasının yürürlüğe girmesinden sonra yabancı bayrak taşıyan gemiler için kabotaj yasağı koymakta acele etmemiş ve ilk defa 19.4.1926 tarih ve 815 sayılı «Türkiye sanillerinde nakliyatı bahriye (kabotaj) ve limanlarla karasuları dahilinde icrayı sanat ve ticaret hakkında kanun» ile yabancı bayrak taşıyan gemileri (ve yabancıları) kabotaj seferleri ve liman hizmetlerinden menetmiştir; ancak adı geçen mektuplardaki taahhütlerini nazara alarak kanunu 1 Temmuz 1926 da yürürlüğe koymuştur.

815 sayılı Kabotaj Kanunundan önce de bir kanunda kabotajdan söz edilmiştir. Gerçekten 20 Şubat 1340 tarih ve 418 sayılı «Türkler ve Türk şirketleri tarafından iştirah olunan buharlı sefainin gümrük resminden istisnasına dair kanun» (Düstur, III. Tert. 5, 300) ikinci maddesinde şu hükmü ihtiva etmektedir :

«Kabotaj hakkından istifade maksadiyle muvazaalı olarak milli bayrak altına girmiş olduğu bilmuhakeme tahakkuk eden sefain Hükûmet tarafından musadere edilir.»

(25) 815 sayılı Kabotaj Kanununun 1 Temmuzda yürürlüğe konmasının sebebi de budur.

Kanunu teklif etmiş olan İstanbul milletvekillerinden Ahmet Hamdi ve Ali Rıza beyler Büyük Millet Meclisi Başkanlığına gönderdikleri yazıda :

«Geniş sahillerimizin ihtiyacatı nakliyesini temin etmek gayesiyle kabotaj hakkını bayrağımıza intikalinden bilistifade...»

demektedirler (26). Kanununun 19/20 Şubat 1340 günlerinde Mecliste müzakeresi sırasında da :

**Feridun Fikri (Dersim) :** «Efendiler! Muahede ile memleketimiz hakikaten inkişafı iktisadisi için en mühim bir adımı attı ve Türk limanları arasında seyrüsefer hakkını **doğrudan doğruya temin etmiş oldu...** Yalnız efendiler. Biz kabotajı ilga etmeden evvel lâzım gelen tedabiri ittihaz etmeli idik.» (27).

**Saracoğlu Şükrü bey (İzmir) :** «Efendim! Encümen pek samimî hislerle — Hükümetimiz Lozan'da bizim için bir hakkı tabii olan kabotaj hakkını Türklere **naklettikten** sonra — istediği mümkün olan bütün vesaitle bu hakkın münhasıran halkımız tarafından istifade ve istismar edilmesidir.» (28). demektedirler.

Türk bayrağını taşıyan gemiler kapitülâsyonlar devrinde de Türk limanları arasında yük ve yolcu taşımakta olduklarından kabotaj hakkının *bayrağımıza intikal* veya Hükümetçe *Türklere naklinden* söz edilmesinde isabet olmadığı aşikârdır. Türk limanları arasında seyrüsefer hakkının *doğrudan doğruya temininden* ne kastedildiğini anlamak da mümkün değildir. Öyle görünüyor ki Lozanda Türk bayrağı taşıyan gemiler lehine kabotaj tekelinin tesis edilmiş olduğu zan ve kabul edilerek, hakikatte mevcut olmıyan kabotaj yasağı hakkında müeyyide teklif ve Meclisçe de kabul edilmiştir (29).

(26) Büyük Millet Meclisi zabıt ceridesi, cd 6 s. 268.

(27) Büyük Millet Meclisi zabıt ceridesi, cd 6 s. 269.

(28) Büyük Millet Meclisi zabıt ceridesi, cd 6 s. 277.

(29) Kanununun 2. maddesinde öngörülen müeyyide halen geçerlidir. Zira gümrük resminden muafiyet süresi 1699, 3044, 3339, 4084, 4890, 5833, 6659, 179 ve son olarak 1541 sayılı kanunlarla uzatılmış ise de bu kanunlardan hiç biri 418 sayılı kanunu ve özellikle 2. maddesini ilga etmemiştir.

Kabotaj yasağını ilk defa vazedenden 19.4.1926 tarih ve 815 sayılı Kanunun Hükümetçe hazırlanan «Esbabı mucibe mazbatası»nda da keza yanlış bir görüşe yer verilmiş bulunmaktadır. Mazbatada aynen şöyle denmektedir :

«...Halen ise sulhun akdi ile kapitülasyonlar ilga edilmiş ve bu suretle umuru bahriyei ticariyemiz için yeniden bir sahal terakki ve inkişaf açılmıştır ki bundan sefain ve merakibi milliyemizin lâyıkiyle istifade edebilmelerini teminen bu bapta bir kanunu mahsusun sürati tanzimi ile mevkii meriyete vazı ik-tiza etmiştir. Gerçi işbu kanunun temin edeceği hukuku esasiyemiz Lozan muahedenamesine merbut Ticaret Mukavelenamesinin ikinci faslının dokuzuncu maddesi hükmünce tanınmış ise de bunun bir kanunu mahsusla ve bilhassa ahkâmı feriyeye vazı suretiyle tavzih ve teşyidi elzem olup düveli sairece de emsali hususat hakkında bu yolda kavanini hususiye vazedilegel-mekte bulunmuştur.» (30).

Teklif edilen kanun ile temin (ve tesis) edilen hukuk, Türk bayrağını taşıyan gemiler lehine kabotaj ve liman hizmetleri tekel haklarıdır. Lozanda imzalanan Ticaret Mukavelenamesinin 9 uncu maddesi Akit Devletlerin böyle bir tekel tesis etmek haklarını saklı tutmuş, yoksa bizzat tekeli tesis etmiş değildir. Bu itibarla teklif edilen kanunla esasen mevcut olan hakların *tavzih ve teşyidi* değil, o âna kadar mevcut olmıyan tekel haklarının tesisi bahis mevzuudur.

815 sayılı kanunla yabancı bayrak taşıyan gemiler kabotaj seferlerinden menedilerek Türk bayrağı taşıyan gemiler lehine kabotaj tekeli tesis olunduğu halde nedense bazı devletlerle akdedilen ikili anlaşmalara da kabotaj hükmü konmuştur. Ezcümle Bulgaristanla 12 Şubat 1928 tarihinde Ankarada akit ve imza edilen Ticaret ve Seyrisefain Mukavelenamesinin 13 üncü maddesinde böyle bir hüküm mevcuttur (31). Bu itibarla müşahhas bir kabotaj problemi ile karşılaşıldıkta bahis konusu olan yabancı devletle Türkiye ara-

(30) Büyük Millet Meclisi zabıt ceridesi, 87. içtima 3. celse zabtı sonu, sıra No. 134. Mazbatada yalnız Ticaret Mukavelenamesinin 9 uncu maddesinden söz edilip kabotaj yasağının başkaca her hangi bir kural ile tesis edilmiş olduğundan bahis yoktur.

(31) Mukavelename 22.5.1928 tarih ve 1310 sayılı kanunla tasdik edilmiştir, Düstur III. Tertip cd. 9 s. 992; mukavelename metni, aynı yer s. 1221 ve dev.

sında bir andlaşma olup olmadığı araştırılmak ve varsa bu da göz-önünde tutulmak suretiyle çözüm aranmak gerekir.

## II. Kabotaj tekelinden faydalanma şartları :

815 sayılı Kabotaj Kanunu 1 inci maddesinde :

«Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine emtia (32) ve yolcu alıp nakletmek... yalnız Türk sancağını hâmil sefain ve merakibe (33) münhasırdır.»

dedikten sonra 2 nci maddesinde de :

«Nehirler ve göller ve Marmara havzası ile Boğazlarda bilimum karasuları ile karasularına dahil bulunan körfez, liman, koy ve sairede... seyrisefer ve nakliyat icra etmek suretiyle ticaret hakkı Türkiye tebaasına münhasırdır.»

hükmünü koymuştur. Bu hükümlere göre memleketimizde kabotaj hususunda biri kabotaj seferinde kullanılacak gemi ve diğeri böyle bir taşımayı yapacak şahıs bakımından olmak üzere *iki sınırlama* mevcuttur (34). Şöyle ki :

1) Evvelâ kabotaj seferlerinde kullanılacak geminin Türk bayrağını *çekme hakkını* (35) haiz olması lâzımdır. Diğer yönden bu

(32) Emtia sözü ticarî eşya (marchandises) anlamına geldiğinden ticarî olmıyan eşya yasağın dışında kalmaktadır.

(33) «Sefain»den maksat örfen belirli bir büyüklükte olan ve denizde seyrisefer kabiliyetini haiz teknelerdir; «merakip» ise aynı kabiliyeti haiz daha ufak tekneleri (çektirme, kayık v.s.) ifade etmektedir. Nettekim kanun 2. maddesinde «merakibi kebire ve sagire» demek suretiyle bunu teyit etmektedir. Ticareti Bahriye Kanunu devrinde terminolojinin bu şekilde olduğu hakkında bak. Mişon Ventura, Hukuku Ticareti Bahriye, İstanbul 1330 s. 16.

(34) Yabancı kabotaj kanunları ise yalnız kabotaj seferlerinde kullanılacak gemi bakımından bir sınırlama koymakta, bunun millî bayrak taşıyan gemi olmasını istemektedirler, bak. meselâ yuk. dipnot 2 de zikredilen Alman Kabotaj Kanunu § 2.

(35) Kabotaj Kanunu 1. maddesinde «Türk sancağını hâmil sefain» den söz etmekte ise de kabotaj tekelinden faydalanacak geminin Türk bayrağını çekme hakkına sahip olması yeterli olup ayrıca bu hakkı fiilen kullanabilmek için Ticaret Kanununun (mad. 827 ve dev.) öngördüğü şartları gerçekleştirilmesi zaruri değildir. Eu itibarla Türk bayrağını çekme hakkı bulunan bir gemi, bayrak çekme hakkını tevsik eden resmî bir belge olmaksızın, kabotaj seferi yaptığı takdirde yalnız TK 833 teki müeyyideler uygulanır, yoksa Kabotaj Kanununun 5. maddesi tatbik edilmez.

şartın gerçekleşmesi de kâfidir; yoksa onun bir Türk gemisi olması ne gerekli ne de yeterlidir. Şu halde Ticaret Kanunumuzun 823 üncü maddesindeki şartları haiz bulunan bir gemi kabotaj seferleri yapabileceği gibi 824 üncü maddesinin 2 nci fıkrası uyarınca Türk bayrağı çekmesine izin verilmiş olan (yabancı) gemi (36) de izin devam ettiği sürece kabotaj seferlerinde kullanılabilir. Buna karşılık TK 823 teki şartları haiz bulunmayan (37) gemiler kabotaj seferi icra edemeyecekleri gibi TK 824 fk 1 uyarınca geçici bir süre için yabancı bayrak çekmesine izin verilmiş olan bir Türk gemisi de izin devamınca kabotaj seferi yapamaz.

2) İki Türk limanı arasında yolcu ve/veya yük taşımayı *taahhüt eden kişinin* de (38) Türk olması şarttır. Kabotaj Kanununun 2 nci maddesindeki «Türkiye tebeası» sözünün şümülüne gerçek ve tüzel kişiler dahil bulunduğu cihetle meselenin bunlardan her biri hakkında ayrı ayrı incelenmesi gerekmektedir.

A — Taşımayı taahhüt eden (39) şahıs *gerçek* bir kişi ise bunun (birden çok iseler cümlesinin) *Türk vatandaşı* olması lâzımdır. Yabancı uyruklu bir şahıs veya aralarında yabancı bulunan bir grup (âdi ortaklık) Türk bayrağını çekme hakkını haiz bir gemiyi kira sözleşmesi veya navlun mukavelesi ile tutmak suretiyle kabotaj nakliyatı yapamaz. Müşterek donatanları arasında yabancı bulunan bir donatma iştiraki, TK 823 son fıkradaki şartları haiz bulursa dahi, ne bizzat işletmekte olduğu ne de kira veya navlun sözleşmesi ile tutacağı «Türk sancağını hâmil» bir gemi ile kabotaj seferi yapamaz.

B — Taşımayı taahhüt eden şahıs (39) bir *tüzel kişi* ise bunun bir *Türk tüzel kişisi* (40) olması lâzımdır. Fakat acaba bu yeterli

---

(36) Böyle bir gemi izin devam ettikçe Türk gemilerine ait haklardan faydalanır, TK 825 bunu dolaylı olarak ifade etmektedir.

(37) Bunlar Türk bayrağını çekme hakkını haiz değildirler; fakat Türk malı olabilirler. Ezcümle Türk kanunlarına göre kurulup tescil edilmiş ve hisseleri hâmiline yazılı bir anonim şirketin malı olan gemi bu durumdadır.

(38) Ki çok kere taşımada kullanılan geminin donatanı veya işletme müteahhidi ile aynı şahıstır; fakat mutlaka böyle olması da şart değildir.

(39) Alt taşımalarda hem alt taşıyan hem aşıl taşıyan.

(40) Yani Türk kanunlarına göre kurulmuş merkezi Türkiyede bulunan bir tüzel kişi.

midir? Yoksa böyle bir tüzel kişinin ayrıca TK 823 fk 2 deki şartları yerine getirmesi, hattâ daha da ileri gidilerek bütün üyelerinin Türk vatandaşı olması gerekli midir? Kabotaj Kanununda bu hususla bir sarahat bulunmadığı cihetle mesele tereddüdü mucip olmuş ve Büyük Millet Meclisinin bir tefsir kararına konu teşkil etmiştir. «Ticaretî bahriye kanununun birinci ve kabotaj kanununun ikinci maddesinin muhtacı tefsir olmadığı hakkında heyeti umumiye kararı» başlığını taşıyan 25 Şubat 1928 tarih ve 403 sayılı bu tefsir kararı aynen şöyledir (41) :

«Ticaretî bahriye kanununun birinci maddesindeki (Devleti Aliye - Türkiye Cumhuriyeti - tebaasından) kaydile kabotaj kanununun ikinci maddesindeki (Türkiye tebaası) kelimelerinin, eshamı hâmiline ait Türk anonim şirketlerle hissedarları arasında ecanip bulunan Türk limited şirketler ne teşmil edilip edilemeyeceğinin tefsiri Başvekâletten talep olunmuş ise de, ticaretî bahriye kanununun birinci maddesi hükmü sefneye mutasarrıf ve malik olacakların munhasıran Türkiye Cumhuriyeti tebaasından olmalarını tasrih ve kabotaj kanununun ikinci maddesi de işbu hükmü teyit eylemiş olduğundan mevaddı mezkûredeki sarahatı mevcudeye nazaran keyfiyetin muhtacı tefsir olmadığı, heyeti umumiyenin kırk yedinci in'ikadının birinci celsesinde tekarrür etmiştir.»

Görülüyor ki tefsir kararı da açık değildir. Meselenin aydınlanması ve tefsir kararının hakkiyle anlaşılabilmesi için Ticaretî Bahriye kanunumuzun adı geçen 1 inci maddesi ile Büyük Millet Meclisinin tefsir kararına mesnet teşkil etmiş olan Ticaret Bakanlığı tezeresi ve Meclisin Ticaret ve Bütçe Encümenleri mazbatalarını incelemek gerekir.

6 Rebiülevvel 1280 tarihli «Kanunnamei Hümayûnu Ticaretî Bahriye» (42) nin (muaddel) birinci maddesi aynen şöyledir :

«Bir kimse Devleti Aliye tebaasından olmadıkça osmanlı sancağını hâmil olan sefinenin gerek mecmuuna ve gerek hissesine malik ve mutasarrıf olamayacaktır. Fakat tebaai osmanliye tasarrufunda bulunan sefinenin mecmuu tabiiyeti osmaniyesini tayin eden berat ve evrakı istirdat olunarak ecnebiye fûruht olunabilir.»

(41) Düstur, III. Tertip cd 9 s. 231.

(42) Düstur, I. Tertip cd 1 s. 466-536.



Kanun Osmanlı sancağı taşıyan gemilerde yabancıların pay sahibi olmalarına da cevaz vermemektedir. Fakat böyle bir gemi bir hükmî şahsın malı ise acaba üyeleri arasında yabancı bulunabilecek midir?

Ticaretî Bahriye Kanununun yukarıya aynen dercolunan birinci maddesi 27 Safer 1287 ve 16 Mayıs 1286 tarihli İradei Seniye ile muaddel şeklidir; işbu tadilden önce maddenin birinci cümlesi sonunda «hatta sefain hakkında teşkil olunan her nevi şirketten hisse bile alamıyacaktır» ibaresi mevcut idi. Tadilde bu ibarenin çıkarılmış olması sonunda hukukî durumun ne olduğu hususunda o zamanın yazarları arasında görüş ayrılığı vardır :

*Kostaki Vayani* «Mücmel Ticaretî Bahriye Kanunu Şerhi», İstanbul 1313 s. 59/60 da bu konuda aynen şöyle demektedir :

«Bu suretle kanunun tadil ve ibarei sabıkanın tay ve terkin olunmasından osmanlı sancağı altında sefain işletmek üzere müteşekkil şirketlerden ecnebilerin hisse alabilmesine müsaade edilmiş olduğu mânâsı çıkarılmamalıdır.

Çünkü sefine seyrüsefer ettirmek için teşekkül eden bir şirkette hissedar olan bir ecnebi bittabi şirketin sefaininde de hisse sahibi demek olacaktır ki bu hal, ibarei lâhikai kanuniye ile memnudur. Binaenaleyh bu misillü şirketlerin Kanunu Ticaretî Berriye ahkâmınca kollektif veya komandit veya anonim olarak teşekkül etmeleri zarurî bulunduğuna mebni eğer şirket kollektif veya komandit suretinde müteşekkil ise bu nevi şirketlerin kavaidi ilâniyeye tabi olmaları muktazi bulunduğundan ve ilân edilen evrak meyanında şürekânın ismi de münderîç bulunacağından şirkette ecnebi dahil olup olmadığı anlaşılabilir mercince iktizası ifa edileceği gibi anonim şirketlerde dahi şirketin şartnamesi bittabi makamâtı mahsusınca tetkik edileceğinden şartnamede şirketin sermayesi isimsiz hisse senedatına raptolunacağı zikrolunmuş ise bu şart bilahare ecnebilerin de hisse senedatı alarak kısmen şirkete dahil olabilmelerini ve belki de külliyyen emvali şirketi yani sefaini osmaniyeyi yedi tasarruflarına geçirmelerini intaç edeceğinden dolayı ya isme muharrer hisse senedatı üzerine teşekkül etmesi veya senedatın tebaal ecnebiyeden olanlara devri ferağ olunamaması suretlerinin kabulü dairei aidesince şirketin müessislerine teklif olunarak bu suret kabul olunduğu halde teşekkülü şirkete müsaade edilmek aksi takdirde ruhsat itasından sarfı nazar olunmak iktiza eder ve bu suretle maksut olan hukuk ve menafii mühimmi siyasiye muhafaza edilmiş olur.

İşte bu izahattan anlaşılacağı üzere fıkrai mezkûrenin tay ve ihracı esasen lüzumsuz ve fıkral ulânın itlakı ibaresine na-

zaran zâit görünmüş olmasından neş'et edip başka bir maksada müpteni olmamak gerektir.»

Buna mukabil *Mişon Ventura* «Hukuku Ticareti Bahriye», İstanbul 1330, s. 17/18 de aksi görüşü benimsiyerek şunları söylemektedir :

«Sefine bir şahsı âdinin malı olmayıp ta bir şirketin mülkü olduğu surette kanunen terettüp eden hükme gelince, bundan evvel mevcut olup bilahare tay olunan fıkraî kanuniye hükmünce ecanibin seyrüsefer için teşekkül etmiş olan osmanlı şirketlerinden hisse bile alamamaları iktiza ederdi. İşbu fıkraî kanuniye tay olunduktan sonra ecnebinin osmanlı olarak teşekkül eden şirketten hisse alabilceği istihraç olunur. Bazıları ecnebinin osmanlı şirketinden hisse alabilmesi osmanlı sefinesinde dahi hisse sahibi olması demek olup bu ise sarahatî kanuniye ile kabili telif olmadığından fıkraî mezkûrenin tayından ânifülbeyan neticenin istintaç olunmaması lâzım geleceğini dermeyan etmişlerdir. Fakat sefine şahsı manevî demek olan şirketin malı olup yoksa o şirketi terkip eden şürkânın şahsına ait olmadığı gibi osmanlı olarak teşekkül eden şirketin azası ecnebi dahi olsa şirkete taallûk eden muamelâttan dolayı hakkında osmanlı muamelesinin ifası tabîî olduğu cihetle azasının bir çoğu velev ecanipten müteşekkil bulunan bir osmanlı şirketinin osmanlı sancağını hâmil sefineye malik olabilmesi iktiza eder.»

Kostaki Vayani'nin o zamanlar Fransız hukukunda tüzel kişiliği bir fiction, «şirket mallarının gerçek sahipleri olan ortakların içinde gizlenmekte oldukları bir hukukî kılıf» (42a) sayan hâkim telâkkinin tesiri altında kaldığı anlaşılmaktadır. Ticareti Bahriye Kanunumuzda 1286 tarihinde yapılan tadilin de kanunun me hazını teşkil eden Fransız hukukundaki bu anlayışın benimsenmesi neticesi olması daha ziyade ihtimal dahilindedir. Kaldı ki Kostaki Vayani'nin görüşü kanunun gerçek kişiler hakkındaki sert ve müsamahasız hükmünün maksat ve ruhuna daha uygun görünmektedir.

Büyük Millet Meclisinin incelemekte olduğumuz tefsir kararını Ticaret Bakanlığı tahrik etmiştir. Başbakanlık ve Ticaret Bakanlığının bu husustaki yazıları aynen şöyledir (43) :

(42a) Bak. K. Wieland, Handelsrecht, Bd. I, München 1921, S. 398 ve orada zikredilen Fransız kaynakları.

(43) Büyük Millet Meclisi zabıt ceridesi, Devre III cd 2 s. 227-228 deki zapta merbut sıra No. 74.

**Türkiye Cumhuriyeti**  
**Başvekâlet**  
**Muamelât Müdüriyeti**  
**Adet**  
**6/5113**

**27 Teşrinisani 1927**

**Büyük Millet Meclisi Riyaseti Celilesine**

Ticareti bahriye kanununun birinci maddesindeki (Devletî Aliye-Türkiye Cumhuriyeti - tebaasından) kaydıyla kabotaj kanununun ikinci maddedeki (Türkiye tebaası) kelimelerinin eshamı hâmiline ait Türk anonim şirketleriyle hissedarları arasında ecanip bulunan Türk limited şirketlerine teşmil edilip edilemeyeceğinin tefsirine mütedair Ticaret Vekâleti Celilesinden yazılan ve İcra Vekilleri Heyetinin 20 Teşrinisani 1927 tarihli içtimasında tezekkür ve Meclisi Âliye arzı tasvip olunan 10 Teşrinisani 1927 tarih ve 161/6805 numaralı tezkerenin musaddak sureti leffen takdim olunmuştur.

Muktezasının ifasına ve neticesinin iş'arına müsaade buyrulmasını rica ederim efendim.

Başvekil  
 İsmet

**Ticaret Vekâleti Celilesinin 10-11-1927 tarih**  
**ve 161/6805 numaralı tezkeresi**

Ticareti bahriye kanununun birinci maddesinde (bir kimse Devletî Aliye - Türkiye Cumhuriyeti - tebaasından olmadıkça Cismanlı sancağını hâmil olan sefinenin gerek mecmuuna gerek hissesine malik ve mutasarrıf olamaz) diye muharrer olan hükmü kanuna nazaran Türk sancağını hâmil olan sefaine ecnebilerin kısmen veya tamamen tasarrufu memnu bulunmakta ve (815) numaralı Kabotaj kanununun birinci ve ikinci maddeleri mucibince Türkiye sahillerinde seyrüsefer ve nakliyat icra etmek ve bilcümle liman hidematını ifa eylemek yalnız Türkiye sancağını hâmil sefain ve merakibe ve Türkiye tebaasına münhasır bulunmaktadır.

Mârüzz'kir mevaddı kanuniyede mevzuu bahis bulunan Türkiye tebaası kaydı şümulü manası itibariyle hem eşhası ferdiyeye ve hem de Türk kanunlarından iktisabı şahsiyet edecek olan anonim ve li-

limited şirketlere dahi kabili teşmil bulunmaktadır. Şu kadar var ki mevzuatı kanuniyemize nazaran teşekkül eden ve hisse senedatı hâmiline ait bulunan bir çok Türk şirketleri hukukan Türkiye tabiiyetini haiz bir şahsı manevî olmakla beraber hisse senedatı ekseri ecanibin elinde bulunmaktadır.

Einaenaleyh bu nevi şirketlerin sahillerimizde seyrüsefer işleriyle ve liman hidematıyla iştigallerine müsaade olunduğu takdirde menafii Türk eşhası ferdiyesine tahsis olunan kabotaj işlerinden dolayısıyla ecanibin istifade eylemelerine mahal bırakılmış olacaktır. Halbuki kabotaj işleriyle iştigal etmek üzere teşekkül etmiş ve edecek Türk şirketleri hisse senedatının münhasıran Türk tebaasından olan eşhası ferdiyenin namlarına muharrer olması hakkında da kavanimizde sarahatı lâzime mevcut bulunmamaktadır. Kabotaj kanunumuzun liman hidematını ve limanlarımızdaki seyrüsefer işlerini Türk sancağını hâmil sefaine ve Türk tebaasına hasretmek'ten istihdaf ettiği gayei aslî ve kanunun ruhu müeddası bu işlerden hasıl olacak menafiin hakiki Türk eşhası ferdiyesine tahsis eylemekten ibaret olduğuna göre eshamı hâmiline ait Türk anonim şirketler ile hissedarları arasında ecanip bulunan Türk limited şirketlerin'in Türk sancağını hâmil sefaine tasarruf etmeleri ve limanlarımızda seyrüsefer işleriyle meşgul olabilmeleri vekâletimizce câyı iştibah görülmüş ve Ticareti bahriye kanunu ile kabotaj kanunundaki «Türk tebaası» muhtacı tefsir telâkki edilmiştir.

Maruzâtı salifeye nazaran gerek Ticareti Bahriye kanununun birinci maddesindeki Devleti Aliye - Türkiye Cumhuriyeti - tebaasından kaydiyle Kabotaj Kanununun ikinci maddesindeki (Türkiye tebaası) kelimelerinin eshamı hâmiline ait Türk anonim şirketleriyle hissedarları arasında ecnebi bulunan Türk limited şirketlerine teşmil edilip edilmeyeceği hususunda Meclisi Âliden bir karar tefsiri istihsaline müsaadei fahîmaneleri arz ve rica olunur efendim.

**Ticaret Vekâ'eti Vek'li**  
**Mustafa Rahmi»**

Başbakanlık yazısı Büyük Millet Meclisine geldikten sonra mesele evvelâ Meclisin Ticaret ve Bütçe encümenlerinde görüşülmüştür. Her iki encümence düzenlenen mazbatalar aynen şöyledir (44):

(44) Bir evvelki dipnotunda zikredilen yerde.

**Türkiye Büyük Millet**

**Meclisi**

**Ticaret Encümeni**

**Karar No.: 4**

**Kayıt No.: 3/43**

**18-12-1927**

**Ticaret Encümeni Mazbatası**

**Riyaseti Celileye**

Hissedarları arasında ecanip bulunan Türkiye kanunlarına göre teşekkül etmiş anonim ve limited şirketlerinin Türkiye Cumhuriyeti sahilleri arasında seyrüsefer icra eden ve bilcümle liman hidematını ifa eyleyen Türk sancağını hâmil sefain ve merakibe tasarruf edip edemiyecüklerinin Ticareti bahriye kanununun birinci ve Kabotaj kanununun birinci ve ikinci maddelerine atfen tefsiri talebini havi bulunan Başvekâleti celile ve merbutu Ticaret Vekâleti celilesi tezkereleri encümenimizde mütalâa ve icabı müzakere olundu.

Kabotaj hakkındaki kanunun vâzına saik olan âmillerden birincisi ve kanunun rûhu müeddası ve hatta ibaresi limanlar hidematının ve sahillerimiz arasındaki seyrüsefer işlerinin icrasını ve neticeten bunlardan mütehassıl menafii münhasıran Türkiye tebaasına hasrederek ticaret gemilerimizin hayat ve inkişafına medar olmak olduğu izahtan müstağnidir.

Filhakika, kanunu mezkûrun birinci, ikinci maddelerinde işbu hidemat Türkiye sancağını hâmil sefain ve merakibe ve Türkiye tebaasına hasredilmekte olduğu gibi Ticareti Bahriye kanununun birinci maddesi de «Eir kimse Türkiye Cumhuriyeti tebaasından olmadıkça Türk sancağını hâmil olan sefinenin gerek mecmuuna gerek hissesine malik ve mutasarrıf olamaz» hükmü sarihini ihtiva etmektedir.

Türkiye kanunlarına göre teşekkül eden anonim ve limited şirketlerin sermaye ve heyeti idare ve murakabalarından sarfı nazar olunarak yalnız Türkiye kanunlarına göre teşekkül etmiş olmalarını Türk sancağını hâmil gemilere tasarruf ve kabotaj kanununun Türkiye tebaasına hasrettiği hidematı ifa ve menafiden istifade etmeleri için kâfi addetmek emsali hukukiyesine münafi olacağı gibi kabotaj ve ticareti bahriye kanunlarının ahkâmı sarihalarını da muhildir.

Anonim ve limited şirketlerinin tebaaya hasredilen menafiden istifadeye kabullerinde bunların hissedarları arasında ecnebi bulunup bulunmadığını tetkik ve ona göre sıfatlarını tayin bir çok memleketlerin hukukî ahkâm ve teamüllerindedir. Fazla olarak kabotaj kanununun Türkiye tebaasına hasrettiği menafiden istifade için anonim ve limited şirketlerinin Türkiye kanunlarına tevfikân teşekkül etmiş olmalarını kâfi addetmek kanunun şümül ve manasının tayin ve tesbitini ve bu nevi şirketler müessislerinin iradelerine tabi kılmak, kanunla istihdaf olunan maksadı kaybetmek ve kanunu mana ve maksattan âri kelimeler menzilesine düşürmek neticesini verir.

Binaenaleyh Türkiye kanunlarına tevfikân teşekkül eden anonim ve limited şirketlerinin Türk sancağını hâmil sefaine tasarruf ve Kabotaj hakkından istifadeleri meselesinde bu şirketlerin hisselerine malik olanlar arasında ecnebi bulunup bulunmadığını tetkik elzemdir.

Ticaretî bahriye kanunu birinci maddesinin Türk sancağını hâmil sefaine hissedarları arasında ecnebi bulunan anonim veya limited şirketlerinin — Türkiye kanunlarına tevfikân teşekkül etmiş olmalarına rağmen — malik ve mutasarrıf olmalarını mani mahiyette olduğu da encümenimizce şüphesiz görülmüştür. Çünkü anonim veya limited şirketlerinde hisse sahibi olanların işbu şirketler sermayelerinin teşahhus etmiş olduğu sefinede dahi hissedar oldukları tabiidir. Bu nevi şirketler için kabul olunan şahsiyeti hukukiye büyük teşebbüsât için sermaye cem'ini teshil ve hisse senetlerinin elden ele tedavülü ile teşebbüsün inkıtasız olarak devamını temin etmek gibi maksada matuf olup mevzuu bahsimiz olan Türk sancağını hâmil gemilerin hisselerine ecnebilerin malik olmalarını meneden ve hukukî mahiyeti itibariyle âhâddan olanların irade ve rızaları ile ihlâl edilebilmesi gayrı caiz «intizamı âmme» ahkâmından olan bir kaydı kanuniyi bertaraf etmek için bir senet ve delil değildir.

Esbabı mesrudeye binaen encümenimiz Ticaretî Bahriye Kanununun birinci ve Kabotaj Kanununun birinci ve ikinci maddelerinin şümülünü tefsirde şu hükme vasıl olmuştur: «Hissedarları veya şürekâsı meyanında ecanip bulunan Türkiye kanunlarına tevfikân teşekkül etmiş anonim veya limited şirketleri Türk sancağını hâmil merakip ve sefaine malik ve mutasarrıf olamazlar ve Türkiye Cumhuriyeti sahilleri arasında seyrüsefer icra ve bilcümle liman hidematını ifa edemezler.»

Diğer taraftan Ticaret Kanunumuz anonim ve limited şirketlerinin teşkili için Ticaret Vekâletinin müsaadesini şart kılmış bulun-

duğundan limanlarımız arasında seyrüsefer icrası veya limanlar dahilindeki hidematı ifa maksadiyle teşekkül edecek Türk anonim şirketlerinin ihraç edecekleri hisse senetlerinin nama muharrer ve Türk-lere mahsus olması ve limited şirketlerinde de bütün şürekânın Türk eşhası olması kayıtlarının Vekâleti Müşarünileyhaca işbu nevi şirketler mukavelenamei esasısine vazı hususunun zaruri bulunduğunu ilâveyi encümenimiz bu münasebetle lüzumlu görmektedir.

Keyfiyetin Heyeti Umumiyyeye arz edilmek üzere encümenimizle birlikte meseleyi tetkik edecek olan Bütçe Encümenine havale buyurulması ricasiyle Riyaseti Celileye takdim kılındı (45).

### **Türkiye**

**Büyük Millet Meclisi**

**Bütçe Encümeni**

**Mazbata No. 38**

**Esas No. 3/42**

**14 Şubat 1927**

### **Bütçe Encümeni Mazbatası**

#### **Riyaseti Celileye**

Ticaretî Bahriye Kanununun birinci maddesindeki (Devleti Aliye - Türkiye Cumhuriyeti - tebaasından) kaydıyle Kabotaj Kanununun ikinci maddesindeki (Türkiye tebaası) kelimelerinin eshamı hâmiline ait Türk anonim şirketleriyle hissedarları arasında ecanip bulunan Türk limited şirketlerine teşmil edilip edilemeyeceğinin tefsirine dair olup 1-12-1927 tarihinde Ticaret ve Bütçe Encümenlerine havale buyurulan Başvekâlet tezkeresi Ticaret Encümeninin mazbatasıyla birlikte encümenimize tevdi kılınmakla Ticaret Vekâleti müsteşarı Şakir bey hazır olduğu halde tetkik ve müzakere olundu.

Ticaretî Bahriye Kanununun birinci maddesi hükmü sefineye mutasarrıf ve malik olacakların münhasıran Türkiye Cumhuriyeti tebaasından olmalarını tasrih ve Kabotaj Kanununun ikinci maddesi de işbu hükmü teyit eylemiş ve mevaddı mezkûrenin tayini manasında Encümenimiz de Ticaret Encümeni ile hemfikir olmakla beraber

(45) Encümen reisi Mustafa Şeref (Burdur), mazbata muharriri Cermal Hüsnü (Gümüşhane), kâtip İsmail (Şibinkarahisar), üyeler de Süreyya (İstanbul), Şefik, Hüsnü, Hüseyin Hüsnü (İstanbul), İzzet (Afyonkarahisar) ve Yusuf Kemal (Sinop) idi.

sarahatı mevcudeye nazaran keyfiyetin muhtacı tefsir olmadığıнын Heyeti Celileye arzına karar verilmiştir (46).

Ticaret Vekâletinin yazısı ile Büyük Millet Meclisi Ticaret ve Bütçe Encümenleri mazbatalarının ışığı altında 25 Şubat 1928 tarih ve 403 sayılı tefsir kararının manası şudur: Türkiyede kurulmuş bir anonim veya limited şirketin Osmanlı sancağını hâmil bir gemiye malik ve mutasarrıf olabilmesi ve Türkiye sahillerinde kabotaj seferleri icra edebilmesi için bütün ortakların Türk tabiiyetinde olması şarttır (47). Ticareti Bahriye Kanununun 1 inci maddesi ile Kabotaj Kanununun ikinci maddesi hükmü bunu emretmektedirler.

Tefsir kararı gerçi anonim şirketlerle limited şirketlerin durumunda hasıl olan bir tereddüdü ortadan kaldırmak için istenmiş ve sadır olmuştur. Ancak dayandığı esaslar açısından tefsir kararını diğer tüzel kişilere tatbik etmemek için sebep yoktur.

Ticareti Bahriye Kanunu artık ortadan kalkmıştır. Fakat Kabotaj Kanununun tefsire konu olan 2 nci maddesi bugün dahi aynen meridir. Bu itibarla tefsir kararı Kabotaj Kanunu bakımından değerini muhafaza etmektedir.

Ticaret Kanunumuz Türk bayrağını çekme hakkına sahip gemilere tüzel kişilerin malik ve mutasarrıf olabilmeleri için gerekli şartları yumuşatmış bulunmaktadır (mad. 823). Bunun neticesi olarak bugün Türk bayrağı taşıyan bir gemiye sahip olan bir tüzel kişinin kabotaj hakkından istifade edememesi mümkündür. Ezcümle TK

---

(46) Encümen reisi Şakir (Edirne), reis vekili Salih Vahid (Eurdur), Mazbata muharriri Ali Cenani (Gaziayıntap), kâtip Niyazi Asım (Kütahya), üyeler de Faik (Edirne), Aziz (Erzurum), Nafi Atuf (Erzurum), Mükkerrem (İsparta), Hasan Tahsin (Elaziz), Ali Şuûri (Balıkesir), Muhlis (Bursa), Şevki (Tokat), Recep Zühtü (Sinop), Rasim (Sivas), Adil (Samsun), Nahit (Kırklareli), Yahya Galip (Kırşehir), Mehmet Ata (Niğde) ve Süleyman Sırrı (Yozgat) idi. Kırklareli milletvekili Nahit imzada bulunmamış, mazbata muharriri Ali Cenani (Esas itibariyle aynı fikirde bulunmakla beraber evvelce verilmiş olan imtiyazlar mucibince merakibi bahriyeye mutasarrıf bulunan sermaye lehine bir kısmı ecnebi olan Türk anonim şirketlerinin vaziyetini tetkik ve mutalâa etmek lüzumu nazari dikkate alınmadığından muhalifim) diyerek imza etmiştir.

(47) Bu şartın murakabesi bakımından da anonim şirketlerde hisse senetlerini nama yazılı olmaları ve ilgili Bakanlıkça kuruluş izni verilirken statüye bu hususta bir hüküm koydurulması suretiyle temini lüzumu Ticaret Encümeni mazbatasında özel olarak belirtilmiştir.



823 teki şartları haiz olmakla beraber üye veya ortakları arasında yabancı bulunan bir tüzel kişinin durumu böyledir. Bu, *tefsir kararı* ile manalandırılan Kabotaj Kanununun 2 ncı maddesi ile Ticaret Kanunumuzun 823 üncü maddesinde öngörülen şartların birbirine uymamasının bir sonucudur.

Burada bir meselenin daha üzerinde kısaca durulması gerekmektedir :

1961 tarihli Anayasamız teşriî tefsir müessesesini ilga etmiştir. Bugün artık yasama organınca tefsir kararı verilemez. Bu durumda 1961 Anayasamızın yürürlüğe girmesinden önce sadır olmuş bulunan eski tefsir kararları ve bu meyanda 403 sayılı tefsir kararı acaba hukukun halen dahi geçerli midirler?

Anayasa Mahkemesi 28.12.1967 tarih ve E. 967/10, K. 967/49 sayılı kararında (48) yukarıki suale müsbet cevap vermiş, 1961 Anayasasından önce sadır olmuş bulunan tefsir kararlarının halen geçerli oldukları görüşünü benimsemiştir. Şöyle ki :

10 Mart 1296 tarihli İhtira Beratı Kanununun «Terkibatı saydâlâniyeye ve her nevi edviye ve mualecâta» berat verilmesini meneden 3 üncü maddesindeki «mualecât» tabirinde madde ile birlikte usulün de mündemiç olduğu ve bu itibarla ilâç maddeleri hakkında olduğu gibi bunların yapılmasındaki usul için de ihtira beratı verilemeyeceği beyanı ile mezkûr kanunun 2 ve 3 üncü maddelerinin tefsirine mahal olmadığına dair Kurucu Meclisçe ittihaz olunan 8.5.1961 tarih ve 51 sayılı tefsir kararı (49) nın 1961 Anayasamız muvacehesinde geçerli olamayacağı Danıştay 12. Dairesinde görülmekte olan bir davada ileri sürülmüş, Daire de anayasaya aykırılık iddiasının ciddî olduğu kanısına vararak 28.9.1966 tarihinde meselenin Anayasa Mahkemesine tevdiine karar vermiştir.

Anayasa Mahkemesi, kararının GEREKÇE başlıklı kısmının 2 numaralı bendinde bu hususta şöyle demektedir :

«2 — Danıştay 12. Dairesinin, 1961 Anayasasının yasama organına kanun hükümlerini yorumlama yetkisini tanımadığı halde 51 sayılı kararın, Anayasanın 132. maddesinin birinci ve ikinci fıkralarında yer alan ilkelere aykırı olarak, yargı organlarına kanunu kendi anlayışlarına göre yorumlayıp uygulamak imkânını vermediği, bu organları yasama organının et-

(48) Anayasa Mahkemesi kararlar dergisi, sayı 6 (Ankara 1969) s. 86 ve dev.

(49) Düstur, IV. Tertip cd 1. s. 2605.

kisi altında karar verme zorunda bıraktığı yolundaki gerekçesine gelince :

Söz konusu 51 sayılı kararın, Kurucu Meclis tarafından kabul edildiği 8.5.1961 gününde, 1924 Anayasasının yasama organına kanunları yorumlama yetkisi tanıyan 76. maddesi yürürlükte idi.

Şu duruma göre 51 sayılı Kurucu Meclis kararı; kabul edildiği tarihte yürürlükte bulunan Anayasa hükmüne uygun olarak yapılmış, hâlâ hukuki değeri olan ve uyulması zorunlu bulunan bir yasama tasarrufudur.

Aksi düşünce, 1924 Anayasasının yürürlükte bulunduğu devrede, sözü geçen Anayasa hükmüne dayanılarak çıkartılmış bulunan yorum kararlarının, 1961 Anayasasının yürürlüğe girmesiyle hukukî değerlerini yitirmiş bulunmaları sonucuna yol açar ki böyle bir görüşün savunulması ve kabulü mümkün değildir.

Anayasanın 132. maddesi ise, hâkimlerin Anayasaya, kanuna, hukuka ve vicdanî kanaatlerine göre hüküm verecekleri ilkesini koyduğuna ve 51 sayılı karar da ilişkin olduğu kanuna bağlı ve onunla birlikte uygulanması zorunlu bir **müsbet hukuk metni** bulunduğuna göre, mahkemelerce İhtira Beratı Kanununun 3. maddesinin iptali istenen hükmünün, 51 sayılı karar ile beliren anlamı içinde uygulanmasının, Anayasanın 132. maddesinin birinci ve ikinci fıkralarına aykırı nitelikte olmadığı, aksine olarak bu fıkraların hükümlerinin bir gereği bulunduğu ortadadır.

Bu nedenlerle itiraz, tartışılan ikinci gerekçe yönünden de yerinde değildir.»

1924 Anayasasında mevcut olan teşriî tefsir müessesesi 1961 Anayasasına yargı organınının 132. maddede ifadesini bulan bağımsızlığı esası ile bağdaşmadığı gerekçesiyle alınmamıştır (50). Gerçekten de, Kurucu Meclis Anayasa Komisyonu sözcüsünün de Mecliste ifade ettiği gibi, «Meclislerden çıkmış olan bir kanunun nasıl uygulanması lâzım geldiği yolunda bir *direktif* mahiyetinde» olan teşriî tefsirin 132. maddedeki ilkelerle bağdaştırılması mümkün değildir. Bir kanun hükmünün belirli bir şekilde anlaşılması ve tatbiki hususunda mahkemelere Yasama Meclisleri tarafından dahi teşriî tefsir yoluyla artık bir talimat verilemeyeceğini kabul ettikten sonra eskiden (1961 Anayasasından önce) verilmiş bu gibi talimatları hâlâ geçerli saymak hukukan müdafaası mümkün olmıyan bir davranıştır.

(50) Bak. Kurucu Meclis Anayasa Komisyonu raporu, s. 29; Kurucu Meclisin 18.4.1961 günlü 47 nci ve 19.4.1961 günlü 48 inci içtimaları zabıtları: Temsilciler Meclisi Tutanak Dergisi cd 3 s. 368, 370 ve 421-425.

Buna karşılık Anayasa Mahkemesi yukarıki kararında 51 sayılı tefsir kararının, kabul edildiği tarihte yürürlükte olan 1924 Anayasasına uygun olarak yapılmış bir yasama tasarrufu, bir *müsbet hukuk metni* olduğunu ve bu itibarla uygulanmasının Anayasanın 132. maddesi uyarınca zorunlu bulunduğunu ileri sürmektedir.

Acaba teşriî tefsir kararları gerçekten bir «müsbet hukuk metni», bir hukuk normu mudurlar?

1924 Anayasasının 26. maddesinin verdiği yetkiye dayanarak tefsir kararları ittihaz eden Büyük Millet Meclisi tâ başlangıçtan beri bu gibi kararlarla bir *hukuk normu isdar değil*, bilâkis *mevcut* bir hukuk normunun *manasını tesbit* etmek istemiştir, yani bir kanunu tefsir ederken bir hukuk normu vazetmek iradesiyle hareket etmemiştir. Meclislerimizin teşriî tefsir kararlarında «...tefsirine mahal olmadığına...» tarzında menfi bir ifade kullanmaları bunu açıkça göstermektedir.

«Heyeti Umumiye kararı» şeklinde ittihaz olunan tefsir kararlarının bir hukuk normu niteliğini kazanması mümkün de değildir. Şöyle ki: Hukuk nizamının bir özelliği de vaz ve tesisini bizzat tanzim etmesidir ki bu da Anayasa ile olmaktadır (51). Bu itibarla bir hukuk normu ancak Anayasanın öngördüğü *şekilde* (geniş manasıyla) vazolunabilir. Yasama organı bakımından bu, (52) ancak *kanun* şeklidir (53). Diğer cihetten menfi bir ifade ile hukuk normu vazedilemez. Nihayet teşriî tefsir kararlarının *daima* makale şâmil olarak kabul edilmeleri de bir hukuk normu niteliğinde olmamalarının bir sonucudur.

Öyle görünüyor ki yüksek Mahkemenin gözünden bu noktalar her nasılsa kaçmıştır (54). Mamafih Anayasa Mahkememizden aksine bir karar sadır olmadıkça tatbikat eski tefsir kararlarını ve bu

(51) Bu konuda fazla bilgi için bak. H. Kelsen, *Allgemeine Staatslehre*, Berlin 1925 s. 229 ve dev., bilh. s. 234; aynı yazar: *Reine Rechtslehre*, Wien 1934 s. 62 ve dev.

(52) Burada bizi ilgilendirmeyen İçtüzük'ten sarfı nazar.

(53) Bak. 1924 Anayasası mad. 26, 35, İçtüzük mad. 66 ve dev., 99 ve dev.

(54) Yüksek Mahkemenin kararı Resmî Gazetede yayınlandıktan sonra meseleyi Recai Seçkin ile görüşerek tartışmışım. Sonunda problemin bir daha Anayasa Mahkemesine gelmesi ve yeniden incelenmesi temennisinde bulundu idi.

meyanda Kabotaj Kanununun 2 nci maddesi hakkındaki 25 Şubat 1928 tarih ve 403 sayılı tefsir kararını da geçerli saymakta devam edecektir.

403 sayılı tefsir kararının ittihaz olunduğu tarihte meri bulunan Ticareti Bahriye Kanunumuzun «Osmanlı sancağını» çekme hakkına dair olan hükmü (mad. 1) ile Kabotaj Kanunumuzun kabotaj taşımaları yapacak şahıslarda aradığı şartlara dair olan hükmü (mad. 2) arasında ahenk mevcut idi. Halbuki Türk bayrağı çekme hakkına dair şartları yumuşatmış bulunan yeni Ticaret Kanunumuzun 823 üncü maddesi karşısında bu âhenk bozulmuştur. Sahip buldukları gemi Ticaret Kanunumuzun anılan maddesine göre Türk bayrağını çekme hakkını haiz bulunan bir donatma iştiraki veya tüzel kişi, eğer müşterek donatanlar veya üye yahut ortaklar arasında yabancı varsa, kabotaj taşımaları yapamayacaktır. Kabotaj Kanununun yapıldığı devirde, o zamanki şartlar düşünülecek olursa, kabotaj taşımalarından elde edilecek menafiin Türk vatandaşlarına hasrı yerinde bir davranış sayılabilir. Fakat «Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu» nun mevcut olduğu ve Türk gemilerine yabancıların hissedar olmalarına veya bu gibi gemilere malik bulunan şirketlere ortak olabilmelerine cevaz verildiği bir zamanda Kabotaj Kanununun bu günkü şekliyle muhafazası isabetli bir davranış olmasa gerektir. Bu itibarla kanun değiştirilerek Ticaret Kanunu ile ahenkli bir hale getirilmek ve sahip oldukları gemi Türk bayrağını çekme hakkına sahip bulunan donatma iştiraki ve tüzel kişilere kabotaj taşımaları da yapmak imkânı verilmek yerinde olacaktır.