

# Kabotaj Bayramı

Kabotaj (*fr. cabotage*), “uzak yol deniz seferlerinin karşıtı olarak kıyılar boyunca, özellikle bir devletin kendi limanları arasında yapılan ticaret ve deniz seferi” veya başka bir ifadeyle “bir devletin kendi limanları arasında yolcu ve yük taşıma hakkı” demektir. Denizde, burundan buruna, fenerden fenere seyir anlamına gelen İspanyolca “cabo” (burun) kelimesinden gelmektedir. Türk Dil Kurumu (TDK) Güncel Türkçe Sözlük’te kabotaj, “bir ülkenin iskele veya limanları arasında gemi işletme işi” olarak tanımlanmaktadır. Aynı Sözlük’te kabotaj hakkı ve kabotaj gemisi tanımlarına da yer verilmiştir. Kabotaj hakkı, “Türk kara sularında, Türkiye’deki akarsu ve göllerde gemi bulundurma, bunlarla gidiş geliş ve taşıma yapma hakkı” olarak; kabotaj gemisi ise “kabotaj hattında çalışan gemi” olarak tanımlanmaktadır. Birçok farklı tanım yapmak mümkün olmakla birlikte denizde kabotaj deyimi, genel olarak ücret karşılığında bir ülkenin limanları arasında deniz yolu ile yolcu ve yük taşınması; kara sularında römorkaj ve kurtarma gibi denizcilik hizmetlerinin yürütülmesi olarak tanımlanabilir. Bir başka deyişle, Kabotaj Hakkı, denize kıyısı olan devletlerin kendi denizcilik sektörünü korumaları amacıyla geliştirdikleri sistemin genel bir adıdır. Çoğu devletlerin kabotaja dair hukuki düzenlemeleri mevcuttur. Bu düzenlemeler, ülkesel denizcilik sektörünü dış rekabete karşı korumayı, fakat aynı zamanda ülke içinde deniz taşımacılığı altyapısını millî güvenlik bakımından gözetmeyi ve yoğun trafiğe sahip sularda deniz emniyetini de sağlamayı amaçlamaktadır.

Osmanlı Devleti, kapitülasyonlar ve Duyun-u Umumiye uygulamaları nedeniyle kabotaj ve ilgili meslekleri yapma hakkını yabancılara devretmiştir. Bu nedenle Osmanlı şirketlerine ait gemilerin faaliyetleri çok sınırlı kalmıştır. Birinci Dünya Savaşı’ndan önce 130.000 tona varan bir deniz ticaret filosuna sahip iken 63 geminin batması sonucunda filonun tonaj büyüklüğü 35.000 tona düşmüştür. Savaş sonunda imzalanan Mondros Mütarekesi’ni oluşturan 24 maddenin çoğunluğu “Deniz Gücümüz” ile ilgilidir. Boğazlar’ın, askerî ve ticari deniz gücümüzün, hatta kullanılacak yakıtın bile teslim edilmesi, denizci personelin dağıtılması, zaten yok sınırında olan denizciliğimizi tamamiyle bitirmiştir.

Millî Mücadele’nin kazanılmasıyla 20 Kasım 1922’de başlayan [Lozan Görüşmeleri](#) 2,5 aylık bir sürecin ardından özellikle sınırlar ve ticari haklar konusundaki anlaşmazlıklar nedeniyle 4 Şubat 1923’te kesintiye uğramıştır. Bu esnada, yeni kurulacak devletin ekonomi politikasına yön vermek ve Lozan görüşmelerine hazırlık amacıyla İktisat Vekâleti tarafından 17 Şubat-4 Mart 1923 tarihlerinde [İzmir İktisat Kongresi](#) düzenlenmiştir. Kongre açış konuşmasında Atatürk, “İktisadi zaferlerle sonuçlandırılmayan askerî zaferlerin kalıcı olamayacağını” belirtmiştir. Kongre’de, kabotaj hakkı istiklalinin kazanılması kararı, birçok önemli madde ile birlikte kabul edilmiştir. Lozan görüşmelerinin ikinci evresi 23 Nisan 1923’te başlamıştır.

Kabotaj, millî ticaretin gelişmesini hızlandıracak bir unsurdur. Bunun için devletler, yabancı gemi ve yabancı uyruklu kimseler açısından kabotaj yasağı koymaktadır. 1921 Barcelona ve 1944 Chicago konvansiyonları dikkate alındığında kabotaj yasağı koyma yetkisinin kullanılması, devletler hukukunun genel prensiplerine aykırı değildir. Yabancı devletler Lozan’da, Türk deniz filosunun niteliksel ve niceliksel olarak yetersizliği, hizmetlerin uluslararası standartlarda olmaması, devletin düzenleme ve kanunlarının azlığı gibi şartları öne sürerek kabotaj hakkının kullanılamayacağını ileri sürmüşlerdir. Özellikle Osmanlı Devleti’yle yapılan antlaşmaların geçerliliğini, ülkedeki yüksek miktardaki ekonomik yatırımlarını ve sözleşmelerinin süreleri bitinceye kadar denizcilik faaliyetlerini sürdürmeleri gerektiğini iddia etmişlerdir. Ancak yabancı devletlerin tüm bu girişimleri sonuçsuz kalmıştır. Lozan Antlaşması’nın fasıl ikinci bölüm, dokuz, on ve on birinci maddeleriyle tüm devletler Türkiye’nin Kabotaj Hakkı’nı kabul etmişlerdir. Barış antlaşmasından

ayrı olarak düzenlenen Ticaret Sözleşmesi ile kabotaj uygulamasına bir geçiş süreci benimsenmiştir. Buna göre Türkiye aynı konuda kendisine de karşılıklı işlemde bulunmak şartıyla devletlerin gemilerine izin vermiştir. Ancak burada söz konusu olan şey, Türkiye'nin bu konuda devletlerle 1924 Ocak ayına kadar 6 ay sürede eğer anlaşma yapılmaz ise 1926 yılı 1 Temmuz'dan itibaren kabotaj yasağı koyma hakkını eline geçirmesidir. Yani sadece 2 yıllık bir süre için yabancı devletlerin gemilerine Türk sularında Kabotaj Hakkı tanınmıştır. Atatürk, "Kabotaj'ın bu yıl içinde, sadece ve tamamen Türk bayrağına dönüşü fiilen gerçekleşmiştir. Bu olayı övünerek anmak isterim. Bu olay, yüzyıllarca süren engellere karşı, ancak millî yönetimin elde edebildiği başarılardandır." İfadesiyle kabotaj hakkına verdiği önemi vurgulamaktadır.

19 Nisan 1926'da kabul edilen ve 359 sayılı, 29 Nisan 1926 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanan 815 sayılı "Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dâhilinde İcraı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun" 1 Temmuz 1926 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir. Deniz ticaret filomuzun büyütülmesi ve deniz taşımacılığının geliştirilmesi yönündeki tedbirlerin başında gelen bu kanun ile Türk liman ve iskeleleri arasında yük ve yolcu taşımacılığı münhasıran Türk bayrağı taşıyan gemilere verilmiş, ayrıca karasularımız dâhilinde balıkçılık ve diğer tür avcılık, kum ve çakıl çıkartma, batık çıkartma, dalgıçlık hizmetleri, arayıcılık, kurtarma, kılavuzluk, deniz balıkçılığı, deniz bakkallığı, limancılık ve liman işçiliği, gemilerde gemi adamı olarak görev alınması gibi faaliyetler yabancılara yasaklanmış ve kaptanlık, çarkçılık, kâtiplik, tayfalık, amelelik gibi hizmetlerin yapılması Türk vatandaşlarına bırakılmıştır. Kanun karasularımız ile birlikte nehir ve göllerimiz için de geçerlidir. Ancak kanunun dördüncü maddesiyle Türk gemilerinde iştirak payı bulunmamak koşuluyla yabancı uzman, kaptan ve tayfaların çalışmalarına müsaade edilmiştir. Kanun, yasağa uymayanlara uygulanacak para cezalarını belirleyen beşinci maddesi dışında bir değişikliğe uğramamış, Kanun'un bütünü ve sistematiği üzerinde esaslı bir değişiklik yapılmamıştır.

Lozan Antlaşması'yla elde edilen Kabotaj Kanunu, Türk denizcilik faaliyetlerine ulusal bir kimlik kazandırmıştır. Kabotaj hakkının Türk bayrağına geçmesi, Türk deniz ticaret filosunun gelişmesini ve dolayısıyla Türk ekonomisine büyük gelir getirmesini sağlamıştır. Kabotaj hakkının alınmasıyla denizcilik faaliyetlerinde özel sektör desteklenirken Türkiye Seyri Sefain İdaresi, Devlet Denizyolları ve Limanları Umum Müdürlüğü ile Devlet Limanları İşletmesi Umum Müdürlükleri'nin kurulmasıyla kamusal alanda da yatırımlar yoğunlaştırılmıştır. Bu dönemde deniz işletmelerindeki yabancı üstünlüğünü kırmak ve deniz ulaşımını ulusal gemiler ile yürütebilmek için limanların iyileştirilmesi ve yeni iskelelerin yapılması, limanların demiryolu ile iç bölgelere bağlanması, navlun değerlerinin Türk lirası üzerinden belirlenmesi, özel sektörün gemi yapımı ve onarımı faaliyetlerinde desteklenmesi ve sermaye sağlanması gibi alanlarda çalışmalar yapılarak denizcilik faaliyetlerinin ulusallaştırılması temel alınmıştır.

Bu kanun ile deniz ticaret filomuz, kapitülasyonlarla Türk limanları arasında her türlü yolcu ve yük taşıma ve başka imtiyazlara da sahip bulunan yabancı bayraklı gemilerin rekabetinden korunmuştur. Kanunun kabul tarihi olan 1 Temmuz, 1935 yılından bu yana "Kabotaj Bayramı" olarak kutlanmaktadır. 2007 yılından itibaren ise bayramın adı "Denizcilik ve Kabotaj Bayramı" olmuştur. Lozan Antlaşması ve sonrasında kabotaj hakkı genel anlamda devletin ve ulusun olağanüstü çabası sonucunda elde edilmiştir. Bu mücadele yabancı devletlerin Osmanlı Devleti'nden kalma kapitülasyon imtiyazlarını devam ettirme çabalarına karşın, zaten sahip olunan kabotaj hakkının Türkiye tarafından kullanılabilmesi için verilen bir mücadeledir. Yani bir anlamda bağımsızlık hareketidir. Bu anlamda 150 yıllık bir mücadelenin sonrasında elde edilen kabotaj hakkı, Türk deniz ticaretinin dönüm noktasını oluşturmaktadır.

**Serdar YURTSEVER**

## KAYNAKÇA

AKŞİN, Sina, **Kısa Türkiye Tarihi**, İstanbul 2007.

**Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978**, Akbank Kültür Yayınları, İstanbul 1980.

DEMİR, İsmail, "Kabotaj Kanunu Üzerine Bazı Düşünceler", **Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi**, C VI, S 1, 60-74, Ankara 2020.

HAFIZOĞULLARI, Zeki, "İktisat Kongresi Görüşler ve Değerlendirmeler", **Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi**, C XVI, S 46, Ankara 2000.

KOCA, Yasemin Nemlioğlu, "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Denizcilik Politikaları ve Kabotaj Uygulamaları", **Türkiye Cumhuriyeti'nin Ekonomik ve Sosyal Tarihi Uluslararası Sempozyumu**, İzmir 26-28 Kasım 2015.

KOCATÜRK, Utkan, **Atatürk'ün Fikir ve Düşünceleri**, Ankara 2005.

MERAY, Seha L., **Lozan Barış Konferansı, Tutanaklar, Belgeler**, Ankara 1972.

PARLA, Reha, **Belgelerle Türkiye Cumhuriyeti'nin Uluslararası Temelleri**, Lefkoşa 1987.

### **Türk Dil Kurumu (TDK) Güncel Türkçe Sözlük.**

"Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye(Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun", **Resmî Gazete**, 29/4/1926, S.359; Tertip:3, Cilt:7, S.759.

22/07/2024 tarihinde <https://ataturkansiklopedisi.gov.tr/bilgi/kabotaj-bayrami/?pdf=3550> adresinden erişilmiştir