



T.C.

TOROS ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ULUSRARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANA BİLİM DALI

ULUSRARASI TİCARET VE LOJİSTİK YÜKSEK LİSANS

PROGRAMI

**DENİZ TAŞIMACILIĞINDA GEMİ ACENTELERİNİN HUKUKİ
SORUMLULUĞU, YAŞANAN PROBLEMLER ve ÇÖZÜM
ÖNERİLERİ: MERSİN İLİ ÖRNEĞİ**

Gülin KAMIŞ

**DANIŞMAN
Doç. Dr. Tunay KÖKSAL**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

KASIM 2019

YÜKSEK LİSANS TEZİ ONAY FORMU

Gülin KAMIŞ tarafından hazırlanan “Deniz Taşımacılığında Gemi Acentelerinin Hukuki Sorumluluğu, Yaşanan Problemler ve Çözüm Önerileri: Mersin İli Örneği” başlıklı bu çalışma 13/11/2019 tarihinde yapılan savunma sınavı sonunda oybirliği ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı’nda yüksek lisans tezi olarak kabul edilmiştir.



Jüri Başkanı
Prof. Dr. Köksal HAZIR



Danışman
Doç. Dr. Tunay KÖKSAL



Jüri Üyesi
Doç. Dr. Oya KORKMAZ
(Tarsus Üniversitesi)

Savunma Sınav Jürisi Tarafından Tezin İmzalı Nüshasının Teslim Tarihi : 13./12./2019

Jüri tarafından kabul edilen bu tezin Yüksek Lisans Tezi olması için gerekli şartları yerine getirdiğini onaylıyorum.



Prof. Dr. Köksal HAZIR
Enstitü Müdürü

ETİK BEYAN

Toros Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu çalışmada;

- Sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Sunduğum çalışmanın özgün olduğunu, bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

13/11/2019

Gülin KAMIŞ

İmza

DENİZ TAŞIMACILIĞINDA GEMİ ACENTELERİNİN HUKUKİ SORUMLULUĞU, YAŞANAN PROBLEMLER ve ÇÖZÜM ÖNERİLERİ: MERSİN İLİ ÖRNEĞİ

(Yüksek Lisans Tezi)

Gülin KAMIŞ

TOROS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
2019

ÖZET

Uluslararası ticaretin yüzde 90'lık kesimi denizyolu taşımacılığı ile yapılmaktadır. Deniz yolu taşımacılığının tarihsel gelişiminden günümüze kadar birçok aşamadan geçmesine rağmen tarih boyunca ticaretin vazgeçilmez bir faktörü olmuştur. Denizyolu taşımacılığı sayesinde malların el değiştirmesi küresel rekabette önemli bir etmen haline gelmiştir. Zaman kavramı bu küresel rekabette önemli bir maliyet unsuru olduğundan şirketler maliyetlerini düşürücü daha doğrusu zamanı en optimum kullanılacak hale getirmeye çalışmaktadırlar. Bir maliyet unsuru olan zaman kayıplarını en aza indirmek amacıyla deniz ticaretinin en önemli bileşeni olan gemi acenteliğine önemli roller düşmektedir. Gemi acenteleri dünyada deniz ticareti açısından kıyası olan her ülkede faaliyet göstermekte ve bu faaliyet alanları ulusal ve uluslararası hukuk kurallarıyla teminat altına alınmaktadır.

Bu çalışmanın birinci bölümünde taşımacılık ve deniz ticareti üzerine literatür taraması yapıp bilgiler verilmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde ise gemi acentelerinin özellikleri, yaptıkları görevler ve bağlı bulunduğu kuruluşlar hakkında detaylı bilgi verilmiştir.

Çalışmanın son bölümünde ise çalışmanın yöntemi konusunda ve deniz taşımacılığında gemi acentelerinin hukuki sorumlulukları hakkında bilgi verilmiş olup bu bilgiler ışığında gemi acentelerinin hukuki sorumluluklarının tespiti yapılmıştır.

Çalışmanın sonuç ve değerlendirme kısmında çalışmanın genel değerlendirilmesi ve gemi acentelerinin hukuki olarak yaşadıkları problemlere çözüm önerileri yer almaktadır.

Anahtar kelimeler: Denizyolu Ticareti, Gemi Acenteliği, Gemi Acenteliği Hukuki Sorumluluklar

**LEGAL RESPONSIBILITY OF SHIP AGENTS IN MARITIME
TRANSPORT, THE PROBLEM ENCOUNTERED AND SOLUTION
OFFERS: EXAMPLE OF MERSİN PORT**

(M. Sc. Thesis)

Gülin KAMIŞ

TOROS UNIVERSITY

SOCIAL SCIENCES INSTITUTE

2019

ABSTRACT

90 percent of international trade is carried out by sea transportation. Although maritime transport has gone through many stages from its historical development to the present day, it has been an indispensable factor of trade throughout history. Changing the hands of goods through maritime transport has become an important factor in global competition. Since the concept of time is an important cost element in this global competition, companies are trying to reduce their costs rather than make the most optimum use of time. In order to minimize time losses, which are a cost element, important roles fall to ship agency, which is the most important component of maritime trade. Ship agencies operate in every coastal country in terms of maritime trade in the world and these areas of activity are guaranteed by the rules of national and international law.

In the first part of this study, literature screening was performed and information was given on transport and maritime trade.

In the second part of the study, detailed information about the characteristics of the ship agencies, their tasks and the organizations they are connected to are given.

In the last part of the study, information was given about the method of the study and about the legal responsibilities of the ship agents in maritime transportation and in the light of this information, the legal responsibilities of the ship agents were determined.

In the conclusion and evaluation part of the study, general evaluation of the study and suggestions for solutions to the problems experienced by the ship's agencies are included.

Keywords: Maritime Trade, Ship Agent, Legal Responsibility of Ship Agent

TEŞEKKÜR

Öncelikle tezli yüksek lisans eğitim ve öğretim hayatım süresince kaliteli hizmetlerinden dolayı Toros Üniversitesi'ne, çalışmalarım boyunca değerli katkılarından dolayı kıymetli hocalarım Prof. Dr. Köksal HAZIR ve Doç. Dr. Tunay KÖKSAL' a, yüksek lisans eğitimim boyunca manevi desteklerini esirgemeyen eşim Abdullah KAMIŞ' a ve aileme teşekkürü bir borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iv
ABSTRACT	v
TEŞEKKÜR.....	vi
İÇİNDEKİLER.....	vii
ŞEKİLLER LİSTESİ	x
TABLolar LİSTESİ	xi
KISALTMALAR LİSTESİ	xii
GİRİŞ.....	1
Araştırmanın Amacı.....	1
Araştırmanın Önemi	2
Araştırmanın Yöntemi	2
Araştırmanın Varsayımları ve Sınırlılıkları	2

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZ TAŞIMACILIĞI

1. TAŞIMACILIK VE DENİZ TAŞIMACILIĞININ MEVCUT DURUMU	3
1.1. Taşımacılık Tanım ve Kapsamı	3
1.1.1. Taşımacılığın kapsamı	3
1.1.2. Temel taşımacılık sistemleri	5
1.1.2.1. Karayolu taşımacılığı	5
1.1.2.2. Havayolu taşımacılığı	7
1.1.2.3. Demiryolu taşımacılığı	8
1.1.2.4. Boru hattı taşımacılığı.....	9
1.1.2.5. Denizyolu taşımacılığı	9
1.2. Dünya Deniz Taşımacılığı	13
1.3. Türkiye’de Deniz Taşımacılığı.....	15
1.4. Deniz Taşımacılığının Türleri.....	16
1.4.1.Hitap edilen alana göre denizyolu taşımacılığı türleri.....	16
1.4.2. Hizmetin sürekliliğine göre denizyolu taşımacılığı türleri	17
1.4.3. Taşınan yükün türüne göre denizyolu taşımacılığı türleri.....	17
1.5. Denizyolu Taşımacılığının Genel Ulaştırma Sistemleri İçindeki Yeri	18
1.6. Deniz Taşımacılığının Temel Unsurları.....	19
1.6.1. Gemiler	20

1.6.2. Yüklemler.....	21
1.6.3. Limanlar.....	22
1.7. Deniz Taşımacılığında Faaliyet Gösteren Hizmet Kuruluşları	24
1.7.1. Donatan (armatör) firmaları.....	24
1.7.2. Gemi acente firmaları.....	26
1.7.3. Gemi brokerları (shipbroker)	29
1.7.4. Freight forwarderlar (taşıma işleri komisyoncusu/organizatörü).....	30
1.7.5. Stevedoring/Stevedor firmalar (yükleme boşaltma müteahhidi).....	31
1.7.6. Sigorta kuruluşları (deniz sigorta eksperleri)	31
1.7.7. Liner (Düzenli Hat) işletmeleri	32
1.7.8. Gemi ekspertiz ve gözetim firmaları	32
1.7.9. Gemi ikmal firmaları (bunker firmaları)	32

İKİNCİ BÖLÜM

GEMİ ACENTELELERİ

2. GEMİ ACENTELELERİ VE DENİZ TAŞIMACILIĞINDAKİ YERİ	34
2.1. Gemi Acenteliğinin Tanımı	35
2.2. Gemi Acenteliğinin Tarihsel Gelişimi	36
2.3. Gemi Acenteliği Türleri.....	39
2.4. Gemi Acenteleri Tarafından Verilen Hizmetler	41
2.4.1. Gemi limana gelmeden önce verilen hizmetler.....	42
2.4.2. Gemi limana geldiğinde verilen hizmetler	43
2.4.3. Geminin limanda bulunduğu süre içinde verilen hizmetler.....	44
2.4.4. Geminin limandan kalkışı sırasında verilen hizmetler	44
2.4.5. Gemi limandan kalktıktan sonra verilen hizmetler	45
2.5. Gemi Acentelerinin Kullandıkları Dokümanlar	45
2.5.1. Gemi evrakları.....	45
2.5.2. Yük ile ilgili evraklar	46
2.5.3. Gemi ihbarları ve bildirimler	49
2.6. Gemi Acentelerinin Gemi Adına Yaptıkları Ödemeler.....	50
2.7. Gemi Acentelerinin İlişkide Olduğu Resmi Kurum ve Kuruluşlar	52
2.7.1. Liman Başkanlıkları	52
2.7.2. Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü (HSSGM)	53
2.7.3. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü	53
2.7.4. Emniyet Müdürlüğü Deniz Limanı Şube Müdürlüğü	54
2.7.5. Ticaret Bakanlığı.....	54

2.7.6. İl Çevre Koruma Müdürlükleri	55
2.8. Gemi Acentelerinin Etkileşimde Olduğu Ulusal ve Uluslararası Örgütler ..	56
2.8.1. FONASBA.....	56
2.8.2. ECASBA.....	56
2.8.3. ASBA	57
2.8.4. Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği	57
2.8.5. Deniz Ticaret Odaları	58
2.9. Gemi Acentelerinin Hukuki Sorumluluğu	58
2.10. Gemi Acentelerinin Mevzuattaki Yeri	60
2.10.1. Türk Ticaret Kanunu.....	60
2.10.2. Gemi Acenteleri Yönetmeliği	62
2.10.3. Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ	62
2.11. Gemi Acentelerinin Görev ve Sorumlulukları	63

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

YÖNTEM

3. DENİZ TAŞIMACILIĞINDA GEMİ ACENTELERİNİN HUKUKİ SORUMLULUĞU, YAŞANAN PROBLEMLER ve ÇÖZÜM ÖNERİLERİ: MERSİN İLİ ÖRNEĞİ	66
3.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi.....	66
3.2. Araştırmanın Varsayımları ve Sınırlılıkları.....	66
3.3. Araştırmanın Yöntemi ve Veri Toplama Aracı	67
3.5. Araştırmanın Evreni ve Örneklemi	68
3.6. Araştırma Bulguları, Bulguların Analizi ve Yorumlanması	68
3.7. Çözüm Önerileri	72

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

SONUÇ VE DEĞERLENDİRMELER

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	75
KAYNAKÇA.....	77
EKLER	84
ÖZGEÇMİŞ	85

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 1.1. Denizyolu taşımacılığında taşınan mallar ve taşıma yöntemleri yüzdeler oranları.....	11
Şekil 1.2. Denizyolu taşımacılığının sınıflandırılması	12

TABLolar LİSTESİ

Tablo	Sayfa
Tablo 1.1. 2006-2018 Taşıma yolları itibariyle türkiye'nin dış ticaret taşımaları miktar yüzdesi (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019).....	12
Tablo 2.1. Gemi acenteleri tarafından gemi adına yapılan ödemeler	51
Tablo 3.1. Görüşme sonuçlarına ilişkin bilgiler	69
Tablo 3.2. Tespit edilen problemler	71

KISALTMALAR LİSTESİ

Kısaltmalar	Açıklama
DWT	Deadweight tonnage
İMEAK	İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz
TTK	Türk Ticaret Kanunu
GAHÜTİT	Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ
VDAD	Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
FONASBA	The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents
ASBA	Association of Ship Brokers and Agents (USA) Inc.
ECASBA	The European Community Association of Ship Brokers and Agents

GİRİŞ

Günümüzde etkin ve verimli bir takım çalışması ile deniz ticareti hayatında başarılı olabilmek mümkündür. Gemi acenteleri, bu faaliyet alanında gemi donatanlarının böyle bir takım çalışması yürütebileceği kişi veya kuruluşlardan bir tanesidir. Denizcilik tarihinde gemi acenteciliğinin önemli bir rol alması ayrıca günümüzdeki vazgeçilemez konumuna ulaşması bir anda olan bir durum değildir. Zaman içerisinde gemi acenteciliği zorunlu ihtiyaçlar sebebiyle doğmuş bir meslek dalı olarak karşımıza çıkmaktadır. Denizcilik sektörü hizmet kuruluşları arasında olan firmalardan gemi acenteleri, armatörleri temsil etme sıfatına sahip önemi son derece yüksek olan görev ve sorumlulukları üstlenmektedir.

Gerek ülke ekonomisine sağlamış olduğu katkılar ve gerekse üstlenmiş olduğu önemli görev ve sorumluluklara rağmen gemi acenteciliği mesleğinin denizcilik sektörünün dışında sigorta şirketleri, ithalat ve ihracatçılar, devlet kuruluşları, bankalar vb. kurumlar arasında yeteri kadar bilinmediği görülmektedir. Oysaki denizcilik sektörüne doğrudan ve dolaylı olarak katkı sağlayan ve sektöre hizmet veren kuruluşlar arasında olan gemi acentelerinin sağlamış olduğu katkılar göz ardı edilemeyecek niteliktedir.

Çalışmamızın birinci bölümünde taşımacılık konusunda ve mevcut deniz taşımacılığı hakkında bilgiler verilmiştir. İkinci bölümde ise gemi acentelerinin deniz taşımacılığındaki yeri konusu üzerinde durulmuş olup, üçüncü bölümde gemi acentelerinin hukuki sorumlulukları hakkında bilgi verilmiştir. Son bölümde ise hukuki sorumluluklar konusunda yaşanabilecek sıkıntılar ve çözüm önerileri sunulmuştur.

Araştırmanın Amacı

Gemi acenteciliği deniz taşımacılığın gelişmesinde ve daha iyi ilerlemesinde önemli bir etken olmuştur. Yapılan bu çalışma ile çok çetin bir rekabetin olduğu ve maliyetlerin son derece önemli rol oynadığı bir ortamda denizcilik sektörü hizmet kuruluşlarından biri olan gemi acenteciliğinin deniz taşımacılığındaki yeri ve önemini, çalışma şekillerini, yapmış olduğu faaliyetlerini göstermek ve hukuki sorumluluklarını ortaya koymak amaçlanmaktadır.

Araştırmanın Önemi

Araştırmanın konusunu oluşturan deniz taşımalığındaki hizmet kuruluşlarından gemi acenteciliğinin hukuki sorumlulukları kapsamında, yerli ve yabancı literatür incelendiğinde bir çalışmanın yapılmadığı görülmüştür. Yapılan çalışmalar gemi acentelerinin vergilendirilmesi, çalışanlarının durumu, sözleşmesi, üyelerinin algısı gibi sistemin doğrudan bir parçası olan birimlerine yöneliktir.

Araştırma daha önce gemi acenteciliğinin hukuki sorumluluklarını kapsayan bir çalışma bulunmaması nedeniyle önem arz etmektedir. Bu çalışma konusu itibariyle gerek literatüre katkısı gerekse sektör sorunlarına çözüm önerileri sunacak olması nedeniyle ayrı bir öneme sahiptir.

Araştırmanın Yöntemi

Araştırmada keşfedici araştırma yöntemi kullanılmıştır. Araştırmanın amacına uygun toplam 10 sorudan oluşan ve bir örneği Ek-1’de yer alan soru formu hazırlanmıştır. Soru formunda yer alan sorular; açık ve kapalı uçlu sorulardan oluşmakta olup, ağırlıklı olarak kapalı uçlu sorular sorulmaya çalışılmıştır.

Araştırmanın Varsayımları ve Sınırlılıkları

Araştırma gemi acentelerinin hukuki sorumluluklarının literatür taraması yapılarak belirlenmesi ve gemi acenteleri ile görüşme yapılarak, Ek 1’de yer alan soru formuna verilen cevaplar doğrultusunda ki değerlendirilmelerle sınırlandırılmıştır. Gemi acentelerinin hukuki sorumlulukları belirlenerek hem acentelerin hem de ilişki içerisinde olduğu kuruluşların bu konularda yaşayacağı sorunların çözüme kavuşturulacağı varsayılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM DENİZ TAŞIMACILIĞI

1. TAŞIMACILIK VE DENİZ TAŞIMACILIĞININ MEVCUT DURUMU

1.1. Taşımacılık Tanım ve Kapsamı

Bu bölümde taşımacılığın tanımı, işlevi ve kapsamı hakkında bilgiler ile temel taşımacılık sistemlerinin özellikleri avantajları ve dezavantajları hakkında bilgiler verilmiştir.

1.1.1. Taşımacılığın kapsamı

Taşımacılık insanlık tarihinde ateşin bulunması kadar önemli bir yere sahip olan tekerleğin icat edilmesiyle ortaya çıkan bir kavramdır. Tekerleğin icadı ile insanlar ticarete konu olan malları, askeri gereçleri ve bilgiyi başka yerlere taşıma isteği insanoğlunun taşımacılığı sürekli geliştirmesine ve diri tutmasına neden olmuştur (Kılıcı, 2017: 75).

Taşımacılık, insan ve eşyanın bir noktadan başka bir noktaya hareketi olarak ifade edilir. Diğer bir tanım ise üretim noktası-depolama-tüketim (müşteri) arasındaki bağlantıyı sağlayan faktör olarak görülür. Her iki tanımdan da anlaşıldığı üzere ekonomik olarak zaman ve mekan faydası ortaya çıkmaktadır. Taşımacılık eskiden *münakale* olarak tanımlanırken günümüzde *ulaştırma, nakliye* olarak ifade edilmektedir (Çancı ve Güngören, 2013: 199)

Sanayi inkılabı sonrası kitlesel üretimle beraber aşırı miktarda üretilen malları başka ülkelerdeki tüketicilere ulaştırma isteği işletmelerin taşımacılık konusuna daha fazla eğilmelerine neden olmuştur. Üretilen bir malın tüketiciye zamanında ulaşması ne kadar önemli ise malın üretiminde kullanılan ham maddenin de üretim merkezine ulaşması o kadar önemlidir. İşte bu nedenle işletmeler açısından üretilen ürünün yanında ona rekabet üstünlüğü sağladığı için taşımacılık önemli bir araç haline gelmiştir (Kılıcı, 2017: 75).

Taşımacılıkta devletin görevi ise artan toplumsal ve ekonomik ihtiyaçları karşılayabilecek uygun bir taşımacılık sistemi kurmak ve bunu koordine etmektir.

Taşımacılık modern ekonomilerin ve toplumsal gelişmenin temel ögesidir. Taşımacılık sektörü, üretim ve tüketimin önemli bir parçası olması nedeniyle yapılan yatırımların bir ekonomide ki var olan bileşenler içerisinde ağırlıklı bir yere sahiptir. Öyle ki işletmelerin kuruluş yerlerini belirlemede en önemli faktör ulaştırmadır. Ulaştırma altyapısının kuvvetli olduğu yerlerde sanayi kuruluşları yoğunlaşmıştır. Çünkü işletmeler, hammaddeye yakınlık ve dağıtım kanalları olanaklarına önem verdikleri için ulaştırma alt yapısı işletmelerin kuruluş yerleri için önemlidir (Korkmaz ve Alacahan, 2013: 88).

Taşımacılık lojistik faaliyetleri açısından en önemli unsurlardan biridir. Lojistik ham maddeden başlayarak ürünün nihai üretimi, yedek parça ve en sonunda tüketiciye ulaşma noktasındaki hareketleri kapsar. Bu nedenle üretilen bir mal tüketiciye ulaşmadığı sürece herhangi bir değeri yoktur. Taşıma bu faktörler arasındaki hareketi sağlar. Taşıma işlemi ürünün bir noktadan başka bir noktaya hangi hızla ve devamlılıkla hareket edeceğinin belirleyicisidir. Malların müşterilerin istediği yerde ve zamanda bulunması günümüz ticari hayatın gerekliliğidir. Eğer bu gereklilik sağlanmazsa müşteri tatminsizliği, satışlar, kar v.b unsurlara olumsuz etki yapacaktır. Taşımacılığın toplam lojistik maliyetler içerisinde önemli bir yeri olması nedeniyle taşıma araç-gereçlerin ve personelin etkin şekilde kullanılması gerekmektedir. Günümüzde üretim maliyetleri yaklaşık bir değer arz eder. Bu sebeple lojistik faaliyetler içerisinde bulunan taşımacılıkta yapılacak optimum seçimler işletmenin maliyet unsurunu düşürerek hem rekabet üstünlüğünü hem de piyasa payını artıracaktır (Erkayman, 2007: 26).

Taşımacılıkta hareketliliği sağlayan araçların operasyonları coğrafi olarak karada, suda ve havada olmak üzere üç ana gruba ayrılmaktadır. Taşımacılık deniz, göl, nehir taşımacılığı ile gemilerle; karada karayolu taşıtları ve demiryolunda trenlerle; havada ise hava araçlarıyla gerçekleşir. Taşıma türlerinin her birinin kendilerine göre;

- Maliyet
- Hız
- Güvenilirlik
- Konfor
- Sefer sayısı
- Taşıma kapasitesi

- Ulaştığı noktalar
- Coğrafi konum
- Personel

gibi konularda ticari ve işletme açısından avantajları ve dezavantajları vardır (Çancı ve Güngören, 2013: 202). Aşağıda bu taşımacılık sistemleri hakkında bilgiler verilmiştir.

1.1.2. Temel taşımacılık sistemleri

Bu taşımacılık sistemlerinin özellikleri avantajları ve dezavantajlarına değinilmiştir. Taşıma sistemleri açısından taşımacılık;

- Karayolu taşımacılığı
- Denizyolu taşımacılığı
- Havayolu taşımacılığı
- Demiryolu taşımacılığı
- Boru hattı taşımacılığı olarak sınıflandırılabilir.

1.1.2.1. Karayolu taşımacılığı

En yaygın kullanılan taşımacılık sistemidir. Yük ve yolcu taşımacılığının en fazla yapıldığı taşımacılık türüdür Karayolu taşımacılığı gönderici ile taşıyıcı arasında yapılan bir sözleşme ile belirli bir fiyat karşılığında eşyaların kapıdan kapıya ulaşımını sağlayan bir taşımacılık türüdür. Karayolu taşımacılığının diğer taşımacılık türlerinden daha çok tercih edilmesinin nedeni bir ürünün üreticiden tüketiciye kadar aktarmasız ve hızlı bir şekilde taşınmasıdır. Ülke ekonomisinde önemli bir yere sahip olan karayolu taşımacılığı bütün sektörlerle bağlantısı olan ve onları iyi ya da kötü şekilde etkileye ciddi bir ekonomik faktördür (Göde, 2011: 4).

Karayolu taşımacılığının diğer bir tanımı ise yolcunun taşıta bindiği ve eşyanın taşımacıya teslim edildiği andan itibaren mevcut altyapı sistemi kullanılarak varış noktasına kadar yapılan teslim şeklidir. Bir ülke içersinde taşıma söz konusu ise yurtiçi karayolu taşımacılığı, bir ülkeden başka bir ülkeye denizyolu, havayolu, demiryolu veya karayoluyla

o ülkeye gelen bir malın üçüncü bir ülkeye yapılması durumu ise uluslararası karayolu taşımacılığıdır (Kökmen, 2014: 3).

Karayolu taşımacılığı, küçük boyutlu olup yüksek değerde ve teslim süresi öncelikli hedef olan yüklerde havayolu ile rekabet halinde iken daha büyük boyutlu yüklerde demiryolu ile rekabet halindedir. Bu nedenle karayolu taşımacılığı maliteti demiryolundan yüksek havayolundan düşüktür. Kısa mesafelerde havayolu ile uzun mesafelerde demiryolu ile rekabeti daha çekişmelidir (Şahin, 2013: 11). Karayolu taşımacılığının avantajları ve dezavantajları şu şekildedir.

Karayolu Taşımacılığının Avantajları (Çancı ve Erdal, 2013: 108-109);

- Kapıdan kapıya taşımacılık olduğu için yükün yıpranması en azdır.
- Uluslararası bağlantı yolu olan ülkelerde talebe göre taşıt sayısı fazla olduğundan rekabeti artırmakta ve nakliye maliyetini düşürmektedir.
- Karayolu taşımacılığında daha esnek bir hareket imkanı vardır.
- Karayolu ile daha sık sefer yapma imkanı vardır.
- Karayolu alt yapı maliyeti diğer türlere göre daha azdır.
- Diğer taşımacılık türlerine göre ambalajlama ve sevkiyata hazırlık konusunda zaman ve kaynak tasarrufu sağlar.

Karayolu Taşımacılığının Dezavantajları (Çancı ve Erdal, 2013: 110);

- Bazı yükler (ağır ve yüksek hacimli) karayolu taşımacılığı mevzuatına uyumlu olmadığından taşıma imkansız hale gelir.
- Gürültü ve hava kirliliğini artırır.
- Kaza oranı daha yüksektir.

Karayolu taşımacılığında konu olan yük ithalat ve ihracat yükü ise transit olarak kullanılacak ülkelerin gümrük mevzuatları aynı değildir. İlave bekleme süresi olacaktır. Bu durum yükün zamanında varış noktasına ulaşmasında sorun teşkil eder (Çancı ve Erdal, 2013: 110).

1.1.2.2. Havayolu taşımacılığı

Havayolu taşımacılığı en genel olarak hava araçlarıyla tarifeli veya tarifesiz yolcu ve yük taşımacılığına denir. Havayolu taşımacılığı çok büyük filolarla birçok yere sefer yapan şirketlerle, daha küçük filo hatta bir adet uçağa sahip yılın belirli zamanlarında sefer yapan küçük şirketlerinde var olduğu geniş bir yelpazedir (Sarılğan, 2011: 70).

Havayolu taşımacılığı faaliyet alanı ile, faaliyetlerine konu olan kamu ve özel kuruluşlar, kullandıkları ileri teknoloji sistemleri, nitelikli iş gücü ve ulusal ve uluslararası kuralları olan oldukça önemli bir taşımacılık sistemidir (Okumuş ve Asil, 2007:10).

Hava yolu taşımacılığı dünyada ve ülkemizde çok hızlı bir şekilde teknoloji ve yapısal değişiklikler gösterir. Bir yandan yeni teknolojik gelişmelerle yakıt tasarrufu sağlayan, düşük gürültü ve emisyonu sahip uçakların geliştirilmesi şirketlerin kalitesinin artmasına sebep olurken, diğer yandan özelleştirme ve serbestleştirme ile daha ticari bir taşımacılık sistemi konumuna gelmiştir (Yaylalı ve Dilek, 2009: 3).

Havayolu ulaşımı diğer ulaşım sistemlerine göre sahip olduğu üstünlüklerle daha fazla tercih edilmekte, ulusal ve uluslararası taşımacılıkta daha fazla rol oynamaktadır (Bakırcı, 2012: 342). Havayolu taşımacılığının avantajları ve dezavantajları şu şekildedir.

Havayolu Taşımacılığının Avantajları;

- Çabuk bozulabilen kargolar kısa sürede taşınır
- Süreli (gazete, dergi gibi) kargoların tam zamanında ulaşımını sağlar
- Acil ve değerli kargoların en hızlı şekilde ulaştırılmasını sağlar.
- Hassas olan kargolarda kırılma, sarsıntı ve çarpma gibi kargoya zarar verecek olan etkileri en aza indirger (Çancı ve Erdal, 2013: 34).

Havayolu Taşımacılığının Dezavantajları;

- İşletme ve yakıt maliyeti fazladır
- Kargo kapasitesi diğer taşıma sistemlerine göre düşüktür.
- Aktarmalı kargo yüklerde zaman kaybı fazla yaşanır (Çancı ve Erdal, 2013: 34).

1.1.2.3. Demiryolu taşımacılığı

Demiryolu taşımacılığı belli bir demiryolu hattında yük ve yolcu taşınması faaliyetidir. Doğal tekel olarak da kabul edilen demiryolu taşımacılığı ilk kurulum ve yüksek sabit maliyetleri ile birçok ülkede tekelleşmiş (genellikle kamu) kurumlarca yönetilir (Sarıkaya, Kabasakal ve Kutlar, 2012: 133).

Çoğunlukla yeraltı kaynakları, tarım ve orman ürünlerinin taşınmasında demiryolu taşımacılığı kullanılır. Çevreye daha az zarar veren ve daha güvenli bir taşımacılık olan demiryolu taşımacılığı uzun mesafelerde daha çok tercih edilmektedir (Göde, 2011: 14).

Sanayileşme sürecinde kitlesel üretimle beraber ortaya çıkan demiryolu taşımacılığı, kömür, demir ve çelik gibi ağır ve hacimli yüklerin daha az maliyetle daha çabuk ve güvenilir taşınmasında etkili olmuştur. Demiryolu taşımacılığının ulaştırma sistemlerinde ki ağırlığı ikinci dünya savaşına kadar sürmüştür. Fakat bu süreçten sonra otomotivde meydana gelen gelişmeler ve karayolunun kapıdan kapıya taşıma yeteneği demir yolu taşımacılığının sektörde aldığı payı azaltmıştır.

Karayolu taşımacılığında tıkanıklık, hava ve gürültü kirliliği, kazalar gibi sorunların ortaya çıkmasıyla çevreye uyumlu sürdürülebilir politikalar önem kazanmaktadır. Bu bağlamda çevreye uyumlu yüksek hızlı trenlerin geliştirilmesiyle orta mesafe şehirlerarası ulaşımında daha çok tercih edilmekte olan demiryolu taşımacılığı, karayolu ve havayoluna göre iyi bir alternatif oluşturmuştur (Kabasakal ve Solak, 2009: 27).

Demiryolu Taşımacılığının Avantajları (Çancı ve Erdal, 2013: 183-184);

- Diğer taşıma sistemlerine göre daha güvenlidir
- Çevreye daha az zararı vardır.
- Karayolu trafik yükünü hafifletir.
- Transit süreleri fazla olsa da sefer süreleri sabittir.
- Ağır tonajlı ve havaleli yükler için uygundur.
- Uzun dönemde sabit fiyat garantisi sağlar.

Demiryolu Taşımacılığının Dezavantajları (Çancı ve Erdal, 2013: 184);

- Transit süreleri diğer taşımacılık sistemlerine göre daha uzun zaman alır.
- Kapıdan kapıya teslimlerde fabrikanın içine kadar giremediği yada müşterinin kapısına kadar gelmediğinden zaman kaybı fazladır.
- Kurulum ve sabit maliyetleri yüksektir.

1.1.2.4. Boru hattı taşımacılığı

Boru hattı taşımacılığı, petrol, doğal gaz ve su gibi ürünlerin taşınması için kullanılan bir taşımacılık türüdür. Gerek kara, gerekse deniz taşımacılığına göre ilk kurulum maliyeti daha yüksek olan boru hattı taşımacılığı, diğer taşıma sistemlerine göre daha süratli ve daha emniyetli olup, yapılan yatırımları da kısa sürede dönüşü olduğu bir taşıma sistemidir. 19. yüzyıl sonlarında küçük çaplı ve kısa mesafeli hatlar ile başlayan petrol ve doğal gaz taşımacılığı, artan tüketime, talebe ve teknolojik gelişmelere paralel olarak, günümüzde daha yüksek basınçlarda, daha büyük çaplı borularla ve daha uzun mesafelerde yapılmaktadır (Erkayman, 2007: 25).

Okyanus ötesi petrol ticaretinde mesafelerin çok uzun, coğrafi koşullar el vermediği ve artan talebi karşılamak için petrol, en yakın kıyılara boru hattı taşımacılığı ile getirilerek buradan tanker gemileriyle ülkelere dağıtımı gerçekleştirilmektedir. Bu yüzden deniz taşımacılığı ile boru hattı taşımacılığı iç içedir.

Boru taşımacılığını alt sektörleri, ham petrol, petrol ürünleri ve doğal gazın boru hatları ile taşınması konusunda planlayıcı, yatırımcı ve işletmeci kuruluşların gerçekleştirdikleri faaliyetleri kapsamaktadır (Tozar ve Güzel, 2011: 2).

1.1.2.5. Denizyolu taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı yüklerin bir limandan başka bir limana deniz yolu ile aktarımıdır. Başka bir tanım ile gemi inşa ve yan sanayi, limanlar, çevre, turizm, uluslararası şirketler, klas kuruluşlar, gemi acenteleri, gümrük gibi birçok aktivite ile iç içe geçmiş bir süreçtir (Kol, 2010: 4).

Denizyolu taşımacılığı, denizyolu ulaşım araçlarının geçtiği ülkelerin sınırlarından ziyade açık denizleri kullanması ve dünyanın 4'te 3'nün su olması sebebiyle daha fazla miktarda yükün taşınması mümkündür (Ateş, Karadeniz ve Esmer, 2010: 84). Özellikle sanayi hammaddesini oluşturan ağır tonajlı taşıma imkanı sağlaması, güvenilir olması, kayıpların daha az yaşanması, yolcu-km ve ton-km başına tükettiği enerjinin az olması ve havayoluna 22, karayoluna 7 ve demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuz olması nedeniyle dünyada en çok tercih edilen taşımacılık şeklidir (Kögmen, 2014:10).

Denizyolu taşımacılığı hız, zaman, mesafe, maliyet, istikrar ve yük özellikleri gibi faktörler nedeniyle birçok alt başlıkları mevcuttur. Denizyolu taşımacılığı, taşımacılık sistemi açısından düzenli hat ve düzensiz hat olarak ikiye ayrılmıştır. Düzenli hat taşımacılığı belirli hatlarda gemilerin hızı, varış ve hareket zamanları önceden planlanarak açıklanmış bir sefer tarifesine göre yapılan bir hizmettir. Düzensiz hat taşımacılığı ise herhangi bir şekilde geminin hızı, varış ve hareket saatlerinin belirlenmediği ve bir sefer tarifesinin olmadığı gemilerin birbirleriyle rekabet içerisinde olduğu bir taşımacılık hizmetidir (Erol ve Dursun, 2016: 156).

Denizyolu Taşımacılığının Avantajları

- Panama ve Süveyş kanalları gibi ücretli geçiş olana güzegahlar dışında serbestçe taşımacılık yapılmaktadır.
- Diğer taşıma türlerine göre daha fazla eşyayı bir seferde taşıma imkanına sahiptir.
- Karayolu ve demiryoluna göre daha uzak mesafelere taşımacılık yapılmaktadır.
- Diğer taşıma türlerine göre işletme maliyetleri düşüktür (Çancı ve Erdal, 2013:253).

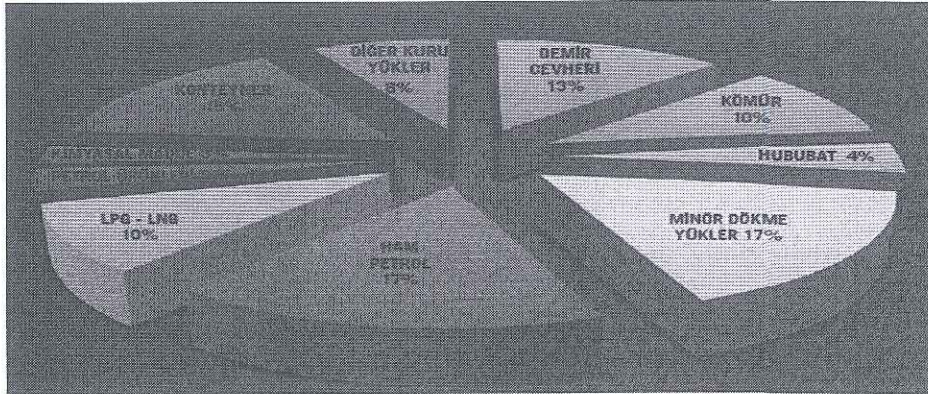
Denizyolu Taşımacılığının Dezavantajları

- Diğer taşıma türlerine göre hızı yavaştır. Genellikle gemiler 15-20 Knot yani 20-30 km hızla hareket etmektedir
- Limanlarda yükleme ve boşaltma işlemlerinin süresi genel anlamda uzundur (Çancı ve Erdal, 2013: 254).
- Altyapı yatırımlarının maliyetleri yüksektir.

- Hava koşullarına bağlı olarak yükü taşınması riskini oluşturur (Şendur, 2015:5).

Deniz yolu taşımacılığında taşınan ürünler pazarların talebi şeklinde değişmektedir. Ancak yukarıda belirttiğimiz konteyner kullanılmasına başlanmasının ardından taşınan yüklerin birçoğu konteynerlerde ambalajlanarak taşınmaya başlanılmıştır. Şekil 1.1' de denizyolu taşımacılığında taşınan mallar ve taşıma yöntemleri yüzdeler dilim olarak gösterilmiştir.

Dünyada denizyolu taşımacılığında yüklerin almış olduğu paylar şekil 1'de gösterilmiştir. Bu şekil 1'e göre dünya denizyolu taşımacılığında konteyner taşımacılığı toplam taşımacılık içerisinde %15'lik paya sahiptir.



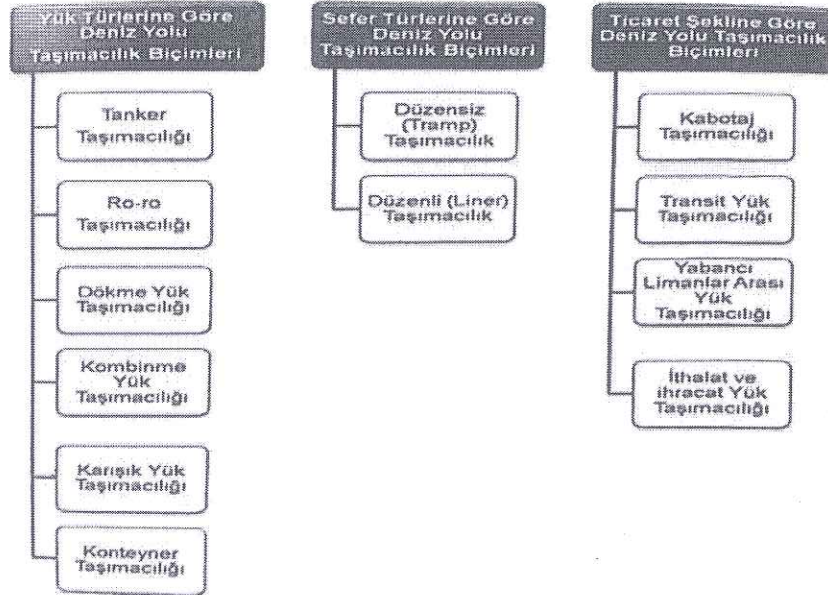
Şekil 1.1. Denizyolu taşımacılığında taşınan mallar ve taşıma yöntemleri yüzdeler oranları (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2017).

Ülkemizde deniz yolu taşımacılığı ve ülkemizin denizyolu taşımacılığındaki coğrafi konumu şu şekildedir: Türkiye konumu itibariyle Akdeniz çanağında yer alan ve dünya ticaretinin kavşak noktasında stratejik bir konuma sahiptir. Bu konumu itibariyle transit geçişler konusunda da oldukça önemli bir konumdur. Türkiye'de de deniz yolu taşımacılığı uluslararası taşımacılıkta önemli bir yere sahiptir. 2006-2018 yılları arasındaki Türkiye'nin dış ticaret taşımalarının, ulaştırma sistemleri itibariyle aldıkları yüzdeler oranları Tablo 1.1'de detaylandırılmıştır.

Tablo 1.1. Yollar itibarıyla Türkiye'nin dış ticaret taşımaları (%)

Yıllar	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Boru ve Diğer
2006	87,40	1,10	10,40	0,10	1,00
2007	87,40	1,10	10,00	0,60	0,90
2008	86,50	1,10	10,70	0,70	1,00
2009	85,00	0,80	12,60	0,80	0,80
2010	85,60	0,80	12,50	0,30	0,80
2011	85,80	0,80	11,80	0,40	1,20
2012	87,00	0,60	10,70	0,40	1,40
2013	86,40	0,50	11,40	0,40	1,30
2014	86,20	0,40	11,20	0,50	1,70
2015	87,70	0,50	10,70	0,40	0,70
2016	88,06	0,46	10,76	0,32	0,40
2017	88,47	0,44	10,25	0,32	0,52
2018	88,70	0,44	10,27	0,35	0,24

Küresel ticaret pazarında denizyolu taşımacılığının önemi giderek artmaktadır. Haliyle deniz taşımacılığı sektörü de artan taleplere ve taşıma yapılacak mal çeşitliliğinde ki artışa hizmet verebilmek amacıyla taşıma biçimlerini sınıflandırmışlardır. Taşımacılığa ait bu durum şekil 1.2.'de verilmiştir (Şendur, 2015: 20).



Şekil 1.2. Denizyolu taşımacılığının sınıflandırılması (Şendur, 2015: 20)

1.2. Dünya Deniz Taşımacılığı

Büyük miktarlardaki yüklerin tek seferde taşınması, çevreyi daha az kirleten ulaştırma türü olması, taşınan yük birimi başına yakılan enerjinin ve taşıma maliyetlerinin diğer taşıma şekillerine oranla daha uygun olması gibi nedenlerden dolayı denizyolu taşımacılığı en fazla tercih edilen taşıma türü olmuştur. Böylece, dünya ticaretinde denizyolu taşımacılığın payı %80'in üzerine çıkmasını sağlamıştır. Bir ülkenin ekonomisi açısından üretim sürecinde en önemli unsurlardan birisi taşımacılıktır. Üretilen mal ve hizmetlerin farklı farklı taşıma sistemleri ile üretim merkezlerinden tüketim merkezlerine kadar aktarımı sağlanmaktadır. Denizyolu taşımacılığı satıcı ile alıcı arasındaki bağı kuran ulaşım sistemidir (Denizcilik Müsteşarlığı, 1997: 48).

Denizyolu ile dünya ticaretinin yaklaşık %86'sı yeryüzünün $\frac{3}{4}$ 'ünü kapsayan denizlerde yapılmaktadır. Ortaya çıkan bu tablo, limanların ve denizyollarının ekonomik ve siyasal açıdan dünya ticaretinde ne kadar büyük öneme sahip olduğunu göstermektedir. Günümüzde rakamları, 800 milyon DWT hacminde olan dünya deniz ticaret filosu yılda 5,84 M. tonu uluslararası olmak üzere toplamda 10 M. ton yük taşınmaktadır. Yalnızca taşımacılığın yıllık cirosu 300 milyar dolar civarındadır. Bu miktar bağlı olan diğer unsurlarla (liman hizmetleri, turizm, gemi yapım, bakım, tamir v.b.) birlikte 1 trilyon dolardan fazla olmaktadır. Dünya deniz gemi filosu içerisinde Türkiye'nin oranı 2003 yılı verilerine göre 7.58 milyon DWT taşıma hacmiyle % 0.9 oranında iken 2018 yılı verilerine göre ise 12.08 milyon DWT taşıma hacmine ulaşmıştır (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019).

Uluslararası rekabetin yoğun olarak hissedildiği denizyolu taşımacılığının temel unsurları limanlar ve deniz araçlarıdır. Denizyolu taşımacılığının, sanayi ham maddesini oluşturan yükleri tek seferde yüksek miktarlarda taşınmasına olanak sağlaması ve taşıma işleminin maliyetlerinin diğer taşıma türlerine oranla daha uygun şekilde olması en önemli avantajları arasındadır. Denizyolu taşımacılığı güven, konfor, yolcu-km ve ton-km başına tüketilen enerjinin en düşük olması, bunun yanı sıra çevreyi en az şekilde kirletmesi, bakım ve onarım kolaylığı, ayrıca yatırım maliyetinin düşük olması nedeniyle ülkeye ekonomik açıdan yüksek katkı sağlayan bir taşıma türüdür.

Denizyolu ile taşımacılık, ürünlerin dünya üzerinde büyük partiler halinde, diğer taşımacılık modellerine göre daha düşük maliyette ve güvenli bir şekilde taşınmasına olanak sağlamaktadır. Dünyada birçok bölge ve ülke birbirinden denizlerle ayrılmış olmasından dolayı, bu bölge ve ülkelerde yalnızca denizyolu ve havayolu kullanılarak ulaşım ve taşımacılık yapılabilmektedir. Ayrıca, deniz taşımacılığı düşük maliyetle büyük miktarlarda taşımalar için en elverişli ve uygun olan taşımacılık sistemidir. Birim maliyetin, karayolu ve demiryoluna oranla çok daha düşük olduğu hem uygulamacılar tarafından bilinmekte hem de bilimsel olarak da kabul görmektedir. 1950 yılında 500 milyon ton olan dünya deniz ticaret hacmi günümüzde 20 kat artarak 10 milyar tona ulaşmıştır. Hacim olarak dünya ticaretinin %16'sı demiryolu ve karayoluyla, %9'u boru hattı ile ve %0,3'ü havayoluyla gerçekleştirilirken, denizyoluyla %75'i gerçekleştirilmektedir (URL 1).

Deniz yolu taşımacılığı malların gönderilmesinde en yavaş nakliye yöntemi olmasına rağmen, büyük hacimli malların taşınması için en uygun taşımacılık yöntemidir. Dünyada, deniz yoluyla gerçekleştirilen uluslararası ticaret hacmi, her geçen gün süratle artmaktadır. Dış ticaret firmaların denizyolu yük taşımacılığını seçme sebepleri (Aisarova, 2013):

- Bir defada çok fazla yük ulaştırması,
- Güvenilir olması,
- Sınır aşımı olmaması,
- Mal zayıtatının minimum düzeyde olmasıdır.

Sürekli gelişen deniz ulaşımı teknolojisine paralel şekilde denizcilik, yük ve yolcu taşımacılığı ilk sırada olmak üzere, deniz turizmi, liman hizmetleri, gemi inşa sanayi gibi sektörlerde de gelişme sağlamıştır. Teknolojik gelişmeye paralel olarak gemilerin boyutlarının büyümesi, hızlarının artması, dünyanın diğer bir ucundaki pazara daha çabuk ve kolay ulaşılmasını sağlamaktadır. Denizyolu ulaştırmasının diğer ulaşım türleriyle bütünleşebilme özelliği, onu daha etkin ve daha güçlü kılan özelliği olmuştur. Zaman içerisinde, kara-deniz-hava taşımacılığı bütünleşme eğilimi göstermiş ve yüklerin kapıdan kapıya taşınmasında olanak sağlayan konteynerların önemi artmıştır (Xavier, 2000:198).

2017 yılında deniz ticaretinde gerçekleşen % 4,2 oranında sağlam bir büyümenin ardından, 2018 yılında ise dünya denizyolu taşımacılığı % 2,6'lık bir büyüme

yakalayabilmiştir. Dünya ticaret hacmi ton bazında %83'ne denk gelen 11.83 milyar tona ulaşmıştır. Deniz ticaret hacminin, dünyada kişi başına 1.55 tona denk gelen ve küresel ticaretin ton bazında tamamının %83'ünü temsil eden hacim 11,83 milyar tona ulaşmıştır. 2019 yılında 300 gross tonun üzerinde gemi sayısı 53.732 olurken toplam tonajı 1,88 milyar DWT seviyesinde gerçekleşmiştir (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019).

Ticaret filosu 2010-2018 yılları arasında deadweight tonnage (DWT) bazında %52 oranında büyürken yıllık filo artışının değişimi 2010-2011 sezonundaki %9 luk büyümenin aksine 2018-2019 döneminde %3 seviyelerine düşmüştür. Yunanistan, Çin ve Japonya kapasite bazında Dünyanın en büyük ticaret filosuna sahip ülke olmaya devam etmektedir. Dünya tonajının yaklaşık %48'ini kontrol etmektedirler. Panama 323 milyon DWT ve 6,398 gemi ile dünyanın en büyük sicile sahip ülkesi olmayı sürdürmektedir. Bunu 237 milyon DWT ile Marshall Adaları 236 milyon DWT ile Liberya takip etmektedir (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019).

1.3. Türkiye'de Deniz Taşımacılığı

Denizyolu ulaştırması açısından Türkiye, Orta Asya, Avrupa ve Ortadoğu arasında doğal bir köprü olma konumundan dolayı büyük bir potansiyele sahiptir. Türkiye, bu üç kıta için geçiş yollarında olan coğrafi konumu sayesinde, Süveyş Kanalı ile Arap Yarımadası ve Hint Okyanusuna, Cebelitarık Boğazı ile Atlas Okyanusuna, Türk Boğazları'nın Karadeniz-Akdeniz bağlantılarıyla Uzakdoğu ve Avrasya'ya uzanan ulaştırmanın odak noktası halindedir. Bu konumu uluslararası ve transit taşımacılık yönünden Türkiye'nin önemini arttırmaktadır. Yakın yol deniz taşımacılığı, Avrupa limanları arasında ayrıca Avrupa ülkesi olmayıp, Avrupa sınırlarındaki kapalı denizlere kıyısı olan ülkeler arasında yapılan yolcu ve yük taşımacılığıdır. Bu tür taşımacılıkların, yalnızca Karayolu Taşımacılığı'nın bir alternatifi değil, ayrıca farklı ulaştırma türlerinin entegrasyonu ile oluşan kombine taşımacılık arasında yer alan ve lojistik hizmetlerin optimizasyonunu amaçlayan bir işlevi de olan taşımacılık türü olduğu bilinmektedir (Ulaştırma Sektör Raporu, 2007: 140).

Deniz ticaretinin gelişebilmesi, deniz taşımacılığında hizmet veren kuruluşlarının, limanların ve diğer işletmelerin birbiriyle uyumlu ve bütünlük içerisinde çalışması ile mümkündür. Deniz taşıma işletmeleri olarak acenteler, gemi ikmal hizmetleri, sigorta

şirketleri, stevedoring şirketleri, forwarding şirketleri ve diğerleri deniz ulaştırmasında bir bütünün tamamlayıcı parçaları gibidirler ve birine bağlı işletmelerdir. Bu nedenle birbirini destekler nitelikte olmalıdırlar (Karaman, 2010: 15).

Dış ticaret taşımacılığımız 2009 yılında 213 milyon ton iken 2018 yılında 328 milyon tona yükselmiştir. Yine bu toplam taşımacılığın 2009-2018 dönemine göre ithalat yükü 139 milyon tondan 218 milyon tona, ihracat yüklerinde ise 73 milyondan 110 milyon tona yükseldiği görülmektedir.

2009-2018 döneminde Türk bayraklı gemilerin taşımaları ihracatta 9 milyon tondan 15 milyon tona çıktığı, ithalatta ise 20 milyon tondan 19 milyon tona gerilediği görülmektedir. 2009-2018 döneminde yabancı bayraklı gemilerin taşımaları ihracatta 64 milyon tondan 94 milyon tona, ithalatta ise 119 milyon tondan 198 milyon tona yükselmiştir. 2018 verilerine göre ithalat yüklerinin Türk Bayraklı gemilerle taşınmasında 2017 yılına nazaran %1'lik artış gerçekleşmiş, ihracat yükleri taşınmasında ise % 2'lik oran değişmemiştir (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019).

1.4. Deniz Taşımacılığının Türleri

Denizyolu taşımacılığının türleri, hitap edilen alana, hizmetin sürekliliğine ve taşınan yükün türüne göre üç gruba ayrılmaktadır.

1.4.1. Hitap edilen alana göre denizyolu taşımacılığı türleri

Deniz taşımacılığı hitap edilen alana göre kabotaj ve uluslararası taşımacılık olmak üzere iki gruba ayrılmaktadır.

Kabotaj Taşımacılığı: Kabotaj Kanunu gereğince Türk gemileri tarafından yapılan Türkiye'nin liman ve iskelelerinden yüklenen ve yine Türkiye'nin liman ve iskelelerine boşaltılan denizyolu taşımalarına kabotaj taşımaları denir (Karacaoğlu, 2007: 45).

Uluslararası rekabete kapalı denizyolu taşımacılığı olarak tanımlanabilen kabotaj taşımacılığında hizmet iç piyasaya dönüktür ve ulusal rekabet söz konusudur (Ünalı, 2005: 87).

Uluslararası Taşımacılık: Taşıma hizmeti uluslararası piyasa koşullarına göre yürütülen uluslararası deniz taşımacılığında uluslararası rekabet söz konusudur. Taşımacılığın başlangıç ve bitiş noktaları ile yolculuk ülke sınırlarının dışında gerçekleşmektedir (Elbirlik, 2008: 27).

1.4.2. Hizmetin sürekliliğine göre denizyolu taşımacılığı türleri

Düzenli (Layner) Taşımacılık: Düzenli taşımacılığında temel husus düzenli ve sürekli hizmettir. Bu hizmette esas olan zamanlamadır. Gemiler sefer ve hizmetlerini belirli tarifelerle sürdürmektedirler. Limanlara ne zaman uğranacağı sefer programlarında belirtilmektedir. Layner taşımacılığında verilen hizmet tramp taşımacılığında verilen hizmete oranla daha pahalıdır. Bunun nedeni layner taşımacılığında önemli olan gemilerin yüklerinden önce hizmetin esas tutulmasıdır. (İncaz ve Alkan, 2003: 398).

Layner taşımacılık, konvansiyonel laynercilik ve modern laynercilik olmak üzere 2 grupta toplanmaktadır. Bu laynercilik türlerinin liman süresi birbirinden ayırmaktadır. Konvansiyonel laynercilikte liman süresi seyir süresinden fazladır. Modern laynercilikte ise, liman süresi seyir süresinden daha kısadır (Kayserilioğlu, 2004: 9).

Düzensiz (Tramp) Taşımacılık: Tramp taşımacılığı, yük olan iki liman arasında yapılan hizmetin sonucu ortaya çıkar. Belirli zaman ve tarihe bağlı olmayan düzensiz bir taşıma şeklidir. Layner taşımacılığında temel esas hizmet iken, tramp taşımacılık yükü esas alır. Tramp taşımaları genellikle iki liman arasında yapılır. Yük hangi limanda ise orada tramp taşıma hizmeti oluşur. Tramp taşıma hizmeti maddi değeri düşük ve dökme yükleri taşır. (İncaz ve Alkan, 2003: 398). Tramp taşımacılıkta kömür, hububatlar, maden cevheri, şeker, gübre gibi taşınması risksiz yükler taşımaktadır ve yüklerin büyük çoğunluğu mevsimsel yükler oluşturmaktadır.

1.4.3. Taşınan yükün türüne göre denizyolu taşımacılığı türleri

Kuru Yük Taşımacılığı: Daha çok hammadde taşımacılığı şeklinde yapılan kömür, fosfat, demir, tahıl gibi kuru yükleri kapsamaktadır. Bu yüklerin taşınması sırasında gemi

güvenliği açısından risklidir. Bunun önüne geçebilmek için armatör ve liman işletmeleri önlemini almak zorundadır (Elbirlik, 2008: 29).

Sıvı Yük "Taşımacılığı: Daha çok taşınması riskli yük grublarının oluşturduğu yük taşımacılığıdır. Kimyasal madde, su, ham petrol, doğal gaz taşımacılığı sıvı yük taşımacılığına örnek gösterilebilir. Deniz ticaretinin en fazla taşındığı yük cinsidir (İncaz ve Alkan, 2003: 398).

Konteyner Taşımacılığı: Konteyner kullanımı her ne kadar yeni olan bir taşımacılık sistemi olsa da deniz taşımacılığında yepyeni bir çığır açılmıştır. İlk kullanımı 1920'lerde yapılmasına rağmen, dünyada yaygınlaşması 1960'lı yıllara kadar sürmüştür. Konteyner taşımacılığı sayesinde daha hızlı yükleme ve boşaltma işlemi yapılabildiği için, geminin limanda daha kısa süre beklemesi sağlanmaktadır. Bu durum sefer süresinin kısalmasına ve dolayısıyla taşıma maliyetlerinde düşüğe olanak sağlamaktadır (Kayserilioğlu, 2004: 14).

Konteynerlerin taşıma alanında sağladığı birtakım avantajlar vardır. Bu avantajlar (Kayserilioğlu, 2004: 14);

- Emek yoğun elleçleme yerine seri elleçlemeye fırsat tanınması,
- Taşımada doküman tasarrufu,
- Yükleri birleştirebilme imkanı,
- Yük hasarında azalma,
- Bir taşıma sisteminden diğerine kolayca geçiş,
- Taşımada ekonomi sağlanması,
- Malın çalınma riskini azaltması,
- Mala ambalaj görevi görmesi,
- Sigorta maliyetlerinde tasarruf edilmesi şeklinde sıralanabilir.

1.5. Denizyolu Taşımacılığının Genel Ulaştırma Sistemleri İçindeki Yeri

En basit tanımıyla taşıma, insanların, malların ve haberlerin ulaşmasını sağlayan iş ve araçlarının tümü olarak tanımlanmaktadır. Ulaştırma hem ekonomik bir olgu hem de sosyal hayatı ilgilendiren bir meseledir (Saatçioğlu, 2006: 9). Bir yaralının hastaneye ulaştırılması, bir defada 550 bin tonluk ham petrolün tankerlerle taşınması, bir uçağın birkaç

saat içinde kıtalararasında insanları taşınması, bütün bunlar, ulaştırma sistemlerinin belirleyicileri yer, zaman ve mesafelere vurgu yapmaktadır.

Ulaştırma hizmetleri yalnızca teknik bir mesele değildir. Ulaştırma hizmetleri üretim ile tüketimi birbirine bağlayan bir köprü görevi görmektedir. Bu özelliğiyle ulaştırma hizmetleri ekonomik süreçte önemli bir unsur olma niteliğindedir. Genel anlamda ulaştırma, canlı veya cansız varlıkların bir yerden, bir başka yere taşınmasını ifade eder, ancak ekonomik bir değeri olan ulaştırma hizmeti söz konusu olduğunda, bu taşınmanın en kısa zamanda, en ekonomik ve en güvenilir şekilde yapılması gerekir. Denizyolu ulaştırma modları arasında en eski olanıdır. Nehirler ve kanallar gibi su yolları, göller, okyanus kıyıları uluslararası derin denizlerde yapılan taşımacılık biçimidir (Keskin, 2006: 96).

Dünya ticaretine deniz taşımacılığının egemen olduğu bilinmektedir. Düşük değerli ve büyük hacimli olan kimyevi maddeler, kereste, muhtelif yağlar, metal döküntüler, konteyner taşınmaları, canlı hayvan ve soğuk malzeme taşınmalarında deniz taşımacılığı tercih edilmektedir (Keskin, 2006: 91).

Dünya ticaretinin en önemli ulaşım aracı deniz taşımacılığıdır. Bilindiği gibi dünya ekonomisindeki yenilikler ve gelişmeler dünya ticaret hacmi ve niteliği üzerinde önemli rol oynamaktadır.

Dünya ekonomisinde mal taşımacılığının %90'ına yakın kısmı deniz taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. Sabit maliyetleri; demiryolu ve karayolu arasında yer alan, denizyolu taşımacılığında, değişken maliyetler oldukça azdır. Uluslararası taşımacılıkta toplam 14,84 milyar ton taşınmışken, bunun %83'lük kısmı yani 11,9 milyar tonu denizyolu taşımacılığı ile gerçekleşmiştir (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019).

1.6. Deniz Taşımacılığının Temel Unsurları

Deniz taşımacılığında yüklerin taşınmasında kullanılan gemiler, deniz taşımacılığının olmazsa olmaz unsurlarından biri olup, yükler ve limanlar ile bir bütün halindedir.

1.6.1. Gemiler

Gemiler belli bir faaliyeti yerine getirmek üzere inşa ve dizayn edilen endüstriyel yapılardır. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda gemi tanımı "*tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da gemi sayılır*" şeklinde yer almaktadır. Ticaret gemisi ise "*Suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın ticaret gemisi sayılır*" şeklinde tanımlanmaktadır (URL 2).

Gemi Tipleri:

Dünya genelinde yaygın olarak yük taşımasında kullanılan gemi tipleri; işlenmiş petrol tankerleri, ham petrol tankerleri, yağ tankerleri, amonyak ve kimyevi madde tankerleri, hububat ve benzeri gemiler, karışık eşya gemileri, ro-ro gemileri, cevher kömür ve benzeri gemiler, havalandırılmalı kuru yük gemileri, kereste gemileri, konteyner gemileri, canlı hayvan gemileri ve soğuk taşıma gemileri olarak sıralanmaktadır (DPT, 2006: 14).

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın (UDHB) sistemine göre gemiler; kuru dökme yük gemileri, sıvı halde dökme yük taşıyan gemiler (tankerler), özel amaçlı gemiler, kuru yük barçları, konteyner gemileri, kruvaziyer tipi yolcu gemileri, yolcu gemileri, genel yük (karışık yük) gemileri, sportif ve eğlence amaçlı tekneler, yatlar, hizmet gemileri (servis motoru, acente bot), açık deniz faaliyet gemileri, balıkçı gemileri, römorkörler, gemi niteliği taşımayan deniz araçları şeklinde sınıflandırılmıştır. Bu sınıflandırma baz alınarak yatların ve gemilerin sicil kayıtları tutulmaktadır (Yorulmaz, 2009: 34).

Gemiler; taşıdıkları yükler/yerine getirdikleri görevler ile hangi amaçla kullanılmalara göre isimlendirilir. Üzerindeki yüklere ve kullanım amacına göre gemiler (Odabaşı, 2011: 24);

- Yük ve yolcu taşıyan ticari amaçlı gemiler

- Petrol arama, doğalgaz sondaj gemileri gibi amaçlar doğrultusunda kullanılan endüstriyel gemiler
- Ticari gemilerle endüstriyel gemilerin can ve mal güvenliklerini sağlayan hizmet gemileri
- Ülkelerin deniz kuvvetlerini oluşturan savunma amaçlı savaş gemileri

1.6.2. Yükle

Deniz taşımacılığında gemi ve yük, arz ve talebi oluşturan iki temel unsurdur. Arz kısmını oluşturan gemileridir. Talep kısmın ise yükler oluşturmaktadır. (Cerit, Devceci ve Esmer, 2013: 471).

Yük Çeşitleri:

Deniz taşımacılığında yük çeşitleri dökme yükler ve genel yükler (kırkambar) olmak üzere 2 gruba ayrılmaktadır. Dökme yükler kendi içinde dökme kuru yükler ve dökme sıvı yükler olarak 2'ye ayrılmaktadır.

Dökme Kuru Yükler; hammadde grubunda yer alan orman ürünleri, tahıl, demir çelik, fosfat, maden cevheri, kömür vb. gibi yükler dökme kuru yüküdür. Dünya ticaretinde en önemli dökme yükler kömür, hububat, boksit alumina, demir cevheri ve fosfat en önemli 5 temel hammadedir. Boksit alumina aliminyumun hammaddesi olup önemli bir ticaret emtiası iken kömür enerji ihtiyacına, demir cevheri çelik imalatında, hububat gıda ihtiyacını karşılamada, fosfat ise gübre imalatında kullanılan ve dünya denizyolu ticaretinde dökme kuru yüklerin önemli bir kısmını oluşturmaktadır. (Odabaşı, 2011: 24).

Dökme Sıvı Yükler ise; sıvı yükler (akaryakıt ve ham petrol), sıvılaştırılmış gazlar (LNG, LPG) ve kimyasal yükler (kimyevi maddeler ve asitler) den oluşmaktadır.

Genel Yükler ise; konteyner, dondurulmuş ve karışık (kırkambar) yükler olarak 3'e ayrılmaktadır. Karışık yükler; (ambalajsız yükler, ambalajlı yükler, paletli yükler, sandıklı yükler) olarak 4'e ayrılmaktadır (Yorulmaz, 2009: 34).

1.6.3. Limanlar

Ülkenin endüstriyel açıdan büyümesine ve ülke ticaretinin gelişmesine katkı sağlamasının yanı sıra ulaştırma zincirinin de en önemli halkalarından olan limanlar; sınırları belirlenmiş bir alanda hizmet veren yük ve yolcu taşımacılığının yapıldığı, rıhtıma yanaşan gemilerin rahatlıkla demirleyebildiği, yüklerin tahliyesinde yüklenmesinde ve elleçlenmesinde bir muhafaza görevi olup deniz ticareti açısından en önemli bileşendir. (Altınçubuk, 2000: 9).

Limanlar, sadece gemilerin, armatörlerin, gemi işletmecilerinin, tersane veya pilotaj/römorkaj hizmetlerinin yanında taşıma işleri organizatörünün, gemi acentelerinin, kumanyacıların, sigorta şirketlerinin, yakıt firmalarının, gemi kiralama (chartering) firmalarının, gemiyi yükleme ve boşaltma (stevedoring) şirketleri gibi birçok meslek kuruluşlarına da hizmet vermektedir. (Yercan, 1996: 13).

Eski zamanlarda limanlar, deniz ile karanın kesiştiği yerler şeklinde tanımlanırken, günümüzde ticaret ve sanayinin gelişmesi ile birlikte ticari ve endüstriyel kar merkezleri haline gelip, diğer taraftan rekabete yön veren uluslararası ticaretin bir parçası konumunda yer almıştır. Limanlar deniz ticareti talebi oluşturulmasında etkin şekilde role sahip olmakta ve ayrıca küresel ticaretteki mal akışının ihtiyaç duyulan bölgelere taşınmasında lojistik merkezi haline gelmiştir (Esmer, 2009: 8).

Gelen ve giden gemilerin yükleme ve tahliye işlemlerinin yanında taşıma modlarının belirlendiği yerdir. Ayrıca limanlar pilotaj/römorkör gibi temel hizmetlerinin yanında deniz polisi, sahil sağlık, gümrük idaresi, bankalar gibi birçok resmi otorite ve sivil kuruluşların bir arada bulunduğu alanlardır (Esmer, 2009:7).

Limanlarda verilen hizmetler;

- Yükleme/boşaltma ve yolcu işlemlerini içeren temel hizmetler
- Elleçleme, atık alımı, yakıt ikmali, personel değişikliği, bakım ve onarım, gümrük işlemleri, taşıma modlarının belirlenmesi, konteyner istiflenmesi, lojistik hizmetler gibi ikincil hizmetleri mevcuttur. (Çağlar, 2012: 4).

Limanların, liman kullanıcıları ve limana hizmet sağlayıcıları şeklinde tarafları vardır. *Liman kullanıcıları*; denizyolu taşımacılığı şirketleri, iç taşıma operatörleri, yükletenler ve liman alanını kiralayan sanayi şirketleri olup, *limana hizmet sağlayıcıları* ise; gemi tamir/bakımı, gemilere verilen hizmetleri kapsayan kılavuzluk ve römorkaj, atık alım hizmetleri sağlayıcıları, kumanya ve yakıt tedarikçisi, yükleniciler, kara nakliye firmaları ve gemi acentelerinden oluşmaktadır (Çağlar, 2012: 7-8).

Liman çeşitleri aşağıdaki şekilde sınıflandırılmaktadırlar (Bolat, 2010: 4-5);

a) *Kuruluşları Yönünden (Bakımından) Limanlar*

Doğal Limanlar; Yapılaşmaya ihtiyaç duyulmayan limanlardır. Örnek olarak New York, İzmir, Hamburg limanları verilebilir.

Yapay Limanlar; Doğal korunma imkanı olmayan yapay olarak inşa edilmiş limanlardır. Örnek olarak; Marsilya, Ereğli, Haydarpaşa, Mersin limanları verilebilir.

b) *Coğrafi Özellikler Yönünden*

- Deniz kıyısı limanları
- Nehir limanları (Bremen, Anvers, Londra vb.)
- Ada Limanları (Kefke)
- Kıyı Gölü Limanları (Venedik Limanı gibi)

c) *Gördükleri Hizmet Yönünden*

Barınma ve Sığınma Limanları (Sinop, Kefen)

- Askeri Limanlar (Fransa Toulon, Gölcük vb.)
- Ticari Limanlar (Marsilya, İstanbul vb.)
- Petrol Limanları (Kuveyt Mina Al Ahmedi vb.)
- Yat Limanları (Fransa Saint Tropez, Kalamış vb.)
- Balıkçı Limanları
- Gemi İnşa ve Tamir Limanları (Odessa Limanı, Tuzla vb.)

d) *Verdikleri Hizmet Yönünden*

Ana Liman (Hub Port): Bu limanlar, hizmet alanlarından ithal veya ihraç edilen kendi bölgesel yüklerine sahiptirler. Ayrıca diğer limanlardan gelen ulusal ve uluslararası

yüklerin besleme ya da uğrak limanlarına aktarımlarını sağlayan limanlardır. Örnek olarak Marsilya, Barselona, Hamburg, Port Said, Rotterdam ve Pire limanları verilebilir.

Aktarma Limanı (Hub Port ve Transshipment Port): Kendi hizmet alanlarına hizmet vermeyen çoğunlukla uluslararası yük aktarımı amacıyla kargonun elleçlendiği limanlardır. Örnek olarak Damietta ve Malta limanları verilebilir.

Uğrak Limanlar (Calling Port): Bu tip limanlara uluslararası ya da kıtalararası gemiler belli periyotlarla uğrarlar. Aktarma konteyneri elleçleme potansiyeline sahip olduklarından dolayı bu limanlar kolayca ana limana dönüşebilecek özelliklere sahip limanlardır.

Besleme Limanı (Feeder Port): Ana limanlara uğrayan konteyner gemileri bu limanlara uğramazlar, sadece ana limanlardan aktarılan yükleri elleçleyerek kendi hizmet eki alanlarına hizmet ederler. Türkiye'deki limanlar besleme limanı kategorisinde yer almaktadır.

1.7. Deniz Taşımacılığında Faaliyet Gösteren Hizmet Kuruluşları

Deniz taşımacılığında faaliyetlerin gerçekleşmesi amacıyla birçok kuruluş faaliyet göstermektedir. Deniz taşımacılığının etkinliğinin artması açısından bu kuruluşlar önemlidir. Bu şirketler deniz taşımacılığı ile beraber ekonomide önemli bir yer edinmiştir. Bu kuruluşlar aşağıda yaptıkları işler ve görevleri açıklanmaktadır.

1.7.1. Donatan (armatör) firmaları

Donatan ya da bilinen adıyla armatör genel anlamda "Gemi sahibi" veya "Gemi sahipleri" anlamında kullanılır. İngilizce karşılığı "shipowner ya da shipowners" olan donatan (armatör) Ticaret Kanunu 1061. Maddesinin 1. ve 2. Fırcasına göre, "Donatan, gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi malikine denir. Kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kendi adına bizzat veya kaptan aracılığıyla kullanan kişi, üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılır." şeklindedir (URL 2).

Donatan, sahibi olduğu ya da kiraladığı gemiyi deniz ticaretinde kullanan kişidir. Donatanlık için tek yeterli şart da gemiyi deniz ticaretinde kullanmasıdır. Donatanlık hizmetleri gemi sahibi olma yoluyla ve gemi kiralama yoluyla yürütölmektedir.

1902 yılında telsiz ve telgrafın deniz haberleşmesine girmesi ile donatanlık hizmetleri için dönüm noktası kabul edilmiştir. Telsiz telgrafın icadından önce deniz ticaretinde kaptan, ya donatandı ya da gemide pay sahibi olan kişiydi ve hemen hemen bütün her şey ile ilgilenirdi. Gemi mürettebatını seçme ve çalıştırma, gemide taşınacak yükü bulma, gemiyi satma gibi işlerin hepsine kaptan bakardı. Telsiz ve telgrafın icadının deniz ticaretine girmesi ile kaptan tarafından yürütölen deniz ticareti uğraşlarına el değıştirtmiştir. Armatörlük hizmetleri, gemiye sahip olma ve gemi çalıştırma olarak iki bilezene ayrılmıştır. Kaptan donatan niteliğini yitirerek gemi çalıştırma uğraşının etkin ögesi durumuna geçmiştir. Bütün işlerin kaptanda birleşip yapılan donatanlık hizmeti, operasyon, personel teknik müdürlükleri, güverte ve makine enspektörü gibi kadrolaşmaya gitmiştir. Bu kadrolar, geminin en iyi şekilde işletilmesi için kendi aralarında karar veren ve taşıma hizmetinin etkinliğini ortak kararlarıyla gerçekleştiren merkez yönetim elemanlarıdır (Hanhan, 2006: 41).

Donatan işletmeler, donatan kavramının üç şartını yerine getirmek zorundadırlar. Bu şartlar şunlardır (Çaga ve Kender, 2009: 139-140):

- Ticaret gemisi: Bu maddedeki ticaret kelimesi geniş anlam taşımaktadır ve kurtarma ve balıkçı gemilerini de bu çatı altına almaktadır. Öncelikle ortada bir ticaret gemisi olmalıdır. Yat sahipleri gibi kâr amacı gütmeyen ve kazanç sağlamayan gemi sahipleri donatan olarak sayılmazlar.
- Mülkiyet hakkı: Donatan olabilmek için, ticaret gemisinin sahibi olmak lazımdır. Birden çok kimse, tüzel kişiler, ticaret şirketleri ve devlette donatan olabilmektedir.
- Kâr amacı ile kendi adına işletme: Gemisini kiraya verip kira geliri sağlayan kimseler de donatan olarak adlandırılmaz. Donatan olmak için gemisini kâr ve riskleri göze alarak deniz ticaretinde bizzat bulunmak gerekmektedir.

Kendine ait veya kiraladığı gemilerde taşımacılık işlevi gören işletmeler Tramp (Düzensiz Hat) İşletmeleri, Liner (Düzenli Hat) İşletmeleri, Tanker İşletmeleri olarak üç ana gruba ayrılmaktadır (Altınöz, 2008: 13);

Ancak bu işletmeler her zaman ayrı ayrı kurulup sadece o piyasada faaliyet göstermezler. Uygulamada bir deniz taşımacılığı işletmesi hem liner, hem de tramp ve tanker taşımacılığı yapabilmekte, konteyner, ro-ro gemileri gibi özel amaçlı gemiler işletebilmektedir.

1.7.2. Gemi acente firmaları

Çalışma alanı uluslararası olan bu firmalar hukuk kuralları ve uluslararası sözleşmeler ile işlerini yürütmektedir. Gemi acenteliği uluslararası bir meslek olmasından dolayı uluslararası sözleşmeler ve hukuk kuralları çerçevesinde işlemlerini yürütmektedir. Bu bağlamda acente ülkemizin taraf olduğu uluslararası sözleşme ve hukuk kurallarına göre ulusal hukukumuz içerisinde bu meslek dalı dahil olmuştur.

Türk Ticaret Kanunu'nda acentenin tanımı 102. Madde ile şu şekilde yapılmıştır: “Bir sözleşmeye dayanarak, belirli bir yer veya bölge içinde sürekli olarak ticari bir işletmeyi ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi veya bunları o tacir adına yapmayı meslek edinen kimseye acente denir.”

Yine Türk Ticaret Kanunu'nda acente ile ilgili olarak;

Madde 103. “Sözleşmeleri yerli veya yabancı bir tacir hesabına ve kendi adına yapmaya sürekli olarak yetkili bulunanlar ile Türkiye Cumhuriyeti içinde merkez veya şubesi bulunmayan yabancı tacirler ad ve hesabına ülke içinde işlemlerde bulunanlar.”

Madde 104. “Taşıyan, aynı zamanda ve aynı yer veya bölge içinde aynı gemiyle ilgili olarak birden fazla acente atayamaz.” hükümleri yer almaktadır (URL 2).

İMEAK Deniz Ticaret Odası (2014)'na göre gemi acenteciliğinin yasal dayanakları şunlardır;

- 6102 Sayılı TTK,
- 4458 Sayılı Gümrük Kanunu
- 2548 Sayılı Sağlık Resmi Kanunu
- 5682 Sayılı Pasaport Kanunu
- 618 Sayılı Limanlar Kanunu
- 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu
- 2872 sayılı Çevre Kanunu

Ayrıca bu kanunlara dayanarak çıkarılmış tüzük, yönetmelik, genelge ve tebliğ hükümleri olup bunlara göre işlerini yürütmektedirler.

Gemi Acenteleri, deniz taşıt ve araçları ile yolcu ve yük taşımalarında, gemi sahibi, gemi kaptanı, geminin işleticisi ve/veya kiracısı nam ve hesabına üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı hak ve menfaatlerini tayin edilen bölge içinde koruyan ve bu hizmetlerinin karşılığında ücret alan kişi ve kuruluşlardır. Ticari işlerin takibinin yapılması ve yükleme boşaltma limanlarında kendilerine yardımcı olması amacı ile geminin sahibi, işletmecisi veya kaptanı kendi çalışacakları acenteyi belirleme ve atama özgürlüklerine sahiptir (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2014).

Gemi acentesi, aynı zamanda bir temsilcidir. Türk limanlarına gelen ve bayrak taşıyan deniz taşıtlarının bütün işlemlerini gemi sahibi, kaptanı veya kiralayıcı adına, güvenilirlik esasına dayanarak yapılmaktadır. Bu temsilcilikler sırasıyla şu şekildedir;

- Kaptanı
- Gemiye
- Gemi donatanını,
- Gemiye kiralayan kişiyi,
- Geminin işletmecisini,
- Geminin bağlı bulunduğu ana acenteyi,
- Geminin bulunduğu ülkedeki ana acenteyi kapsamaktadır.

Türkiye’de gemi acenteleri ülke limanına gelen tüm deniz araçlarının yük ve insan taşınması ile ilgili yükleme boşaltma ve bakım onarım çalışmaları için römorkör temini, ikmal personel değişimi sörvey gibi işlemleri hizmet olarak sunmaktadırlar.

Bu hizmetleri yerine getirirken Türkiye Cumhuriyeti yasalarının öngördüğü kurallar çerçevesinde eksiksiz bir şekilde yerine getirmesi ve bunlarla ilgili bilgileri doğru bir şekilde gemi sahibi, kiracısı, işleticisi ve kaptanına bildirmelidir. Gemi acentelik hizmetleri iki kısımdan oluşur (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2014).

Gemiye ilişkin hizmetler (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2014);

- Acentelik sözleşmesinin yapılması ve acente atanması
- Mevzuatlara göre gemi gelmeden yapılan bildirimler,
- Gemi rıhtıma yanaşırken yapılan işlemler.
- Gemide yük varsa yapılan operasyonel işlemler,
- Gemi gidiş bildirim ve işlemleri

Yolcu ve yüke ilişkin hizmetler (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2014);

- Tahliye ve yükleme işlemi
- Shifting işlemleri
- Gemiden inen yükün taşınması işlemi
- Yükün ambara alınma işlemi
- Montaj ve demontaj işlemi
- Yükü başka bir taşıma moduna aktarma işlemi

Yolcuya verilen hizmetler;

- Diğer ülkelerden limanlarımıza yolcu gemileri veya Kruvaziyer gemi ile gelen turist ve yolculara sunulan acentecilik hizmetleridir.
- Kruvaziyer ve yolcu gemileriyle dış ülkelerden limanımıza gelen yolcu ve turistlere gemi acentesi tarafından gemiye binen ya da inen yolcuların tüm bilgileri ilgili kamu kurumlarına (Liman Başkanlığı, Hudut ve Sahiller Sağlık Tabipliği, Emniyet Deniz Liman Şube Müdürlüğü ve Gümrük İdaresi) bildirilir (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2014: 7).

1.7.3. Gemi brokerları (shipbroker)

Brokerler talepleri yerine getirmek maksadı ile gemi sahipleri ve kiracılar ile yüklerini taşıtanların iletişimini sağlamaktadırlar. Yani broker şirketlerinin amacı donatanlar ile yük sahibi olan taşıtanları bir araya getirmektir.

Deniz taşımacılığındaki broker şu görevleri üstlenmektedir (Branch, 1986: 168) :

- Taşınacak ticari yükün güvenli bir şekilde karlı bir şekilde taşınmasını gerçekleştirmek
- Limanlardaki yük miktarını takip etmek,
- Taşınacak yükün en optimum maliyetle ve güvenilir bir şekilde taşınmasını sağlamak,
- Gemiye taşıyacak ticari yükün bulunması,
- Yük tahliye sırasında armatörün alacaklarını takip etmek
- Gemiye kiralayanın brokerı ise, geminin seyir takibi, dispeç ücretini takip etmek,
- Acente gibi davranıp bütün süreçleri takip etmek
- Dünya deniz ticareti piyasasını en iyi şekilde takip etmek.

Bir ülkenin ihracatında ve ithalatında gemi brokerlerinin önemli yerleri vardır. Gemi brokerleri ülkenin ihracat ve ithalat taşımalarında yük hareketlerinin gerçekleştirilmesinde önemli roller üstlenir. Broker şirketlerinin olmaması durumunda ise ihracat ve ithalat işlerinin sorunsuz şekilde sürdürülmesi çok zordur. Sebebi ise ticari yüklerin bulunup pazarlanması broker şirketleri aracılığı ile gerçekleşmektedir. Gemi ve liman ticaretinin gelişiminde yurtiçindeki ve yurtdışındaki yüklerin taşınması ekonomiye katkı sağlayarak ülkenin kalkınmasına katkıda bulunarak ekonomik gelişmeyi arttırmaları (Branch, 1986: 172).

1.7.4. Freight forwarderlar (taşıma işleri komisyoncusu/organizatörü)

Günümüzün taşıma sistemlerinden biri olan freight forwarderlar fiziksel dağıtım işlemini yapan ve kapıdan kapıya taşımacılığının en önemli faktörlerden biri konumundadır ne nakliye müteahhidi olarak bilinmektedirler (Yercan, 1996: 87).

Gemi taşımacılığında hizmet veren forwarderlerin klasik görevi yük yükletenin acentesi olarak sevkiyat dokümanları ile taşımayı sorunsuz organize etmektir. Forwarderlerin bu taşımacılıktaki faaliyet alanları ve üstlendikleri görevler şu şekilde sıralanabilir (Deveci, 2002: 77):

- Danışmanlık hizmetleri (Uluslararası sevkiyat dağıtımları ile ilgili)
- Bağımsız hizmetler sağlama (Paketleme, depolama, konsolidasyon ve gümrük komisyonculuğu vb.)
- Yük yükletenin sorumlu acentesi olarak yükletenin adına taşıma rezervasyonu sağlama ve taşıma talimatlarını yürütme gibi yükletenin acentelik hizmetlerini görme
- Ticari yükün çıkış limanından varışına kadar olan süreçte sistemler arası taşıma operatörü olarak uluslararası taşınmasını sağlayan hizmetleri sunma.

Nakliye müteahhitleri gerek ticari gerek teknolojik gerekse hukuksal ve intermodal gelişmelere ayak uydurarak lojistik hizmetler sunmaktadır. Bu durum gemi müteahhitleri ile forwarderleri yoğun bir rekabet içerisine itmiştir.

Son yıllarda nakliye müteahhitlerinden bazıları sadece belli yük türleri üzerinde uzmanlaşma yolunu izlerken, bazıları ise bu pazarda rekabetçi avantajlar elde edebilmek için stratejik iş birlikleri, şirket evlilikleri ve şirket satın almaları gibi stratejilere yönelmişlerdir. (Deveci, 2002: 78).

Nakliye Müteahhitliği sektörü Türkiye’de yeni yeni gelişmeye başlamıştır. Lojistik alt yapının iyileştirilmesi ve bunun yanında verilen önemin artması gemi acente ve broker işletmelerinin bu sektöre yönelmelerini sağlamaktadır.

1.7.5. Stevedoring/Stevedor firmalar (yükleme boşaltma müteahhidi)

Ticari yükün karadan gemiye ya da gemiden karaya geçme sürecinde bulunan, denizcilik literatüründe 'stevedoring' olarak bilinen elleçleme üstlenici firmalarıdır.

Stevedor firmaları, terminaldeki yüklerin her türlü elleçleme işleri (Gemi ile terminal arasında, gemiden limana yüklerin boşaltılması, limandan gemiye yüklenilmesi, terminalde konteynerlerin içinin doldurulması, boşaltılması ve istiflenmesinin gerçekleştirilmesi) ile uğraşan gerçek veya tüzel kişileri ifade etmektedir.

Gelişmiş ülkelerde elleçleme işlemleri uzun dönemli sözleşmeler yapılarak bu alanda faaliyet gösteren işletmelere yaptırılmakla beraber, liman veya terminal işletmesi tarafından da yapılabilmektedir. Ayrıca bazı ülke limanlarında terminaller stevedorlar tarafından da işletilebilmektedir (Kubilay, 2001: 14). Bazı limanlarda geminin yanaştırılması, pilotaj, römorkaj, hizmetleri de stevedor firmalar tarafından verilmektedir (Deveci, 2002: 74).

1.7.6. Sigorta kuruluşları (deniz sigorta eksperleri)

Sigorta istatistiki olarak miktarı belirlenebilen ve karşılığı para ile ölçülebilen muhtemel ve tesadüfi riskten, belirlenen bir prim karşılığı korunmak isteyen birçok şahsı bir araya getiren organizasyon ile oluşturulan teminattır.

Sigorta sözleşmelerinin en çok karşılaşılan üç türü şu şekildedir;

- Gemide teslim-FOB. (Free On Board)
- Sigorta hariç olmak üzere malların alıcıya teslimi- (Cost and Freight)
- Maliyet, sigorta ve navlun satıcıya ait olmak üzere alıcıya teslim-CIF (Cost, Insurance Freight).

Sigorta sözleşmesi, sigorta kuruluşunun sigortalanacak tarafla yaptığı mukavelede yazılmış olan rizikoların meydana gelmesi durumunda, sigortacının ücret karşılığında sigortalıya ödeme taahhüdünde bulunduğu bir sözleşmedir. Amacı, bir riskin gerçekleşmesinden dolayı meydana gelen ihtiyaçlara karşı koymak için gerekli meblağı sigortalıya tedarik etmektir (Karaman, 2010).

1.7.7. Liner (Düzenli Hat) işletmeleri

Düzenli hat taşımacılığı yapan şirketler bu taşımacılığı bir servis ağı gibi belirli liman uğraklarından yapan şirketlerdir. Hangi limandan yükleri alıp hangi limana boşaltmaları gerektiği belli bir programa bağlıdır. Sadece iki liman arasında işlem yapmayı ikiden fazla liman arasında yük alımı ve tahliyesi gerçekleştirir. Düzenli hat taşımacılığı piyasasında konferans diye bilinen bir yapıyla ortak bir nakliye politikası amaçlarlar. Bunun sebebi ise ortaya çıkacak olan anlık durumları bertaraf edebilmek ve denizcilik piyasasındaki siddetli rekabeti ortadan kaldırmaktadır. Bunu şirket evlilikleri ile gerçekleştirebilirler. Bu yaptıkları ortak hareketler diğer şirketlere karşı kendilerini koruma itına alırlar. Düzenli hat taşımacılığı yapan firmalarda yeterli sayıda yetişmiş eleman ve gemi bulundurmaları zorundadırlar. Buna bağlı olarak etkin çalışan güçlü bir yönetim kadrosu, verimli çalışan bir pazarlama bölümüne dünyanın dört bir yanıyla bağlantılı bir acente ağı kurmaları gerekmektedir (Ayan, 2005: 17).

1.7.8. Gemi ekspertiz ve gözetim firmaları

Sıvılaştırılmış yükün taşımacılığı dünya deniz taşımacılığında önemli bir yer tutmaktadır. Fakat bu sıvı dökme yükün taşınması için tasarlanmış gemilere, belli bir uzmanlığa ve bu yüklerin tahliyesi için tasarlanmış limanlara ihtiyaç vardır. Ham petro ve doğal gaz gibi sıvılaştırılmış yüklerin taşınması için tanker gemileri belli bir boru hattına bağlanarak yüklerini tahliye ederler. Bu işlemler sırasında gemi ekspertiz ve gözetim firmalarına ihtiyaç duyulur. (Altınöz, 2008: 15).

1.7.9. Gemi ikmal firmaları (bunker firmaları)

Gemilerin sadece yeme-içme ihtiyaçlarını karşılayacak ürünlerin temininde değil aynı zamanda gemi içerisinde bulunan kişilerin gerek teknik gereksinimlerini gerekse sosyal ihtiyaçlarının karşılanmasında önemli rol üstlenmektedir. Gemi kumanyacılığı olarak da bilinmektedirler.

Doğrudan mal ve hizmet ihraç eden gemi kumanyacılığı, bu sayede ülkeye ciddi miktarda döviz girişini sağlamaktadır.

Deniz ikmal hizmetleri Şu Şekilde açıklanabilir (Yercan, 1996: 105)

- Kumanya ihtiyaını karşılamak
- Yedek parça temini,
- Gemide meydana gelen her türlü arızanın giderilmesi,
- Sertifikasyon işlemlerinin yapılması,
- Oksijen, asetilen, propan, karbondioksit, yangın söndürücü v.s. gazların boş tüplerinin doldurulması,
- Geminin gözetim altında tutulması
- Gemide sintine ve p almak
- Geminin ilaçlanması
- İhrakiye teslimi
- Gemiye su temini
- Diğer benzeri mal ve hizmetlerin teminidir.

Yukarıda sayılan hizmetler ülkemiz açısından önemli bir potansiyel teşkil etmektedir. Ülkemiz bu hizmetleri karŐılayabilme yeteneğine sahip olup, bu potansiyelin önündeki en önemli engel bürokratik iŐlemlerdir. Verilen bu hizmetler ülkemize aslında döviz kazandıran hizmetlerdir.

İKİNCİ BÖLÜM GEMİ ACENTELERİ

2. GEMİ ACENTELERİ VE DENİZ TAŞIMACILIĞINDAKİ YERİ

Gemi acenteleri ve Deniz Ticaret Odası arasındaki ilişki acentenin kuruluşundaki ilk andan itibaren başlamaktadır. Bunun nedeni 5174 sayılı kanun itibariyle üye olma zorunluluğudur. Acenteler çalışma hayatına başladıktan sonra yetki belgesi almak için yine Deniz Ticaret Odası'na başvurmak zorundadır ve ihtiyaç duyulan gerekli belgeleri teslim etmeleri gerekmektedir. Yetkili gemi acentesinde çalışmaya başlayan personelin ihtiyacı olan gemi acente yetkili personel kimlik kartı alabilmesi için Deniz Ticaret Odası tarafından verilen eğitime katılması ve sınavda başarılı olması gerekmektedir (Oksal, 2015:60).

İki taraf arasındaki bir başka önemli ilişki ise “Navlun Hasılatı Oda Payı” ücretidir. Bu ücret 5174 sayılı kanunda şu şekilde belirtilmiştir;

“Türkiye limanlarında yük alan veya bu limanlara yük getiren ve Türkiye'de herhangi bir odaya kayıtlı olmayan yabancı bayraklı gemiler ile yabancı bir ülkede yerleşik gerçek veya tüzel kişi tacir tarafından işletilen Türk Bayraklı gemilerin Türk limanlarında Yükleme ve Boşaltmadan sağladıkları tüm navlun hasılatı üzerinden, Kruvaziyer ve Yolcu gemilerinde Grostonajı üzerinden uluslararası uygulama göz önüne alınmak suretiyle, binde beşi geçmemek ve yıllık munzam aidat tavanını aşmamak kaydıyla Oda Yönetim Kurulunca teklif ve Oda Meclisince tespit edilecek orana göre hesap edilecek meblağ, geminin limandan ayrıldığı tarihten itibaren on beş gün içinde, kendileri, temsilcileri veya acenteleri tarafından ilgili liman bölgesindeki Deniz Ticaret Odasına veya bu oda teşkilâtının henüz kurulmadığı yerlerde, Ticaret veya Ticaret ve Sanayi Odasına ödenir.” (URL 3).

Acenteler mesleklerini icra edebilmeleri için gerek duydukları belge ve bilgileri de temin edebilmek için de Deniz Ticaret Odası ile iletişime geçmek zorundadırlar. Acentelerin meslek hayatında karşılaştıkları problemleri ya da yapılmasını gerekli gördükleri uygulamaları tartışmak için de buldukları meslek komitesi toplantılarına dâhil olurlar.

2.1. Gemi Acenteliğinin Tanımı

Dış ticaret operasyonlarında başrol oynayan lojistik faaliyetlerin, özellikle de ulaştırma kısmının, firmalara ana faaliyetlerinin yanında çok başka, karmaşık sayılabilen ve yüksek maliyetli sorumluluklar yüklemektedir. Bu sorumluluklarla ayrıca ilgilenilmesi durumunun firma bünyesinde yarattığı olumsuz sonuçlarından kurtulmak için firmalar, konusunda uzman kişilerden yardım alarak çözüm yoluna gitmektedirler (Oksal, 2015:61).

Türk Ticaret Kanunu 116. maddesine göre acente; ticari mümessil, ticari vekil, satış memuru veya müstahdem gibi tabi bir sıfat olmaksızın bir mukaveleye dayanarak muayyen bir yer veya bölge içinde daimi bir surette ticari bir işletmeyi ilgilendiren akitlerde aracılık etmeyi veya bunları o işletme adına yapmayı meslek edinen kimseye acente denir (URL 2).

Ulaştırma çeşitleri içerisinde önemli bir yere sahip olan deniz yolu taşımacılığındaki aktörlerden biri olan gemi işletmeleri de bu tür uzmanlardan ve aracı şirketlerden yardım almaktadır ve bu aracılardan başında da gemi acenteleri gelmektedir. Bu aracı şirketlerin varlık nedenlerini bu kadar önemli kılan detaylara inmeden önce, gemi acenteciliği kavramının daha iyi anlaşılması için geçmişten günümüze kadar olan yolculuğuna ve gelişim sürecine değinmek faydalı olacaktır (Oksal, 2015:60).

Mevzuattaki tanımlamalara bakıldığında, Gemi Acenteleri Yönetmeliği'nde gemi acentesi "Yaptıkları anlaşmalarla gemi sahibi gerçek veya tüzel kişiler ile kaptan, işleten veya gemi kiralayanın nam ve hesabına hareket eden ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bunların haklarını koruyan, bu çerçevede yaptıkları iş ve işlemlerde kendi kusurları dışında sorumlu tutulamayan, anlaşmadaki kişi veya kuruluşu" şeklinde tanımlanmıştır.

Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ'de ise gemi acentesinin "Deniz taşıt veya araçları ile yolcu ve yük taşımalarında, gemi sahibi, kaptanı, işleticisi ve kiracısı nam ve hesabına üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı hak ve menfaatlerini tayin edilen bölge içinde koruyan ve bunun karşılığında ücret alan gerçek ve tüzel kişileri" şeklinde tanımlandığı görülmektedir (URL 4).

Gemi acenteleri; gemi donatanı, kiracısı veya işleteni ile yapılan sözleşme karşılığında onların adına hareket ederek, yük ve yolcu işlemlerini gerçekleştirirken üçüncü kişi ve kurumlara karşı bağlı bulunduğu bölge içerisinde sözleşmede yer alan yükümlükleri yerine getirme karşılığında ücret alan kişi ve kurumlardır. (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2014).

Gemi acentelerini ayrıca;

- Yetki belgesine sahip gemi acenteleri kiracı/donatan veya işleten adına geminin hertürlü ihtiyacını karşılayan ve bu hizmetleri anında bilgi veren yasal çerçeve ile korunmuş kuruluşlardır. (Deveci, 2009: 1).

- Geminin yüklenmesinden sonra taşıyan adına yabancı ülkelerde her türlü işlerinin yönlendiren, yasal hak ve sorumluluklarını gözeten ve kendisiyle sözleşme imzalayanın verdiği talimatları eksiksiz ve zamanında yapmak zorunda olan kurumlardır (VDAD, 2008: 11).

Bir gemi acentesinin, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün de kabul ettiği üzere, öncelikle kaptan ve armatörün hizmetinde olması prensibi esastır. Deniz ticaretinin yapıldığı bölgelerde bakıldığında liner taşımacılık yapılan firmalar geniş bir ağ kursa da küçük aile şirketleri de varlığını sürdürmektedir. İster büyük bir firma olsun ister küçük bir firma önemli olan gemi acenteliğinde güven esastır (URL 5).

Aslında milyonluk gemilerin ve yüklerin bulunduğu bir pazarda gemi acenteleri bu riskin altına girip kendisiyle sözleşme yapan ile bir köprü konumundadır. (Cerit, Deveci ve Esmer, 2013: 477).

2.2. Gemi Acenteliğinin Tarihsel Gelişimi

Birbirine deniz aşırı uzaklıkta olan iki nokta arasındaki ticaret faaliyeti söz konusu olduğu günden bu yana deniz yolu ticareti önemini hep korumuştur. Başlangıç tarihi deniz yolu ticareti kadar önceye dayanmasa da 14.yy sonlarında 15. yy başlarında, ortaya çıkan ihtiyaçlar doğrultusunda bu sahnede daimi rolünü almıştır (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2014).

1902 yılından önce yani telsiz ve telgrafın denizcilik iletişimine dahil olmadan evvel kaptanın sahip olduğu haklar neredeyse sınırsızdı. Gemiye yükün bulunması mürettebatın ayarlanması yakıt su kumanya ihtiyaçlarının karşılanması taşıma sözleşmelerinin yapılmasına kadar geniş yetkileri vardı. (İlgın, 2008: 19).

Zamanla denizcilikte meydana gelen değişimler (Yelkenli gemilerin yerini buharlı gemilerin alması ve deniz ticaretinde yaşanan değişimler) kaptanın bulunduğu limanda yapması gereken işleri yerine getirebilecek yerel temsilcilere ihtiyaç duyulmuştur. Çünkü gemi kaptanları geminin operasyonel faaliyetleri ile uğraş verirken diğer görevleri olan gemi ihtiyaç temini, geminin bulunduğu ülke limanındaki prosedür ve işlemleri ile geminin sonraki sefere hazırlık organizasyonu iş yükünü ağırlaştıracağı ve hepsinin doğru şekilde yürütülmesinin mümkün olmayacağı anlaşılmıştır. İlk yıllardaki adı “Deniz esnafılığı” olan gemi acenteciliği ihtiyaçlar karşısında zorunlu olarak ortaya çıkan bir meslektir (Pamukoğlu, 1982: 111).

Üretim kabiliyetinin ve kaynakların sınırlı olması nedeni ile insanlar sahip olmadıkları ürünleri başkalarından almak istemiş ve bunu gerçekleştirmek içinde kendi ellerinde olan mallar ile değiş tokuş yoluna gitmişlerdir (Yur, 2011: 1).

Osmanlı İmparatorluğu döneminde deniz esnafılığı adı altında faaliyet gösteren gemi acenteciliği denizcilik alanında çok önemli işlevinin yanı sıra o dönem için önem arz eden başka görevler de üstlenmişlerdir. Şöyle ki; gemi acenteleri donatanın ya da başka bir adı ile armatör adına limana gelen geminin pilotaj, römorkör, palamar yakıt, yağ, su, yük ve yolcu, kumanya gibi işlemlerinin yanı sıra dökümantasyon anlamında gemi evrakları, mürettebat listesi, manifesto gibi kıymetli evrakların takibini de yapmaktadır. Osmanlı döneminde ise bu temel görevlerinin yanında günümüzdeki imkanların olmadığından sadece posta teşkilatı var olduğundan kendisini kiralayan adına bu posta yükünü teslim almak ve bunu gemiye vermek gibi görevleri de yerine getirmektedirler. (Öndeş, 2013).

Yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması ve öncesinde Lozan Antlaşması ile kapitülasyonların kaldırılması gemi acenteliğinin bizim insanımız tarafından benimsenmeye başlamıştır. İkinci dünya savaşından sonra dünya ticaretinin yavaş yavaş globalleşmesiyle

beraber 1970'li yıllarda hem dünyada hem de ülkemizde acentelik mesleği gelişmeye başlamıştır (Başer, 1993: 131).

Sadece yakın mesafeler için geçerli olmayan bu değiş tokuş durumu pek tabii uzak mesafeler için de söz konusu olmuştur. Deniz yolu ticaretinin ilk zamanlarındaki faaliyetler, sahip oldukları malları başka limanlara giderek, kendi bölgelerinde sahip olmadıkları mallar ile değiştiren kaptanlar tarafından icra edilmekteydi. Tacirler, çıkarlarını korumak için tanıdıkları ve güvendikleri kaptanlarla birlikte iş yapıyorlardı. Ticaret yapılan alanın giderek genişlemesi sonucunda tacirler iş yaptıkları limanlarda, bir sonraki seferde yine talep edecekleri mallar için araştırma yapacak, gemide çalışacak kişileri bulacak, limanda işlerini kolaylaştıracak ve ilgili malların yüklemeye hazır duruma getirilmesini sağlayacak temsilcilere ihtiyaç duymuşlardır. Gemi ve kaptan adına onların işlerini kolaylaştırmak ve limanın bulunduğu bölgede onlara ilgili konularda yardımcı olacak bu temsilciler, günümüzdeki gemi acenteciliği kavramının tarihteki ilk örnekleri olmuştur (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2014: 2).

Tarih sahnesinde ticaret alanında yaşanan gelişmeler sonucunda, ihtiyaçlara cevap vermek üzere gemiler de kendi içinde değişimlere uğramış; yelkenli gemiler buharlılara, buharlı gemiler ise yakıtlı makinelere dönüşmüşlerdir. Bu gelişmeler, etkileşimde buldukları alanlarda da doğal olarak değişimlere yol açmıştır. Gemi acenteleri de bu değişimden kendilerine düşen payı almış ve günümüz koşullarına cevap verecek bir yapıya bürünmüştür. Bunun sonucu olarak, sorumlu oldukları görev alanları büyüyerek deniz yolu ticaretinde ihtiyaç duyulan baş aktörlerinden biri olmuşlardır (URL 6).

Türklerin denizciliğe olan ilgisi 11. Yüzyılda Anadolu topraklarını kendilerine vatan olarak benimsedikten sonra giderek artmıştır. Emir Çaka Bey, Türklerin denizler ile ilk olarak tanışmasına önderlik etmiş ve 1081 yılında 50 parçalık ilk Türk Donanması inşa edilmiştir.

İlerleyen yıllarda Osmanlı beylikleri kurulurken denizciliğin sağladığı avantajlar önemini hep korumuştur. Selçuklu Dönemi'nden itibaren denizcilik adına sahip oldukları bilgileri hep bir adım ilerisine götürmeyi amaçlayan Osmanlılar, bu istikrarın sonucu olarak teknik açıdan güçlü gemiler yaratarak Ceneviz ve Venedik gemilerine karşı büyük başarılar

elde etmişlerdir. 17. yüzyılın ortalarına kadar kadirga ve çektiri tarzında gemileri bünyesinde bulunduran Osmanlılar, bu dönemden itibaren başlayıp 19. Yüzyılın sonlarına kadar büyük yelkenli gemiler olan kalyonları kullanmışlardır. Akabinde yaşanan gelişmeler dolayısıyla, onlar da bu değişime ayak uydurmuş ve buharlı gemilere geçiş yapmışlardır. Yıldırım Beyazıt zamanında donanmaya gemilerin eklenmesi ile elde edilen büyüme, Fatih Sultan döneminde de devam etmiş fakat Kanuni Sultan Süleyman döneminde bu ilerleme durmuş ve kontrol yabancıların eline geçmiştir. Deniz ticaretinde Levantenlerin söz sahibi olduğu bu dönemde gemi acenteciliği mesleğini icra eden tek Türk Ali Hilmi Efendi olmuştur (URL 7).

1902 yılında 28 yabancı gemi kumpanyasının toplanması ile kurulan “Ecnebi Seyr-i Sefain Kumpanyaları Dersaadet Bahriye Odası”, Cumhuriyetin kurulmasından sonra yapılan bir dizi değişiklik ve düzenleme sonucunda adı da değiştirilerek Ecnebi Seyr-i Sefain Şirketleri ve Armatörleri Cemiyeti, Vapur Donatanları ve Acenteleri Cemiyeti halini almış ve en son Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği adını alarak bugüne ulaşmıştır (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2014).

2.3. Gemi Acenteliği Türleri

Gemi acenteleri sundukları hizmete göre gemilerin tarifeli sefer olup olmadığına göre ikiye ayrılırlar. Tarifeli sefer yani düzenli hat taşımacılığı yapanlara genel acente, tarifersiz diğer bir deyişle düzensiz hat taşımacılığı yapanlara ise özel acente olarak adlandırılır.

Düzenli hat taşımacılığı yapan gemi acenteliği, hattı elinde bulunduran şirket tarafından belirlenir ve atanır, bu şirket de genellikle ya gemilerin sahibi ya da işletenidir. Düzensiz hat taşımacılığı yapan gemilerin acentelerinin belirlenmesi, deniz ticaretindeki o zamanda mevcut piyasanın durumuna göre belirlenir. Yani gemi acentesinin belirlenmesi gemi donatanı veya kiracıda (taşıtında) olabilir (Başer, 1993: 132).

Acentenin belirlenme şekillerine göre gemi acentelerini aşağıdaki türlere ayırılır;

Armatör Acentesi: Armatör tarafından belirlenen, gemilerin yükleme ve boşaltma limanlarında haklarını koruyacak olan acente türüdür.

Donatan acentesi (Owner's agency): Bu acente türünün belirlenmesi geminin tarifeli veya tarifersiz esasına göre gemi donatanı tarafından belirlenmektedir. Bu acente gemi malikin yani donatanın üçüncü kişilere karşı haklarını korumakla ilgili görevleri yerine getirecektir. Bunlar; geminin rıhtıma yanaşması sırasındaki tüm liman faaliyetlerini yerine getirmesi, geminin uğradığı limandaki tüm masraflarının ortaya çıkarılması, mürettebat ve gemideki iç işleriyle ilgili bütün konuları kapsamaktadır. Acente ile yapılan anlaşmaya bağlı olarak gemi acentesi yük ile ilgili işlemlerin hazırlıklarını yapmaktan da sorumludur. Acente alıcı ve satıcılarla gerekli istişarelerde bulunup tarafları gemi ile ilgili bütün gelişmelerden ve yükün tahmini gemiye yüklenme saatini bildirmesi acenteden beklenecektir. Gemi rıhtıma yanaşmasından ve gemi rıhtımdan ayrılana kadar donatanı tüm gelişmelerden haberdar etmek zorundadır (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2014, 2011).

Kiracının Acentesi: Geminin sahibi gemisini tarifersiz bir piyasaya sokmaya karar verirse kiracı acenteyi kendilerinin seçmesine izin verilmesini isteyecektir. Bunun pek çok sebebi vardır. Kiracı yükü belirli bir limana sevk eden nakliyeciyi/ihracatçı olabilir. Dahası kiracı, (nakliyeciyi, alıcı veya ihracatçı) yükleme veya boşaltma limanlarında belirli bir operasyonel güce sahip olabileceği için gemi operasyonlarını gerçekleştiriyor olabilir. Bununla birlikte gemi sahibi o tip yükü ilk defa olarak o limana taşıyabilir. Bütün bu şartlar altında kiracının acenteyi kendisinin seçmesi daha mantıklı görünebilir. (Cerit, Devenci ve Esmer, 2013:480).

Koruyucu Acente: Sözleşme imzalanmış veya görevlendirilmiş acentenin operasyonlarını bir gölge gibi takip edip sahibinin haklarının korunmasını denetler. Geminin başkalarına kiralandığı durumlarda geminin armatör veya işletmecisinin adına yapılacak hizmetler için görevlendirilen bir acente türüdür.

Bir gemi, zaman esasına göre kiralandığında koruyuculuk hizmeti, kiracı tarafın sorumluluğundaki liman formaliteleri ve yük hizmetlerinden farklı olarak gemi sahibinin sorumluluğundadır. Gemiye sağlanan koruyuculuk hizmetleri iki kategoride sınıflandırılabilir. Geminin kendisine yönelik olan hizmetler; Bunlar yakıt tedariki, gemi yedek parça temini ve gemi tamirati, kumanya, tatlı su, gemi malzemelerin temini, atık boşaltımı ve gemi sertifikaları gibi birçok hizmeti içermektedir. Gemi mürettebatına yönelik olan hizmetler ise; Mürettebatla ilgili olarak verilen hizmetler, onların tedavisi, defni,

memlekete geri dönüşüne yönelik olabileceği gibi gemiye yeni gelen mürettebatla ilgili resmi işlemleri, mürettebat postalarını ve kaptana yapılan ödemeleri de kapsamaktadır (Cerit, Deveci ve Esmer, 2013:482).

Bu görevlerine ek olarak koruyucu acente gerek kira sözleşmesinden kaynaklanan uyuşmazlıklarda, gerekse yük ile ilgili tazminat taleplerinde donatanı temsil edip onu korumakta, gerekli olduğu durum ve zamanlarda da Koruma ve Tazminat klubleri yani bilinen adıyla P&I kulübü temsilcileri ile iletişime geçmektedir (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2014, 2011).

2.4. Gemi Acenteleri Tarafından Verilen Hizmetler

Gemi acenteleri, deniz ticaretinin karmaşıklığı nedeniyle diğer hizmet türlerinden farklı olarak geniş, karmaşık ve kapsamlı bir mevzuat hükümlerine tabidirler. Gemi acenteleri, gemi, yük ve yolcuya ilişkin acentelik hizmeti verirken tabi oldukları ulusal ve uluslararası mevzuat hükümlerine hakim olmak, bu hükümleri uygulamak ve titizlikle uymak zorundadırlar. Gemi acenteleri tarafından verilen hizmetler; Türk limanlarına gelen/giden her türlü deniz taşıt ve araçlarının ihtiyacı olan yükleme/boşaltma, yolcu, yük, ikmal, sörvey, personel değişikliği, bakım/onarım, kılavuz/römorkör alma vb. işlemlerinin kuruluşlar nezdinde gemi adına yerine getirilmesi ile bu hizmetler yerine getirilirken Türkiye Cumhuriyeti yasalarının ön gördüğü kuralların eksiksiz uygulanması ve bu işlemlerle ilgili doğru bir şekilde, eksiksiz ve süratle gemi sahibine, işleticisine ve kaptanına bildirilmesi olarak özetlenmesi mümkündür (Oksal, 2004:69)

Gemi acentesinin görevleri aşağıdaki gibidir (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2014).

- Geminin rıhtıma yanaştığında veya liman dışı demirde beklediğinde önce sağlık, emniyet ve daha sonra gümrük kontrollerini yaptırmak,
- Gemi rıhtıma yanaştığında yanaştığı limanın işletmesine yükleme ve boşaltma için talepte bulunmak, rıhtım ve barınma ücretlerini yatırmak, yanaşmayla ilgili kılavuz ve römorkör talebinde bulunmak,
- Gemideki yüke ilişkin bilgiyi alıcısına veya yükleyicisine tahliye/yüklemeye ilişkin geminin hazır olduğunu bildirmek,

- Gemiye bunker (yakıt) alma, gemi gereçleri, yolcular, geminin onarımıyla, gemi yönetimi, mürettebat değişiklikleri, yedek parçalar, teknik ve denizcilik yardımı ve tıbbi yardımı düzenlemek,
- Gemi limandaki işlemleri bittikten sonra sağlık, liman başkanlığı ve gümrükten gidiş izinlerini almak
- Geminin liman ve sağlık vergilerini, fener ve tahlisiye ücretlerini zamanında ödemek,
- Gemiye yüke ait evrakların özellikle konşimentoların tanzim ederek yük sahibine vermek

Gemi acenteleri aslında 2 temel hizmet vardı. Bunlar gemiye verilen hizmetler ve yolcu/yüke ilişkin hizmetler olarak ikiye ayrılır. Ancak uygulamada bu hizmetler 5 kısma ayrılı bunlar:

- Gemi limana gelmeden önce verilen hizmetler
- Gemi limanda iken verilen hizmetler
- Geminin liman içerisinde yük operasyonu ile ilgili verilen hizmetler
- Geminin limandan kalkışı esnasında verilen hizmetler
- Gemi limandan ayrıldıktan sonra verilen hizmetler (Arkas, 2014).

2.4.1. Gemi limana gelmeden önce verilen hizmetler

Gemi Türkiye Cumhuriyeti karasularına girdiğinde eğer ülkemizin kara sularını transit geçiş noktası kullanmayacak ise ve Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisindeki herhangi bir limana yanaşacaksa T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Liman Başkanlıklarına, Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğüne, Emniyet Genel Müdürlüğü Deniz Polisine ve Ticaret Bakanlığına bağlı Gümrük İdaresine geminin enini, boyunu, kapasitesini, geldiği liman, gemiye ait yükü, yanaşacağı liman vb. bilgileri yukarıda yazılan kamu kuruluşlarına bildirmek, gemi kaptanı ile irtibata geçip geminin ne zaman geleceğine dair bilgileri yük sahiplerine bildirmek, gemi rıhtıma yanaşmadan liman işletmesinden gemiye uygun rıhtım talebinde bulunmak, geminin rıhtıma çekilebilmesi için liman işletmesinden pilotaj ve römorkor talebinde bulunmak, ithal yükü alan geminin limana yanaşmadan üzerindeki yük

ile ilgili gümrük idaresine özet beyan vermek şeklinde sıralanabilir (Cerit, Deveci ve Esmer, 2013: 484).

Limana gelmeden önce yapılacak işlemleri şöyle sıralayabiliriz;

- Gemilerin demirlemesi,
- Yükleme manifestosunun hazırlanması,
- Boşaltma manifestosunun hazırlanması,
- Pilotaj taahhütnamelerinden oluşmaktadır
- Gemi operasyonunun planlanması,
- Liman başkanlığından yanaşma ordinosu alınması,
- Sahil sağlığına gemi geliş bildirimini yapılması,
- Deniz polisine gemi geliş bildirimini,
- İthal yüke ilişkin gümrük idaresine özet beyan vermek
- Gümrük muhafaza bölge amirliğine gemi geliş bildirimini tahliye ve yükleme işlemlerinin alınması, (Arkas, 2014).

2.4.2. Gemi limana geldiğinde verilen hizmetler

Gemi rıhtıma yanaştığında ilk önce Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü'ne sağlık kontrolünün yaptırılmasının ardından Emniyet Genel Müdürlüğü Deniz Polisine pasaport polis kontrolü ve Ticaret Bakanlığına bağlı Gümrük Muhafaza Bölge Amirliğine kontrolü yaptırılır, acente yetkilisi gemide kaptanla görüşerek hangi rıhtıma yanaşacağı konusunda bilgilendirilir (Nomer, 2014).

Gemi limana geldiğinde verilen hizmetler: Geminin pilot mevkiine gelişte irtibat kurması, geminin rıhtıma yanaşması, geminin geliş kontrol organizasyonu, sahil sağlık kontrolü, deniz polis kontrolü, gümrük idaresine verilecek özet beyan, T.C Liman Tek Pencere Sistemine geminin gelişinin beyan edilmesi, geminin operasyona başlaması, gemi mürettebat bilgileri, geminin sertifikaları (sertifikaların orjinalleri gemide dosyalıdır), yakıt beyanları, mürettebat listeleri, gemi store listesi, ve sağlık kontrol kartının alınmasından oluşmaktadır (Arkas, 2014).

T.C.Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Risk Yönetimi Genel Müdürlüğü'nün 25.06.2018 tarih ve E.00035330801 sayılı yazısına istinaden geminin rıhtıma yanaşmadan önce ve rıhtımdan ayrılmadan önce gemiye ait evrakların yani T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Liman Başkanlığının, Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü'nün ve Ticaret Bakanlığına bağlı Gümrük Muhafaza Bölge Amirliğinin evrakları liman tek pencere sistemine <https://uygulama.gtb.gov.tr/LimanTekPencere/> adresinden elektronik ortamda kayıt edilerek gemiye ait bildirimler yapılır. Ticaret bakanlığının koordinasyonunda gerçekleştirilen bu sistem mevcut evrak kalabalığını ortadan kaldırmak ve gemi işlemlerinin hızlı bir şekilde başlamasını sağlamaktır. Yine bu sistemde yüke ilişkin manifesto e-manifesto şeklinde alınıp sistemde elektronik ortama kayıt edilir (URL 8)

2.4.3. Geminin limanda bulunduğu süre içinde verilen hizmetler

Gemi acentesinin gemi operasyonda iken verdiği hizmetler; geminin operasyonunu yani yükleme/boşaltma işlemlerini takip etmek, yükleyici/alıcı ile liman işletmesi arasındaki koordinasyonu sağlamak, tahliye, yükleme, ambar kontrolü kısacası gemi ile ilgili bütün olaylarda olaylar çizelgesi adı altında bir çizelge tutmak, liman işletmeleri tarafından verilen elleçleme (handling) faaliyetlerini takip etmek, acentelik sözleşmesi imzaladığı kişi tarafından onay almak şartı ile kaptanın geminin ile ilgili isteklerini yerine getirmek, gemiye ihrakiye (vergili/vergisiz yakıt) ve kumanya ikmali için tedarikçileri organize etmek, varsa tayfa değişimlerini gerçekleştirmek için gemiye katılım işlemlerini (pasaport ya da geçici giriş) ve gemiden ayrılış işlemlerini organize etmek, geminin uluslararası uygunluklarına göre denetimlerini yaptırmak (port state control), gemi sürveyi, landing card, service bill evraklarını hazırlamak, geminin limanda boşaltacağı çöp ve katı atık (sintine) verme işlemlerinin yapılmasını organize etmek, sonuç itibari ile geminin limanda herhangi bir zaman kaybetmeden çıkışını sağlamak amacı ile işlemleri düzenlemek ve koordine etmekten oluşmaktadır (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2014).

2.4.4. Geminin limandan kalkışı sırasında verilen hizmetler

Geminin tahliye/yükleme işlemleri bittikten sonra liman işletmesinden operasyonun bittiğine dair onay aldıktan sonra yine geminin işleminin bittiğine dair gidiş bildirimlerini liman tek pencere sisteminden bildirim yapılarak geminin T.C. Ulaştırma ve Altyapı

Bakanlığı Liman Başkanlığının, Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğünün ve Ticaret Bakanlığına bağlı Gümrük Muhafaza Bölge Amirliğinin evrakları ilgili memurlar tarafından incelendikten sonra geminin gidiş kontrolü yapılmaktadır (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2014).

2.4.5. Gemi limandan kalktıktan sonra verilen hizmetler

İhracat yükü alan gemiler özet beyanlarını gümrük idaresine onaylatmak, geminin fener ve tahlisiye (can kurtarma) ücretini yatırmak, gemide ihracat yükü varsa konşimentosunu yük sahiplerine vermek, manifestoları düzenlemek ve Gümrük idaresine özet beyanı tescil ettirmek, yük istif planını geminin gittiği limandaki acenteye bildirmek, gemi kalkış tarih saat bilgisini müşterilere vermektir (Cerit, Deveci ve Esmer, 2013: 489)

2.5. Gemi Acentelerinin Kullandıkları Dokümanlar

Limana yanaşan veya liman rıhtımından kalkan gemilere gemi acentesi tarafından gerek liman başkanlığından gerek gümrük muhafaza ekiplerine gerek yükleyici, alıcı taşıyan taraflarına gerekse liman işletmelerine hazırlaması gereken evraklar vardır. Bunları şu şekilde sıralayabiliriz.

2.5.1. Gemi evrakları

Gemi evrakları gemi geliş gidiş evrakları ve operasyon evrakları olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Bunlar (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2014 , 2014);

a) *Gemi Geliş Gidiş Evrakları (Arrival/Sailing Documents)*: gemi geliş ve gidiş esnasında acente tarafında gemi kaptanından birtakım evraklar talep edilir bunlar;

- Yük manifestosu
- Mürettebat listesi
- Yolcu listesi
- Gemi beyan mektubu
- Gemi store

- Transit eşya listesi
- Gemin kargo yük planı

b) Operasyon Evrakları (Operation Documents):

Bu evraklar ise acente tarafından hazırlanıp yetkili kurumlara teslim edilen evraklardır bunlar;

- Kargo planı
- Puantaj listesi
- Yükleme ordinosu
- Konşimento ve Konşimento talimatı
- Harcama listesi
- Zaman çizelgesi

2.5.2. Yük ile ilgili evraklar

Yüke ait bilgilerin olduğu ve bu malın çekilebilmesi için gereken evraklardır. Bunlar;

- Konşimento
- Ordino veya sticker (yük teslim talimat formu)
- Manifesto
- Özet beyan formu
- Kargo planı (stowage plan) (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2014).

- *Konşimento*: Konşimento genel anlamda geminin taşıdığı yükü ifade etmektedir ve kıymetli evrak niteliği taşır. Donatan, gemi kaptanı veya acenteye teslim edilen evraktır. Geminin üzerine yükün yüklendiğini ve taşıtanla taşıyan arasında sözleşme şartlarını içeren bir evraktır.
- *Teslim Ordinosu (Yük Teslimat Formu/Ordino/Sticker)*: Rıhtıma yanaşan geminin üzerindeki yük ile ilgili asli belge olan konşimento acenteye ibraz edildikten sonra taşıyan ve taşıtan adına acente tarafından tanzim edilen ve alıcının bu belge tarafından yükü teslim almasını sağlayan belgedir. Acente tarafından tanzim edilen belgede gemi ve yük ile alıcıya ait bilgilerin yer aldığı acentenin kaşe ve imzası

bulunmaktadır. Alıcı bu belgeyi kullanarak yükü çekmek için ithalatı başlatır ve gümrük işlemlerini başlatır. Bu belgeden asıl ve bir nüsha halinde tanzim edilerek aslı alıcıya teslim edilir. Bu teslimat formunun ücreti dokümantasyon ücreti olarak alıcı tarafından acenteye ödenir

- *Yük (Kargo) Manifestosu:* Yükün içeriği hakkında bilgi veren evraktır. Bu evrakın üzerinde

- Geminin ismi,
- Yükleme limanı
- Satıcı/yükleyici adresi
- Kaptanın ismi,
- Alıcının adresi
- Boşaltma limanı
- Konşimento numarası
- Malın tanımlanması
- Yükün kilosu
- Yükü taşıma koşulları vb. bilgiler yer alır.

- Manifestoda yer alan yükler konşimento sırasına göre, ton-kilo şeklinde yüklendiği liman ile boşaltacağı limanın yazıldığı kaptan imzasının yer aldığı evraktır. Bu dokümanı gemi kaptanı da acentede hazırlayabilir. Oluşturulan manifestolar acenteye liman işletmesine, gümrüğe ve geminin sahibi/kiracısına verilir.
- *Özet Beyan:* Gümrük işlemleri açısından önemli bir evrak olan özet beyan taşıyan veya acente tarafından hazırlanarak elektronik ortamda verilen bir evraktır. Manifesto gibi detaylı bilgiler yer almasa da bilgi amaçlı sunulan bir belgedir.

4458 sayılı Gümrük Kanununun ikinci bölümünde yer alan “Özet Beyan ve Eşyanın Türkiye Gümrük Bölgesine Girmesi” başlığında yer alan 35.-38. Maddelerde yer alan hükümlere göre: Türkiye Gümrük Bölgesine giren eşyanın gümrük idaresine varmadan önce güvenlik ve emniyet amacıyla risk analizine tabi tutabilmek için, elektronik yolla verilen ve taşıt aracı ile eşyaya ilişkin genel bilgilerin yer aldığı beyandır. Özet beyan gümrük yönetmeliğinin 10 no’lu ekine göre verilmelidir. Özet beyanın yanında manifesto veya

konşimento bilgileri de özet beyanda verilmelidir. Türkiye gümrük bölgesine getirilen eşyanın taşıma sorumluluğuna sahip kişi ya da bu kişiler adına hareket eden temsilciler tarafından yetkili gümrük idaresine özet beyan verilmektedir. Yani Türkiye gümrük bölgesine getiren taşıma aracının kullanıcısı/donatıcı/işleticisi tarafından özet beyan verileceği gibi, taşıyıcının temsilcisi tarafından da verilir (URL, 9).

Özet beyan verme süreleri Gümrük Yönetmeliğinin 68. Maddesine belirlenmiş olup aşağıda yer almaktadır:

Deniz taşımacılığında,

- Konteyner ile taşınan eşyalar için Akdeniz ve Karadeniz limanları hariç uzak limanlarda gelen gemiler varış limanına varmadan 24 saat önce
- Dökme ve ambalaj yükler için uzak limanlardan Türkiye gümrük bölgesinde gelen gemileri için en az 4 saat önce
- Karadeniz ya da Akdeniz üzerindeki limanlarından ülkemiz limanlarına gelen gemiler gelmeden en az iki saat önce özet beyanı vermelidir.

Türkiye Gümrük Bölgesine getirilecek eşya için verilmesi gereken özet beyanın, öngörülen süre ve koşullara uygun olarak verilmesinden, eşyayı Türkiye Gümrük Bölgesine taşıyan aracın kullanıcısı/işleticisi (carrier-taşıyıcı) sorumludur. Diğer bir deyişle, taşıyıcı firma; TIR, gemi, uçak gibi taşıma aracında taşıdığı eşya için özet beyan verilmesini sağlamak zorundadır.

Üçüncü kişinin ne şekilde özet beyan verileceğinin taşıyıcı ve üçüncü şahıs arasında bir sözleşme ile olmak zorundadır. Gümrük idaresinde verilen özet beyanın ne şekilde olacağı kanunda belirlenen süreler içerisinde verilir verilmeyeceği taşıyıcı ve üçüncü şahıs arasında sözleşme ile belirlenir (URL 9).

- *Varış Bildirimi:* Türkiye Gümrük Bölgesine getirilen eşyanın geminin gümrük muhafaza kontrolü yapılmadan hemen önce gümrük idaresine işleticisi veya temsilcisi tarafından bildirim yapılmak zorundadır. Bu bildirim özet beyanın tespiti için gerekli olan bilgileri içerir. Varış bildirimi, eşyayı ve getirildiği taşıma aracını giriş gümrük idaresine tanıtmak amacıyla verilir ve bu nedenle bir önce

sunulan giriş özet beyanının tanımlanması için gerekli olan bilgileri içermek zorundadır. Yani eşya ve eşyayı taşıyan araç ile ilgili bilgiler mevcut olmalıdır (URL, 9).

- *İstifleme Planları Stowage Plan (Kargo Plan):* Gemide bulunan yükün belli bir şemaya göre hangi yük daha önce indirilecekse ona göre ayarlanmış bir plan doğrultusunda gemi acentesi tarafından kaptandan alınarak liman işletmesine bilgi geçilmek suretiyle yükün tahliyesi veya yüklenmesi açısından önemli bir belgedir.

2.5.3. Gemi ihbarları ve bildirimler

Geminin acentesi tarafından gemi sahibi ya da donatan bilgisi dahilinde rıhtıma yanaşan geminin yüke dair bilgilerini taşıyıcıdan almak ve operasyonun başlangıcından sonuna kadar gerekli olan ihbarları yapmakla mükelleftir. Bu işlemlerin hepsi bir dokümantasyona dökülmesi gerektiğinden ispat ve resmiyet için şarttır. Bu bildirimler;

- Tahmini geliş ve kalkış saati (ETA/ETS)
- Hazırlık mektubu
- Olaylar çizelgesi
- Zaman çizelgesi (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2014).

İhbarlar (ETA / ETS): Gemi limana yanaşmadan önce gemi acenteleri tarafından yaptıkları sözleşmeye istinaden tahmini geliş saatini (ETA) ve limandan ayrılmadan önce tahmini çıkış saatini liman başkalığına ve liman işletmesine bildirmek zorundadır.

Gemi yanaşmadan önce sırasıyla liman başkanlığından yanaşma ordinosu, liman işletmesinden römorkör ve pilotaj talep ve gümrük idaresinden yükleme/boşaltma izinleri almak ve taleplerini yapmak zorundadır.

Hazırlık Mektubu – Notice of Readiness (NOR): Gemi kaptanı tarafından gemiyi kiralayana imza karlığında vermiş olduğu geminin geliş tarih ve saatini yer aldığı geminin yükleme ve boşaltmaya hazır vaziyette olduğunu bildiren evraktır. Gemi, kiralayan ve kiracı

arasında yapılan navlun sözleşmesi maddelerine işlerlik kazandırması açısından önemli bir evraktır.

Hazırlık mektubu üç nüsha şeklinden olup, hazırlık mektubunun alındığı, sunulduğu ve kabul edildiği tarih ve saat ayrı ayrı doldurulup mühür ve imza karşılığı teslim edilen bir evraktır. Bu evrak ile navlun sözleşmesinin hükümleri işlemeye başlar. Bir nüshası armatörde bir nüshası gemi kaptanında ve bir nüshası da kiracı kalır.

Olaylar Çizelgesi – Statement of Facts (SOF): Geminin limana yanaşmasından kalkışına kadar bütün olayların yer aldığı çizelgedir. Geminin rıhtıma yanaşma saati polis kontrol saat ve tarihi gümrük muhafaza geliş kontrol saat ve tarihinin, yüklem/boşaltma saat ve tarihinin ve operasyon sırasında yer alan bütün olaylar bu çizelge de yer almaktadır. Bütün işlemler bittikten sonra bu çizelge acente, kaptan ve kiracı tarafından kaşe vurulmak kaydıyla müştereken imzalanır.

*Zaman Çizelgesi (Time-Sheet):*Yükün anlaşılan zamanda yüklenmemesi veya tahliye edilmemesi (demuraj) ve tahliye/yükleme sırasında meydana gelen kazaların (dispeç) hesaplanmasında zaman cetveli önemli bir yer tutar. Yapılan navlun sözleşmesine göre geminin rıhtıma yanaşmasıyla hazırlık mektubunun verildiği ve tahliye/boşaltmanın başladığı, devam ettiği ve bitimi, yine operasyon sırasında beklemeler tekrardan geri başlama gibi zaman kavramlarının yer aldığı çizelgedir. Olaylar çizelgesi aslında zaman çizelgesinin referansıdır. Zaman çizelgesi olaylar çizelgesinden hesaplanır.

2.6. Gemi Acentelerinin Gemi Adına Yaptıkları Ödemeler

Gemi acenteleri limanlarda verilen hizmetler karşılığında geminin donatanı adına ödemeler yapmaktadır bunlar;

- Gemi barınma ücreti
- Atık ücreti
- Fener ve tahlisiye ücreti
- Kanallardan geçiş ücreti
- Gemi yer değiştirme ücreti (shifting)
- Depolama ücreti

- Tatlı su ücreti
- Pilot, palamar, römorkaj ücretleri
- Rihtım ücreti şeklindedir (Saban ve Güvercin, 2009: 6).

Acenteler tarafından verilen hizmetler karşılığında resmi kurumlar ve liman işletmesine yaptığı ödemeler aşağıdaki tabloda mevcuttur. Bu ücretler gemilerin sefer ve tonaj durumuna göre değişmektedir. Bu ödemeler gemi acentelerinin yaptığı hizmetler karşılığında işleticisine, kiracısına veya gemi donatanına fatura ettiği ödemelerdir.

Tablo 2.1. Gemi acenteleri tarafından gemi adına yapılan ödemeler

Ödeme Türleri	Liman Uğraklı Gemiler		TB'dan Transit Gemiler	
	Net Ton	Gros Ton	Net Ton	Gros Ton
Liman Resmi	+		+	
Fener Resmi	+		+	
Sağlık Resmi	+		+	
Tahlisiye Resmi*			+	
Kılavuzluk Ücreti		+		+
Acentelik Ücreti:				
- Gemi Acentesi	+		+	
- Koruyucu Acente	+		+	
Römorkör Ücreti		+		+
Palamar Ücreti		+		+

Kaynak: (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2014)

Tabloda verilen ücret türleri ve tanımları aşağıdaki şekilde verilmektedir;

- *Liman Resmi*: liman başkanlığına ödenen ve geminin net tonu üzerinden alınan bir ücrettir.
- *Fener ve Tahlisiye (can kurtarma) Resmi*: Gemilerin sefer durumlarına göre Montreux Sözleşmesi gereğince net ton üzerinden alınan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nce verilen hizmetler karşılığında ödenen ücrettir. Can kurtarma (tahlisiye) resmi sadece İstanbul Boğazı'na Karadeniz'den giren ve transit geçiş yapan gemilerden alınmakta, limana gelen giden gemilerden alınmamaktadır.
- *Sağlık Resmi*: Gemi Sağlık Resmi Kanunu gereğince gemilerin net ton üzerinden Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü'nce verilen hizmetler karşılığında alınan ücrettir. Bu ücret yurt dışından Türk limanlarına gelen gemilerin ilk geldikleri limanda, dahili seferde çalışan gemiler ise en son uğradıkları limanlarda ödeme

yaparlar. Boğazlardan geçen transit gemilerin sağlık resmi Montroux Boğazlar Sözleşmesi hükümlerine tabiidir. (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2014,).

- *Kılavuzluk ve Römorkör Ücreti:* Ülkemizde Türk limanlarını ve boğazları kullanan gemiler liman rıhtımına yanaştığında, liman açığında demirleme yaptığında, şamandıraya bağlandığında ve buralardan ayrılmasında verilen hizmetlere römorkaj ve pilotaj hizmetleri adı verilir. Türk karasularına gelen demiler uluslararası mevzuata göre seyir yapma şartları vardır. Bu hizmetlerin amacı gemilerin uygun sefer yapmaları, can, mal ve çevrenin güvenliğinin sağlanması amaçlanmaktadır (Yıldırım, 2018:33)
- *Palamar (Mooring Boat) Ücreti:* Palamar kelime anlamı olarak gemilerin iskeleye, rıhtıma ve şamandıraya yanaştığında bu gemileri bağlamaya yarayan kalın ipe palamar adı verilir (Yıldırım, 2018:33). Bu nedenle bir gemi yurtdışından Türk karasularına yanaştığında bir bağlama ücreti söz konusudur. Bu bağlama ücreti geminin gelişinde alınır gidiş esnasında bu ücret talep edilmez

2.7. Gemi Acentelerinin İlişkide Olduğu Resmi Kurum ve Kuruluşlar

Türkiye gümrük bölgesine giren gemiler rıhtıma yanaşmadan ve yanaştıktan sonra ilgili devlet kurumlarına gerekli olan bilgi ve evrakları vermek zorundadır.

2.7.1. Liman Başkanlıkları

Türk limanlarını kullanan bütün deniz taşıtlarının demirleme, iskeleye yanaşma, yük ve yolcu indirme/alma işlemleri gibi liman işlemleri Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bağlı Liman Başkanlıklarınca yapılmaktadır. Gemilerin limanlara yanaşırken yanaşma ordinosu talebi ve geliş bildirimleri mevzuat gereğince liman başkanlıklarına yapılır. Bütün bu gemi hareketlerini liman başkanlığı nezdinde yürütülür ve denetlenir. (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2014).

Türk karasularına giren bu gemiler liman başkanlıklarının koordinesinde gemilerin yanaşması, demirlemesi ve ayrılması bakımından tam bir yetkiye sahiptir. Karasularımız içerisinde her türlü can, mal ve çevre güvenliğini liman başkanlıkları da yetkilidir. Acenteler liman başkanlıklarına gemi ile ilgili evrakların yani gemi kayıt sertifikalarını, gemi

adamlarının yeterlilikleri ve sertifikaları, gemi sicil kayıtları gibi bütün işlemler liman başkanlıklarına beyan edilir ve liman başkanlıklarınca uygunlukları denetlenir (UDHB, 2015: 6).

2.7.2. Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü (HSSGM)

24 Temmuz 1923 tarihinde Lozan Antlaşmasıyla Montreux Boğazlar Sözleşmesi çerçevesinde kurulup faaliyet gösteren Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü, bulaşıcı ve salgın hastalıklara karşı korunması ve yayılmasını önlemek amacıyla ulusal ve uluslararası mevzuat çerçevesinde tüm liman, kara hudut kapıları ve havalimanlarında giriş ve çıkış noktalarında ülkemize yurt dışından tehdit oluşturabilecek bulaşıcı hastalıklara karşı her türlü koruma ve engelleme önlemlerini alan, yurtdışından ülkemize giriş yapan kişilerin sağlık kontrollerini yapan kurumdur (URL 10).

Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü yabancı ülkeden Türk limanına gelen, Türk limanlarından yabancı ülke limanlarına giden, boğazlarımızı kullanan, Türk limanları arasında sefer yapan, Marmara Denizi'nden herhangi bir işlem yapmadan geçen gemileri kontrol ederek bu gemilere sağlık pratikası düzenler. Montrö Anlaşması'na göre bu verilen hizmet geminin net tonu üzerinden gemi sağlık resmi ücreti alır

Sağlık resmi tarifesi sağlık bakanlığı tarafından maliye ve dışişleri bakanlıklarından görüş alınarak hazırlanır. Bu tarife net ton üzerinden olup Türk limanlarına başka limanlardan gelen gemiler ilk geldiklerinde, Türk limanlarından hareket eden gemilerin son kalktıkları limanlarda bu sağlık resmi ödemesini yaparlar (URL 11).

2.7.3. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bağlı olarak görev yapan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Türkiye'nin deniz-arama kurtarma sahasının tamamında seyir emniyeti ile can, mal, çevre ve deniz güvenliğini sağlamak ve denizi ve denizde yaşayanları en ileri teknolojik imkanlarla izlemek ve korumaktır (Hergüner, 2003).

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü 7 alanda otorite sahibidir. Bunlar;

- Tüm denizlerde tekel olup gemi kurtarma faaliyetini yürütme

- Tahlisiye (Can Kurtarma)
- Türk boğazları gemi trafik hizmetleri otoritesi
- Fenerler otoritesi
- Deniz haberleşmede hesaplaşma otoritesi ve navteks yayın koordinatörü
- Kılavuzluk hizmeti
- Römorkaj hizmetidir (UDHB, 2015:7).

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünün verdiği hizmetler karşılığında montreux sözleşmesi hükümlerine istinaden fener ve tahsiliye ücretleri net ton üzerinden alınmaktadır.

2.7.4. Emniyet Müdürlüğü Deniz Limanı Şube Müdürlüğü

Emniyet Genel Müdürlüğü'ne bağlı Deniz Limanı Şube Müdürlüğü, Türk limanlarına yabancı ülke limanlarından gelen tüm deniz taşıtlarında gelen yolcu ve gemi mürettebatının ülkeye giriş ve çıkış işlemleri ve emniyet denetimlerini yapmaktadır (Akyüz, 2007: 49).

Ülkeye kaçak insan girişinin engellenmesi, ülkeye giriş-çıkış yasak olan kişilerin yakalanması, aranan bir şahsın deniz, hava ve karayolunu kullanıp yurt dışına çıkışını engellenmesi gibi faaliyetlerin yürütülmesinden sorumludur. Gemi acenteleri, yurtdışından ülkemize gelen gemilerin yolcu ve mürettebat bilgilerini bir dilekçe ile gelecek geminin bilgilerinin bildirimini 24 saat önce Emniyet Müdürlüğü, Deniz Limanı Şube Müdürlüğü'ne yapmak zorundadırlar.

2.7.5. Ticaret Bakanlığı

Gümrük müsteşarlığı 08.06.2011 tarihli 27958 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 640 sayılı KHK 'ya istinaden Gümrük ve Ticaret Bakanlığı adı altında müsteşarlıktan çıkıp bakanlık düzeyine gelmiştir. Yine daha sonra 9 Temmuz 2018 tarihinde 703 sayılı KHK'ya istinaden Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ve Ekonomi Bakanlığı birleşerek Ticaret Bakanlığı adı altında faaliyet göstermektedir (URL 12).

Gümrük Müdürlüğü, Gümrük İdaresi, ve Gümrük Muhafaza Müdürlüğü olmak üzere Ticaret Bakanlığına bağlı birimler olarak faaliyet göstermektedir. Gümrük Müdürlüğü,

eşyanın gümrük idaresine tesliminden sonra ilgili eşya konusunda mevzuat çerçevesinde vergi tarhını gerçekleştirir. İlgili kanunlar ve mevzuata uygun olmayan eşya, mal ve yolcu beraberinde bulunan eşyalar ülke girişine izin verilmez. Kolluk kuvveti olarak görev yapan Gümrük Muhafaza Teşkilatı her türlü kaçak eşya, mal ve yolcu girişinin engellenmesinde ve gümrük sınırları içerisine gelen eşyayı gümrük idaresine teslim etmekle görevlidir. (Akyüz, 2007: 49).

Gemi acentesi yurtdışından ülkemize gelen her türlü deniz taşıtını gümrük mevzuatı gereğince 2 saat önceden Ticaret Bakanlığına bağlı Gümrük Muhafaza Bölge Amirliğine evrakları liman tek pencere sistemine <https://uygulama.gtb.gov.tr/LimanTekPencere/> adresinden elektronik ortamda kayıt edilerek gemiye ait bildirimler yapmak zorundadır. Aksi takdirde 4458 sayılı Gümrük Kanununun 241'inci maddesinin birinci fıkrasında yer alan cezai hükümler uygulanmaktadır. Kaçakçılıkla mücadele kapsamında vergi kaybının önlenmesi ve yasak eşya, mal ve kişilerin girişinin engellenmesi gümrük kontrol işlemlerinin amacıdır (URL 8).

2.7.6. İl Çevre Koruma Müdürlükleri

Gemi atıklarının alınması hizmeti uluslararası Marpol 73/78 maddelerinin yanı sıra 2872 sayılı çevre kanun ve yönetmeliklerine istinaden çevre şehircilik bakanlığına bağlı il çevre müdürlükleri tarafından alınır. Bu süreç ilk olarak geminin kaptanı acenteye atık bildirim formunu mail olarak atar. Acentede bu gelen maile istinaden atık ile ilgili durumu belirten atık bildirim formunu İl Çevre Koruma Müdürlüklerine bildirir. Limanlarımızı kullanacak olan gemi atık versin ya da vermesin atık bildirim formu acente tarafından İl Çevre Koruma Müdürlüklerine vermek zorundadır. Atık ücreti Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca belirlenen tarifeye göre belirlenmektedir (İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2014).

2.8. Gemi Acentelerinin Etkileşimde Olduğu Ulusal ve Uluslararası Örgütler

2.8.1. FONASBA

1969 yılında İngiltere, Almanya, Fransa, Finlandiya, Yunanistan, Danimarka, Belçika, Norveç, Hollanda, İtalya ve İsveç'in katılımıyla kurulan toplamda 11 ülkenin katılımıyla kurulmuş bu örgüt, bugün 50'den fazla üyesi ve 4500'den fazla gemi acentesi ve broker firmalarıyla faaliyet göstermektedir.

FONASBA (Ulusal Gemi Brokerleri ve Acenteleri Birlikleri Federasyonu) denizyolu taşımacılığının etkin ve verimli kullanılmasını amaçlamaktadır. Üyelerine denizcilik politikalarının genişlemesi için bilgi vermekte, tavsiyede bulunmakta ve danışmanlık yapmaktadır. FONASBA'ya ait 3 adet komite mevcuttur. Bunlar, gemi kiralama ve dokümantasyon komitesi, liner ve liman acenteliği komitesi ve Avrupa Birliği ilişkileri komitesidir. FONASBA ülkelerde oluşan yerel problemlerle ilgili ülkelerin hükümetleri ile görüşüp sorunların çözümünde rol oynamaktadır. Bünyesinde en kaliteli uzman kişileri istihdam etmektedir. Ayrıca gemi acenteliği ve brokerliği konusunda hazırlanmış olduğu bil ve dokümantasyon ile üyelerine veriler toplayıp bunları sunmaktadır. Fonasba uluslararası UNCTAD, Dünya Gümrük Örgütü ve IMO gibi kuruluşların toplantılarına gözlemci olarak katılmaktadır (URL 13).

Türkiye'de mevcut denizcilik örgütleri olan İMEAK deniz ticaret odası ve vapur donatanları ve acenteleri derneği bir FONASBA üyesidir. Bu örgüt belli standartları oluşturmak amacıyla gemi acenteliği sözleşmeleri yayımlar. Birçok düzenli hat taşımacılığı yapan şirketler ve konteyner taşımacılığı yapan şirketler sözleşmelerinde referans olarak bu hazırlanmış sözleşmelerden faydalanırlar (Nomer, 2014).

2.8.2. ECASBA

Avrupa topluluğu brokerlar ve acenteler birliği olarak bilinen kısaca ECASBA, 1990 yılında FONASBA'nın bir alt kuruluşu olarak varlığını sürdürmektedir (URL 14). Ülkemizde deniz ticaret odaları ve vapur donatanları ve gemi acenteleri derneği ECASBA üyesidir

Bu örgütün amacı Avrupa Birliği içerisindeki gemi acentelerinin AB ile ilişkilerinde temsilci olmak, gümrük ve yerel sorunlara çözüm önerileri sunmak, liman işletmelerinin hizmet politikalarını geliştirmek ve bilgi işlem veri aktarımı alanında faaliyet göstermektedir (URL 14).

2.8.3. ASBA

Amerikan gemi acenteleri ve brokerları derneği (ASBA), Amerika ve Kanada'da faaliyet gösteren gemi acenteleri ve brokerların bir araya gelmesiyle 1934 yılında kurulmuştur. ASBA üyesi olan kişi ve kuruluşlara profesyonel bir hizmet sunmaktadır (URL 15).

Ayrıca ASBA bir FONASBA üyesidir. ASBA 2005 senesinden itibaren Amerika ve Kanada'da faaliyet gösteren gemi acente ve brokerların hizmet kalitesini artırmaya yönelik sertifikasyon kriterleri belirlemektedir. Bu çalışma FONASBA tarafından da desteklenmektedir (URL 16).

2.8.4. Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği

Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği, 6 Kasım 1902 yılında İstanbul Yabancı Gemi Şirketleri Deniz Ticaret Odası adıyla İstanbul'da gemicilikte isim yapmış, geniş filolara sahip düzenli sefer yapan, yük ve yolcu taşımalarında ilerlemiş, sağlam bir sermaye yapısına sahip 28 üyenin katılımı ile kurulmuştur. Daha sonra 28 Haziran 1938 tarihli 3512 sayılı cemiyetler kanununa göre adı Ecnebi Seyri Sefain Şirketleri ve Armatörleri Cemiyeti olarak değişmiştir. Bu derneğin kuruluşundan bugüne kadar ismi dört defa değişmiş ve 7 Ekim 1983 yılında 2908 sayılı dernekler kanunu ile adı en son değişiklikle Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği adını almıştır (URL 17). Dernek faaliyet gösterdiği denizcilik çevresinde gemi acentelerinin yerel kuruluşlarla, resmi kurumlarla ve liman işletmesi ile yaşamış olduğu sıkıntılara karşı acenteler adına başvurular yapar ve çözüm önerileri sunmaktadır.

2.8.5. Deniz Ticaret Odaları

Türkiye genelinde iki adet deniz ticaret odası mevcuttur. Bunlar İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz bölgeleri (İMEAK) Deniz Ticaret Odası ile Mersin Deniz Ticaret odasıdır. Türkiye içerisinde denizcilikle uğraşan bütün kişi ve kurumlar bu odalara kayıt yaptırmak zorundadır (Nomer, 2014).

26 Ağustos 1982 yılında İstanbul Deniz Ticaret Odası adı altında faaliyete başlayan İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2014 ülkemizdeki diğer kıyılarda faaliyet sürdüren firmaların katılımıyla geniş bir yelpazeye ulaşmıştır. İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2014 denizcilerin ortak çıkarlarını, gemi acente personelinin eğitimi ve sertifika vermeleri, denizcilik meslek geleneğinin geliştirilmesi, acentelerin resmi kurumlar nezdinde sorunlarının çözümü, deniz taşımacılığı politikalarının geliştirmesi, deniz taşımacılığının önündeki hukuki ve fiziki engellerin kaldırılması, araştırma yapmak ve yabancı kuruluşlara Türk limanlarının imkanları ve liman tarifeleri hakkında bilgi verilmesi şeklinde sıralanabilir (Nomer, 2014).

Acenteler geminin donatanı, kiracısı ve işleteni adına harici seferden Türk limanlarına getirilen yük ve eşya üzerinden navlun hasılatı oda payı öderler (Nomer, 2014).

2.9. Gemi Acentelerinin Hukuki Sorumluluğu

Gemi acentelik hizmeti vekâlet sözleşmesine bağlı olarak yerine getirilen bir hizmet şekli olup, acente ile müvekkil arasında yapılacak bir acentelik hizmet sözleşmesi ile gerçekleştirilmektedir. Sözleşme kanunen şekle tabi olmamakla birlikte ispat kolaylığı açısından yazılı yapılması tavsiye edilmektedir (Karaman, 2010). Acentelik sözleşmeleri ile gemi acentelerinin görev, yetki ve sorumlulukları belirlenmekte olup, acenteler müvekkilinin sözleşme ile kendisine verdiği yetki çerçevesinde faaliyet gösterirler

Ayrıca mevzuatta acenteyi, başkasının fiilinden şahsen sorumlu tutan başka hükümler de mevcuttur. Bunlar;

- 618 sayılı Limanlar Kanununun 3. maddesi; “*Gemilerin Hükümete ait şamandıralara ve liman tesisatına yapacakları hasarı gemi sahipleri ve*

mensup oldukları şirket ve acenteler is bu kanun mucibine tazmine mecburdur” demekle acenteyi şahsen sorumlu tutmaktadır (URL 18).

- 4458 sayılı Gümrük Kanununun 237. maddesi özet beyanda yazılı miktarda eksik çıkan mallarla ilgili cezaları belirtmiş ve maddenin 1’den 7’ye kadar olan firkalarında

“1. 35/A ila 35/C madde hükümlerine göre (...) (2) verilen özet beyan veya özet beyan olarak kullanılan ticari veya resmi belgelerdeki kayıtlı miktara göre noksan çıkan kapların mahrecinden yüklenmemiş veya yanlışlıkla başka yere çıkartılmış veya kaza ve avarya sonucunda yok olmuş veya çalınmış bulunduğu gümrük idaresince belirlenecek süre içinde kanıtlanamadığı takdirde bu noksan kaplara ait eşyadan tarife pozisyonuna veya tarife pozisyonu tespit edilemiyor ise cinsine ve türüne göre tarifede dahil olduğu faslın en yüksek vergiye tabi pozisyonuna göre hesaplanacak gümrük vergileri kadar para cezası alınır.

2. 1 inci fıkraya göre ceza belirlenmesi mümkün olamıyorsa, noksan her kap için 241. maddenin 1 inci fıkrasında belirlenen miktarda para cezası alınır.

3. 35/A ila 35/C madde hükümlerine göre (...) (2) verilen özet beyan veya özet beyan olarak kullanılan ticari veya resmi belgelerdeki kayıtlı miktara göre fazla çıkan kapların yanlışlıkla mahrecinden fazla olarak yüklenmiş olduğu gümrük idaresince belirlenecek süre içinde kanıtlanamadığı takdirde, söz konusu eşyaya el konularak mülkiyetinin kamuya geçirilmesine karar verilir, 177 ila 180 inci madde hükümlerine göre tasfiyeye tabi tutulur ve eşyanın CIF kıymeti kadar para cezası alınır.

4. Dökme gelen eşyada yüzde üçü aşmayacak şekilde eşya cinsi itibarıyla Cumhurbaşkanın kararı ile belirlenecek oranlardaki eksiklik ve fazlalıklar için takibat yapılmaz. Doğalgaz ürünlerinde boru hatları ile taşınarak ithal edilenler hariç bu oran % 6’ yı aşmayacak şekilde uygulanır.

5. Eşya miktarının gümrük idaresince tespit edilmediği ve rejim beyanının belgelerinde kayıtlı miktarlara göre yapıldığı durumlarda, tespit edilen miktar farklılıkları özet beyan eksiklik veya fazlalığı olarak değerlendirilir. Yapılan özet beyan eksiklik veya fazlalık takibati sonucunda miktar farklılığı nedeniyle cezayı gerektirir bir durum ortaya çıkması halinde, 234. üncü madde hükümleri uygulanmayarak sadece bu madde hükümlerine göre işlem yapılır.

6. Türkiye Gümrük Bölgesine giriş yapan taşıt içerisinde özet beyan verilmeksizin eşya getirildiğinin gümrük idaresince belirlendiği veya eşyanın boşaltılmasına izin verilmesinden sonra gümrük idaresine bildirildiği ve bu eşyanın verilmiş olan özet beyanlardan biri ile ilişkili olmadığı anlaşıldığı hallerde, söz konusu eşya için özet beyan vermekle yükümlü olan kişinin tespit edilmesi halinde bu kişi, tespit edilememesi halinde ise eşyayı Türkiye Gümrük Bölgesine getiren kişi tarafından, eşyanın yanlışlıkla mahrecinden fazla olarak yüklenmiş olduğu gümrük idaresince belirlenecek süre içinde kanıtlanamadığı takdirde, söz konusu eşyaya el konularak mülkiyetinin kamuya geçirilmesine karar verilir ve 177 ila 180 inci madde hükümlerine göre tasfiyeye tabi tutulur. Ayrıca eşyanın CIF kıymeti kadar para cezası verilir.

7. Birinci, ikinci ve üçüncü fıkralarda belirtilen para cezaları özet beyanı veren kişiden, altıncı fıkrada belirtilen para cezası ise özet beyanı vermekle yükümlü olduğu tespit edilen kişiden, bu kişinin tespit edilememesi halinde eşyayı Türkiye Gümrük Bölgesine getiren kişiden alınır.” şeklinde ifadeler yer almaktadır (URL 19).

2.10. Gemi Acentelerinin Mevzuattaki Yeri

Türkiye’de gemi acenteliği faaliyetleri; 6102 sayılı TTK’ nın Yedinci Kısımında yer alan ‘Acentelik’ kısmında yer alan hükümler, 04.11.1999 tarihli 4458 sayılı Gümrük Kanunu, 05.03.2012 tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliği ve 10.03.2008 tarihli Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ (GAHÜTİT) kapsamında yürütülmektedir.

2.10.1. Türk Ticaret Kanunu

Türk Hukuku’nda “acentelik” ile ilgili 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 102. ile 123. maddeleri arasında yer alan;

Genel olarak

- Acentenin yetkileri

- Acentenin borçları
- Acentenin hakları
- Müvekkilin borçları
- Acentelik sözleşmesinin sona ermesi başlıkları altında yer alan temel hükümler den oluşmaktadır (URL 2).

Türk Ticaret Kanununun 102.maddesinin birinci fıkrasında “acente” kavramı “*Ticari mümessil, ticari vekil, satış memuru veya işletmenin çalışanı gibi işletmeye bağlı bir hukuki konuma sahip olmaksızın, bir sözleşmeye dayanarak, belirli bir yer veya bölge içinde sürekli olarak ticari bir işletmeyi ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi veya bunları o tacir adına yapmayı meslek edinen kimse*” şeklinde tanımlanmaktadır (URL 2).

Bu tanımdan da anlaşılacağı üzere bir “acentenin” temel unsurları;

- Acenteliğin bir sözleşmeye dayanması
- Arada bir sözleşme olduğundan ticari bir şirkete tabi değildir
- Faaliyetlerinde sürekli olması
- Acenteliğin profesyonel bir meslek olarak görülmesi,
- Acentelik yetki belgesinin belli bir bölgeyi içermesi
- Acente ticari işletme adına söz sahibi olması ve sözleşme yaptığı şirket adına üçüncü firmalara şirket adına sözleşme yapması (Çalık, 2012:6).

Türk Ticaret Kanununun 103. maddesinde uygulama alanı ile ilgili; *Özel kanunlardaki hükümler saklı olmak üzere, bu Kısım yer alan hükümler şunlar hakkında da uygulanır:*

- *Sözleşmeleri yerli veya yabancı bir tacir hesabına ve kendi adına yapmaya sürekli olarak yetkili bulunanlar.*
- *Türkiye Cumhuriyeti içinde merkez veya şubesi bulunmayan yabancı tacirler ad ve hesabına ülke içinde işlemlerde bulunanlar.*

Türk Ticaret kanununun 104. maddesinde ise “*Yazılı olarak aksi kararlaştırılmadıkça, müvekkil, aynı zamanda, yer veya bölge içinde aynı ticaret dalı ile ilgili olarak birden fazla acente atayamayacağı gibi, acente de aynı yer ya da bölgede, birbirleri ile rekabette bulunan*

birden çok ticari işletme hesabına acentelik yapamaz” hükmü ile bütün faaliyetlerin tek bir acentenin elinde olmasını engellenmektedir (URL 2).

2.10.2. Gemi Acenteleri Yönetmeliği

Gemi acentelerinin faaliyetleri ile ilgili yasal düzenlemelerin yer aldığı diğer bir dayanak noktası ise “Gemi Acenteleri Yönetmeliği”dir. Gemi Acenteciliği Yönetmeliği; 1. Madde hükümlerine göre (URL 20).

- *“Gemi acentelerinin ulusal mevzuat ve uluslararası denizcilik kurallarına uygun olarak düzenli ve verimli bir şekilde faaliyet göstermelerini sağlamak,*
- *Etkin hizmet temini için gerekli olan yüksek düzeyde bir profesyonel eğitim ve denetim geliştirmek,*
- *Mali yapıları itibarıyla sağlam ve istikrarlı gemi acentelerinin faaliyetini teşvik etmek,*
- *Yeterlik şartlarını ve hizmet esaslarını belirleyerek, izin belgelerini düzenlemektir.”*

Türkiye’de faaliyet gösteren gemi acentelerinin taşıyan adına temsil etme yetkisine sahip olabilmesi için “Türkiye Gümrük Bölgesi’nde yerleşik kişi ve kuruluş olmaları, TTK hükümlerini yerine getirmeleri, vergi mükellefi olmaları, Deniz Ticaret Odaları’ndan birine kayıt olmaları ve Gemi Acenteleri Yönetmeliği hükümleri çerçevesinde Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nca verilen gemi acenteliği yetki belgesi almaları” şeklinde özetlenebilir (Nomer, 2014). Ayrıca bu yönetmelikte, gemi acenteciliği yapacak olan tüzel ya da gerçek kişiler ile ilgili yetki belgesi ve bölgeler, sorumluluk, yasaklar ve denetim, faaliyetten men, yetki belgesi iptali ve sonuçları, çeşitli ve son hükümler bölümlerinde gerekli olan nitelikler ve yükümlülükler yer almaktadır (URL 20).

2.10.3. Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ

Gemi donatanı/kiracısı ve taşıtana verdiği hizmetlerin bir karşılığı olacağı ücretin belirlenmesi acentelik yaptığı geminin net tonu üzerinden hesaplanmaktadır. Bu hesaplama

işlemini bir tebliğ şeklinde Ticaret Bakanlığı'nca yayınlanan 2008 tarihili Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ kapsamında belirlenmektedir.

Bu Tebliğin amacı, “Türkiye Karasularında, iç sularında ve nehirlerinde sefer yaparak yük ve yolcu taşıyan veya Türk Boğazları'ndan geçen deniz taşıt ve araçlarının acentelik hizmetlerini ifa eden ‘Gemi Acenteleri’nin hizmet ücret tarifesinin belirlenmesidir” şeklinde belirtilmiştir (URL 21).

Tebliğ de “Gemi Acentelik Hizmeti” “Türk limanlarına gelen her türlü deniz taşıt ve araçlarının yolcu, yük, bakım/onarım, sörvey, ikmal, personel değişikliği, yükleme/boşaltma, kılavuz/römorkör alma vb. işlemlerinin, ilgili kişi, kuruluş ve birimler nezdinde ifasını ve ulusal ve uluslararası kuralların noksansız uygulanması ile bu işlerle ilgili her türlü bilginin zamanında, doğru ve noksansız olarak bildirilmesi işlemi” olarak tanımlanmaktadır. Tebliğ de ücretler; acentelik ücreti, gözetim ücreti, primaj ücreti, diğer hizmetler ücretleri olmak üzere 4 kalemden oluşmaktadır. Tebliğ de bu ücretler için yer alan hükümler şu şekildedir; **acentecilik ücreti**; “Gemi acenteliği hizmeti yapan gerçek veya tüzel kişilere, yaptıkları hizmetlere karşı bu Tebliğin ekinde bulunan taban ücretlerden az olmamak üzere gemi sahibi, kaptanı, işleteni veya kiracısı tarafından ödenen ücret” **gözetim ücreti**; “acentelik ve koruyucu acentelik hizmetlerine ek olarak, gemi işlemlerinin ilgili kişi, kuruluş ve birimler nezdinde acente tarafından takip edilmesi, yerine getirilmesi, işin hızlandırılması, en kısa süre içinde ve salimen eşyanın tahliyesi ve yüklemenin sağlanması, evrak işlemlerinin yapılması, yükün teslim alınması ve teslim edilmesi, eşyadaki eksiklik veya fazlalıkların takibi karşılığı olarak, deniz taşıt ve araçlarının sahibi, kaptanı, işleteni veya kiracısı tarafından ödenen ücret” **primaj ücreti**; “çıkış limanında yüklemede gösterilen ihtimama karşılık, navluna ek olarak yük sahibi (navlun ödeyeni) tarafından ödenen ücret” **diğer hizmetler ücretleri**; “İstanbul ve/veya Çanakkale Boğazından geçen gemiler için personel gözetimi, transit gemi aksam ve malzeme aktarma ücreti, gemi kaptanına verilen nakit avansı” ifade eder (URL21).

2.11. Gemi Acentelerinin Görev ve Sorumlulukları

Gemi acentelerinin görevi, her zaman için geminin ve ülkenin çıkarlarını en iyi şekilde korumak, en kısa zaman da az masraf ile işin tamamlanmasını sağlamak, danışmanlık

hizmeti yaparak gemi sahibini ya da işletmecisini temsil etmektir. Bu görevleri şu şekilde sıralayabiliriz (URL 22);

- Gemiler rıhtıma yanaşmadan önce ilgili resmî kurumlar olan liman başkanlığına, sahil sağlığı, deniz polisine ve gümrük idaresine gerekli bildirimleri yapmaktır. İlgili liman işletmesine de bildirim yapılarak gemiye uygun rıhtımın ayarlanmasını sağlamak,
- Gemi rıhtıma yanaşmadan önce gemi operasyonlarının belirlemek. Yükleme/tahliye işlemleri için gerekli ekipmanları liman işletmelerinden temin etmek
- Önemli bir evrak olan olaylar çizelgesini tutmak. Olaylar çizelgesi yükleme ve boşaltmanın başlangıcından sonuna kadar olan süreçtir.
- Tahliye/yükleme esnasında gemi ile ilgili işlemleri yürütmektir. Personel değişikliği, yakıt, kumanya, su verilmesi, atık işlemlerinin yapılması ve transit olarak verilecek yedek parçanın gemiye ulaşmasını sağlamaktır.
- Operasyonun gerçekleştiği sırada oluşabilecek her türlü durumu armatöre bildirmektir
- Yükleme işlemi bittikten sonra tanzim edilen konşimentonun nüshalarını taraflara ulaştırmak zorundadır.
- Gemi bittikten sonra geminin çıkış bildirimlerini belirtilen sürelerde ilgili kurumlara bildirmek ve boğazlardan geçecekse önceden gerekli bildirimleri yapmak.

Acentelik sözleşmeleri; gemi acentelerinin görev, yetki ve sorumlulukları belirlenmekle birlikte, acenteler müvekkilinin sözleşme ile kendisine verdiği yetki çerçevesinde faaliyet göstermektedirler. Gemi Acenteciliği Yönetmeliği 3. bölümünde gemi acentelerinin “sorumluluk, yasaklar ve denetim” kısmında açıklanmıştır. Madde 11'e yer alan sorumlulukları şu şekildedir (URL 20);

- “Ulusal mevzuat ve uluslararası denizcilik kuralları ile İdare tarafından verilen yazılı talimatlara uymak,
- İdare tarafından istenecek bilgi ve belgeleri vermek,

- 18/5/2004 tarihli ve 5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanununun 12. maddesinin birinci fıkrasının (p) bendi uyarınca yayımlanan gemi acenteliği hizmetleri ücret tarifesiyle ilgili tebliğ hükümlerine uymak,
- Hizmete uygun donatılmış işyerinde faaliyetlerini sürdürmek ve niteliklerini sürekli korumak,
- Yetki belgesi düzenlenmesine esas bilgi ve belgelere ilişkin değişiklikleri, adres değişikliğini yeniden düzenleme yapmak üzere otuz iş günü içerisinde İdareye ibraz etmek,
- İdarece talep edilen veri girişlerini zamanında ve doğru olarak sisteme girmek,
- Yetki belgesini, geçerlilik süresi olan beş yıllık sürenin bitiminden önce vize edilmek üzere İdareye göndermek,
- Bir acente yetkilisi tayin etmek, acente merkez ve şubelerinde en az bir gemi acentesi personeli çalıştırmak,
- Liman tesisi dışında, demirde veya şamandıradaki gemilere hizmet verirken, bu işlemlerinde İdarede kayıtlı bir deniz aracını kullanmak,
- Yetki belgesini ofiste görülebilecek şekilde asmak,
- Koruyucu acentenin talep ettiği verilen acentelik hizmetleri ile ilgili bilgi ve belgeleri paylaşmaktır.”

Tali acentelerin sorumlulukları ile ilgili olarak ise yönetmelikte, yetkilendiren acentenin verdiği yetki dâhilinde faaliyetlerini sürdürür ve tali acentenin sorumluluğu merkez acentenin verdiği vekâletname ile sınırlıdır. İdarece talep edilmesi halinde yetkilendirmeye ilişkin belgenin ibrazı zorunludur şeklindedir (URL 20).

Kısacası bir gemi acentesinin görev ve sorumlulukları; acente atamasını yapan kişi ya da kuruluşun rızası ve onayı ile yetki alanı ve sınırları içinde hareket etmek, müvekkilinin verdiği talimatlarına uymak, müvekkili ile arasında olası bir çıkar çatışmasından kaçınmak, onay verilmedikçe tali acente tayin etmemek, müvekkili adına acente olarak sözleşmelere aracılık etmek, müvekkil tarafından başlangıçta verilen avansların hesabını vermek, verdiği hizmetlerde ve yaptığı işleri titizlik ile yerine getirmek dikkat, acente tayin edenin çıkarlarını korumak, tüm konularda müvekkilini bilgilendirmek, meslek kurallarına uymak şeklinde özetlenebilir (Deveci, 2009).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM YÖNTEM

3. DENİZ TAŞIMACILIĞINDA GEMİ ACENTELERİNİN HUKUKİ SORUMLULUĞU, YAŞANAN PROBLEMLER ve ÇÖZÜM ÖNERİLERİ: MERSİN İLİ ÖRNEĞİ

3.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi

Gemi acenteciliği deniz taşımacılığın gelişmesinde ve daha iyi ilerlemesinde önemli bir etken olmuştur. Bu çalışma ile deniz taşımacılığının önemli bir bileşeni olan gemi acentelik sektöründe maliyetlerin önemli bir rekabet unsuru olduğu bir ortamda deniz ticaretindeki önemini ve yerini göstermek ve aynı zamanda hukuken yaşadıkları sorumlulukları ortaya koymak amaçlanmaktadır.

Araştırmanın konusunu oluşturan deniz taşımacılığındaki hizmet kuruluşlarından gemi acenteciliğinin hukuki sorumlulukları kapsamında, yerli ve yabancı literatür incelendiğinde bir çalışmanın yapılmadığı görülmüştür. Yapılan çalışmalar gemi acentelerinin vergilendirilmesi, çalışanlarının durumu, sözleşmesi, üyelerinin algısı gibi sistemin doğrudan bir parçası olan birimlerine yöneliktir.

Araştırma daha önce gemi acenteciliğinin hukuki sorumluluklarını kapsayan bir çalışma bulunmaması nedeniyle önem arz etmektedir. Bu çalışma konusu itibarıyla gerek literatüre katkısı gerekse sektör sorunlarına çözüm önerileri sunacak olması nedeniyle ayrı bir öneme sahiptir.

3.2. Araştırmanın Varsayımları ve Sınırlılıkları

Araştırma gemi acentelerinin hukuki sorumluluklarının literatür taraması yapılarak belirlenmesi ve gemi acenteleri ile görüşme yapılarak, Ek 1'de yer alan soru formuna verilen cevaplar doğrultusunda ki değerlendirilmelerle sınırlandırılmıştır. Gemi acentelerinin hukuki sorumlulukları belirlenerek hem acentelerin hem de ilişki içerisinde olduğu kuruluşların bu konularda yaşayacağı sorunların çözüme kavuşturulacağı varsayılmıştır.

3.3. Araştırmanın Yöntemi ve Veri Toplama Aracı

Araştırma soruları alan yazındaki bilgiler ışığında gemi acenteleri için geliştirilmiştir. Soru formunda “Gemi acentelerinin hukuki sorumluluklarının farkındalıkları ve mevcut hukuksal düzenlemelerin yeterliliği” konularının ele alan sorular yer almaktadır. Soru formunun hazırlanmasında soruların kolaylıkla anlaşılması, çok boyutlu olmaması, yanıltıcı ve yönlendirici olmamasına dikkat edilmiştir.

Hazırlanan soru formu amaca ne derece hizmet edeceğini, anlaşılabilirliğini ve uygulanabilirliğini kontrol etmek amacıyla alanlarında uzman 3 kişinin görüşlerine sunulmuştur. Uzman önerileri doğrultusunda görüşme formu düzenlenmiş ve 2 adet gemi acentesi ile ön uygulama yapıp herhangi bir sorun yaşanmamıştır.

Araştırmanın verileri katılımcıların kendilerini rahat ifade edebilecekleri, randevu verdikleri zamanda ve ses kaydı yapılabilecek bir ortamda gerçekleşmiştir. Sorular her bir acenteye aynı kelimelerle ve aynı anlamı çağrıştıracak tonlamalarla sorulmuştur. Verilerin toplanmasında ses kaydı ve not alma tekniği kullanılmıştır. Yapılan kayıtlar çözümlenmiş ve çözümlene sonrasında 30 sayfa veri elde edilmiştir. Öncelikle veriler kağıda dökülüp doğruluğu sağlanmış ve doğrudan alıntılarla bulgular yorumlanmıştır.

Araştırmada keşfedici araştırma yöntemi kullanılmıştır (Nomer,2014:81). Araştırmanın amacına uygun toplam 10 sorudan oluşan ve bir örneği Ek-1’de yer alan soru formu hazırlanmıştır. Soru formunda yer alan sorular; açık ve kapalı uçlu sorulardan oluşmakta olup, ağırlıklı olarak kapalı uçlu sorular sorulmaya çalışılmıştır. Soru formu Mersin Deniz ticaret Odasına kayıtlı 84 acente içerisinde en çok faaliyete sahip dökme ve konteyner gemi- acentelerinden, görüşme talebimizi kabul eden 30 adet gemi acente firmasının operasyon müdürlerine önce telefonla ulaşıp randevu talep edilmiş, daha sonra

yüz yüze yapılan görüşmelerde sorular taraflara açık ve anlaşılır bir şekilde sorulup görüşme toplamda yaklaşık 350 dk. sürmüştür.

3.5. Araştırmanın Evreni ve Örneklemi

Araştırmanın evrenini Mersin ilinde faaliyet gösteren Mersin Deniz Ticaret Odasına kayıtlı 84 acente oluşturmaktadır. Araştırmanın örnekleme tesadüfî örnekleme yöntemi ile seçilmiş olup, Mersin Deniz Ticaret Odasına kayıtlı 84 acente ile içerisinde görüşmemizi kabul eden 30 gemi acente firmasıyla hazırlanmış soru seti üzerinden yüz yüze yapılan görüşme ile araştırma amacı elde edilmiştir.

3.6. Araştırma Bulguları, Bulguların Analizi ve Yorumlanması

Mersin Deniz ticaret Odasına kayıtlı 84 acente ile içerisinde görüşmemizi kabul eden 30 gemi acente firmasıyla yüz yüze yapılan görüşme ile 10 adet sorudan oluşan soru formu açık ve anlaşılır şekilde sorulmuştur. Araştırmanın bulguları elde edilerek Tablo 3.1 ve Tablo 3.2 oluşturulmuştur. Tablo 3.1’de görüşme sonuçlarına ilişkin bilgiler ve Tablo 3.2’de tespit edilen problemler yer almıştır.

Tablo 3.1. Görüşme sonuçlarına ilişkin bilgiler

Görüşme soruları	EVET		HAYIR		KARARSIZ	
	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde	Sayı	Yüzde
1-) Çalıştığınız kurumda hukuk departmanı mevcut mudur?	7	%23,3	23	%76,6	0	%0
2-) Çalıştığınız kurumda gemi acentesi olarak hukuki sorumluluklarınızın farkında mısınız?	30	%100	0	%0	0	%0
3-) Hukukçularınız sizi mevcut iş hakkında yeteri kadar bilgilendirmekte midir?	15	%50	15	%50	0	%0
4-) Hukuksal konularda şirket içi eğitim verilmekte midir?	7	%23,3	23	%76,6	0	%0
5-) Mevcut hukuksal düzenlemeler sizce yeterli midir?	13	%43,4	15	%50	2	%6,6
6-) Deniz Ticaret Odasının gemi acenteliği hukuki sorumlulukları konusunda eğitimi sizce yeterli midir?	5	%16,6	24	%80	1	%4,4
7-) DTO ve Vapur donatanları ve acenteleri derneği yaşadığınız hukuksal problemler hakkında size yeterli desteği vermekte midir?	7	%23,3	22	%73,3	1	%4,4
8-) Yapılan işlemler sonucu idarelerin uygulamış olduğu cezalar sizce ağır mıdır?	14	%46,6	15	%50	1	%4,4
9-) Faaliyette bulunduğunuz kamu kurumlarının görevlileri mevzuatı uygulamada sizce yeterli bilgiye sahipler midir?	17	%56,6	12	%40	1	%4,4
10-) Mevcut kanun ve yönetmelikler kaçakçılığın men ve takip açısından sizce yeterli midir?	18	%60	11	%36,6	1	%4,4

Yüzyüze görüşmeye ilişkin cevaplar “Evet”, “Hayır” ve “Kararsızım” olarak gruplandırma yapılarak verilerin çözümlenmesi sağlanmıştır. Böylelikle ulaşılan sonuçlar şu şekilde olmuştur.

Birinci soruya verilen cevaplardan %76,6’sında çalıştıkları şirkette hukuk departmanı mevcut olmadığı tespit edilmiştir. İkinci soruda gemi acentelerinin %100’ü hukuki sorumluluklarının farkında oldukları tespit edilmiştir. Üçüncü soruda gemi acentelerinin hukukçularının %50’si yeteri kadar bilgilendirme yapmakta %50’si ise bu bilgilendirmeden muaf tutulmaktadır. Hukuksal konularda şirket içi eğitim %76,6’sı bu eğitimi almamaktadır. Beşinci soruda mevcut hukuksal düzenlemelerin yeterli olduğunu %43,4’ü kabul etmekte, %50’si ise yetersiz olduğunu beyan etmektedirler. Altıncı soruda Deniz Ticaret Odasının verdikleri eğitimi %80’i yetersiz bulurken %16,6’sı yeterli bulmakta ve sadece bir acente karasız kalmaktadır. Yedinci soruda DTO ve Vapur Donatanları ve Acenteleri derneği hukuksal problemlerde %73,3 oranında yeterli desteği vermediklerini, %23,3’ünün ise yeterli desteği verdiklerini beyan etmişlerdir. Sekizinci soruda idarelerin uygulamış olduğu cezaları %50’si ağır bulmakta, %46,6’sı ise yeterli görmektedir. Sadece bir acente karasızdır. Dokuzuncu soruda kamu görevlilerinin mevzuatları uygulamadaki yeterliliğine acentelerin %56,6’sı onay vermekte fakat %40’i kamu görevlilerini bu konuda yetersiz bulmaktadır. Onuncu soruda ise mevcut kanunların kaçakçılığı men ve takip konusunda %60’i yeterli bulmakta, %36,6’sı ise yetersiz bulmaktadır. Bu konuda sadece bir acente karasızdır.

Problem sorularına ilişkin her bir soru ile alakalı görüşler toplandı ve bu görüşler gruplandırılarak Tablo 3.2’de yer alan tespit edilen problemler tablosu oluşturuldu.

Tablo 3.2. Tespit edilen problemler

GÖRÜŞME SORULARI	TESPİT EDİLEN PROBLEMLER
1-) Çalıştığınız kurumda hukuk departmanı mevcut mudur?	<ul style="list-style-type: none"> Gemi acentelerinin %76,6'sında hukuk departmanları mevcut değildir. Acenteler bu açıklarını dışardan avukatlık hizmeti olarak gerçekleştirmektedir.
2-) Çalıştığınız kurumda gemi acentesi olarak hukuki sorumluluklarınızın farkında mısınız?	Bütün gemi acenteleri hukuki sorumluluklarının farkındadır
3-) Hukukçularınız sizi mevcut iş hakkında yeteri kadar bilgilendirmekte midir?	<ul style="list-style-type: none"> Hukuk hizmetlerini genellikle dışardan avukatlık hizmeti olarak gerçekleştirdikleri için ancak bir olay ya da mahkemelik durum olduğunda bilgilendirme yapılmaktadır. Öncesinde herhangi bir uyarı veya öneri bulunmamaktadır.
4-) Hukuksal konularda şirket içi eğitim verilmekte midir?	<ul style="list-style-type: none"> Acentelerin hukuksal konularda %76,6'sı şirket içi eğitim almamaktadır.
5-) Mevcut hukuksal düzenlemeler sizce yeterli midir?	<ul style="list-style-type: none"> Acentelerin %43,4'ü memnun iken, %50'si yetersiz bulmaktadır. Gemi acenteleri acentelik eğitim konusunda okullu personelin ve dil eğitiminin yasal olarak şart koşulması gerekliliğine değinmişlerdir. Ayrıca özet beyanı genellikle acenteler gümrük idaresine sunduğundan ortaya çıkan eksiklik fazlalık durumlarında, kaçak eşya durumlarında bütün sorumluluğun kendilerine verildiğini ve cezai işlemlerinin kendilerine kesildikleri konusunda rahatsızlardır. Mühürlü gelen eşyada ve yükleme esnasında kendileri olmadıkları halde ortaya çıkan sorunlardan sorumlu tutulmaları büyük zararlar oluşturduğunu beyan etmişlerdir. Kanun maddelerinde yer alan zaman sınırlarının çok kısa olduğu, uygulamada bu sürelerin aşılması nedeniyle gereksiz fuzuli işgal parası ödediklerini ve buda maliyetlerini arttırdığını dile getirmişlerdir.
6-) Deniz Ticaret Odasının gemi acenteliği hukuki sorumlulukları konusunda eğitimi sizce yeterli midir?	<ul style="list-style-type: none"> Deniz Ticaret Odasının gemi acentelerine hukuksal anlamda verdikleri eğitimin %80'i yetersiz olduğunu bildirmişlerdir. 5 yılda bir yapılan acentelik eğitimlerinde dile getirildiğinde sadece mail yoluyla kendilerine hukuksal düzenlemelerin tebliğ edildiğini, bu konuda sık sık eğitim verilmesi gerektiğini söylemişlerdir.
7-) DTO ve Vapur donatanları ve acenteleri derneği yaşadığınız hukuksal problemler hakkında size yeterli desteği vermekte midir?	<ul style="list-style-type: none"> DTO ve Vapur donatanları ve acenteleri derneği verdiği desteği %73,3'ü yetersiz bulmaktadır. Bazı acenteler DTO ve Vapur donatanları ve acenteleri derneğinin sıfır destek vermektedir şeklinde tepkilerini dile getirmiştir.
8-) Yapılan işlemler sonucu idarelerin uyguladığı cezalar sizce ağır mıdır?	<ul style="list-style-type: none"> Yapılan işlemlerin sonucunda cezaların 46,6 ağır olduğunu, %50'si ise cezaları ağır bulmamıştır. Acenteler özellikle çevre kirliliği konusunda verilen cezaların ağır olduğunu, orantısız ceza verildiği ve yaptırım konusunda art niyet-iyi niyet aranmadığını söylemişlerdir.
9-) Faaliyette bulunduğunuz kamu kurumlarının görevlileri mevzuatı uygulamada sizce yeterli bilgiye sahipler midir?	<ul style="list-style-type: none"> Acenteler kamu görevlilerinin %56,6'sının kanun ve mevzuatları uygulamada yeterli olduğunu, %40'nın ise yetersiz olduğunu beyan etmişlerdir. Yine eski personelin işi da iyi bildiğini yenilerin işe hakim olamadıklarından kaynaklı zaman kaybı yaşadıklarını ve buda maliyet unsuru oluşturduğunu söylemişlerdir.
10-) Mevcut kanun ve yönetmelikler kaçakçılığın men ve takip açısından sizce yeterli midir?	<ul style="list-style-type: none"> Mevcut kanun ve yönetmeliklerin %60'ı kaçakçılığı önlemede yeterli bulurken, %36,6'sı yetersiz bulmaktadır Özellikle kaçakçılığın caydırıcılığını eksik bulmaktadırlar. Daha detaylı kontrol edilmesi gerektiğini dile getirmişlerdir.

Tespit edilen problemler katılımcılara sorulan her bir sorunun karşılığında alınan cevaplar sonucunda ulaşılmıştır. Katılımcılara alınan cevaplar görüşme esnasında kendilerini rahat hissettirecek ve yönlendirici olmayacak şekilde kısa sorular sonucunda tespit edilen problemler tablosu oluşmuştur. Bu tablo sayesinde katılımcıların vermiş olduğu spesifik cevaplar araştırmamızın amacına daha iyi hizmet edeceği kanaati oluşmuştur.

3.7. Çözüm Önerileri

Gemi acentelerine araştırmamız sonucunda önerebileceğimiz çözüm önerileri aşağıda sıralanmıştır.

➤ Gemi acentelerinin mevcut hukuksal departmanlarının kurulması

Araştırmamızın sonucunda görüşme talebimizi kabul eden gemi acente firmalarının operasyon müdürlerinden aldığımız cevaplar doğrultusunda gemi acentelerinin büyük bir kısmında hukuk departmanları mevcut değildir. Bu hizmeti kendi firmalarının bünyesinde değil de dışardan avukat tutarak ortaya çıkan problemlerde çözüm yoluna bu şekilde başvuruyorlar.

➤ Deniz Ticaret Odası ve Vapur Donatanları ve Gemi Acenteleri Derneğinin gemi acentelerine hukuksal konularda yeterli desteği ve eğitimi vermesi

Deniz Ticaret Odası tarafından ayrıca bir hukuksal eğitim verilmediği yapılan görüşmelerde tespit edilmiştir. Bağlı buldukları Deniz Ticaret Odası ve Vapur Donatanları ve Gemi Acenteleri Derneği hukuksal konularda acentelere yeteri kadar destek vermemektedir. Bu yüzden bağlı buldukları DTO ve Deniz Ticaret Odası ve Vapur Donatanları ve Gemi Acenteleri Derneği yeterli desteği vermeleri gerekir.

➤ Şirket içi eğitimlerinin hukuksal eğitimlerin artırılması

Şirket içi hukuksal eğitimlerin çoğu gemi acente firmasında verilmediği araştırma sonucunda tespit edilmiş olup bu eğitimin şirket içerisinde belirli zaman periyotlarında verilmesi gerekmektedir.

➤ **Çevre ve Şehircilik Bakanlığının deniz suyunu kirleten gemilere cezai işlemleri uygun bir seviyeye getirilmesi**

Gemi acenteleri taşımacılık konusunda zamanla yarışan işletmelerdir. Acentelerin asli görevleri, her zaman için geminin ve ülkenin çıkarlarını en iyi şekilde korumak, danışmanlık hizmeti yaparak gemi sahibini ya da işletmecisini temsil etmek, en kısa zaman da az masraf ile işin tamamlanmasını sağlamaktır. Çevre ve Şehircilik Bakanlığının deniz suyunu kirleten gemilere cezai işlem uygulamaları sırasında gemilerin bekletilmesi ve cezai işlemin sonuçlanması gemi acenteleri açısından büyük zaman kaybına ve zarara neden olmaktadır. Ayrıca bu cezai işlemlerde gemi tarafından deniz suyunu kirletme durumunda kirletme miktarı göz önünde bulundurulmadan ceza verilmesi gemi acentelerine maddi açıdan sorun yaratan bir durumdur. Bu açıdan uygulanacak cezai işlemlerin geminin verdiği zarara göre belirlenmesi, gemi acentelerinin yaşanan durum karşısında uğrayacağı zarar miktarını karşılaması ve yapmış olduğu işten elde edeceği kar açısından büyük önem arz edeceğinden önerilmektedir.

➤ **Eksiklik veya fazlalık durumlarında yapılacak bir yasal düzenleme ile bu cezaların alıcı ve satıcı taraflarına yansıtılması**

4458 sayılı Gümrük Kanununun 237. maddesi eksik çıkan mallarla ilgili cezaları belirtmiş ve maddenin 6. ve 7. fıkrasında özet beyanı veren kişi veya temsilciyi sorumlu tutmaktadır. Özet beyanı ise 4458 sayılı Gümrük Kanununun ikinci bölümünde yer alan "Özet Beyan ve Eşyanın Türkiye Gümrük Bölgesine Girmesi" başlığında yer alan 35.-38. Maddelerde yer alan hükümlere göre Türkiye gümrük bölgesine getirilen eşyanın taşıma sorumluluğuna sahip kişi ya da bu kişiler adına hareket eden temsilciler tarafından yetkili gümrük idaresine özet beyan verilmektedir. Özet beyana uymayan eksiklikler veya fazlalıklar Gümrük kanununun 237. Maddenin 3 fıkrasına göre gümrük idaresinin vermiş olduğu sürede kanıtlanmazsa 177. ve 180. Madde hükümlerine göre tasfiye edilip malın CIF değeri üzerinden cezai işlem uygulanmaktadır. Gemi acenteleri açısından ortaya çıkan sorun ise özet beyanı genelde temsilci olarak taşıyan adına gemi acenteleri gümrük idaresine sunduğundan ortaya çıkacak cezalarda taraf olarak gemi acentesine yansıtılmaktadır. Bu durum ise ciddi anlamda maliyet kaybına neden olmaktadır. Yapılacak yasal düzenlemeler ile bu cezalar alıcı ve satıcı taraflarına yansıtılmalıdır. Ayrıca gemi acenteleri özet beyandan

kaynaklı sıkıntılardan oluşacak cezaların sözleşme yaptığı taraflara karşı fatura edecek şekilde sözleşme yapmaları gerekmektedir.

- **Sorunlarda ortaya çıkan liman, bakanlık vb. kurum ve kuruluşlardan gelecek yazıların ve yazışmaların, yapılan işlemlerin ivedilikle icra edilmesi**

Acente tarafından firma ya da armatöre malın teslim alınmasından teslim edilmesi aşamasına kadar olan süreçte yaşanan her gelişmeyi ayrıntılı ve zamanında iletmesi, bilgi akışını doğru ve eksiksiz yerine getirmesi gerekmektedir. Malın teslim alınmasından teslim edilmesi aşamasına kadar olan süreçte yaşanan her sorunun liman, bakanlık vb. kurum ve kuruluşlardan gelecek yazıların ve yazışmaların, yapılan işlemlerin ivedilikle icra edilebilmesi, acente açısından büyük öneme sahip olan zaman kaybının yaşanmaması adına iletişim ağı hızlı bir şekilde sağlanmalıdır.

- **Cezaların acenteleri zarara sokmayacak şekilde uygun bir miktara çekilmesi**

Mevzuatta yer alan cezaların kaçakçılığı men ve takip açısından caydırıcı olmalıdır. Fakat bunu yaparken firmaların güçlü rekabet koşulları altında mücadele vermesi için ve piyasa devamlılığı açısından cezalar uygulanan fiilin niteliğine göre ve art niyet -iyi niyet ayrımı yapılarak uygulanması deniz ticaret piyasasının önemli bir bileşeni olan gemi acenteleri açısından oldukça önemlidir.

- **“Gemi Acenteleri Yönetmeliği” veya “Gümrük Kanunu” yönetmeliklerinde yeniliklere gidilmesi ve gemi acenteleri açısından üzerlerindeki sorumlulukları azaltacak kararlar alınması önerilmektedir.**

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

SONUÇ VE DEĞERLENDİRMELER

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Dünya deniz ticaretinde faaliyet gösteren armatörler, kiralayıcılar ve taşıtanlar mevcut döngü içerisinde ve rekabet koşullarında her işlemi kendileri yapmaları imkansızdır. Bu nedenle kendi adına gemilerinin yabancı ülke limanlarında idari kurumlar nezdinde, ticari ilişkilerin gelişmesinde, gemini varış ve kalkış işlemlerinin yapılması, geminin hak ve sorumluluklarının muhafaza edilmesi, olay çizelgelerinin tutulması ve geminin bulunduğu limanda her türlü probleminin halledilme açısından üçüncü kişilere veya kurumlara ihtiyaç duyulmuştur. İşte bu ihtiyacı gidermek amacıyla gemi acenteleri bir meslek olarak karşımıza çıkmıştır.

Gemi acentesi ile müvekkili (donatan, gemi işletme müteahhidi veya zaman cizelgesi) arasındaki ilişki sözlü veya yazılı olarak yapılması mümkün olan gemi acenteliği sözleşmesi ile kurulur. Gemi acenteliği sözleşmesi, gemi acentesi ile müvekkil arasında akdedilen, tam iki tarafa borç yükleyen rızaî öyle bir anlaşmadır ki, bununla gemi acentesi, belirli bir yer veya bölge içinde sürekli olarak, müvekkilinin teknik veya ticari idaresindeki geminin deniz ticaretinde kullanılmasını ilgilendiren sözleşmelere aracılık etmeyi veya bunları müvekkili adına yapmayı; müvekkili ise ücret ödemeyi üstlenir. Gemi acenteliği sözleşmesi, taraflar arasında sürekli borç ilişkisi doğurur ve hâkim görüşe göre kendine özgü (Sui Generis) bir iş görme sözleşmedir.

Acentelik ilişkisine kural olarak 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 102 ilâ 123. maddeleri hükümleri uygulanır. Söz konusu hükümlerin, Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun 18.12.1986 tarihli ve 86/653 sayılı Yönergesi' nin etkisiyle, mal alım satımı yapan acenteler göz önünde tutularak kaleme alındığı görülmektedir. Acentelik ile ilgili genel hükümleri sevk eden kanunun, hizmet veren acenteleri de kapsayacak şekilde düzenlemesi yerinde olurdu. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun söz konusu maddeleri bu nedenle eleştiriye açıktır. Kanunda, bazı alanlara ilişkin birtakım düzenlemeler saklı tutulmuştur. Bunlardan biri de deniz ticareti ile ilgili düzenlemelerdir. Bu nedenle, gemi acenteleri hakkında öncelikle özel düzenlemelerin uygulanması gerekmektedir. Bu düzenlemeler 2012 tarihli

Gemi Acenteleri Yönetmeliği ve 2008 tarihli Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğdir.

Türkiye’de gemi acenteliği faaliyetleri; 6102 sayılı TTK’nın Yedinci Kısımında yer alan ‘Acentelik’ kısmında yer alan hükümler ve 05.03.2012 tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliği ve 10.03.2008 tarihli Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ (GAHÜTİT) kapsamında yürütülmektedir.

Türk Ticaret kanununun 104. maddesinde göre yazılı olarak aksi kararlaştırılmadıkça, bir gemi acentesi aynı yer ya da bölgede, birbirleri ile rekabette bulunan birden çok ticari işletme hesabına acentelik yapamayacağı hükmü ile bütün faaliyetlerin tek bir acentenin elinde olmasını engellenmektedir. Bu Gemi Acenteleri Yönetmeliğinin gemi acentelerinin ulusal mevzuat ve uluslararası denizcilik kurallarına uygun olarak düzenli ve verimli bir şekilde faaliyet göstermelerini sağlamak amacına aykırı şekilde, birden fazla faaliyet içinde yer almayı isteyen gemi acentelerine dezavantaj sağlayacak bir durum oluşturmaktadır.

Araştırmamızdan elde edilen bulgular sonucunda gemi acentelerinin hukuk departmanlarının kurulması, cezaların acenteleri zarara sokmayacak şekilde uygun bir miktara çekilmesi, kamu görevlilerinin mevzuata yeterince hakim olması, Deniz Ticaret Odası ve Vapur Donatanları ve Gemi Acenteleri Derneğinin gemi acentelerine hukuksal konularda yeterli desteği vermesi, şirket içi eğitimlerinin artırılması, “Gemi Acenteleri Yönetmeliği” veya “Gümrük Kanunu” yönetmeliklerinde yeniliklere gidilmesi ve gemi acenteleri açısından üzerlerindeki sorumlulukları azaltacak kararlar alınması önerilmektedir.

Son olarak acente tarafından firma ya da armatöre malın teslim alınmasından teslim edilmesi aşamasına kadar olan süreçte yaşanan her gelişmeyi ayrıntılı ve zamanında iletmesi, bilgi akışını doğru ve eksiksiz yerine getirmesi gerekmektedir. Malın teslim alınmasından teslim edilmesi aşamasına kadar olan süreçte yaşanan her sorunun liman, bakanlık vb. kurum ve kuruluşlardan gelecek yazıların ve yazışmaların, yapılan işlemlerin ivedilikle icra edilebilmesi, acente açısından büyük öneme sahip olan zaman kaybının yaşanmaması adına iletişim ağı hızlı bir şekilde sağlanmalıdır.

KAYNAKÇA

- Aisarova, G. (2013). *Kuru Yük Deniz Taşımacılığında Karşılaşılan Sorunlar ve Türkiye – Hazar Denizi Hattı Örneğinin İncelenmesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Üniversitesi, İşletme Anabilim Dalı, İstanbul.
- Akyüz, G. (2007). “Turistik Limanlarda Emniyet Risk Analizi: Bir Ege Limanında Uygulama”, Tezsiz Yüksek Lisans Bitirme Projesi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Altınçubuk, F. (2000). *Liman İdare ve İşletmesi*, Deniz Ticaret Odası, İstanbul, 9.
- Altınöz, E. A. (2008). “Denizcilik İşletmelerinde Liderliğin Çalışan Motivasyonunu Üzerine Etkileri” Yayınlanmamış Tezsiz Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Arkan, S. (2012). *Ticari İşletme Hukuku*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 17. Basım, Ankara.
- ARKAS. (2014). *Arkas Akademi Ders Notları*. İzmir.
- Ateş, A., Esmer, S. ve Karadeniz, Ş. (2010). Dünya Konteyner Taşımacılığı Pazarında Türkiye'nin Yeri. *Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 2(2).
- Ayan, S. (2005). “Denizcilik İşletmelerinde Örgüt Kültürü ve İzmir Bölgesine Yönelik Bir Araştırma”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Bakırcı, M. (2012). Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 25.
- Başer, Ö. S. (1993). ‘Türkiye Deniz Taşımacılığı Sektörünün Ekonomik Analizi’, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Birdoğan B. (2004). *Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi*, Lega Kitabevi, Trabzon.
- Bolat, F. (2010). “Marmara Bölgesi Limanlarının Ana Liman (Hub) Özellikleri Yönünden Potansiyellerinin İncelenmesi”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Branch, A. E. (1986). *The Elements of Shipping*, Chapman And Hall Ltd. London, 168-172.

- Cerit, G. A., Deveci, A. Esmer, S. (Editörler). (2013). *Denizcilik İşletmeleri Yönetimi*, İzmir: Beta Yayınevi, 471-503.
- Çaga, T. ve Kender, R. (2009). *Deniz Ticaret Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan* (Birinci Baskı), İstanbul: On İki Lehma Yayıncılık, 139-140.
- Çağlar, V. (2012). *Türk Özel Limanlarının Etkinlik ve Verimlilik Analizi*, Dokuz Eylül Yayınları, 4.
- Çalık, A. (2012). *Yeni Düzenlemelere Göre Gemi Acentelerinin Hukuki Durumu, Gemi Acenteleri Yenileme Eğitim Seminer Sunumu*, İstanbul, 6.
- Çancı M. ve Erdal M. (2013). *Uluslararası Taşımacılık Yönetimi*, (Dördüncü Baskı). İstanbul: Utikad, 3-250.
- Çancı, M. ve Güngören, M. (2013). İktisadi Yaşamda Taşımacılık Sektörü. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 12(45), 199-206.
- Deveci, D. A. (2002). “*Konteyner Taşımacılığı Gemi Acenteliği Hizmet Hatalarını Ölçmeye Yönelik Bir Araştırma: İzmir Limanındaki Gemi Acentelerine Yönelik Uygulama*” Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.
- Deveci, D. A. (2009) Gemi Acentelerinin Sorumluluk Problemleri ile İlgili Vaka Analizleri, *Deniz Ticaret Odası Gemi Acenteliği Eğitim sunumu*, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi, İzmir.
- Devlet Planlama Teşkitatı, (2006). *IX. Kalkınma Planı (2007-2013) Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, İstanbul, 14.
- Elbirlik, G. (2008). *Türk Lojistik Sektöründe Denizyolu Taşımacılığının Önemi ve Sorunları*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 27-29.
- Erkayman, B. (2007). *Lojistikte Taşıma Şekillerinin Belirlenmesi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Erol, S.ve Dursun, A. (2016). Düzensiz Hat Denizyolu Taşımacılığının Piyasa Yapısı ve Değerlendirilmesi. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, 16, 156.

- Esmer, S. (2009). "Konteyner Terminallerinde Lojistik Süreçlerin Optimizasyonu ve Bir Simülasyon Modeli" Yayınlanmamış Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Göde, M.G. (2011). *Yük ve Yolcu Taşımacılığında Göller Bölgesi İçin Kombine Taşımacılık Sistemlerinin Araştırılması*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Isparta.
- Hanhan, U. (2006). "Uluslararası Denizcilikte Donatan İşletmelerinin Personel Seçim Ölçütleri: İzmir Bölgesi Analizi", Tezsiz Yüksek Lisans Projesi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Hergüner, M. (2003). *Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizciliğimize İlişkin Bir İnceleme (1923-1930)*, İstanbul.
- Ilgın, S. (2008). "Deniz Hukuku", Deniz Harp Okulu Yayını,
- İMEAK, (2019). Deniz Sektörü Raporu, *Deniz Ticaret Odası Yayınları*, İstanbul
- İMEAK, (2011). Gemi Acenteliği Eğitimi. *Deniz Ticaret Odası Yayınları*, İstanbul.
- İMEAK, (2014). Gemi Acenteliği Eğitimi. *Deniz Ticaret Odası Yayınları*, İstanbul.
- İncaz, S. ve Alkan, G.B. (2003). Türk Deniz Taşımacılığının Bugünkü Durumu ve Önemi, *IV. Ulaşım ve Trafik Kongresi - Sergisi Bildiriler Kitabı*, Ankara.
- Kabasakal, A. ve Solak A.O. (2009). Demiryolu Sektörünün Rekabete Açılması. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 25.
- Karacaoglu, M. S. (2007). *Lojistik Sektörünün Dünü Bugünü ve Entegre Lojistik Kavramının Horoz Lojistik Uygulamaları*, Preston University, İstanbul.
- Karaman, Z. (2010). *İzmir'de Gemi Acentelerinde Çalışanların İş Doyumlarının Belirlenmesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, İzmir.
- Kayseriioğlu, E. (2004). *Deniz Taşımacılığı Sektör Profili*, İstanbul Ticaret Odası Etüt ve Araştırma Merkezi, İstanbul.
- Kender, R. ve Çetingil, E. (2007). *Deniz Ticaret Hukuku Temel Bilgiler*, Arıkan Basım, İstanbul.
- Keskin M. H. (2006). *Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi*, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara.

- Kılıcı, H. (2017). Taşımacılık Faaliyetlerinin Rekabet Üstünlüğü Oluşturmada İşletmecilikte Yeri ve Önemi: Türkiye Örneği ve Türkiye’de Taşımacılığın Gelişimi. *Balkan Sosyal Bilimler Dergisi*, Icomep 2017 Özel Sayısı.
- Kögmen, Z. (2014). *Karayolu Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Modlarıyla Karşılaştırılması ve Sağladığı Avantajlar*, Uzmanlık Tezi, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara, 10.
- Kol, B. (2010). *Türkiye’nin Dış Ticaretinde Deniz Taşımacılığının Önemi ve Sorunları*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Korkmaz, M. ve Alacahan, N.D. (2013). Karayolu Yolcu Taşımacılığı Katma Değer Tahmininin Detaylı Analizi. *Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi*, 1(25).
- Kökmen, Z. (2014). *Karayolu Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Modlarıyla Karşılaştırılması ve Sağladığı Avantajlar*. Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlığı Tezi, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara.
- Kublay, H. (2001). *Deniz Ticaretinde Tasıma Terminali İşletmecilerinin Hukuki Sorumluluğu*, Fakülteler Kitabevi, İzmir.
- Nomer F (2014). Deniz Taşımacılığında Gemi Acentelerinin Yeri ve Önemi ve Bir Araştırma. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası Ticaret Ana Bilim Dalı, İstanbul.
- Odabaşı, Y. (2011). *Gemi Dizaynında Görev Tanımı Genel Plan Dizaynı*, Yayınlanmamış Ders Notları. İstanbul Teknik Üniversitesi İstanbul.
- Oksal, I.C. (2015). *Kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarının faaliyetlerine yönelik üye algıları: İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi üzerine bir çalışma*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, İzmir.
- Okumuş, A. ve Asil, H. (2007). Hizmet Kalitesi Algılamasının Havayolu Yolcularının Genel Memnuniyet Düzeylerine Olan Etkisinin İncelenmesi. *İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi İşletme Dergisi*, 36(2).
- Öndeş, O. (2013). *Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi*, İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2014 Yayınları, İstanbul.

- Pamukoğlu, S. Z. (1982). *Türk Deniz Taşımacılığı*, İstanbul: İstanbul Matbaası, 111.
- Saatçioğlu, C. (2006). *Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları*. (Birinci Baskı). Ankara: Gazi Yayınevi, 9.
- Saban, M. ve Güvercin, G. (2009). Deniz Taşımacılığı İşletmelerinde Maliyetleri Etkileyen Faktörler ve Sefer Maliyetleri, *Deu Denizcilik Dergisi*, 1(1).
- Sarıkaya, M., Kabasakal, A. ve Kutlar A. (2012). Türkiye’de Bölgesel Olarak Devlet Demiryollarının 2000-2010 Döneminde VZA İle Etkinliğinin ve Malmquist Endeksi İle Toplam Faktör Verimliliğinin Belirlenmesi. *Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 8(1).
- Sarılgan, A.E. (2011). Türkiye’de Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11(1)
- şahin, G. (2013). *Ulaştırma Sistemleri*, B. Çatay ve G. Öztürk. (Editörler). Uluslararası Lojistik. İkinci Baskı. Ankara. T.C. Anadolu Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi Yayını,11.
- şendur, T. (2015). *Lojistik Sektöründe Deniz Yolu Taşımacılığı, Türkiye’de Kuru Yük Taşımacılığında Gemi İşletmeciliği Sorunlarının Tespitine Yönelik Sektörel Bir Araştırma*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Tozar, B. ve Güzel E. (2011). Enerji Lojistiği Perspektifinde Hazar Petrollerinin Türk Boğazlarına Etkileri. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 3(2), 2-6.
- UDHB. (2015). *Kıyı emniyeti genel müdürlüğü 2015 yılı performans değerlendirme raporu*. Ankara. 7
- Ünal mış, M. (2005). *Maritime Transportation In Turkey&European Union With Special Reference to Privatization of Ports*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Avrupa Topluluğu Enstitüsü, İstanbul.
- VDAD, (2008). *Liman El Kitabı*, İstanbul.
- VDAD. (2014). *2012-2014 Dönemi Faaliyet Raporu*. İstanbul.
- Xavier, F. (2000). *Load Centres In The Mediterranean Port Range: Port Hubs An Ports Gateway*, Barcelona: Public Policies And Economic Regulation Researc United.

- Yaylalı, M. ve Dilek, Ö. (2009). Erzurum’da Yolcuların Havayolu Ulaşım Tercihlerini Etkileyen Faktörlerin Tespiti. *Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, 26(1).
- Yercan, H. F. (1996). Liman İşletmeciliği ve Yönetimi. Mersin Deniz Ticaret Odası. Birinci Baskı. İzmir.
- Yıldırım M.U. (2018). *Limn Hizmet Tarifelerinin Dünyadaki Uygulamalarının İncelenmesi Ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi*, Denizcilik Uzmanlığı Tezi, T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara, 33.
- Yılmaz, M. (1994). “İzmir Bölgesindeki Acentelerin Türk Mevzuatına Göre İşlerlikleri, Sorumlulukları ve Bunların Uluslararası Deniz Taşımacılığı İle Karşılaştırılması”. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir DEÜ, Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı, İzmir.
- Yorulmaz, M. (2009). *Deniz Taşımacılığı ve Deniz Sigortaları*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, İstanbul.
- Yur, T. (2011). *Deniz ticaretinde boş konteynerin yeniden konumlanması ve Türkiye’ye etkileri*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı, İzmir.

İNTERNET KAYNAKLARI

- İnternet: The Global Enabling Trade Report 2012 Bulletin, p.85.
<http://reports.weforum.org/global-enabling-trade-report-2012/#=§ion=how-to-read-countryeconomyprofiles>. Erişim Tarihi: 15 Mayıs 2019.
- İnternet: <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.6102.pdf> Erişim Tarihi: 20 Mayıs 2019.
- İnternet: <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5174.pdf> Erişim Tarihi: 20 Mayıs 2019.
- İnternet: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2008/03/20080310-2.htm> Erişim Tarihi: 20 Mayıs 2019.
- İnternet: <https://www.fonasba.com/wp-content/uploads/2012/10/Role-of-Agent-Final1.pdf> Erişim Tarihi: 20 Mayıs 2019.

- İnternet: <http://www.vda.org.tr/Yazidizileri/denizcilik/13/3> Erişim Tarihi: 10 Haziran 2019.
- İnternet: http://www.dzkk.tsk.tr/denizweb//turkce/hakkimizda/genel_tarihce.php Erişim Tarihi: 15 Haziran 2019
- İnternet: <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sirkuler/liman-tek-pencere-uygulamasi-hk-10054?page=8> Erişim: 30 Temmuz 2019.
- İnternet:<http://ggm.gtb.gov.tr/data/51e93abf487c8e3dc0903f51/%C3%B6zet%20beyan%20rehberi.pdf> Erişim Tarihi: 15 Eylül 2019.
- İnternet: <http://www.hssgm.gov.tr/menu/kurumsal/tarihce.aspx> Erişim Tarihi: 16 Haziran 2019
- İnternet: <https://www.hssgm.gov.tr/Content/documents/belgeler/kpss/atama%20talebi.pdf> Erişim Tarihi: 16 Haziran 2019
- İnternet: <https://www.ticaret.gov.tr/kurumsal/hakkimizda/tarihce> Erişim Tarihi: 16 Haziran 2019
- İnternet:[https://www.fonasba.com/wp-content/uploads/2018/03/Fonasba Governance-Handbook-2018.pdf](https://www.fonasba.com/wp-content/uploads/2018/03/Fonasba_Governance-Handbook-2018.pdf) Erişim Tarihi: 20 Haziran 2019.
- İnternet: <https://www.fonasba.com/fonasba-member/ecasba> Erişim Tarihi: 20 Haziran 2019.
- İnternet: <http://www.asba.org/about/> Erişim tarihi: 20 Haziran 2019.
- İnternet: <http://www.7deniz.net/amerikali-brokerler-birleserek-ayakta-kalacak/> Erişim Tarihi: 20 Haziran 2019.
- İnternet:http://www.vda.org.tr/Portals/0/faaliyet-raporlari/2012_2014_Donemi_Genel_Kurul_Faaliyet_Raporu.pdf Erişim Tarihi: 20 Haziran 2019.
- İnternet: <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.3.618.pdf> Erişim Tarihi: 20 Haziran 2019.
- İnternet: <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.4458.pdf> Erişim Tarihi: 25 Haziran 2019.
- İnternet: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/03/20120305-3.html> Erişim Tarihi: 25 Haziran 2019.
- İnternet: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2008/03/20080310-2.html> Erişim Tarihi: 25 Haziran 2019.
- İnternet: <http://www.vda.org.tr/aylik-yazi/gemi-acenteligi-isletmesi/43> Erişim Tarihi: 30 Haziran 2019.

EKLER

EK1: Soru Formu

I. Firma Profili/Bilgileri :

Firmanın Ünvanı :

Firmanın Kuruluş Tarihi :

Türkiye genelinde şubeniz var mıdır? Hangi illerde? Belirtiniz. :

Yılda ortalama kaç gemiye acentelik hizmeti verilmektedir:

Görüşme soruları

- 1-) Çalıştığınız kurumda hukuk departmanı mevcut mudur?
- 2-) Çalıştığınız kurumda gemi acentesi olarak hukuki sorumluluklarınızın farkında mısınız?
- 3-) Hukukçularınız sizi mevcut iş hakkında yeteri kadar bilgilendirmekte midir?
- 4-) Hukuksal konularda şirket içi eğitim verilmekte midir?
- 5-) Mevcut hukuksal düzenlemeler sizce yeterli midir?
- 6-) Deniz Ticaret Odasının gemi acenteliği hukuki sorumlulukları konusunda eğitimi sizce yeterli midir?
- 7-) DTO ve Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği yaşadığınız hukuksal problemler hakkında size yeterli desteği vermekte midir?
- 8-) Yapılan işlemler sonucu idarelerin uygulamış olduğu cezalar sizce ağır mıdır?
- 9-) Faaliyette bulunduğunuz kamu kurumlarının görevlileri mevzuatı uygulamada yeterli bilgiye sahipler midir?
- 10-) Mevcut kanun ve yönetmelikler kaçakçılığın men ve takip açısından sizce yeterli midir?

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı : Kamış GÜLİN
Uyruğu : T.C
Doğum Tarihi (gün/ay/yıl) : 04.01.1987
Doğum Yeri : ADANA
Medeni hali : EVLİ
Adresi : Yeni Mah. Stadyum Cad. 33194 Sok. Beyzade Konutları
2 A Blok 11/21
Telefon : 0 544 691 90 41
E-Posta : gulin21_@hotmail.com

Eğitim Derecesi	Eğitim Birimi	Mezuniyet yılı
Lisans	Anadolu Üniversitesi İktisat Fak. Kamu Yönetimi	2009
Lise	Mehmet Kemal Tuncer Lisesi	2005

İş Deneyimi

Yıl	Çalıştığı Yer	Görev
-----	---------------	-------

Yabancı Dil

İngilizce

Yayınlar

-

İlgi Alanları

Satranç, Yüzme, Kitap Okuma



T.C.
TOROS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İNTİHAL PROGRAMI RAPORU

ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANA BİLİM DALI BAŞKANLIĞINA

Tarih: 15.10.2019

Tez Başlığı: Konteyner Taşımacılığında Gemi Acentelerinin Yaşadığı Sorunlar ve Çözüm Önerileri:
Mersin Limanı Örneği

Yukarıda başlığı gösterilen tez çalışmamın;

- Giriş,
- Ana bölümler ve
- Sonuç kısımlarından oluşan toplam ...87... sayfalık kısmına ilişkin, 15.10.2019 tarihinde enstitü tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orijinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı % 26 'dır.

Uygulanan filtrelemeler:

- Kaynakça hariç
- Alıntılar hariç
- Benzer kelime sayısı 10 adet yapıldığında en fazla %10,

- Kaynakça hariç
- Alıntılar dahil
- Benzer kelime sayısı 10 adet yapıldığında en fazla %30'u geçmemelidir.

Tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Yukarıda belirtilen başlıkta danışmanımla birlikte tamamlamış olduğum tezimin fikir/araştırma sorusu, yöntem, bulgular ve tartışma kısımları özgün olup kısmen veya tamamen diğer çalışmalardan alınan kısımlar olduğu durumlarda kaynak belirtilmesine dikkat edilmiştir. Tezimin, tez yazım kurallarına uygun olarak ve intihal olmaksızın hazırladığımı taahhüt eder; intihal olması durumunda tez çalışmamın başarısız sayılacağını ve mezuniyetimin iptalini kabul ederim.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

Öğrencinin Adı Soyadı : Gülin BULDUK

İmzası

Tarih: 15.10.2019

Yukarıda kişisel ve tez bilgileri verilen öğrencimin belirtilen başlıkta birlikte tamamlamış olduğumuz tez çalışması Turnitin intihal yazılım programında kontrol edilmiş ve etik bir ihlale rastlanmamıştır. İntihal yazılım programının rapor çıktısı ektedir. Ayrıca tezin fikir/araştırma sorusu, yöntem, bulgular ve tartışma kısımları özgün olup kısmen veya tamamen diğer çalışmalardan alınan kısımlar olduğu durumlarda kaynak belirtilmesine dikkat edilmiştir.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

Danışmanın Unvanı-Adı-Soyadı : Doç.Dr.Tunay KÖKSAL

İmzası

Tarih: 15.10.2019

Ek: İntihal yazılım programının rapor çıktısı (...3...sayfa)

Deniz Taşımacılığında Gemi Acentelerinin Hukuki Sorumluluğu

Yazar Gülin Bulduk

Gönderim Tarihi: 15-Eki-2019 04:17PM (UTC+0300)

Gönderim Numarası: 1193270888

Dosya adı: G_L_N_BULDUK-Tez-15.10.2019.docx (283.8K)

Kelime sayısı: 18998

Karakter sayısı: 131878

Deniz Taşımacılığında Gemi Acentelerinin Hukuki Sorumluluğu

ORJINALLIK RAPORU

%26

BENZERLIK ENDEKSI

%25

İNTERNET
KAYNAKLARI

%3

YAYINLAR

%12

ÖğRENCİ ÖDEVLERİ

BİRİNCİL KAYNAKLAR

1	acikerisim.ticaret.edu.tr İnternet Kaynağı	%12
2	acikerisim.deu.edu.tr İnternet Kaynağı	%5
3	www.mgbp.org İnternet Kaynağı	%2
4	www.dtoizmir.org.tr İnternet Kaynağı	%2
5	www.chamberofshipping.org.tr İnternet Kaynağı	%1
6	Submitted to Beykent Universitesi Öğrenci Ödevi	%1
7	www.havakargoturkiye.com İnternet Kaynağı	%1
8	www.dtoizmir.org İnternet Kaynağı	%1
9	malisozluk.istanbulsmmmodasi.org.tr İnternet Kaynağı	%1

10

Submitted to Ankara University
Öğrenci Ödevi

%1

Alıntıları çıkart

Kapat

Eşleşmeleri çıkar

< %1

Bibliyografyayı Çıkart

üzerinde