T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET ANA BİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

DENİZ TAŞIMACILIĞINDA GEMİ ACENTELERİNİN YERİ VE ÖNEMİ VE BİR ARAŞTIRMA

Yüksek Lisans Tezi

Fatmanur NOMER
1150Y32108

İstanbul, 2014

T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET ANA BİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

DENİZ TAŞIMACILIĞINDA GEMİ ACENTELERİNİN YERİ VE ÖNEMİ VE BİR ARAŞTIRMA

Yüksek Lisans Tezi

Fatmanur NOMER
1150Y32108

Danışman : Prof.Dr.M.Yaman ÖZTEK

İstanbul, 2014

T.C.
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ONAY SAYFASI

Yüksek Lisans öğrencisi Fatmanur Nomer'in "Deniz Taşımacılığında Gemi Acentelerinin Yeri ve Önemi ve Bir Araştırma" konulu tez çalışması jürimiz tarafından Uluslararası Taret Yüksek Lisans Tezi olarak (oybirliği □ / oy çokluğu □) ile başarılı bulunmuştur.

Adı Soyadı		**İmza**
Tez Danışmanı	**: Prof.Dr.M.Yaman ÖZTEK**	.....
Jüri Üyesi	**: Yrd. Doç. Dr. Betül GÜR**	.....
Jüri Üyesi	**: Yrd. Doç. Dr. Ali GÖRENER**	.....

Hazırlamış olduğum tez, özgün bir çalışma olup, YÖK ve İTİCÜ Lisansüstü Yönetmeliklerine uygun olarak hazırlanmıştır. Ayrıca, bu çalışmayı yaparken bilimsel etik kurallarına tamamiyle uyduğumu ; yararlandığım tüm kaynakları gösterdiğimi ve hiçbir kaynaktan yaptığım ayrıntılı alıntı olmadığını beyan ederim. Bu tezin ihtiva ettiği tüm hususlar şahsi görüşüm olup, İstanbul Ticaret Üniversitesi'nin resmi görüşünü yansıtmamaktadır.

ÖZET

Gemi acenteleri 15. yüzyıldan beri var olan bir meslek olmasına karşın ülkemizde maalesef çok iyi bilinmemekte ve tanınmamaktadır. Gemi acenteleri ; yerli ve yabancı gemi işleticilerinin nam ve hesabına, vekalet ilişkisi ile hareket eden ve son derece önemli görev ve sorumluluklar üstlenen kuruluşlar olup, uygulamada gemi acentelerinin özellikle resmi kurumlar nezdinde çoğu zaman bilinmediği, gemi sahibi (armatör) ve işletenleri ile karıştırıldığı gözlenmektedir.

Ayrıca, yapılan literatür araştırmasında denizcilik sektörünün hizmet kuruluşlarından olan ve uluslararası ticaretin vazgeçilmez unsurları arasında yer alan gemi acenteleri ile ilgili çok fazla akademik çalışmanın olmadığı, aynı zamanda yeterli sayıda kaynağın da bulunmadığı görülmüştür.

Bu çalışma ile hem gemi acentelerinin denizcilik sektöründeki yerini ve ekonomiye sağladığı katkıları ortaya koymak ve hem de konteyner gemi acentelerinin uygulamada karşılaştıkları sorunları tespit eden bir araştırma yaparak yaşadıkları sorunların aşılması için çözüm önerilerinin geliştirilmesi hedeflenmektedir.

ABSTRACT

Ship agents are not well known and recognized in our country though they have been existing as a profession since 15th century. Ship agents, operating with representation relationship acting for and on behalf of ship operators; are entities that undertake important duties and responsibilities, in practice it is observed that ship agents are not known by specially public enterprises, mixed with ship owners and operators.

Besides, when searching in literature, not many academic studies and as well sufficient number of resources are existent related with ship agents that are utilities of maritime sector and essential element of international trade.

It is targeted with this study to not only put forward ship agents' place in maritime sector and contribution to economy, but also develop solution offers to overcome the existing problems of container ship agents by locating the problems with a research.

İÇİNDEKİLER

Sayfa No.

Özet……...iii

(Abstract)……..iv

Tablolar Listesi……..viii

Şekiller Listesi……..ix

Kısaltmalar……x

GİRİŞ……..…1

1. DENİZ TAŞIMACILIĞININ MEVCUT DURUMU……..……3

1.1. Dünya Deniz Taşımacılığı……...3

1.2. Türkiye'de Deniz Taşımacılığı……7

1.3. Deniz Taşımacılığını Tanımı ……15

1.4. Deniz Taşımacılığının Türleri……16

1.4.1. Sefer Bölgelerine (Türlerine) Göre Deniz Taşımacılığı……...16

1.4.2. Yük ve Gemi Türlerine Göre Deniz Taşımacılığı……17

1.4.3. İşletme Şekillerine (Ticaret Şekline) Göre Deniz Taşımacılığı...……17

1.4.3.1. Düzensiz Hat Taşımacılığı (Tramp/Tarifesiz Taşımacılık) ……...18

1.4.3.2. Düzenli Hat Taşımacılığı (Liner /Tarifeli Taşımacılık) ……20

1.5. Deniz Taşımacılığının Temel Unsurları…….22

1.5.1. Gemiler ……22

1.5.1.1. Gemi Tipleri……22

1.5.2. Yükler……..24

1.5.2.1. Yük Çeşitleri……..24

1.5.3. Limanlar……..25

1.6. Deniz Taşımacılığında Faaliyet Gösteren Hizmet Kuruluşları…….28

1.6.1. Donatan (Armatör) Firmaları …….29

1.6.2. Gemi Acente Firmaları……29

1.6.3. Gemi Brokerları (Shipbroker) ……30

1.6.4. Freight Forwarderlar (Taşıma İşleri Komisyoncusu/Organizatörü)…….32

1.6.5. Stevedoring/Stevedor Firmalar (Yükleme Boşaltma Müteahhidi)……35
1.6.6. Sigorta Kuruluşları (Deniz Sigorta Eksperleri)……..36
1.6.7. Gemi Klas Kuruluşları ……..36
1.6.8. Gemi Ekspertiz ve Gözetim Firmaları……...37
1.6.9. Gemi Tedarikçi Firmaları (Gemi Kumanyacıları) ……..……38
1.6.10. Gemi Yakıt İkmal Firmaları (Bunker Firmaları) ……...39

2. GEMİ ACENTELERİ VE DENİZ TAŞIMACILIĞINDAKİ YERİ…….41

2.1. Gemi Acenteliğinin Tarihsel Gelişimi ……..41
2.2. Gemi Acenteliğinin Tanımı ……..43
2.3. Gemi Acentelerinin Hukuki Sorumluluğu……45
2.4. Gemi Acentelerinin Mevzuattaki Yeri……...46
2.3.1. Türk Ticaret Kanunu ……..46
2.4.1. Gemi Acenteleri Yönetmeliği……..48
2.4.2. Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ……50
2.5. Gemi Acentelerinin Görev ve Sorumlulukları……...52
2.6. Gemi Acenteliği Türleri……..56
2.6.1. Armatör Acentesi (Owner's Agent)……...56
2.6.2. Liman Acentesi (Port Agent)……56
2.6.3. Ana veya Genel Acente (General Agent)……58
2.6.4. Tarifeli Gemi Acentesi (Liner Agent)……..58
2.6.5. Kiracı Acentesi (Charterer's Agent)……59
2.6.6. Koruyucu Acente (Protecting Agent)…….…..60
2.6.7. Rezervasyon Acentesi (Booking Agent)……...61
2.6.8. Tali veya Alt Acente (Sub Agent)……61
2.7. Gemi Acenteleri tarafından Verilen Hizmetler……....62
2.7.1. Gemi Limana Gelmeden Önce Verilen Hizmetler……..63
2.7.2. Gemi Limana Geldiğinde Verilen Hizmetler……..64
2.7.3. Geminin Limanda Bulunduğu Süre İçinde Verilen Hizmetler……65
2.7.4. Geminin Limandan Kalkışı Sırasında Verilen Hizmetler……...65
2.7.5. Gemi Limandan Kalktıktan Sonra (Gemi Bitiminde) Verilen Hizmetler……...65

2.8. Gemi Acentelerinin Gemi Adına Yaptıkları Ödemeler…….66
2.9. Gemi Acentelerinin Kullandıkları Dokümanlar…….69
2.9.1. Gemi Evrakları……69
2.9.2. Yük ile İlgili Evraklar……69
2.9.3. Gemi İhbarları ve Bildirimler…….71
2.10. Gemi Acentelerinin İlişkide Olduğu Resmi Kurum ve Kuruluşlar……..73
2.10.1. Liman Başkanlıkları…….73
2.10.2. Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü……73
2.10.3. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ……74
2.10.4. Emniyet Müdürlüğü Deniz Limanı Şube Müdürlüğü……..75
2.10.5. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı……...75
2.10.6. İl Çevre Koruma Müdürlükleri ……..76
2.11. Gemi Acentelerinin Etkileşimde Olduğu Ulusal ve Uluslararası Örgütler……...76
2.11.1. FONASBA…….76
2.11.2. ECASBA……78
2.11.3. ASBA…….78
2.11.4. Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği...……...79
2.11.5. Deniz Ticaret Odaları…….79

3. KONTEYNER GEMİ ACENTELERİNE YÖNELİK BİR ARAŞTIRMA……80

3.1. Araştırmanın Amacı ve Konusu…….80
3.2. Araştırmanın Kapsamı……...81
3.3. Araştırmanın Yöntemi ve Veri Toplama Aracı…….81
3.4. Araştırmanın Ana Kütlesi ve Örneklem……82
3.5. Araştırma Bulguları, Bulguların Analizi ve Yorumlanması……..82

SONUÇ …….108
EKLER …….114
KAYNAKÇA ……128

TABLO LİSTESİ

Sayfa No.

Tablo 1. Dünya Deniz Ticareti…….…..6
Tablo 2. Dünya Deniz Ticaret Filosunun Yıllar İtibariyle Değişimi…….7
Tablo 3. Taşıma Türlerine Göre Türkiye'ni Dış Ticaret Taşımaları…….8
Tablo 4. Yollar itibariyle Türkiye'nin Değer Olarak Dış Ticaret Hacmi……..9
Tablo 5. Denizyolu Dış Ticaret Taşımalarının Bayraklara Göre Dağılımı……..10
Tablo 6. Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri…….11
Tablo 7. 30 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri……13
Tablo 8. En Fazla Tonaja Sahip Dünya Deniz Ticaret Filosu……..14
Tablo 9. Deniz Taşımacılığının Sınıflandırılması……21
Tablo 10. Yerine Getirdikleri Görevlere Göre Gemilerin Sınıflandırılması……...….23
Tablo 11. Kullanım Alanlarına Göre Gemilerin Sınıflandırılması……...….24
Tablo 12. Gemi Acentelerinin Sınıflandırılması……..62
Tablo 13. Acentelik Türlerine Göre Yapılan İşlerin Sınıflandırılması…….62
Tablo 14. Gemi Acenteleri Tarafından Yapılan Ödemeler…….…….67

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No.

Şekil 1. Denizyolu İthalat İhracat Taşımaları……...10
Şekil 2. Gemilerin Geliş Gidiş İşlemleri.……..55
Şekil 3. Bir Liman Acentesinin Bir Liman Uğrağındaki Rolü……...……..58

KISALTMALAR

AB : Avrupa Birliği

C/P : Navlun Sözleşmesi

CSR : Sürekli Özet Kayıt Örneği

D/A : Disbursement Account

DWT : Deadweight Ton

ETC : Estimated Time of Completion

ETS : Estimated Time of Sailing

FBL : Forwarder Bill Of Lading, Taşıma İşleri Komisyoncusu Konşimentosu

FIATA : Taşıma İşleri Komisyoncuları Dernekleri Uluslararası Federasyonu

FONASBA : Federation Of National Shipping Agents and Brokers Association

GAHÜTİT : Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ

GBT : Genel Bilgi Toplama

GT : Gros Tonaj

GTB : Gümrük ve Ticaret Bakanlığı

GTH : Gemi Trafik Hizmetleri

GTHM : Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi

HBL : House Bill Of Lading

HSSGM : Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü

İMEAK DTO : İstanbul ve Marmara Ege Akdeniz ve Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası

KEGM : Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü

LÇB : Liman Çıkış Belgesi

LYBS : Liman Yönetim Bilgi Sistemi

NT : Net Tonaj

NOR : Notice of Readiness

NVOCC : Gemi İşletmeksizin Taşıma İşleri Yapan Taşıyıcılar

P&I : Sorumluluk Sigortası

RG : Resmi Gazete

SOF : Statement of Facts , Olaylar Çizelgesi

SP1 : Seyir Planı

TB : Türk Boğazları

TBGTH : Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri

TUİK : Türkiye İstatistik Kurumu

TURSSA : Gemi Tedarikçileri Derneği

TTK : Türk Ticaret Kanunu

yy : Yüzyıl

UNCTAD : Birleşmiş Milletler Kalkınma ve Ticaret Örgütü

UTİKAD : Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği

UDHB : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

VDAD : Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği

VTS : (Vessel Traffic Services) Gemi Trafik Yönetim Sistemi

YEB : Yola Elverişlilik Belgesi

GİRİŞ

Küreselleşmenin inanılmaz boyutlara ulaştığı günümüzde, devletlerin uluslararası ticaretteki hakimiyetinin belirleyici unsuru deniz taşımacılığı ve deniz taşımacılığının tüm faaliyetleri olup, deniz taşımacılığının gerçekleştirilmesinde gemi acenteleri, gemi brokerleri, freight forwarderlar, gemi tedarik firmaları, klas ve sigorta firmaları, stevedoring vb. firmalar denizcilik sektörüne lojistik destek sağlayan kuruluşlar olarak kabul edilmektedirler. Denizcilik sektörünün hizmet kuruluşları olan bu firmalardan gemi acenteleri, armatörün temsilcisi olması sıfatı ile son derece önemli görev ve sorumluluklar üstlenmektedir.

Gerek üstlendiği önemli görev ve sorumluluklar ve gerekse ülke ekonomisine sağladığı katkılara rağmen gemi acenteliği mesleğinin denizcilik sektörü dışında ithalat ve ihracatçılar, bankalar, sigorta şirketleri, devlet kuruluşları vb.kurumlar arasında yeterince bilinmediği görülmektedir. Oysa ki, denizcilik sektörüne hizmet sunan kuruluşlardan biri olan gemi acentelerinin denizcilik sektörüne doğrudan ve dolaylı katkısı göz ardı edilemez niteliktedir.

Bu çalışma ile rekabetin kıran kırana yaşandığı ve maliyetlerin son derece önem kazandığı bir ortamda denizcilik sektörünün hizmet kuruluşlarından biri olan gemi acenteliğinin deniz taşımacılığındaki yeri ve önemini ortaya koymak, faaliyetlerini, çalışma şekillerini göstermek, sorunlarını saptamak, sorunlara çözüm olabilecek önerileri ortaya koymak amaçlanmaktadır.

Aynı zamanda denizcilik sektörümüzün uluslararası düzeyde gelişmesi ve dünya genelinde kendini kabul ettirmesi için denizcilik sektöründeki tüm alt sektörlerin birbirine paralel gelişmesi gerekir görüşünden de hareketle hazırlanan "Deniz Taşımacılığında Gemi Acentelerinin Yeri ve Önemi ve Bir Araştırma" konulu çalışma toplam 3 bölümden oluşmaktadır.

Birinci bölümde ; deniz taşımacılığının Dünyada ve Türkiye'deki mevcut durumu genel hatlarıyla ele alınmış, deniz taşımacılığının tanımı yapılarak türleri ve temel unsurlarına

yer verilmiş ve deniz taşımacılığında faaliyet gösteren hizmet kuruluşları hakkında detaylı bilgiler verilmeye çalışılmıştır.

İkinci bölümde ; gemi acenteliğinin tarihçesi ile gemi acentesinin tanımı ve türlerinden detaylı bir şekilde bahsedilmiş, mevzuattaki yeri açıklanarak deniz taşımacılığındaki önemine değinilmiştir. Bu bölümde ayrıca, gemi acentelerinin verdiği hizmetler etraflıca incelenmiş olup, verdikleri hizmetlerde kullandıkları resmi belgeler ortaya konarak ilişkide olduğu resmi kuruluşlar ile etkileşimde oldukları ulusal ve uluslararası örgütlerle olan ilişkileri açıklanmıştır.

Çalışmanın üçüncü ve son bölümünde ise Türkiye'de faaliyet gösteren konteyner gemi acente firmalarının hizmet sunarken karşılaştıkları sorunlarının tespit edilmesi ve sorunlara yönelik çözüm önerilerinin ortaya konmasını hedefleyen bir araştırma yapılmıştır. Yapılan bu araştırma ile konteyner gemi acentelerinin yaşadıkları sorunlarını resmi makamlar nezdinde çözümü için yöntemler geliştirmeyi ve fikir vermeyi amaçlamaktadır.

Çalışmanın ekler bölümünde ise araştırmaya temel teşkil eden soru formu örneğinin yanı sıra bir konteyner gemi acenteliği sözleşme örneğine yer verilmiş, denizcilik sektörüne özgü bazı kavramların açıklamalarının yer aldığı "tanımlar/açıklamalar" listesi hazırlanmış, ayrıca gemi acentelerinin fırsat, tehdit, güçlü ve zayıf yönlerini ortaya koyan SWOT Analizi ile çalışma desteklenmeye çalışılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. DENİZ TAŞIMACILIĞININ MEVCUT DURUMU

20.yüzyılın başlarında Dünyada yaşanan politik ve teknolojik gelişmeler, dünya deniz ticaretinde önemli değişimlerin yaşanarak yüklerin konteynerler aracılığıyla taşınmasına, gemilerin süratlerinin artarak boyutlarının büyümesine ve dünya üzerindeki uzak pazarlara daha kolay ulaşılmasına neden olmuş, tüm bu gelişmeler kaçınılmaz olarak dünya ticaret hacminin artmasına sebebiyet vermiştir. [1]

Dünyada uluslararası ticaretin ana unsuru olan yük hareketlerinin büyük bir bölümü, yaklaşık %75'i en ekonomik taşımacılık sistemi olan denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Bu rakam, küreselleşmenin son derece yoğun yaşandığı günümüzde deniz taşımacılığının tüm ülkeler için önemini ortaya koymaktadır.

1.1. Dünya Deniz Taşımacılığı

1973 yılındaki petrol krizinden sonra Dünya ekonomisinde yaşanan en sarsıcı olumsuz ekonomik gelişme olarak ortaya çıkan ve piyasalarda oluşan olumsuz ortam sonucu ticari kredilerin geri ödemesinde yaşanan zorlukların bankaları bile iflasın eşiğine sürüklediği gelişmeleri içeren 2008 küresel ekonomik krizi beş yılını geride bırakmıştır. [2]

Geçen zaman zarfında küresel ekonomide toparlanma eğiliminin yavaşlamaya rağmen hala devam ettiği, ancak ülkelerin büyüme performanslarında ayrışma yaşandığı görülmektedir. Başta Çin olmak üzere gelişmekte olan ekonomilerde büyümenin yavaşladığı bir evreye girilmiş olması ve ABD Merkez Bankasının parasal genişleme politikasından çıkış stratejisine bağlı olarak şekillenecek olan küresel likidite koşulları, önümüzdeki dönemde küresel ekonomik görünüm üzerinde belirleyici iki temel unsur olarak öne çıkmaktadır. [3]

---

[1] Jale Nur Ece, "Dünya Deniz Ticareti ve Konteyner Taşımacılığı", (Çevrimiçi) http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100107, (Erişim Tarihi : 05.10.2013), par.5.
[2] Deniz Ticaret Odası, **2013 Deniz Sektörü Raporu,** İstanbul, 2011, ss.1-3
[3] Deniz Ticaret Odası, **a.g.e.**,s.2.

Dünya ekonomisi denizcilik sektörünün talep yönünü oluşturduğundan Dünya ekonomisinde yaşanan gelişmeler denizcilik sektörünü birebir etkilemekte, denizcilik sektörüne yatırım yapmayı hedefleyen yatırımcıların yatırım kararlarında önemli rol oynamaktadır.

Denizyolu taşımacılığını etkileyen ana dinamik olan dünya deniz ticaret hacmi, dünya ekonomisindeki gelişme ve değişmelere paralel olarak artış ve azalış göstermektedir. 2008 yılında yaşanan küresel ekonomik kriz, petrol fiyatlarındaki artış vb.etkenler dünya ticaret hacminde dalgalanmalara sebebiyet vermekle beraber[4] halen, dünya ticaretine konu olan küresel yüklerin hacim ve tonaj bakımından %90'ı ticari denizcilik şirketlerince taşınmakta [5] olup, hacim olarak dünya ticaretinin %75'i denizyolu, %16'sı demiryolu ve kara yolu, %9'u boru hattı, %03'ü ise havayoluyla gerçekleştirilmektedir. [6]

2011 verilerine göre dünya deniz ticareti ; toplam tonajı 1,056 milyar DWT'u bulan 102.194 adet geminin seferi ile yaklaşık 9 milyar ton ve 32 trilyon ton mil düzeyinde gerçekleşmiştir.[7]

2012 itibari ile toplam parasal değeri 15 trilyon $'ı bulan dünya ticaretinin %60'ına tekabül eden 9 trilyon $'ı denizyolu ile gerçekleştirilmekte olup, 1950 yılında sadece 500 milyon ton olan dünya deniz ticareti [8], 2012 yılında 300 GT ve üzeri toplam 48.197 adet gemi ile yaklaşık 1.46 milyar DWT'a varan bir kapasiteye ulaşmış, 839 milyon ton yük taşıma miktarı ve yıllık 400 milyar Dolarlık geliri ile dünya deniz ticareti dev bir sektör haline gelmiştir. [9]

1000 GT ve üzeri gemiler dikkate alındığında 1 Ocak 2014 tarihi itibariyle dünya deniz ticaretinin toplam 40.246 adet gemi ile 1,5 milyar DWT'a (1.595.921) ulaştığı ve bir önceki yıla göre % 4.2 artış kaydettiği görülmektedir. Dünya deniz ticaret filosu bayrak dağılımına göre incelendiğinde ; toplam dünya deniz ticaret filosunun yaklaşık %70'ini 10

---

[4] GİSBİR, **2012 Sektör Raporu**, s.5.
[5] RS Platous, **The Platou Report** 2013, p.3.
[6] The Global Enabling Trade Report 2012Bulletin, p.85.
http://reports.weforum.org/global-enabling-trade-report-2012/#=&section=how-to-read-countryeconomy-profiles (14.03.2014)
[7] T.C.Ulaştırma Bakanlığı, **Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023**, Ankara, 2010 , s.92
[8] The Global Enabling Trade Report 2012Bulletin, p.85.
[9] İbrahim Hilmi Koçak, **"Dünyada ve Türkiyede Ekonomik Gelişmeler ve Deniz Ticaretine Yansımaları"**, Ankara, 2012, s.11.

ülkenin kontrol ettiği, ilk üç ülkenin sırasıyla ; 282 milyon DWT ile Yunanistan, 235 milyon DWT ile Japonya ve 184 milyon DWT ile Almanya olduğu görülmektedir. [10]

300 GT ve üzeri gemiler ele alındığında ise dünya deniz ticaret filosu 2014 yılı itibariyle 49.576 adet gemi ile 1.604.374 DWT kapasiteye ulaşmıştır. Filonun yaklaşık %45'i kolay bayrak olarak adlandırılan Panama, Liberya ve Marshall Islands bayrak altında çalıştığı görülmektedir. [11]

Dünya deniz ticaretinin de % 60'lık bir bölümü denizyolu konteyner ticareti ile gerçekleştirilmekte olup, 1 Ocak 2013 tarihi itibari ile 300 GT ve üzeri gemiler dikkate alındığında dünya toplam konteyner filosu 206.409.000 DWT'a (16.227.000 TEU,16.2 milyon TEU) ulaşmış bulunmaktadır. [12] Küresel denizyolu konteyner ticaretinin 2010 yılı parasal değeri 5.6 trilyon $ civarında olup, bu rakam dünya deniz ticaretinin yaklaşık %60'ına tekabül etmektedir. [13]

Aşağıdaki tabloda dünya deniz taşımacılığının on yıllık gelişimine bakıldığında 2003 yılında 6.68 milyar ton olan dünya deniz ticaretinin geçen on yıl zarfında %3.7 oranında bir artışla yaklaşık 10 milyar tona ulaştığı görülmektedir. Dünya üzerinde denizyoluyla taşınan yüklerin dağılımına bakıldığında ise boksit alümina hammaddesinde bir önceki yıla göre %24.6 oranı ile en büyük artış yaşandığı görülmektedir.

[10] ISL, **Shipping Statistics 2014** Bulletin, p.31.
[11] ISL, **Shipping Statistics Bulletin**, January/February 2014, p.19.
[12] ISL, **Shipping Statistics Bulletin**, May/June 2013, p.25.
[13] The Global Enabling Trade Report 2012, pp.24-25.

Tablo 1. Dünya Deniz Ticareti (Milyar Ton)

Yıllar	Demir Madeni	Kok Kömür	Taş Kömür	Tahıl	Boksit Alüm.	Fosfat	Dökme Yük	Konteyner	Diğer Kuru Yük	Toplam Kuru Yük	Ham Petrol	Petrol Üretimi	Toplam Petrol	LPG	LNG	Genel Toplam	% y-o-y
2003	516	166	435	272	60	29	975	811	906	**4,17**	1,759	587	**2,345**	36	125	**6,68**	**5.7%**
2004	593	172	471	273	65	31	1,046	923	882	**4,453**	1,848	656	**2,504**	38	131	**7,13**	**6.7%**
2005	662	180	493	274	70	31	1,084	1,016	861	**4,672**	1,879	708	**2,587**	38	142	**7,44**	**4.4%**
2006	713	176	528	292	78	30	1,163	1,109	848	**4,936**	1,891	767	**2,658**	40	159	**7,79**	**4.8%**
2007	777	194	559	306	93	31	1,244	1,234	771	**5,208**	1,905	794	**2,699**	39	171	**8,12**	**4.2%**
2008	841	199	578	319	97	31	1,234	1,291	810	**5,399**	1,903	819	**2,722**	42	173	**8,34**	**2.7%**
2009	898	188	590	321	74	20	1,103	1,152	793	**5,137**	1,813	829	**2,642**	40	183		**-4.0%**
2010	991	235	665	343	96	23	1,239	1,304	861	**5,758**	1,867	886	**2,753**	41	222	**8,77**	**9.6%**
2011	1,052	223	724	345	113	29	1,34	1,418	871	**6,114**	1,857	914	**2,771**	42	246	**9,1**	**3.7%**
2012	1,109	235	827	371	107	30	1,402	1,473	899	**6,453**	1,897	927	**2,824**	44	239	**9,56**	**5.0%**
2013	**1,17**	**254**	**867**	**355**	**133**	**29**	**1,47**	**1,55**	**931**	**6,76**	**1,9**	**962**	**2,86**	**45**	**246**	**9,92**	**3.7%**
Ortalama Gelişim																	
2012-13	5.8%	7.9%	4.9%	4.5%	24.6%	1.7%	4.9%	5.2%	3.6%	4.8%	0.2%	3.8%	1.4%	3.2%	3.0%	3.7%	

Kaynak : The Clarkson Database 2013

Dünya deniz ticaretinin taşınan yük cinslerine göre dağılımı bakıldığında ise ; Dünya deniz ticaret hacmi, 2013 yılında bir önceki yıla oranla % 3.9 oranında bir artış göstererek yaklaşık 10 milyar tona ulaşmıştır. Taşınan yükün yaklaşık %19'u ham petrol, %15'i konteyner, %12's, demir cevheri, %11'i kömür, yaklaşık %15'i diğer dökme yüklerden oluşmaktadır. Özetle 2013 yılında dünya genelinde taşınan yük miktarı 10 milyar tona çok yaklaşmıştır. Global ekonomik krizin yaşandığı 2008 yılından bugüne kadarki dönemde dünya deniz ticaretindeki artış oranın %19 düzeyinde olduğu görülmektedir.

Tablo 2. Dünya Deniz Ticaret Filosunun Gemi Tiplerine Göre Yıllar İtibariyle Değişimi **(Milyon DWT)**

Yıllar	Tankerler	Kimyasal	Dökme yük	Kombine Taşımacılık	Diğerleri	Toplam
2004	279.1	25.0	299.2	12.1	189.6	805.0
2005	295.0	25.7	317.4	11.6	200.5	850.1
2006	317.7	26.9	339.3	11.6	213.3	908.8
2007	334.7	29.0	367.4	11.2	232.5	969.9
2008	352.3	31.7	386.5	11.2	253.5	1.035.1
2009	369.0	34.0	413.4	10.4	273.1	1.099.9
2010	396.2	35.8	454.9	9.6	294.9	1.191.3
2011	413.1	36.1	532.5	6.8	309.9	1.298.4
2012	439.0	36.5	615.7		305.3	1.396.6
2013	460.5	36.6	681.1		280.7	1 458.9
2014	**471.3**	**36.3**	**718.7**		**293.2**	**1.519.4**

Kaynak: The Platou Report 2013, s.12

Dünya Deniz Ticaret Filosu'nun 2005-2014 yılları arasındaki gelişimine bakıldığında son 10 yılda yaklaşık % 78.7 oranında bir artışla dünya deniz ticaret filosu 2014 yılı başı itibariyle 1.519 milyon DWT'a ulaşmıştır. Toplam filonun % 31 'sı tankerler, % 47 i dökme yük ve % 19'u ise diğer gemi türlerinden oluşmaktadır.

Sonuç itibariyle, Dünya genelinde ülkelerin krizin etkilerini azaltma önlemleri başarılı bir şekilde devam etmektedir. Bu gelişmelere karşılık otoriteler temel sorunların henüz tam olarak çözülmediği, global ekonominin beş yıl öncesine kıyasla daha güçlü olmasına rağmen yeni bir finansal olumsuzluk karşısında tekrar kırılgan olabileceği, görünümün çok olumsuz olmamasına karşın ekonomik önlemlerin sürdürülmesi gerektiği hususunda hemfikirdirler. [14]

1.2. Türkiye'nin Deniz Taşımacılığı

Türkiye, 4500 deniz miline karşılık gelen 8333 km'lik kıyı şeridi uzunluğu, üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımada üzerinde bulunması, Avrupa, Karadeniz, Balkanlar, Kafkasya, Orta Asya ve Ortadoğu'yu birbirine bağlayan stratejik ve jeopolitik konumunun getirdiği doğal bir köprü görevi ile deniz taşımacılığına son derece elverişli bir konumdadır.[15]

Türkiye'nin deniz taşımacılığına elverişli konumunun yanı sıra denizyolu taşımacılığının diğer taşımacılık türlerine göre daha az maliyetli olması, büyük miktarlardaki

[14] Deniz Ticaret Odası , **2013 Deniz Sektörü Raporu,** İstanbul, 2011, s.3
[15] TÜSİAD,**Türkiye'de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri : Maliyet ve Rekabet Unsurları,** Mart 2012, s.42.

yüklerin bir seferde taşınabilmesine imkan tanıması ve çevreyi daha az kirletmesi gibi avantajlar da deniz taşımacılığının hem küresel ekonomi hem de Türkiye ekonomisi için önemini ortaya koymaktadır.[16]

Türkiye'nin dış ticaret taşımaları Türk limanlarından ihracat, ithalat ve transit yüklerin yükleme ve boşaltma faaliyetlerinden oluşmaktadır. Halen dünya deniz ticaretinin % 90'ı, Türkiye'nin dış ticaretinin yaklaşık % 85'inden fazlası denizyoluyla yapılmaktadır.[17] 2011 yılı itibariyle Türkiye'nin ton bazında ihracatının %74'ü, ithalatının ise %93'ü denizyoluyla gerçekleştirilmiştir. [18] Bu oran aşağıdaki tabloda da görüleceği gibi 2012 yılı itibariyle yaklaşık olarak %87'dir.

Tablo 3. Taşıma Türlerine Göre Türkiye'nin Dış Ticaret Taşımaları (2003-2012) (miktar %)

Yıl	Denizyolu	Demiryolu	Karayolu	Havayolu	Diğer
2003	87,6	0,8	10,5	0,1	1,0
2004	87,4	1,2	10,3	0,1	1,0
2005	86,0	1,2	11,9	0,2	0,7
2006	87,4	1,1	10,4	0,1	1,0
2007	87,4	1,1	10,0	0,6	0,9
2008	86,5	1,1	10,7	0,7	1,0
2009	85,0	0,8	12,6	0,8	0,8
2010	85,6	0,8	12,5	0,3	0,8
2011	85,8	0,8	11,8	0,4	1,2
2012	87,0	0,6	10,7	0,4	1,4
2013	**86,4**	0,5	11,4	0,4	1,3

Kaynak :TÜİK

2013 yılında **Türkiye'nin miktar olarak dış ticaret hacminin % 86,4'ü denizyolu,** % 11,4'ü karayolu, % 0,5'i demiryolu, % 1,3'ü diğer yollar (postayla gönderme, sabit ulaşım tesisatı, kendinden hareketli araçlar) ve % 0,4'ü ise havayoluyla taşınmıştır. Özetle,

[16] TÜSİAD,**a.g.e.,** s.43.
[17] İMEAK DTO, **Deniz Sektör Raporu**, 2012, s.61.
[18] UDHB DTGM, **2012 İller Bazında Denizyolu Taşıma İstatistikleri,** 2013, s.10.

Türkiye'nin dış ticaretinin yaklaşık % 85'inden fazlası denizyoluyla taşınmakta olup, dünya deniz ticaretinin ise % 90'ı denizyoluyla gerçekleştirilmektedir.

2013 yılında bir önceki seneye göre denizyolu dış ticaret hacmi miktar olarak % 0.6, karayolu % 0.7, demiryolu ve diğer yollar ise % 0.1 oranında azalmıştır. Havayolunun oranı ise bir önceki seneye göre aynı kalmıştır. [19]

Tablo 4. Yollar İtibariyle Türkiye'nin Değer Olarak Dış Ticareti ($)
(2012 -2013)

Yollar	İthalat $ 2012	İthalat $ 2013	İhracat $ 2012	İhracat $ 2013	Dış Ticaret $ 2012	Dış Ticaret $ 2013
Denizyolu	129.028.160.299	139.924.504.402	78.015.752.860	82.981.613.956	207.043.913.159	222.906.118.358
Demiryolu	2.346.112.511	1.773.327.224	1.019.263.508	957.083.680	3.365.376.019	2.730.410.904
Karayolu	39.417.432.982	40.055.410.312	50.477.951.750	53.717.353.194	89.895.384.732	93.772.763.506
Havayolu	23.797.996.222	32.597.753.071	21.785.180.431	12.932.500.556	45.583.176.653	45.530.253.627
Boru Hattı ve Diğer	41.954.792.231	37.299.565.063	1.238.504.047	1.279.999.174	43.193.296.278	38.579.564.237
Toplam	236.544.494.245	251.650.560.072	152.536.652.596	151.868.550.560	389.081.146.841	403.519.110.632

Kaynak : TÜİK

2013 yılında Türkiye'nin değer olarak dış ticaret hacminin % 55.24'ü denizyolu ,% 23.24'ü karayolu, % 0.68'i demiryolu, % 9.56'sı diğer yollar (postayla gönderme, sabit ulaşım tesisatı, kendinden hareketli araçlar) ve % 11.8'i ise havayoluyla taşınmıştır.

2013 Yılında Türkiye'nin denizyoluyla yapılan ithalatı 187.781.615 ton, ihracatı ise 89.553.990 ton olarak gerçekleşmiştir.

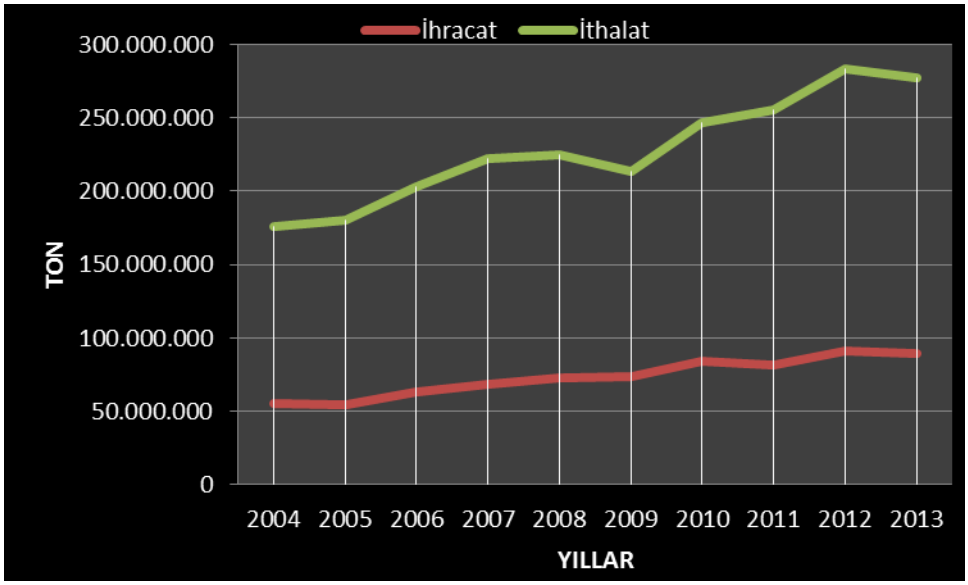
[19] İMEAK DTO, **Deniz Sektör Raporu**, 2013, s.62.

Tablo 5. Denizyolu Dış Ticaret Taşımalarının Bayraklara Göre Dağılımı (2004-2013)

(Ton)

Yıllar	Toplam Dış Ticaret	İhracat	İthalat	T/B Gemi Payı	TB %	YB %
2004	176.161.939	55.118.561	121.043.378	41.905.941	24	76
2005	180.663.331	54.494.224	126.169.107	42.874.811	24	76
2006	202.718.284	63.311.978	139.406.306	42.615.725	21	79
2007	222.059.619	68.660.270	153.399.349	36.992.141	17	83
2008	224.776.283	73.244.972	151.531.311	31.791.383	14	86
2009	213.632.353	73.770.263	139.862.090	29.965.566	14	86
2010	246.570.931	83.945.162	162.625.769	40.494.118	16	84
2011	255.334.712	81.779.528	173.555.184	42.396.010	17	83
2012	283.782.414	91.307.486	192.474.928	38.712.247	14	86
2013	277.335.605	89.553.990	187.781.615	34.610.534	12	88

Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı



Kaynak : Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Şekil 1. Denizyolu İthalat-İhracat (mton)Taşımaları (2004-2013)

Veriler incelendiğinde görüleceği üzere, Türkiye'nin 2012 yılına göre 2013 yılında ihracat taşımaları 91.3 milyon tondan 89.5 milyon tona, ithalat taşımaları ise 192.4 milyon tondan 187.7 milyon tona düşmüştür.

Yukarıdaki tabloda da görüleceği üzere, yıllar itibariyle Türkiye'nin hem ihracat hem ithalat taşımalarında Türk bayrağının payı düşüş eğilimi içindedir. 2013 itibariyle Türkiye'nin

dış ticaret taşımalarının %88'i yabancı bayraklı gemilerle, sadece %13'ünün Türk bayraklı gemilerle taşındığı görülmektedir. 2004-2013 döneminde Türk Bayraklı gemilerin dış ticaret taşımacılığından aldıkları pay ise ortalama olarak sadece % 16.7 oranındadır.

Tablo 6. Türk Armatörlerinin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri

	(1000 GRT ve üzeri)							
	Milli Bayrak			Yabancı Bayrak			Toplam Filo	
Yıl	**Adet**	**1000 DWT**	**%**	**Adet**	**1000 DWT**	**%**	**Adet**	**1000 DWT**
1998	427	8.349	95,82	35	364	4,18	462	8.713
1999	448	8.697	90,48	69	915	9,52	517	9.612
2000	456	8.269	90,63	96	855	9,37	552	9.124
2001	445	7.321	82	107	1.607	18	552	8.928
2002	451	7.815	83,77	117	1.514	16,23	568	9.329
2003	432	7.045	79,9	147	1.772	20,1	579	8.817
2004	408	6.556	75,23	163	2.159	24,77	571	8.715
2005	420	6.427	70,23	237	2.725	29,77	657	9.152
2006	432	6.844	65,47	353	3.609	34,53	785	10.453
2007	446	6.464	58,16	424	4.650	41,84	870	11.114
2008	490	6.592	50	513	6.591	50	1.003	13.183
2009	520	6.736	43,9	636	8.592	56,2	1.156	15.328
2010	560	7.246	42,1	665	9.954	57,9	1.225	17.201
2011	547	7.797	39,7	672	11.863	60,3	1.219	19.660
2012	523	8.479	37,6	642	14.093	62,4	1.165	22.572
2013	627	9.488	31,3	842	20.838	68,7	1.469	30.326
2014	**599**	**8.580**	**28,2**	**890**	**21.846**	**71,8**	**1.489**	**30.427**

Kaynak : ISL**, Ocak-Şubat 2013**

Shipping Statistics and Market Review verilerine göre, 1 Ocak 2014 itibariyle 1000 GT ve üzerindeki gemilerde Türk Bayraklı gemiler 8.5 milyon DWT, Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemi tonajı ise 21.8 milyon DWT'dur.

1998 yılında Türk armatörlerinin kontrolündeki filo 8.7 milyon DWT olup, bunun %95,82'si Türk Bayraklı, % 4,18'i ise yabancı bayraktaki gemilerden oluşmakta iken, 2014 yılı başı itibariyle, Türk armatörlerinin 1000 GT ve üzerindeki gemileri dikkate alındığında, % 28,2'si Türk bayrağında, % 71,8'i ise yabancı bayrakta yer almıştır. 1998 yılında 8.7 Milyon DWT olan Türk ve Yabancı bayraktaki gemilerimizin tonajı 2014 yılı başı itibariyle 30,4 milyon DWT'a yükselmiştir.

1 Ocak 2014 itibariyle 1000 GT ve üzerindeki gemilerde Türk armatörlerinin yabancı bayraklı gemileri ile Türk bayraklı gemilerinin 2014 yılına göre artışı % 0,3 olarak gerçekleşmiştir.

Dünyanın en büyük filosuna sahip ülkelerin ulusal bayraklarına ilaveten yabancı bayrak altında çalışan gemileri de eklendiğinde ve 1000 GT ve üzeri gemileri kapsayacak şekilde yapılan sıralamada Yunanistan 282 milyon DWT ile 1. sırada, Japonya 235 milyon DWT ile 2. sırada, Çin 184 milyon DWT ile 3. sırada ve Almanya 126 milyon DWT 4. sırada yer almaktadır.

Türkiye 1000 GT ve üzeri 1.489 adet gemisi ve 30 milyonu aşan DWT ile dünya sıralamasında 13.sırada yer almakta olup, gemilerinin yaklaşık %72'si yabancı bayrak altında çalışmaktadır.

Tablo 7. 30 Ülkenin Milli ve Yabancı Bayraktaki Gemileri (01 Ocak 2014)

1000 GRT ve üzeri

ÜLKE	Milli Bayrak				Yabancı Bayrak				Toplam Filo			
	Adet	**1000 dwt**	**1000 TEU**	**Yaş Ort.**	**No**	**1000 dwt**	**1000 TEU**	**Yaş Ort.**	**No**	**1000 dwt**	**1000 TEU**	**Yaş Ort.**
Yunanistan	616	73.737	198	13,4	3.173	208.463	1.267	11,1	3.989	282.200	1.465	11,5
Japonya	691	17.626	13	12,6	3.414	217.745	1.388	7,1	4.105	235.370	1.401	8
Çin	2.241	70.358	559	12,4	2.329	114.086	776	12,4	4.570	184.444	1.336	12,4
Almanya	333	15.882	1.151	12	3.478	111.095	4.760	9	3.811	126.976	5.911	9,3
Kore	693	15.851	95	8	902	67.575	567	10	1.595	83.425	662	13,4
Norveç	513	15.467	72	17,8	1.048	41.938	243	13,8	1.561	57.405	315	14,3
Singapur	736	28.857	653	15,3	558	22.567	204	16,2	1.561	57.405	315	14,3
ABD	194	4.318	74	8,6	836	43.319	157	13,8	1.294	51.424	857	11,9
Tayvan	88	3.807	87	23,1	756	43.725	858	10,6	1.030	47.637	232	15,6
Danimarka	330	13.459	683	12,8	572	27.677	788	9,5	844	47.532	945	11,2
İtalya	553	17.752	75	13,6	483	23.312	965	11,8	902	41.136	1.471	10,7
Hong Kong	424	25.633	412	7,1	265	8.005	59	16,4	689	33.637	471	10,7
Türkiye	**599**	**8.580**	**91**	**17,7**	**890**	**21.486**	**101**	**17,2**	**1.489**	**30.427**	**192**	**17,4**
Hindistan	400	13.974	23	12,6	151	9.121	10	11,6	551	23.095	33	12,3
Kanada	113	1.004	9	30,2	291	21.569	415	10,4	404	22.574	424	15,9
İngiltere	243	6.801	162	10,8	305	15.011	81	14	548	21.812	243	12,6
Rusya	1.009	4.944	68	27,1	476	16.416	52	18,8	1.485	21.360	120	24,4
İran	132	3.945	97	15,3	73	14.243	14	9,9	205	18.817	111	13,4
Suudi Arabistan	42	727	6	21,3	84	13.518	1	11	126	14.245	7	14,4
Belçika	53	4.980	1	11	116	8.633	27	7,3	169	13.613	28	8,4
Endonezya	1.297	10.828	153	24,8	122	2.460	4	15,3	1.419	13.288	157	24
Malezya	231	6.641	17	15,4	98	6.362	3	12,4	329	13.003	20	14,7
BAE	38	263	1	14,6	388	12.513	51	19,4	426	12.776	52	19
Brezilya	68	1.985	17	22,4	44	10.001	3	10,5	112	11.986	20	17,7
Fransa	125	3.349	195	12,7	153	6.633	391	9,6	278	9.982	586	11
Holanda	637	5.390	212	9,2	242	3.549	59	12,9	879	8.939	271	10,2
Bermuda					40	8.253	0	11,7	40	8.253	0	11,7
Oman	4	6		9,7	31	6.918		4,9	35	6.923		5,4
Viet Nam	724	5.800	28	10	70	1.111	6	20,7	794	6.911	34	10,9
Kuveyt	28	3.856	25	11,4	40	3.011	191	7,7	68	6.866	216	9,3
Toplam 30 Ülke	**13.355**	**385.820**	**5.178**	**15,3**	**21.428**	**1.110.672**	**13.443**	**11,2**	**34.783**	**1.496.492**	**18.621**	**12,8**

Kaynak : ISL**, Ocak-Şubat 2014**

Dünyanın kolay bayrakta en fazla filoya sahip otuz ülkenin dağılımı tablosu incelendiğinde, 30 Ülkenin DWT olarak % 25,8'i Milli bayraklarında, % 74.2'si ise yabancı bayrak altında çalışmaktadır.

Dünyanın açık sicil bayrakları en fazla filoya sahip 30 ülkenin dağılımı tablosunda 1 Ocak 2014 itibariyle (1000 GT ve üzeri) ulusal ve yabancı bayraktaki gemilerinde Yunanistan'ın 1'inci, Japonya'nın 2'inci, Çin'in 3. 'üncü olduğu sıralamada Türkiye 13. sırada yer almıştır. 2013 yılında Türkiye'nin yabancı bayraktaki gemi oranı % 68,7'den 2014 yılı başı itibariyle % 71,8'e yükselmiştir.

Tablo 8. En Fazla Tonaja Sahip Dünya Deniz Ticaret Filosu (İlk 25 Ülke- 300 GRT ve üzeri) (Milli Bayrak)

Sıra	Ülke	Adet	1000 GRT	1000 DWT	1000 TEU	DWT %	Yıllık Değişim %
1	Panama	6.971	224.607	346.660	3.232	21.6%	1.9%
2	Liberya	3.025	128.478	200.764	3.930	12.5%	3.4%
3	Marshall Island	2.047	88.701	145.727	820	9.1%	9.7%
4	Hong Kong	2.169	83.079	137.432	1.722	8.6%	8.6%
5	Singapur	2.056	65.936	101.469	1.591	6.3%	14.1%
6	Yunanistan	1.081	43.324	77.038	198	4.8%	1.4%
7	Malta	1.669	46.336	72.483	614	4.5%	6.3%
8	Çin	2.577	44.454	70.690	561	4.4%	10.7%
9	Bahama	1.144	48.207	63.212	253	3.9%	0.2%
10	İngiltere	887	29.922	40.439	922	2.5%	-1.6%
11	G.Kıbrıs	822	20.342	31.998	485	2.0%	2.4%
12	Japonya	2.536	15.141	19.977	16	1.2%	2.5%
13	İtalya	777	17.393	19.569	142	1.2%	-2.6%
14	Norveç	808	14.819	18.884	78	1.2%	0.8%
15	Kore	1.000	10.402	16.844	96	1.0%	-1.2%
16	Almanya	405	14.430	16.257	1.179	1.0%	-5.7%
17	Danimarka	452	12.208	14.578	702	0.9%	6.4%
18	Hindistan	603	8.422	14.545	30	0.9%	-2.8%
19	Antiqua & Barbuda	1.178	10.277	13.301	782	0.8%	-7.0%
20	Endonezya	2.483	9.059	12.613	166	0.8%	11.7%
21	Tanzanya	181	5.257	11.667	10	0.7%	172.2%
22	Bermuda	136	10.315	9.707	23	0.6%	-4.7
23	**Türkiye**	**915**	**6.126**	**9.056**	**93**	**0.6%**	**-9.1**
24	Hollanda	879	7.318	8.187	300	0.5%	**-3.0**
25	Amerika	350	7.032	7.644	247	0.5%	1.3%
26	Malezya	427	5.693	7.371	26	0.5%	-12.8
Dünya Toplamı	**152 Ülke**	**49.576**	**1.023.682**	**1.539.263**	**18.616**	**100,00%**	**4.2%**

Kaynak : ISL**, Ocak-Şubat 2014**

Dünya filosunun % 21,6'sını bünyesinde bulunduran Panama 1. sırada, % 12,5'ini bünyesinde bulunduran Liberya 2. sırada, Marshall Adaları ise % 9.1 ile 3. sırada yer almaktadır. 01.01.2013 itibariyle bayraklara göre Dünya Filosu (300 GT ve üzeri) 156 ülke bazında 49.576 adet gemi ile 1.604.374.000 DWT /1.065.202.000 GT'dur. Dünya Deniz Ticaret Filosu sıralamasında, % 0,6 ile Türkiye 23. sırada yer almıştır.

Türkiye'nin dış ticaretinin ton olarak yaklaşık %83-85'i deniz yolu ile taşınmaktadır. Parasal olarak ise 2011'de %55 i deniz yolu ile %25,2'si ise kara yolu ile taşınmaktadır. Hal böyle olmakla beraber TÜİK 2011 Raporu'na göre Türkiye'nin ihracının % 46'sı, ithalatının ise %59,1'i ise deniz yolu ile taşınmaktadır. Kara yolunun payı ithalat da %23,6 ihracat da ise %41,7'dir. (daha önce bu rakam %50'lerin üstünde idi) hava yolu ise %3 dür. İç taşımalar ise ezici bir oranla Kara yolu ağırlıklı olup diğer ulaşım modlarının payı çok düşüktür. [20]

1.3. Deniz Taşımacılığının Tanımı

Sermaye yoğun özelliği ile deniz taşımacılığı ; tek seferde büyük miktarlarda yük taşınabilmesi, ülkelerarası sınır aşımı probleminin bulunmaması, mal kaybının minimum düzeyde olması, diğer taşımacılık türlerine göre daha güvenli olması, havayoluna göre 14 kat, karayoluna göre 7 kat, demiryoluna göre ise 3.5 kat daha ucuz olması sebepleriyle dünyada en çok tercih edilen taşımacılık türü olarak kabul edilmektedir. [21]

Uluslararası nitelik taşıyan ve uluslararası sözleşmelere konu olan deniz taşımacılığı en basit tanımıyla ; bir taşıma ücreti karşılığında ticari bir yükün deniz yoluyla bir yerden bir yere taşınması anlamına gelmektedir. Deniz taşımacılığında taşıyanın amacı bir gemi ile denizyoluyla mal taşımak suretiyle piyasa şartlarına göre en yüksek kazancı elde etmek, taşıtanın amacı ise malını en düşük navlunla en kısa zamanda hasarsız ve noksansız taşıtmak şeklinde ifade edilmektedir. [22]

Deniz taşımacılığında taşıma hizmeti yüke ve/veya yolcuya verilir ve karşılığında navlun elde edilir.[23] Deniz taşımacılığının tarafları taşıyan ve taşıtan olup, taşıyan ; gemisini

---

[20] http://www.kaptanhaber.com/Harun-SISMANYAZICI/143/Denizyolu-Tasimaciligi-ve-Diger-Modlarla-Mukayesesi-.html
[21] Enis Kayserilioğlu, **Deniz Taşımacılığı Sektör Profili,** İstanbul, 2008, s.8.
[22] Işık Göktan, **Taşıyanın Mali Mesuliyet Sigortası P&I Koruma ve Tazminat,** İstanbul, 2008, s.3.
[23] Necmettin Akten, **Taşımacılık Kılavuzu**, İstanbul, 1995, s.35.

bir kazanç elde etme amacıyla denizde kullanan kişi donatan yani armatör, taşıtan ise satış şekline göre alıcı veya satıcıdır. [24]

Bu açıdan deniz taşımacılığının tarafları ; yüklemenin yapıldığı ülkede ; ihracatçı, satıcı, gönderen, yükleten, donatanın yükleme limanı acentesi, forwarderın yurt dışı acentesi, boşaltmanın yapıldığı ülkede ise ; ithalatçı, alıcı, gönderilen, boşaltan, forwarder, donatanın boşaltma limanı acentesidir. Ayrıca, malın kredi ile alınmış olması durumunda taraflar arasında banka, malın konteyner ya da multi modal taşımacılık ile gelmesi durumunda forwarder, yakıt ikmal firmaları (bunkerciler), kumanyacılar, stevedor (yükleme-boşaltma firmaları), liman ve gümrük idareleri deniz taşımacılığının diğer tarafları konumundadır. [25]

1.4. Deniz Taşımacılığının Türleri

Deniz taşımacılığı ; sefer bölgelerine (türlerine), işletme şekillerine (ticaret şekline), yük ve gemi türlerine göre üçe ayrılmaktadır. [26]

1.4.1. Sefer Bölgelerine (Türlerine) Göre Deniz Taşımacılığı ; Kabotaj taşımacılığı (iç taşımacılık), ithal ve ihraç yük taşımacılığı (açık deniz taşımacılığı, dış taşımacılık), yabancı limanlar arası (cross-trade-üçüncü ülkeler arası) yük taşımacılığı ve transit yük taşımacılığı olmak üzere dört gruba ayrılmaktadır.

- Kabotaj Taşımacılığı (İç Taşımacılık) ; uluslararası rekabete kapalı olan, bir devletin kendi karasuları içinde yapılan taşımacılık türüdür.

- İthal ve İhraç Yük Taşımacılığı (Açık Deniz Taşımacılığı, Dış Taşımacılık) ; Uluslararası rekabetin söz konusu olduğu bu taşımacılık türünde taşıma hizmeti uluslararası piyasa koşullarına göre yürütülmektedir.

- Transit Taşımacılık ; bu taşımacılık türünde taşımacılığın başlangıç ve bitiş noktaları ülke sınırları dışında kalmakla beraber taşımacılığın bir bölümü ülke sınırları içinde gerçekleşmektedir.

---

[24] Akten, **a.g.e.**, s.15.
[25] Göktan, **a.g.e.** s.4.
[26] Işıl Mendeş Pekdemir, **Deniz Yolu Yük Taşımacılığı : Yönetim ve Organizasyonu**, İstanbul, 1991, ss.47-56.

- Yabancı Limanlar Arası (Cross-Trade -Üçüncü Ülkeler Arası) Yük Taşımacılığı ; bu taşımacılık türünde taşımacılığın başlangıç ve bitiş noktaları ve geminin seferi ülke sınırları dışındadır.

- İç Su (Nehir) Taşımacılığı ; ülke içindeki kanallar, göller ve nehirlerde yapılan suyolu taşımasıdır.

1.4.2. Yük ve Gemi Türlerine Göre Deniz Taşımacılığı ; tanker taşımacılığı, ro-ro taşımacılığı, dökme yük taşımacılığı, kombine yük taşmacılığı, karışık yük taşımacılığı, konteyner taşımacılığı olarak sınıflandırılmaktadır.

Dökme yük taşımacılığının temelini demir cevheri, kömür, hububat, boksit ve alumina ile fosfat olmak üzere beş önemli yük tipi oluşturmakta olup, bu ürünler dünya üzerinde ticari rotaların ortaya çıkmasına neden olmuşlardır. [27]

Dünya deniz taşımacılığının tonaj olarak yarısını oluşturan tanker taşımacılığı, büyük hacimli sıvı yük taşımacılığı olarak tanımlanmaktadır. Tanker taşımacılığı ; ham petrol (crude oil), petrol ürünleri (oil products) ve sıvılaştırılmış gaz (liquid gas) olmak üzere 3'e ayrılmaktadır.[28]

1.4.3. İşletme Şekillerine (Ticaret Şekline) Göre Deniz Taşımacılığı ; gemilerin işletme şekillerine göre denizyolu taşımacılığı ise; liner taşımacılık (düzenli hat sefer taşımacılığı/tarifeli taşımacılık) ve tramp taşımacılık (düzensiz sefer taşımacılığı/tarifesiz taşımacılık) olarak ikiye ayrılmaktadır.

Her iki taşımacılık türünde kullanılan gemiler, taşınan yükler, gemi işletmeciliği ve gemi kiralama işlemleri farklılık göstermektedir. [29]

---

[27] Yücel Odabaşı, **Gemi Dizaynında Görev Tanımı Genel Plan Dizaynı Yayınlanmamış Ders Notları**, İstanbul Teknik Üniversitesi İstanbul, 2010-2011, s.24.
[28]Odabaşı, **a.g.e**, s.27.
[29] Jack Sigura, **Deniz İşletmeciliği Programı, Gemi Kiralama (Chartering) İşlemleri Kurs Notları**, 1998,s.2.

1.4.3.1. Düzensiz Hat Taşımacılığı (Tramp/Tarifesiz Taşımacılık)

Çoğunlukla iki liman arasında yürütülen ve yükü esas alan düzensiz hat taşımacılığı, deniz taşımacılığının bilinen en eski deniz taşımacılığı türüdür. Bu taşımacılık türünde gemiler, sabit bir rotası ve belli bir tarifesi olmadan yükü nerede bulursa oraya giderek taşımacılığı gerçekleştirir. Rekabetin yoğun olması nedeni ile navlunlarda sıklıkla dalgalanmalar görülür.[30]

Bu taşımacılık türünde konferans sistemi olmadığı için taşıyanlar arasında rekabet söz konusu olup, gemi ve yükü bir araya getiren yük sahipleri ile güçlü ilişkileri olan gemi brokerleri ya da acenteleridir. [31]

Düzensiz hat taşımacılığında kiracı, kiralayan ve broker olmak üzere üç taraf söz konusu olup, yükleten olarak da adlandırılabilen kiracı ; ithalatçı veya ihracatçı, kiralayan ; armatör ya da donatan olarak adlandırılan gemi sahibi veya gemi işletmecisi, broker ise ; boş gemilere yük ve/veya yüklere gemi bulma işine aracılık eden firmalardır. [32]

Tarifesiz taşımacılıkta armatörler gemilerinin büyük bir bölümünü veya tamamını brokerlar aracılığıyla yükü taşıtacak yükletenlere-kiracıya (charterer) kiralamakta olup, kiralama işlemi önceden pazarlık edilen ve her iki tarafın da üzerinde anlaştığı taşıma şartlarını şartları içeren charter party (navlun sözleşmesi) adı verilen sözleşmelerle gerçekleştirilmektedir. [33]

Bu taşımacılık türünde gemilerin kiralanması üç şekilde gerçekleşmektedir. [34]

Seferlik Kiralama (Voyage Charter) ; gemi ya bir sefer için ya da bir yükün tamamını ardışık sefer yapacak şekilde kiraya verilir. Seferlik gemi kiralamada geminin

---

[30] Akten, **a.g.e.**,s.17.
[31] M.Yaman Öztek, **İşletmeciler İçin Deniz Taşımacılığı El Kitabı**, ss.33-34.
[32] Okan Tuna, "Örgütsel Pazara Yönelik Hizmetlerde Algılanan Hizmet Kalitesi, Davranışsal Niyetler ve Müşteri Özellikleri İlişkisi : Konteyner Taşımacılığı Hizmetleri Üzerine Bir Araştırma", İ.Ü. SBE Doktora Tezi,.İstanbul 1999, s.9.
[33] Sigura, **a.g.e.,**s.2.
[34] Tuna, **a.g.e.,.**s.7.

personel, yakıt, su, kumanya, makine yağı vb.masrafları gemi sahibine, armatöre (donatana) aittir.

Zaman Esasına Dayalı Kiralama (Time Charter) ; geminin belli bir zaman dilimi için (bir ay, bir yıl vb.) için kiralanması anlamına gelmektedir. Bu taşımacılık türünde geminin hareket ettirilmesi sorumluluğu armatöre aittir. Kiralayan ise (charterer) sadece yakıt giderleri, yükleme, boşaltma, trim ve istif giderleri, liman masrafları, diğer sefer maliyetleri, kanal geçiş ücret ve rüsumlarını üstlenir. [35]

Mürettebatsız (Çıplak) Kiralama (Bare-Boat/Demise) ; Bu kiralama türünde gemi personelsiz, sefere uygun şekilde kiracıya teslim edilir. Gemi sahibi gemisinin işletilmesinde aktif değildir. Masraflar ve riskler tamamen kiracıya aittir. Gemiyi kiralayan, kiraladığı süreler içinde geminin donatanı durumuna gelmekte olup, charter party sözleşmesine göre geminin yakıt giderleri, liman rüsumları gibi masraflarını da karşılamak zorundadır. [36]

Günümüzde düzensiz hat taşımacılığı ile genelde homojen olarak nitelendirilen ekonomik değeri düşük hammaddeler, büyük miktardaki kuru ve sıvı dökme yükler (hububat, maden cevheri, petrol, petrol ürünleri vb.) taşınmakta olup, bu yükler dönemsel yüklerdir ve kosterler, kuru dökme yük gemileri ve tankerler ile taşınmaktadırlar. [37]

Düzensiz hat taşımacılığında az sayıda aracının varlığı söz konusu olup, armatör-acente arasındaki ilişki düzenli hat taşımacılığındaki armatör-acente ilişkisi gibi sıkı değildir, genelde seferlik gemi acente atamaları görülmektedir. Bu taşıma türünde armatör gemisini aynı yere tekrar gönderdiğinde ilk çalıştığı gemi acentesini tayin etmeyebilir. Bu taşımacılık türünde güvenilir ve piyasayı bilen bir broker önem arz eder.[38]

---

[35] Zehra Karaman, "İzmirde Gemi Acentelerinde Çalışanların İş Doyumlarının Belirlenmesi," (DEU SBE Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi), İzmir, 2010, s.21

[36] Ali Tutal, "Türk Deniz Taşımacılığı Sektöründe Tedarik Hizmeti Veren İşletmelerin Rolü ve Gelecek İçin Öneriler", (DEU Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi),1997,İzmir, s.12.

[37] Hande Sezer, "Düzenli Hat Taşımacılığında Nakliye Müteahhidinin Gemi Operatörü Seçimine Çok Kriterli Karar Destek Sistemi Yaklaşımı", (DEU SBE Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi), İzmir,2008.s.5.

[38]Akten, **a.g.e.**,s.21.

1.4.3.2. Düzenli Hat Taşımacılığı (Liner /Tarifeli Taşımacılık)

Belirli limanlar arasında tarifesi ve navlunu belli olarak çalışan konteyner, ro-ro vb. gemilerin yaptığı taşımacılık hizmeti olarak tanımlanan düzenli hat taşımacılığında gemiler düzenli ve sürekli olarak daha önceden kamuoyuna açıklanmış bir tarifeye (sefer programına) göre seferlerini yapar ve hizmetlerini sürdürürler. [39]

Bu taşımacılık türünde sefer yapan gemilerin, yük bulsun ya da bulmasın önceden ilan edilmiş programa göre seferlerini yapmak zorunda olmaları sebebiyle düzenli hat taşımacılığı otobüs seferlerine benzetilmekte ve bu özelliği ile en maliyetli taşımacılık türü olarak bilinmektedir. [40]

Düzenli hat taşımacılığında geminin tamamen kiralanması söz konusu olmayıp, geminin belli bir bölümü veya ambarı yükletene tahsis edilmekte, geminin idaresi ise tümüyle gemi sahibine ait olmaktadır. [41]

Düzenli hat taşımacılığı, ambalajlanmış yükler olarak adlandırılan general cargo yükler (karışık yük, kırkambar yük) için uygun bir taşımacılık türüdür. Ambalajlanmış yükler dökme yüklere oranla hacimleri daha düşük olmasına rağmen daha kıymetlidir.[42]

Düzenli hat taşımacılığında faaliyet gösteren şirketler, aralarında olumsuz bir rekabete yer vermemek için taşıma konferansları oluştururlar. Oluşturulan bu konferanslar, pazar koşullarını dikkate alarak belirli hatlarda uygulanacak taşıma ücretini belirler.[43]

Düzenli hat deniz taşımacılığında ana hizmet olarak nitelendirilen gemiye yüklenen yükün konteynerler ile istenilen yere ulaştırılması işlemi armatör tarafından gerçekleştirilirken, destekleyici hizmetler olarak nitelendirilen taşımayla ilgili dokümantasyonların hazırlanması, liman ya da liman dışında konteynerin dolumunun sağlanması, gemiye yükleme/boşaltma hizmetlerine nezaret edilmesi, yükleme talimatının yükletenden alınması vb. işlemler ise armatörün acentesi tarafından gerçekleştirilmektedir. [44]

---

[39] Akten, **a.g.e.**,ss.16-17.
[40] Pekdemir, **a.g.e.**, s.49.
[41] Sigura, **a.g.e.**, s.2.
[42] Tuna, **a.g.e.** s.8.
[43] Öztek, **a.g.e.** ss.34-35.
[44] Tuna, **a.g.e**., s.18.

Bir düzenli hat taşımacılığı türü olan konteyner taşımacılığında ; armatörler, gemi acenteleri, forwarderlar (taşıma işleri komisyoncusu) ve yükletenler dağıtım kanalı üyelerini oluşturmaktadır. Ayrıca, konteyner limanları, elleçleme ve istifleme işlemlerinde profesyonelleşen stevedoring firmalar, gümrük idaresi, deniz polisi vb.kurumlar da dağıtım kanalı üyeleri içinde yer almakta ve taşıma işinin niteliğini etkileyen özellik taşımaktadırlar. [45]

Düzenli hat taşımacılığında gemilerin belirli bir program kapsamında birden fazla limana uğrama zorunluluğu, sayıca fazla bir acente ağının mevcudiyeti, trafiğin yoğun olduğu bazı limanlarda kendi yükleme boşaltma tesisi ve personeli bulunması gibi sebepler düzenli hat taşımacılığının yüksek maliyetli bir taşımacılık türü olmasına sebebiyet vermektedir. [46]

Tramp taşımacılık yapan gemilerin taşıma kapasitesi ve hızları düzenli hatta çalışan gemilere göre daha düşüktür. Bu taşımacılık türünde yük birimleştirme çalışmalarının başarısı gemilerin limanda kalış sürelerini kısaltmıştır. Böylece kapıdan kapıya taşımacılık diğer taşıma türlerinin birlikte kullanılmasıyla daha etkin bir hale gelmiştir. [47]

Tablo 9. Deniz Taşımacılığının Sınıflandırılması

Deniz Taşımacılığı		
Sefer Bölgelerine Göre Deniz Taşımacılığı	**İşletme Şekillerine Göre Deniz Taşımacılığı**	**Yüke ve Gemi Türlerine Göre Deniz Taşımacılığı**
Kabotaj Taşımacılığı	Liner (Düzenli Hat) Taşımacılığı	Kuru Yük Taşımacılığı
Açık Deniz Taşımacılığı (Dış Taşımacılık/İthal Ve İhraç Yük Taşımacılığı)	Tramp (Düzensiz Hat) Taşımacılığı	Dökme Kuru Yük Taşımacılığı
Transit Taşımacılık		Sıvı Yük (Tanker) Taşımacılığı
		Ro-Ro Taşımacılığı
Cross Trade (Yabancı Limanlar Arası) Taşımacılık		Konteyner Taşımacılığı
İç Su (Nehirler ve Göller) Taşımacılığı		Kombine Taşımacılık

Kaynak : Işıl Mendeş Pekdemir, **Denizyolu Yük Taşımacılığı Yönetim ve Organizasyonu**, İstanbul, 1991, ss.47-55.

[45] Tuna, **a.g.e**.s.9.
[46] Metin Saban, Gülay Güğercin, "Deniz Taşımacılığı İşletmelerinde Maliyetleri Etkileyen Faktörler ve Sefer Maliyetleri", **DEU Denizcilik Dergisi,** C.1,S.1,2009, s.3.
[47] Reşat Baykal, **Limanlar ve Terminaller**, Birsen Yayıncılık, 2012,s.25.

1.5. Deniz Taşımacılığının Temel Unsurları

Deniz taşımacılığının en önemli unsurlarından olan ve yüklerin taşınmasında kullanılan gemiler, deniz taşımacılığının olmazsa olmaz unsurlarından biri olup, yükler ve limanlar ile bir bütündür.

1.5.1. Gemiler

Gemiler belli bir faaliyeti yerine getirmek üzere dizayn ve inşa edilen endüstriyel yapılardır.[48] 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 almakta olup, 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.

1.5.1.1. Gemi Tipleri

Dünya genelinde yaygın olarak yük taşımasında kullanılan gemi tipleri ; ham petrol tankerleri, işlenmiş petrol tankerleri, amonyak ve kimyevi madde tankerleri, yağ tankerleri, cevher kömür ve benzeri gemiler, hububat ve benzeri gemiler, kereste gemileri, karışık eşya gemileri, ro-ro gemileri, konteyner gemileri, havalandırmalı kuru yük gemileri, canlı hayvan gemileri ve soğuk taşıma gemileri olarak sıralanmaktadır. [49]

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

---

[48] Odabaşı, **a.g.e.** s.1.
[49] DPT, **IX.Kalkınma Planı (2007-013) Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu,** İstanbul, 2006, s.13.

Gemiler ; taşıdıkları yükler/yerine getirdikleri görevler ile kullanım alanlarına göre sınıflandırılmaktadırlar. Taşıdıkları yüklere/yerine getirdikleri görevlere göre gemiler ; [50]

1. **Ticaret Gemileri ;** yük ve yolcu taşımak üzere inşa edilen gemilerdir.
2. **Endüstriyel Gemiler ;** deniz kaynaklarının incelenmesi ya da deniz kaynaklarından yararlanılmak üzere tasarlanmış ve inşa edilmiş gemilerdir.
2. **Hizmet (Servis) Gemileri ;** ticari ve endüstriyel gemilerin çalışmalarını destekleyen gemiler ile denizde can ve mal güvenliğini sağlayan gemiler bu grup içinde yer almaktadır.
3. **Savaş Gemileri ;** bir ülkenin savunma ihtiyaçlarını karşılamak üzere tasarlanan ve inşa edilen gemiler ile bu gemilere destek hizmeti veren gemilerdir.

olarak sınıflandırılmaktadır.

Kullanım alanlarına göre ise gemiler; taşımacılıkta kullanılan gemiler ve taşımacılıkta kullanılmayan gemiler olarak 2'ye ayrılmaktadır.

Tablo 10. Yerine Getirdikleri Görevlere Göre Gemilerin Sınıflandırılması

Ticaret Gemileri	**Endüstriyel Gemiler**
Genel Yük Gemileri (General Cargo) Konteyner Gemileri Ham Petrol Tankerleri (Cruide Oil) OBO (cevher/dökme/petrol) Gemileri Ferryler Ro-Ro Gemileri Yolcu Gemileri LNG/LPG Tankerleri Kimyasal Tankerler Yük Şatları (Barge) ve Entegre Şat İtici Sistemleri	Tarak Gemileri Sondaj Gemileri Atıkları Bertaraf Etme Gemileri Balıkçı Fabrika Gemileri Araştırma Gemileri - Balıkçılık - Oşinografik - Hidrografik - Sismik
Hizmet Gemileri	**Savaş Gemileri**
Römorkörler (Tugs) Dalış Destek Gemileri Yangın Gemileri Pilot Botları (Pilot Boats) Mürettebat Taşıma Gemileri Temin Edici (Destek) Gemiler (Supply Boats) Deniz Ambülansları Kaçakçı Takip Botları Denizden Yağ Toplama Gemileri	Avcı Botları Hücum Botları Firkateynler Destroyerler (Muhripler) Denizaltılar (submarine) Mayın Gemileri Çıkarma Gemileri (Landing craft) Çıkarma Destek Gemileri Akaryakıt Destek Gemileri Cephane Destek Gemileri Özel Harekat Botları

Kaynak : Yücel Odabaşı, **Genel Plan Dizaynı Yayınlanmamış Ders Notları**, İstanbul Teknik Üniversitesi İstanbul, 2010-2011, s.4.

[50] Odabaşı, **a.g.e.**, s.1.

Tablo 11. Kullanım Alanlarına Göre Gemilerin Sınıflandırılması

Taşımacılıkta Kullanılan Gemiler	Taşımacılıkta Kullanılmayan Gemiler
1.Dökme Yük (Bulk Cargo) Gemileri a. Kuru Yük Gemileri - Kombine Taşıyıcı (OBO) Gemileri - Dökme Yük Taşıyıcı (Bulk Carrier Gemiler) b. Sıvı Yük Gemileri - Sıvı Gaz Kimyasalları - Petrol Tankeri, Ham Ürünler(Crude Products) 2. Genel Yük (General Cargo) Gemileri a. Balyalar, sandıklar, ambalaj içine yerleştirilmiş dökme yükler - Çok Güverteli Şilep (Multi-deck) - Tek Güverteli Şilep (Koster) - Ambarları Soğutuculu Olan Gemiler (Reefer) - Ağır Yükleri Kaldırmak İçin Özel Donanımlara Sahip Gemi (Heavy Lift Ship) b. Birim Yük (Unit Cargo) - Konteyner Gemileri - Ro-Ro Gemileri - Araba Taşıyıcı /Car Carrier) Gemileri - Yük Şatları Taşıyıcı Gemiler (Barge Carrier) 3. Yolcu (Passanger) Gemileri a. Feribot b. Sadece Yolcu Taşıyan Gemi (Cruise)	1.Balıkçı (Fishing) Gemileri a. Av Gemileri b. Fabrika Gemileri 2. Hizmet Gemileri (Service Crafts) a. Römorkör (Tug) b. Tarak Gemisi c. Buz Kırıcı Tekne d. Sondaj Gemisi e. Kreyn Gemisi f. Kablo Gemisi g. Araştırma Teknesi 3. Askeri Gemiler (Military) a. Uçak Gemisi b. Muhrip c. Eskort d. Denizaltı e. Hücumbot f. Mayın Tarama Gemisi g. Cephane Destek Gemisi h. Çıkarma Gemisi 4. Diğer Deniz Taşıtları a. Çok Tekneli Büyük Yatlar

Kaynak : Yücel Odabaşı, **Genel Plan Dizaynı Yayınlanmamış Ders Notları**, İstanbul Teknik Üniversitesi İstanbul, 2010-2011, s.7.

1.5.2. Yükler

Deniz taşımacılığında gemi ve yük, arz ve talebi oluşturan iki temel unsurdur. Deniz taşımacılığı hizmeti veren gemiler, deniz taşımacılığının arz tarafını, bu gemilerle taşınan yükler ise deniz taşımacılığının talep kısmını oluşturmaktadır.[51]

1.5.2.1.Yük Çeşitleri

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

Dökme Kuru Yükler ; Tahıl, maden cevheri, fosfat, demir çelik, orman ürünleri, kömür vb.hammaddeler dökme kuru yük sınıfına girmektedir. Günümüzde deniz

[51] A.Güldem Cerit, Ali Deveci ve Soner Esmer, **Denizcilik İşletmeleri Yönetimi,** Beta Yayınevi, 2013, s.38.

taşımacılığının en önemli yük tiplerinden olan beş temel hammadde ; demir cevheri, kömür, hububat, boksit ve alümina ile fosfat dünya ticaretine yön vermektedir. Hububat dünyadaki beslenme ihtiyacını karşılamada, fosfat kayası gübre imalatının temel maddesi olmakla, demir cevheri en önemli metal olan çelik imalinin hammaddesi olmakla, kömür en önemli enerji hammaddesi ve boksit alümina ise dünyanın ikinci önemli metali olan alüminyumun hammaddesi olması sebebiyle deniz taşımacılığının en önemli yük tipleri arasında yer almaktadırlar.[52]

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

Genel Yükler ise ; konteyner, karışık (kırkambar) ve dondurulmuş yükler olarak 3'e ayrılmaktadır. Karışık yükler ; (ambalajlı yükler, ambalajsız yükler, sandıklı yükler, paletli yükler) olarak 4'e ayrılmaktadır. [53]

1.5.3. Limanlar

Ulaştırma zincirinin en önemli halkalarından biri olan, bir ülkenin endüstriyel büyümesine ve ticaretinin gelişmesine katkı sağlayan limanlar ; rıhtım veya iskelelere gemilerin ve/veya deniz taşıma araçlarının yanaşıp, bağlayabileceği ve demirleyebileceği, tekneden kıyıya, kıyıdan tekneye yük ve insan nakli yapma imkanı sunan, eşyanın karada ve denizde teslimine muhafazası için tesis ve imkanları bulunan sınırları belirlenmiş kara ve deniz alanları olarak tanımlanmaktadır.[54]

Limanlar, aynı zamanda, gemi işletmeciliği, gemi sahipleri, tersaneler, kıyı emniyeti, gemi kurtarma, destek birimleri gibi genel hizmet birimlerinin yanı sıra gemi acenteleri, navlun komisyoncuları, freight forwarderlar, stevedor firmaları, chartering firmaları, sigorta şirketleri, kumanya firmaları vb. çok geniş bir meslek grubuna hizmet veren ve aynı zamanda bu hizmet grubunun da hizmet aldıkları yerlerdir. [55]

---

[52] Odabaşı, **a.g.e**.,s.24.
[53] Murat Yorulmaz, **Deniz Taşımacılığı ve Deniz Sigortaları**, Akademi Denizcilik Yayın No: 32, s.34.
[54] Fikret Altınçubuk, **Liman İdare ve İşletmesi**, Deniz Ticaret Odası, İstanbul, 2000, s.9.
[55] Funda Yercan**, Liman İşletmeciliği ve Yönetimi**, Mersin Deniz Ticaret Odası, 1996, s.13.

Eski yıllarda deniz ile karanın kesiştiği yerler olarak tanımlanan limanlar, günümüzde ticaret ve sanayinin gelişmesiyle ticari ve endüstriyel kar merkezlerine dönüşmüş olup, diğer yandan rekabete yön veren uluslararası ticaretin bir parçası konumundadırlar. Limanlar deniz ticaretinin ana unsurlarından biri olmasının yanı sıra deniz ticareti talebi yaratılmasında etkin rol oynamakta ve ayrıca küresel ticaretteki mal akışlarının ihtiyaç duyulan bölgelere taşınmasında lojistik merkez konumundadırlar.[56]

Yük açısından toplama ve dağıtma yeri olan limanlar, ulaşım sistemleri açısından taşıma sisteminin değişme noktası özelliği taşırlar. Bunun yanı sıra, yükleme/boşaltma, römorkaj, depolama gibi temel işlevlerinin yanı sıra yükletenler, ihracatçılar, ithalatçılar, lojistik şirketleriyle devlet otoriteleri, bankalar, sigorta şirketleri gibi çok sayıda örgüt ya da kişilerle ilişki içerisindedir.[57]

Limanlarda verilen hizmetler ;

- Temel hizmetler (yanaşma/barınma, yük,yolcu ve araç yükleme/boşaltma/aktarma)
- İkincil liman hizmetleri (kontrol/gümrük, taşıma sistemleri arası dönüşüm, atık alımı/arıtma, tatlı su, yakıt ikmali, pilotaj/römorkaj, toplama/birleştirme/dağıtım, tartım, konteyner içi dolum/boşaltım, bakım/onarım, diğer tedarik zinciri ve toplam lojistik hizmetler) şeklinde sıralanmaktadır. [58]

Limanların tarafları; liman kullanıcıları ve liman hizmet sağlayıcılarıdır. Liman kullanıcıları ; denizyolu taşımacılığı şirketleri, yükletenler, iç taşıma operatörleri ve liman alanını kiralayan sanayi şirketleri olup, liman hizmet sağlayıcıları ise ; gemilere verilen hizmetleri kapsayan kılavuzluk ve römorkaj, gemi tamir/bakımı, kumanya ve yakıt tedariki, atık alım hizmetleri sağlayıcıları, yükleten nakliye işleri yüklenicileri ve gemi acentelerinden oluşmaktadır. [59]

---

[56] Soner Esmer , "Konteyner Terminallerinde Lojistik Süreçlerin Optimizasyonu ve Bir Simülasyon Modeli", (DEU SBE Doktora Tezi), İzmir, 2009, ss.7-10.
[57] Esmer, **a.g.e.,** ss.5-12.
[58] Volkan Çağlar ,**Türk Özel Limanlarının Etkinlik ve Verimlilik Analizi**, Dokuz Eylül Yayınları,2012, s.4.
[59] Çağlar, **a.g.e.,** ss.7-8.

Liman çeşitleri aşağıdaki şekilde sınıflandırılmaktadırlar ; [60]

1. **Kuruluşları Yönünden (Bakımından) Limanlar**

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

b. Yapay Limanlar ; doğal korunma imkanına sahip olmayan yapay olarak yapılmış limanlardır. Örnek olarak ; Mersin, Haydarpaşa, Ereğli, Marsilya limanları örnek verilebilir.

2. **Coğrafi Özellikler Yönünden**

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

3. **Gördükleri Hizmet Yönünden**

   a. Barınma ve Sığınma Limanları (Kefen,Sinop)
   b. Askeri Limanlar (Gölcük, Fransa Toulon vb.)
   c. Ticari Limanlar (İstanbul, Marsilya vb.)
   d. Petrol Limanları (Kuveyt Mina Al Ahmedi vb.)
   e. Yat Limanları (Kalamış, Fransa Saint Tropez vb.)
   f. Balıkçı Limanları
   g. Gemi İnşa ve Tamir Limanları (Odessa Limanı vb.)

4. **Verdikleri Hizmet Yönünden**

   a. Ana Liman (Hub Port) : Bu limanlar, hizmet etki alanlarından ithal ve/veya ihraç ettikleri kendi bölgesel yüklerine sahipken diğer limanlardan gelen ulusal ve uluslararası yüklerin uğrak ya da besleme limanlarına aktarılmasını sağlar. Örnek olarak Barselona, Marsilya, Port Said, Rotterdam, Hamburg ve Pire limanları verilebilir.

   b. Aktarma Limanı (Hub Port2 ve Transshipment Port) : Kendi hizmet etki alanların hizmet etmeyen genellikle uluslararası yük aktarımı için kargonun elleçlendiği limanlardır. Örnek olarak Malta, Damietta limanları verilebilir.

   c. Uğrak Limanlar (Calling Port) : Bu tip limanlara uluslararası gemiler ya da kıtalararası gemiler de belli periyotlarla uğrar. Aktarma konteyneri elleçleme

[60] Fırat Bolat, "Marmara Bölgesi Limanlarının Ana Liman (Hub) Özellikleri Yönünden Potansiyellerinin İncelenmesi",(İ.T.Ü.Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi), Aralık 2010, ss.4-5.

potansiyeline sahip olduklarından bu limanlar kolayca ana limana dönüşebilecek özellikte limanlardır.

d. 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 kategorisindedir.

1.6. Deniz Taşımacılığında Faaliyet Gösteren Hizmet Kuruluşları

Hizmet, üretilirken tüketilen bir ürün olarak tanımlanmakta, hizmet üreten firmalar ise hizmet adı verilen soyut eylemleri üreterek ihtiyaç sahiplerine sunan kuruluşlar olarak nitelendirilmektedirler. Ulaştırma hizmeti ise elle tutulmayan, gözle görülmeyen,bozulmayan, (ancak kesintiye uğrayabilen-geminin kötü hava nedeni ile bir yere sığınması gibi) depolanamayan, üretilirken tüketilen, bir iktisadi değer yada insanın konum yada durumunda değişiklik sağlayan bir iktisadi faaliyet olarak tanımlanmaktadır. [61]

Deniz taşımacılığında deniz taşıma hizmeti veren bir takım kişi ve kuruluşlar bulunmakta olup, bu firmaların her biri taşıma hizmetine ayrı ayrı fonksiyonlarla/görevlerle ayrı katkılar sağlamaktadır. [62] Genel itibariyle gemi acenteleri, gemi brokerleri, gemi tedarik firmaları, freight forwarderlar, liman işletmeleri, klas ve sigorta firmaları, stevedoring olarak sayılabilecek bu kuruluşlar taşıtana karşı hizmetin üretilmesinde birlikte görev almakta olup, her bir kuruluş verdiği hizmet ve yerine getirdiği görev ve sorumluluklarla birbirini tamamlamakta, birinin varlığı olmadan diğerinin varlığından söz etmek mümkün olamamaktadır. [63]

Deniz taşımacılığı alanında faaliyet gösteren bu hizmet kuruluşları aynı zamanda, deniz taşımacılığının ve dolayısıyla deniz ticaretinin kesintisiz, verimli ve etkin bir şekilde gerçekleşmesine son derece önemli katkılarda bulunmaktadırlar. Aşağıda deniz taşımacılığında faaliyet gösteren hizmet sağlayıcı kuruluşların her biri hakkında detaylı bilgi verilmeye çalışılmıştır.

---

[61] Tutal**, a.g.e**., s.16.
[62] Sezer, **a.g.e**.,.s.11
[63] Tutal, **a.g.e.,**,s.16.

1.6.1. Armatör (Donatan) Firmaları

Uygulamada gemi sahibi olarak bilinen armatör, gemisini deniz ticaretinde kullanan kişi olarak tanımlanmaktadır. Türk Ticaret Kanunu'nda ise donatan *"gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi sahibi"* olarak tanımlanmakta aynı zamanda kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kendi adına bizzat veya kaptan aracılığıyla kullanan kişi, üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde de donatan sayılmaktadır.

Armatör firmalar sahibi olduğu ya da kiraladığı gemilerle taşıma hizmeti verir. Armatörlük hizmetleri gemiye sahip olma ve gemi işletme olarak iki şekilde yürütülmektedir.[64]

1.6.2. Gemi Acente Firmaları

Denizcilik sektöründe çok sayıda aracılık faaliyetinde bulunan firmalar söz konusu olup, gemi acente firmaları da aracılık faaliyetinde bulunan firmalardan biridir ve deniz taşımacılığında son derece önemli roller üstlenmektedirler.

Gemi acente firmaları ; bulundukları liman veya ülkede taşıyanı, donatanı ve gemi kaptanını temsil eden, onların yasal hak ve çıkarlarını kollayıp koruyan, gemi ve yük için yapılması zorunlu olan hizmetleri temsil ettikleri kaptan ve donatan adına gereken zaman veya sürede yerine getiren ve hizmetlerinin karşılığını gerek gemi ve gerekse yükten alan tüccar kişi ve kuruluşlardır. [65]

Düzenli hat taşımacılığı yapan gemilere hizmet veren acentelere liner (düzenli hat) gemi acentesi ; düzenli olmayan, arızi seferler (çoğunlukla dökme yük veya proje yükü taşımacılığı) yapan gemilere hizmet veren acentelere tramp (düzensiz sefer) gemi acentesi denilmektedir.

İkinci bölümde gemi acenteleri ile ilgili daha detaylı bilgi verilmektedir.

---

[64] Uluç Hanhan, "Uluslararası Denizcilikte Donatan İşletmelerinin Personel Seçim Ölçütleri : İzmir Bölgesi Analizi" (DEU Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi), İzmir, 2006, s.41.
[65] Yercan, **a.g.e.**, s.82-83.

1.6.3. Gemi Brokerleri (Shipbrokers)

Gemi brokerleri, gemisine yük arayan gemi sahipleri ile yüküne gemi arayan yük sahiplerini bir araya getiren bir anlamda armatör, yükleten ve taşıtıcı arasında köprü görevi gören, bir ücret karşılığında taşıma sözleşmesinin imzalanmasına aracılık etmeyi meslek edinen kişi veya kurumlardır. [66]

Gemi brokerleri, tüm dünyada gemiye yük, yüke gemi bulmak için yük sahibi ile donatan arasında yoğun müzakere, yazışma ve pazarlık faaliyetinde bulunurlar, sonucunda taraflar arasında bir mutabakat sağlayarak bir İngiliz sözleşme sistemi olan ve basılı olarak hazır bulunan charter party'nin (taşıma mukavelesi, navlun sözleşmesi) imzalanmasına aracılık ederler. Charter party'nin (c/p) tarafı değil aracısı olan brokerlerin komisyonu, navlun üzerinden ödenmekte olup, c/p de brokere ödenecek komisyon ve yüzdesi belirtilmektedir. [67]

Deniz taşımacılığında önemli bir uzmanlık alanı olan gemi brokerliği, son derece hızlı düşünme, gemilere dair teknik donanım, deniz hukuku bilgisi ve ticari beceri gerektiren bir meslektir. Büyük çoğunluğu Londra'da bulunan gemi brokerleri, yük için hangi geminin daha uygun olabileceğini, navlun piyasasındaki arz ve talebi kısacası gemi ve taşınacak yük durumunu çok iyi bilen ve takip eden uzman kişilerdir. Gemi brokerleri, dünyanın farklı yerlerindeki yük ve gemi sahiplerini buluşturarak çarter sözleşmelerinin yapılmasına aracılık ederken aynı zamanda dünyanın herhangi bir noktasında seferde olan bir geminin gelecek seferi için çarter sözleşmesinin yapılmasını da sağlarlar. [68]

Bir gemi brokerinin görevi gemi sahibi /işleticisi veya geminin alıcı ve satıcıları arasında aracılık etmek olup, brokerler gemi kiralama/alım-satım işini potansiyel müşterilere sunarak, anlaşmanın ya da satışın ana unsurları üzerinde pazarlıkta, sözleşmenin detaylarına son halinin verilmesinde ve anlaşma sonuçlanana kadar ki sürecin takibinde aktif rol

---

[66] Erkan Bayer, "Gemi Kiralanmasında Karar Kriterlerinin Belirlenmesi", (İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2011,s.50.
[67] Harun Şişmanyazıcı**, "Broker Müessesesi ve Geleceği"**, 2011, (Çevrimiçi) http://www.denizhaber.com/ index. php?sayfa=yazar&id=40&yazi_id=100663. (Erişim Tarihi 24.11.2013)
[68]Sema Yerlikaya, **"Gemi Brokerlik Ücretinin Tahsili Neden Zor",** (Çevrimiçi) "http://www.aktueldeniz.com/ sema_yerlikaya/gemi_brokerlik_ucretinin_tahsili_neden_zor-

oynamaktadır. Günümüzde gemi brokerleri giderek artan bir şekilde müşterilerine geniş bir pazar bilgisi ve danışmanlığı da sağlar hale gelmiştir. [69]

Brokerlerin verdiği hizmetler ; gemi kira sözleşmesinin hazırlanması, gemi bağlandıktan sonra navlun ve sürastarya ücretinin takibi, kaptan adına konşimentonun düzenlenmesi veya alınması, istenirse navlunun veya diğer ücretlerin toplanması, stevedorların yükleme boşaltma işlemlerinin kontrolü, gemi alım satımında tarafları bir araya getirmek, danışmanlık hizmetleri vermek, yeni inşa edilecek gemilerle ilgili işleri yapmak şeklinde sayılabilir. [70]

Gemi sahiplerinin gemilerini veya gemilerinin yük kiralamalarını güvence altına almak için atanan gemi brokerleri, gemi sahibini desteklemek, en iyi şartlar altında kazancı elde edecek şekilde pazarlık yaparak gemi sahibini korumak amacı ile görev yaparlar. [71]

Dünyada ve Türkiye'de brokerlik hizmeti, armatör firması bünyesinde bulunan chartering/brokering departmanı, ihracatçı/ithalatçı firmalarında chartering/brokering departmanı ile herhangi bir armatör veya taşıtana (ihracatçı/ithalatçı) bağlı olmayan brokerlik firmaları aracılığıyla yürütülmektedir. Herhangi bir firma bünyesine bağlı olmayarak çalışan brokerlik firmalarından çoğu chartering departmanı kurmamış küçük armatör firmaları ile yapmış olduğu uzun vadeli anlaşmalar ile gemilere yük bulma/chartering hizmeti vermekte ve bu anlaşma ile kazanılan navlunlardan % 2.5 pay almaktadırlar. [72]

Teorik olarak gemi brokeri (ship broker), kiracı brokeri (charterer broker/charterer agents) ve gemialım satım brokeri (sale and purchase broker) olmak üzere 3 tür broker mevcut olup, gemi brokeri ve kiracı broker gemi kiralama sözleşmelerine aracılık eden brokerlerdir. Temsil ettiği taraflarla ilişkileri açısından ise brokerler ; Exclusive broker, direct broker (semi exclusive broker) ve competitive (bağımsız) broker olarak 3 türde karşımıza çıkmaktadır. [73]

---

[69] https://www.fonasba.com/ship-agents-and-brokers, (Erişim Tarihi 26.11.2013)
[70] Bayer, **a.g.e.,** s.52.
[71] https://www.fonasba.com/ship-agents-and-brokers, (Erişim Tarihi 26.11.2013)
[72] Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, **Denizcilik Şura Raporu**, İstanbul, 04-05 Eylül 2013, s.77.
[73] Sigura, **a.g.e.,**ss.3-4.

Kiracı brokerleri kiracıdan aldığı emirler doğrultusunda kiracının talimatındaki tonajda en karlı yük taleplerini fikstürü sağlayacak şekilde yayımlamaktadır. [74] Bağımsız brokerler (Competitive broker) ise taşıyan ile taşıtana arasındaki müzakerelerde iki tarafı da temsil etmeden ya da bu konuda bir yetki anlaşmaları olmadan faaliyet gösteren bağımsız kuruluşlar olup taraflar arasında aracılık ederek sözleşmenin şartlarını oluşturmakta ve bunun için belli bir ücret almaktadırlar.[75] Ayrıca, armatör ve kiracılarla "no win, no fee" (gemiyi bağlayamazsan para da kazanamazsın) temelinde servis hizmeti sunmaktadırlar. Satış ve pazarlama brokerleri ise bir anlaşmadaki tek tarafı temsil eder, yeni veya ikinci el geminin alım satımı ile ilgilenmektedirler.[76]

Exclusive broker ise ; temsil ettikleri kiracı ya da taşıyan açısından bir yetki ya da temsil anlaşması gereğince faaliyet gösteren kişi ya da kuruluşlar olup, aralarında daimi bir ilişki mevcuttur. Bu kuruluşlar bir hizmet akdinin varlığına bağlı olarak aracılık hizmeti verirler. [77]

1.6.4. Freight Forwarderlar (Taşıma İşleri Komisyoncusu/Organizatörü)

Türkiye'de taşıma işleri organizatörü, taşıma işleri komisyoncusu ya da navlun komisyoncuları olarak adlandırılan, 6102 sayılı TTK'da ise taşıma işleri komisyoncusu olarak nitelendirilen freight forwarderlar ; TTK'nın 850.-855.maddelerindeki hükümler çerçevesinde faaliyetlerini sürdüren, yük sahibine karşı kendi adlarına taşıma işini üstlenen ve fiili taşımayı da gemi işletenlerine yaptırarak, kendilerinin gemi işletenlerine ödedikleri navluna bir miktar komisyon eklemek suretiyle yük sahibinden daha yüksek bir navlun bedeli alan ve aradaki farktan ticari kar sağlayan taşıma kuruluşlarıdır. [78]

Çoğunlukla konteyner taşımacılığı alanında faaliyet gösteren freigt forwarderlar, taşıyanın temsilcisi olan gemi acentelerine yük sağlayan iş ortakları olup, müşterilerine verdikleri teklifin kabulünden sonra alınan talimatla malın fiziksel teslimi ile işe başlar ve taşımayı yaptırdıkların araçların evraklarına dayanarak ve bu evrakları bir araya getirerek kendi düzenledikleri taşıma senedi olan FBL (taşıma işleri komisyoncusu konşimentosu-

---

[74] https://www.fonasba.com/ship-agents-and-brokers erişim tarihi 10.10.2013
[75] Harun Şişmanyazıcı **"Broker Müessesi ve Geleceği",** http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=40&yazi_id=100663
[76] https://www.fonasba.com/ship-agents-and-brokers erişim tarihi 10.10.2013
[77] Şişmanyazıcı, **a.g.e.**, s.1.
[78] Metin Çancı, Murat Erdal, **Uluslararası Taşımacılık Yönetimi**, UTİKAD Yayınları,2008.s.20.

forwarder bill of lading) veya HBL (House Bill of Lading) ile taşıyıcı olarak taşımayı gerçekleştirirler. Gemi acenteleri ise armatörün verdiği vekaletle iş yapan kuruluşlar olup, hat acentelerinin vekili oldukları armatör adına hareket ederler. [79]

Aynı zamanda dış ticaret uzmanları olarak nitelendirilen forwarderlar ; uluslararası pazarlamadaki kolaylaştırıcı kurumların içinde yer alan ve ihracatçılara yoğunlukla fiziksel dağıtım konularında destek sağlayan firmalardır. Bu sebeple forwarderlar firmaların uluslararası ticaretin finansmanında, gümrükleme işlemlerinde, nakliye sigortasında uzmanlık derecesinde bilgi sahibi olmaları gerekmektedir. [80]

Freight forwarderların yükletenlere sundukları hizmet türü ve aralarındaki anlaşmaya göre hukuksal açıdan sıfatı değişmekte, bazen nakliye işleri komisyoncusu, bazen taşıyıcı, bazen vekil, bazen de yük acentesi olarak değerlendirilmektedir. Forwarderlar ; uluslararası ticaretin finansmanında gümrükleme işlemlerinde, birçok alanda bilgi sahibi olmaları gerektiğinden dolayı dış ticaret uzmanı olarak görülmektedirler. Forwarder firmaları lojistik konularında destek sağlayan kolaylaştırıcı (lojistik destek sağlayan) kuruluşlar olarak görülmektedir. Dünya yük hareketinin %75 gibi önemli bir bölümünü yönlendiren firmalar olan forwarderlar taşıma işleminin her kesimi ile ilişki içinde olduklarından ve kapıdan kapıya taşıma işini gerçekleştirdiklerinden taşımacılığın mimarı ve yük acenteleri olarak adlandırılmaktadırlar.[81]

Taşıma işleri komisyoncusunun faaliyeti, kendi nam ve müvekkili hesabına eşya taşımak olup, eşya taşıma işlerinde üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde taşıma işleri komisyoncusu taşıtan konumundadır. Taşıma işleri komisyoncusu kendi namına müvekkili hesabına iş gördüğü için komisyoncu ile hesabına iş gördüğü kişi arasındaki hukuki ilişkinin dayanağı olan sözleşme, niteliği bakımından vekaletin özel bir türüdür.taşıma komisyoncusunun ana yükümlülüğü, eşyanın yer değiştirmesini sağlayacak olan taşıyıcıyı seçmek, onunla sözleşme yapmaktır. Ayrıca, taşıma işleri komisyoncusu koşullara en uygun taşıtı ve güzergahı belirlemeli ve sonra taşıma sözleşmesi yapmalıdır. [82]

---

[79] Murat Erdal, **Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği**, Beta Yayınları, 2008, s.335.
[80] Hande Sezer, **a.g.e.**, s.42.
[81] Durmuş Ali Deveci, **Deniz İşletmeciliği Programı Ders Notları**, 12 Kasım 1998, s.8.
[82] Sezer, **a.g.e.**,.s.46.

Genellikle taşıtan adına ve/veya hesabına eşyanın taşınması için gerekli işlemleri ücret karşılığında yapan aracılar olan taşıma işleri komisyoncuları yükleme boşaltma müteahhidi ve taşıyan ile gerekli işlemlerin yapılması, gemide rezervasyonun yapılması, konşimento tanzimi, sigorta işlemleri, gümrük işlemlerinin tamamlanması, teslim sonrası konşimentonun imzalı nüshasının temini gibi işlerle ilgilenirler. [83]

Freight forwarder firmalarca verilen hizmetler, bir ya da daha fazla taşıma türü kullanılarak gerçekleştirilen taşımaya ilişkin konsolidasyon, depolama, elleçleme, paketleme veya dağıtım olduğu kadar, ilave işlemler ve danışmanlık dahil tüm hizmetler ile eşyanın gümrük beyanının yapılması, sigortalanması, kıymetli evrakın hazırlanması ve ödemenin tahsilatı gibi işlemleri de kapsayan hizmetler zincirini ifade etmektedir. Freight forwarder hizmetler aynı zamanda fiili olarak tedarik zinciri yönetimi uygulamaları, taşıma, elleçleme ya da depolamaya ilişkin modern bilişim ve komünikasyon teknolojileri ile lojistik hizmetlerini de kapsamaktadır. [84]

Düzenli hat taşımacılığında hat işletmesi ve hat işletmecisinin temsilcisi konumunda bulunan gemi acentesinden sonra gelen taşıma işleri komisyoncusu, üstlendikleri aracılık faaliyetleri içinde esas itibariyle kendi müşterileri olan ihracatçı ve ithalatçı firmalara hizmet vermektedirler. Taşıma işleri komisyoncusu, hat işletmesi ve gemi acentesinin müşterisi, ihracatçı ve ithalatçılar da taşıma işleri komisyoncusunun müşterisi konumundadır. Bunun yanı sıra taşıma işleri komisyoncusu hat işletmesi ve gemi acentesi ile asıl taşıtan olan ihracatçı ve ithalatçı firmalar arasında üçüncü taraf olarak aracılık faaliyetlerini sürdürmeleri nedeni ile üçüncü taraf lojistik firmaları olarak da adlandırılmakta aynı zamanda müşterileri olan ihracatçı ve ithalatçılara karşı taşıyan kimliklerinden dolayı gemi işletmeksizin taşıma işleri yapan taşıyıcılar (NVOCC) olarak da nitelendirilmektedirler. [85]

Taşıma işleri komisyoncuları dünyada Taşıma İşleri Komisyoncuları Dernekleri Uluslararası Federasyonu (FIATA) tarafından temsil edilmekte olup, Dernek 31 Mayıs 1926 tarihinde Viyana'da kurulmuştur. Halen 50 ülkede, taşımanın mimarları olarak bilinen, yaklaşık 8-10 milyon kişiye istihdam sağlayan ortalama 40.000 adet taşıma işleri organizatörü ve

---

[83]Emre Cumalıoğlu, **Kırkambar Sözleşmesi-Denizyolu İle Konteyner Taşımacılığı,Düzenli Hat Taşımacılığı,** Turhan Kitabevi, Ankara,2011,ss.80-81.
[84] http://www.utikad.org.tr/sayfalar.asp?page=13 Erişim Tarihi : 11.10.2013
[85] Sezer, **a.g.e**.,.s.21.

lojistik firmasını temsil eden hükümet dışı teşkilat statüsüne sahip uluslararası bir organizasyondur. [86]

Türkiye'de ise taşıma işleri komisyoncuları Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) tarafından temsil edilmektedirler. UTİKAD bu çerçevede sektörünün dünya çapındaki en büyük sivil toplum örgütü olan Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Dernekleri Federasyonu'nun (FIATA) Türkiye temsilciliğini de üstlenmiş durumdadır. UTİKAD (Uluslar arası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği) Türkiye'de ve uluslar arası alanda kara, hava, deniz, demiryolu, kombine taşımacılık ile lojistik hizmetler üreterek taşıma organizasyonunu üstlenen 350 civarında ki firmayı aynı çatı altında toplayan bir sivil toplum örgütüdür. [87]

1.6.5. Stevedore Firmalar (Yükleme Boşaltma Firmaları/Yükleme Boşaltma Müteahhidi)

Gemilerin yükleme ve boşaltma işlerini fiilen gerçekleştiren stevedore firmalar ; limanlarda gemi ile terminaller arasında gemiden limana yüklerin boşaltılmasını, limandan gemiye yüklenmesini, terminalde konteynerlerin yükler ile doldurulmasını, boşaltılmasını ve konteynerlerin içine yükün istif edilmesini, dolu ve boş konteynerlerin liman sahası içinde depolama, yükleme alanlarına taşınmasını özetle konteyner terminallerinde yük ve konteynerlerin her türlü elleçleme faaliyetiyle uğraşan gerçek ve tüzel kişilerdir. [88]

Stevedorluk (yükleme boşaltma hizmeti sunan firmalar); denizcilik sektöründe en eski mesleklerden biri olmasına rağmen ülkemizde ve dünyanın pek çok ülkesinde ihmale uğramıştır. Stevedorluk faaliyeti her iklim koşulunda 7 gün 24 saat çalışma prensibi ile yürütülen bir yükleme boşaltma faaliyeti olup, elleçlemenin hızlı ve yükün gemi ile kara arasındaki hareketi devamlı olması gerekmektedir.[89]

Stevedorun verdiği hizmetler ; Rıhtım ve araç işçisini tedarik etmek, yükü bağlamak, ambarları temizlemek, yanaşmada ve kalkmada halat alıp vermek, yükü kurtarmak,

---

[86] http://www.fiata.com/index.php?id=30 erişim tarihi :01.12.2013
[87] http://www.utikad.org.tr/sayfalar.asp?page=12
[88] Huriye Kubilay **Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu**, Fakülteler Kitabevi, İzmir.s.15.
[89] Altınçubuk, **a.g.e.**, s.106-107.

gemiadamlarını temin etmek, ağır yük için vinçleri yeniden donatmak. yükleme boşaltma için ekipman tedarik etmek şekilde sıralanmaktadır. [90]

1.6.6. Sigorta Kuruluşları (Deniz Sigorta Eksperleri)

Denizde bir geminin, yükün ya da gemiadamlarının karşı karşıya kalabilecekleri tehlikelerden korunmaları sigorta müessesesinin devreye girmesi ile mümkün olup, denizcilik sektöründe sigorta şirketleri; tekne ve makine sigortası (hull and machinery) , sorumluluk sigortası (P&I), navlun sigortası ve mal (yük) sigortası olmak üzere dört farklı sigorta çeşidi sunmaktadırlar. [91]

Bu sayılan sigorta türlerinden biri (tekne, kulüp, yük sigortası) için sigortayı ilgilendiren bir hasar meydana geldiğinde, olay yerinde ve olay konusu kişi, gemi ve mallar hakkında gerekli incelemeyi yapan, hasarı tespit ederek sigorta şirketlerine olay ile ilgili rapor veren uzmanlara deniz sigorta eksperleri denilmektedir. [92]

Dünya deniz ticaretinde uygulanan sigorta türlerinden olan tekne sigortası ; gemilerin tekne ve makinesine ilişkin bir sigorta olup, donatanın tekne sigortası poliçeleriyle temin edilemeyen sorumluluklarını teminat altına alan sigorta ise kulüp sigortası olarak tanımlanmaktadır. Türkiye'de Türk bayraklı gemilerin tekne sigortası ancak Türk sigorta şirketleri aracılığıyla özellikle Londra piyasasından reasürans yoluyla temin edilmekte, klüp sigortası ise doğrudan doğruya Londra piyasasındaki klüplerden (P&I klüplerinden) temin edilmektedir.

1.6.7. Gemi Klas Kuruluşları

Gemi klas firmaları ; gemilerin teknik donanım ve yeterliliklerini, gemilerin tersanelerde yapımına başlamasından itibaren ve ticari faaliyetleri süresince belirli kurallara göre denetleyen, ulusal ve uluslararası teknik kurallara uygunluklarını belgeleyen bağımsız kuruluşlar olup, bu denetimleri yapan kişilere sörveyör denmektedir. [93]

---

[90] Altınçubuk, **a.g.e.**, s.107.
[91] Yercan, **a.g.e**., s.90.
[92]İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi, **Deniz Ticaret Odaları ve Acenteler İlişkisi,** Gemi Acenteliği Eğitimleri, İzmir, 2008, s.14.
[93] İMEAK DTO İzmir Şubesi**, a.g.e.**, s.14.

Klas kuruluşlarını ayrıca ; gemi klaslamak/sınıflandırmak/ belgelemek faaliyetlerinin yanı sıra malzeme, ürün, personel ve sistem belgelendirme etkinliklerini de yerine getiren ayrıca uluslararası sözleşmelerin üye ülkeleri yükümlü kıldığı konularda üye ülkeler adına denetim, doğrulama ve belgelendirme görevlerini yerine getiren bağımsız kuruluşlar olarak tanımlamak da mümkündür. [94]

Klas şirketlerinin yaptıkları denetime esas olan kurallar ulusal ve uluslararası kurallar olup, bu kurallar gemilerin teknik olarak uygunluk ve dayanıklılık, çevre kirliliği, emniyet, sağlık konuları ile ilgilidir.[95]

Gemilerin gerek inşa aşamasında ve gerekse sonradan yapılarında olabilecek değişiklikler nedeniyle denize elverişliliklerinin denetimini yapan klas kuruluşlardan alınan raporlar ve belgeler ; gemilerin limanlara giriş/çıkışları ile gemilerin satışı sırasında aranan belgelerdendir. [96]

Türkiye'de gemilere klas hizmeti Türk Loydu tarafından verilmekte olup, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nca kabul edilen klas kuruluşları ; Türk Loydu Vakfı İktisadi İşletmesi, American Bureau Of Shipping (ABS), Bureau Veritas (BV), Det Norske Veritas (DNV), Germanisher Lloyd (GL), Korean Register Of Shipping (KR), Lloyd's Register Of Shipping (LR), Nippon Kaiji Kyokai (NK), Registri Italiano Navale (RINA), Russian Maritime Register Of Shipping , China Classification Society (CCS), Croatian Register Of Shipping (CRS), Indian Register Of Shipping (IRS), Hellenic Register Of Shipping (HR), Registro International Naval Sa (RINAVE), Polish Register Of Shipping'den oluşmaktadır. [97]

1.6.8. Gemi Ekspertiz ve Gözetim Firmaları

Gözetim ; ticarete konu bir malın alıcıya tesliminin, satış sözleşmesinde öngörülen miktar, kalite, ambalajlama, etiketleme, yükleme, taşıma, teslim zamanı vb. koşullarına uygunluğunu ne derecede gerçekleştirildiğinin bir gözetim şirketi aracılığıyla, alıcı veya satıcı tarafından tespit ettirilmesi işlemi olup, gözetim şirketleri ise uluslararası ticari kurallar gereği

---

[94] R.Tansel Timur, Ulusal ve Uluslar arası Mevzuatta Klas Kuruluşları, **İstanbul Barosu Dergisi,** Mart-Nisan 2012, Kasım 2011, s.18.
[95] http://tr.wikipedia.org/wiki/Klaslama_kurulu%C5%9Flar%C4%B1_(denizcilik)
[96] Tutal, **a.g.e.**,s.16.
[97] https://atlantis.denizcilik.gov.tr/.../**Klas**%20**Kuruluşları**%20Listesi.doc Erişim tarihi :01.12.2013.

dış ticarete konu malların tartı ve analizinin yapılması zorunlu bulunan hallerde kalite kontrol ve tartı işlemlerini yapan, bu işlemlerle ilgili raporları düzenleyen, ithalat ve ihracat işlemlerinde koordinasyon sağlayan tarafsız kuruluşlardır.[98]

Denizcilik sektöründe faaliyet gösteren gözetim firmaları, gemi ile taşınan yüklerin ölçüm, sayım ve kontrol işleri ile gerektiğinde yükün kalitesini kontrol ederek yük satıcısı ile alıcısı arasındaki alım-satım ilişkisinin sağlıklı gerçekleşmesini sağlarlar. [99]

Gözetim şirketleri tarafından düzenlenen raporlar konsolosluk ya da yerel ticaret odalarınca onaylanması zorunlu bulunmamakta olup, gözetim şirketleri verecekleri rapor ve belgelerden doğrudan sorumludurlar. Gözetim şirketleri tarafından verilen hizmetler özetle ; tüm tarım ve sanayi ürünleri ile madensel ürünlerin gözetimini yapmak, ticarete konu olan herhangi bir malın miktar ve kalitesini belirleyip hazırlanan raporla belgelemek, örnekleme, kalite kontrolü, puantaj kontrolü, depolama ve stok kontrolü ile sevkiyat sonrasında yükleme, boşaltma işlemlerine ilişkin prosedürleri yerine getirmek vb.sayılabilir. [100]

1.6.9. Gemi Tedarikçi Firmaları (Gemi Kumanyacıları)

Denizcilik sektöründe ship chandler, gemi donatımcılığı gibi farklı adlarla karşımıza çıkan gemi kumanyacılığı ; sadece gemilere yiyecek içecek temini değil aynı zamanda gemilerin ve gemide yaşayan personelin teknik, sosyal ve tüketim gereksinimlerinin de karşılanmasını sağlayan deniz ikmal hizmetlerinden oluşan bir iş koludur. [101]

Eski adıyla gemi kumanyacılığı, yeni adıyla gemi tedarikçiliği, en az gemicilik tarihi kadar eski bir meslek dalıdır. Denizciliğe bağlı olarak gelişen, önemi ve mahiyeti tam olarak bilinmeyen gemi tedarik hizmeti, ihracat potansiyeli ile ülkeye döviz girdisi sağlayan uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde özel düzenlemeler gerektiren bir endüstridir. [102]

Gemi personeli ve yolcuları ile yerli ve yabancı bayraklı gemilerin gereksinimlerini karşılamak üzere kurulan ve bu doğrultuda hizmet veren kuruluşlara gemi tedarikçi firmaları denilmektedir. Bu firmaların Türk ve yabancı bayraklı gemilere verdiği başlıca hizmetler ;

---

[98] İGEME, **Uluslararası Gözetim Şirketleri Raporu**, 2007, ss.1-2.
[99] İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi, **a.g.e**., s.14.
[100] İGEME, **a.g.e.**s.4.
[101] Yercan**, ag.e.**,s.86.
[102] http://www.turssa.org/hakkimizda/ erişim tarihi : 01.12.2013

kumanya adı altında gıda ve tüketim maddeleri, yakıt ve yağ teslimi, güverte, makine ve diğer teçhizat vb. demirbaş malzemelerinin tedariği, yedek parça temini, her çeşit onarım, tamir, servis ve havuzlama işlerinin yaptırılması, içme ve kullanma suyu sağlanması, çamaşır yıkama işlerinin yaptırılması, yangın söndürücü vb. boş tüplerin doldurma işlerinin yaptırılması, ilaç sağlama vb.hizmetlerin temini şeklinde sayılmaktadır.[103]

Dünyada gemi tedarik hizmeti veren firmalar Uluslararası Kumanyacılar Birliği (ISSA-International Shipsuppliers & Services Association) çatısı altında toplanmış olup, Türkiye'de gemi tedarikçi firmalarını Gemi Tedarikçileri Derneği (TURSSA) temsil etmektedir. Eski adıyla Gemi Kumanyacıları Derneği ; gemi tedarik işiyle iştigal eden üyelerine destek sağlamak, küresel ticaret fonksiyonlarının yerine getirilmesine yardımcı olmak, sektörde yaşanılan prosedür sıkıntılarından arındırmak, pazarı genişletmek ve ihracatın artmasına katkıda bulunmak amacıyla 14 kurucu üye ile 4 Temmuz 2003 tarihinde kurulmuş olup, halen 30 üyesi bulunmaktadır. [104]

Gemi tedarikçi firmaları, Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan Türk ve yabancı bayraklı gemiler ile liman uğrağı yapan gemilere veya limanda kaldıkları süre içinde genel tüketim ihtiyacı olan yiyecek ve içecek malzemelerini temin ederler. Bu firmalar, kumanya vermek istedikleri gemilerle bağlantıları ve malzeme teslimlerini geminin armatörü, donatanı veya gemi acentesi aracılığı ile yaparlar. Gemi tedarikçi firmalar aracılığıyla yabancı bayraklı gemilere verilen hizmetler ihracat niteliğinde olup, ülke ekonomisine döviz girdisi sağlamaktadır. [105]

1.6.10. Gemi Yakıt İkmal Firmaları (Bunker Firmaları)

Geminin sefer yapabilmesi, ana ve yardımcı makineleri ile motor, vinç vb. parçalarının çalışması için gerekli olan yağ, yakıt gibi malzemelerin tedarik edilerek gemiye verilmesini sağlayan firmalar gemi yakıt ikmal firmaları olarak tanımlanmakta, bu firmalar tarafından verilen hizmetler gemi yakıt ikmali (bunker) hizmeti, ihrakiye teslim hizmeti olarak adlandırılmaktadırlar. [106]

---

[103] Tutal, **a.g.e**., s.26-40.
[104] http://www.turssa.org/hakkimizda/ erişim tarihi : 01.12.2013
[105] Tutal, **a.g.e.,** ss.42-43.
[106] **a.g.e.,** s.49.

Gemilerin kömürle çalıştığı dönemden kalan ve kömürlerin saklandığı ambar anlamına gelen "bunker" kelimesi günümüzde gemi yakıtları anlamında kullanılmakta, gemi yakıt ikmali de bunkering olarak adlandırılmaktadır. [107]

Bunker firmaları yakıt ikmali hizmetleri ile yağlama yağı tedarik hizmetleri olarak iki türlü hizmet vermektedirler.[108]

Gemi ikmal firmalarınca limanlara uğrayan ya da Türk Boğazları'ndan uğraksız geçen gemilere; bunker barçları aracılığıyla bunker ikmalinin yanı sıra su ve kumanya ikmali hizmeti de verilmektedir. Ülkemizde gemi yakıt ikmal faaliyeti ile ilgili Cumhuriyet döneminden 1980'liyılların ortalarına kadar ciddi bir faaliyetin bulunmadığı, bunker sektörünün 1990'lı yıllarda büyümeye başladığı, 2000'li yıllarda ise dünya standartlarını yakaladığı görülmektedir. [109]

Ülkemizde gemi yakıt ikmallerinin %95'i İstanbul'dan yapılmakta olup, ana yakıt ikmal bölgesi Yenikapı Bakırköy arasındadır. Türk Boğazları'ndan yılda yaklaşık 50.000 gemi geçmekte ve sadece 18.000 gemiye İstanbul'da ikmal yapılmaktadır. İkmal yapılan yakıt miktarı yaklaşık olarak yıllık 1.7 milyon tondur. Türk gemi yakıt ikmal sektörü, 4 terminalde, 60 yakıt ikmal barcı, 8 acente botu, 850 gemiadamı, 400 kara personeli ile hizmet vermektedir. İstanbul'da 50'nin üzerinde yakıt ikmal barcı bulunmakta olup, barçların büyüklükleri 100 dwt ile 3300 dwt arasında değişmekte ve bu barçlar transit ya da ihraç kayıtlı yakıt ikmalinde kullanılmaktadır. [110]

---

[107] http://www.arkasbunker.com/bunker_hakkinda.html Erişim tarihi : 01.12.2013
[108] Tutal, **a.g.e.,** .s.49.
[109] Gemi Yakıt İkmalcileri Derneği, **Türk Gemi Yakıt İkmal Sektörü Raporu**, Mayıs 2014.ss.2-10.
[110] UDHB, **Denizcilik Çalışma Grubu Raporu**, 11.UDH Şurası, Ankara, 04-05 Eylül 2013, s.57.

İKİNCİ BÖLÜM

GEMİ ACENTELERİ VE DENİZ TAŞIMACILIĞINDAKİ YERİ

2.1. Gemi Acenteliğinin Tarihsel Gelişimi

Dünya üzerinde yük bulduğu her noktaya gemisini göndererek deniz taşımacılığı faaliyetinde bulunan gemi sahibi ya da işletmecisi, gemisinin gittiği yabancı ülke limanlarında taşıdığı yükle ve gemisi ilgili çok sayıda kurum ve kuruluşla iş yapmak mecburiyetindedir. Geminin gittiği her limanda taşımacılık faaliyetinin gerektirdiği işlemlerin bizzat donatan tarafından yerine getirilmesi mümkün olmadığından gemi sahipleri ya da işletmecileri geminin uğrak yaptığı limanlarda gemi adına her türlü iş ve işlemleri yürütecek, kendi hak ve menfaatlerini en iyi şekilde koruyacak, yerel kuruluşları ve müşterileri iyi tanıyan ve ilişkileri iyi olan yerel temsilcilere ihtiyaç duymuşlardır. [111]

Daha telsiz telgrafın icat olmadığı eski dönemlerde yeri geldiğinde gemiyi satma hakkına bile sahip olan gemi kaptanları o zamanki ünvanları ile reisler, geminin bağlama limanı dışında gittiği tüm limanlarda taşıyan ve yük ilgililerinin temsil yetkisine dayanarak gemiye yük bulmak, geminin yakıt, su, kumanya ihtiyacını karşılamak, taşıma sözleşmesi yapmak, mürettebat bulmak vb. gemi ve yükle ilgili her türlü işlemi yapmak üzere deyim yerinde ise "kasabanın şerifi" kadar geniş yetkilerle görev yaparlardı. [112]

Zaman içinde yelkenli gemilerin yerini buharlı gemilerin alması ve deniz ticaretinde yaşanan değişimler neticesinde gemi kaptanlarının bir yandan geminin operasyonel faaliyetleri ile uğraşırken diğer yandan geminin ihtiyaçlarını temin etmek, geminin limanda ve resmi kurumlarda yapılması gereken iş ve işlemlerini takip etmek ve gemiyi bir sonraki seferine hazırlamak mümkün olamadığından geminin bulunduğu limanlarda kaptanın yapması gereken işleri kaptan adına yapacak, geminin limandaki her türlü işlem ve ihtiyacını en seri şekilde yerine getirecek yerel temsilcilere ihtiyaç duyulmuş, o zamanki adıyla "deniz esnaflığı" olan gemi acenteliği, ihtiyaca cevaben bir zorunluluk olarak ortaya çıkmıştır. [113]

---

[111] İMEAK DTO, **Gemi Acenteliği Eğitimi,** İstanbul, 2007, s.3.
[112] Sezer Ilgın, **Deniz Hukuku 2**, Deniz Harp Okulu Yayını, 2008.s.19
[113] Salih Zeki Pamukoğlu, **Türk Deniz Taşımacılığı**, İstanbul,1982,s.111.

19.yüzyılın başlarında gemi acentelerinin ilk kuşak temsilcileri kumanyacılar olarak kabul edilmekte olup, o dönemde kumanyacılar, limana gelecek olan, gelen ya da yükleme yapan gemilerle ilgili bilgileri yerel gazetelere ilan vererek faaliyet gösterirlerdi. 19.yy.ın sonlarına doğru İstanbul'un ithalat ve ihracat limanı olan Karaköy'de hem gemi acenteliği hem de ithalat ihracat faaliyetinde bulunan gemi acenteleri, çoğunlukla levanten olarak adlandırılan Avrupalı göçmen tüccarlardan oluşmaktaydı. Osmanlı İmparatorluğu döneminde kabul edilen kapitülasyonların etkisiyle, Avrupa'dan Osmanlı İmparatorluğu'na hızlı bir göç dalgası başlamış, Osmanlı toplumunda ticaret, gemi armatörlüğü, gemi acenteliği, yük simsarlığı, yakıt ikmalciliği ile deniz ticareti, bankerlik, madencilik gibi alanlarda son derece etkin yabancı bir tüccar toplum oluşmuştur. Zaman içinde bu yabancı tüccarlar Osmanlı ekonomisinde, deniz ticareti alanında önemli ve etkin roller üstlenmişler ve özellikle gemi armatörlüğü ve gemi acenteliği alanında hakim unsur olmuşlardır.[114]

Gemi acenteleri, Osmanlı İmparatorluğu döneminde son derece önemli ticari denizcilik işlevlerinin yanı sıra o dönem için önem arz eden başkaca görevler de üstlenmişlerdir. Şöyle ki ; gemi acenteleri donatanın limanda temsilciliğini yaparak gemilere yük ve yolcu sağlar, su, yakıt, kumanya gibi ihtiyaçlarını karşılar gemiye, yüke, yolcu ve mürettebata ait her türlü evrak işlemlerini yürütürlerdi. Bu temel görevlerinin yanı sıra gemi acenteleri o dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda ulaşım ve taşıma araçlarının yetersizliği ve düzenli bir posta örgütünün olmaması nedeni ile gemiyle gönderilecek her türlü posta evrakını bir posta şirketi adına teslim almak ve gemiye teslim etmek görevini de yerine getirirlerdi. Gemi acentelerinin üstlenmiş oldukları bu görev ve sorumluluk, gemi acentelerine duyulan güvenin bir göstergesi niteliğindedir. [115]

Cumhuriyetin ilanı ve kapitülasyonların kaldırılması ile beraber gemi acenteliği mesleği de zaman içinde ülkemiz insanı tarafından yapılır hale gelmiştir. Tarihsel sürece bakıldığında, deniz ticaretinin en önemli hizmet kuruluşlarından biri olan gemi acenteliğinin Türkiye'de ancak 1970'lerden sonra ülkemizin ekonomik durumuna paralel olarak gelişme gösterdiği görülmektedir. [116]

---

[114] Osman Öndeş, **Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi**, DTO Yayını N:91, İstanbul, 2013, ss.14-22.
[115] Öndeş, **a.g.e.**, ss. 69-70.
[116] Sadık Özlen Başer, "Türkiyede Deniz Taşımacılığı Sektörünün Ekonomik Analizi" (DEU Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi), İzmir, 1993, s.131.

19.yy.sonlarında ve 20.yy.başlarında "denizde kürek yarışı" olarak nitelendirilen kim daha hızlı kürek çekerek gemiye ulaşır ve tırmanırsa gemi acentesinin o kişi[117] olduğu yıllardan bugüne gelindiğinde gemi acenteliği mesleği teknoloji ve iletişimde meydana gelen gelişmelere paralel olarak zaman içinde farklılığa uğramış olup, günümüzde gemi acenteleri, zaman ve maliyet avantajı sağlayarak deniz taşımacılığının düzgün ve sağlıklı işlemesine yardımcı olarak deniz taşımacılığının vazgeçilmez hizmet kuruluşlarından biri olma özelliğini devam ettirmektedirler.

2.2. Gemi Acenteliğinin Tanımı

Deniz taşımacılığının gerçekleştirilmesinde sektöre lojistik destek sağlayan ve aynı zamanda aracılık fonksiyonu üstlenen hizmet kuruluşlarından biri olan gemi acenteleri, deniz ticaretinde çok önemli bir yer teşkil etmektedirler.

Gemi acenteleri ; deniz taşıt ve araçları ile yük ve yolcu taşımalarında yaptıkları anlaşmalarla gemi sahibi, kaptanı, işleteni ve/veya gemi kiracısı nam ve hesabına hareket eden, üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bu kişilerin hak ve menfaatlerini bir sözleşmeye dayanarak tayin edilen bölge içinde koruyan, sözleşmedeki yükümlülüklerini yerine getiren ve bunun karşılığında ücret alan kişi veya kuruluşlardır. [118]

Gemi acentelerini ayrıca ;

- Vekili bulunduğu gemi kaptanı ve/veya temsilcisi olduğu gemi sahibi (donatan/armatör) ve/veya gemi işletmesi adına limana gelen ve giden gemilerin her türlü ihtiyacını karşılayan, yasal olarak kurulmuş gemi acenteliği işini yapmaya yetkili kişi veya kuruluşlar,[119]
- Taşıyanın yabancı ülke limanlarına gönderdiği gemisinin, gittiği limanda görev ve sorumluluğunu üstlenen, işlerini yönlendiren, yasal hak ve menfaatlerini en iyi şekilde koruyan, atayanın talimatlarını zamanında, doğru ve seri bir biçimde yerine getiren kişi veya kuruluşlar, [120]

---

[117] Öndeş, **a.g.e.**, s.135.
[118] İMEAK DTO, **a.g.e.,** , s.3.
[119] Deveci, **a.g.e**, s.1.
[120] VDAD, **Liman El Kitabı**, İstanbul, 2008, s.11.

- Bir ticaret aracısı olarak, donatanın ya da kaptanın yetkilendirmesi sonrasında gemi donatanını (malik donatan veya kiracı donatan) bir limanda ya da bir taşıma bölgesinde (hat-düzenli hat taşımacılığında) temsil eden, liman işletmesi, liman başkanlığı, sağlık idaresi, fener idaresi, polis gibi kurumlar nezdinde geminin işlerini takip ederek üçüncü kişilere ve kuruluşlara karşı donatanın hak ve çıkarlarını koruyan, bu hizmet karşılığında da acente komisyonu adı altında hizmet ücreti alan kişi ya da kuruluşlar, [121]
olarak tanımlamak da mümkündür.

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"*

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.

Yukardaki tanımlardan da görüleceği üzere, donatan, kiracı veya kaptan tarafından yetkilendirilen gemi acentesi, gemi adına donatanın/kiracının/kaptanın kendisine tanıdığı yetkiler çerçevesinde bulunduğu limanda üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı geminin ihtiyacı olan her türlü iş ve işlemleri zamanında, doğru ve hızlı bir şekilde yerine getirmekle yükümlüdürler.

Gemi acenteleri bu görevlerini yerine getirirken aynı zamanda "temsilcilik" fonksiyonunu da ortaya koymaktadırlar. Şöyle ki ; bir gemi acentesi, gemi işletmesinin/ donatanının ve kaptanının yabancı ülke ve limanlardaki yerel temsilcisi olup, gemi sahibi, kaptanı, işleticisi ve kiracısı nam ve hesabına üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı onların hak ve menfaatlerini o bayrak ülkesi adına temsil etme yetkisine sahiptir. Gemi acentesi sırasıyla ; gemi kaptanını, geminin kendisini, armatörünü, kiracısını, işletmecisini, geminin merkez

[121] Necmettin Akten vd., **Gemi Acenteliği Eğitim Semineri Notları,** İstanbul , Kasım 2008, s.3.

acentesini ve geminin bulunduğu ülkedeki ana acenteyi temsil etmektedir. Bu son derece önemli temsil yetkisi taraflar arasında güvenirlilik esasına dayalı bir meslek olan gemi acenteliğindeki güven unsurunun önemini gözler önüne sermektedir.[122]

Bir gemi acentesinin, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün de kabul ettiği üzere, öncelikle kaptan ve armatörün hizmetinde olması prensibi esastır. Dünya geneline bakıldığında, gemi acenteleri ana limanlarda uluslararası temsilcilikleri olan küresel deniz servis sağlayıcılarından, küçük çaplı aile işletmelerine kadar pek çok şekil ve büyüklükte karşımıza çıkmaktadır. İster aile şirketi ya da kurumsal şirket boyutunda olsun gemi acenteliği, taraflar arasında güvenirlilik esasına dayanan bir meslek olup tamamiyle bir temsilcilik işidir. [123]

Gemi sahibinin/işletmesinin yabancı limanlardaki yardımcısı konumunda olan gemi acenteleri, aynı zamanda gemi sahibi/işletmesi ile yük sahibi/yük temsilcisi arasında köprü görevi görmektedirler. [124]

2.3. Gemi Acentelerinin Hukuki Sorumluluğu

Gemi acentelik hizmeti vekalet sözleşmesine bağlı olarak yerine getirilen bir hizmet türü olup, vekil (acente) ile müvekkil arasında yapılacak bir acentelik hizmet sözleşmesi ile gerçekleştirilir. Sözleşme kanunen şekle tabi değildir. İspat kolaylığı açısından yazılı yapılması önerilmektedir. [125]

Düzenli hat taşımacılığında hukuki ilişki acentelik sözleşmesi ile tramp taşımacılıkta ise gemi sahibi, kaptanı, işleticisi veya kiralayanı tarafından yapılan sözleşmeler ile ya da faks, elektronik posta gibi iletişim araçları ile veya doğrudan verilen vekaletname ile kurulmaktadır. [126]

---

[122] İMEAK DTO**, a.g.e**., s.3
[123] Fonasba, "The Role, Responsibilities and Obligations of the Ship Agent In The International Transport Chain", (Çevrimiçi) http://www.fonasba.com/wp-content/uploads/2012/10/Role-of-Agent-Final1.pdf, (Erişim Tarihi : 10.10.2013), par.2
[124] Cerit,Deveci ve Esmer, **a.g.e.**,s.477.
[125] Karaman**, a.g.e**., s.29.
[126] Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik, 31.10.2005, Md:4, s.1.

Acentelik sözleşmeleri ile gemi acentelerinin görev, yetki ve sorumlulukları belirlenmekte olup, acenteler müvekkilinin sözleşme ile kendisine verdiği yetki çerçevesinde faaliyet gösterirler. Uygulamada düzenli hat taşımacılığı yapan gemi işletmesi ile acenteliğini yapan firma arasında yazılı ve uzun dönemli bir acentelik sözleşmesi yapılmakta olup, konteyner gemi acenteliği sözleşmesi örneği Ek-2'de yer almaktadır. [127]

Bir gemi acentesi ile gemi sahibi/gemi işletmesi arasında acentelik ilişkisinin kurulabilmesi için bir takım şartların varlığı gereklidir. *Bunlar ;*[128]

- *Gemi sahibi/işletmesi ile gemi acentesinin arasında karşılıklı güvene dayanan bir ilişkinin bulunması,*
- *Gemi sahibi veya işletmesinin gemi acentesine taşıma hizmeti ile ilgili gerekli olan bilgi ve dokümantasyonları sağlaması,*
- *Tarafların birbirini tanıması, birbirine rıza gösterip onaylaması,*
- *Taraflar arasında hukuki ilişkinin kurulması*
- *Yetkilendirme ve yetkinin kabulü (acentelik yapma ve temsil etme yetkisi vb.)*
- *Acentenin mesleki yeterlilik koşullarını taşıması ve sağlaması*, (Bir gemi acentesinin mesleğini yapabilmesi için Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'ndan "Gemi Acenteliği Yetki Belgesi" alma zorunluluğu bulunmaktadır.)
- *Acentelerin yerel makamlarca tanınması ve iyi ilişkilerinin bulunması,*
- *Acentenin itibarlı olması, piyasada tanınırlılığı ve bilinirliliğinin olması,*
- *Müvekkili olan gemi sahipleri ve işletmeleri ile menfaatlerinin çatışmaması,"*

2.4. Gemi Acentelerinin Mevzuattaki Yeri

Türkiye'de gemi acenteliği faaliyetleri ; 6102 sayılı TTK'nın Yedinci Kısmında yer alan "Acentelik" bölümünde yer alan hükümler ile 05.03.2012 tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliği ve 10.03.2008 tarihli Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ (GAHÜTİT) çerçevesinde yürütülmektedir.

2.4.1. Türk Ticaret Kanunu

Türk Hukuku'nda "acentelik" kavramı ile ilgili temel hükümler 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 102. ile 123. maddeleri arasında yer almakta olup, Kanunun

[127] Cerit,Deveci ve Esmer,, **a.g.e.** s.490.
[128] **Cerit,Deveci ve Esmer,, a.g.e.**, s.478.

102.maddesinin birinci fıkrasında "acentelik" 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.

Bu tanımdan yola çıkarak bir "acentenin" temel unsurları ; ticari işletme sahibine tabi olmama (serbest ilişki, bağımsızlık/bağımsız tacir), acentelik ilişkilerinin bir sözleşmeye dayanması, acentenin belirli bir yer veya bölge içinde faaliyet göstermesi, faaliyette ve ilişkide süreklilik olması, acenteliğin meslek edinilmesi, acentenin bir ticari işletmeyi ilgilendiren sözleşmelere aracılık etmesi veya işletme (müvekkili) adına sözleşme yapması, şeklinde sıralanabilir. [129]

Genel anlamda bir acente sadece belli bir bölge veya yerde bir sözleşmeye dayanarak sürekli olarak bir ticari işletmeyi ilgilendiren sözleşmelere aracılık eden veya o işletme adına sözleşme yapmayı meslek edinen kişi ya da kuruluş olup, gemi acenteleri ise vekalet ilişkisi ile hareket eden, kendisini atayan donatana, onun gemisine, gemiadamlarına, geminin taşıdığı yük ve yolcuya hizmet veren, taleplerini mevzuat dahilinde karşılayan, adına hareket ettikleri kişi ya da kuruluşların ticari temsilciliklerini yapan kişi ya da kuruluşlardır.[130]

Bir "gemi acentesinin" yasal unsurları ise ; bir sözleşmeye dayanma, bağlı olmama (serbest ilişki), belirli bir yer veya bölge için yetki, faaliyette ve ilişkide süreklilik, meslek edinme, ticari işletmeyi ilgilendiren sözleşmelere aracılık etme veya müvekkili adına sözleşme yapma, kendi kusuru dışında sorumlu tutulmama şeklinde sayılabilir. Sorumlu tutulmama unsuru ; müvekkilinin ticari faaliyetlerinden (ör.taşıma) sorumlu tutulmama, müvekkilinin cezai fiillerinden (ör.kaçakçılık) sorumlu tutulmama anlamına gelmektedir. Bunun yanı sıra bir gemi acentesi kendi ticari faaliyetlerinden doğan hukuki sorumluluk, kendi cezai fiillerinden sorumluluk, yasal düzenlemelerden kaynaklanan sorumluluk taşımaktadır. [131]

---

[129] Ahmet Çalık, **Yeni Düzenlemelere Göre Gemi Acentelerinin Hukuki Durumu**, Gemi Acenteleri Yenileme Eğitim Semineri Sunumu, İstanbul 11.10.2012, s.6.
[130] Karaman, **a.g.e.,** s.28
[131] Çalık, **a.g.e**. s.7.

2.4.2. Gemi Acenteleri Yönetmeliği

Türk Ticaret Kanunu'nda Türkiye'de faaliyet gösteren tüm acente firmalarını kapsayacak şekilde genel bir düzenleme yapılmış olmakla beraber ticari hayatta gemi acenteliği, sigorta acenteliği, seyahat (turizm) acenteliği, oto acenteliği, borsa acenteliği, satış acenteliği adı altında birçok farklı meslek grubu bulunmaktadır. Her ne kadar bu meslek grupları acentelik adı altında faaliyet gösterseler de iş yapış biçimlerine bakıldığında birbirlerinden ayrıldığı, her bir meslek grubunun tamamen farklı görev ve sorumluluklar taşıdığı görülmektedir. [132]

TTK'daki acentelik kavramına ilişkin genel hükümlerin gemi acentelerinin ihtiyacına cevap vermemesi üzerine gemi acenteleri ile ilgili ayrı bir düzenleme yapılması gerekliliği ortaya çıkmış, gemi acentelerinin tabi oldukları esasları içeren ilk düzenleme Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik adı altında 2001 yılında Resmi Gazete'de (RG) yayımlanarak yürürlüğe girmiş ancak Yönetmelik Danıştay tarafından iptal edilmiştir. [133]

Zaman içinde yapılan değişikliklerle 2005 yılında yürürlüğe giren ve gemi acentelerinin yeterlilik şartları ile hizmet esaslarını belirleyerek izin belgelerini düzenleyen Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik, günün koşullarına ve sektörün ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde yeniden düzenlenmiş ve yönetmeliğin yeni hali 05.03.2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği 2005 yılından 31.12.2012 tarihine kadar Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nca 981 acente ve 268 acente şubesi yetkilendirilmiş 3550 acente personeline personel tanıtım kartı düzenlenmiştir. [134]

Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelikte yapılan değişiklikler kronolojik sırayla aşağıdaki gibidir ; [135]

- 20.05.2001 tarih ve 24407 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik
- 28.11.2001 tarih ve 24597 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 2001 tarihli Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

---

[132] İMEAK DTO, **a.g.e.**, s.2-3.
[133] Ali Çelikkaya, "Gemi Acentelerinin Vergi Hukuku Açısından Niteliği ve Vergi Mükellefiyetlerinin Kapsamı" **İÜHFM**, C. LXIV. S. J. (2006), s.5.
[134] UDHB, **Ulaşan ve Erişen Türkiye 2012**, s.273.
[135] Hacı Kara, Gemi Acentesi Ücret Tarifesi ve Buna Aykırılığın Yaptırımı, **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.XVII, Y.2013, sa.3,s.65.

- 31.10.2005 tarih ve 25982 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik

- 19.03.2008 tarih ve 26821 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 2005 tarihli Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

- 02.06.2011 tarih ve 27952 sayılı Gemi Acenteleri Yönetmeliği

- 02.12.2011 tarih ve 28130 sayılı 2011 tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliği Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

- 05.03.2012 tarih ve 28224 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Gemi Acenteleri Yönetmeliği.

Gemi acenteleri halen ; faaliyetleri bakımından 6102 sayılı TTK'nın genel kurallarının yanı sıra 05.03.2012 tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliği ve 10.03.2008 tarihli Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ hükümlerine tabi olup, bu hükümler çerçevesinde faaliyet göstermektedirler.

Türkiye'de faaliyet gösteren gemi acentelerinin taşıyan adına temsil etme yetkisine sahip olabilmesi için öncelikle kanunen yerine getirmeleri gereken bazı yükümlülükleri bulunmaktadır. Bu yükümlülükler ; Türkiye Gümrük Bölgesi'nde yerleşik kişi ve kuruluş olmaları, TTK hükümlerini yerine getirmeleri (ticari kuruluş, ticaret siciline kayıt), 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.

Gemi Acenteliği Yönetmeliği gereğince gemi acente firmalarının aldıkları gemi acenteliği yetki belgesi bölgesel nitelikte olup, Türkiye yetki belgesi açısından dört bölgeye ayrılmıştır. Şirket merkezinin bulunduğu bölge dışında başka bir bölgede faaliyet göstermek isteyen gemi acentesi ancak şube açarak diğer bölgelerde faaliyet gösterebilir.

Gemi acentelerinin mesleki kriterlerini belirlemek adına dünya genelinde bir takım çalışmalar yapıldığı görülmektedir. UNCTAD (Birleşmiş Milletler Kalkınma ve Ticaret Örgütü) Deniz Taşımacılığı Hizmetleri Daimi Komitesi, 1988 yılında yerel otoriteler ile meslek kuruluşlarına gemi acenteliği mesleğinin asgari standartlarını oluşturmak amacıyla kılavuz niteliğinde *"Gemi Acenteleri İçin Asgari Koşullar"* adı altında bir doküman yayınlamış olup, tavsiye niteliğinde olan bu belgede ; gemi acenteliğinin tanımı, gemi

acentelerinin görevlerini yerine getirirken uymaları gereken kurallar, mesleki ve finansal yeterlilikleri ile yaptırım hükümleri yer almaktadır. Söz konusu dokümanda gemi sahibi, kiracısı veya işleteni adına hareket eden gerçek veya tüzel kişiler olan gemi acentelerinin verdiği hizmetler; gemi alım/satımı için görüşmelerde bulunmak ve işlemleri sonuçlandırmak, bir geminin kiralanması için görüşmelerde bulunmak ve gözetip denetlemek, navlun ve/veya uygun olduğu durumda gemi kirası ve tüm ilgili finansal konularla ilgili tahsilatları yapmak, gümrük ve yük belgeleri ve yük sevkiyatı ile ilgili düzenlemeleri yapmak, dokümantasyon süreç ve işlemlerini düzenlemek ve yük sevkiyatı ile ilgili gerekli tüm faaliyetleri yürütmek, geminin varış/çıkış düzenlemelerini organize etmek ve gemiye limanda iken hizmet tedariklerinin sağlanmasını ayarlamak şeklinde sıralanmaktadır. [136]

Ülkemizde faaliyet gösteren gemi acente firmalarının tabi olduğu Gemi Acenteleri Yönetmeliği'ne bakıldığında UNCTAD'ın yayınladığı dokümanda yer alan mesleki standartlardan yararlandığı görülmektedir.

2.4.3. Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ (GAHÜTİT)

Taşıyana ve gemiye verdikleri acentelik hizmeti karşılığında gemilerin boyutlarına (NT) ve taşıdığı yükün miktarına göre, gemi acentelerinin alacakları ücretler, o zamanki adıyla Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nca (bugünkü adıyla Gümrük ve Ticaret Bakanlığı) yayımlanan 10.03.2008 tarihli Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ (GAHÜTİT) ile düzenlenmiştir.

Söz konusu Tebliğ ilk olarak 1987 yılında yayımlanmış, geçen zaman zarfında bir çok defa değişikliğe uğramıştır. Tebliğ'de yapılan değişiklikler kronolojik olarak aşağıdaki gibidir; [137]

- 27.11.1987 tarih ve 19647 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 1987 tarihli Gemi Acenteliği Hizmetleri Ücret Tarifesi (İç Ticaret 1987/3),
- 14.01.1994 tarih ve 21818 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 1994 tarihli Gemi Acenteliği Hizmetleri Ücret Tarifesi (İç Ticaret 1994/1),

---

[136] UNCTAD, "Minimum Standarts for Shipping Agents". UNCTAD Publications. Genova (1988) http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/unctadship/3_en.pdf Erişim Tarihi : 17.03.2013

[137] Hacı Kara, **a.g.e.,**ss.66-67.

- 02.04.1994 tarih ve 21893 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 1994 tarihli Gemi Acenteliği Hizmetleri Ücret Tarifesinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (İç Ticaret 1994/2),

- 21.08.2000 tarih ve 24147 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 1994 tarihli Gemi Acenteliği Hizmetleri Ücret Tarifesinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (İç Ticaret 2000/1),

- 08.01.2004 tarih ve 25340 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 2004 tarihli Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ (İç Ticaret 2004/1),

- 10.03.2008 tarih ve 26812 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 2008 tarihli Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ (İTG: 2008/1).

Türkiye karasularında, iç sularında ve nehirlerinde sefer yaparak yük ve yolcu taşıyan veya Türk Boğazları'ndan geçen deniz taşıt ve araçlarına acentelik hizmeti veren gemi acentelerinin alacakları taban ücretleri gösteren söz konusu bu Tebliğ ; kabotaj seferleri dışında, Türkiye karasularına, limanlarına, tersanelerine, iç sularına ve nehirlerine gelen, Çanakkale ve İstanbul Boğazları'ndan geçen her türlü deniz taşıt ve araçlarına uygulanmaktadır. Gemi acentelerinin tarifeye uyma zorunlulukları bulunduğundan bir gemi acentesinin, acente tayin edilme aşamasında armatöre proforma fatura gönderirken Türkiye'ye gelecek gemilere verilecek acentelik hizmetleri için Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ'in uygulanmasının yasal bir zorunluluk olduğunu yazılı olarak bildirmesi gerekmektedir. Gemi acentelerince Tebliğ'de belirtilen taban ücretlerin altında hizmet verilmesi durumunda bir takım cezai yaptırımlar söz konusu bulunmaktadır.

Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesi'ne göre : 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 gemi acentelik hizmeti olarak tanımlanmakta olup, gemi acentelerinin taşıyana ve gemiye verdikleri acentelik hizmeti karşılığında geminin net tonu üzerinden alacakları ücretler ; acentelik ücreti, gözetim ücreti, primaj ücreti, diğer hizmetler ücretleri (İstanbul ve/veya Çanakkale Boğazından geçen gemiler için personel gözetimi, transit gemi aksam ve malzeme aktarma ücreti, gemi kaptanına verilen nakit avans) olmak üzere 4 kalemden oluşmaktadır.

2.5. Gemi Acentelerinin Görev ve Sorumlulukları

Gemi acentelerinin bir başka hizmet sektöründe olmadığı kadar farklı görev ve sorumlulukları olup, bir o kadar da karmaşık mevzuat hükümlerini bilmek ve bu hükümleri hizmet verirken titizlikle uygulamak zorundadırlar.

Bir gemi acentenin temel görevi geminin en kısa zamanda en az masrafla işlerinin bitirilmesini sağlayarak gemi sahibi veya işletmecisinin çıkarlarını korumak ve aynı zamanda danışmanlık yaparak gemi sahibi veya işletmecisini temsil etmektir. Gemi acentelerinin yerine getirmesi gereken kilit rol oynadıkları görevler özetle : [138]

- Geminin liman giriş çıkış rezervasyonları ile pilot ve römorkör servislerini ayarlanmak,
- Personel ve yolcu bilgilerini yerel göçmenlik bürosu yetkililerine sunmak,
- Gemideki dokümantasyonun gümrük incelenmesinden önce uluslararası düzenlemelerle uygunluğunu sağlanmak,
- Personel hakkında bilgi, geminin bir önceki seferi ve gemide seyir esnasında oluşabilecek ölüm veya hastalık olayları hakkında detayları içeren varış öncesi karantina raporunu (QPAR) hazırlamak
- Gümrüğe geminin varışını bildirmek ve yük hakkında rapor vermek
- Yakıt, yiyecek ve içecek tedariğini sağlamak
- Elleçlenecek yük hakkında detaylı bilgileri içeren manifestoyu tahliye/yükleme işçilerinin (stevedorların) planı ile beraber tedarik etmek
- Stevedor ve terminal operatörleri ile işbirliği yaparak konteyner, parça yük ve dökme sıvı yüklerin emniyetli bir şekilde elleçlenmesini ve gemi kaptanının rıhtım taleplerinden haberdar olmasını sağlamak
- Personel değişimlerini, pasaport polisi ile ilgili uçuş rezervasyonu gibi evrakları organize etmek
- Personel ödemelerini yapmak
- Tamir bakim gibi gemi servislerini ayarlamak

hususlarından oluşmaktadır.

[138] https://www.fonasba.com/ship-agents-and-brokers Erişim Tarihi 10.10.2013.

Gemi acentesinin görev ve sorumlulukları özetle ; acente atamasını yapan kişi ya da kuruluşun rızası ve onayı ile yetki alanı ve sınırları içinde hareket etmek, müvekkilinin talimatlarına uymak, müvekkili ile çıkar çatışmasından kaçınmak, onay almadıkça tali acente tayin etmemek, müvekkilinin sırlarını tutmak ve sadakat göstermek, müvekkili adına acente olarak sözleşmelere aracılık etmek, müvekkil tarafından başlangıçta verilen avansların hesabını vermek, verdiği hizmetlerde ve yaptığı işlerde dikkat, özen, yetkinlik göstermek ve tedbirli bir tacir gibi davranmak, tüm görevleri kişisel olarak yapmak, acente tayin edenin çıkarlarını korumak ve dürüst davranmak, müvekkili bilgilendirmek, ilgili taraflara gerekli konularda bildirimde bulunmak, meslek kurallarına uymak şeklinde sayılmaktadır.[139]

Müvekkilinin yerel temsilcisi olarak hareket eden bir gemi acentesi, atama emrini aldığı tarihten itibaren gemiye hizmet verirken müvekkilinin isteklerini yerel bilgi ve tecrübesi ile en üst düzeyde verimlilik esasına uygun olarak yerine getirmeye çalışmalıdır. Bunun dışında gemi acentesi, görev yaptığı liman, alan veya çalıştığı sektör hakkındaki tüm ulusal ve uluslararası kural ve düzenlemeleri bilmeli, belli bir kalitede hizmet sağlayabilmek için gerekli her türlü koşulu sağlamış olmalı ve geniş bağlantıları olmalıdır. Bunun dışında gemi acentesi, etkin ve verimli bir hizmet sunabilmesi için güvenlik, ticaret ve kanuni otoritelerin gerekliliklerini tam olarak bilmeli, kanunların limanda uygulanabilirliği ile geminin herhangi bir zorunluluğu yerine getirmemesi durumunda gecikmesini engellemek adına tüm şartları yerine getirdiğinden tamamen emin olmalıdır. Ayrıca, yapılan iş ve işlemlerin doğruluğu, sağlanan bilgilerin doğru ve uygun olduğuna dair düzenleyiciler, liman operatörleri ve servis sağlayıcıları ile geniş ve etkili bağlantılara sahip olmalıdır.[140]

Temsil yetkisi bakımından gemi acentelerinin temel bir çok görev ve sorumlulukları vardır. Bu görevler ; [141]

- Gemi gelmeden önce Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri İdaresi'ne, Liman Başkanlıklarına, Sahil Sağlık Teşkilatı, Emniyet Teşkilatı ile Gümrük Teşkilatına geminin eni, boyu, geldiği limanı, yükü, yanaşacağı limanı vb gibi bilgileri vermek,
- Geminin gelişinde sağlık, emniyet ve gümrük kontrollerini yaptırmak,
- Yükleme ve boşaltma işlemleri için liman işletmelerine başvuruda bulunmak, rıhtım ve barınma ücretlerini yatırmak, yanaşmasıyla ilgili kılavuz ve römorkör talebinde bulunmak,

---

[139] Durmuş Ali DEVECİ, **Gemi Acentelerinin Sorumluluk Problemleri İle İlgili Vaka Analizleri,** Deniz Ticaret Odası Gemi Acenteliği Eğitim, İzmir, 22.10.2009.s.5.
[140] Fonasba, **a.g.e**.., pp.14-15.
[141] İMEAK DTO, **a.g.e.,** s.4.

- Gemide bulunan yükün alıcısı veya yükleyicisine “geminin tahliyeye veya yüklemeye hazır olduğunu” zamanında bildirmek,

- Gemi yanaşmasını, tahliye veya yükleme ile ilgili programı, yükleyici-alıcı ve liman işletmeleri arasında iş koordinasyonunu sağlamak,

- Yükleme ve boşaltmalarla ilgili “Olaylar Çizelgesini” tutmak ve ilgililere imzalatmak,

- Gemi için gerekli olan yakıt alma, bakım/onarım, gemi adamı değişiklikleri, yolcular, gemi gereçleri, yedek parçalar, teknik ,denizcilik ve tıbbi yardım vb. işlemleri organize ederek koordinasyon sağlamak

- Terminal operatörlerinin, stevedorların, puvantör ve diğer tüm yüklenicilerin faaliyetlerini, olabilecek en iyi çalışmayı elde etmek ve geminin bir an evvel gönderilmesini sağlamak amacı ile düzenlemek ve koordine etmek.

- Armatörü, geminin geldiği liman ve geminin sevkiyatını muhtemelen etkileyecek çalışma koşulları hakkında düzenli olarak ve zamanında bilgilendirmek.

- Geminin limandaki yükleme veya boşaltma işi bittikten sonra geminin gidişi için Liman ve Gümrük İdaresi’nden gidiş izinlerini almak, liman, sağlık, emniyet ve gümrük kontrollerini yaptırmak,

- Yükle ilgili istatistik bilgilerini temin etmek, yük rezervasyonları ve yer tahsislerini rapor etmek. Sefer ve varışlarını, navlun oranlarını aktarmak ve navlun tarifeleri ve değişikliklerini bildirmek.

- Geminin liman ve sağlık rüsumunu, fener ve tahlisiye ücretlerini zamanında yatırmak,

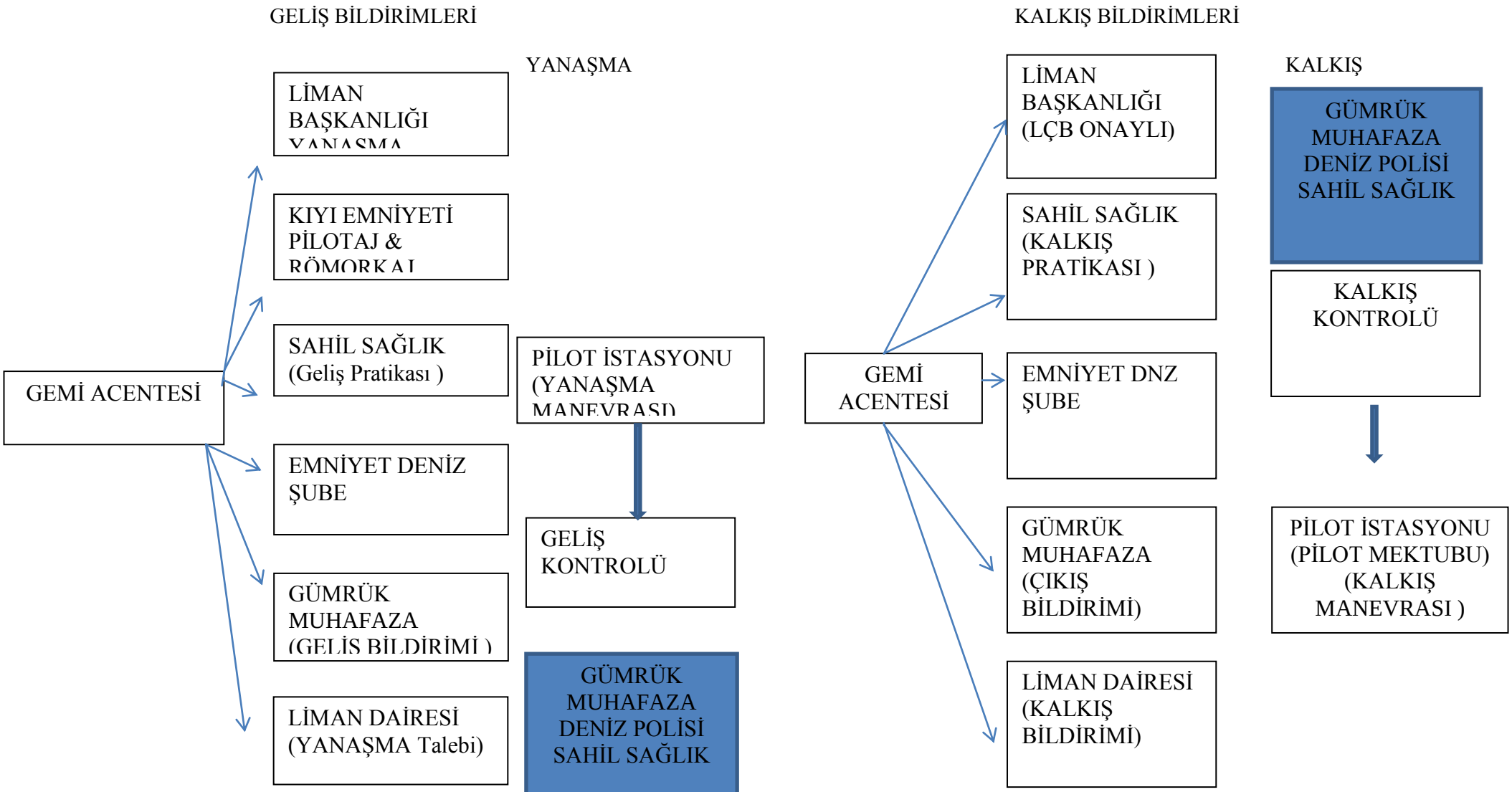
- Yükleme yapan gemilerin yükle ilgili “Özet Beyanı” Gümrük İdaresine tescil ettirmek,

- Gemiye yüklenen yükün konişmentolarını tanzim ederek yük sahiplerine vermek,

- Geminin Türk Boğazları’ndan geçmesi için Boğaz Trafik Kontrol İstasyonlarına geçiş yapacak geminin bilgilerini vermek,

Gemi acentelerinin gemilerin geliş gidiş işlemleri ile ilgili görev ve sorumlulukları özetle aşağıdaki şekilde yer almaktadır.

Şekil 2. Gemilerin Geliş Gidiş İşlemleri



KAYNAK: MSC Gemi Acenteliği, Çalıştay Raporu ,Mayıs 2014

2.6. Gemi Acenteliği Türleri

Atamayı yapan tarafa göre gemi acenteleri değişik şekillerde sınıflandırılmakta olup, her bir acentelik türünde yapılan işler farklılık göstermektedir. Gemi acenteleri temelde ; armatör acentesi, kiracı acentesi ve koruyucu acente olmak üzere 3'e ayrılmakla beraber "temsil yetkisi" ve "verilen hizmetler" bakımından ayrıca sınıflandırmak da mümkündür. [142]

Gemi acenteleri temsil ettikleri tarafa göre ; armatör acentesi (owner's agent), kiracı acentesi (charterer's agent) ve koruyucu acente (protecting agent), yaptıkları işin niteliğine göre ise ; rezervasyon acentesi (booking agent), liman acentesi (port agent) genel acente (ana acente) ve tali acente (sub agent) olarak sınıflandırılmaktadır.[143]

2.6.1. Armatör Acentesi (Owner's Agent) :

Uygulamada en yaygın acentelik türü olarak görülen armatör acentesi, sefer esasına dayanan bir taşımada gemi sahibi tarafından atanır ve geminin gittiği limanda acentelik işlemlerini yapar. Donatan tarafından atanan armatör acentesi, geminin limana gelişinden gidişine kadarki süre içinde yaşanan tüm olaylarla ilgili donatana bilgi vermek, geminin yanaşması için tüm liman hazırlıklarını yapmak, geminin limandaki harcama hesaplarının çıkartmak vb.işlemlerle yükümlüdür. Armatör acentesi navlun sözleşmesinin şartlarına bağlı olarak, yük işlemlerinin hazırlıklarını yapmaktan da sorumlu olabilir. [144]

2.6.2. Liman Acentesi (Port Agent)

Armatör veya kiracı adına hareket eden liman acentesi tüm ticari işlemlerin merkezi olup, geminin limana yanaşmasından rıhtımdaki yerinin ayrılmasına ve gemi bir sonraki seferine çıkana kadarki süreç içinde geminin bütün evraksal işlerinden, organizasyon, denetleme ve koordinasyonundan sorumludur. Uygulamada gemilerin limana açılan tek penceresi olarak nitelendirilen liman acenteleri, liman ile gemi arasındaki bilgi akışını sağlayan kanal olarak tanımlanmaktadırlar. [145]

---

[142] Necmettin Akten vd., **a.ge.**, s.3.
[143] Deveci, **a.g.e.**,s.2
[144] İMEAK DTO, **a.g.e.,** s.12.
[145] http://www.fonasba.com/wp-content/uploads/2012/10/Role-of-Agent-Final1.pdf. p.6

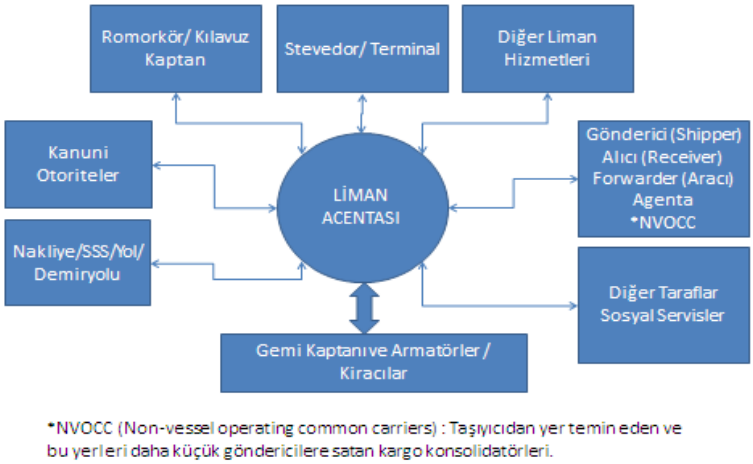
Yabancı limana giden bir geminin o limanda iş yapabilmesi için öncelikle gideceği limanın mevcut durumunu, mevzuatını, örf ve adetlerini bilmesi gerekir. Bu bilgileri gemi sahibinin, kaptanının ya da işleticisinin temin etmesi her zaman mümkün değildir. İşte bu durumda devreye o limanda faaliyet gösteren yerel kişi ve kuruluşlar girmekte, bu kişi ve kuruluşlar tarafından o limana gelen geminin tüm ihtiyaçları karşılanmaktadır. İşte geminin limandaki tüm ihtiyaçlarının karşılandığı acenteye liman acentesi denmektedir.[146]

Bir liman acentesinin efektif olarak çalışabilmesi ulusal ve uluslararası kurallara hakim olması, gemiye hizmet verirken tüm resmi otoritelerin gerekliliklerini yerine getirdiğinden emin olması, liman operatörleri ve servis sağlayıcıları ile geniş ve etkili bağlantıları olması, herhangi bir gecikmeye engel olmak adına kontrolü elden bırakmaması gerekmektedir. Tek bir uğrak limanında 130'dan fazla operasyon gerçekleştirmesi beklenen bir liman acentesinin görevlerini yerine getirirken bilgi ve tecrübe sahibi olarak belirli bir disiplin içinde çalışması ve kendini sürekli olarak güncel tutması beklenmektedir.[147]

Geminin geldiği limandaki yerel temsilcisi olarak görev yapan liman acentesi, gemi gelmeden önce gemi sahibine geminin tahmini liman masraflarını gösteren proforma faturayı verir, geminin tüm resmi kurumlarla ilişiklerini yürüterek gemi gelmeden önce limanda rıhtım yerini ayarlar, pilotaj, römorkaj ve yük elleçleme hizmetlerini organize eder, geminin limana giriş-çıkış gümrük işlemleri ile kontrolünü yaptırır ve gemi limandayken geminin ihtiyacı olan yakıt, kumanya ve yedek parçayı temin eder. Bu acenteler genellikle geminin liman işlemleri ile uğraştıklarından liman acentesi olarak adlandırılmakta olup, gemiye yük bulma (booking) hizmeti vermemektedirler. [148]

---

[146] Refik Akdoğan, **Deniz Ticareti**, 1988, s.368.
[147] http://www.fonasba.com/wp-content/uploads/2012/10/Role-of-Agent-Final1.pdf. pp.8-9.
[148] Cerit,**a.g.e.**, s.480.



Kaynak : FONASBA, **The Role, Responsibilities And Obligations Of The Ship Agent In The International Transport Chain,** p.7

Şekil 2. Bir Liman Acentesinin Bir Liman Uğrağındaki Rolü

2.6.3. Ana veya Genel Acente (General Agent)

Genellikle düzenli hat taşımacılığında görülen bir acentelik türüdür. Bir acentelik sözleşmesi ile gemi sahibi ve/veya gemi işletmelerini belirli bir bölge veya bir taşıma hattını kapsayan tüm limanlarda temsil eden acenteler ana acente olarak tanımlanmaktadır. Uygulamada özellikle, konteyner gemi işletmeleri, gemilerinin acenteliğini yapmak üzere belirli bir bölge veya ülkenin tüm limanlarında genel acente atamaktadırlar.[149]

Ana acente, taşıma hattında yer alan limanlarda donatanı sadece kendisi temsil edebileceği gibi kendi hizmet ağının olmadığı bir limanda hizmetini acentelik sözleşmesinde yer alması şartı ile tali acente atayarak da verebilir. [150]

2.6.4. Tarifeli Gemi Acentesi (Liner Agent)

Düzenli hat taşımacılığında görülen tarifeli gemi acenteleri ; bir gemi acentesinin yerel limanlarda üstlendiği rutin liman acenteliği işlemlerinin yanı sıra gemi işletmesinin hizmetinin pazarlanması, satışı, konteynerlerin kontrolü ve gemi brokerlerinin işlevlerine benzer şekilde gemiye yük bağlama işlemi de yapmaktadırlar. Bu açıdan tarifeli gemi

[149] Akten, **a.g.e.,** ss.84-85.
[150] Necmettin Akten, **Gemi Acenteliği Eğitimi Ders Notları**, 2008, ss.16-17.

acentelerinin en kapsamlı gemi acenteliği türü olduğu söylenebilir. Ayrıca bu tür acentelerin hizmet verdikleri bölgenin kapsamı geniş olduğundan ana (genel) acente olarak da değerlendirilmekte ve gemi işletmesinin yerel limandaki işlerinin görülmesi ve her türlü çıkarının korunması sebepleriyle koruyucu acentelik özelliği de taşımaktadırlar. [151]

2.6.5. Kiracı Acentesi (Charterer's Agent)

Bu acentelik türü genelde düzensiz hat taşımacılığında (tramp) görülmektedir. Geminin kiralanması durumunda navlun sözleşmesine dayanarak kiracı tarafından atanan, kiracının hak ve menfaatlerini koruyan acentedir. Charter party'de (c/p) gemi sahibi ve kiracı geminin uğrayacağı limanda hangi acentenin atanacağı konusunda anlaşmaya varırlar ve bu anlaşmaya göre kiracı tarafından acente atanır ve kiracı acentesi olarak adlandırılır. Düzensiz hat taşımacılığında gemi sahibi gemi acentesinin belirlenmesi işini gemi kiracısına bırakabilir. Bu durumda gemi sahibi kiracının acentesini tanımıyor ya da güvenmiyorsa geminin gideceği limanda geminin hak ve menfaatlerini koruyacak bir koruyucu acente tayin edebilir. [152]

Geminin kiracısı adına belirli bir bölgede yük pazarlama faaliyetinde bulunan, gemiye yükünü vermeyi kabul etmiş yükleyicilere geminin kiracısı nam ve hesabına hizmet veren acenteye kiracı acente denilmekte olup, kiracı acente aynı zamanda liman acente görevini de yerine getirmektedir. [153]

Geminin time charterda kiraya verilmesi durumunda gemiyi kiralayan çarterer (kiracı donatan) gemiyi işleten konumunda olması sebebiyle gemi acentesini belirleme (nomination) ve atama hakkına sahiptir. Burada çarterer (kiracı donatan) kirasındaki geminin uğrak limanlarındaki masraflarını üstlenmekte, gemisini kiraya veren gemi sahibi (malik donatanın) ise gemiyi donatmak, bakımını ve tutumunu yapmakla yükümlüdür. [154]

Kiracı acenteliği, geminin kiralanma şekline göre kendi içinde ikiye ayrılır.

a) Gemiyi Sefer Esasıyla Kiralayan Tarafından Atama

b) Gemiyi Zaman Esasıyla Kiralayan Tarafından Atama

---

[151] Cerit, **a.g.e.** s.481.
[152] Deveci, **a.g.e.,** s.2.
[153] Arkas, **Akademi Ders Notları**, 2007.
[154] İMEAK DTO, **a.g.e.** 2014, s.18.

a) Gemiyi Sefer Esasıyla Kiralayan Tarafından Atama: Geminin sefer esasına (voyage charter) göre kiralanması durumunda kiralayanın isteği üzerine donatan tarafından tayin edilen kiracı acentenin adı navlun sözleşmesinde belirtilir ve atama donatan tarafından yapılır. Kiracı acentesi her ne kadar kiracı tarafından belirlenmiş ve donatan tarafından atanmış olsa da ücreti donatan tarafından ödenir.

b) Gemiyi Zaman Esasıyla Kiralayan Tarafından Atama: Bu atama türünde, Geminin sefer esasına (time charter) göre kiralanması durumunda navlun sözleşmelerinde tüm limanlarda acenteleri kiracının atayacağı ve ödemeleri kiracının yapacağını şartı yer alır. Bir acente, gemiyi zaman esasıyla kiralayan kiracı tarafından atandığında en önemli konu, gemi personeli ve gemi ihtiyaçlarını gidermede verilecek hizmetlerin yapılmasıdır. Çoğunlukla anlaşmazlıklar ; gemi donanımının durumundan, mürettebat uyuşmazlıklarından, klaslama ve diğer mecburi belgelendirmelerden, geminin genel elverişliliğini içeren olaylardan çıkmaktadır.

2.6.6. Koruyucu Acente (Protecting Agent)

Koruyucu acente, genellikle düzensiz hat taşımacılığında görülen, armatörün kiracı acenteyi tanımadığı veya güvenmediği durumlarda kiracı acentenin yaptığı işleri izlemek/kontrol etmek, taşıyanın haklarını korumak üzere taşıyan tarafından atanan acentedir. Kiracı da aynı şekilde armatör acentesini tanımıyor ise koruyucu acente atayabilir. Zaman zaman koruyucu acente hem armatörü hem de kiracıyı temsil edebilir.[155] Uygulamada, koruyucu acenteler özellikle, hazırlık mektubunun (NOR: Notice of Readines) geciktirilmeden hazırlanması ve verilmesi, olaylar çizelgesinin düzenlenmesi gibi durumlarda ileride olası gecikmeden doğan tazminat hakkının kazanılmasında önemli rol oynamaktadırlar. [156]

Kiracının acentesinin haricinde armatörü temsil eden acente olan koruyucu acentenin görevi ; bir gölge gibi kiracı acentesinin yürüttüğü operasyonları izlemek ve gemi sahibinin haklarını korumaktır. [157]

---

[155] Deveci, **a.g.e.** , 1998 ,s.2.
[156] Akten, **a.g.e.,** 2008, ss.22-23.
[157] ICS, **Shipping Business**, 2013. p.125

Donatanın koruyucu acenteyi atamasının nedeni, kendi kontrolü altında olmadığı bir liman uğrağında donatanın çıkarlarını korumaktır. Kira sözleşmesiyle ilgili herhangi bir anlaşmazlıkta donatanı temsil etmesi, mürettebatın gemiden ayrılıp ülkesine dönmesi, sağlık kontrolü, donatanın hesabına sayılan ikmaller gibi geminin içişleriyle ilgili gereken işlerle acentenin ilgilenmesidir. Yükle ilgili tazminat talepleri olduğunda, donatanın çıkarlarını korumak üzere P & I Kulübü temsilcilerini durumdan haberdar etmek, kendisini atayan adına geminin menfaatlerini korumak, SOF'u (statement of fact) düzenlemek, protesto çekmek, tayfa değişimi vb.işlemleri yürütmek, koruyucu acentenin görevleri arasındadır. Koruyucu acenteler verdiği tüm bu hizmetlerin karşılığını Gemi Acenteleri Ücret Tarifesi Tebliği'nde belirtilen ücretler üzerinden alırlar. [158]

2.6.7. Rezervasyon Acentesi (Booking Agent)

Düzenli hat taşımacılığında karşımıza çıkan bir acentelik türü olup, gemiye yükleme yapan hatlar için sadece yük pazarlama hizmeti veren acenteler rezervasyon acentesi olarak adlandırılmaktadır.[159] Rezervasyon acenteleri, hat işletmesi ile aralarındaki sözleşmeye dayanarak gemiye farklı farklı yükletenlerden devamlı surette yük bağlayarak faaliyette bulunurlar. [160] Armatörle aralarında genellikle uzun dönemli bir sözleşme mevcuttur ve gelişmiş pazarlama satış ağına ve fonksiyonuna sahiptirler. Uygulamada, sadece gemiye yük rezervasyonu yapan gemi acentelerinin yanı sıra hem liman acenteliği hem de rezervasyon acenteliği yapan gemi acenteleri de bulunmakta olup, düzenli hat taşımacılığı faaliyetinde bulunan konteyner gemi acenteleri aynı zamanda rezervasyon acenteliği görevini de yürütmektedirler. [161]

2.6.8. Tali veya Alt Acente (Sub Agent)

Ana acentenin ofisinin bulunmadığı bölgelerde (genellikle işlem hacmi düşük limanlara gemi geldiğinde), belirli bir sefer veya zaman süresince, ana acente tarafından temsil ettiği gemi sahibi/işleticisi ile arasındaki sözleşmeye dayanarak ve gemi sahibi/işleticisinin onayı ile atanan, ana acente adına/hesabına acentelik hizmeti veren

---

[158] Akten**, a.g.e.,** ss.22-23.
[159] Arkas, **a.g.e**., s.12
[160] Deveci, **a.g.e.** 1998,s.1.
[161] Cerit, **a.g.e.,** ss.480-481.

acenteler tali acente olarak adlandırılmaktadırlar. [162] Bu acenteler, doğrudan gemi sahibi ile ilişki içinde olmayıp, talimatlarını doğrudan ana acenteden almakta ve ana acenteye karşı sorumlu olmaktadırlar. [163]

Tablo 12. Gemi Acentelerinin Sınıflandırılması

Rezervasyon Acentesi (Booking Agent)	**Liman Acentesi (Port Agent)**	**Koruyucu Acente (Protecting Agent)**	**Konteyner Gemi Acentesi (Liner Agent)**
Gemiye yük bulunması ile ilgili pazarlama ve yükle bağlantılı dokümantasyon ve operasyonel hizmetleri verir.	Genel olarak gemilerin liman uğraklarında gemi ve gemiadamları için ilgili prosedürlerin yerine getirilmesi hizmetini verir.	Her türlü hukuki konularda armatörüne/hattına danışmanlık ve destek hizmeti verir.	Ticari ve tüm operasyonel faaliyetleri belirli bir sözleşmeye dayalı olarak belirlenen süre içinde yerine getirir.

Kaynak : Arkas Akademi Ders Notları, İstanbul, 2007.

Tablo 13. Acentelik Türlerine Göre Yapılan İşlerin Sınıflandırılması

Hizmet	**Tramp**	**Charterer**	**Booking**	**Protecting**	**Subagent**
Yük Rezervasyonu		x	x		
Gemiye Verilen Hizmet	X	x	x	x	x
Hizmetin Kimin Adına Verildiği	Armatör/kiracı	armatör		armatör	armatör

Kaynak : Arkas Akademi Ders Notları, İstanbul, 2007.

2.7. Gemi Acenteleri Tarafından Verilen Hizmetler

Gemi acenteleri deniz ticaretinin doğası gereği bir başka hizmet sektöründe olmadığı kadar karmaşık mevzuat hükümlerine tabidirler. Gemi acenteleri, gerek gemiye ve gerekse yolcu ve yüke acentelik hizmeti verirken tabi oldukları ulusal ve uluslararası mevzuat hükümlerine hem hakim olmak hem de titizlikle uymak ve uygulamak zorundadırlar.

[162] Arkas, **a.g.e**., s.13
[163] İMEK DTO, **a.g.e.,** 2014, s.33.

Gemi acenteleri tarafından verilen hizmetler ; Türk limanlarına gelen/giden her türlü deniz taşıt ve araçlarının ihtiyacı olan yolcu, yük, bakım/onarım, sörvey, ikmal, personel değişikliği, yükleme/boşaltma, kılavuz/römorkör alma vb. işlemlerinin gemi adına ilgili kuruluşlar nezdinde yerine getirilmesi ile bu hizmetlerin verilirken Türkiye Cumhuriyeti yasalarının ön gördüğü kuralların noksansız uygulanması ve bu işlerle ilgili her türlü bilginin zamanında, doğru ve süratle gemi sahibi/ kiracısı/işleticisi veya gemi kaptanına bildirilmesi olarak özetlenebilir. [164]

Temelde gemi acentelerinin verdiği hizmetler ; gemiye verilen hizmetler ve yolcu/yüke verilen hizmetler olarak 2'ye ayrılmakla beraber gemiye verilen hizmetler kendi içinde ; gemi limana gelmeden önce verilen hizmetler, gemi limana geldiğinde verilen hizmetler; geminin limanda kalışı esnasında (gemi operasyon altındayken) verilen hizmetler; geminin limandan kalkışı sırasında verilen hizmetler, gemi limandan kalktıktan sonra (gemi bitiminde) verilen hizmetler olmak üzere 5'e ayrılmaktadır. [165]

Tüm bu hizmetlerin verilebilmesi için öncelikle gemi donatanı, kiracısı veya işletmecisi tarafından gemi acentesinin atanması gerekmekte olup, taşınacak yük bilgisini alan acente geminin geleceği limanın durumu (çalışma saatleri, hafta/bayram tatili, rıhtım/iskele/ şamandıra/platformlar vb.) hakkında bilgi ve liman masraflarını içeren bir proforma fatura hazırlayarak taşıyana gönderir ve acente olarak atanmaya hazır olduğunu bildirir. Atama işlemi uygulamada faks, veya e-posta ile olabildiği gibi telefonla da yapılmaktadır.[166]

2.7.1. Gemi Limana Gelmeden Önce Verilen Hizmetler :

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri İdaresi'ne, Liman Yönetmeliği hükümleri gereğince Liman Başkanlığı'na, geminin bilgilerini ve istenilen gemi sertifikalarını vererek demirleme ve yanaşma ordinosu almak, geminin geliş kontrolünün yapılması için Sahil Sağlık Teşkilatı'na gemi geliş bildiriminde bulunmak, Emniyet ve Gümrük İdaresi'ne geminin eni, boyu, kapasitesi, geldiği liman, yükü, yanaşacağı liman vb. bilgileri yazılı olarak vermek, taşıyandan navlun sözleşmesinde belirtilen yükleme/boşaltma şartları bilgisini alarak eşyanın yükleyicisi veya alıcısına, geminin ne zaman geleceğine dair yazılı bildirimde bulunmak,

[164] Mülga GAHUTİT, 4/e , 8 Ocak 2004 tarih ve 25340 sayılı RG
[165] Arkas Akademi, **a.g.e.,** s.52.
[166] İMEAK DTO, **a.g.e.,** 2014, ss.16-17.

gemi kaptanına, liman ve demir yeri bilgilerini vermek, Geminin yanaşıp/kalkması için kılavuz ve römorkör talebinde bulunmak, yükleme/boşaltmayı yükleyici/alıcılar ve liman işletmesiyle birlikte organize etmek, gemide yük varsa, yükün özet beyanını gümrük idaresine elektronik ortamda vermek.[167]

Limana gelmeden önce gemilere verilen hizmetler özetle ; gemilerin demirlemesi, yanaşma ordinosu alınması, sağlık tabipliği gemi geliş bildirimi, deniz polisi liman şube müdürlüğü gemi geliş bildirimi, gümrük muhafaza müdürlüğü gemi geliş bildirimi tahliye ve yükleme işlemlerinin alınması, gemi operasyonunun planlanması, gemiye verilecek hizmetler için bildirim yapılması, ithalat manifestolarının temini, ihracat manifestolarının temini, pilotaj taahhütnamelerinden oluşmaktadır. [168]

2.7.2. Gemi Limana Geldiğinde Verilen Hizmetler :

Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü'ne sağlık kontrolünün yaptırılmasının ardından Emniyet İdaresi'ne pasaport polis kontrolü ve Gümrük İdaresi'ne gümrük muhafaza kontrolü yaptırılır, gemide yük varsa geminin yük beyanı gümrük idaresine yapılır, , yükleme ve boşaltma işlemleri için liman işletmelerine başvuruda bulunulur, rıhtım ve barınma ücretleri yatırılır, yanaşmayla ilgili kılavuz ve römorkör talebinde bulunulur, yükleyici veya alıcıya hazırlık mektubu (*Notice of Readiness*-NOR) verilir, acente yetkilisi gemiye giderek kaptanla görüşme yaparak yükleme/boşaltma vb. konularında kaptanı bilgilendirir, gemi rıhtım ve iskeleye yanaştırılarak yükleme/boşaltma çalışmasına başlatılır.

Gemi limana geldiğinde verilen hizmetler özetle ; geminin pilot mevkine gelişte irtibat kurması, geminin rıhtıma yanaşması, geminin geliş kontrol organizasyonu, gemi geliş raporu (arrival report), sağlık tabipliği kontrolü, polis geliş kontrolü, Geminin yük beyanı, geliş soru kağıdının hazırlanması, geminin operasyona başlaması, gemi personel evrakları, gemi sertifikaları *(sertifikaların orjinalleri gemide dosyalıdır),* yakıt beyanları, tayfa listeleri, gemi store listesi, liman çıkış belgesi (LÇB) ve sağlık kontrol kartının alınmasından oluşmaktadır.[169]

---

[167] Cerit, **a.g.e.,** s.484.
[168] Arkas Akademi, **a.g.e.,** s.53.
[169] Arkas Akademi, **a.g.e**., s.55.

2.7.3. Geminin Limanda Bulunduğu Süre İçinde Verilen Hizmetler :

Gemi acentesinin gemi operasyon altındayken verdiği hizmetler özetle ; geminin operasyonunu (yanaşmasını, yükleme ve boşaltma ile ilgili programı) takip etmek, yükleyici-alıcı ve liman işletmesi arasında koordinasyonu sağlamak, yükleme ve boşaltmayla ilgili "Olaylar Çizelgesi" tutmak ve ilgililere imzalatmak, liman işletmeleri ile yük elleçleme işletmelerinin (stevedor) faaliyetlerini takip etmek, kendisini atayan taraftan onay almak şartı ile kaptanın geminin ile ilgili isteklerini yerine getirmek, gemiye yakıt/su ve kumanya ikmali için tedarikçileri organize etmek, varsa gemi personel değişimlerini gerçekleştirmek için gemiye katılış işlemlerini (havalimanı pasaport büro amirliklerinden yapılır) ve gemiden ayrılış işlemlerini (Deniz Liman Şube Müdürlüğü'nden yapılır) organize etmek, geminin port state kontrollerini yaptırtmak, gemi sörveyi, landing card, service bill evraklarını hazırlamak, geminin limanda boşaltacağı katı/sıvı atık verme işleminin yapılmasını organize etmek, sonuç itibari ile geminin limandan bir an önce gönderilmesini sağlamak amacı ile işlemleri düzenlemek ve koordine etmekten oluşmaktadır. [170]

2.7.4. Geminin Limandan Kalkışı Sırasında Verilen Hizmetler :

Geminin limanda yükleme/boşaltma işi bittikten sonra liman idaresinden gümrük İdaresi'nden gidiş izinlerini almak, geminin gidişi için liman, sağlık, emniyet ve gümrük kontrollerini yapmak ve yaptırmak. liman harcını bankaya yatırıldıktan sonra Liman Başkanlığı'nın internet sitesinden geminin Yola Elverişlilik Belgesi (YEB) alınır, bu belge ile Hudut ve Sahiller Sağlık Denetleme Tabipliği'ne başvurularak geminin gidiş pratikası alınır. Geminin kalkışına ilişkin tüm çıkış dokümanları hazırlandıktan sonra Gümrük Muhafaza Memuru, Pasaport Polisi ve acente yetkilisi gemiye giderek gemi tarafından hazırlanan dokümanlar görüldükten sonra geminin kalkış kontrolü yapılır. [171]

2.7.5. Gemi Limandan Kalktıktan Sonra (Gemi Bitiminde) Verilen Hizmetler

Geminin gidiş soru kağıdını hazırlamak, konteynerler için yıkama, bakım, tamir onarım hizmetlerine ilişkin raporun (interchange) onaylanması, geminin Türk Boğazları'ndan geçiş yapabilmesi için geminin SP1 (seyir planı) formunu hazırlayarak Türk Boğazları Deniz

[170] Gemi Acenteliği Kitabı 2014
[171] Cerit, Deveci ve Esmer, **a.g.e.**, s.484.

Trafik Kontrolü'ne göndermek *(SP 1 formu GTH'ne gemi kalkışından önce gönderilmezse limandan kalkan gemiler boğaz geçişi için planlamaya alınmazlar)* Yükleme yapan gemilerin yükle ilgili özet beyan evrakını Gümrük İdaresi'ne tescil ettirmek, geminin liman ve sağlık rüsumunu, fener ve tahlisiye ücretleri ile ilgili işlemleri bitirmek, gemiye yüklenen yükün konşimentolarını yük sahiplerine vermek, manifestoları düzenlemek ve Gümrük İdaresi'ne tescil ettirmek, yük istif planını geminin gittiği limandaki acenteye bildirmek, gemi kalkış tarih saat bilgisini müşterilere vermek. [172]

Gemilere verilen liman hizmetleri : Kılavuzluk, römorkör, palamar botu (Murinbot) hizmetleri, yanaşma yeri ve demir yerinde barınma ücreti, Türk limanlarında demirleme ücreti, gemi ambarlarının açılıp kapatılması, yükleme boşaltma donanımlarının hazırlanması şeklinde sayılabilir. Limanlarda yüke verilen hizmetler ise; Yükleme/boşaltma hizmetleri, yük şifting hizmeti, hamaliye/taşıma hizmeti, ardiye (ambarlama) hizmeti, manipülasyon, montaj ve demontaj hizmeti, aktarma hizmeti olarak sıralanabilir.

2.8. Gemi Acentelerinin Gemi Adına Yaptıkları Ödemeler

Limanlarda gemilere verilen hizmet karşılığında gemi acenteleri tarafından donatan adına ödenen ücretler ; fener ve tahlisiye ücretleri, gemilerin barınma hizmet ücretleri, atık alım ücretleri, kanal geçiş ücretleri, depolama ücretleri, gemi yer değiştirme ücreti (shifting), tatlı su ücreti, pilotaj, römorkaj, palamar ve rıhtım ücretleri adı altında çeşitli şekillerde sınıflandırılmaktadır. [173]

Gemi acenteleri tarafından gemilere verilen hizmetler karşılığında çeşitli kurum ve kuruluşlara yapılması gereken ödemeler geminin tonajına ve sefer durumuna göre değişkenlik göstermektedir. Aşağıdaki tabloda tonaja ve geminin sefer durumuna göre gemi acentelerince yapılan ödemelerin bir tablosu mevcut olup, acentelik ücreti gemi acentelerinin bir ödemesi değil aksine verdikleri hizmetler karşılığında gemi sahibi, kaptanı, işleteni veya kiracısından Gemi Acenteleri Ücret Tarifesi'ne göre geminin net tonu üzerinden aldığı ücrettir.

---

[172] Cerit, Deveci ve Esmer**, a.g.e.**,s.484.
[173] Saban ve Güğercin, **a.g.e**., s.6.

Tablo 14. 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 : Necmettin Akten vd**, Gemi Acenteliği Eğitimi Notları,** 2008, s.41.

Liman Resmi: Limana giren ve/veya limandan çıkan gemilerden net tonaj üzerinden alınan bir ücrettir.

Fener ve Tahlisiye (can kurtarma) Resmi : Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nce verilen hizmetler karşılığında Montreux Sözleşmesi gereğince gemilerin sefer durumlarına göre net ton üzerinden alınan ücrettir. Tahlisiye resmi sadece Karadeniz'den İstanbul Boğazı'na giren ve transit geçiş yapan gemilerden alınmakta, limana gelen giden gemilerden alınmamaktadır.

Gemiler 10 çeşit fener ücretine tabidir : transit sefer ücreti, Çanakkale Boğazı'ndan giriş ücreti, Çanakkale Boğazı'ndan çıkış ücreti, İstanbul Boğazı'ndan giriş ücreti, İstanbul Boğazı'ndan çıkış ücreti, liman veya iskelelere giriş ücreti, liman veya iskelelerden çıkış

ücreti, liman sınırları içinde çalışan gemilerin yıllık ücreti, Türk limanları ve iskeleleri arasında çalışan 100 – 300 NT na kadar (300 NT hariç) olan Türk bayraklı gemilerin yıllık ücreti ve yat kayıt belgesi alan gemilere uygulanacak ücrettir. Gemiler 3 çeşit tahlisiye ücretine tabidir : Transit sefer ücreti, İstanbul Boğazı'ndan giriş ücreti ve İstanbul Boğazı'ndan çıkış ücretidir.

Sağlık Resmi : Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü'nce verilen hizmetler karşılığında Gemi Sağlık Resmi Kanunu gereğince gemilerin net ton üzerinden alınan ücrettir. Gemi sağlık resmi ücretini Türk limanları arasında çalışan gemiler ile Türk limanlarından hareket eden gemiler, ilk hareket ettikleri limanlarda; yabancı ülkelerden gelen gemiler ise ilk uğradıkları limanlarda öderler. Boğazlardan transit geçen gemilerden tahsil edilen gemi sağlık resmi ücretleri Montreux Sözleşmesi hükümlerine tabidir. [174]

Kılavuzluk ve Römorkör Ücreti : denizlerde ve boğazlarda gemilerin ulusal mevzuat ve uluslararası kurallara göre belirlenmiş seyir kurallarına uygun sefer yapmalarının sağlanması, can, mal ve çevrenin emniyetinin tesis edilmesi amacıyla gemilerin limana giriş ve çıkışlarında veya rıhtım veya iskelelere yanaşmalarında/ ayrılmalarında, şamandıralara bağlamalarında, demirlemelerinde, buraları terk etmelerinde veya herhangi bir nedenle yer değiştirmelerinde verilen hizmet kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri olarak tanımlanmaktadır.[175]

Kılavuzluk ve römorkör hizmetleri, Liman Yönetmeliği'nde belirtilen hükümlere göre verilmekte olup, Türk Boğazları'nda kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri UDHB adına Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından verilmektedir. Kılavuzluk ve römorkör ücreti geminin gros tonilatosu üzerinden Kılavuz ve Römorkör Ücretleri Tarifesi'ne göre hesaplanarak alınır. Kılavuz ücretlerine, kılavuz servis botu hizmeti de dahildir. Montrö Anlaşması'na göre 200 mt'ye kadar uğraksız gemi geçişlerinde kılavuz/römorkör alma zorunluluğu bulunmamaktadır. 200 mt ve üzeri bir geminin yanıcı veya parlayıcı madde taşıması durumunda kılavuz/römorkör alma zorunluluğu bulunmaktadır. [176]

---

[174] İMEAK DTO, **Gemilerin Seyrüseferine İlişkin Bilgi Notu**, 2014, s.1.
[175] UDHB, **Liman Başkanlıkları Koordinasyon Toplantısı Sunumu**, Antalya, 2013, s10.
[176] İMEAK DTO, **a.g.e.**, 2014, s.7.

Palamar (Mooring Boat) Ücreti : gemilerin, limana giriş/çıkışlarında veya rıhtım ve iskelelere yanaşma/ayrılmalarında, şamandıralara ve mendireklere bağlamalarında, demirlemelerinde verilen bağlama/çözme hizmeti palamar hizmeti olup, palamar ücreti, geminin gros tonu üzerinden belirtilen Palamar Ücret Tarifesi'ne göre alınır. Gemilerin rıhtımlara bağlanması ve çözülmesinde tek bir sefer için alınır, kalkışta ikinci sefer alınmaz.[177]

2.9. Gemi Acentelerinin Kullandıkları Dokümanlar

Gemi acenteleri mesleklerini icra ederken bir çok farklı belge kullanmakta, bir çok bildirimde bulunmaktadırlar. Gemi acentelerinin hizmet verirken kullandıkları bu belgeler ve bildirimler hem gemi acenteleri, hem armatör, hem de yükleyici/alıcılar açısından son derece önemli olup, gemi acentelerinin düzenledikleri evraklar yapılan işi ispat eden ve resmiyet kazandıran özelliktedirler.

2.9.1. Gemi Evrakları [178]

a) Gemi Geliş – Gidiş Evrakları (Arrival/Sailing Documents) : Bu evraklar geminin geliş ve gidiş işlemleri için gerekli olan gemi kaptanı aracılığıyla temin edilen evraklardır. Bunlar sırasıyla; kaptan hazırlık mektubu, kargo manifestosu (cargo manifest) , kargo planı (cargo plan), kaptan beyan mektubu, gemi personel listesi (crew list), yolcu listesi (passenger list), transit eşya listesi, yakıt, su ve kumanya listesi.

b) Operasyon Evrakları (Operation Documents) : Limana gelen bir gemi için gemi acentesi tarafından hazırlanması gereken dokümanlardır. Bunlar ; kargo planı, yükleme / teslim ordinosu, puantaj listesi, konişmento, konişmento talimatı, zaman çizelgesi, teleks ihbarları, faks – e-posta ihbarları, protesto mektupları, deniz protestosu, harcama listesi.

2.9.2. Yük ile İlgili Evraklar : Yük ile ilgili işlemlerin yapılmasında kullanılan evraklardır. Bunlar sırasıyla; konişmento (bl/bill of lading), yük teslim talimat formu (ordino/stiker), yük

[177] VDAD, http://www.vda.org.tr/detay/57/palamar-hizmeti.
[178] İMEAK DTO, **a.g.e.**, 2014, s.94.

(kargo) manifestosu, özet beyan, varış bildirimi, istifleme planlarından – stowage plan (kargo plan) oluşmaktadır. [179]

a) Konşimento : Gemi sahibi, kaptanı veya acentesi tarafından yükün gemiye yüklendiğine dair verilen kıymetli evrak niteliğinde bir belgedir. Aynı zamanda yükü temsil eder, yükün gemiye yüklendiğini ve taşıyan ile taşıtan arasındaki taşıma şartlarını gösterir.

b) Teslim Ordinosu (Yük Teslimat Formu/Ordino/Sticker) : Yükün varış limanında alıcının gemi acentesine ibraz ettiği orijinal konşimento karşılığında taşıyan ya da taşıyan adına gemi acentesi tarafından tanzim edilen ve yükün alıcı tarafından teslim alınmasını sağlayan belgedir. Alıcı bu belge ile ithalat işlemlerini başlatır, gümrük formalitelerini tamamlayıp vergilerini ödedikten sonra gümrükten yükünü yük teslim talimat formu ile çeker. Yük Teslim Talimat Formu üzerinde, gemi ve yük ile alıcıya ait bilgiler ile bu formu düzenleyen/veren acentenin mührü ve yetkili imzası bulunur. Bir asıl bir suret olarak düzenlenen yük teslim talimat formunun asıl nüshası alıcıya verilir. Yük teslim talimat formu ücretinin malın alıcısı tarafından ödenmesi gerekir, bu ücret dokümantasyon bedeli adı altında alınmaktadır. [180]

c) Yük (Kargo) Manifestosu : manifestonun üzerinde ; geminin adı, kaptanın adı, yükleme limanı, tahliye limanı, konişmento no., yükleyici, alıcı, banka ve ihbar adresi, marka ve numarası, malın cinsi ve mahiyeti, malın kilosu, taşıma şartı vb.bilgiler yer alır. Gemide bulunan mevcut yükün konişmento sırasına göre sıralanmış listesi olan manifestoda, konişmento üzerindeki bütün bilgiler tam ve eksiksiz olarak gösterilir. Her sayfanın parça adedi ile ton-kilo toplamı yapıldığı gibi her boşaltma limanı için ayrı manifesto yapılır. Bu doküman, yükleme limanı acentesi tarafından yapıldığı gibi, gemi kaptanı tarafından da tanzim edilmektedir. Tanzim edilen manifestolar; gemi kaptanına, boşaltma limanı acentesine, gemi sahibine, liman işletmesine ve gümrüğe verilir. Bu doküman, gittiği limanda gümrük idaresine beyan edilen ve verilen evraktır.

d) Özet Beyan ; Özet beyan taşıyıcı veya acentesi tarafından düzenlenen ve elektronik ortamda verilen taşımaya veya taşıma konusu eşyaya ilişkin bilgilerin yer aldığı formdur.

---

[179] İMEAK DTO, **a.g.e**. ss.95-110.
[180] Durmuş Ali Deveci, **Deniz İşletmeciliği Programı, Gemi Acente, Forwarding ve Liman İşlemleri Kurs Notları**, 1998,s.3.

İçeriğindeki bilgiler yük manifestosu ile aynıdır. Özet Beyan gemi acentesi ya da forwarder tarafından elektronik ortamda verilir. Gümrük işlemleri özet beyanın verilmesi ile başlar.

e) Varış Bildirimi ; Bir taşıma aracının Türkiye Gümrük Bölgesi'ne girerken taşıma aracının işleticisi veya temsilcisi tarafından eşyanın boşaltılacağı Gümrük İdaresi'ne taşıma aracı limana ulaştığında yapılan ve gemide bulunan tahliye olacak eşya için düzenlenen özet beyanların tespiti için gereken bilgileri içeren bildirimdir. Bu bildirim gemi acentesi tarafından elektronik yolla gümrük idaresine yapılır. Varış bildirimi, eşyayı ve onu getiren taşıma aracını giriş gümrük idaresine tanıtmak amacıyla verildiğinden varış bildiriminde giriş özet beyanında eşyaya ve taşımaya ilişkin yer alan genel bilgileri içermek zorundadır.

f) İstifleme Planları – Stowage Plan (Kargo Plan) ; Gemiye yüklenen yükün, gemi ambarındaki yerini gösteren bir şema olup, bu plana göre geminin gittiği limanda hangi malın öncelikle boşalması gerektiği veya başka bir limana ait yükün olup olmadığı anlaşılır.

2.9.3. Gemi İhbarları (Notice) ve Bildirimler [181]

Gemi acentesi, armatör ile yapılan mutabakat sonunda, limana gelen geminin yükle ilgili yükleme/boşaltma şartlarını ve bilgilerini taşıyıcıdan almak ve bu şartlara göre hareket ederek gerekli ihbar ve bildirimlerde bulunmayla yükümlüdür. Bu işlemler, yapılan işin ispatına dayandırılması ve resmiyet kazandırılması için gereken ve dokümantasyon bilgi iletişimini gerektirir. Bu dokümanlar acente, armatör, yükleyici / alıcılar için önemli ve gerektiğinde ispat mecburiyeti olan belgelerdir. Bu bildirimler sırasıyla: İhbarlar (ETA/ETS), Hazırlık Mektubu (NOR), Olaylar Çizelgesi (SOF), Zaman Çizelgesi (Time Sheet) dan oluşmaktadır.

a) İhbarlar (ETA / ETS) :

Gemi acenteleri navlun sözleşmesi gereğince yükleme ve boşaltma işlemlerinin yapılabilmesi için gemi kaptanından aldıkları bilgiler doğrultusunda geminin tahmini varış/kalkış tarihini geminin geleceği limana bildirmekle yükümlüdürler. Varış ihbarı olarak

[181] İMEAK DTO, **a.g.e.,** ss.92-93.

bilinen ETA (Estimated Time Of Arrival) geminin limana tahmini varış tarihini, ETS (Estimated Time Of Sailing) ise geminin limandan kalkış varış tarihini ifade eder.

Geminin yükleme boşaltma yapabilmesi için Liman Başkanlığı'ndan yanaşma, gümrükten yükleme/boşaltma izinleri alınır, yanaşma ile ilgili kılavuz ve römorkör talepleri yapılır. Gemi limana geldiğinde derhal yükleyici/alıcıya hazırlık mektubu (Notice of Readiness) verilir.

b) Hazırlık Mektubu – Notice of Readiness (NOR) :

Gemiye yapılan yükleme sonrasında yük ilgilileri için düzenlenen evraklardan biri olup, gemi kaptanının, kiracıya imza karşılığı verdiği ve geminin geliş gün ve saatinin yer aldığı ve geminin bütün imkanları ile yükleme veya boşaltmaya hazır olduğunu bildiren bir evraktır. Navlun sözleşmesi maddelerinin kiracı ile kiralayan arasında hukuki bir geçerlilik ve işlerlik kazanması açısından son derece önemlidir.

Hazırlık mektubunda ; mektubun alındığı saat ve tarih, mektubun sunulduğu tarih ve saat, mektubun kabul edildiği gün ve saat ayrı ayrı doldurulup ve kiracılar tarafından mühürlenip imzalanması ile navlun sözleşmesi (C/P) hükümleri işlerlik kazanmaya başlamış olur. İmzalanan hazırlık mektubunun bir sureti gemi kaptanına teslim edilir diğer bir suret gemi armatörüne gönderilir, diğer suret de kiracıda kalır.

c) Olaylar Çizelgesi – Statement of Facts (SOF) :

Geminin limana gelişinden limandan ayrılına kadarki süredeki olayları, yükleme boşaltma sırasında geçen bütün olayların yazıldığı (çalışmanın başlaması, bitimi, yağışın başlaması bitimi vb.) zaman çizelgesinin hazırlanmasına temel teşkil eden bir form/evraktır. Olaylar çizelgesinde yer alan bilgiler doğrultusunda yükleme boşaltmaya ait zaman çizelgesi hazırlandığından son derece önemlidir. Olaylar çizelgesi yükleme boşaltma bittikten sonara taşıyan veya acentesi, kaptan ve kiracı veya alıcılar tarafından imzalanır ve kaşelenir. [182]

[182] Akten, **a.g.e.**, s.112.

d) Zaman Çizelgesi (Time-Sheet) : Demuraj ve dispecin hesaplanmasına esas teşkil eden bir zaman cetvelidir. Navlun sözleşmesine göre, geminin limana varış, yükleme ve boşaltmaya hazır olduğunu bildiren hazırlık mektubunun veriliş ve kabulü, yükleme veya boşaltmanın fiilen başladığı, devam ettiği ve bittiği, bu sürede varsa oluşan ve ıstarya zamanını durduran duruşların tarih ve saatlerini gösterir. Olaylar çizelgesi zaman çizelgesinin dayanağı olup, olaylar çizelgesi üzerinden zaman çizelgesi hesaplaması yapılır.

2.10. Gemi Acentelerinin İlişkide Olduğu Resmi Kurum ve Kuruluşlar

2.10.1. Liman Başkanlıkları

Türkiye limanlarına gelen/giden tüm deniz taşıt araçlarının liman işlemleri (gemilerin demirleme, rıhtıma/iskeleye yanaşması, yük ve yolcu boşaltıp yükleme işlemleri vb.) Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı Liman Başkanlıkları'nca yürütülmektedir. Gemilerin liman hudutları içindeki her hareketi, liman başkanlıkları tarafından yürütülür ve denetlenir. Gemilerin geliş bildirimi ve yanaşma ordinosu talebi gemi acenteleri tarafından mevzuat çerçevesinde Liman Başkanlıklarına yapılır. Bu işlemleri yapılmayan gemilerin rıhtım iskele gibi yerlere yanaşması demirde yüklem boşaltma yapılmasına izin verilmez. [183]

Liman başkanlıkları, liman idari sınırları içinde seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanması bakımından, limana yanaşma, ayrılma, demirleme ve gemilerin yerinden kaldırılmasında konularında tam yetkilidir. Liman başkanlıklarında özetle ; tüm deniz taşıt araçlarının sicil kayıtları tutulur, gemiadamlarının sertifikaları ve yeterlilikleri düzenlenir, gemilerin liman rüsum ve harçları tahsil edilir, Türk ve yabancı bayraklı gemilerin limana giriş ve çıkışlarının uygunluğunu denetleyerek uygun olanlara onay verir uygun olmayanları seferden men eder. [184]

2.10.2. Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü (HSSGM)

Lozan Barış Anlaşması ile Montreaux Sözleşmesi çerçevesinde kurulan ve merkezi İstanbul'da bulunan Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü, ulusal ve uluslararası mevzuat ile belirlenen bulaşıcı ve salgın hastalıklardan korunmak ve yayılmasını önlemek

[183] İMEAK DTO, **a.g.e.**, s.52.
[184] UDHB, **Denizcilik Müsteşarlığının Çalışma Usul ve Esasları Raporu**, ss.10-11.

amacıyla tüm uluslararası giriş ve çıkış noktaları olan kara hudut kapıları, limanlar ve havalimanlarında yurt dışından ülkemize girebilecek bulaşıcı hastalıklarla ilgili koruyucu önlemler alan, yurda giriş çıkış yapan kişilerin sağlık kontrollerini yürüten bir kamu kurumudur. [185]

Genel Müdürlük bu amaçla, Türk limanları arasında sefer yapan, yabancı ülke limanlarından Türk limanlarına gelen, Türk limanlarından yabancı ülke limanlarına giden veya Türk Boğazları'ndan ve Marmara Denizi'nden uğraksız geçiş yapan gemileri kontrol ederek sağlık hizmeti (sağlık pratikası düzenler) verir, bu hizmet karşılığında Montrö Anlaşması'na göre geminin net tonu üzerinden gemi sağlık resmi ücreti alır. [186]

Sağlık Bakanlığı tarafından Dışişleri Bakanlığı ve Maliye Bakanlığı'nın görüşleri alınarak hazırlanan tarifeye göre alınan sağlık resmini, Türk limanları arasında sefer yapan gemiler ile Türk limanlarından hareket eden gemiler, ilk hareket ettikleri limanlarda; yabancı ülkelerden gelen gemiler ise ilk uğradıkları limanlarda öderler.

2.10.3. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü

Denizde seyreden gemilerin emniyetli ve güvenli bir şekilde seferlerini yapabilmeleri kıyıların gereken cihazlarla donatılması, gemilerle haberleşmek üzere telsiz istasyonlarının kurulması gibi bir takım yatırımlar yapılması, tedbirlerin alınması ve gerekli düzenlemelerin gerçekleştirilmesi ile verilen hizmetlerle mümkündür. [187]

Bu hizmetler ; gemi kurtarma ve tahlisiye (can kurtarma), kılavuzluk ve römorkaj hizmeti, seyir yardımları hizmeti (Fenerler Otoritesi), TB Gemi Trafik Hizmetleri Otoritesi ve deniz haberleşme hizmetleri adı altında toplam yedi alanda hizmet veren Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın ilgili kuruluşu olan ve merkezi İstanbul'da bulunan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (KEGM) tarafından verilmektedir. [188]

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ; denizlerimizde ve karasularımızda seyreden Türk ve yabancı bayraklı gemilerin seyir güvenliğine yardımcı olmak, kıyı emniyeti ve gemi kurtarma

---

[185] http://www.hssgm.gov.tr/menu/kurumsal/tarihce.aspx
[186] www.bhsm.gov.tr/galeri/dokuman/Egitim_aday_**hudut**_sahiller.ppt
[187] Mustafa Hergüner, **Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizciliğimize İlişkin Bir İnceleme** (1923-1930), İstanbul, 2003, ss.111-112.
[188] UDHB, **a.g.e.,** ss.278-280.

hizmetleri ile kılavuzluk, römorkörcülük hizmetleri yapmak ve bunlarla ilgili cihaz ve tesisleri kurmak, işletmek, can, mal ve gemi kurtarmak vb. amaçlarla hizmet vermekte olup, verilen bu hizmetler karşılığında ve ayrıca Montreux Sözleşmesi gereği "Fenerler ve Tahlisiye Ücretleri Umumi Hükümleri" kapsamında gemilerden sefer durumlarına göre NT üzerinden fener ve tahlisiye ücretleri alınmaktadır.

2.10.4. Emniyet Müdürlüğü Deniz Limanı Şube Müdürlüğü

Yabancı ülke limanlarından Türk limanlarına deniz taşıt ve araçlarıyla gelen yolcu ve gemiadamlarının ülkeye giriş ve çıkış işlemleri ve emniyet denetimleri Emniyet Genel Müdürlüğü'ne bağlı Deniz Limanı Şube Müdürlüğü tarafından yapılmaktadır. [189]

Gemilerde yapılan pasaport polis kontrol işlemleri ülkeye gemiler aracılığı ile kaçak insan giriş-çıkışının engellenmesi amacıyla yapılmakta olup, pasaport polisine, personel ve yolcu listesi ile birlikte pasaportları ibraz edilir. Gemi acenteleri, yurtdışından ülkeye giriş yapan deniz taşıt ve araçlarının gelişinden 24 saat önce Emniyet Müdürlüğü, Deniz Limanı Şube Müdürlüğü'ne verecekleri bir dilekçe ile gelecek geminin bilgilerinin bildirimini yapar.

2.10.5. Gümrük İdareleri

2011 yılından önce Gümrük Müsteşarlığı adı altında faaliyet gösteren Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, 2011 yılında yapılan düzenleme ile Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'ndaki "ticaret" konularının Gümrük Müsteşarlığı ile birleştirilmesi neticesinde bakanlık düzeyinde faaliyetini devam ettirmektedir.

Limanlarda Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'na bağlı olarak faaliyet gösteren Gümrük İdaresi, Gümrük Müdürlüğü ve Gümrük Muhafaza Müdürlüğü olmak üzere iyi ayrı birim şeklinde hizmet vermektedir. Gümrük Müdürlüğü ; liman sahası içinde gümrüğün haklarını korumak, yolsuzluk ve kaçakçılığı önlemek için gerekli önlemleri almaya yetkilidir. Gümrük İdaresi'nin kolluk kuvveti olarak görev yapan Gümrük Muhafaza Müdürlüğü ise limana giriş-çıkış yapan tüm eşya ve malların kontrolünü yapar. Geminin Gümrük Mevzuatı'na uygunluğunu kontrol ederek girişi çıkışına izin verir.[190]

---

[189] Güray Akyüz, "Turistik Limanlarda Emniyet Risk Analizi:Bir Ege Limanında Uygulama", DEU, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tezsiz Yüksek Lisans, 2007, s.49.
[190] Akyüz, **a.g.e,** s.49.

Gümrük Mevzuatı'na göre yurtdışından limanlara gelen/giden deniz taşıt ve araçlarının giriş ve çıkış işlemleri Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'na bağlı çalışan Gümrük İdaresi yetkilileri tarafından gümrük kapılarında yapılır. Gemi Takip Programı ile gemi geliş/gidiş bildirim dilekçeleri e-ortamda gemi acenteleri tarafından girilir, gemi kontrolü sonrasında oluşturulan deniz beyan formu ile gümrük muhafaza memurları tarafından e-ortama kaydedilir. Gümrük kontrol işlemlerinin amacı, ülkenin vergi kayıplarının önlenmesi ve yasak malların yurda girişlerinin engellenmesidir. [191]

2.10.6. İl Çevre Koruma Müdürlükleri

Ülkemizde gemi atıklarının alınması hizmeti, MARPOL 73/78 Uluslararası Sözleşmesi'nin yanı sıra 2872 Sayılı Çevre Kanunu ve ilgili yönetmelik hükümleri gereğince İl Çevre Koruma Müdürlükleri tarafından verilmekte olup, gemi gelmeden önce gemi kaptanı tarafından atık bildirim formu elektronik ortamda gemi acentesine gönderilir, bildirimi alan acente formu geminin yanaşacağı limandaki İl Çevre Koruma Müdürlüğüne bildirir. Türk limanlarına gelecek bir gemi, İl Çevre Koruma Müdürlüğü'ne atık versin ya da vermesin gemi acentesine elektronik ortamda atık bildirim formunu göndermek ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından belirlenen ve her yıl yayımlanan tarifeye göre atık ücretini ödemekle yükümlüdür. [192]

2.11. Gemi Acentelerinin Etkileşimde Olduğu Ulusal ve Uluslararası Örgütler

2.11.1. FONASBA (Gemi Acenteleri ve Gemi Brokerleri Ulusal Birlikleri Federasyonu)

11 ülkenin üyeliği ile (İngiltere, Fransa, Almanya, Danimarka, Belçika, Hollanda, Norveç, İsveç, İtalya, Yunanistan ve Finlandiya) 1969 yılında kurulan FONASBA, halen 50'den fazla denizci ülke ve bu ülkeleri temsil eden yaklaşık 4500 özel gemi acente /gemi broker firmasının üye olduğu dünya genelinde ilk uluslararası gemi brokerleri ve acenteleri örgütüdür. Örgütün ilk genişlemesi 1970 yılında ABD, Güney Afrika, Portekiz, İrlanda ve Fas'ın katılımı ile olmuştur. [193]

---

[191] http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/4.5.640.pdf
[192] İMEAK DTO, **a.g.e.,** s.72.
[193] http://www.agentimar-fvg.it/attachments/article/145/Allegato%20Circolare%20001-2013%20FONASBA%20GOVERNANCE%20HANDBOOK%20v2%20DEC%202012.pdf

FONASBA, denizyolu eşya taşımacılığının etkin ve verimli gerçekleşebilmesinde önemli rol oynayan üyeleri aracılığı ile uluslararası farkındalığı artırma çabası içindedir. Bu rol henüz herkesçe kabul edilmemesine rağmen üyelerini genel kabul gören ve değerlendirilen endişe ve amaçları sağlamak için ulusal, bölgesel ve uluslararası düzeyde denizcilik politikasının geliştirilmesini sağlamak amacıyla bilgilendirmekte, danışmanlık yapmakta ve tavsiyede bulunmaya devam etmektedir. Bunun yanı sıra FONASBA mümkün olan en yüksek hizmet kalite standartlarını nitelikli ve deneyimli personel istihdamı ile sağlamayı taahhüt etmektedir. FONASBA ; Gemi Kiralama ve Dokümantasyon Komitesi, Liner ve Liman Acenteliği Komitesi ve Avrupa Birliği ilişkilerinden sorumlu ECASBA Komitesi olmak üzere toplam 3 uzman komiteden oluşmaktadır. 2011 yılında FONASBA'nın komite sayısı Yönetim Komitesi ve Üye Komitesi olmak üzere 2 ayrı komitenin eklenmesi ile 5'e çıkmıştır. [194]

Bu komiteler gemi acenteliği ve brokerlik alanında uzman rakamlar bilgi ve rehberlik sağlayan veriler toplamakta olup, bu veriler FONASBA politikasının gelişimi için son derece önemlidir. FONASBA ayrıca her düzeydeki diğer denizcilik örgütleri ile yakın ilişki içindedir. FONASBA uzun yıllardır Dünya Gümrük Örgütü ile UNCTAD'a, 2007 yılından beri ise danışman statüsünde IMO toplantılarına katılmaktadır. Ulusal düzeyde FONASBA dernek üyeleri ile yakın işbirliği içinde çalışmakta ve onlara ulusal düzeyde hükümet ve otoritelerle yaşanan sorunların çözümlenmesine yardımcı olmaktadır. [195]

Ülkemizde İMEAK Deniz Ticaret Odası başta olmak üzere Gemi Brokerleri Derneği ve Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği FONASBA üyesidir.

Uygulamada, FONASBA tarafından hazırlanmış ve yayınlanmış farklı türde standart gemi acentelik sözleşmeleri mevcut olup, düzenli hat gemi işletmesi ile düzenli hat gemi acentesi bu sözleşmelerden birini kullanabilecekleri gibi kendi aralarında ayrı bir gemi acenteliği sözleşmesi yapabilirler. Ekte bir konteyner gemi acentesi ile konteyner hat işletmesi arasında imza edilmiş örnek bir konteyner gemi acenteliği sözleşmesi yer almaktadır.

---

[194] https://www.fonasba.com/fonasba-member

[195] http://www.agentimar-fvg.it/attachments/article/145/Allegato%20Circolare%20001-2013%20FONASBA%20GOVERNANCE%20HANDBOOK%20v2%20DEC%202012.pdf s.9. Erişim Tarihi : 16.01.2014.

2.11.2. ECASBA (Avrupa Topluluğu Brokerlar ve Acenteler Birliği)

Kısa adı ECASBA olan European Community Association of Shipbrokers & Agents (Avrupa Topluluğu Brokerlar ve Acenteler Birliği) FONASBA'nın alt komitesi olarak 1990 yılında kurulmuştur. İMEAK Deniz Ticaret Odası, gemi brokerlerini ve gemi acentelerini temsilen FONASBA'nın yanı sıra ECASBA'ya da üyedir. [196]

ECASBA ; AB'ye üye ülkelerdeki broker ve gemi acentelerini AB ile olan ilişkilerde temsil etmeyi amaçlamakta olup, liman hizmetleri politikaları, kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı, gümrükler ve idari prosedürler ile elektronik veri değişimi alanında faaliyet göstermektedir.[197]

2.11.3. ASBA (Amerikan Gemi Acenteleri ve Brokerleri Derneği)

1934 yılında Amerika ve Kanada'daki gemi brokerleri ve gemi acentelerinin bir araya gelmesi ile kurulan Amerikan Gemi Acenteleri ve Brokerleri Derneği (Association of Ship Brokers and Agents (USA)-ASBA) bağımsız ticari bir dernektir. ASBA, üyelerinin ortak çıkarları doğrultusunda hareket ederek profesyonel standartları geliştiren ve uygulayan bir iletişim kanalı konumundadır. Üyeleri ; gemi brokerleri, ASBA sertifikalı gemi acenteleri ve derneklerine üye gemi sahipleri, işletenleri, kiracılar ve deniz hukukçularından oluşmaktadır.[198]

2005 yılında ABD-Kanada limanlarında hizmet veren şirketlerin kalitesini yükseltecek sertifikasyon kriterlerini belirleyen aynı zamanda FONASBA üyesi de olan ASBA'nın bu çalışmaları Ulusal Gemi Brokerleri ve Acenteleri Birlikleri Federasyonu (FONASBA) tarafından da benimsenmiş olup, halen 20 FONASBA üyesi ülke, kalite standartları açısından üyelerini teşvik etmektedirler. [199]

---

[196] http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/Tarihce.aspx
[197] Cerit, **a.g.e.**, s.268.
[198] http://www.asba.org/about/ Erişim tarihi: 04.04.2014
[199] http://www.7deniz.net/amerikali-brokerler-birleserek-ayakta-kalacak/ Erişim tarihi: 04.04.2014

2.11.4.Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği

6 Kasım 1902 yılında deniz taşımacılığında isim yapmış düzenli sefer yapan filo sahibi armatörlerin Galata'da bulunan acentelerinden oluşan 28 üyenin katılımı ile o zamanki adıyla Ecnebi Seyri Sefain Kumpanyaları Dersaadet Bahriye Odası olarak kurulan Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği, Osmanlı döneminde kurulup Cumhuriyet döneminde de faaliyetini sürdüren ender sivil toplum kuruluşlarından biridir. 1902'den günümüze kadar adı dört kez değişikliğe uğrayan kuruluş, 1983 yılında yapılan en son değişiklikle "Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği" adını almıştır. [200] Bugün Dernek, halen üyelerinin katılımı ile aktif olarak resmi kurum ve kuruluşlar nezdinde çalışmalarını sürdürmektedir.

2.11.5. Deniz Ticaret Odaları

Türkiye'de denizcilik alanında faaliyet gösteren her kişi ve kurum, Deniz Ticaret Odaları'na kayıtlı olmak durumunda olup, Türkiye genelinde İMEAK Deniz Ticaret Odası ve Mersin Deniz Ticaret Odası olmak üzere iki ayrı Deniz Ticaret Odası bulunmaktadır.

İMEAK Deniz Ticaret Odası ilk olarak 26 Ağustos 1982 yılında İstanbul Deniz Ticaret Odası olarak kurulmuş daha sonra faaliyet alanını Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz kıyı bölgelerini kapsayacak şekilde genişleterek İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası (İMEAK DTO) adını almıştır. Türk deniz ticaret sektörünün önemli bir meslek kuruluşu olan İMEAK DTO'nun merkezi İstanbul'da olup, İzmir, Bodrum, Marmaris, Antalya, Fethiye, İskenderun ve Kdz.Ereğli'de şubeleri, tüm kıyı il ve ilçelerinde ise temsilcilikleri bulunmaktadır.

Gemi acenteleri, yabancı bayraklı gemilerin Türk limanlarına getirdiği ve limanlarımızdan yüklediği yük ve eşya üzerinden gemi sahibi/kiracısı/işleteni adına navlun hasılatı oda payı öderler.

---

[200] VDAD, **2012-2014 Dönemi Faaliyet Raporu**, Mayıs 2014, ss.18-19.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KONTEYNER GEMİ ACENTELERİNE YÖNELİK BİR ARAŞTIRMA

3.1. Araştırmanın Amacı ve Konusu

Küreselleşmenin etkisiyle hemen hemen her sektörde kıran kırana yaşanan rekabet, denizcilik sektöründe de yoğun bir şekilde yaşanmakta olup, rekabetin getirdiği ve zorunlu kıldığı verilen hizmetin doğru bir şekilde, zamanında ve müşterinin isteğine uygun olarak yerine getirilmesi daha hızlı, daha esnek ve kaliteli hizmet sunan kısacası müşteri odaklı hizmet veren firmaları ön plana çıkarmaktadır.

Gemi acenteleri ; hizmet sektöründe faaliyet gösteren, armatör temsilcisi olması sıfatı ile bir çok görev ve sorumluluk üstlenen, bu sorumluluklarını mümkün olan en kısa zamanda en doğru biçimde yerine getirmesi gereken hizmet kuruluşlarıdır. Gemi acenteleri faaliyetlerini, görev ve sorumluluklarını yerine getirirken çok sayıda kurum ve kuruluş ile iş ilişkisi içindedirler. Gemi acentelerinin hizmet verirken resmi kurumlarla yaşadıkları sorunlar ve resmi kurumlarla kurdukları ilişkiler bir yandan verdikleri hizmetin kalitesini etkilerken diğer yandan gemilerin limandan zamanında ayrılamaması sonucunda maliyetlerin artmasına, armatöre karşı üstlendikleri sorumluluklarını yerine getirememelerine, hizmetin ya hiç ya da zamanında verilememesi gibi durumlarda ekonomik kayıpların yaşanmasına sebebiyet vermektedir.

Dünya ticaretinin büyük bir oranının denizyolu ile yapılıyor olmasının yanı sıra deniz taşımacılığının da büyük bir yüzdesinin konteyner gemileri ile gerçekleştirilmesi ve bu gemilere sunulan acentelik hizmetlerinin konteyner gemi acenteleri aracılığıyla verilmesi sebebiyle araştırmanın konteyner gemi acentelerine yönelik yapılmasına karar verilmiştir.

Bu çerçevede araştırma, Türkiye'de faaliyet gösteren konteyner gemi acente firmalarının hizmet verirken karşılaştıkları sorunları ortaya koymayı ve tespit edilen sorunların aşılması için çözüm önerilerinin üretilerek konteyner gemi acentelerinin daha verimli ve kaliteli hizmet verebilmelerine katkı sağlamayı hedeflemektedir.

3.2. Araştırmanın Kapsamı

Türkiye'de yerleşik gemi acente firmaları, Gemi Acenteleri Yönetmeliği çerçevesinde Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nca düzenlenen "gemi acenteliği yetki belgesi" ile faaliyet göstermektedirler. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verilerine göre, 22.05.2014 tarihi itibariyle Türkiye genelinde 24 ilde şubeler hariç olmak üzere toplam 800 adet yetkilendirilmiş gemi acente firması mevcuttur. Şubelerle beraber bu sayı 994'ü bulmaktadır. 800 adet gemi acente firması, yoğunlukla tramp taşımacılıkta faaliyet gösteren gemi acentelerinden oluşmakta olup, konteyner gemi acentesi olarak faaliyet gösteren firma sayısı %3.3'lük bir oran ile 26'dır.

İstatistiklere bakıldığında, gemi acente firmalarının yaklaşık %80'inin İstanbul, İzmir, Mersin, Muğla, Kocaeli ve Hatay illerinde faaliyet gösterdiği, konteyner gemi acente firmalarının merkezlerinin genelde İstanbul'da olduğu ve söz konusu illerde şube açarak faaliyet gösterdikleri görülmektedir.

Araştırma öncelikle hem tramp taşımacılıkta faaliyet gösteren gemi acenteleri hem de konteyner gemi acentelerine yönelik olarak hazırlanmış, firmalardan uygulamada karşılaştıkları sorunları çözüm önerileri ile birlikte göndermeleri istenmiştir. Ancak, özellikle tramp gemi acentelerinden geri dönüş gelmemesi, aynı zamanda uluslararası ticaretin yoğun olarak konteyner taşımacılığı üzerinden gerçekleşmesi ve konteyner gemi acentelerinin kurumsal yapıları sebebiyle araştırma konteyner gemi acente firmalarının yaşadıkları sorunların ve çözüm önerilerinin tespit edilmesine yönelik olarak daraltılmıştır.

Bu çerçevede, Deniz Ticaret Odası üyeliğinin yanı sıra Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği üyesi de olan ve sektörde önemli bir yer teşkil eden toplam 26 adet konteyner gemi acente firması araştırmanın kapsamı olarak belirlenmiştir.

3.3. Araştırmanın Yöntemi ve Veri Toplama Aracı

Araştırmada keşfedici araştırma yöntemi kullanılmıştır. Veri toplama aracı olarak ise literatür taranarak araştırmanın amacına uygun toplam 9 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 Ocak ayında Deniz Ticaret Odası'na üye İstanbul'da faaliyet gösteren toplam 26 konteyner gemi acente firmasının üst düzey yöneticilerine e-posta aracılığı ile gönderilmiş olup, form firmalara gönderilmeden önce şirket üst düzey yöneticileri telefonla aranmış, araştırmadan bahsedilerek gönderilecek soru formunda yer alan her bir soruya cevap vermeleri istenmiştir.

3.4. Araştırmanın Ana Kütlesi ve Örneklem

Araştırmanın ana kütlesi Türkiye genelinde Deniz Ticaret Odaları'na kayıtlı olarak faaliyet gösteren ve Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nca yetkilendirilen gemi acente yetki belgesine sahip 800 adet gemi acentesi firmasıdır.

Araştırma ; amacı doğrultusunda, İMEAK Deniz Ticaret Odası üyeliğinin yanı sıra Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği üyesi de olan ve konteyner gemi acenteliği alanında söz sahibi (yabancı konteyner hatlarının Türkiye'deki temsilcileri olan konteyner gemi acenteleri ile Türk menşeli düzenli hat taşıyıcıları) 26 adet konteyner gemi acente firması ile yapılmış olup, soru formuna 26 firmadan sadece 10 firma geri dönüş yapmıştır. On firma içinden 5 firmanın grup firması olması ve formların aynı içerikte doldurulması sebebiyle araştırma toplam 5 konteyner gemi acente firmasının verdiği yanıtlar üzerinden tamamlanmıştır.

3.5. Araştırma Bulguları, Bulguların Analizi ve Yorumlanması

Deniz Ticaret Odası ve Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği üyesi olan ve İstanbul'da faaliyet gösteren toplam 26 adet konteyner gemi acente firmasının üst düzey yöneticilerine Ocak ayında 9 sorudan oluşan soru formunun e-posta yoluyla gönderilmesi suretiyle gerçekleştirilen ve toplam 5 konteyner gemi acente firmasından gelen geri dönüşlere göre analizi yapılan araştırmanın bulguları aşağıdaki gibidir.

Araştırmanın bulgularına yapılan yorumlarda ; konteyner gemi acentelerinin belirli dönemlerde Deniz Ticaret Odası'na gönderdiği bilgi notları ve raporlar, UDHB'nın 2013 yılı Denizcilik Şura Raporu ile Deniz Ticaret Odası ve Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'nin hazırlamış olduğu yazışmalar ve raporlardan yararlanılmıştır.

I. Firma Profili/ Şirket Bilgileri

Soru formunu dolduran şirketlerin kuruluş tarihleri 1944, 1992, 1995, 1997, 2001, 2005,2006,2009,2011 olarak yer almakta olup, kuruluş tarihlerine bakıldığında konteyner gemi acente firmalarının ülkemizdeki konteyner taşımacılığının gelişimine paralel olarak 1990 ve 2000'li yıllarda faaliyet göstermeye başladıkları görülmektedir.

Soru formları incelendiğinde ; formu dolduran firmaların merkez ofislerinin yanı sıra Türkiye genelinde ortalama 3 şube ile faaliyet gösterdikleri, bu şubelerin konteyner limanlarının bulunduğu İzmir, Bursa (Gemlik) ve Mersin illerinde olduğu görülmektedir. Firmaların merkez ofisleri genelde İstanbul'da olup, formu dolduran 2 firmanın merkezi İzmir'dedir. Bir firmanın ise Türkiye genelinde toplam 11 şubesi bulunmaktadır.

Konteyner gemi acentelerinin bir yıl içinde ortalama olarak gemilere verdikleri acentelik hizmeti, şirketin büyüklüğüne ve gemi uğrağı sayısına göre değişkenlik göstermektedir. Gelen cevaplar değerlendirildiğinde, bir konteyner gemi acentesinin yılda ortalama olarak minimum 72 adet gemiye hizmet verdiği, bu sayının maksimum 2600 adet gemiye kadar çıktığı görülmektedir. Bu sonuçlardan hareketle bir konteyner gemi acentesinin ayda minimum 6, maksimum 216 gemiye acentelik hizmeti verdiği söylenebilir. Bu rakamlar aynı zamanda denizcilik sektörü içinde yer alan gemi acentelerinin ülkemiz ekonomisine yaptığı katkıyı gözler önüne sermektedir.

II. Konteyner gemi acentesi olarak (a) resmi kurumlarla, (b) iş ortakları ve (c) temsil ettiğiniz armatörle yaşadığınız en önemli beş sorunu belirtiniz.

(a) Konteyner gemi acente firmalarının resmi kurumlar olarak nitelendirilen; Liman Başkanlıkları, Gümrük İdaresi, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Deniz Liman Şube Müdürlüğü ve Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü ile yaşadıkları sorunlar aşağıda sıralanmıştır :

1. Devlet kurumlarında denizcilik sektörüne ilişkin bilgi noksanlığı
2. Devlet kurumlarının teknolojik gelişmeleri yeterince takip edememesi ve ileri teknolojiye uyum sağlamakta hantal kalmasının yarattığı güçlükler
3. Çok sayıda mükerrer bilgi girişi.

4. Resmi kurum internet sitelerinin yavaşlığı ve yetersizliği sebebi ile zaman kayıpları.

5. Resmi kurumlarda yürütülen iş süreçlerinin ve uygulamaların limanlar/şehirler bazında birbirinden farklı olması.

6. Gemilerin limanlardaki kalış süresinin uzaması.

7. Özellikle Gümrük Müdürlükleri'nde evrak yoğunluğundan ve prosedür fazlalığından dolayı hizmet alımında ve işlemlerde gecikmeler

8. Mahkemelik, tedbir kararı alınmış veya tasfiyelik konteynerlerin uzun zaman boyunca limanlarda bekletilmesi.

9. Gümrüklere ödenen yüksek tutardaki mesai ücretleri.

10. Özet beyan noksanlık ve fazlalıklarında gemi acentelerinin sorumlu tutulması. (özet beyan veren gemi acentelerinin kaçakçılık suçlarıyla yargılanması)

Firmaların verdiği yanıtlar incelendiğinde aşağıdaki açıklamaları yapmak mümkündür.

1. Devlet kurumlarında denizcilik sektörüne ilişkin bilgi noksanlığı ; Denizcilik sektörü yapısı, terminolojisi ve işleyişi itibari ile diğer sektörlerden farklı bir uzmanlık, bilgi birikimi, eğitim ve deneyim gerektiren bir alandır. Zaman kayıplarının milyon dolarlarla ifade edildiği, yedi gün yirmi dört saat çalışma esaslı denizcilik sektöründe, sektörle ilgili her türlü işlemin zamanında, doğru ve hızlı bir şekilde yapılması büyük önem arz etmektedir. Denizcilik sektörü ile ilgili gerek mevzuatın karmaşıklığı ve gerekse denizcilik sektörüne hizmet veren kamu kurum ve kuruluşlarında mevzuata yeterince hakim olmayan, sektörün işleyişini bilmeyen çalışanların varlığı verilen hizmetlerin aksamasına ve sorunların yaşanmasına sebebiyet vermektedir.

Geçmiş yıllara oranla, günümüzde resmi kurum ve kuruluşlarda denizcilik sektörünü bilen daha fazla sayıda çalışan olmasına rağmen denizcilik eğitimi almış kişilerin denizcilik sektörünün iş ilişkisi içinde olduğu resmi kurum ve kuruluşlarda istihdamının sağlanması, özendirilmesi ve teşvik edilmesinin orta ve uzun vadede yaşanan sorunu bertaraf edeceği değerlendirilmektedir.

2. 3. ve 4. Devlet kurumlarının teknolojik gelişmeleri yeterince takip edememesi ve ileri teknolojiye uyum sağlamakta hantal kalmasının yarattığı güçlükler/Çok sayıda mükerrer bilgi girişi/Resmi kurum internet sitelerinin yavaşlığı ve yetersizliği sebebi ile zaman kayıpları.

Gemi acenteleri, işleri gereği çok sayıda resmi kurum ve kuruluş ile iş ilişkisi içinde olup, Türk limanlarına uğrak yapan (gelen/giden) her bir gemiye ya da Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapan gemilere ulusal ve uluslararası kurallar gereği hizmet verebilmek için bir geminin gelişinden önce başlayan ve gidişine kadar devam eden süreçte Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı olarak görev yapan Liman Başkanlıkları, Sağlık Bakanlığı'na bağlı olarak görev yapan Sahil Sağlık Tabiplikleri, İçişleri Bakanlığı'na bağlı olarak görev yapan Deniz Liman Şube Müdürlüğü, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na bağlı İl Çevre Koruma Müdürlükleri**,** Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'na bağlı Gümrük Müdürlükleri'nin yanı sıra liman işletmeleri ve meslek odaları nezdinde bir çok işlem yapmakta ve bir çok belge sunmaktadırlar.

Örneğin ; limana yanaşacak ya da limandan ayrılacak bir gemi için Liman Başkanlıkları'na gemi geliş/gidiş bildirimi, yanaşma ordinosu bildirimi, liman çıkış bilgilerinin (yükleme/boşaltma/transit yüklerin) girilmesi, LÇB kodunun oluşturulması, Çevre Bilgi Sistemi'ne atık formu ve balast formu giriş işlemlerinin yapılması, Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü'ne sağlık bildiriminde bulunma ve borç sorgulama işleminin yapılması, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne Türk Boğazları'ndan geçiş yapacak gemiler için SP1 raporu formu verme, limana yanaşacak/ayrılacak ya da Türk Boğazları'ndan geçiş yapacak gemilere kılavuzluk hizmeti verilmesi için talepte bulunulması, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'na yükle ilgili özet beyan verme, genel bildirim formu doldurulması vb. gemiye ilişkin bir çok bilgi girişi yaparak (yaklaşık 128 ayrı bilgi) 12 ayrı belge doldurularak 4 ayrı kuruma (Liman Başkanlığı, Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ve Gümrük ve Ticaret Bakanlığı) vermek durumundadırlar.

Tüm bu işlemler her ne kadar e-ortamda yapılıyor olsa da veri girişi yapabilmek için her bir kurumdan ayrı ayrı kullanıcı kodu ve şifre alınması gerekliliği ile e-girişi yapılan bilgilerin bir de dilekçe ekinde her bir kuruma elden verilmesi bir geminin gelişinden önce başlayan ve gidişine kadar devam eden süreçte ciddi anlamda bürokrasiye, iş yoğunluğuna, zaman ve maddi kayıplara sebep olmaktadır. Keza, bu kadar yoğun belge ve bilgi girişinin

yanı sıra her bir resmi kurumun birbirinden uzak mesafelerde olması büyük illerdeki yoğun trafik göz önüne alındığında yaşanan sıkıntıyı ayrıca gözler önüne sermektedir.

Bu konuda ayrıca örnek vermek gerekirse, limanlara gelen/giden gemilerin gemi geliş gidiş bildirimleri denizyolu beyan formu ile elektronik ortamda Gümrük İdaresi'ne yapıldığı halde e-sistemin tam oturmamasından kaynaklanan ayrıca bir de Gümrük İdaresi'ne yazılı dilekçe verilmesi gerekliliği, bunun dışında gemi geliş ve gidiş kontrollerinde tüm bilgilerin (özet beyan ve çıkış bildirimlerinin) yine e-ortamda kayıtlı olmasına rağmen, geminin kontrol işlemleri için gümrük yetkililerine/kontrol birimlerine çıktısı alınmış manifesto verilmesi gerekliliği yoğun iş yüküne sebep olarak zaman/maddi kayıpların yaşanmasına ve dış ticaret maliyetlerinin artmasına neden olmaktadır.

Bir konteyner gemisinin binlerce konteyner taşıdığı, düzenli seferle geldiği limanda yükleyeceği ya da boşaltacağı yüzlerce konteyneri olduğu düşünüldüğünde resmi kurumlara yapılan bildirimlerin hem e-ortamda hem de yazılı olarak verilmesi zorunluluğunun neden olduğu bürokrasi, yoğun iş yükü ve zaman/maddi kayıplarının yaşanan sıkıntıyı net olarak ortaya koyduğu değerlendirilmektedir.

5. Resmi kurumlarda yürütülen iş süreçlerinin ve uygulamaların limanlar/şehirler bazında birbirinden farklı olması.

Gemi acentelerinin birebir iş ilişkisi içinde bulunduğu resmi kurum ve kuruluşların tabi oldukları mevzuatı farklı yorumlaması sebebiyle uygulamada aynı iş ve işlemler için limanlar, şehirler ya da bölgeler bazında farklı uygulamalar ile karşılaşılmakta olup, kanun ve yönetmeliklerin belli olmasına rağmen, mevzuatın uygulanmasında şehirler ya da limanlar arasında farklılıkların olması özetle uygulamada yeknesaklığın (uygulama birlikteliğinin) olmaması gemi acentelerinin yükümlülüklerini yerine getirirken zorlandıkları sorunlardan biri olarak karşımıza çıkmaktadır.

Örneğin, Gemlik'e gelen gemilerin gümrük geliş kontrolleri sadece gemilerin limana yanaşmalarına müteakip yapılmakta olup, bu gemiler demirde beklerken gemi geliş kontrolleri yapılamadığından Gümrük İdaresi tarafından özet beyan onayları da yapılamamaktadır. Halbuki, diğer bölgelerde demir mahallinde bulunan bir geminin giriş/çıkış kontrolleri Gümrük İdaresi'nce yapılabilmektedir. Ayrıca, yakın zamana kadar Gemlik demir

yerine gelen ve üzerinde ithal yükü olan bir geminin demirde Gümrük İdaresi tarafından geliş kontrolleri yapılıp özet beyan tescili yapılmakta iken keyfi ve kişiye bağlı uygulamalar hizmet kalitesini etkileyerek zaman ve maddi kayıpların yaşanmasına neden olmaktadır. Her gelen gümrük memurunun mevzuatta yer alan hükümler yerine mevzuatı kendince yorumlayarak uygulaması gemi acentelerini zor durumda bırakmaktadır.

Ayrıca, diğer resmi kurumların da hem limanlar hem de gümrükler bazında farklı uygulamalarının olması konteyner gemi acentelerinin iş süreçlerini ciddi anlamda olumsuz yönde etkilemekte olup, özellikle Gümrük mevzuatının standart olmasına rağmen her gümrük müdürlüğü tarafından farklı yorumlanması uygulama birlikteliğinin olmadığını göstermektedir.

Tüm gümrük idarelerinde mevzuat doğrultusunda uygulama birlikteliğinin gerçekleştirilmesinin dış ticaret hacminin artmasına önemli katkılar sağlayacağı değerlendirilmektedir.

6. *Gemilerin limanlardaki kalış süresinin uzaması.*

Gemilerin limanlardaki kalış süresinin uzamasına bir çok faktör etki etmektedir. Limanlarda verilen hizmetlerin yetersizliği, gümrük süreçlerinin uzunluğu, prosedürlerin ağırlığı gemilerin limanlardaki bekleme süresine doğrudan etki eden unsurlardır.

Limanlar, gelen ve giden yüklerin en seri şekilde kullanıcıya ulaştırılmasına imkan sağlayan tesisler olmasına rağmen yüklerin giriş çıkış işlemlerinin tabi olduğu mevzuatın karmaşıklığı işlemlerin kısa zamanda sonuçlandırılamamasına ve gemilerin limanlarda kalış süresinin uzamasına neden olmaktadır.

Örneğin, Türk limanlarına gelen veya giden bir gemi için gemi acentesinin bir geminin gelişinden önce başlayan ve geminin gidişine kadar devam eden süreçte resmi kurum ve kuruluşlara birçok farklı linkten veri girişi yapması ve aynı zamanda aynı bilgileri içeren evrakları elden vermek zorunluluğu zaman ve iş gücü kaybına sebebiyet vermekle birlikte gemilerin limanlarda kalış sürelerinin uzamasına da neden olmaktadır.

7. Gümrük Müdürlükleri'nde evrak yoğunluğundan ve prosedür fazlalığından dolayı hizmet alımında ve işlemlerde gecikmeler

Gümrük İdaresi'nde verilen hizmetlerin yetersizliği, gümrük prosedürlerinin karmaşık ve zaman alıcı olması iş süreçlerini etkileyerek zaman ve maddi kayıpların yaşanmasına sebebiyet vermekte olup, Gümrük İdaresi'nce verilen hizmetler daha sistematik ve daha ihtiyaçlara cevap verebilen düzeyde olmalıdır.

Örneğin ; gemilerden tamir bakım amacıyla çıkarılan malzemelerin en kısa zaman içinde tamir edilip gemiye teslim edilmesi gerekmekte olup, gümrük prosedürlerinin karmaşık ve zaman alıcı olması sebebiyle tamir/bakım gören malzemelerin zamanında gemiye teslim edilememesi sorunu ile karşılaşılmaktadır. Bir geminin limanda ortalama olarak 8-9 saat kaldığı düşünüldüğünde gemilerden tamir bakım amacıyla çıkarılan malzemelerin mevcut gümrük prosedürlerini (geçici ithalat işlemi-beyanname açılıp kapatılması) tamamlayarak zamanında gemiye teslim edilmesi uygulamada mümkün olmamaktadır. Ülkemizde tamir/bakım hizmeti alamayan gemi, yakın komşu ülkelere giderek bu hizmeti oralarda almakta olup, bu durum ülkemiz ekonomisinin önemli bir döviz girdisinden mahrum kalmasına sebep olmaktadır.

Gemilerden tamir/bakım onarım amacıyla çıkarılan ve tamir gördükten sonra tekrar gemiye teslim edilmesi gereken malzemelerle ilgili gümrük prosedürlerinin çokluğu ve zaman alıcı olması geminin seyrüseferi için son derece elzem olan bazı parçaların dahi tamir bakım görmesine engel olabilmektedir. Böylesi bir durumda, geminin seyir emniyetini tehlikeye sokacak malzemelerin tamir/bakım hizmetini zamanında alamayan bir geminin bu şartlarda sefere çıkmasının denizlerimiz ve deniz taşıtları için tehlike oluşturduğu düşünülmektedir.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ile Ulaştırma Denizcilik Haberleşme Bakanlığı, meslek odaları ile sivil toplum kuruluşlarının ortak çalışması ile bürokratik işlemlerin ve iş süreçlerinin azaltılarak tamir bakım hizmetinin ülkemizde yapılmasına imkan sağlayacak düzenlemelerin bir an önce hayata geçirilmesi ile ülke ekonomisine önemli bir katkıda bulunacağı düşünülmektedir.

Uygulamada sadece Gümrük Müdürlükleri'nde evrak yoğunluğu ve prosedür fazlalığı nedeni ile hizmet alımında ve işlemlerde gecikmeler yaşanmamakta aynı zamanda Liman Başkanlıkları'nın uygulamalarında da evrak yoğunluğu ve prosedür fazlalığı görülmektedir.

Örneğin ; periyodik olarak limanlara uğrayan gemilerden (düzenli hatta çalışan gemiler) Liman Başkanlıkları yanaşma ordinosu için her seferinde CSR, P&I ve diğer gemi sertifikaları ile Liman Çıkış Belgesi düzenlemek için bir önceki LÇB'nin ve personel listesini istemekte olup, bu evraklar/bilgiler acente beyanı ile ve Liman Başkanlıkları'nın onayı ile UHDB'nın sistemi olan Liman Yönetim Bilgi Sistemi'nde (LYBS) zaten mevcut olduğundan tekrar istenmemeli, Liman Başkanlıkları'nca düzenlenen yanaşma ordinoları ve Liman Çıkış Belgeleri (LÇB) için istenen belgeler sadeleştirilmeli, istenen evraklar tekrar gözden geçirilmelidir.

- Yurtdışından gelip İstanbul Liman Başkanlığı sınırlarına uğrak yapan gemiler için Karaköy Sahil Sağlık Denetleme Merkezi'nden alınması gereken serbest pratikaların faks yoluyla acenteye gönderilmesi daha sonra patenta için gidildiğinde orjinal evrakın acente tarafından teslim alınması işlem kolaylığı açısından katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

- İstanbul Liman Başkanlığı sınırlarındaki limanlara uğrak yapan ve kılavuzluk hizmeti Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından verilen gemiler için acentelerin aldığı yanaşma ordinosu ve ekinde kılavuzluk talepnamesinin elektronik ortamda Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne gönderilmesi sağlanmalıdır. (yanaşma ordinosu Liman Başkanlığı'ndan 24 saat temin edilebilmesine rağmen Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nce mesai saatleri dışında verilmemektedir.)

- Liman giriş izinlerinde GBT sorgulamasının, izin alacak kişiler limana gelmeden önce limanlardaki deniz polisi noktalarından yapılması halinde zaman kayıpları ortadan kaldırılabileceği değerlendirilmektedir.

- Liman Başkanlığı ordino talep programında ordino talep ederken geminin tüm personel bilgileri sisteme girilmekte, ancak LÇB oluşturulurken ve ordino talep edilirken girilen personelin bilgileri LÇB sistemine yansımamaktadır. Bu nedenle tekrar gemiadamı bilgilerinin sisteme girişi gerekmekte olup, zaman kayıpları ve gecikmeler yaşanmaktadır.

Örneğin gemi acenteleri tarafından gemilerin limana gelişlerinde Liman Başkanlıkları'nın LYBS'ne demir ve yanaşma ordinosu olmak üzere iki ayrı ordino girilmekte olup, demir ordinosu girişi yapılırken gemiadamı bilgi girişi yapılmakta, daha sonra yanaşma ordinosu girişi yapılırken demir ordinosuna kaydedilmiş gemiadamlarının sistemde görülmediğinden mükerrer olarak personel girişlerinin tekrar yapılmaktadır.

Gemi operasyonu bittikten sonra geminin limandan ayrılması için LÇB alınmak istendiğinde yanaşma ordinosu üzerinden sisteme çıkış bilgileri girilmekte olup, sisteme iki kere gemiadamı girişi yapılmış olmasına rağmen bu bilgilerin yine sistemde görünmemesi nedeni ile üçüncü kez gemi adamı bilgilerinin girişinin yapılması gerekmektedir.

8. Mahkemelik, tedbir kararı alınmış veya tasfiyelik konteynerlerin uzun zaman boyunca limanlarda bekletilmesi.

Çeşitli sebeplerle tasfiyeye giren yüklerin yer olmaması sebebiyle antrepolara alınamaması ve konteynerlerde tasfiye işlemleri sona erinceye kadar bekletilmesi konteynerlerin kullanılamamasına, atıl kapasite oluşmasına, limanlarda uzun yıllar takibi yapılan ve masrafları armatörün risk ve sorumluluğunda bekletilen konteynerlerin oluşmasına ve yaşanan bu durumun konteyner işleticisi firmalara/gemi işletmecisine anlatılmakta zorluklar yaşanmasına neden olmaktadır.

Tasfiye haline gelen eşya, tasfiyelik hale geldiği tarihten itibaren en geç 10 gün içinde liman işletmesi tarafından tasfiye listesi düzenlenerek gümrüğe gönderilmekte, tasfiyelik hale gelip gelmediğine ilişkin kontrollerden sonra tasfiyelik hale geldiği tarihi izleyen en geç 30 gün içinde Tasfiye İşletmesi'ne gönderilmekte, Gümrük Müdürlüğü'nden gelen belgelerin geliş tarihinden itibaren 30 gün içinde de tasfiyelik eşya teslim alınmaktadır. Her ne kadar tasfiye süreci toplam 70 gün olsa da Gümrük İdaresi bu süreye uymamakta olup, tasfiye sürecinin çalıştırılması yaşanan sorunun çözümü için büyük önem arz etmektedir. Halen limanlarda 10 senedir bekleyen konteynerler bulunmakta olup, en geç 1 senede tasfiye sürecindeki konteynerlerin geri dönmesi beklenmektedir. Eşyanın imhası gemi acentelerinin sorumluluğunda olmayıp imha Gümrük Müdürlükleri tarafından yapılmaktadır.

9. Gümrüklere ödenen yüksek tutardaki mesai ücretleri

Yükleme boşaltma ya da başka bir sebeple limana gelen bir geminin, limana geliş saatine bakılmaksızın her an hizmet alabilir olması büyük önem taşımaktadır. Gümrük uygulamalarında 7/24 çalışma sisteminin olmaması sebebiyle bir geminin mesai saatleri dışında bir limana yanaşması ya da limandan kalkması vb.durumlarda Gümrük İdaresi'ne gemi acenteleri tarafından fazla mesai ücreti adı altında bir ücret yatırılmak zorundadır. Oysa ki liman işletmeleri gümrüklere global mesai ödemeleri yapmaktadırlar. Dolayısıyla, acenteler gemilerin tahliye ve yükleme operasyonları için ayrıca mesai ödememelidirler.

Gümrük uygulamalarında gelişmiş ülkelerde olduğu gibi 7/24 saat esaslı sisteme geçilmesinin hizmet kalitesinde artışa sebebiyet vereceği ve Hükümetin 2023 yılındaki 500 milyar dolarlık ihracat hedefine de dolaylı yoldan destek vereceği değerlendirilmektedir.

10. Özet beyan noksanlık ve fazlalıklarından gemi acentelerinin sorumlu tutulması.

Özet beyan noksanlık ve fazlalıklarından gemi acentelerinin sorumlu tutulması sorunu, konteyner gemi acentelerini olduğu kadar tramp taşımacılıkta faaliyet gösteren diğer gemi acentelerini de yakından ilgilendiren ve gemi acentelerini en zor durumda bırakan sorunlarından biri olarak kabul edilmektedir. Gemi ile taşınan yüklerin yükün tahliyesi aşamasında eksik veya fazla çıkması durumunda gemi acenteleri, özet beyan veren kişi olmalarından dolayı Gümrük İdaresi'nce sorumlu tutularak haksız yere binlerce lira ceza ile karşı karşıya kalmaktadırlar.

Bilindiği üzere, gemi acenteleri 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 102 ile 123 ncü hükümleri çerçevesinde yerli ve yabancı gemi işleticilerinin nam ve hesabına, vekalet ilişkisi ile (izafeten) hareket eden temsilcilik ve vekâlet görevi yapan kuruluşlar olup, gemi acenteleri çoğu zaman gemi sahibi (armatör) ve işletenleri ile karıştırılmakta ve gemi acenteleri sanki "taşıyan"mış gibi değerlendirilerek işleme tabi tutulmaktadır. İşte bu noktada Gümrük İdaresi yaşanan bu sorunda gemi acentelerini taşıyan gibi değerlendirerek eksiklik/fazlalıktan doğrudan sorumlu tutmakta haksız yere haklarında takibat başlatarak cezai yaptırım uygulamaktadır.

Gemi acenteleri, hukuki bakımdan “taşıyan” olmayıp taşıyan sıfatını üstlenmiş olan gemi sahibi ve işleticileri adına geminin liman ve yükle ilgili işlemlerini yapmak üzere gemi sahibi veya işleticileri tarafından atanan birer temsilci ve vekildirler. Bu sebeple, gemi acentelerinin kendi eylem ve işlemlerinden kaynaklanmayan nedenlerle ancak temsilci oldukları taşıyan sıfatını üstlenmiş gemi sahibi ve işleticileri adına yerine getirdikleri fiil ve işlemlerden taşıyanmış gibi sorumlu tutulabilmeleri hukuken mümkün değildir.

Bu konuda Yargıtay’ın taşıyanların fiil ve işlemlerinden dolayı gemi acentelerinin doğrudan doğruya sorumlu tutulamayacağı, verilen hükümlerin gemi acenteleri hakkında değil de acentelerin müvekkilleri olan taşıyanlar hakkında uygulanması gerektiği yönünde bir kararı mevcut olup, Yargıtay'ın bu kararı göz önüne alınarak 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na yeni bir madde ilave edilmiş ve TTK 105.maddenin 3.fıkrasında *"acentelerin ad ve hesabına hareket ettikleri kişilere karşı Türkiye'de açılacak olan davalar sonucunda alınan kararlar acentelere uygulanmaz"* hükmü yer almıştır. Keza, 5 Mart 2012 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Gemi Acentelik Yönetmeliği’nde de gemi acentesi tanımına "*bu çerçevede yaptıkları iş ve işlemlerde kendi kusurları dışında sorumlu tutulmayan kişi ve kuruluşlar"* ibaresi eklenmiştir.

Her ne kadar TTK’nda açıkça gemi acenteleri, gemi sahibi ve işleticilerinin nam ve hesabına yaptıkları işlemlerden sorumlu tutulamaz ifadesi yer alsa da 2000 yılında yürürlüğe giren Gümrük Kanunu ile 2009 yılında yürürlüğe giren Gümrük Yönetmeliği’nin, 2011 yılında yayımlanan ve 2012 yılında yürürlüğe giren 6102 sayılı TTK’nda yer alan yeni düzenlemeleri içermediği, geçen zaman zarfında da Gümrük Mevzuatı’nda herhangi bir düzenlemeye yönelik bir çalışmanın yapılmadığı görülmektedir.

(b) Konteyner gemi acente firmalarının iş ortakları olarak nitelendirilen freight forwarderlar, tedarikçiler, liman işletmeleri ile yaşadıkları sorunlar aşağıda sıralanmıştır.

1. Freight forwarderlarla yaşanan sorunlar aşağıdaki gibidir ;

- Konşimento oluşturma aşamasında iletilen yükleme talimatlarındaki eksiklikler. (freight forwarder firmaların yükleme talimatlarını eksiksiz göndermemeleri)

- Çıkan sorunların çözümleri için deneyim paylaşımında yaşanan aksaklıklar (freight forwarder firmaların çıkan sorunların çözümleri konusunda yeterli bilgiye sahip olmamaları ve işin akışını engellemeleri, yüklendikleri işi sonuna kadar takip edip sonlandırmamaları.)

- Forwarder mesleğini düzenleyici kanunlar olmaması ve çoğunlukla kurumsal yapıya sahip olmayan işletmelerin varlığı nedeniyle ortaya çıkan ekonomik sorunlar ve firma güvenirliliği sorunu

- Uzun vadeli anlaşma talepleri

2. Konteyner gemi acenteleri tedarikçilerle yaşanan herhangi bir sorun bildirmemiştir.

3. Liman İşletmeleri ile yaşanan sorunlar aşağıdaki gibidir ;

- Bazı liman işletmeleriyle operasyonel konularda zaman zaman hızlı bilgi akışının gerçekleşmemesi

- Ülkemizde yeni olan özel liman işletmeciliğinde yeterli deneyim ve donanıma sahip personel eksikliği

- Liman işletmelerindeki liman fiyatlarının yüksek olması

- Liman işletmelerinde Gümrük İdaresi'nce yapılan tam tespit ve muayenelerin geç yapılması.

- Liman işletmelerinde konteyner iç dolum alanlarının yetersiz olması.

- Limanların kapasitelerinin üzerinde yoğun olmaları, armatör ve acentelerinin en basit operasyona ilişkin isteklerinin bile karşılanmasında zorluklara yol açmaktadır. Tasfiyeye kalan yüklerin ise yer doluluğu sebebi ile antrepolara alınamaması ve konteynerlerde bekletilmesi kullanılmayan konteynerlerin atıl kapasite oluşturmasına neden olmaktadır. Uzun yıllar limanlarda takipleri ve masrafları armatörlerin risk ve sorumluluğunda bekletilen konteynerler mevcuttur.

Verilen yanıtlar değerlendirildiğinde, konteyner gemi acentelerinin freight forwarderlar ve liman işletmeleri ile yaşadıkları sorunlara ilişkin açıklamalar aşağıdaki gibidir ;

1. Freight forwarderlarla yaşanan sorunlar ; Taşıma işleri komisyoncusu/ organizatörü olarak bilinen freight forwarderlar ülkemizdeki konteyner taşımacılığının gelişimine bağlı olarak 1990'lı yıllarda sektörde yerini alan ve konteyner gemi hatları ile sıkı ticari ilişkileri olan firmalar olup, çoğu firmanın kurumsal yapıya sahip olmaması gemi acentelerinin freight forwarderlarla yaşadıkları sorunların temelini oluşturduğu değerlendirilmektedir.

2. Liman işletmeleri ile yaşanan sorunlar ; Ülkemizde limanlar kamu ve özel sektör tarafından işletilmekte olup, liman işletmelerindeki altyapı yetersizliği (yeterli depolama, geri sahalarının bulunmaması vb.), limanların etkin ve verimli çalışması için gerekli olan yetişmiş işgücünün azlığı ile gümrük süreçlerinin hantallığından kaynaklanan sıkıntılar konteyner gemi acenteleri tarafından liman işletmeleri ile yaşanan sıkıntıların temelini oluşturmaktadır.

Konteyner gemi acenteleri, acenteliğini yaptıkları konteyner gemilerinin limana geliş gidişlerinde ve operasyonlarında geminin ihtiyacı olan her türlü hizmeti zamanında ve etkin bir şekilde sunmak zorundadırlar. Ancak, özellikle bazı limanlarda gemi operasyonu ile ilgili zamanında ve hızlı bilgi akışının gerçekleşmemesi operasyonda ciddi aksamalar yaşanmasına neden olmakta, ayrıca liman işletmelerindeki altyapı yetersizliği sebebiyle tasfiye durumunda olan yüklerin konteynerlerden antrepolara alınamamasına, konteynerin atıl kalarak başka bir taşıma için kullanılamaması sebebiyle hem ticari kayıplara hem de konteynerin takibi ve masrafı vb. durumların ortaya çıkmasına sebebiyet vermektedir.

Konteyner gemi acentelerince dile getirilen liman işletmelerindeki liman ücretlerinin pahalı olması ise rekabeti önleyici unsur olarak karşımıza çıkmakta ihracatta güçlükler yaşanmasına neden olmaktadır. Ayrıca, liman işletmeciliğinin çok boyutlu olması sebebiyle günümüzde sayıları ve kapasiteleri her geçen gün artan özel sektör limanlarının işletilmesinde yeterli deneyim ve donanıma sahip personele ihtiyaç duyulmaktadır.

Keza, limanlar gelen ve giden yüklerin en seri şekilde kullanıcıya ulaştırılmasına imkan sağlayan tesisler olmasına rağmen yüklerin giriş çıkış işlemlerinin tabi olduğu mevzuatın karmaşıklığı ve diğer etkenler yükle ilgili Gümrük İdaresi'nce yapılan tam tespit ve muayene gibi işlemlerin kısa zamanda sonuçlandırılamamasına ve gecikmelerin yaşanmasına neden olmaktadır.

(c). Konteyner gemi acentelerinin Türkiye'de çalışmaktan kaynaklanan temsil ettiği armatörle yaşadıkları sorunlar aşağıda sıralanmıştır.

1. Navlun değişkenliği
2. Konteyner gemi acentelerinin küresel olarak faaliyet göstermeleri sebebiyle zaman zaman farklı kural ve uygulamalarla karşı karşıya kalmaları.

3. Bazı gemi acentelerinin yürürlükteki resmi Gemi Acenteleri Ücret Tarifesi dışında hazırladıkları proforma D/A (disbursement account) tekliflerinin armatörler tarafından zaman zaman emsal gösterilmesi durumda armatörü ikna etmede yaşanan zorluklar.

4. Avrupa Birliği'ne uyum çalışmaları paralelinde Türkiye'de gümrük uygulamalarının elektronik ortama taşınmasının yarattığı sisteme geçiş veya uyumsuzluk sorunlarının armatörlere ve kendi şirket merkezlerine izah etmekte zorluklar yaşanmaktadır. Şöyle ki ; 01.01.2012 tarihi itibariyle Gümrük ve Ticaret Bakanlığı e-ortamda özet beyan sistemine geçmiş olmakla beraber geçen süre zarfında geçişlerde sistemin tam oturmamasından kaynaklanan ve armatörü yurt dışında olan ve Türkiye'ye gemisi gelen ya da planlama kapsamında olan gemi sahiplerinin yaşadığı zorluklar)

Verilen yanıtlar değerlendirildiğinde, konteyner gemi acentelerinin Türkiye'de çalışmaktan kaynaklanan temsil ettiği armatörle yaşanan sorunların yorumu aşağıdaki gibidir;

1. Navlun değişkenliği ; Navlunu etkileyen faktörlerden biri liman masrafları olup, masraflar limanlara göre değişkenlik göstermekte ve ayrıca liman işletmeleri liman tarifelerine önceden bilgi vermeden zam yapabilmektedirler. Gemi hatları ile armatör sözleşmeleri maliyetler esas alınarak yıllık yapıldığından önceden bilgi verilmeden tarifelerde yapılan fiyat artışları Türk limanlarına sefer yapan hat operatörlerinin öngörmedikleri bir maliyet ile karşı karşıya kalmalarına ve planladıkları program dışına çıkmalarına sebebiyet vermekte, konteyner gemi acenteleri de bu durumu armatörlere ifade etmekte zorluk yaşamaktadırlar.

2. Konteyner gemi acentelerinin küresel olarak faaliyet göstermeleri sebebiyle zaman zaman farklı kural ve uygulamalarla karşı karşıya kalmaları ;

Yurt dışından gemiye, gemiden yurtdışına gönderilen yedek parçaların doğrudan ve sürekli olarak muayeneye düşmesi, gümrük aktarma/transit işlemlerinin çok masraflı olması vb. konular armatöre izah edilmesi zor durumlardandır. Öyle ki bazen küçücük bir printer kartuşu ile gemideki bir cihazın yurtdışından gelen bir kullanım kılavuzunu gemiye teslim etme hizmeti gümrük rüsum ve harçları, transit gümrükleme hizmeti, teminatlı nakliye vb. masraflar ile toplam 600-700 USD'yi bulmakta olup, basit bir malzeme teslimi için ödemek zorunda kalınan masrafın gerekçesini armatöre izah etmekte zorluklar yaşanmaktadır.

3. Resmi Gemi Acenteleri Ücret Tarifesi dışında hazırlanan proforma D/A teklifleri;

Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesi, gemi acentelerinin verdikleri hizmetler karşılığında alacakları asgari tutarı gösteren ve tüm gemi acentelerinin uymak zorunda olduğu bir tarifedir. Bazı gemi acentelerinin çeşitli indirimler ile haksız rekabet ortamı yarattığı ve yapılan şikayetler sonucunda bir takım yaptırımlarla karşılaştıkları görülmektedir. Yabancı ülke firmaları tarafından da bilinen bu konu çoğu zaman zorlayıcı bir unsur olarak gemi acentelerinin karşısına çıkmakta tarifenin uygulanması gerektiği konusunda armatörü ikna problemleri yaşanabilmektedir.

Bu durumda, Türkiye'deki gemi acentelik hizmetlerinin Devlet tarafından belirlenen tarifeye bağlı olduğunu ve hiçbir şekilde bu tarife altında acentelik hizmet teklifi verilemeyeceği yabancı armatöre bildirilmelidir.

4. Avrupa Birliği'ne uyum çalışmaları paralelinde Türkiye'de gümrük uygulamalarının elektronik ortama taşınmasının yarattığı sisteme geçiş veya uyumsuzluk sorunları;

4458 sayılı Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliği'nin elektronik işlemler ile ilgili hükümlerinin 01.01.2012 tarihinde yürürlüğe girmesi ile bu tarihten itibaren özet beyan elektronik ortamda verilmeye başlanmış ve gümrük idarelerinde kâğıtsız beyanname dönemine geçilmiştir.

Her ne kadar 01.01.2012 tarihi itibariyle e-ortamda özet beyan sistemine geçilmişse de geçen süre zarfında sistemin tam oturmamasından kaynaklanan bir takım sorunlar halen yaşanmaktadır. Örneğin mevzuat hükümlerinin ya da Gümrük İdaresi'nin yayınladığı genelgelerin her Gümrük İdaresince farklı yorumlanmasından kaynaklanan ayrı ayrı uygulamalar ile karşılaşılabilmektedir.

Gemi acenteleri işleri gereği birden fazla gümrük idaresine gemileri yanaştırmakta ve her gümrük idaresine göre farklı hareket etmek zorunda kalmaktadırlar. Bu durum gerek zaman kaybına, gerekse işlemin devamında yaşanan belirsizlikler dolayısı ile güvenli taşıma ortamının ortadan kalkmasına ve armatörü yurt dışında olan ve Türkiye'ye gemisi gelen ya

da planlama kapsamında olan gemi sahiplerine karşı zor durumda kalmalarına neden olmaktadır.

Elektronik ortamda özet beyan verilmesi işlemlerinin başlaması ile birlikte başlanan risk analiz ve kontrolleri sırasında gerçekleştirilen işlemlerin yol açtığı gecikmeler eşyanın gümrüklerde kalış süresini uzatmaktadır. Bu durum hem taşıyıcılar hem ithalat ihracat firmalarını ticari açıdan etkilemekte aynı zamanda maliyetlerin artmasına sebebiyet vermektedir.

III. Konteyner gemi acentelerinin resmi kurumlar, iş ortakları ve temsil ettiği armatörle yaşadıkları sorunlara ilişkin çözüm önerilerini belirtiniz.

a. Konteyner gemi acentelerinin resmi kurumlarla yaşadıkları sorunlara ilişkin çözüm önerileri aşağıda sıralanmıştır ;

1. En etkin entegrasyon modelinin geliştirilmesi
2. Elektronik belge kullanımı
3. Gümrük İdaresi'nde ve deniz taşımacılığında "Tek Pencere Sistemi"nin aktif hale getirilmesi
4. İleri teknolojiden yararlanılması
5. Etkin online işlem yapılarının oluşturulması.
6. Devlet kurumları ile gemi acentelerinin belirli sürelerde işbirliği toplantıları yaparak ortak çözümlerin üretilmesi
7. Tüm resmi kurumlar prosedürlerini, talep ettikleri ve ürettikleri evrakların gerekliliğini ve içeriklerini yeniden gözden geçirmeli.
8. Acentelerin konteynerlerini kullanabilmeleri için farklı alternatifler üretilmeli.
9. Özellikle gemiler için ödenen mesai ücretleri kaldırılmalı.
10. Rutin olarak yürütülen işlemler standart hale getirilmeli.
11. Özet beyan veren kişiler Gümrük İdaresi'nin BİLGE sistemine yurtdışından gelen bilgileri aktarmakta olup yargılanmamaları gerekmektedir. Takibatların ithalatçı nezdinde çözüm yolu aranması.

Konteyner gemi acentelerince, resmi kurumlar olarak nitelendirilen Liman Başkanlıkları, Gümrük İdaresi, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Deniz Liman Şube

Müdürlüğü ve Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü ile yaşadıklarını belirttikleri sorunlara ilişkin önerdikleri çözüm önerilerine getirilen yorumlar aşağıdaki gibidir ;

1. 2. 3. 4. ve 5. En etkin entegrasyon modelinin geliştirilmesi/ Elektronik belge kullanımı/ Gümrük İdaresi'nde ve deniz taşımacılığında "Tek Pencere Sistemi"nin aktif hale getirilmesi/ İleri teknolojiden yararlanılması/ Etkin online işlem yapılarının oluşturulması.

Gemi acentelerinin, Liman Başkanlıkları, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı Deniz Liman Şube Müdürlüğü, Sağlık Bakanlığı Sahil Sağlık Denetleme Merkezi, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı gibi kurumlarla geminin sefer öncesi ve sonrası işlemleri ile ilgili yerine getirmesi gereken bir çok yükümlülükleri bulunmaktadır.

Acenteler, Türk limanlarına gelen/giden her bir geminin hareketi ile ilgili yükümlü oldukları bu işlemleri yerine getirebilmek için Liman Başkanlıkları, Gümrük İdaresi, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Deniz Liman Şube Müdürlüğü ve Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü'nden ayrı ayrı şifre alarak e-ortam üzerinden her bir kurum için ayrı veri girişi yapmakta aynı zamanda söz konusu kuruluşlara aynı bilgileri içeren evrakları bir de elden vermektedirler. Her bir kuruma verilen bilgiler aynı içerikte olmasa dahi geminin adı, tonajı, donatanın, kaptanın ve acentenin adı, geldiği ve gideceği liman vb. birbirini tekrar eden aynı bilgiler gemi acenteleri tarafından defalarca sisteme girilmek zorunda kalınmaktadır.

Bir geminin gelişinden önce başlayan ve gidişine kadar devam eden veri girişleri elden evrak vermeye yönelik süreçler de dahil olmak üzere ciddi anlamda zaman ve iş gücü kaybına sebebiyet vermekte, ülkemizin imajı açısından olumsuzluklar yaratmakta, aynı zamanda bu uygulama gemilerin limanlarda kalış sürelerinin uzamasına sebep olmaktadır. Ayrıca resmi kurumların gemi geliş gidiş kontrollerine ayrı ayrı çıkmak istemeleri gemi operasyonunu ve gemi kalkışlarını da geciktirmektedir.

Yaşanan bürokrasi, evrak fazlalığı ve karışıklığı azaltmak, yük-gemi-liman operasyonlarında veri akışını hızlandırmak için Dünyada gelişmiş ülkelerde de örneği olduğu gibi, gümrüklerdeki iş akışını son derece rahatlatacağı ve prosedürleri azaltılacağı değerlendirilen gümrük idareleri, liman işletmeleri, ilgili resmi kurumlar ile taşıyan adına

gemi acenteleri arasında kurulacak tek bir e-sistem aracılığıyla ilgili kurumların elektronik ortamda ihtiyaç duydukları ya da görmek istedikleri bilgiler çerçevesinde birbirlerini görebileceği deniz ticaret trafiğinde en etkin entegrasyon modelinin kurularak tüm bürokratik işlemlerin tek bir çatı altında toplanmasının son derece gerekli olduğu değerlendirilmektedir.

Ayrıca, denizcilik sektöründe elektronik belgelerin kullanımının bir an önce aktif hale getirilmesi ile 20.03.2012 tarih ve 2012/6 sayılı Başbakanlık Genelgesi'nde de altı çizilen "Tek Pencere" sisteminin deniz taşımacılığında da Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı koordinasyonunda yürütülecek çalışmalar ile etkin hale getirilmesinin yerinde olacağı düşünülmektedir. Ticaretin kolaylaştırılması yönünde çıkan "Başbakanlık Genelge"sinin "Deniz Ticaretinin Kolaylaştırılması" yönünde de çıkarılması ve koordinasyonunun liman başkanlığı tarafından yürütülmesinin yaşanan sorunlara çözüm olabileceği değerlendirilmektedir. Böylelikle geminin gelişi ve gidişine kadar olan sürecin liman başkanlığı otoritesinde, gelen ya da giden yüklerin ticarete kazandırılması süreci ise gümrük müdürlüğü otoritesinde konusunda uzman birimler tarafından yapılması sağlanarak işlem sürecinin doğru ve hızlı bir şekilde tamamlanacağı düşünülmektedir.

Dünyanın bir çok limanında gemi daha limana gelmeden denizde seyir halinde iken limana boşaltacağı yükle ilgili gümrük işlemlerinin tamamlandığı modern yöntemin sistemleri mevcut olup, tek pencere sisteminin aktif hale gelmesi ile ülkemiz limanlarındaki gümrük süreçlerinin basitleştirme çalışmalarının başlatılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir. Aksi durumda yük ve gemi akışı sırasında mükerrer veri girişleri ile zaman ve para kayıplarının yaşanması devam edecektir.

Tüm gemi acentelerinin ortak sorunu olan deniz taşımacılığında gemi acentelerinin resmi kurumlar ile bilgi alışverişinde yaşadığı sorun olarak nitelendirilecek mükerrer veri girişi sorunun kamu kurumlarında tek kullanıcı adı ve şifre ile işlem yapılması ile yaşanan sürecin kolaylaştırılması ve sadeleştirilmesi gerektiği değerlendirilmektedir. Ayrıca, deniz ticaretinde elektronik belge ve yöntemler kullanılarak bürokrasi azaltılmalıdır.

6. Devlet kurumları ile gemi acentelerinin belirli sürelerde işbirliği toplantıları yaparak ortak çözümlerin üretilmesi

Gemi acentelerinin iş ilişkisi içinde bulundukları resmi kurum ve kuruluşlarla yaşadıkları sorunları dile getirip çözüm üretebilecekleri, sistematik olarak belirli zamanlarda bir araya gelecekleri toplantılar düzenlenmesinin son derece yararlı olacağı değerlendirilmektedir. Hali hazırda İstanbul Liman Başkanlığı başkanlığında KEGM, HSSGM, Mülki İdare Amirliği Deniz Ticaret Odası, İstanbul Büyükşehir Belediyesi vb. kurumların katılımı ile aylık yapılan sektör toplantılarının bir benzerinin gemi acentelerinin de katılımı ile yapılmasının yararlı olacağı düşünülmektedir.

7. Tüm resmi kurumlar prosedürlerini, talep ettikleri ve ürettikleri evrakların gerekliliğini ve içeriklerini yeniden gözden geçirmeli

Gemilere gelen ziyaretçi, teknik servis ekibi ile bakım/onarım, malzeme teslimi gibi konularda limanlara giriş/çıkış izinlerinin alınması konusunda sıkıntılar yaşanmakta olup, yoğun bürokrasi nedeni ile alınacak hizmetler gecikmekte, zaman kayıpları yaşanmaktadır. Liman giriş izinlerinde GBT sorgulamasının, izin alacak kişiler limana gelmeden önce limanlardaki deniz polisi noktalarından yapılması halinde gemilere giriş çıkış uygulamalarının basitleştirileceği ve zaman kayıplarını ortadan kaldırılabileceği değerlendirilmektedir.

8. Acentelerin konteynerlerini kullanabilmeleri için farklı alternatifler üretilmeli.

Tasfiye durumundaki yüklerin konteynerlerden çıkartılıp antrepolara boşaltılamaması durumunda oluşan zararların önlenmesi için Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ile Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından bir düzenleme yapılması ile ayrıca tüm kurumların ortak katılımı ile yapılacak bir çalıştayda kurumların ortak mutabakatı ile çözüm bulunmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

9. Özellikle gemiler için ödenen mesai ücretleri kaldırılmalı ; Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlükleri'nde fazla mesai uygulamasından kaynaklanan operasyonel gecikme ve iş yoğunlukları problemleri yaşanmaktadır. Gümrük İdaresi'nde mesaili uygulama yerine 3 vardiyalı çalışma sistemine geçmesinin hem sahada hem de ofiste yapılan tüm dokümantasyon işlemlerinin ayrıca liman ve nakliye operasyon işlemlerini rahatlatıp

hızlandıracağı değerlendirilmektedir. Ayrıca, liman işletmeleri gümrüklere global mesai ödemelerine rağmen acenteler gemilerin tahliye ve yükleme operasyonları için mesai ödememelidirler.

10. Rutin olarak yürütülen işlemler standart hale getirilmelidir.

Öncelikle gemi acenteleri tarafından tüm resmi kurumlarda gerçekleştirilen işlemlerin standart hale getirilmesi denizcilik sektörü açısından çok önemli bir yer tutmaktadır. Bir gemi limana geldiğinde ya da limandan ayrılacağı zaman resmi kurum ve kuruluşlarca verilecek hizmetler belli olup, rutin olan bu işlemlerin hep bir standartta verilmesi, personel değişikliği durumunda uygulamada farklılaşmanın olmaması, kişiye özgü uygulamaların değil mevzuatın emrettiği kuralların uygulanması büyük önem arz etmektedir.

Resmi kurum ve kuruluşlarca verilen hizmetlerin her biri bir sonraki iş sürecini etkilemekte olduğundan farklı uygulamalar sebebiyle hizmetlerin aksaması iş süreçlerinde gecikmelere neden olmaktadır.

Örneğin, hudut kapısı olmayan limanlarda Deniz Limanı Şube Müdürlüğü tarafından Türk ve yabancı bayraklı gemilere geliş/gidiş kontrolü ve pasaport kontrolü yapılmamaktadır. Bu nedenle Türk ve yabancı bayraklı gemilerin tayfaları ülkeye giriş yapamadıkları için gemilerin geliş kontrolünde büyük sıkıntılar yaşanmaktadır.

Liman başkanlıklarında çok fazla evrak takibi olmakta, limanlar bazında uygulama farklılıkları görülmektedir. Liman başkanlıkları gemi çıkışlarında geminin tüm orijinal sertifika ve yeterliliklerini istemekte, gemi kaptanları da bu belgeleri önemi nedeni ile gemi dışına çıkarmak istememekte, liman başkanlığının kontrolü gemide yapmasını istemektedirler.

11. Özet beyan veren kişiler Gümrük İdaresi'nin BİLGE sistemine yurtdışından gelen bilgileri aktarmakta olduğundan gemi acentelerinin özet beyan noksanlık ve fazlalıklarından sorumlu tutulmamaları ve yargılanmamaları gerekmektedir.

Konteyner gemilerinde eksiklik/fazlalık 2 farklı şekilde karşımıza çıkmakta olup, ya tahliye esnasında konteyner noksan ya da fazla çıkmakta ya da konteyner içindeki eşyanın noksan ya da fazla çıkması durumu yaşanmaktadır.

Konteyner içindeki eşyada kaçakçılık suçuna konu teşkil edecek bir durum tespit edilmesinde Gümrük İdaresi'nce görevi sadece yük ilgilisi beyanı ile belge (konşimento, özet beyan-manifesto) tanzim eden taşıyan acentesi (gemi acentesi) savcılığa şikayet edilmekte iddianameye dahil edilmektedirler.

Konteyner taşımacılığı yapan bir hattın gemi acentesi, dökme yükün aksine, yükün kendisini görme yetkisi ve konteynerin içeriğini bilmeye imkan ve yetkisi bulunmamaktadır. Gemi acentesinin yük hakkındaki bilgisi yükleyenin beyanından ibaret olup, konşimentolar düzenlenirken yükletenlerin beyanlarından yararlanmaktadır. Yükün konteynere doldurulması, mühürlenmesi ve gümrük işlemleri yükleten tarafından yapılmakta, gemi yükleme limanından ayrıldıktan aldıktan sonra yükün varış noktasına kadar gemi acentesinin yük üzerinde hiçbir kontrolü bulunmamaktadır.

Konteyner içindeki eşyanın noksan ya da fazla çıkması durumunda rejim beyanında bulunulmuşsa Gümrük İdaresi'nin rejim hak sahibine başvurması gerektiği, acentenin veya taşıyanın, taşınan konteyner adedinden sorumlu olması gerektiği, konteyner içindeki eşyanın noksanlık ve fazlalığından acentenin sorumlu olmaması gerektiği değerlendirilmektedir.

Konteyner gemi acentelerinin yüke ilişkin Gümrük İdaresi'ne beyanları ihracatta çıkış bildirimi, ithalatta ise özet beyan ve varış bildirimleri ile sınırlı olup, bu beyanlar yükleyicinin beyanı esas alınarak yapılmaktadır. İthalatta gemiden alınan ithalat kargo manifestosu, ihracatta ise yükleyicinin "konişmento talimatı" üzerine işlem yapılmakta olup, gümrük beyannameleri ve bunlar üzerindeki hatalar yük ile doğrudan teması olmayan ve bu belgeleri hazırlamakla mükellef olmayan acentelerin sorumluluk alanında olmamasına rağmen, öyle imiş gibi sorgulanmaktadırlar.

Gümrük Kanunu'nun 237.maddesinin 7.fıkrasında ; para cezasının eşya için özet beyan veren kişiden, özet beyanı vermekle yükümlü olduğu tespit edilen kişiden ve bu kişinin tespit edilememesi halinde eşyayı Türkiye Gümrük Bölgesine getiren kişiden alınacağı yer almakta olup, Gümrük İdaresi'nin, özet beyan veren kişi olmaları nedeni ile para cezasını gemi acentesine kesme yolunu izlemektedir.

Yaşanan sorunun çözümü için Türk Ticaret Kanunu'ndan doğan hakların Gümrük Mevzuatı'na yansıtılabilmesi amacıyla İMEAK DTO ve Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği tarafından ortak bir komisyon kurularak çalışmalara başlanmış olup, Gümrük Mevzuatı'nın ve özellikle Gümrük Kanunu'nun 237.maddesinin Türk Ticaret Kanunu'nun ilgili maddelerine uygun şekilde düzenlenmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Bunun yanı sıra, gümrüklerdeki iş akışını son derece rahatlatacağı ve prosedürleri azaltacağı değerlendirilen dünyada gelişmiş ülkelerde örneğin Belçika ve Amerika'da olduğu gibi gümrük idareleri, liman işletmeleri ve taşıyanın (temsilcisi gemi acentesi) elektronik ortamda birbirini gören ve verecekleri onay ile eşya tesliminin sağlanacağı bir e-sistemin kurulmasının 2023 ihracat hedefine ulaşmada son derece gerekli ve faydalı olduğu değerlendirilmektedir.

Bürokrasinin azaltılması için deniz ticaret trafiğinde en etkin entegrasyon modelinin kurulması, gelişen ve küreselleşen dünyada deniz ticaret trafiğinde elektronik belgelerin kullanımının bir an önce aktif hale getirilmesinin gerekli olduğu düşünülmektedir.

Hem konteyner gemi acentelerinin hem de tramp taşımacılıkta faaliyet gösteren acentelerin ortak sorunu olan özet beyan eksiklik fazlalık ile ilgili yaşanan sorunun tüm acentelerin ortak mutabakatıyla Gümrük Mevzuatı'nın Türk Ticaret Kanunu'nun ilgili maddelerine göre uygun şekilde düzenlenmesi (Gümrük Kanunu değişikliği) ile çözümlenebileceği değerlendirilmektedir. Bu konuda gemi acentelerinin 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'ndan doğan haklarının Gümrük Mevzuatı'na yansıtılabilmesi için İMEAK DTO ve Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'nce bir komisyon kurularak çalışma yapılmış olup, konunun çözümü için ilgili kurum ve kuruluşların katılımı ile bir çalıştay düzenlenmesinin son derece faydalı olacağı düşünülmektedir.

b. Konteyner gemi acentelerinin iş ortakları olan nitelendirilen freight forwarderlar, tedarikçiler, liman işletmeleri ile yaşadıkları sorunlara ilişkin çözüm önerileri aşağıda sıralanmıştır ;

1. Yeterli deneyim ve nitelikte personelin yetiştirilmesi ve bu yönde çalışmalar yapılması
2. Tedarikçilerle yapılan sözleşme şartlarının gözden geçirilmesi
3. Liman işletmeleri ile karşılıklı bilgi akışının hızlandırılması

4. İleri teknolojiden yararlanılması
5. Devlet limanlarında bakış açısının değiştirilmesi
6. Navlun piyasalarında uzun vadeli anlaşma taleplerinin önüne nasıl geçilmesi.
7. Limanların etkin kapasite kontrollerinin yapılması, uygun saha ve alanların tahsis edilerek rahatlatılması, özellikle tasfiyelik yüklerin konteynerlerden bağımsız olarak değerlendirilmesi ve armatörlerin atıl kapasiteden doğan zarar ve kayıplarının önlenmesi yönünde düzenlemelere ihtiyaç vardır.

Gelen yanıtlara göre konteyner gemi acentelerinin freight forwarderlar, tedarikçiler, liman işletmeleri ile yaşadıkları sorunlara ilişkin çözüm önerileri özetle aşağıdaki gibidir.

Freight forwarder firmaları ile yaşanan sorunlar, forwarder firmaların kurumsal yapıya sahip olmamaları ile çalışanların yeterli deneyim ve nitelikte olmamalarından kaynaklandığından sektörde çalışan personelin eğitimine yönelik çalışmaların yapılması ile lojistik eğitim veren okullarda uygulamaya yönelik derslerin müfredata dahil edilmesinin sorunun çözümüne katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Tasfiyelik yüklere uygun alanlar tahsis edilerek liman sahalarının rahatlatılması ve limanların etkin kullanılabilmesi ile tasfiye durumundaki yüklerin konteynerlerden çıkartılıp antrepolara boşaltılamaması durumunda oluşan zararların önlenmesi için Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ile Gümrük ve Ticaret Bakanlığı tarafından bir düzenleme yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Limanlara yakın bölgelerin imar düzenlemeleri ya da kamulaştırma yapılarak depolama alanlarının kurulması ile limanlarla ilgili altyapı sorunlarının aşılacağı değerlendirilmektedir. Keza, teknolojik gelişmeleri takip ederek ve uygulayarak özellikle limanlardaki hizmet kalitesinin artırılması ve verimlilik artışı sağlanmalıdır.

c. Konteyner gemi acentelerinin temsil ettikleri armatörle yaşadıkları sorunlara ilişkin çözüm önerileri aşağıda sıralanmıştır ;

1. Rekabet koşullarına uygun navlun dengelenmesi
2. Proforma D/A tekliflerinin denetlenmesi

1. Rekabet koşullarına uygun navlun dengelenmesi ; Gemi hatları ile armatör sözleşmeleri yıllık olarak yapıldığından liman tarifelerine yapılacak fiyat artışlarının uluslararası teamül gereği en az 3 ay önce kullanıcılara duyurulmasının hem meydana gelecek karmaşa ve iş kaybının önüne geçebileceği hem de liman kullanıcıları ile üçüncü kişilerin telafisi imkansız zararlara uğramasının önlenebileceği değerlendirilmektedir.

2. Proforma D/A tekliflerinin denetlenmesi ;

Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesi'ni denetleme yetkisi Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'ndadır. Ayrıca, gemi acente firmalarınca yabancı armatöre Türkiye'deki gemi acentelik hizmetlerinin Devlet tarafından belirlenen Gemi Acenteliği Hizmetleri Ücret Tarifesi'ne bağlı olduğu ve hiçbir şekilde bu tarife altında acentelik hizmet teklifi verilemeyeceği bildirilmelidir.

IV. Konteyner gemi acentesi olarak en çok sorun yaşanan resmi kurumları yaşanan sorun sıklığına göre sıralayanız.

Soru formları incelendiğinde formu dolduran 10 firmanın da en çok sorun yaşadığı kurumun Gümrük İdaresi olduğu görülmektedir. İkinci sırada ise Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı Liman Başkanlıkları, üçüncü sırada ise Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü yer almaktadır. Deniz Limanı Şube Müdürlüğü ile Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü ise sıralamanın sonunda yer almaktadır.

V. Konteyner gemi acenteleri yaşadıkları sorunları çözmek için hangi yollara başvurmaktadırlar?

Konteyner gemi acentelerinden 5 tanesi yaşadıkları sorunları çözmek için Deniz Ticaret Odası gibi meslek örgütleri ya da Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği (VDAD) gibi sivil toplum kuruluşlarına başvurduklarını, 5 tanesi ise doğrudan sorun yaşanan resmi kurumun sorun yaşanan birimine başvurduklarını ifade etmişlerdir.

Bu cevapları veren firmalardan bir tanesi aynı zamanda, yaşadıkları sorunları hem kendi içinde çözmeyi tercih ettiklerini hem de Deniz Ticaret Odası gibi meslek örgütleri ya da Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği gibi sivil toplum kuruluşlarına başvurduklarını ifade etmişlerdir.

Bir firma da diğer seçeneğini işaretleyerek yaşadıkları sorunlarda bazı zamanlarda yaşanan kuruma resmi yazıyla başvurduklarını, bazen de sorunun niteliğine ve aciliyetine göre direkt sorunu yaşadıkları kurumun birimi ile sorunu çözmeye gayret ettiklerini, yeri geldiğinde yaşanan sorunun firmalarınca çözümlendiğini, sektörün tamamını ilgilendiren, karmaşık ve bir çok resmi kurum nezdinde görüşme yapılmasını gerektiren durumlarda ise Deniz Ticaret Odası gibi meslek örgütleri ya da Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği gibi sivil toplum kuruluşlarına başvurduklarını ifade ettikleri görülmektedir..

VI. Konteyner gemi acenteleri yaşadıkları sorunları çözebilmek adına ilgili taraflarla nasıl bir işbirliği içinde olmayı tercih etmektedirler?

Soru formları incelendiğinde konteyner gemi acentelerinin tümü yaşadıkları sorunları çözebilmek için kamu, özel ve sivil toplum kuruluşlarının ortak bir çalışma yapmasını tercih ettiklerini ifade etmişlerdir.

Kamu, özel ve sivil toplum kuruluşlarının ortak çalışması uygulamada çalıştay, arama konferansı vb. etkinlikler düzenleyerek yapılmakta olup, bu faaliyetlerin kamu, yarı kamu ve özel kurum ve kuruluşları bir araya getiren uzlaşmacı, çözüm odaklı yararlı ve etkili yöntemler olduğu değerlendirilmektedir.

VII. Yaşanan sorunlar konteyner gemi acentelerinin verdiği hizmet kalitesini ne derece etkilemektedir?

Soru formuna yanıt veren konteyner gemi acentelerinden yedi tanesi yaşadıkları sorunların hizmet kalitesini çok düzeyinde etkilediğini, 3 firma da az yönde etkilediğini ifade etmiştir.

VIII. Yaşanan sorunlar armatörle ilişkilerinizi etkiliyor mu? (E/H) Ne derece etkiliyor?

Soru formuna yanıt veren konteyner gemi acentelerinden sekiz konteyner gemi acentesi yaşanan sorunların armatörle olan ilişkilerini çok düzeyinde etkilediğini, 2 firma da az yönde etkilediğini ifade etmiştir.

IX. Gelişen teknoloji ve iletişim imkanlarına bağlı olarak gemi acenteliği mesleğinin geleceğini, gemi acentelerinin değişen rolünü nasıl değerlendiriyorsunuz. Düşünceleriniz.

- Gelişen teknoloji, tüm sektörlerde olduğu gibi bu sektörde de toplam işin hacmine olumlu katkı sağlamakta ve hata oranını azaltmaktadır. Gemi acenteliğinde sıkça rastlanan ; sipariş, yükleme, gemi planlama, fatura süreçleri teknoloji sayesinde hem hızlı hem de hatasız tamamlanmaktadır. Bu da müşteriye hizmet kalitesine direkt olarak yansımaktadır.

- Resmi kurumların, gelişen teknoloji ve iletişim imkanlarını, acentelerle aynı verimlilikte kullanılabilmesi halinde, temsil edilen armatörlere daha kaliteli hizmet verme imkanı ortaya çıkacağından acentelerin devamlılığının sağlanması söz konusu olacaktır.

- Gelişen teknoloji her alanda olduğu gibi gemi acentelerinin de işini kolaylaştırmaktadır. Ancak gelişen teknoloji ile birlikte ilgili resmi kurumların teknolojik altyapılarını bir an evvel hazırlamaları gerekmektedir. Gelişen teknoloji ile birlikte artan denetimlerle artık bir masa + bir sandalye tabir ettiğimiz acentelerin sayısının gelecekte azalacağını, işinin ehli, güvenilir, istihdam seviyesi ve eğitimi yüksek, teknolojiye hakim acentelerin varlığını koruyacağını, bunun hem ülke ekonomisi hem de sektörümüz açısından olumlu olacağı düşünülmektedir.

- Gelişen teknoloji maalesef resmi kurumlar ile temas aşamasında, geleneksel bürokrasi aynen korunduğu için maalesef bunun üzerine ek dikkat, zaman ve emek gerektiren internet vb uygulamaları getirmiştir.

- Gemi acenteleri her türlü hizmeti kamu ve özel kurumlarının sunduğu teknoloji ve iletişim imkanlarına göre vermektedir. Resmi kurumların teknolojiye geçme hevesi ek yük getirmektedir. Bir yandan elle uygulama devam ederken diğer yandan e-ortam üzerinden teknoloji kullanmak durumunda kalınmakta olup, acenteler gemilerin hizmetten mahrum kalmaması için kurumlarla ters düşmek istememekte, karşılıklı işbirliği, dayanışma, çözüm odaklı esnek çözüm arayışları içinde olmaktadırlar.

SONUÇ

Yapısı gereği uluslararası nitelik taşıyan, dünyanın en dinamik, en rekabetçi, en zor ve en karmaşık sektörlerinden biri olarak kabul edilen denizcilik sektöründe gemi sahipleri için geminin her türlü ihtiyacını zamanında ve noksansız yerine getiren, piyasa koşullarını iyi bilen yerel temsilcilerle çalışmak son derece önem arz etmektedir.

Saatlik maliyetlerin bile binlerce dolarla ifade edildiği denizcilik sektöründe gemi acenteleri, deniz taşımacılığı hizmeti verirken geminin limandan gecikmeksizin ve sorunsuz bir şekilde bir sonraki limana gitmek üzere kalkışını sağlama gayreti içindedirler. Gemi acenteleri bu temel görevini yerine getirirken deniz taşımacılığını çıkardıkları kanunlar, yönetmelik ve tebliğlerle düzenleyen ve denetleyen Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü vb. bir çok resmi kurumla yakın işbirliği ve dayanışma içinde faaliyetlerini sürdürmektedirler.

Gemi acentelerinin işbirliği yaptığı söz konusu resmi kurumlarla ; karmaşık ve yoğun mevzuatın getirdiği bürokrasi, prosedür fazlalığı, gelişmiş teknolojiyi kullanmakta yaşanan güçlükler, resmi kurumlararası yetki karmaşası ya da yetki devri isteksizliği vb.nedenlerle yaşadığı sorunlar verilen hizmetlerde aksamaların yaşanmasına, deniz taşımacılığı maliyetlerinin artmasına, netice itibariyle ülkemizin küresel deniz ticaretindeki rekabet gücüne olumsuz etki etmektedir.

Günümüzde dünya ticaretinin önemli bir bölümü denizyolu ile yapılması, halen uluslararası taşımacılığa konu olan malların yaklaşık %85'inin denizyolu ile taşınıyor olması, dünya deniz ticaret filosu büyüklüğünün 1,23 milyar DWT'ye, dünya ticaret hacminin ise 8,17 milyar tona ulaşmış olması deniz taşımacılığının hem ülke ekonomilerinde, hem de uluslararası ticaretteki önemini ortaya koymaktadır.

Tüm bu gerekçelerle, gemi acentelerine yönelik bir çalışma yapılmasına karar verilmiş, yapılan bu araştırma ile konteyner gemi acentelerinin yaşadığı sorunların tespit edilerek çözüm önerilerinin ortaya konulması amaçlanmıştır.

Bu çerçevede, araştırma için hazırlanan soru formu ile konteyner gemi acentelerinden resmi kurumlarla, iş ortakları ve temsil ettikleri armatörle yaşadıkları sorunları belirtmeleri, yaşanan sorunların çözüm önerilerini açıklamaları istenmiş, sorunların hangi yöntemlerle ve nasıl bir işbirliği ile çözümlenmesini istedikleri hakkında görüşleri sorulmuştur. Ayrıca, sorun yaşadıkları kurumlar arasında en çok sorun yaşadıkları kurumdan başlamak üzere bir sıralama yapmaları istenmiş, sorunların armatörle ilişkilerini ne yönde etkilediği ile gemi acenteliği mesleğinin geleceği hakkında görüşlerini belirtmeleri istenmiştir.

Araştırma bulguları değerlendirildiğinde, öncelikle konteyner gemi acentelerinin iş yapma biçimlerine etki etmesi, temsil ettikleri armatöre karşı verdikleri hizmetin kalitesini doğrudan etkilemesi nedeniyle resmi kurumlarla yaşanan sorunların en temel sorunlar olduğu ve son derece önem arz ettiği söylenebilir.

Konteyner gemi acentelerinin soru formuna verdiği yanıtlar değerlendirildiğinde özetle aşağıdaki sonuçlara varılmıştır.

1. Konteyner gemi acentelerinin resmi kurumlarla yaşadığı temel sorunların ;

- Hem konteyner gemi acentelerinin hem de tramp taşımacılıkta faaliyet gösteren acentelerin ortak sorunu olan ve seneler içinde artık kronikleştiği değerlendirilen özet beyan fazlası veya eksikliği tespit edilmesi durumunda Gümrük İdaresi'nce gemi acentelerine haksız yere kesilen para cezaları sorunu,
- Resmi kurumlara çok sayıda mükerrer veri girişi yapılması nedeni ile bilgi alışverişinde yaşanan sorun,
- Resmi kurumlarda yürütülen iş süreçlerinin ve uygulamaların şehirler/limanlar bazında farklı olması sorunu,

olduğu görülmektedir.

2. Soru formunda yer alan açıklamalardan konteyner gemi acentelerinin iş ortakları ve temsil ettiği armatörle yaşadıkları sorunların çoğunun resmi kurumlarla yaşadıkları sorunlara bağlı olarak ortaya çıktığı, resmi kurumlarla yaşanan sorunların iş ortakları ve armatörle sorunlar yaşanmasına doğrudan etki ettiği anlaşılmaktadır.

3. Konteyner gemi acentelerinin iş ve işlemlerini gerçekleştirirken en çok sorun yaşadığı ilk üç kurumun sırasıyla Gümrük İdaresi, Liman Başkanlıkları ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü olduğu görülmektedir.

4. Konteyner gemi acentelerinin yarısı, sorun yaşadıklarında çözüm yolu olarak denizcilik sektörünün meslek odası olan Deniz Ticaret Odası ile sivil toplum kuruluşu olan Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'ne başvurduklarını, diğer yarısı ise doğrudan sorun yaşadığı resmi kurumun sorun yaşadığı birimine başvurduğunu ifade etmiştir.

5. Konteyner gemi acentelerinin tümü yaşadıkları sorunların çözülebilmesi için kamu, özel ve sivil toplum kuruluşlarının ortak bir çalışma yapmasını istediklerini ifade etmişlerdir. Bahsedilen ortak çalışmanın uygulamada ; çalıştay, arama konferansı vb.etkinlikler şeklinde düzenlendiği bilinmektedir.

6. Konteyner gemi acentelerinin çoğu yaşanan sorunların hizmet kalitesini fazlasıyla etkilediğini, armatörle ilişkilerini de aynı şekilde fazlasıyla etkilediğini ifade etmişlerdir.

7. Konteyner gemi acentelerinin resmi kurumlarla yaşadıkları temel sorunlara ilişkin sundukları çözüm önerileri ise aşağıdaki gibidir ;

a. Hem konteyner gemi acentelerinin hem de tramp taşımacılıkta faaliyet gösteren acentelerin ortak sorunu olan özet beyan fazlası veya eksikliği tespit edilmesi durumunda Gümrük İdaresi'nce gemi acentelerine haksız yere kesilen para cezaları sorununun ; gemi acentelerinin 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'ndan doğan haklarının Gümrük Mevzuatı'na yansıtılabilmesi için Gümrük Mevzuatı'nın ve özellikle Gümrük Kanunu'nun 237.maddesinin Türk Ticaret Kanunu'nun ilgili maddelerine uygun şekilde düzenlenmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir. Bu konuda İMEAK DTO ve Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'nce bir komisyon kurularak çalışmalara başlanmış olup, ilgili kurum ve kuruluşların ortak katılımı ile bir çalıştay düzenlenmesinin son derece faydalı düşünülmektedir.

b. Konteyner gemi acenteleri, kendilerini en çok zorlayan sorunlardan bir diğerinin de resmi kurumlar ile doküman alışverişinde yaşadıkları sorun olarak belirtmişlerdir.

Bir gemi acentesi Türk limanlarına gelen/giden gemilerin hareketi ile ilgili yapmakla yükümlü olduğu iş ve işlemleri bir çok resmi kurum ve kuruluşa her bir kuruma ait farklı link üzerinden elektronik veri girişi yaparak gerçekleştirmekte, e-sisteme girişi yapılan veriler büyük oranda birbirleri ile benzerlik göstermekte ve aynı zamanda söz konusu kurum ve kuruluşlara aynı bilgileri içeren evrakları bir de elden vermektedirler.

Yaşanan bürokrasi, evrak fazlalığı ve karışıklığını azaltmak, yük-gemi-liman operasyonlarında veri akışını hızlandırmak için Dünyada gelişmiş ülkelerde de örneği olduğu gibi, gümrüklerdeki iş akışını son derece rahatlatacağı ve prosedürleri azaltılacağı değerlendirilen liman işletmeleri ve taşıyan adına gemi acenteleri elektronik ortamda birbirlerini gören bir e-sistem aracılığıyla Liman Başkanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü ile deniz ticaret trafiğinde en etkin entegrasyon modelinin kurulmasının yanı sıra, elektronik belgelerin kullanımının bir an önce aktif hale getirilmesi ve 20.03.2012 tarihli 2012/6 sayılı Başbakanlık Genelgesi'nde de altı çizilen "Tek Pencere" sisteminin deniz taşımacılığında da Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı koordinasyonunda yürütülecek çalışmalarla etkin hale getirilmesi ile aşılabileceği değerlendirilmektedir.

c. Resmi kurumlarda yürütülen iş süreçlerinin ve uygulamaların şehirler/limanlar bazında farklı olması ise konteyner gemi acentelerinin yaşadığı bir diğer temel sorundur. Gemi acentelerinin yükümlülüklerini yerine getirirken ilişkide bulundukları resmi kurumların iş süreçlerinde bir uygulama birlikteliğinin olmaması, uygulamaların şehirler ya da limanlar arasında farklılık göstermesi sorunu her bir resmi kurumla yaşanmakta olduğundan Liman Başkanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü yetkililerinin katılımı ile düzenlenecek bir çalıştayla sorunun çözümleneceği değerlendirilmektedir.

Konteyner gemi acentelerinin en çok sorun yaşadığı ilk üç kurumun gelen yanıtlara göre Gümrük İdaresi, Liman Başkanlıkları ile Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü olduğu görülmektedir. Seçenekler içinde en az oy alan dolayısıyla araştırmaya göre en az sorun yaşanan kurum olarak değerlendirilebilecek kurumun ise Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü olduğu görülmektedir. Konteyner gemi acentelerinin, bir seneye yakın bir süredir 7/24 saat vermeye hizmet başlayan Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü'nün hizmetlerini en fazla geliştiren kurum olarak değerlendirdiği ve en az sorun yaşadığı kurum olarak gördükleri düşünülmektedir.

Dünya Bankası tarafından 2007 yılından beri her iki senede bir yayınlanan dünyadaki 155 ülkenin ticari anlamda lojistik performansının ölçüldüğü Küresel Lojistik Performans Endeksi'ne göre Türkiye, 2012 yılında gümrükleme işlemlerinin etkinliği kategorisinde

32.sırada yer almakta olup, bu rakamın denizcilik sektöründe faaliyet gösteren tüm aktörlerin gümrük işlemleri ile ilgili yaşadıkları sorunların bir göstergesi olduğu değerlendirilmektedir.

Denizcilik sektörünün her safhasında verilen hizmetlerin kalitesi doğrudan denizcilik sektörünü dolaylı olarak da ekonominin rekabet gücünü etkilediğinden ve 2023 yılında 500 milyar dolarlık ihracat hedefi de göz önüne alındığında denizyolu ile yapılan ticaretin daha güvenli daha hızlı ve düşük maliyetli yapılmasını sağlamak amacıyla bürokrasiyi azaltacak yeni projelerin geliştirilip uygulanması, gümrük işlemlerin azami oranda basitleştirilmesi büyük önem arz etmektedir.

Bu itibarla, gümrük ve ticaret politikalarına, ekonomik sistemdeki tüm aktörlerin ortak katılımı ve işbirliği ile yön vermek, çalışmalarında uluslararası gelişmeleri, dünya ticaretindeki eğilimleri ve ülke koşullarını gözetmek, ortak akılla değişimi ve yenilikleri öngörerek, sonuç odaklı, çalışmalar yapmak amacıyla 2012 yılında Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın öncülüğünde kurulan Gümrük ve Ticaret Konseyi'nin aktif çalışması sağlanarak araştırmada tespit edilen Gümrük İdaresi ile ilgili sorunların çözümlenmesi için uygun bir platform olduğu düşünülmektedir.

Ayrıca, konteyner gemi acentelerinin tümünün yaşadıkları sorunları çözebilmek için kamu, özel ve sivil toplum kuruluşlarının ortak bir çalışma yapmasını tercih ettiklerini ifade etmeleri sorunların çözümünde ortak yapılacak çalışmanın önemini ve gerekliliği açıkça gözler önüne sermekte, kamu ve özel sektör arasında köprü görevi gören gerek meslek odalarının ve gerekse sivil toplum örgütlerinin önemini açıkça ortaya koymaktadır.

Bu sebeple, konteyner gemi acentelerinin yaşadıkları sorunların kamu, özel ve sivil toplum kuruluşlarının ortak çalışması ile düzenlenecek çalıştay, arama konferansı vb. etkinliklerle çözümlenmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir. Söz konusu bu yöntemlerin kamu, yarı kamu ve özel kurum ve kuruluşları bir araya getiren uzlaşmacı, çözüm odaklı, yararlı ve etkili yöntemler olduğu değerlendirilmektedir.

Yine araştırmada, konteyner gemi acentelerinin çoğu, yaşadıkları sorunların hizmet kalitesini fazlasıyla etkilediğini, ayrıca armatörle olan ilişkilerinde ise aynı düzeyde fazlasıyla olumsuz yönde etkilendiklerini ifade etmişlerdir. Günümüzde müşteri memnuniyeti rekabetin temel unsurlarından biri olup, gemi acentelerinin müşterileri olan gemi sahiplerine verilen

hizmetlerde yaşanan aksamalar memnuniyetsizliğe neden olmakta, armatörle ilişkilerini zedelemektedir.

Araştırmanın geneline bakıldığında, konteyner gemi acentelerinin resmi kurumlarla yaşadıklarını belirttiği sorunların sadece konteyner gemi acentelerine özgü sorunlar olmadığı sorunların tüm gemi acentelerini ilgilendirdiği özetle düzenli hat taşımacılığında faaliyet gösteren konteyner gemi acentelerinin yanı sıra düzensiz hat taşımacılığında faaliyet gösteren gemi acente firmalarının da aynı sorunları yaşadığı görülmektedir.

Tüm bu değerlendirmeler ışığı altında, konteyner gemi acentelerinin resmi kurumlarla yaşadıkları sorunların sektöre hizmet veren tüm kurumların katılımı ve işbirliği ile belirli dönemlerde yapılacak çalıştaylar aracılığıyla aşılabileceği ve sonucunda ülkemizin denizcilik sektörünün her alanında rekabet gücü yüksek uluslararası piyasada söz sahibi bir ülke konumuna gelebileceğini söylemek mümkündür.

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 :

II. Konteyner gemi acentesi olarak **aşağıdaki taraflarla olmak üzere yaşadığınız en önemli beş sorunu** belirtiniz

a. **Resmi Kurumlarla** (Liman Başkanlıkları, Gümrük İdaresi, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Deniz Liman Şube Müdürlüğü, Hudut ve Sahiller Genel Müdürlüğü vb)

1.
2.
3.
4.
5.

b. **İş ortaklarınızla** (Freight Forwarderlar, Tedarikçiler, Liman İşletmeleri vb.)

1.
2.
3.
4.
5.

c. **Temsil ettiğiniz armatörle** (Türkiye ile çalışmaktan kaynaklanan)

1.
2.
3.
4.
5.

III. Yukarıda belirttiğiniz sorunlara ilişkin çözüm önerileriniz nelerdir? Belirtiniz

a. **Resmi Kurumlarla** yaşadığınız 5 önemli sorunun çözüm önerilerini yazınız.

1.
2.
3.
4.
5.

b. **İş ortaklarınızla** yaşadığınız 5 önemli sorunun çözüm önerilerini yazınız.

1.
2.
3.
4.
5.

c. **Temsil ettiğiniz armatörle** yaşadığınız 5 önemli sorunun çözüm önerilerini yazınız.

1.
2.
3.
4.
5.

IV. Konteyner gemi acentesi olarak **en çok sorun yaşadığınız resmi kurumları yaşadığınız sorun sıklığına göre** 1'den 6'ya kadar numaralandırınız. (örnek ; en çok sorun yaşadığınız resmi kurum Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ise KEGM kutucuğuna 1 yazılır ve diğerleri de buna göre numaralandırılır)

- ☐ Liman Başkanlıkları
- ☐ Gümrük İdaresi
- ☐ Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (KEGM)
- ☐ Deniz Liman Şube Müdürlüğü
- ☐ Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü
- ☐ Diğer

V. Yaşadığınız sorunları çözmek için aşağıdaki seçeneklerden hangisine başvurmaktasınız?

a. Sorunları kendimiz hallediyoruz.
b. DTO gibi mesleki örgüt ya da VDAD gibi sivil toplum kuruluşlarına başvuruyoruz.

c. Doğrudan sorun yaşanan resmi kurumun üst makamına başvuruyoruz.
d. Doğrudan sorun yaşanan resmi kurumun sorunun yaşandığı birime başvuruyoruz.
e. Diğer

VI. Yaşanan sorunların çözümlenebilmesi için ilgili taraflarla nasıl bir işbirliği içinde olmak isterdiniz?

a. Kamu, özel ve sivil toplum kuruluşlarının ortak çalışması
b. Arama Konferansları
c. Sektör Toplantıları
d. Diğer

VII. Yaşadığınız sorunlar hizmet kalitenizi ne derecede etkilemektedir?

a. Az
b. Çok
c. Fevkalade çok
d. Hiç

VIII. Yaşadığınız sorunlar armatörle ilişkilerinizi etkiliyor mu? (E/H) Ne derece etkiliyor?

a. Az
b. Çok
c. Fevkalade çok
d. Hiç

IX. Gelişen teknoloji ve iletişim imkanlarına bağlı olarak gemi acenteliği mesleğinin geleceğini, gemi acentelerinin değişen rolünü nasıl değerlendiriyorsunuz? Düşünceleriniz.

EK2 : Konteyner Gemi Acentesi Sözleşme Örneği

AGENCY AGREEMENT

It is hereby mutually agreed as follows between
(Hereafter referred to as *"The Company)* and
(Hereafter referred to *as" The Agent)*

1. The Company appoints *The Agent* to act as its representative in Turkey, for its outward and inward liner traffic in the trade from and to.

The Agent in signing this agreement accepts such appointment on the terms and conditions hereafter set out.

2. The Agent will execute his duties as customary in the ports of -------in accordance with the instructions given and along the lines indicated by *The Company's* management.

The Agent shall be responsible and liable for any loss and/or damages including but not limited to consequential damages, caused by any act, default, mistake, error and/or negligence, committed by the agents or servants or sub agents or assignees, including but not limited to incorrect issuing of documents such bills of lading, non application or misapplication of tariff rates, rules or regulations.

The Agent shall have and maintain throughout the currency of this agreement and for a period of twelve months upon its termination an error and omission insurance cover with first class European insurers in form and extent satisfactory to the Company and shall provide a copy of the insurance policy whenever requested to *The Company.*

With effect from first vessel calling Agent's port *The Agent* shall provide an irrevocable Demand Bank Guarantee issued by a first class European bank in favor of *The Company* in the amount of ----------in form satisfactory to the Company.

The said guarantee amount shall regularly be reviewed solely by *the Company* with reference to value of collected freights, charges and other revenue which are due to *the Company and to be collected by the Agent* and *the Agent* undertakes to provide a fresh/amended Demand Bank Guarantee for an increased amount, if any, in form satisfactory to the Company, within 30 days after *The Company's* first written demand.

The Agent shall guarantee the use of *The Company's* booking system including data processing and transfer by electronic means.

The Agent agrees that the Company (and its nominees) may from time to time during the period of this agreement and during a period of twelve months upon its termination review the records held by the Agent (whether in writing and/or electronic form) in relation to aii information in connection with this agreement including bookkeeping and accounting data, and irrevocably waives any right of confidentiality which may exist in relation to those records.

The Agent shall also guarantee the use of *The Company's* e-mail system, or an equivalent system of international standard.

3. As a remuneration for the services rendered by *The Agent*, *The Company* will pay *The Agent* a commission and/or a compensation as shown in the attached schedule (addendum no. I).

4. Any payment made by *The Agent* in connection with the usual ship's disbursements will be the actual outlays. They shall not exceed what is paid by other companies or lines in the relevant port. Prices charged for goods and services are to be those agreed for *The Companies'* vessels in accordance with existing contracts and ------- instructions given. No commissions whatsoever are to be retained by *The Agent.*

5. The Agent shall not accept the agency or representation of any other shipping line if this might cause in any way whatsoever a *prima facie* conflict with *The Company's* interests without having consulted and having obtained the consent of *The Company* in written form.

6. The Agent shall inform *The Company* in good time of any acts or circumstances, which might give *The Company* cause for withdrawing from or modifying the Agreement.

7. Freight collection procedure:

7.1. The Agent shall book all outward cargo in the name of *The Company.* He is responsible for the calculation of the freight as well as for the collection of all freight, charges and other revenue which are due to *The Company* in accordance with the latter's specific instructions (addendum no. II).

7.2. Freight has to be collected cash against Bills of Lading signed "prepaid". *The Agent* has further to collect all freight, charges and other revenue due to *The Company* manifested "payable at destination" for inbound freight as well as to guarantee that in case of "freight payable elsewhere" cargo will not be released without prior confirmation of freight payment. If *The Agent* chooses to give credit he ?c^{+}s in his own name and bssrs the entire delcredere risk.

The power to collect freight and other charges for *The Company* which is herewith conferred to *The Agent*, is revocable at any time at the sole discretion of *The Company*.

All freight as well as all other amounts and receivables collected by *The Agent* for *The Company* in cash or by cheque or by remittance are to be deposited by the agent in a designated trust account held for and on behalf of the Company.

Subject to clause 7.3, all freight as well as all other amounts collected by *The Agent* for *The Company* in cash or by cheque or by remittance to a bank account have to be transferred to *The Company* less disbursements.

7.3. In any case - whether or not the revenue was in fact collected by *The Agent* - all freight or other amounts due to *The Company* have to be transferred to *The Company's* account in accordance with the instructions given as per addendum no. II. *The Agent* is entitled with prior written approval to deduct only the respective amount for his remuneration in accordance with addendum I and III.

8. Should the Agent issue bill of ladings as "payable at destination"; the cargo will be released to the consignee only against payment of all the relevant cost and against presentation of original bill of lading. The agent is responsible for all damages caused to the Company resulting from documentation errors.

For any cargo booked *The Agent* shall send immediately a booking advice to *The Company*.

9. All bookings of cargo, acceptance of cargo, utilisation and handling of containers and other commitments for transport, storage, repairs etc. have to be executed in accordance with the specific instructions of *The Company* as stated in *The Company's* manual which will be sent to agent and shall be considered to form part of this agreement.

10. This agreement supersedes and substitutes any previous arrangement - if any - and will take effect, as from the above said date of signing. It will continue to be in force until termination by either party giving three month's notice in writing to the other party.

The Company may terminate this agency agreement forthwith by notice in writing in the event that:

10.1. *The Company* ceases to operate its service as referred to in clause 1 or *The Agent* ceases to carry on hie business, becomes insolvent or has made a special arrangement with its creditors.

10.2. *The Agent* has not - or not fully - paid any amount to *The Company* within 15 days after the date that such amount has become due to *The Company* in accordance with the instructions given in addendum II.

10.3. *The Agent* commits an act or omission, whether intentional or not, which constitutes a fundamental breach of this agreement.

10.4. Upon termination of this agreement *The Agent* must continue to collect outstanding debts and/or sums due to *The Company* or assist to collect until such time that his power to collect has been revoked.

11. In case of termination of this agreement whatever the reason thereof, *The Agent* shall not be entitled to claim from *The Company* any compensation or indemnification whatsoever in connection with such termination and the loss of business arising therefrom.

The application of this provision is hereby expressly excluded. Furthermore, this exclusion of claims shall comprise any and all other statutory rights to compensation of indemnification which might without such exclusion be applicable in accordance with the laws of *The Agent's* place of business.

12. This Agreement shall be governed by and construed in accordance with the laws of the UK.

Any dispute arising between *the parties* in connection with and/or under this Agreement shall be referred to arbitration in the UK which shall be governed in accordance with the local rules and laws of arbitration.

Nothing contained in this Clause 12 shall limit the right of the Company to commence any proceedings against the Agent in any court of competent jurisdiction nor commencement of any such proceedings against the Agent in one or more jurisdictions preclude the commencement of any proceedings in any other jurisdiction.

13. In the event that one or more provisions of this Agreement shall for any reason be held to be invalid or illegal in any respect such invalidity or illegality shall not affect any of the other provisions of this Agreement. !n such case parties *are* deemed to have agreed on a valid and legal provision having the most similar economic effect as the provision held invalid or illegal.

Date:

The Company The Agent

Addendum no. I to the agency agreement dated

Commissions

The Agent is entitled to the following commissions. Commissions include local v.a.t.:

1. Agency Commission

The Agent is entitled to the following commissions based on all net collected freight earnings, excluding any special rebates, surcharges, harbor dues, bunker adjustments, congestion surcharges, etc. Commissions include local VAT:

- outward commission on cargo booked and handled by *The Agent* 5,00 %
- outward commission on cargo booked or handled *by The Agent* 2,50%
- Commission on inward cargo 2,50 %
- Commission on Detention collection 15%
- Revenues to be generated from the terminal charges in Mersin would be on equal footing (%50-%50) between----------

Commissions to apply to liner terms shipments of containers and/or general cargo. Commissions on cross-bookings have to be settled between agents.

2. Communication and Administration Expenses
Communication, Postage and photocopying expenses are included in the Agency Commission.

3. Advertising expenses
Advertising expenses are included in commissions unless otherwise agreed upon.

4. Transhipment Fee
In respect of containers transhipped in a port within Israel/Spain, both originating from and destination to a pel outside Israel/Spain, the Agent will receive lump sum commission of Us $20 per 20ft container and US $30 per 40 ft container. This is the sole remuneration for transhipment containers.

The Company The Agent

Date:

Addendum no. II to the agency agreement dated dd. XXXX

1. All disbursement accounts have to be sent to *The Company* office within 6 weeks after ship's call.

2. All amendments to these accounts to reach *The Company* lastest 3 months after ship's call.

3. The transfer of all freight payments due on outbound and inbound shipments, less relevant costs/charges as per disbursement account, to be made within 30 ----------calendar days after vessel's port call. The transfer to be confirmed in writing (E-mail or fax), indicating the amount and the date of the operation.

4. Unless otherwise specified, freights to be credited to the following accounts opened in the name of----------

Bank Details
xxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxx
xxxxxxxxxxxx

The Company The Agent
Date

Addendum no. III to the agency agreement dated dd. XXXXXX

1. Issuing Bills of Lading / Service Bills of Lading

Bills of Lading shall be issued in conformity with terminal loading lists or mate's receipts only, and remarks in the loading lists or mate's receipt to be transferred into the corresponding Bill(s) of Lading. If this proves to be impossible, *The Agent* shall seek for written ------- instructions from *The Company and* act as advised.
No duplicate Bills of Lading shall be issued.

2. Deck Cargo

Bills of Lading for cargo shipped on deck on flat racks, platforms or in open-top containers must be stamped:
"Carried on deck without liability for loss or damage howsoever caused."
Any other wording is not permitted.

3. Change of Destination

If a cargo owner or B/L-holder requires delivery at a place other than the port of discharge or "option" as mentioned in the B/L, *The Agent* may follow this request when a full set of original bills of lading is presented for such alteration, and the approval of *The Company* is obtained.

4. Delivery of Cargo

The cargo shall be delivered to consignees/receivers against duly endorsed original Bill(s) of Lading only. If such original(s) cannot be presented, *The Agent* shall seek for written instructions from *The Company*, preferably by fax or e-mail, and act as advised.

5. Delivery Orders

Delivery orders, whether issued at the place of destination/port of discharge or at any other place or "option" as named in the Bill of Lading, shall be issued only in accordance with and in exchange for the full set of the originals of the Bill(s) of Lading, and *The Agent* shall inform *The Company* hereof.

6. Cargo Tracers

Cargo tracers, stating all cargo shortlanded or overlanded with as many details as possible, shall be sent in triplicate to all other agents of the vessel's voyage, to the vessels and to *The Company*, not later than 3 days after the vessel's departure. Cargo tracers received from other agents shall be answered to that agent with copy to *The Company*.

7. Claims

The Company will instruct and supervise port and inland agentc regarding *The Company's* requirements concerning claims handling, P&l matters and/or insurance and the appointment of surveyors
_____*Subject to prior written approval, The Agent* will be authorised to settle cargo claims or to grant time extensions only in accordance with the separate "claim instructions" given in writing by *The Company*, and which shall be considered to form part of this addendum. Any notification of claims received is immediately to be reported to *The Company*.

Date

The Company *The Agent*

EK3 : Gemi Acentelerinin Swot Analizi

GEMİ ACENTELERİNİN SWOT ANALIZI	
GÜÇLÜ YÖNLER	**ZAYIF YÖNLER**
1. Köklü bir meslek grubu/kolu olması 2. 7 gün 24 saat esasına dayalı müşteri memnuniyeti odaklı hizmet anlayışı 3. Ülkemizi temsil kabiliyeti özelliği 4. Bilgi ve teknolojinin varlığı (teknolojik gelişmelere açık ve istekli olmak) 5. Coğrafi konum 6. Denizcilik sektörünün sorunlarını çözmeye yönelik etkin lobi faaliyetlerinde bulunma 7. Rekabet gücünün yüksek olması/ sektörel deneyim 8. Gemi acente sektörü çalışanlarına yönelik eğitimlerin ve eğitim seminerlerinin varlığı 9. Mevzuatlara ve uygulamalardan kaynaklanan değişikliklere olan uyum kabiliyeti	1. Gemi acente firmalarında yeterli deneyim ve nitelikte personel olmaması 2. Gemi acentelik sektöründe yetişmiş ara eleman yetersizliği 3. Gemi acente firmaları ile Devlet kurumları arasında iletişim/koordinasyon eksikliği/yetersizliği 4. Devlet kurumlarındaki bürokrasi ve kırtasiyeciliğin fazlalığı 5. Kurumsal yapının yetersiz olması 6. Yetersiz sermaye /finansman yapısı 7. İstanbul'da hizmet veren acente motorlarının bağlama/ barınma yerinin olmaması 8. Gemi acente firmalarında çalışan operasyon elemanlarının yaşadığı güçlükler 9. Üniversitelerde gemi acentelik mesleğinin akademik bir bölüm olarak yer almaması, branşlaşmanın olmaması 10. Kanunların sık değişmesi ve uygulamanın farklılaşması sonucunda yaşanan organizasyon ve koordinasyon problemleri
FIRSATLAR	**TEHDITLER**
1. Devlet kurumları ile gemi acentelerinin işbirliği talepleri, düzenlenen toplantılar 2. Coğrafi konum (Türk Boğazları vb.) 3. Denizcilik sektöründeki rekabet 4. Değişen ulusal ve uluslararası kurallar/normlar 5. Dünya denizcilik sektörünün gelişimi 6. Teknolojide yaşanan gelişmeler	1. Ülke ekonomisindeki olumsuz gelişmeler 2. Global kriz 3. Denizcilik sektöründeki uluslararası rekabet 4. Hantal ve karmaşık mevzuatın varlığı/Gümrük Kanunu'ndan kaynaklanan dezavantajlar 5. Kanun/ yönetmeliklerin sık değişmesi 6. Devlet otoritelerinin gemi acente firmalarına olan önyargısı 7. Teknolojide yaşanan gelişimlerin takibinde Devlet otoritelerinin yetersiz kalması ve yaşanan güçlükler

EK4 : Tanımlar/Açıklamalar

Booking Note (Ön Anlaşma) : Denizyolu ile yükünü taşıtmak isteyen bir yük sahibi, ilgilendiği geminin sahibine veya işleticisine giderek yükünün özelliklerini, göndermek istediği limanı, yüklemenin yapılmasını istediği limanı, yükün yüklemeye hazır olabileceği tarihi bildirerek görüşür. Eğer anlaşma sağlanırsa "ön anlaşma" (booking note) imzalanır.

Çıkış Bildirimi : Türkiye Gümrük Bölgesi'ni terk ederken kullanılan, taşıtın işleticisi veya temsilcisinin, taşıtta taşınan tüm eşyayı kapsayacak şekilde çıkış gümrük idaresine taşıtın çıkışına ilişkin olarak yaptığı bildirimdir.

D/A: Disbursement account, gemi masrafları hesabı. Tahakkuk etmesi olası masrafların kalemlere ayrılarak dökümü yapılmış bir beyan formudur. Bu form ; liman rüsumu, rıhtım ve barınma ücreti, yedekte çekme ücreti, kılavuz ve römorkör ücreti, rüsum ve diğer vergiler (fener ve sağlık rüsumu), acentelik ücreti, gemiyle ilgili diğer giderleri içerir.

DWT : Bir geminin taşıyabileceği en çok ağırlık olup, ham yükün, yakıtın, suyun, kumanyanın, yolcu ve gemiadamlarının kendilerinin ve eşyalarının ağırlıklarının toplamıdır.

GBT : Genel Bilgi Toplama. Kısaca GBT olarak adlandırılan, vatandaşların bilgilerini bünyesinde barındıran, genel bilgi sistemi kayıtları yapılan kontrollerde emniyet mensuplarının işini kolaylaştıran bir sistemdir.

Landing Card : Gemiadamı Liman Şehri İzin Belgesi olarak adlandırılan ve gemide bulunan mürettebatın gemi dışına çıkmasını sağlayan bu kart, geminin yanaştığı limanın bağlı olduğu il sınırları içinde ve 72 saat süre ile geçerlidir.

Liman Çıkış Belgesi (LÇB) : Eski adı yola elverişlilik belgesi (YEB) olan LÇB; gemilerin gidiş izni için geminin detayları, orijinal gemi sertifikaları, gemiadamlarının adı, soyadı ve yeterlilikleri vb. bilgi girişleri gemi acenteleri tarafından yapılan ve Liman Başkanlığı'nca düzenlenen geminin kalkış yapacağı limandan bir sonraki limana kadar geçerli olan geminin sefere uygun olduğunu gösteren belgedir. Bu belge, talep üzerine denize elverişli gemilerin yük, yolcu ve yükleme durumu açısından uygunlukları ile Liman Başkanlığı'nca yapılacak denetim sonucu zorunlu belgelerinin mevcut olduğunun tespit edilmesi hâlinde düzenlenir. LÇB almak için Liman Başkanlığı'na geminin net tonuna göre liman harcı adı altında bir harç ücreti yatırılır.

Manifesto : Ticaret gemilerinde yükün cinsini gösteren resmi bir evraktır. Gemiyle gelen veya giden yükün ne olduğunu, ağırlığını, nasıl paketlendiğini, vardığı yerde kime teslim edileceğini vs. gösteren evraktır. Manifesto, yükleyen tarafın acentesi tarafından hazırlanır ve tahliye limanı acentesine gönderilir. Manifesto gemideki malın gümrük tarafından takibi nedeniyle, önemli bir belgedir. Manifesto sadece gemide bulunan malların detaylı bir dökümü olup, navlun bedelleri belirtilmez.

Net Ton : Geminin ticari olarak kullanılabilen yerlerinin hacmidir.

Palamar (Murinbot) Hizmeti : Gemilerin rıhtım, iskele, şamandıra, platform, mendirek vb. yanaşma yerlerine yanaştırılmaları sırasında geminin halatlarını sayılan bu yerlere vermede

palamar botu “murinbot” kullanılır. Palamar botu hizmet ücretleri, geminin gros tonilatosu üzerinden Liman Ücretleri Tarifesinde belirtilen Palamar Ücret Tarifesine göre hesaplanarak alınır.

Özet Beyan : Eşyanın Türkiye Gümrük Bölgesi’ne girmesinden/çıkmasından önce elektronik yolla verilen ve taşıt aracı ile eşyaya ilişkin genel bilgilerin yer aldığı beyandır. Özet beyanın taşıtın Türkiye Gümrük Bölgesi’ne gelişinden önce çıkış gümrük idaresine tescil ettirilmesi gerekir.

Serbest Pratika: Bir geminin, bir limana giriş, indirme veya bindirme, yük ve ambar yükleme veya boşaltma izni anlamındadır.

Service Bill : Gemiye verilen tüm hizmetlerin yansıtıldığı ve faturalandırmaya esas teşkil eden dökümdür. Bu döküme yansıtılan hizmetler; geliş-gidiş kontrol transferleri, yakıt, su ikmalleri, atık alım hizmetleri, medikal sertifika yenilenmesi vb. kalemlerden oluşur.

Varış Bildirimi : Denizyolu taşımacılığında, Türkiye Gümrük Bölgesi’ne girilirken kullanılan taşıma aracının işleticisi veya temsilcisi (kaptan, taşıyan veya acentesi) tarafından eşyanın boşaltılacağı gümrük idaresine ulaşıldığında yapılan ve boşaltılacak eşya için düzenlenen özet beyanların tespiti için gereken bilgileri içeren bildirimdir. Varış bildirimi, eşyayı ve getirildiği taşıma aracını giriş gümrük idaresine tanıtmak amacıyla verilir ve bu nedenle bir önce sunulan giriş özet beyanında yer alan bilgileri içermek zorundadır. Bu bilgiler, eşyaya ve taşımaya ilişin genel bilgilerdir. Varış bildirimi, özet beyanın aksine sadece taşıyıcı tarafından verilir.

Yanaşma Ordinosu : Gemilerin ve deniz araçlarının, kıyı tesisleri ile demirleme sahalarına kabulü amacıyla Liman Başkanlıkları'nca düzenlenen yanaşma veya demirleme sahasını belirten izin belgesidir.

Yükleme Ordinosu : Booking note ile bir ön anlaşmaya varan taraflar, yükün gemiye yüklenmesi için, bir yükleme ordinosunu yük sahibinin eline vermeden önce, kendisinden bir istek mektubu alır, yükleyene verir ve malın yüklenmesini sağlar.

KAYNAKÇA

Kitaplar

AKDOĞAN Refik, **Deniz Ticareti**, Zihni Eğitim Yayınlan No:5. İstanbul 1988.

AKTEN, Necmettin. KOLDEMİR, Birsen. YARAN Abdurrahman, İRTEM Şevket. **Gemi Acenteliği Eğitim Semineri Ders Notları.** İÜ Mühendislik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü İstanbul Kasım 2008 Necmettin Akten vd.,

AKTEN, Necmettin. "**Taşımacılık Kılavuzu**" İTO Yayını Yayın No : 1995-27.1995

ALTINÇUBUK, Fikret. **Liman İdare ve İşletmesi**, Deniz Ticaret Odası, İstanbul, 2000.

ARKAS, Arkas Akademi Ders Notları.

BAYKAL, Reşat. **Limanlar ve Terminaller**, 2012.

CERİT, Güldem, DEVECİ D.Ali, **Denizcilik İşletmeleri Yönetimi**, İzmir,2013.

CUMALIOĞLU, Emre. **Kırkambar Sözleşmesi-Denizyolu İle Konteyner Taşımacılığı, Düzenli Hat Taşımacılığı,** Turhan Kitabevi, Ankara,2011.

ÇAĞLAR, Volkan. **Türk Özel Limanlarının Etkinlik ve Verimlilik Analizi**, Dokuz Eylül Yayınları. İzmir. 2012

ÇALIK, Ahmet. **Yeni Düzenlemelere Göre Gemi Acentelerinin Hukuki Durumu,** Gemi Acenteleri Yenileme Eğitim Seminer Sunumu İstanbul 11.10.2012

ÇANCI, Metin. ERDAL, Murat. **Uluslararası Taşımacılık Yönetimi**, UTİKAD Yayınları,2008.

DEVECİ, Durmuş Ali. **Deniz İşletmeciliği Programı Ders Notları "Gemi Acente, Forwarding ve Liman İşlemleri"** Dokuz Eylül Üniversitesi. 12 Kasım 1998

DEVECİ, D.Ali. **Gemi Acentelerinin Sorumluluk Problemleri İle İlgili Vaka Analizleri Deniz Ticaret Odası Gemi Acenteliği Eğitim Sunumu**. DEU Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu, İzmir, 22.10.2009.

DPT, **IX.Kalkınma Planı (2007-013) Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu,** İstanbul, 2006.

ERDAL, Murat. **Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği**. Beta Yayınları. İstanbul. 2005

FONASBA, **Fonasba Report The Role, Responsibilities and Obligations of the Ship Agent In The International Transport Chain.**

GİSBİR, **2012 Sektör Raporu**. İstanbul. 2012.

GÖKTAN, Işık. **Taşıyanın Mali Mesuliyet Sigortası (Klüp Sigortası)** . 2.Baskı. Yaylacık Matbaacılık. İstanbul. (2008) Işık Göktan, **Taşıyanın Mali Mesuliyet Sigortası P&I Koruma ve Tazminat,** İstanbul, 2008.

HERGÜNER, Mustafa. **Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizciliğimize İlişkin Bir İnceleme** (1923-1930), İstanbul, 2003.

ICS, 2012. Institute of Charted Ship Brokers

ILGIN, Sezer. **"Deniz Hukuku2"** Deniz Harp Okulu Yayını, 2008.

ISL, **Shipping Statistics 2014** Bulletin.

ISL, **Shipping Statistics Bulletin**, January/February 2014.

İGEME, **Uluslararası Gözetim Şirketleri Raporu**, 2007.

İMEAK DTO, **Deniz Sektör Raporu**. İstanbul. 2012.

İMEAK DTO, **Deniz Sektör Raporu**. İstanbul. 2013.

İMEAK DTO, **Gemi Acenteliği Eğitimi**. Yayın No : 73. İstanbul. 2007.

İMEAK DTO, **Gemi Acenteliği Eğitimi.** Yayın No : 92. İstanbul. 2014.

İMEAK DTO, **Gemilerin Seyrüseferine İlişkin Bilgi Notu**, 2014

İMEAK DTO, **Deniz Ticaret Odası ve Acenteler İlişkisi Sunumu**. Gemi Acenteliği Eğitimleri, 2012.

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi, **Deniz Ticaret Odaları ve Acenteler İlişkisi.** Gemi Acenteliği Eğitimleri. İzmir. 2008.

KAYSERİLİOĞLU, Enis. **Deniz Taşımacılığı Sektör Profili.** İstanbul. 2008.

KOÇAK, İbrahim Hilmi.**"Dünyada ve Türkiyede Ekonomik Gelişmeler ve Deniz Ticaretine Yansımaları".** Ankara. 2012.

KUBİLAY, Huriye. **Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu.** Fakülteler Kitabevi. İzmir.

ODABAŞI, Yücel. **Gemi Dizaynında Görev Tanımı Genel Plan Dizaynı Yayınlanmamış Ders Notları.** İstanbul Teknik Üniversitesi İstanbul. 2010-2011.

ÖNDEŞ, Osman. **Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi,** İMEAK DTO Yayınları N:91, İstanbul, Aralık 2013.

ÖZTEK, Yaman. **İşletmeciler İçin Deniz Taşımacılığı El Kitabı.** Alfa Yayıncılık. 1996

PAMUKOĞLU, Salih Zeki. **Türk Deniz Taşımacılığı**, İstanbul,1982.

RS Platous, **The Platou Report** 2013.

PEKDEMİR, Işıl. **Denizyolu Yük Taşımacılığı ; Yönetim ve Organizasyonu.** İşletme Fakültesi Yayın No: 251 İşletme İktisadı Enstitüsü Yayın No : 144.. İstanbul. 1996

SIGURA, Jack. **"Gemi Kiralama (Chartering) İşlemleri"** DEU Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu Deniz İşletmeciliği Programı İstanbul 13 Kasım 1998

T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. **Ulaşan ve Erişen Türkiye**.Kasım.2012

T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü. **2012 Deniz Ticareti İstatistikleri**. Mattek Matbaacılık. Ankara. 2012

T.C.Ulaştırma Bakanlığı, **Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023**, Ankara, 2010.

T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü. **2012 İller Bazında Denizyolu Taşıma İstatistikleri** Ankara. 2013.

T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, **Denizcilik Şura Raporu**, İstanbul, 04-05 Eylül 2013

TÜSİAD, **Türkiye'de Dış Ticaret Lojistik Süreçleri : Maliyet ve Rekabet Unsurları,** Mart 2012.

UDHB, **Denizcilik Çalışma Grubu Raporu**. 11.UDH Şurası. Ankara. 04-05 Eylül 2013.

UDHB, **Denizcilik Müsteşarlığının Çalışma Usul ve Esasları Raporu.**

UDHB **, Liman Başkanlıkları Koordinasyon Toplantısı Sunumu**, Antalya, 2013

VDAD, **Liman El Kitabı**. İstanbul. 2008.

VDAD, **2012-2014 Dönemi Faaliyet Raporu**, İstanbul. Mayıs 2014

YERCAN, H.Funda. **Liman İşletmeciliği ve Yönetimi**. Mersin Deniz Ticaret Odası Yayını. Necdet Bükey Matbaacılık. 1996.

YORULMAZ, Murat. **Deniz Taşımacılığı ve Deniz Sigortaları**. Akademi Denizcilik Yayını No: 32.

WORLD ECONOMİC FORUM, **The Global Enabling Trade Report** 2012 Bulletin.

Süreli Yayınlar

SABAN Metin, GÜĞERCİN Gülay, Deniz Taşımacılığı İşletmelerinde Maliyetleri Etkileyen Faktörler ve Sefer Maliyetleri, **DEU Denizcilik Dergisi**, C.1,S.1,2009.

KARA, Hacı. **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.XVII, Y.2013, sa.3.

TİMUR, R.Tansel. Ulusal ve Uluslararası Mevzuatta Klas Kuruluşları, **İstanbul Barosu Dergisi** Mart-Nisan 2012, Kasım 2011.

ÇELİKKAYA, Ali. Türk Vergi Hukuku Açısından Navlun Sözleşmelerinin Değerlendirilmesi Ali Çelikkaya Türk Vergi Hukuku Açısında Navlun Sözleşmelerinin Değerlendirilmesi. **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**. Cilt 54. Sayı 1.

Raporlar

Gemi Yakıt İkmalcileri Derneği, **Türk Gemi Yakıt İkmal Sektörü Raporu**, Mayıs 2014.

Tezler

AKYÜZ, Güray. "Turistik Limanlarda Emniyet Risk Analizi:Bir Ege Limanında Uygulama", DEU, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tezsiz Yüksek Lisans, 2007.

BAŞER, Sadık Özlen. Türkiyede Deniz Taşımacılığı Sektörünün Ekonomik Analizi YLT, DEU, 1993.

BAYER, Erkan."Gemi Kiralanmasında Karar Kriterlerinin Belirlenmesi", (İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2011.

BOLAT, Fırat. "Marmara Bölgesi Limanlarının Ana Liman (Hub) Özellikleri Yönünden Potansiyellerinin İncelenmesi". (İ.T.Ü.Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi). Aralık 2010.

ESMER, Soner. "Konteyner Terminallerinde Lojistik Süreçlerin Optimizasyonu ve Bir Simülasyon Modeli" Doktora Tezi DEU SBE İzmir 2009

HANHAN, Uluç. "Uluslararası Denizcilikte Donatan İşletmelerinin Personel Seçim Ölçütleri: İzmir Bölgesi Analizi" (DEU Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi). İzmir. 2006.

KARAMAN, Zehra. "İzmir'de Gemi Acentelerinde Çalışanların İş Doyumlarının Belirlenmesi" Yüksek Lisans Tezi DEU SBE İzmir 2010

SEZER, Hande. "Düzenli Hat Taşımacılığında Nakliye Müteahhidinin Gemi Operatörü

Seçimine Çok Kriterli Karar Destek Sistemi Yaklaşımı", (DEU SBE Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi), İzmir,2008.

TUNA, Okan, "Örgütsel Pazara Yönelik Hizmetlerde Algılanan Hizmet Kalitesi, Davranışsal Niyetler ve Müşteri Özellikleri İlişkisi : Konteyner Taşımacılığı Hizmetleri Üzerine Bir Araştırma", İ.Ü. SBE Doktora Tezi,.İstanbul 1999.

TUTAL, Ali. Türk Deniz Taşımacılığı Sektöründe Tedarik Hizmeti Veren İşletmelerin Rolü ve Gelecek İçin Öneriler, DEU, SBE, 1997,İzmir.

İnternet Kaynakları

http://www.fonasba.com/ship-agents-and-brokers. (Çevrimiçi) (Erişim Tarihi : 13.11.2012)

https://atlantis.denizcilik.gov.tr/ABS/acente_sorgu.asp. (Çevrimiçi) (Erişim Tarihi : 03.03.2013)

http://www.denizhaber.com/index.php?id=40&sayfa=yazar&-harun-sismanyazici.html

Jale Nur Ece, "**Dünya Deniz Ticareti ve Konteyner Taşımacılığı**", (Çevrimiçi) http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100107, (Erişim Tarihi : 05.10.2013)

http://www.kaptanhaber.com/Harun-SISMANYAZICI/143/**Denizyolu-Tasimaciligi-ve-Diger-Modlarla-Mukayesesi**-.html

http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=40&yazi_id=100663

http://www.aktueldeniz.com/sema_yerlikaya/**gemi_brokerlik_ucretinin_tahsili_neden_zor-semayerlikaya makalesi Gemi brokerlik ücretinin tahsili neden zor**?

Harun Şişmanyazıcı "**Broker Müessesi ve Geleceği**", http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=40&yazi_id=100663

UTİKAD **Dış Ticaret ve Uluslararası Taşımacılıktaki Gelişmeler Sunumu,** 2011, s.3. http://www.utikad.org.tr/sayfalar.asp?page=13 Erişim Tarihi : 11.10.2013

http://www.fiata.com/index.php?id=30 erişim tarihi :01.12.2013

http://www.utikad.org.tr/sayfalar.asp?page=12

https://atlantis.denizcilik.gov.tr/.../Klas%20Kuruluşları%20Listesi.doc
Erişim tarihi :01.12.2013.

http://www.turssa.org/hakkimizda/ erişim tarihi : 01.12.2013

http://www.arkasbunker.com/bunker_hakkinda.html Erişim tarihi : 01.12.2013

http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/unctadship/3_en.pdf Erişim Tarihi : 17.03.2013
UNCTAD (1988) **Minimum Standarts for Shipping Agents**. Genova : UNCTAD Publications

http://www.hssgm.gov.tr/menu/kurumsal/tarihce.aspx

www.bhsm.gov.tr/galeri/dokuman/Egitim_aday_hudut_sahiller.ppt

http://www.agentimar-fvg.it/attachments/article/145/Allegato%20Circolare%20001-2013%20FONASBA%20GOVERNANCE%20HANDBOOK%20v2%20DEC%202012.pdf

https://www.fonasba.com/fonasba-member

http://www.agentimar-fvg.it/attachments/article/145/Allegato%20Circolare%20001-2013%20FONASBA%20GOVERNANCE%20HANDBOOK%20v2%20DEC%202012.pdf
Erişim tarihi :16.01.2014.

http://tr.wikipedia.org/wiki/Klaslama_kurulu%C5%9Flar%C4%B1_(denizcilik)

Fonasba Report, **The Role, Responsibilities and Obligations of the Ship Agent In The International Transport Chain**, https://www.fonasba.com/ship-agents-and-brokers erişim tarihi 10.10.2013

www.vda.org.tr/detay/57/palamar-hizmeti

http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/4.5.640.pdf

http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/Tarihce.aspx

http://www.asba.org/about/ Erişim tarihi: 04.04.2014

http://www.7deniz.net/amerikali-brokerler-birleserek-ayakta-kalacak/Erişim tarihi: 04.04.14

Kanunlar

Gemi Acenteleri Yönetmeliği 05.03.2012 tarih ve 28224 sayılı Resmi Gazete

Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ (İTG:2008/1) 10.03.2008 tarih ve 26812 sayılı Resmi Gazete

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu 14.02.2011 tarih ve 27846 sayılı Resmi Gazete

Mülga GAHUTİT, 4/e , 8 Ocak 2004 tarih ve 25340 sayılı RG

Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik, 31.10.2005 tarih ve 25982 sayılı Resmi Gazete