

**T.C  
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
ULUSLAR ARASI TİCARET ANABİLİM DALI  
ULUSLAR ARASI TİCARET YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**ULUSLARARASI KONTEYNER TAŞIMACILIĞI  
AÇISINDAN TÜRK GÜMRÜK MEVZUATINDAKİ  
EKSİKLİKLER VE YAPILMASI GEREKEN  
İYİLEŞTİRMELER**

**Yüksek Lisans Tezi**

**Sinem SERBES  
0850Y72107**

**İstanbul, Ocak, 2012**

**T.C  
İSTANBUL TİCARET ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
ULUSLAR ARASI TİCARET ANABİLİM DALI  
ULUSLAR ARASI TİCARET YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**ULUSLARARASI KONTEYNER TAŞIMACILIĞI  
AÇISINDAN TÜRK GÜMRÜK MEVZUATINDAKİ  
EKSİKLİKLER ve YAPILMASI GEREKEN  
İYİLEŞTİRMELER**

**Yüksek Lisans Tezi**

**Sinem SERBES  
0850Y72107**

**Danışman: Doç.Dr.Mehmet Melemen**

**İstanbul, Ocak, 2012**

## **TEŐEKKÖR**

Çalıőmalarım boyunca değerli yardım ve katkılarıyla beni yönlendiren Hocam Doç. Dr. Mehmet Melemen'e, başta ailem olmak üzere süreç içerisindeki manevi desteğinden dolayı eőim Başar Başak'a, ayrıca öğretim görevlisi Ebru Őahin'e ve öğretim görevlisi Hülya Demir'e, en kalbi teşekkürümü sunarım.

Hazırlamıő olduğum bu tezimi rahmetli babam Levent Serbes'in aziz hatırasına adıyorum.

**T.C.**  
**İSTANBUL TİCARET UNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**ONAY SAYFASI**

**Yüksek lisans öğrencisi Sinem SERBES’in “ULUSLARARASI KONTEYNER TAŞIMACILIĞI AÇISINDAN TÜRK GÜMRÜK MEVZUATINDAKİ EKSİKLİKLER VE YAPILMASI GEREKEN İYİLEŞTİRMELER” konulu tez çalışması, Jürimiz tarafından Yüksek Lisans tezi olarak (oybirliği  / oyçokluğu  ) ile başarılı bulunmuştur.**

	<b>Adı- Soyadı</b>	<b>İmza</b>
<b>Tez Danışmanı :</b>	.....	.....
<b>Jüri Üyesi :</b>	.....	.....
<b>Jüri Üyesi :</b>	.....	.....

## ÖZET

Her geçen gün yoğunlaşarak dünya ekonomisine damgasını vuran uluslararası rekabet, bu yüzyılın en belirgin özelliği olarak değerlendirilmektedir. 1960'lı yılların başında başlayan konteyner taşımacılığı birçok alanda klasik taşımacılığın yerini almaya başlamış ve özellikleri itibarıyla, uluslararası rekabetin deniz yoluyla taşımacılık alanında çok önemli bir aşaması olarak göze çarpmaktadır.

“Uluslararası Konteyner Taşımacılığı Açısından Türk Gümrük Mevzuatındaki Eksiklikler” adlı bu çalışmanın amacı, bu anlamda gümrük mevzuatındaki eksiklikleri ve çözüm yollarını ortaya koymaktır. Çalışma dört bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde deniz yolu taşımacılığı, ikinci bölümde konteyner taşımacılığı, üçüncü bölümde konteyner taşımacılığında gümrük mevzuatındaki eksik yönler ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır. Dördüncü ve son bölümde ise literatür kısmı destekler nitelikte uygulamaya yer verilmiş ve bu anlamda anket çalışması ile gümrük mevzuatı sorunları değerlendirilmiş ve çözüm yollarının neler olabileceği üzerinde durulmuştur.

## ABSTRACT

International competition which is increasingly influencing the world market is considered to be the most significant feature of this century. Early in the 1960s container transportation started to replace conventional transportation methods of the day in many areas and lead sea transportation become a key element in international competition.

The aim of this research named “The Deficiencies in The Turkish Customs Legislation Considering Sea Transportation” aims to reveal both the deficiencies of the customs legislation and the solutions to remedy them. The research consists of 4 sections. Section one explains sea transportation, section two container transportation, section three discusses customs legislations regarding container transportation in detail and the final 4th section allows applications in a nature to support the literature and a survey has been conducted to focus on the customs legislation, its deficiencies and solutions.

## İÇİNDEKİLER

	Sayfa No
ÖZET (ÖZ) (ABSTRACT).....	iv
TABLO LİSTESİ.....	vii
ŞEKİL LİSTESİ.....	viii
KISALTMALAR.....	ix
GİRİŞ.....	1

### BİRİNCİ BÖLÜM DENİZCİLİK SEKTÖRÜ VE DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞI

1.DENİZCİLİK SEKTÖRÜ.....	3
2.DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI .....	4
2.1. Dünyada Ve Türkiye’de Deniz Yolu Taşımacılığı.....	7
2.1.1.Dünyada Denizyolu Taşımacılığı.....	7
2.1.2.Türkiye’de Denizyolu Taşımacılığı.....	13
2.2. Denizcilikte Taşıma Çeşitleri.....	19
2.2.1. Taşınan Yükün Cinsine Göre Taşımacılık.....	20
2.2.2. Gemi Tipine Göre Taşımacılık.....	22
2.3. Denizyolu Taşımacılığında Uluslararası Örgütler.....	25
2.3.1.Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) .....	25
2.3.2.Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) .....	26
2.3.3.Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) .....	27

### İKİNCİ BÖLÜM KONTEYNER TAŞIMACILIĞI

1. KONTEYNER TAŞIMACILIĞI.....	30
1.1 KONTEYNER TAŞIMACILIĞINA GENEL BAKIŞ.....	30
1.1.1. Konteyner Tanımı.....	30
1.1.2. Konteyner Taşımacılığı.....	32
1.1.3. Konteynerlerin Ölçülendirilmesi.....	37
1.1.4. Konteynerlerin Yapı Özellikleri.....	37
1.1.5. Deniz Taşımacılığında Kullanılan Konteyner, Taşınan Yükler, Taşınma Şekilleri.....	38
1.1.6. Konteynerin Taşımacılıktaki Avantajları .....	44
1.2. DÜNYADA KONTEYNER TAŞIMACILIĞI.....	44
1.2.1. Konteyner Taşımacılığının Gelişimi .....	45
1.2.2. Konteyner Gemilerinin Genel Özellikleri .....	46
1.2.3. Dünya Konteyner Filosunun Gelişimi.....	49
1.3. TÜRKİYE'DE KONTEYNER TAŞIMACILIĞI.....	50
1.3.1. Türkiye’de ki Konteyner Limanların Durumu ve Gereksinimleri.....	52
1.3.2. Konteyner Gemilerine Öncelik ve Yatırımların Artması.....	58

**ÜÇÜNCÜ BÖLÜM**  
**DENİZ TİCARETİ HUKUKU, GÜMRÜK KANUNU ve KONTEYNER**  
**TAŞIMACILIĞINDAKİ HUKUKİ SORUNLAR**

<b>1. DENİZ TİCARETİ HUKUKU KAVRAMI</b> .....	60
<b>2. DENİZ TİCARETİ HUKUKUNUN TARİHÇESİ</b> .....	61
<b>3. DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA ULUSAL VE ULUSLARARASI HUKUK SORUNU</b> .....	62
<b>4. TÜRK DENİZ TİCARETİ HUKUKUNUN TARİHÇESİ VE KAYNAKLARI</b> .....	63
4.1. Türk Deniz Ticareti Hukukunun Tarihçesi.....	63
4.2. Türk Deniz Ticareti Hukukunun Kaynakları.....	65
4.2.1. Kanunlar.....	65
4.2.2. Tüzükler.....	66
4.2.3. Yönetmelikler.....	66
<b>5. 4458 SAYILI GÜMRÜK KANUNUNUN KONTEYNERCİLİKLE İLGİLİ BÖLÜMLERİ</b> .....	67
5.1. 1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesinin Ve Geçici İthal Sözleşmesinin Uygulanmasına Dair Yönetmelik.....	67
<b>6. KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDAKİ HUKUKİ SORUNLAR</b> .....	80
6.1. Konteyner Taşımacılığında Konişmento.....	80
6.2. Konteyner Taşımacılığında Navlun Mukavelesi.....	84
6.3. Taşıyanın Sorumluluğunda Ortaya Çıkan Sorunlar.....	86
6.4. Yükleme Ve Boşaltmada Bekleme Süresi.....	88
6.5. Yük Hasarında İhbar Sorunu.....	91
6.6. Gecikme Zararlar.....	94

**DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**  
**ULUSLARARASI KONTEYNER TAŞIMACILIĞI AÇISINDAN, TÜRK**  
**GÜMRÜK MEVZUATINDAKİ EKSİKLİKLER VE YAPILMASI GEREKEN**  
**İYİLEŞTİRMELER İLE İLGİLİ UYGULAMA VE SONUÇLARI**

4.1. Araştırmanın Önem.....	97
4.2. Araştırmanın Amacı.....	97
4.3. Araştırmanın Yöntemi.....	97
4.4. Araştırmanın Evreni Ve Örneklemi.....	98
4.5. Araştırmanın Bulguları.....	98
<b>SONUÇ</b> .....	111
<b>EKLER</b> .....	112
<b>KAYNAKÇA</b> .....	114

## **TABLÖLAR LİSTESİ**

Tablo 1.1. Dünya Filo Gelişimi (Milyon Dwt) .....	11
Tablo 1.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi ( 1980-2005 ).....	15
Tablo 2.1. Dünyanın En Büyük Konteynır Taşımacılık Firmaları.....	36
Tablo 2.2. Konteyner Gemilerinin Kapasitelerine Göre Sınıflandırılması.....	48
Tablo 2.3. Dünya Trafik Hacmindeki Yıllık Değişim (Milyon TEU) .....	50



## ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1. Global Deniz Taşımacılığı ( Milyar Ton-Mil).....	13
Şekil 2.1. Bölgelere Göre 2015 Yılına Kadar Dünya Konteyner Talebi.....	35
Şekil 2.2. Standart Konteyner.....	39
Şekil 2.3. Üstü Açılabilir Konteyner.....	40
Şekil 2.4. Üstü Açık Konteyner.....	40
Şekil 2.5. Açık Konteyner.....	41
Şekil 2.6. Platform Konteyner.....	41
Şekil 2.7. Havalandırılmalı Konteyner.....	42
Şekil 2.8. Soğutmalı Konteyner.....	42
Şekil 2.9. Dökme Yük Konteyneri.....	43
Şekil 2.10. Tank Konteyner.....	43
Şekil 2.11. Ortalama Yıllık Konteyner Trafığı Hacmi Büyüme Oranı, 2003–2008.....	50
Şekil 2.12. Bölgelere Göre Yük Elleçlemeleri (Ton) .....	54
Şekil 2.13. Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları.....	54

## KISALTMALAR

OECD	Ekonomi İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
LPG	Sıvılaştırılmış Petrol Gazı
DTÖ	Dünya Ticaret Örgütü
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
IMF	Uluslararası Para Fonu
TEU	20 ft uzunluğunda bir konteyneri ifade eden ölçü
FEU	40 ft uzunluğunda bir konteyneri ifade eden ölçü
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü
ICS	Uluslararası Deniz Ticaret Odası
IMB	Uluslararası Denizcilik Bürosu
WCO	Dünya Gümrük Örgütü
UNCTAD	Ticaret Ve Kalkınma Birleşmiş Milletler Komitesi
SOLAS 74	Denizde Can ve Mal Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi
MARPOL 73/78	Denizlerin Gemiler Tarafından Kirliliğinin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi
II 66	Yük Hatları Uluslararası Sözleşmesi
COLREG 72	Denizde çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları
STCW 78/95	Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi
TONNAGE 69	Uluslararası Tonaj Sözleşmesi
LLMC	Deniz Alacaklarından Doğan Sorumluluğun Sınıflandırılmasına Dair Uluslararası Sözleşme
Sar 1979	Kanunsuz Hareketlere Karşı Deniz Seyrüseferinin Güvenliği Sözleşmesi (SUA 1998) Denizde Arama Kurtarma Sözleşmesi
INMARSAT 1976	Uydular Aracılığıyla Doğan Sorumluluğun Sınıflandırılmasına Dair Uluslararası Sözleşmesi
ICC	Milletlerarası Ticaret Odası
BIMCO	Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi
FONASBA	Gemi Brokerleri ve Acenteleri Ulusal Birlikleri Federasyonu

UNCTAD	Birleşmiş Milletler Ticaret ve Geliştirme Konferansı
TÜRKLİM	Türkiye Liman İşletmecileri Derneği
UTİKAD	Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği
RODER	RO RO Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği
ISO	Uluslararası Standartlara
TTK	Türk Ticaret Kanunu

## GİRİŞ

1960'lı yılların başında başlayan konteyner taşımacılığı birçok alanda büyük bir hızla klasik taşımacılığın yerini almaya başlamıştır. Öyle ki, konteyner kullanımının tüm deniz ve kara taşıma teknolojisinde bir devrim olduğu gerçeği ile birlikte son yıllardaki büyük gelişmelerle dünya deniz ticaretinin önemli bölümünü içine alan konteyner taşımacılığı, diğer deniz taşımacılık modellerine göre çok hızlı bir şekilde büyümektedir. Konteyner gemilerine ve liman yatırımlarına olan talebin her geçen gün artması çok daha yüksek bir konteyner taşımacılığı kapasitesinin işaretidir.

Konteyner taşımacılığında uzun yıllar boyunca edinilen tecrübe ve dev organizasyon ve teknik alt yapısına sahip, aynı zamanda güçlü finansal yapılarda bulunan dev konteyner şirketleri, bazen yeni bir hattın açılışından itibaren 3 ila 7 yıl arasındaki bir periyotta kara geçebilme olasılığını göze alabilmektedirler. Bu tür şirketlerin yaptıkları planlamalarda, uzun vadede gelebilecek karlılık göze alınarak uzun dönemli karlılık planlamaları yapılabilmektedir.

Konteyner taşımacılığında hukuksal boyut olan Gümrük idareleri uluslararası mal hareketlerini izleyen idarelerdir. Bu yalnızca Türk Gümrük İdaresinin değil, bütün ülke gümrük idarelerinin üstlenmiş olduğu bir fonksiyondur. Hangi şekilde örgütlenmiş olursa olsun her ülkede, ülkeye giren veya ülkeden çıkan eşyayı denetleyen, gözetleyen ve kayda alan, kısaca 'gümrük' olarak adlandırılan bir idare bulunmaktadır. İthalat ve ihracat vergilerinin de doğru bir şekilde tahsil edilebilmesi açısından gümrük idareleri büyük önem taşımaktadır. Tarihsel gelişimine bakılacak olursa gümrük fonksiyonlarında 20.yy'dan sonra önemli bir transformasyonun olduğunu gözlemlenmektedir.

"Uluslararası Konteyner Taşımacılığı Açısından, Türk Gümrük Mevzuatındaki Eksiklikler Ve Yapılması Gereken İyileştirmeler" adlı bu çalışma dört bölüme ayrılmıştır.

Çalışmanın birinci bölümünde genel olarak konuya hâkim olabilmek adına Türkiye'de ve dünyada denizcilik ve deniz taşımacılığı sektörü ele alınmış ve ayrıntılı olarak incelenmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde ise, konteyner taşımacılığına genel bir bakış, dünyada ve Türkiye’de konteyner taşımacılığının durumu ve bu anlamda ki gelişmelere yer verilmiştir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde, konu ile ilgili olarak deniz ticareti hukuku, dünyada ve Türkiye’de deniz ticareti, gümrük mevzuatı, konteyner taşımacılığındaki hukuki sorunlar açıklanmaya çalışılmıştır.

Çalışmanın dördüncü ve son bölümünde ise, literatür kısmını desteklemek amacı ile görüşmeler yapılmış ve görüşmelerden elde edilen sonuçlar değerlendirilmiştir.

## **BİRİNCİ BÖLÜM**

### **DENİZCİLİK SEKTÖRÜ VE DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞI**

#### **1.DENİZCİLİK SEKTÖRÜ**

Denizcilik sektörü ülkelerin dünyaya açılımını ve entegrasyonunu sağlayan en önemli sektörlerden birisidir. Bu açılım ve entegrasyon ne derecede güçlü olursa ülkelerin ekonomik gücü de o derece yüksek olmaktadır.

Denizcilik sektörü Dünyada ve Türkiye’de ticaretin büyük halkalarından birisini temsil etmektedir. Sektör geçmişten günümüze kadar en ekonomik taşımacılık yolu olarak önemini korumaktadır. Denizcilik sektörü bilindiği üzere çok geniş bir alanı kapsamaktadır. Bu sektörde ki faaliyet alanları: Deniz sigortacıları, tersaneler, marinalar, limanlar, acenteler, klâs ve danışmanlık kuruluşları, alım satım brokerleri, yük brokerleri, yatçılık, gemi işletmeciliği, balıkçılık, arama kurtarma hizmetleri, romorkaj hizmetleri, yakıt ikmalcileridir.

Türkiye; Türk Boğazları yolu ile Karadeniz’e sahil ülkelere, Orta Asya’ya, Uzak Doğu’ya, Doğu Akdeniz’deki konumu nedeniyle Orta Doğu’ya ve Kuzey Afrika’ya, Cebelitarık’la Atlantik’e, Süveyş’le uzak doğuya açılmakta olup jeo-politik ve jeo-stratejik öneme sahiptir. Bu anlamda denizcilik sektörünün gelişmesi açısından da oldukça elverişlidir.

Dünyada değişen ekonomik şartlar, siyasi olaylar ve teknolojik gelişmelere paralel olarak deniz taşımacılığı dökme taşımacılıktan konteyner, roro taşımacılığına doğru kaymıştır. Ancak bu gelişmelerde coğrafi konumu, Asya ile Avrupa arasında bir köprü durumunda olmasına rağmen Türkiye oldukça gerilerde kalmıştır. Türk Deniz Ticaret filosu taşıma taleplerini karşılayabilecek seviyede değildir.

Bunda en önemli etken doğru şekilde gemi işletmeciliğinin yapılamaması ve limanların yetersiz olmasıdır. İkinci olarak ise, oldukça yaşlı bir filoya sahip olunmasıdır. Ayrıca, denizcilik faaliyetlerinin önemli bir bölümünü teşkil eden Türk gemi inşa sanayi, uzun vadeli ve istikrarlı bağımsız bir gelişme politikasına sahip değildir ve yeterince teşvik görmemektedir.

Türkiye'nin denizcilik sektöründe uluslararası platformda hak ettiği yere gelebilmesi için, dünya standartlarına ve teknolojik gelişmelere uygun limanlara sahip olması, gelişen taşımacılık ve liman teknolojilerine ayak uydurması, ulusal ve uluslararası denizcilik politikalarını oluşturması, dış ticaret taşımalarında payını yükseltilmesi, deniz turizmi ve yatçılığa, balıkçılığa önem vermesi ve uluslararası platformda saygılılığımızın artmasıdır. Bunun için Liman ve Bayrak Devleti kontrol mekanizmasının sağlaması ve geliştirmesi gerekmektedir.

## **2.DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI**

Globalleşmenin ilk adımı olarak kabul edilen deniz yolu taşımacılığı günümüzde malların uluslararası alanda serbestçe dolaşımı sayesinde oldukça stratejik bir konuma sahiptir. Bir 'türev talep' olan deniz yolu taşımacılığı bir malın belirli bir limandan başka bir limana ulaştırılmasında en az maliyetli ve en etkili taşıma yöntemidir. Bu noktada asıl olan, bireylerin, firmaların, kamusal kuruluşların dünyanın başka bir yerinde üretilen mala olan talebidir. Bu talebin karşılanması açısından dünya taşımacılığında etkin olmak, ilgili ülkenin gelişmişlik seviyesinin en önemli göstergelerinden biridir. Diğer taraftan global anlamda mal üreten ve pazarlayan ülkeler deniz taşımacılığını etkili bir şekilde kullanmaktadırlar.

Modern ekonominin öncüsü olarak kabul edilen Adam Smith'de denizcilik faaliyetlerinin ekonomik kalkınmanın birinci adımı olarak ifade etmiştir. Dış dünyaya kapalı bir ekonominin yüksek refah düzeylerine asla ulaşamayacağını belirten Adam Smith, deniz taşımacılığını en ucuz taşımacılık olarak kabul etmiş ve uzmanlaşma için daha geniş pazarlara açılmanın gerekliliğini savunmuştur<sup>1</sup>. Bir ülkenin gelişmişlik düzeyi ile, deniz ticaretinden yararlanma, dünya üretiminden ve ticaretinden pay alma çabaları arasında doğrusal bir korelasyon söz konusudur.

---

<sup>1</sup> M.Stopford, **Maritime Economics**, Routledge, London, 1995, s.3

Dünya ticaretinin yaklaşık olarak %75 - %80'inin denizyolu ile gerçekleştirildiği ve diğer ulaştırma sistemleri içerisinde deniz taşımacılığının büyük avantajlarının olduğu bilinmektedir<sup>2</sup>.

Dünyanın birçok bölgesi ve ülkesi birbirinden denizlerle ayrılmış olduğundan, bu alanlarla sadece hava ve denizyolu kullanılarak ulaşım yapılabilmektedir. Ayrıca, düşük maliyetle büyük kapasitede taşımalar için en elverişli sistem deniz taşımacılığıdır. Birim maliyetin, demiryolu ve karayoluna oranla çok düşük olduğu uygulamalar tarafından bilinmekte ve bilimsel olarak da kabul edilmektedir.

Denizyolu taşımacılığı yukarıda da ifade edildiği gibi, uluslararası taşımacılıkta en çok kullanılan taşıma şeklidir. Denizyolu taşımacılığı tarifeli ve tarifesiz denizyolu taşımacılığı olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Dünyada dış ticaret hacminin yaklaşık değeri olarak 2/3, miktar olarak 1/4'ü denizyolu ile tarifeli olarak taşınmaktadır. Bunun nedeni, tarifeli denizyolu taşımacılığında taşınan malların kıymetli olması ve sunulan hizmetlerin tarifesiz denizyolu taşımacılığına göre daha düzenli ve iyi olmasındandır<sup>3</sup>.

Denizyolu taşımacılığı ile çok büyük miktarda kuru yük, likit ve gaz, konteynerlenebilen malzemeler taşınabilmektedir. Bunlara ek olarak, hız faktörünün çok önemli olmadığı düşük değerli ürünlerin taşınmasında da denizyolu taşımacılığı tercih edilmektedir.

Denizyolu taşımacılığı, büyük miktarda bir yükün aynı anda bir yerden bir başka yere nakledilmesi faaliyeti olup, kitle taşımacılığı araçları içerisinde yukarıda da ifade edildiği gibi maliyeti en az olan yöntemdir. Deniz taşımacılığı havayoluna göre 22, karayoluna göre 7 ve demiryoluna göre 3,5 kat daha uygun fiyatlıdır. Bununla birlikte, 1.500 DWT hacminin üzerindeki gemilerin uluslararası taşımalara uygun olabileceği kabul edilmektedir<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup> R. Demkes , L.A. Tavasszy, Benchmarking Infrastructure and Logistics Services Across Europe, Asia-Pacific and North America. **Third International Meeting for Research in Logistics**. Trois-Rivieres. 9-11 May 2000, s.66

<sup>3</sup> Shipping Economics, **Transpacific Liner Trades**, C:18, No:2, February. 1996, s.8

<sup>4</sup> Onur Nazlıççek, **Denizcilik Sektörü Tanıtım Raporu**, İstanbul 2004 ,s.3.



Denizyolu taşımacılığının avantajları aşağıdaki gibidir<sup>5</sup>:

- Denizyolu taşımacılığı, etkili ve ucuz bir taşımacılık yöntemi olduğundan, uluslararası ve hatta kıtalar arası ticarette büyük bir yere sahiptir.
- Denizyolu taşımacılığı, en ekonomik taşıma yöntemidir; bunun sebebi, yüksek miktarlarda yük taşınabilmesi, enerji tüketiminin azlığı gibi nedenlerden dolayı taşıma maliyetlerinin düşük olmasıdır.
- Denizyolu taşımacılığı, karayoluna göre yedi kat, demiryoluna göre iki buçuk kat daha ucuz; yakıt tüketimi bakımından da, karayolundan dört kat, demiryolundan iki kat daha ucuz bir taşımacılık yöntemidir<sup>6</sup>.
- Ekonomikliği açısından, dünya pazarlarındaki rekabet göz önüne alınırsa, denizyolu taşımacılığı çok önemli bir konuma sahiptir.
- En önemli avantajı, çok büyük hacimli ürün taşınmasını sağlamasıdır<sup>7</sup>.
- Güvenilirliği yüksektir.

Denizyolu taşımacılığının bu avantajları nedeniyle, gerek gelişmiş gerekse gelişmekte olan ülkeler bu sektöre çeşitli desteklerle yatırım yapmaktadırlar. Bu yatırımların en önemli sebeplerinden birisi; öncelikle dış ticaret yüklerinin ulusal filo ile taşınmasını gerçekleştirerek, ülkeye döviz tasarrufu sağlamasıdır. Diğer taraftan, ülkeler arası yapılan taşımalarından da ülkeye direkt döviz kazandırılması ana amaçlardandır.

Denizyolu taşımacılığının avantajlarının yanı sıra dezavantajları da söz konusudur. Bunlar aşağıdaki gibidir<sup>8</sup>:

- Liman, iskele gibi pahalı tesislere ihtiyaç duyulmaktadır, ulaşım ağının kurulması kıyı ve limanlarla ilgilidir.
- Yavaş bir taşımacılık yöntemidir.

Ancak bu dezavantajlarının avantajlarının yanında çok fazla önem arz etmediğini belirtmek mümkündür.

---

<sup>5</sup> A.J. Baird, , **Trends in Port Privatisation in the World's Top-100 Container Ports**. 9th WCTR: Seul, 2001, p. 103

<sup>6</sup> Erdoğan Yılmaz, Konteyner ve Konteyner Taşımacılığı. **Deniz Ticareti**. Yıl: 7. Haziran, 1990, s.63

<sup>7</sup> A Yıldıztekin, Lojistik İhracattaki Eki, İhracat Dünyası. **Dünya Gazetesi Eki**. Mayıs.2002, s.18

<sup>8</sup> Baird, a.g.e., s.107

## 2.1.Dünyada Ve Türkiye’de Denizyolu Taşımacılığı

Teknolojinin arttığı, mesafelerin kısaldığı ve ticarete konu olan malların çeşitlenip, miktarının arttığı bir ortamda taşımacılık dünya ticaretinde, geçmişte hiç olmadığı boyutlarda önem kazanmıştır. Taşımacılıkta, daha öncede ifade edildiği gibi, maliyetlerin ucuzluğu, taşınan mal miktarı ve güvenlik en önemli unsurlardır. Günümüzde bütün bu sayılan unsurlar açısından denizyolu taşımacılığı diğer taşıma türlerine oranla, daha fazla tercih edilen bir konuma gelmiştir.

Dünyada ve Türkiye’de deniz yolu taşımacılığına aşağıda ayrıntılı bir şekilde yer verilmiştir.

### 2.1.1. Dünyada Denizyolu Taşımacılığı

Denizyolu taşımacılığı, ülkeler arası ticaretin yapılmasını sağlayan ulaştırma, insan ve eşyanın bir noktadan diğer noktaya taşınması veya hareketini ifade etmektedir. Ulaştırma sektörünün alt sistemlerinden birisi olan denizyolu taşımacılığı, çoğunlukla birden fazla ülke arasında gerçekleştirilen, uluslararası bir niteliğe sahip bir taşımacılık yöntemidir<sup>9</sup>.

Günümüz dünyasında denizcilik sektörü, gelişen teknolojiyle beraber; yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ile bir ticaret ve hizmet endüstrisidir. Taşımacılık bir ülkenin ekonomisinde üretim sürecinin en önemli unsurlarından birisidir. Üretilen mal ve hizmetlerin değişik taşıma sistemleri ile üretim merkezlerinden tüketim merkezlerine hareketi sağlanmaktadır. Dolayısıyla denizyolu taşımacılığı, alıcı ile satıcı arasında bağ kuran ulaşım sistemidir.

Dünyada gelişen genel ekonomik faaliyetlerin bir sonucu olarak, denizcilik sektörünü oluşturan konular ve faaliyetler ortaya çıkmaktadır. Bu sebepten dolayı, dünya genelindeki ekonomik ve siyasi faaliyetler üzerindeki olumlu veya olumsuz gelişmeler, denizcilik sektörünü doğrudan etkilemektedir<sup>10</sup>. Örneğin; 1990’da başlayan Körfez Krizi, denizcilik sektöründeki olumlu gelişmeleri durdurmuş ve olumsuz bir

---

<sup>9</sup> Anthony Kc Beresford, Geraldo Araujo De Souza Junior, Stephen J Pettit, Liner Shipping Companies and Terminal Operators: Internationalisation or Globalisation. **Maritime Economics and Logistics**. Volume:5, 2003, s.50

<sup>10</sup> Tom Craig, International Logistics. **World Wide Shipping**. June 2000, s.12

şekle sokmuştur. Körfez Krizi boyunca siyasi istikrarsızlığın dünya ticaret ve ekonomisinde yarattığı duraklama sonucunda, çelik üretiminde bir azalma olmuştur. Bu da, denizyolu taşımacılığına, deniz cevheri taşımacılığındaki düşüş olarak yansımıştır.

Dünyada denizyolu taşımacılığı, özellikle kıtalar arası ticaretin gelişmesi açısından büyük önem taşımaktadır. Dünya ticaretinin yaklaşık olarak %80 - %90'ının denizyolu ile gerçekleştirildiği ve diğer ulaştırma sistemleri içerisinde deniz taşımacılığının büyük avantajlarının olduğu bilinmektedir. Denizyolu taşımacılığının tercih edilmesinin başlıca sebepleri daha öncede ifade edildiği gibi; uzak mesafelere, tek seferde, gemilerin boyutlarının da her geçen gün artmasıyla beraber diğer taşımacılık modlarına göre daha fazla yükü, daha kısa sürede, daha ucuza ve daha güvenli bir şekilde ulaştırabilmesidir. Ayrıca uluslararası taşımacılıkta, malların gidecekleri ülkeye kadar olan tüm diğer sınırlardan geçme probleminin ortadan kalkması, vakit kaybını önlemektedir. Deniz aşırı ticarete, denizyolu taşımacılığı en avantajlı taşımacılık şeklidir. Tabii tüm bu avantajlarına rağmen çok büyük yatırımlar yapılmasını gerektirmektedir. Bunun nedeni ise bu sektörde kullanılan araçların, yapılması gereken tesislerin ve ihtiyaçların oldukça pahalı olmasıdır.<sup>11</sup>

Dünyanın birçok bölgesi ve ülkesi birbirinden denizlerle ayrılmış olduğundan, bu alanlarda sadece hava ve denizyolu kullanılarak ulaşım yapılabilmektedir. Ayrıca, düşük maliyetle büyük kapasitede taşımalar için en elverişli sistem yine denizyolu taşımacılığıdır. Birim maliyetin, demiryolu ve karayoluna oranla çok düşük olduğu uygulamacılar tarafından bilinmekte ve bilimsel olarak da kabul edilmektedir.

Diğer taraftan, uluslararası havayolu ve karayolu çoğu kez başka ülkelerin sınırlarından geçilerek yapılmaktadır. Bu durum, dünya genelinde bitmeyen gerginliklere sebep olduğundan dolayı, ülkeler bu tür taşımacılıktan mümkün olduğunca kaçınmaktadırlar. Bu bakımdan, genellikle uluslararası sularda fazla problem çıkarmadan yapılan denizyolu taşımacılığı tercih edilmektedir<sup>12</sup>.

---

<sup>11</sup> R. Demkes, L.A. Tavasszy, Benchmarking Infrastructure and Logistics Services Across Europe, Asia-Pacific and North America. Third International Meeting for Research in Logistics. **Trois-Rivieres**. 9-11 May 2000, s.66

<sup>12</sup> T. Skjoett-Larsen, European Logistics Beyond 2000, **International Journal of Physical Distribution&Logistics Management**. 30(5), 2000, s.379

20. yüzyılın son dönemlerinde, dünyada yaşanan siyasi ve teknolojik gelişmeler, dünya denizcilik sektörünü de etkilemiş ve önemini bir kat daha arttırmıştır. Teknolojik gelişmelere bağlı olarak, denizcilik sektöründe yaşanan en büyük yapısal değişim, gemilerin süratlerinin ve boyutlarının artmasıdır. Böylece, kıtalar arası taşımacılıkta uzaktaki pazarlara ulaşım oldukça kolaylaşmıştır<sup>13</sup>. Yine aynı dönemde; kara, deniz ve hava taşımacılığı kendi aralarında bütünleşme eğilimi göstererek, yüklerin kapıdan kapıya taşınmasına imkân sağlayan kombine taşımacılığı ortaya çıkartmıştır. Birim yük kavramı ile ortaya çıkan konteyner taşımacılığı ise, günümüzde önemini korumaktadır.

Ülker arası denizyolu taşımacılığı, dünya ekonomisindeki büyüme, durgunluk ve daralma dönemlerine paralel olarak dalgalı bir seyir izlemektedir. Deniz ticaretinde en önemli iki yükü petrol ve demir cevheridir. Dolayısıyla bu piyasaları etkileyen olaylar navlun piyasasını da etkilemektedir. Sektördeki en önemli parametre olan “navlun” piyasası artış eğiliminde olduğu dönemlerde önce ikinci el gemi piyasasında gemi değerlerini yükseltmekte ve daha sonra yeni gemi talebi yaratarak gemi inşa sanayini de hareketlendirmektedir. Bu anlamda yükselen piyasalarda yeni gemiler daha yüksek navlun fiyatından taşımacılık hizmeti verebilmektedir<sup>14</sup>.

Dünyada denizyolu ile yapılan ticaret hacmi 2004 yılındaki %6.5’luk bir büyümeyi takiben, 2005 yılında %3.9 büyüme ile 6784 milyon tona çıkmıştır. Ton-mil cinsinden hesaplanan taşımacılık faaliyetleri ise, bir önceki yıldaki %6.7’lik artıştan sonra 2005 yılında da %4.7’lik bir artış göstererek 28,868 milyar ton-mil’e yükselmiştir. 2004 yılında petrolde ortaya çıkan muazzam talep artışından sonra 2005 yılındaki talep büyümesi normale dönerek %1.3 oranında kalmıştır. Petrole olan talep artışı; OECD ülkelerinde makul ölçülerde %0.2 oranında artmış olmasına karşın, OECD dışı ülkelerde bu artış %2.8 oranında gerçekleşmiştir. Petrol talebinde OECD dışı ülkeler bazında görülen bu gerilemenin kısmen Çin’in gelişme hızındaki yavaşlamadan kaynaklandığı sanılmaktadır. 2004 yılında %14 olarak gerçekleşen Çin’in petrol talebindeki artış, 2005 yılında %3.1’e düşmüştür<sup>15</sup>.

Dökme kuru yük taşımacılığına bakıldığında ise, Çin’in çelik endüstrisinin bu taşımacılık pazarını etkilemeye devam ettiği ve giderek daha önemli bir oyuncu olduğu

---

<sup>13</sup> Craig, a.g.e., s.12

<sup>14</sup> Nazlıççek, a.g.e., s.4

<sup>15</sup> Deniz Ticaret Odası, **Deniz Sektörü Raporu 2005**, İstanbul, s.26

görülmektedir. 2005 yılında söz konusu ülkenin kütük demir üretimi %31 oranında artmış, demir cevheri ithalatının %32 oranında ve 67 milyon tonluk artış göstermesinin sonucunda da; 2005 yılında tüm dökme kuru yük taşımacılığı pazarında gerçekleşen artışın %34'ünü tek başına karşılayarak 2004 yılındaki performansını tekrarlamıştır<sup>16</sup>. Dünya ticaret hacmi artışında 2004 yılında gerçekleşen %9.5'luk daralmanın, 2005 yılında %7.3 oranına gerilemiş olduğunu göstermektedir. Burada gözden kaçırılmaması gereken nokta; denizyolu ile yapılmakta olan ticaret hacminin, nispeten düşük mali değere sahip dökme yüklerin taşınması ile önemli ölçüde ilişkili olduğudur<sup>17</sup>.

2004 yılında gerçekleşen GDP'deki büyümenin, bir önceki yıldaki %3.6 değerine karşın %2.9'a gerilemiş olduğunu ortaya koymaktadır. Denizyolu taşımacılığı alanındaki talep artışı tahminleri açısından yapılacak analizlerde endüstriyel büyüme oranlarının kullanılması, normal olarak daha gerçekçi sonuçlara götürmektedir. OECD'nin endüstriyel üretim tahminleri ise, 2004 yılındaki %3.9'luk büyümeyi müteakip, 2005 yılında %2.2 oranındaki bir büyümenin gerçekleşmiş olduğunu ortaya koymaktadır<sup>18</sup>.

Dünya ekonomisi ile Dünya tonaj talebi arasında güçlü bir korelasyon olduğu bilinmektedir. Araştırmalara göre, bu etkileşim zaman içinde bazı faktörlere bağlı olarak değişmektedir. Çin'in 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütü'ne (DTÖ)'ne (World Trade Organization) üyeliğinden sonra daha da hızlanan ekonomisi, global ekonomiye katkılarının yanı sıra asıl itibarıyla deniz ticaret hacmine ciddi katkı sağlamıştır. 2003-2010 yılları arasında tonaj talebinde %80 oranında artış yaşanmıştır. Kalan % 20'lik oran ekonomi dışı gelişmelerle ilgili olarak ortaya çıkmış ve önceden tahmini zor olan anormal hava koşulları, yaşanan krizler, deniz haydutluğundan kaçınmak üzere değiştirilen ve uzayan rotalar, mal hareketlerinde gözlenen dönemsel değişiklikler gibi faktörlerle açıklanmaktadır<sup>19</sup>.

---

<sup>16</sup> Deniz Ticaret Odası, **Deniz Sektörü Raporu 2005**, İstanbul, s.27

<sup>17</sup> Fearnley LTD, Fearnley's Review **Denizcilik Sektör Raporu**, 2005, s.70.

<sup>18</sup> OECD, **Annual report 2005**, s.30

<sup>19</sup> Deniz Ticaret Odası, **2010 Deniz Sektörü Raporu**, İstanbul, 2011, s. 1

Tablo 1.1. Dünya Filo Gelişimi (Milyon Dwt)

Yıllar	Tankerler	Kimyasal	Dökme yük	OBO	Diğerleri	Toplam
2001	281.3	15.0	274.0	14.6	169.3	754.3
2002	274.9	15.0	287.4	13.8	174.7	765.9
2003	278.8	15.4	295.0	12.6	181.2	783.0
2004	287.9	17.3	303.3	12.2	189.6	810.3
2005	304.1	18.0	320.7	11.7	200.5	855.0
2006	326.9	19.2	341.9	11.7	213.3	913.0
2007	344.4	21.4	365.1	11.3	232.5	974.8
2008	362.4	24.0	392.9	11.3	255.5	1046.2
2009	380.8	26.4	420.8	10.5	283.9	1122.4
2010	408.9	28.6	459.2	9.7	312.3	1218.7

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, 2010 **Deniz Sektörü Raporu**, İstanbul, 2011, s.1, The Platou Report 2010

2003-2010 verileri incelendiğinde, % 4 oranında gerçekleşen ekonomik büyümeye paralel tonaj % 7 artarken; bir puan fazla yani % 5 oranında gerçekleşen ekonomik büyümenin olduğu yılda tonaj % 9 oranında artış göstermiştir. IMF'in Dünya ekonomisinin gelişimi ile ilgili yıllık tahminleri her yıl ortalama %1 hata payı ile Ekim ayında gelecek yıl için yayınlanmakta, bu öngörüler gelişen dönemler için ihtiyatlı, durgunluk dönemleri için ise iyimser olmaktan uzak bir yönde olmaktadır. Ekonometrik veriler itibarıyla GDP'nin kabaca %1 oranında değişimi, Dünya filusunda tonaj talebinin %2 oranında artmasına işaret etmekle beraber her segment için uygulamanın ayrı ayrı ele alınması gerekmektedir<sup>20</sup>.

Gelişen süreçte, 2010 yılı başında yapılan tahminlerin aksine global ekonomik gelişim olumlu bir seyir göstermiş, başta ikinci dip olmak üzere finansal piyasaları korkutan pek çok olay gerçekleşmemiştir. Global üretim, uzun bir dönemi içeren trende kıyasla olumlu bir ölçüde % 5 oranında artmıştır. Buna karşılık bölgeler arasında belirgin farklılıklar gözlenmiştir. %9.3 Asya ve %7.5 Brezilya olmak üzere yükselen ekonomilerde güçlü gelişmeler yaşanırken OECD ekonomileri % 2.8 oranında bir gelişme göstermiştir. Tarihsel perspektifte OECD ülkelerine günümüze kadar yaşanan gelişmelerin olağanüstü düşük seviyelerde olmadığı, söz konusu ülkelerin II. Dünya Savaşı sonrası yaşanan güçlü durgunluk dönemleri arasında gelişim göstererek

<sup>20</sup> Deniz Ticaret Odası, 2010 **Deniz Sektörü Raporu**, İstanbul, 2011, s. 2

günümüzdeki konumlarına ulaştıkları, iyileşme olgusunun kararsız ve ılımlı olmasının doğal olduğu değerlendirilmektedir.

Global gelişim 2010 yılının ilk yarısında planlanan yatırımlar çerçevesinde oldukça güçlü durumda gerçekleşmiş, sanayi üretimi %15, global ticaret %40 oranında artmış, yılın ikinci yarısında ise özellikle Avrupa Birliği üyesi ülkeler nezdinde uygulanan mali politikalar nedeni ile büyüme yavaşlamıştır. Buna karşılık özellikle gelişen ekonomilerdeki özel tüketimin artması ve planlanan yatırımların devreye girmesi ile kaygılara rağmen 2011 yılında gelişimin hız kazanabileceği öngörülmüştür<sup>21</sup>.

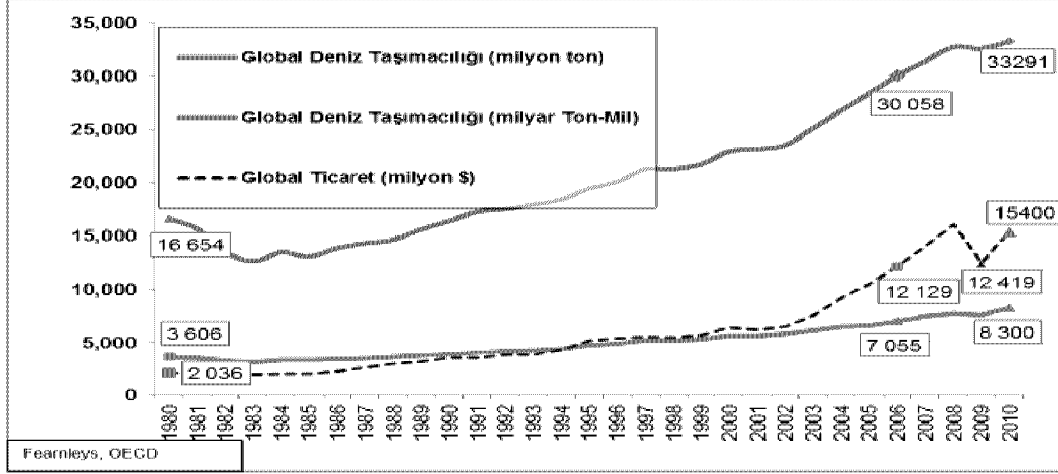
Deniz taşımacılığının ülke ekonomilerindeki yeri gelişmekte, bu sebeple limanlar ve deniz araçlarının önemi de artmaktadır. Özellikle sanayi hammaddelerini oluşturan yükleri bir seferde büyük tonajlarda taşıma özelliği, diğer taşıma yöntemlerine göre ucuz maliyeti, denizyolu taşımalarının önemli avantajları arasındadır. Aynı şekilde petrol, doğalgaz ve madenlerin önemli bir kısmının denizler altında bulunması ve dünyanın dörtte üçünün sulardan oluşması, denizyolu ticaretinin önemini artıran unsurlar arasındadır<sup>22</sup>.

---

<sup>21</sup> Deniz Ticaret Odası, **2010 Deniz Sektörü Raporu**, İstanbul, 2011, s. 2

<sup>22</sup> DPT, **9. Kalkınma Planı (2007–2013) Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Haziran 2006. s.1

Şekil 1.1. Global Deniz Taşımacılığı ( Milyar Ton-Mil)



**Kaynak:** Oral Erdoğan, “Global Denizcilik Ve Ekonomi”, TOBB Konsey Toplantısı Sunumu, Deniz Ticaret Odası 12 Ocak 2011.

Yukarıda ki açıklamalardan yola çıkarak şunu ifade etmek gerekmektedir: ülkemiz gibi, denizden en üst seviyede faydalanma konumunda olan ülkeler dünya ticaretinde pay sahibi olup ekonomik kalkınmasını gerçekleştirmek adına, stratejik konumu dolayısıyla deniz yolu taşımacılığına gereken önemi vermelidirler. Bu anlamda, dış ticaretini geliştirmek, istihdam ve döviz tasarrufu sağlamak gibi ekonomik ve sosyal hedefleri gerçekleştirebilmek için, ülke gereksinimlerine en iyi uyabilecek bir ulaştırma sistemi kurmak şarttır. Günümüzde, ülkelerin kısa ve uzun vadeli hedeflerinin uygulanmasında, denizcilik sektörü etkin görevler üstlenerek, ulaştırma sektörünün en önemli alt sistemlerinden birini oluşturmaktadır.

### 2.1.2. Türkiye’de Denizyolu Taşımacılığı

Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrili olması ve jeopolitik konumu sayesinde, Orta Doğu, Asya, Avrupa ve Akdeniz ticaret yolları arasında bir köprü durumundadır. Türkiye’de sanayinin ve ticaretin geliştiği bölgeler çoğunlukla kıyılardır ve ekonomik olarak kalkınmak için bu bölgelerde deniz taşımacılığına önem verilmelidir. Uluslararası taşımacılıkta, deniz yollarının avantajlarından kaynaklanan yüksek pay, kendisini sadece dış ticaretimizde göstermektedir.



Türkiye’de deniz taşımacılığı ile ilgili gelişmeler aşağıda ki gibi özetlenebilmektedir.

1980 yılında 2.0 Milyon DWT olan Türk Deniz Ticaret filosu, 2005 yılında 7.6 Milyon DWT’a ulaşmıştır. Türk Deniz Ticaret Filosunun 1980-2005 yıllarındaki adet, DWT ve GRT değişimleri aşağıdaki tabloda görülmektedir. Türk Deniz Ticaret filusunun gelişiminin durduğu ve gerilediği 1985-1988 ile 1998-2002 dönemleri ülkemizin yaşadığı ekonomik krizler ve dünya ile birlikte yaşanan navlun krizlerinin sonuçlarıdır<sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> Aslı Aran, **Türk Deniz Ulaşımı Ve Ticaretinin Türkiye Jeopolitiği Açısından Önemi**, İstanbul Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2006 S. 23-30

Tablo1.2. Türk Deniz Ticaret Filosunun Gelişimi ( 1980-2005 )

YILLAR	GEMİ SAYISI	DWT(1000)	DEĞİŞİM (%)	DÜNYA SIRALAMASI
1980	-	2032	-	34
1981	-	2696	17,5	34
1982	675	4105	74,7	32
1983	726	4855	18,3	27
1984	780	6051	24,6	25
1985	802	5802	-4,1	24
1986	835	5234	-9,8	24
1987	821	5240	0,1	25
1988	830	4911	-6,3	24
1989	839	5123	4,3	28
1990	868	5639	10,1	28
1991	899	5968	5,8	23
1992	954	6503	9	22
1993	1012	8255	26,9	23
1994	1050	8545	3,5	19
1995	1143	10310	20,7	17
1996	1179	10893	5,6	16
1997	1197	10563	-3	17
1998	1204	9760	-7,6	17
1999	1242	10322	5,8	18
2000	1270	9489	-8,1	18
2001	1261	9307	-1,9	20
2002	1185	8666	-6,9	19
2003	1152	7627	-12	20
2004	1209	7055	-7,5	23
2005	1379	7603	7,2	24

Kaynak: Deniz Ticaret Odası, **2005 Deniz Sektör Raporu**, 2006, s.78

Tabloda görüleceği üzere, 1996 yılında Türk Deniz Ticaret Filosu 10.8 Milyon DWT ile Dünya filoları arasında 16. sıraya yükselmiştir. 1996 Yılından itibaren filomuzdaki durgunluk ve gemi kaybı dünya sıralamasında düşüşe geçmemize neden olmuştur. 1996 Yılında 10 milyon DWT ile toplam Dünya filosu içinde 16. sırada yer alan Türk Ticaret Filosu 2006 başında 24. sıraya gerilemiştir.

Ayrıca bu tabloya göre, Türk Deniz Ticaret Filosu'nun en başarılı olduğu dönem 1995-2000 yılları arasındadır.

Bununla birlikte, Türk Deniz Ticaret filosunun 2006-2011 yıllarında dünya sıralamasında ki yeri aşağıda ki gibidir<sup>24</sup>:

- 2006 yılında 24. sırada,
- 2007 yılında 26. sırada,
- 2008 yılında 25. sırada,
- 2009 yılında 26. sırada,
- 2010 yılında 26. sırada,
- 2011 yılında ise 24. sıradadır.

Yukarıda ki verilerden de anlaşıldığı gibi, Türk deniz ticaret filosu geçmiş yıllara göre, örneğin 1995-2000'li yıllar gerileme dönemine girmiş ve dünya sıralamasında daha alt seviyelere düşmüştür. Bu anlamda, Türkiye gelecek dönemde stratejik hareket ederek başka ülkelere göre üstün olabileceği imkânları ön plana çıkartıp bunları değerlendirmek durumundadır. Türkiye'nin denizcilik sektörüne bugüne kadar vermediği önemi bundan sonra vermesi akıllı bir strateji olacaktır. Ayrıca Türkiye denizcilik sektöründe bugüne kadar yaptığı atılımları durdurmadan ve aksatmadan arttırmak ve büyütme zorundadır.

Diğer taraftan, Türkiye'nin deniz taşımacılığı hacmindeki gelişmeleri; limanlarımızda işlem gören gemi sayıları, dâhili (kabotaj) taşımaları ve uluslararası taşımalar olmak üzere üç bölümde incelemek mümkündür. Bu alanlarla ilgili sayısal veriler ve sonuçlara aşağıda ki gibidir.

---

<sup>24</sup> Deniz Ticaret Odası, **2010 Deniz Sektörü Raporu**, İstanbul, 2011, s. 65

Limanlara gelen gemi sayıları ülkelerin deniz ticaretinin artış ve azalışına bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Türkiye’de 2004-2010 yıllarında Limanlara gelen gemi sayıları, araştırma sonuçları incelendiğinde aşağıdaki veriler elde edilebilmektedir<sup>25</sup>:

- 2005 yılına nazaran 2006 yılında gemi sayısı % 3,1,
- 2006 yılına nazaran 2007 yılında gemi sayısı % 4,5,
- 2007 yılına nazaran 2008 yılında gemi sayısı % 3,1 artmış,
- 2008 yılına nazaran 2009 yılından gemi sayısı % 1,2 ve
- 2009 yılına nazaran 2010 yılında ise % 7,9 azalmıştır.

Yukarıda ki verilerin yanı sıra, Türk limanları, liman kullanıcılarının daha iyi hizmet veren ve daha az bürokratik işlemlere sahip olan başka limanlara kayması; konteyner gemilerinin hızla gelişmesi karşısında yetersiz kalması; nakliye, depolama, tamir, bakım gibi konteyner destek hizmetlerinin önem kazanmasıyla bu gelişmelere ayak uyduramaması gibi tehlikelerle karşı karşıyadır. Türk limanlarının en önemli eksiklikleri aşağıda ki gibidir<sup>26</sup>:

- Uzun vadeli ve istikrarlı bir ulusal ve uluslararası liman politikasının olmaması,
- Limanların yönetiminde çok başlılık,
- Yatırım gereksinimi,
- Finansman ihtiyacı,
- Altyapı- üstyapı yetersizliği,
- Limanların uluslararası standartta olmaması,
- Liman hizmetlerinin verimli bir şekilde yürütülmemesi,
- Etkili tanıtım ve pazarlama faaliyetlerinin olmaması,
- Düzenli bir bilgi akışını sağlayacak Elektronik Veri Aktarımı (EDI, electronic data interchange) sisteminin olmaması,
- Esnek bir tarife yapısının olmaması, kapıdan kapıya taşımacılık sisteminin yetersizliği sayılabilmektedir.

<sup>25</sup> Deniz Ticaret Odası , **2010 Deniz Sektörü Raporu**, İstanbul, 2011, s. 2

<sup>26</sup> Cavit Özdem, “**Ulaştırma Sistemi ve Dış Ticaretimiz**”, T.C. Dış Ticaret Müsteşarlığı Uzmanlığı, 2002

Limanlar ile ilgili yukarıda ifade edilen noksanlıklar doğal olarak türk denizcilik sektörünü olumsuz etkilemektedir.

Bununla birlikte Türk limanlarında taşımacılık ile ilgili sayısal veriler aşağıda ki gibi özetlenebilmektedir.

Türkiye'nin liman ve iskelelerinden yüklenen ve yine Türkiye'nin liman ve iskelelerine boşaltılan Kabotaj Kanunu gereğince Türk gemileri tarafından yapılan denizyolu taşımalarına kabotaj taşımaları adı verilmektedir.

Yapılan araştırmalara göre, 2010 yılında kabotaj taşımacılığı (feribot içinde taşınan kamyon-tır) araç içinde taşınan kabotaj yükü 14.686.657 ve dökme veya parsiyel olarak gemiyle taşınan kabotaj yükü ise 19.434.485 ton olmak üzere toplam 34.121.142 tondur. 2003-2010 yılları arasında kabotaj taşımacılığı % 19 artmıştır. 2003-2010 yılları dikkate alındığında, kabotaj taşımacılığında en fazla artış 2006 yılında % 9,6, 2004 yılında % 7,3 ve 2007 yılında % 5,7 olmuştur.

Uluslararası taşımalar, ülkemiz limanlarından yüklenen ve boşaltılan ihracat ve ithalat yüklerinin yanında, yine limanlarımızda yüklenen ve boşaltılan başka ülkelere ait transit yükleri kapsamaktadır.

Dış ticaret yüklerinin taşınmasında, Denizcilik Müsteşarlığı ve Türkiye İstatistik Kurumu verileri dikkate alınmıştır. 2010 Yılında Türkiye'nin denizyoluyla yapılan ithalatı 162.625.769 ton, ihracatı ise 83.945.162 ton olarak gerçekleşmiştir.

Türkiye'nin 2009 yılına nazaran 2010 yılında ihracat taşımaları 73.7 milyon tondan 83.9 milyon tona, ithalat taşımaları ise 139.8 milyon tondan 162.6 milyon tona yükselmiştir. 2010 Denizyolu dış ticaret taşımacılığında Türk bayraklı gemilerimizin bu taşımalardan aldığı pay % 16'dır. Türk Bayraklı gemiler 2000-2010 döneminde dış ticaret yükleri taşımalarında ortalama % 21,5 oranında pay almışlardır.

Bu gelişmelerin yanı sıra, deniz yolu taşımacılığı en liberal sektörlerden biri olmasına rağmen Türk deniz ticaret filosunda çoklu taşımacılığa uygun konteyner gemi

filosu yeterli görülmemektedir<sup>27</sup>. Bu anlamda yeni gelişmeler takip edilmeli ve rekabet edilebilir konuma gelinmelidir.

Son yıllarda limanlardaki konteyner trafiğinin yıllık % 20'lik bir artış göstermesi ve 2008 yılı itibariyle 5 milyon TEU'nun üzerine çıkması limanların mevcut altyapı kapasiteleri ile artan talebi karşılamayacağına işaret etmektedir. Çoklu taşımacılığın denizyolu ayağında yaşanan sorunlar ise şu şekilde özetlenmektedir<sup>28</sup>:

- Kurumsal yapının dağınıklığı,
- Kıyı master planının bulunmaması,
- Ana limanların geliştirilmemesi,
- Limanların hinterland ile etkin bir bağlantısının olmaması,
- Limanların elleçleme ekipmanlarının sayı ve kapasite olarak yetersiz kalması,
- Çoklu taşımacılığa uygun gemi filosunun yetersizliği,
- Gümrük sorunları,
- Kabotaj taşımacılığının geliştirilememesi ve
- Liman özelleştirmelerinde sorunların yaşanmasıdır.

Sonuç olarak gerek limanların yetersizliği, gerekse yukarıda ifade edilen diğer nedenlerden dolayı Türkiye'nin denizyolu taşımacılığında hak ettiği noktada olmadığını ve bu anlamda geliştirilmesi gerektiğini ifade etmekte yarar vardır.

## **2.2. Denizcilikte Taşıma Çeşitleri**

Denizyolu taşımacılığı genel anlamda kendi içerisinde iki şekilde değerlendirilmektedir. Bunlar:

- Taşımanın yükün cinsine göre
- Gemi tipine göre.

---

<sup>27</sup> DPT, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Denizyolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, **Sekizinci Kalkınma Planı**, Ankara, 2007

<sup>28</sup> Ali Deveci, Türkiye'de Çoklu Taşımacılığın Geliştirilmesine Yönelik Stratejik Bir Model Önerisi, Dokuz Eylül Üniversitesi, **Denizcilik Fakültesi Dergisi**, Cilt:2, Sayı:1, 2010, s.24

### 2.2.1. Taşınan Yükün Cinsine Göre Taşımacılık

Deniz taşımacılığı taşınan yükün cinsine göre kendi içinde kuru yük taşımacılığı ve tanker (sıvı) taşımacılığı olmak üzere ikiye ayrılmaktadır:

**Kuru yük taşımacılığı:** Kuru dökme yükler genellikle iki sınıfta toplanmaktadır. bunlar<sup>29</sup>:

- Birinci derecede yükler: demir cevheri, kömür, tahıl, fosfat, alüminyum cevheri, boksit.
- İkinci derecede yükler: şeker, pirinç, tuz, balık, alçı taşı, talaş, hindistan cevizi.

Kuru yük, dökme taşımacılığı ve parça yük taşımacılığı olmak üzere iki kısımdan oluşur.

İkinci derecedeki yüklerin toplam ticaret hacmi birinci derecedeki yüklerin üçte birini oluşturmaktadır. Bu yüklerin toz halinde olmaları ve her birinin ayrı ayrı özellikleri bulunmasından dolayı terminalleri genellikle tek bir özel yük için yapılmaktadır. Hatta aynı yük için ithalat ve ihracat terminalleri arasında kullanılan elleçleme sistemleri bakımından büyük farklılıklar vardır. İhracat yükleri doğrudan konveyör bantlarla ambarlara dökülürken, ithalat yükleri vinçler yardımıyla boşaltılmaktadır. Dökme yükler özelliklerine göre ayrılmalıdırlar. Depolama alanları da yükün cinsine ve bölgesel şartlara göre açık veya kapalı olabilir. Yüklerin depolama alanlarına getirilmesi için kullanılan ekipmanlara istifleyiciler denir ve seyyar makinelerdir.

Kuru yük dökme piyasasında, en çok demir çelik ürünleri, hurda, gübre, hububat, maden cevheri, kömür, orman ürünleri gibi ürünler taşınmaktadır. Parça yük taşımacılığı ise ambalajlı ve adet esasına göre yüklenen yükleri içermektedir.

**Tanker (sıvı) taşımacılığı:** Sıvı dökme yükler genellikle ham petrol, petrol ürünleri, kimyasal ürünler, sıvılaştırılmış gaz ve bitkisel yağlardır. Petrol ve gaz ürünleri, tehlikeli yükler olduğundan çıkabilecek kazalara karşı çok sayıda güvenlik önlemi alınmalıdır. Terminallerde herhangi bir sızıntı veya akma ihtimalleri göz önüne

---

<sup>29</sup> Yalçın Yüksel ve Esin Çevik, “Liman Planlama Ve Tasarım” Ders Notları, YTÜ, 2004, s.20

alınarak, terminal planlayıcıları ve operatörler tarafından güvenlik mesafeleri dikkate alınmalıdır<sup>30</sup>.

Yükleme işlemleri rıhtımdaki, boşaltma işlemi de gemideki pompalar sayesinde yapılmaktadır. Ayrıca denizaltı boru hatları ve yüzer tek nokta bağlama (SPM) ile yapılabilmektedir. Bu sayede açık deniz terminalleri yaygın olarak görülmektedir. Depolama alanında tanklar ve rafineriler bulunmaktadır. Bu yolla ham petrol, LPG, LNG ve madeni yağlar gibi sıvı ürünler taşınmaktadır<sup>31</sup>.

**Ro/Ro taşımacılığı:** Roll-on / Roll-off (Ro/Ro) kargo taşımacılığı diğer deniz taşımacılık türlerinden, değişik özel bir kategoridir. Terminallerden tırların gemiye girip çıkması şeklindedir. Araç boyutuna ve seyir mesafesine bağlı olarak üç sınıfa ayrılır<sup>32</sup>.

Ro/Ro feribotları, ticari feribotlardan geliştirilmişlerdir. Seyir süreleri birkaç saatten birkaç güne kadar değişebilmektedir. Bunlar yolcu, yolcu arabaları ve otobüsleri taşırlar. İngiltere ve Avrupa kıyı şehirleri ile İtalya ve Akdeniz adaları arasında seferlerine sıkça rastlanmaktadır.

Ro/Ro gemileri, uzun mesafelerde taşımacılık yapan kargo gemileridir. Son yıllarda İskandinavya ve Batı Avrupa arasında ve yetersiz konteyner elleçleme ekipmanlarına sahip limanlar arasında gelişmiştir. Ro/Ro gemilerinin özel bir tipi de, otomotiv sektöründe yaygın olarak kullanılan, fabrikadan diğer ülkelere otomobil taşıyan araba taşıyıcılarıdır. Bu gemiler bir seyir boyunca birkaç limana uğrayabilmektedir.

Ro/Ro konteyner gemileri, Ro/Ro taşımacılığının toplam hacmi konteyner taşımacılığı ile aşağı yukarı aynı düzeyde gelişmekte olduğundan her biri kendi alanında ekonomik avantaja sahip iki alternatif oluşmaktadır. İlkinde tırların sıkça kullanıldığı “kıtasal konteynerler” için hızlı ve aktarmasız bir olanak sağlanır ve depolama alanlarında bekleme yapılmaz. İkincisinde ise tırlar gemiye tek tek girer ve çıkarlar. Konteyner için gerekli yerden daha fazlasına ihtiyaç duyulduğundan kargo hacmi

---

<sup>30</sup> Serap İncəz, Güler Biler Alkan, **Türk Deniz Taşımacılığının Bugünkü Durumu ve Önemi**, IV. Ulaşım ve Trafik Kongresi, Sergisi Bildiriler Kitabı. Ankara, 2003, s.399

<sup>31</sup> Nazlıççek, a.g.e., s. 4

<sup>32</sup> Yüksel ve Çevik, a.g.e., s. 25



artıkça dezavantajlı bir durum oluşur. Bu tip taşımacılıkta terminallerde park alanının çok büyük olması ve yanaşma yerinde en az bir rampa bulunması gerekmektedir.

### 2.2.2. Gemi Tipine Göre Taşımacılık

Gemi Tipleri kendi içinde başlıca Konteyner Tipi Gemiler, Kuruyük Gemileri, Tanker Tipi gemiler olmak üzere 3 ana başlık altında incelenmektedir.

**Konteyner Tipi Gemiler:** Parsiyel taşımacılığa imkân verdiği için son yıllarda ön plana çıkan gemi tipidir. Gemi içinde bulunan konteynerler sayesinde farklı müşterilere ait farklı türdeki ürünler taşınabilmektedir. Ticaret hacminin daraldığı dönemlerde firmalar büyük tonajda siparişler vermediği için farklı müşterilerin yüklerini kısım kısım taşıyabilme özelliği bu tip gemilere avantaj sağlamaktadır. Tarifeli seferlerin ve kontrat bazında taşımacılığın en sık kullanıldığı taşımacılık tipidir<sup>33</sup>.

2006 yılında yapımı tamamlanacak yeni konteyner gemilerle taşıma kapasitesi %16 dolayında arttırılmıştır. Bunun sonucu olarak genel yük hacminde charter ücretlerinde de belirli bir miktar düşüş yaşanmıştır. Sipariş kataloglarında yer alan konteyner gemilerinin kapasitesi mevcut filonun kapasitesinin %50 oranında üzerindedir. Diğer bir deyişle, 2006 yılından 2008 yılına kadar filonun büyümesi yaklaşık olarak her yıl 1,2 Milyon TEU olarak gerçekleşmiştir<sup>34</sup>.

Konteyner Gemi Piyasası için gelişmeler incelendiğinde konteyner gemi filosu yeni siparişlerle birlikte sürekli büyüme içerisinde. Özellikle 2007 yılı için alınan siparişlerin tamamlanmasının ardından konteyner gemi sayısında fazlalık yaşandığı görülmektedir. Özellikle post-panamax konteyner gemileri olmak üzere konteyner gemisi sipariş sayısının gittikçe artması piyasayı olumsuz etkilerken, 2008 yıllarında teslimatlarda meydana gelen artış gemilerin kira ve satış fiyatlarını aşağı çekmiştir<sup>35</sup>. Bu tarz gelişmeler daha sonraki yıllarda da dış ticaret hacmine göre sürmüştür.

---

<sup>33</sup> Finansbank Yatırım Bankacılığı, **Denizcilik Sektörü Sunumu**, İstanbul, 2007

<sup>34</sup> **Marine Money Konferansı**, İstanbul 2007

<sup>35</sup> Marine&Commerce Dergisi, **Arz Fazlası Konteyner Gemisi Sektörüne Ağır Baskı Yapıyor**, Sayı 23, Ekim 2006, s.18

Konteyner gemi filosu genç olmakla birlikte hurdaya ayrılma oranı da azdır. Bu durum kapasitenin artışına neden olmaktadır. Konteyner gemileri için işletme gelirlerinin önümüzdeki 4-5 yıllık dönemde azalma eğiliminde olacağı tahmin edilmektedir<sup>36</sup>.

**Kuru Yük Tipi Gemiler:** Kuru yük dökme taşımacılığında kullanılan bu tip gemilerin maliyetinin daha düşük olması ve az sayıda müşterinin malının taşınması nedeniyle operasyonel kolaylığı geminin avantajlarıdır. Navlun piyasası yükselme eğilimine girdiğinde ilk etkilenecek gemi tiplerindedir. Kuru yük piyasasında gemiler genelde tarifersiz seferlerle spot piyasada çalıştırılmaktadır.

Kuru dökme yük taşımacılığı alanında 2004 yılından itibaren yaşanan büyüme trendi devam etmiş, Çin Halk Cumhuriyeti'nin demir madeni, çelik ve soya ithalatı talebi, deniz taşımacılığı piyasasında şimdiye kadar yaşanmamış bir şekilde artışlara neden olmuştur. 2006 yılı sipariş kataloglarında 300'den fazla kuru yük gemisi yer almaktadır, bu rakam 2005 yılına oranla yaklaşık %7'lik bir artışa denk gelmektedir. Kuruyük piyasası, Dünya ticaretinin 2005'teki %4'lük ve 2006'daki %8'lik büyümesinden, çelik ticaretindeki %4,5'lik artıştan, demir filizi ithalatındaki %9'luk gelişmeden ve kömür ticaretindeki %2'lik artıştan olumlu etkilenmiş, aralıksız büyümesinin 5. yılını doldurmuştur. Bu büyüme oranları günümüzde devam etmektedir. Kuruyük gemilerinin dünya genelindeki ortalama günlük time-charter rakamları 2005 yılında 2004 yılına göre Handysize tipi gemiler için %8, Handymax gemiler için %24 civarında düşüş göstermiştir. 2006 yılında ise Handysize tipi gemiler için %7,5 oranında düşüş, Handymax gemiler için %2 civarında artış göstermiştir. 2007 yılı Mart ayı navlun rakamları 2004 yılı ortalamalarına göre Handy'lerde %24 ve Handmax' larda %12, 2006 yılına göre ise Handy'lerde %46,1 ve Handmax'larda %46,6 artış göstermiştir. Dünya genelinde Handysize tipi kuruyük gemilerin piyasasının ağırlıklı olarak demir cevheri ile çelik içeren ürünlerin ticaretine bağlı olması beklenmektedir. Dökme kuruyük gemileriyle taşınan yükün yaklaşık %50'si demir cevheridir<sup>37</sup>.

Kuruyük gemi piyasası için yapılan araştırmalara göre, 2006 yılında Handysize tipi gemilerde Çin ve Hindistan'ın çelik üretimindeki hammadde ihtiyaçlarının

<sup>36</sup> Marine Money Konferansı, İstanbul 2007

<sup>37</sup> Clarkson Research Services, Shipping Sector Report Dry Bulk, Spring 2007, s.4-8

artışından dolayı 2006 yılı Mayıs ayından itibaren time-charter rakamları artış göstermiştir. 2006 yılı boyunca kuruyük gemi filosu 26 Milyon DWT kapasitenin teslim edilmesi ve sadece 1,9 Milyon DWT kapasitenin hurdaya ayrılmasıyla %6,7 büyüme göstermiştir. 3 yıldır süren düşük hurda oranları arka planda çok yaşlı gemilerin biriktiğini ve herhangi bir kriz anında bu gemilerin hurdaya gönderilmesiyle piyasanın kolayca toparlanabileceğini göstermektedir<sup>38</sup>.

Handysize gemiler filonun en yaşlı grubu olup %63'ünün yaş ortalaması 20'nin üstündedir. Handysize siparişleri azalmakta ve yeni siparişler 55,000 dwt ve üzeri olarak verilmektedir. 2006 yılsonu verilerine göre, Handysize yıllık %0,1 büyürken, handymax %4'lük bir artış göstermiştir. Çin'deki ağır sanayi gelişiminde yavaşlama görülmediği takdirde, önümüzdeki 5 yıl boyunca kuruyük gemi filosundaki büyümenin yıllık %5 olması beklenmektedir<sup>39</sup>.

**Kimyasal Tanker Tipi Gemiler:** Başlıca kullanım alanı kimyasal ürünlerin taşınması olmasına rağmen tankerlerin özelliğine göre zeytinyağı, su, şarap gibi her türlü sıvı ürünlerin taşınmasında kullanılmaktadır. “Enerji” konusu önemini koruduğu sürece ön planda olacak gemi tipidir. Özellikle son yıllarda çevre duyarlılığının da artması ile yeni gemi inşalarda en çok talebin yaşandığı gemi tipidir. Tanker taşımacılığında da kontrat bazında taşımacılık sık sık görülmektedir.

Kimyasal Tanker Piyasası için araştırma sonuçlarına bakıldığında, Dünya Piyasası için Yapılan

Tahminler; 2007 sonunda %7,6'lık büyümeyle filonun 391,7 Milyon DWT'ye ulaşması, 2008 yılında ise %8,1 büyüme görülmesi ön görülmüştür. Bu hesaplamalarda, her yıl hurdaya ayrılan tanker kapasitesinin 5 Milyon DWT olduğu varsayılmaktadır. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından verilen bilgiye göre tek cidarlı tankerlerin kullanımının sona erdirileceği zaman yaklaşırken gaz taşıyan gemiler de dâhil olmak üzere tankerlere olan ilgi, daha önce görülmemiş bir düzeyde artmıştır<sup>40</sup>.

<sup>38</sup> Clarkson Research Services, **Shipping Sector Report Dry Bulk**, Spring 2007, s.9.

<sup>39</sup> Finansbank Yatırım Bankacılığı, **Denizcilik Sektörü Sunumu**, İstanbul 2007

<sup>40</sup> Marine&Commerce Dergisi, **Serbest Bölgelerde Bir İlk**, Sayı 24, Kasım 2006, s.26.

Türkiye piyasası için yapılan tahminlerde ise, .I.M.O. tarafından 2007 yılında yürürlüğe sokulan yeni regülasyonlarla tek cidarlı tankerlerin limanlar arasında ticaret yapmasının son bulacağı ön görülmüştür. Avrupalı petrol firmalarının talebi 5.000 DWT kapasitesinden düşük tonajdaki tankerler olmuştur. Bu durumda önümüzdeki yıllarda küçük tonajlı (<5.000 DWT) çift cidarlı (double hull) yeni tanker inşasına olan talep artmıştır. Ayrıca Türk tersanelerinin siparişleri 2008 yılına kadar dolmuştur. Türk tanker inşa sektörü için 2007 ve 2008 yıllarının olumlu olması o dönemde ön görülmüştür. İstatistikler, Türkiye'nin IMO tanker inşasında, %45'lik bir üretim oranıyla Avrupa'da birinci sırayı aldığını göstermektedir<sup>41</sup>.

### **2.3. Denizyolu Taşımacılığında Uluslararası Örgütler**

Denizyolu eşya taşımacılığında başlıca uluslararası örgütler aşağıda ki gibi sıralanabilmektedir:

- Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)
- Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)
- Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB)

#### **2.3.1.Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS)**

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (The International Chamber of Shipping: ICS) ticari gemi işletmecilerinin üyesi bulunduğu uluslararası ticaret örgütüdür. Uluslararası Deniz Ticaret Odası, ticari denizciliği etkileyen teknik, yasal ve operasyonel konularda geniş bir sorumluluk üstlenir. ICS, dökme yük, tanker, yolcu ve konteyner gemi işletmecileri ile armatörler ve üçüncü parti kurumları dünya çapında olarak temsil eden bir kuruluştur.

Uluslararası Deniz Ticaret Odası'nın, denizcilik konusunda başta Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) olmak üzere Dünya Gümrük Örgütü (World Customs Organisation: WCO), Uluslararası Telekomünikasyon Birliği, UNCTAD, Dünya Meteoroloji Örgütü vb. birçok uluslararası örgütle yakın ilişkisi bulunmaktadır. ICS, ayrıca IMO ile birlikte deniz yaşamını ve çevre güvenliğini arttırmak için yoğun çaba sarf etmektedir.

---

<sup>41</sup> Marine&Commerce Dergisi,2006 Tersanelere Yaradı, Sayı 26,Ocak 2007,s.14.

### 2.3.2.Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization) kuruluşuna ilişkin sözleşme, Birleşmiş Milletler Denizcilik Konferansı tarafından 6 Mart 1948 yılında Cenevre'de kabul edilmiştir. 159 ülkenin üye olduğu Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), çalışmalarıyla uluslararası nitelikte pek çok konvansiyon, protokol ve kuralın hazırlanmasını gerçekleştirmiş ve üye ülkelerce yürürlüğe konularak uygulanmasını sağlamıştır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü<sup>42</sup>;

- Denizde Can ve Mal Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS 74)
- Denizlerin Gemiler Tarafından Kirliliğinin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi (MARPOL 73/78-Ek 1,2 ve 4),
- Yük Hatları Uluslararası Sözleşmesi (II 66)
- Denizde çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları (COLREG 72)
- Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Esasları
- Uluslararası Sözleşmesi (STCW 78/95)
- Uluslararası Tonaj Sözleşmesi (TONNAGE 69)
- Deniz Alacaklarından Doğan Sorumluluğun Sınıflandırılmasına Dair Uluslararası Sözleşme (LLMC)
- Kanunsuz Hareketlere Karşı Deniz Seyrüseferinin Güvenliği Sözleşmesi (SUA 1998) Denizde Arama Kurtarma Sözleşmesi (Sar 1979)
- Uydular Aracılığıyla Doğan Sorumluluğun Sınıflandırılmasına Dair Uluslararası Sözleşmesi

(INMARSAT 1976) gibi denizde can, mal, seyir ve çevre güvenliği sağlanmasına, deniz trafiğinin düzenlenmesine, arama kurtarma hizmet ve faaliyetlerinin yürütülmesine ve gemilerle gemi adamlarının yeterliliklerinin denetlenmesine yönelik hazırlanan sözleşmelere taraf olmuştur.

---

<sup>42</sup> Murat Ayan, Tan Baykal, Uluslararası Denizcilik Örgütü Ve Çevre: Türkiye'nin Örgüt İçindeki Durumu, **Mustafa Kemal University Journal of Social Sciences Institute**, Year: 2010, Volume: 7 Issue: 13, s. 275 - 297

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün temel fonksiyonları ve temel organları ile ilgili veriler aşağıda ki gibidir<sup>43</sup>.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün temel fonksiyonları aşağıdaki gibidir:

- Uluslararası denizlerde seyir güvenliği yönünden gerekli teknik önlemleri almak ve buna ilişkin uluslararası normların düzenlenmesini teşvik etmek.
- Deniz işletmeciliğinin verimli olmasını sağlamak üzere, en etkili kuralların kabulünü teşvik etmek.
- Denizlerin gemiler tarafından kirletilmesinin önlenmesine yönelik olarak, ülkeler arasında işbirliği yapılmasını sağlamaktır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün temel organları ise şu şekilde sıralanabilir:

- Genel Kurul
- Konsey
- Sekreteryaya
- Deniz Güvenliği Komitesi (Maritime Safety Committee)
- Deniz Çevresini Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee)
- Hukuk Komitesi (Legal Committee)
- Teknik İşbirliği Komitesi (Technical Co-operation Committee)
- Kolaylaştırma Komitesi (Facilitation Committee)

### **2.3.3.Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB)**

Uluslararası Denizcilik Bürosu (International Maritime Bureau: IMB), Milletlerarası Ticaret Odası (International Chamber of Commerce: ICC) tarafından 1981 yılında denizyolu taşımacılığında işlenen suçlarla mücadele amacıyla kurulmuştur. IMB, kısa süre sonra Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün de (IMA) desteğini kazanmıştır. Büro/uluslararası polis örgütü Interpol'de gözlemci statüsü kazanmıştır

Uluslararası Denizcilik Bürosu'nun görevi, denizyolu taşımacılığı ve uluslararası ticarete kaçakçılık, korsanlık ve yolsuzlukları önlemek için yasal güçlerle işbirliği yapmaktır. Bunun yanında kargo ve gemi güvenliğini sağlayarak düzenli denizyolu

<sup>43</sup> Ayan ve Baykal, a.g.e. , s. 275 - 297

taşımacılığına destek olarak bu taşıma türünün gelişmesine katkıda bulunmaktadır. Büro kargo ve gemi takibini yapar, varış limanına belirlenen zamanda ulaşp ulaşmadığını kontrol eder. Her türlü denizcilik suçları, dolandırıcılık, kargo hırsızlıkları, korsanlık gibi suçlarla ilgilenir. Bu ve buna benzer durumlarda soruşturma açar, inceleme başlatır.

Diğer görevleri arasında ise aşağıdaki faktörler yer almaktadır;

- Şüpheli taşımacılık belgelerini kontrol etmek,
- Deniz yolu taşımacılığında suç istatistiklerini toplamak ve ilgili kuruluşları uyararak,
- Denizyolunda işlenen suçların mağdurlarına zararlarını azaltma yolları göstermek,
- Denizyolu taşımacılığı ile ilgili olarak hukuki tavsiyelerde bulunmak,
- Denizyolu taşımacılığında işlenen suçlarla ilgili bültenler yayınlarak uyarılarda bulunmaktadır.

Bu örgütlere ilave olarak, "Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi" (The Baltic and International Maritime Council: BIMCO, <http://www.bimco.dk>). "Gemi Brokerleri ve Acenteleri Ulusal Birlikleri Federasyonu" (The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents: FONASBA, <http://www.fonasba.com>) ve "Milletlerarası Ticaret Odası" (International Chamber of Commerce:ICC, <http://www.icc.org>) sayılabilmektedir.

Ayrıca diğer tüm taşımacılık türlerinin gelişimine de katkıda bulunan iki örgüt, "Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (Organisation for Economic Cooperation and Development: OECD,)" ve Birleşmiş Milletler Ticaret ve Geliştirme Konferansıdır (United Nations Conference on Trade and Development: UNCTAD).

Türkiye denizyolu eşya taşıması ile ilgili sektörü temsil eden önemli kuruluşlar ise, Ulaştırma Bakanlığı ve Gümrük Müsteşarlığı başta olmak üzere devletin tüm yetkili kurumları, Deniz Ticaret Odası (<http://www.chamber-of-shipping.org.tr>). Türk Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (<http://www.gisbir.com>), MARLİM Liman İşletmecileri Derneği (<http://www.marlim.org>), Gemi Yakıt İkmalcileri Derneği, Türk Loydu Vakfı (<http://www.turkloydu.org>), Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler

Derneği (UTİKAD, <http://www.utikad.org.tr>), RO RO Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği (RODER, <http://www.roder.org.tr>) dir.



## İKİNCİ BÖLÜM

### KONTEYNER TAŞIMACILIĞI

#### 1.KONTEYNER TAŞIMACILIĞI

1960'lı yılların başında başlayan konteyner taşımacılığı birçok alanda büyük bir hızla klasik taşımacılığın yerini almaya başlamıştır. Öyle ki, konteyner kullanımının tüm deniz ve kara taşıma teknolojisinde bir devrim olduğu gerçeği ile birlikte son yıllardaki büyük gelişmelerle dünya deniz ticaretinin önemli bölümünü içine alan konteyner taşımacılığı, diğer deniz taşımacılık modellerine göre çok hızlı bir şekilde büyümektedir. Konteyner gemilerine ve liman yatırımlarına olan talebin her geçen gün artması çok daha yüksek bir konteyner taşımacılığı kapasitesinin işaretidir.

#### 1.1 KONTEYNER TAŞIMACILIĞINA GENEL BAKIŞ

Konteyner taşımacılıkla ilgili konteyner tanımı, ölçümlendirilmesi, yapı özellikleri taşıma şekilleri ve faydaları bu bölüm altında ayrıntılı olarak ele alınmıştır.

##### 1.1.1. Konteyner Tanımı

Çok değişik alanlarda yaygın bir şekilde kullanılmakta olan kapalı kaplara genel olarak konteyner denilmekte olup, burada bahsedilen konteynerler Uluslararası Standartlara (ISO) göre üretilmiş ve eşya taşımakta kullanılan “Yük Konteynerleri”dir. Konteynerin kullanım alanının genişliğine paralel olarak çeşitli şekillerde tarifi yapılmakta olup bir kısım tanımlar aşağıda kısaca gösterilmiştir<sup>44</sup>.

---

<sup>44</sup> Metin Özyılmaz, **Konteyner Bilgi Notu**, Deniz Ticaret Odası, İzmir, 2007, s.3

- Yük konteynerinin tanımı Türk Dil Kurumu tarafından ‘‘Çeşitli eşyaları taşımak için uluslararası standartlara göre yapılmış büyük sandık’’ şeklinde yapılmaktadır.
- Çeşitli deniz, kara ve hava taşıtları ile taşınmaya elverişli, uluslararası standart (ISO) llere sahip, içine konan eşyayı her türlü dış etkenlerden koruyup hasara uğramasını ve kaybolmasını önleyen, yüklerin birimleşmesini sağlayan, çok sağlam yapıda, pek çok kere kullanılabilen, büyük ölçüde yükleme-boşaltma kolaylığı sağlayan, özel tertibatı bulunan kaplara konteyner denilmektedir.
- Dayanıklılığını arttırmak için oluklu, hafif, sağlam alüminyum alaşımlı levhalardan yapılmış, büyük kamyon ve vagonlara sığabilecek boyutlarda yaklaşık 2,5 x 2,5 x 6 m. boyutlarında kapalı kutulardır.

Konteyner, son yıllarda uzak mesafe taşımacılığında geniş olarak kullanılan bir ambalajlama biçimidir. Konteynerler, milletlerarası kabul edilmiş standart ölçülerde imal edilmiş tabanı ahşap, duvarları alüminyum levhalarla kaplı, tavanı elik saçtan yapılmış kasalardır. Dört köşesinde güçlü elik taşıyıcı elemanlar bulunmaktadır. Kenarlar, elik sa ve cam takviyeli reçinelerle kaplıdır. Kasa boyutları, genişlik ve yükseklik 2,4 m, uzunluk ise 6, 9 veya 12 m olabilecek şekildedir. Bir konteyner birçok defa kullanılabilir.

Konteyner, treylerli kamyonlara, trenlere, gemilere ve uçaklara kolayca yerleştirilebilecek şekilde yapıldığından dünyanın bir ucundan diğerine kasayı hiç açmadan, kolayca yükleme-boşaltma yaparak süratle götürmek mümkündür. Kasa, mühürlenip yol boyunca hiç açılmadığından içindekilerin çalınma ve bozulma ihtimali söz konusu değildir. Üstelik çok parça mal, tek bir kasada bulunabildiğinden yükleme-boşaltmada büyük kolaylık ve sürat sağlamaktadır. Ayrıca taşımada işçilik, ambalaj ve sigorta giderleri de azalmaktadır.

Birimleştirilmiş yk yöntemleri içersinde en gelişmişi ve dikkat çekici olan konteynerler, zaman zaman ‘‘Taşıma kabı’’ ve ‘‘Yüklük’’ olarak ta adlandırılmaktadır. Uluslar arası Standartlar rgt (ISO), tarafından kabul edilen tip ve ölçülere uygun olarak, her tür deniz, nehir, kanal, hava ve kara araçlarıyla taşınabilen, çok sayıda heterojen eşyanın (sıvı dahil) tek bir taşıma birimi haline gelmesini sağlayan, hiçbir taşıma aracına bağlı olmayan, bir araçtan diğerine kendine özgü donanım ile

aktarılabilen, soğutma düzeneğine sahip, boyutları ve tasarımı yükleme, boşaltmaya uygun ve birçok kez kullanılmaya elverişli taşıma kabına konteyner adı verilmektedir<sup>45</sup>.

Konteynerlerin içine malzeme yüklenmesinde, rulolu konveyörler ve çatallı istifleyiciler kullanılabilir. Kendisini taşıyacak treylerin üstüdeyken de yüklenebilir. Kasasına takılabilen sağlam ayaklar vasıtasıyla, taşıyıcı araç, konteynerin altına girip çıkabilir. Taşıyıcı araca konulduğunda kilit düzenleriyle sabitleştirilir. Limana varıldığında, uzun köprülü yükleme-boşaltma araçları vasıtasıyla doğrudan gemiye yüklenip istif edilir. Limanda boşaltma, kara ve demiryolu taşıtlarına yükleme, raylar üzerinde hareket eden araçlar ve özel çatallı istifleyiciler vasıtasıyla yapılır. Ro-Ro taşımacılığında ise konteyner, treylerden hiç indirilmeden çekici tarafından gemiye yüklenir. Varış limanında bir başka çekici tarafından çıkarılarak gideceği yere götürülür.

### **1.1.2. Konteyner Taşımacılığı**

Dünyada deniz taşımacılığının büyük bölümü konteyner taşımacılığı ile gerçekleşmektedir. Çünkü konteyner taşımacılığı kapıdan kapıya taşımacılık anlayışını getirmiştir. Bu taşımacılık modunun gelişmesiyle, Kuzey Amerika-Güneydoğu Asya gibi birbirleriyle okyanus aşırı uzaklığa sahip ticaret merkezleri arasında konteyner taşımacılığında uzmanlaşmış yeni limanlar ve terminaller kurulmuştur.

Avrupa'daki endüstri devriminden sonra, üretilen malları pazarlayabilmek için deniz aşırı taşımacılık düşüncesi ön plana çıkmıştır. Deniz taşımacılığının temel işlevi, herhangi bir yerdeki malı, değerinin daha yüksek olacağı başka bir yere deniz yolu ile taşıyarak kazanç sağlamaktır. Günümüzde, malın başka bir yere taşınarak değer kazandırılmasına en önemli örnekler; petrol kıtlığı ya da fiyat dalgalanmalarının yaşandığı günlerde kiracının, donatanın veya gemi sahibinin kaynağından ham petrol ürününü kendi hesabına yükleyip, vardığı yerde, hatta seferde daha yüksek değere satmasıdır.

Taşımacılığın tarifeli veya tarifesiz seferlere bağlanarak her türlü malın ulaştırılabilir konuma gelmesinden sonra, asıl amaç kazanç elde etmek olduğu için,

---

<sup>45</sup> "Containerisation", **The National Magazine Company**, Londra, 1991, s.31

taşımacılığın maliyetinin nasıl azaltılabileceği üzerinde durulmaya başlanmıştır. 1960'lı yıllara kadar gemi inşaatı ve gemi tahrik teknolojisi, gemilerin büyüklük ve hızlarını etkilemiş ise de, deniz taşımacılığında önemli bir değişime sebep olamamıştır. Bu yıllarda gelişmelerin birleştirilmiş ve dökme yük taşımacılığına yansması gerçek anlamda küresel taşımacılığın kapılarını açmıştır. Birleştirilmiş yük; küçük parçalardan meydana gelen taşınacak elemanların standart birimler haline getirilerek hareketli teknik donanımlar aracılığı ile taşınması anlamına gelmektedir. Bu tanım doğrultusunda birleştirilmiş yükten kasıt; palet, konteyner, treyler ve özel taşıma araçlarıdır. Dolayısıyla birleştirilmiş yük yöntemleri Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma konferansı (UNCTAD) tarafından 4 başlık altında sınıflandırılmıştır<sup>46</sup>.

- Koteynerizasyon (Lift-on / Lift off)
- Paletizasyon
- Ro-Ro (Roll on – Roll Off)
- Barç (mavna) taşıyan gemiler

Birleştirilmiş yük yöntemleri içerisinde en gelişmiş ve dikkat çekici olan konteynerler daha öncede ifade edildiği gibi, “Taşıma kabı” ve “Yüklük” olarak ta adlandırılmaktadır. Uluslararası Standartlar Örgütü (ISO), tarafından kabul edilen tip ve ölçülere uygun olarak, her tür deniz, nehir, kanal, hava ve kara araçlarıyla taşınabilen, çok sayıda heterojen eşyanın (sıvı dâhil) tek bir taşıma birimi haline gelmesini sağlayan, hiçbir taşıma aracına bağlı olmayan, bir araçtan diğerine kendine özgü donanım ile aktarılabilen, soğutma düzeneğine sahip, boyutları ve tasarımı yükleme, boşaltmaya uygun ve birçok kez kullanılmaya elverişli taşıma kabına konteyner adı verilmektedir<sup>47</sup>.

Büyük miktarlarda ve ucuz yapılan deniz taşımacılığının aynı zamanda güvenli ve basit yapılabileceği fikri kutulaşmayı doğurmuştur. Bu modele, “Konteynerizasyon” adı verilmektedir<sup>48</sup>. Su geçirmez ve en az bir kapıya sahip olacak şekilde imal edilen konteynerler, temel olarak işlemlerin daha mekanikleştirilmesi ve yüklerin birleştirilmesi (Unitization) fonksiyonlarını yerlerine getirirler. Bu iki temel fonksiyon taşıma etkinliğini ve verimliliğini artırmanın yanında, ulaştırma modellerinin

<sup>46</sup> T.C.D.D., **Konteyner Taşımacılığı Fizibilite Etüdü**, İstanbul, 1986, s.3

<sup>47</sup> “Containerisation”, a.g.e., s.31

<sup>48</sup> Ocean Shipping Consultants Ltd., “Mediterranean Containerization-Growth Prospects to 2010”, UK, 1998, s150

bir araya gelmesine yani kombine taşımanın doğmasına da neden olmuştur. Yüklerin birleştirilmesi doğal olarak elleçleme<sup>49</sup> (Yükleme – Boşaltma) işlemlerini kolaylaştırarak insan gücü ve zaman tasarrufu sağlamaktadır. Dolayısıyla konteynerlerin uygulamaya konulması ile kombine taşıma bütünlüğü içerisinde taşıma araçlarının birleşimini kolaylaştırmak, taşıma süresini hızlandırmak ve ambalaj giderlerini yani süreç içerisindeki toplam giderlerini azaltmak amaçlanmıştır. Böylece üretici firma ve kurumların taşıma giderleri daha alt seviyelere inecek ve malların piyasaya arz fiyatları da dolaylı olarak düşecektir.

Günümüzde birleştirilmiş yük taşıma yöntemleri içerisinde konteynere büyük talep olmasının bir diğer nedeni de, fiziki taşıma güvenliğinin yüksek olması ve mallara hasar gelme riskinin azalmasıdır. Şüphesiz hiçbir üretici veya mal sahibi, taşıma esnasında malının hasar görmesini istemeyecektir. Zira zarar gören her birim mal üretici için ilave maliyettir.

Konteynerlerde başta ISO tarafından kabul edilen standart kriterler olmak üzere benimsenen pek çok kuralın temelinde, şüphesiz kullanıcıların istek ve ihtiyaçları yatmaktadır. Bu çerçevede kullanıcılar temel nitelikleri aşağıda belirlenen bir taşıma sisteminin ihtiyaçlarına cevap vereceğini bilmekte ve istemektedirler. Bu nitelikler<sup>50</sup> :

- Başta ambalajlama olmak üzere pek çok yan giderin azaltılması veya sıfıra indirilmesi.
- Yükleme ve boşaltma işlemleri esnasında çağdaş araç ve gereçleri kullanarak malların zarar görmesinin önlenmesi.
- Taşıtılabilecek yükün minimum zamanda varacağı noktaya yetiştirilmesi için gemi ve elleçleme hızlarının yüksek olması,
- Yükü kullananlar ile taşımacı kuruluşlar arasında daha objektif ve esnek ilişkilerin kurulabilmesi.
- Farklı taşıma yükleri için farklı taşıma konteyner ve kapasitesinin kolayca bulunabilme imkânı.
- Taşınacak malların en az zarar ve ziyan ile varacağı noktaya ulaştırılması.

---

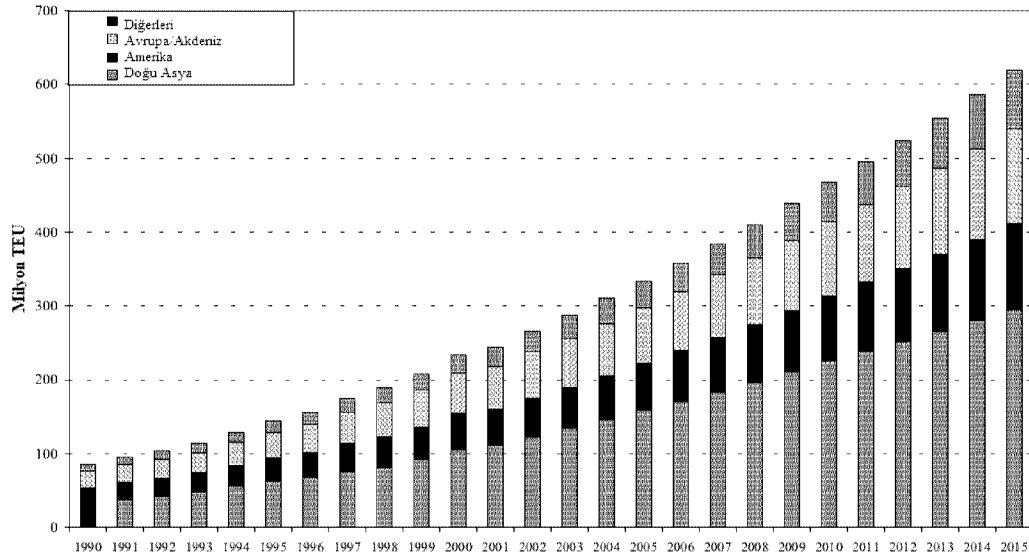
<sup>49</sup> Elleçleme: Gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden, istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması(Bknz. Türk Dil Kurumu Sözlüğü)

<sup>50</sup> Brennan, J.R., "Brave New World", **Containerisation International**,35, 2002, s..39-41

Belirtilen bu ihtiyaçlar günümüzde birden fazla taşıma türünün kullanıldığı "kombine taşıma sistemi" olgusunu doğurmuş ve bu da taşınacak iki nokta arasında kesintisiz bir taşıma zincirini meydana getirmiştir

Yapılan araştırmalara göre, şekil 2.1'de gösterildiği üzere, bölgesel konteyner elleçleme kapasitelerinin artacağı, buna bağlı olarak liman talebinde gelişme ve konteyner veriminde artış öngörülmektedir. Bu gelişmeler uluslararası yatırımların artması, özelleştirmenin hızlanması, endüstriyel limanların rekabet halinde olmalarına rağmen çoğu zaman iç içe geçen hinterlandlarda ki sanayi üretiminin hızlı bir artış göstereceği varsayımından kaynaklanmaktadır.

Şekil 2.1. Bölgelere Göre 2015 Yılına Kadar Dünya Konteyner Talebi



Kaynak: Meltem Onat, Dünya Limanlarında Rekabet Ve Düzenleme; Marmara Bölgesi Konteyner Terminallerinin Değerlendirilmesi Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2005, s.9 Ocean Shipping Consultants Ltd, 2003

Uluslararası deniz taşımacılığı konusunda önde gelen araştırma kuruluşlarından ASX Alphaliner'in yapmış olduğu ilk 100 konteyner taşıma firması listesinin içerisinde yer alan dünya devlerinden ilk 21'si ile ilgili detaylar aşağıdaki gibi açıklanmıştır. Yapılan araştırmalardaki değerler küresel finansal krizin etkilerinin en fazla görüldüğü uluslararası ticaretten beslenen, uluslararası konteyner taşımacılığı sektörünün 2009 Kasım ayı sonuçlarına göre düzenlenmiştir.

Tablo 2.1. Dünyanın En Büyük Konteyner Taşımacılık Firmaları

Firmaları	Pazar Payı	Toplam Kapasitesi	Gemi Adedi
AP Moller Maersk	% 15,2	2.064.793 TEU	540
Mediterranean Shipping Co ( MSC )	% 10,9	1.488.434 TEU	406
CMA-CGM	%7,5	1.016.467 TEU+6	366
Evergreen Line	%4,1	559,023 TEU	366
American Presidents Line ( APL	%4	550,384 TEU	138
Hapag Lloyd	%3,5	470,744 TEU	119
Cosco Container Line Co. Ltd. (COSCO)	%3,3	453,554 TEU	145
China Shipping Container Line (CSCL)	%3,3	-	140
Hanjin Shipping	%3,2	436,180 TEU	92
Nippon Yusen Kabushiki Kaisha Line ( NYK )	%3	413,928 TEU	108
Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd ( K Line )	%2,6	347,651 TEU	90
Mitsui O.S.K Line (MOL)	%2,5	341,820 TEU	91
Chilean Shipping Company (CSAV)	%2,5	341,820 TEU	97
Orient Overseas Container Line ( OOCL )	%2,4	323,555 TEU	71
Yang Ming Line	%2,4	312,962 TEU	79
Hamburg Süd	%2,3	312,256 TEU	105
Zim Line	%2,0	278,763 TEU	91
Hyundai Merchant Marine Line	%2,0	272,285 TEU	53
Pacific International Line ( PIL )	%1,4	188,805 TEU	107
United Arab Shipping Co. ( UASC )	%1,4	188,259 TEU	47
Turkon Konteyner Line	%0,15	19480 TEU	-

**Kaynak:** Dünyanın En Büyük Konteyner Taşımacılık Firmaları, Dünya Gündemi, <http://www.dunyagundemi.com/262/Konteyner-Tasimacilik.html>, Erişim tarihi: 10.09.2011

### 1.1.3. Konteynerlerin Ölçülendirilmesi

Genel olarak konteynerler uzunluklarına göre 5 kategoride üretilmektedir. Bunlar<sup>51</sup>;

- 20 ft (6,1 m),
- 40 ft (12,19 m),
- 45 ft (13,7 m),
- 48 ft. (14,6 m) ve
- 53 ft (16,2 m) şeklindedir.

Günümüz deniz ticaretinde kullanılan konteynerlerin büyük bir bölümü 20 ft (1 TEU), 40 ft (2 TEU) veya 45 ft. (2,25 TEU) konteynerlerdir. Konteyner kapasitesi hesaplanmasında (gemiler, limanlar vs.) TEU (Twenty-Foot Equivalent Units) ölçü birimi kullanılmakta olup, 1 adet 20 ft. Konteyner 1 TEU'luk ölçü birimine, 1 adet 40 ft. Konteyner ise, 2 TEU veya 1 FEU (Forty-Foot Equivalent Units)'luk ölçü birimine karşılık gelmektedir. Standart bir 20 ft. Konteynerin özellikleri<sup>52</sup>;

- Kapı genişliği 2,34 metre,
- Yüksekliği 2,292 metre,
- İç hacmi 33,2 m<sup>3</sup>,
- Maksimum yükleme kapasitesi (payload) 28.230 kg,
- Dara ağırlığı 2.250 kg ve
- Maksimum toplam ağırlığı 30.480 kg' dır.

### 1.1.4. Konteynerlerin Yapı Özellikleri

Konteynerlerin tabanı ve ana iskeletinin inşasında çelik profiller, yan duvarlarda ise 3 farklı çeşit madde kullanılmaktadır. Yan duvarlarda kullanılan malzemeler<sup>53</sup>;

<sup>51</sup>Haluk Şen, **Konteyner Taşımacılığında Standardizasyon**, [http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=34&yazi\\_id=100374](http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=34&yazi_id=100374), erişim:25.12.2011

<sup>52</sup>**20 Feet Kuru Yük Konteyneri Teknik Özellikleri**, [http://www.tansug.com.tr/container/images/yuk/teknik\\_ozellikler.pdf](http://www.tansug.com.tr/container/images/yuk/teknik_ozellikler.pdf), erişim:25.12.2011

<sup>53</sup>**Konteyner Çeşitleri**, [http://www.lojistiktr.net/konteyner\\_cesitleri-t855.0.html](http://www.lojistiktr.net/konteyner_cesitleri-t855.0.html), Erişim tarihi: 15.10.2011



- **Dalgalı çelik sac:** Malzeme maliyeti nedeniyle ekonomik olması ve onarımının kolay olması önemli ölçüde avantaj, dara ağırlığının yüksek olması, kolay korozyona uğraması ve yüzeylerindeki oluklar nedeniyle temizlenmesinin zor olması dezavantaj olarak görülmektedir. Dünyada en çok bu tür konteynerler (%85) kullanılmaktadır.
- **Güçlendirilmiş alüminyum sac:** Düşük dara ağırlığı avantaj olarak kabul edilirken yüksek malzeme maliyetleri, kolay deforme olması, darbelerden çok çabuk etkilenmesi (çökme gibi) kullanımını dezavantajlı kılmaktadır.
- **Camyünü ile güçlendirilmiş, plastik kaplamalı kontrplak:** Güçlü, esnek ve ezilmeye karşı dayanıklı olup, tamiri kolaydır. Ayrıca bu malzemenin yüzeylerinin düz olması nedeniyle kolay temizlenir. Bu malzemenin maliyeti, dalgalı çeliğe göre fazla, güçlendirilmiş alüminyum saca göre düşüktür. Dara ağırlığı ise, dalgalı çeliğe göre az, güçlendirilmiş alüminyum saca göre fazladır.

Konteyner duvarlarının imalinde fiyat avantajı nedeniyle ağırlıklı olarak çelik, iç tabanının da ise; diğer malzemelere göre maliyeti fazla olan ancak güçlü, esnek, ezilmez, onarım sırasında kolayca değiştirilebilir ve yüksek sürtünme katsayısıyla yükün sabitlenmesini sağlayan tahta kullanılmaktadır. Ayrıca, raylı vinç (gantry crane) ve spreader tarafından kolay elleçlenebilmesi için konteynerlerin köşelerinde özel güçlendirilmiş kilit yerleri, alt kısımlarında da forkliftlerle taşınabilmeleri için (konteyner bosken) cepler mevcuttur.

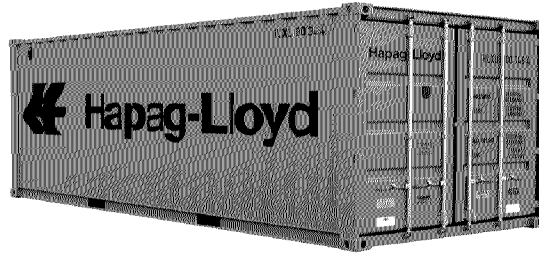
#### **1.1.5. Deniz Taşımacılığında Kullanılan Konteyner, Taşınan Yükler, Taşınma Şekilleri**

Kırkambar nitelikli yüklerden paketlenerek taşınmaya uygun olan daha ziyade pahalı, yükleme-boşaltmada zarar görme ihtimali yüksek ve soğutma tertibatlı ortamda taşınması gereken yüklerin taşınmalarında konteynerler daha çok tercih edilmektedir. Genel anlamda ise, konteynerler içine sığabilecek tüm yüklerin taşınması için uygun bir şekilde tasarlanmıştır.

Deniz taşımacılığında kullanılan Konteyner tipleri aşağıda ki gibidir<sup>54</sup>;

**1.Standart Konteyner:** Standart konteynerler genel amaçlı konteyner olarak da adlandırılmaktadır. Standart konteynerlerin Şekil’de de görüldüğü gibi tüm duvarları kapalı olup, ön ve arka kapıları bulunmaktadır. Genel kargo yükler için dizayn edilmiş olup, konteynerin kapısından geçebilecek ve içine sığabilecek tüm yüklerin taşınabilmesi mümkündür<sup>55</sup>.

Şekil 2.2. Standart Konteyner



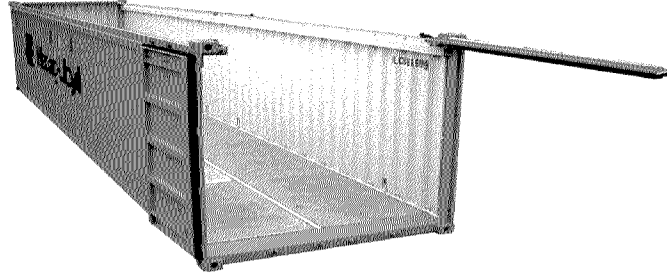
**2.Üstü Açılabilir Konteynerler (Hard Top Container)<sup>56</sup>:** Üstü açılabilir konteynerler özellikle ağır ve uzun yükler ile kapıdan yüklemenin zor olacağı durumlarda kullanılmaktadır. Bu tip konteynerlerin açılabilir çelik tavanı olması sayesinde standart konteynere yüklenmesi oldukça güç olan yükler konteynerin üstü açılarak tavadan kolaylıkla yüklenebilir. Ayrıca, konteynerin dışına taşabilen yüksek kargolar da konteyner tavanı açık bırakılmak suretiyle taşınabilir. Üstü açılabilir konteynerin dış görünümü şekil 2.3’de gösterilmektedir.

<sup>54</sup>Konteyner, <http://www.gumrukmusavir.com/bilgiPortali/YBkonteynerOlculeriDiger.asp>, Erişim tarihi: 15.10.2011

<sup>55</sup>Metin Özyılmaz, **Konteyner Bilgi Notu**, Deniz Ticaret Odası, İzmir, 2007,s.7

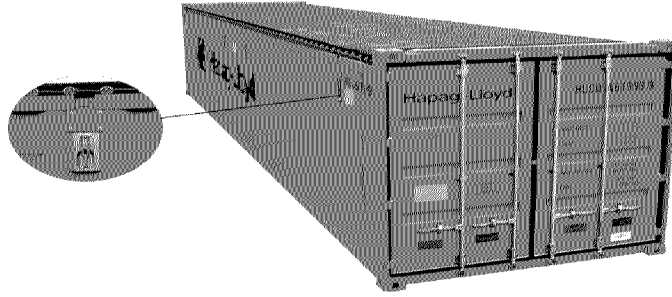
<sup>56</sup> Jale Nur Ece, **Dünya Deniz Ticareti ve Konteyner Taşımacılığı**, [http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi\\_id=100107](http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100107), Erişim tarihi: 15.10.2011

Şekil 2.3. Üstü Açılabilir Konteyner



**3. Üstü Açık Konteyner (Open Top Container)<sup>57</sup>:** Üstü açık konteynerler özellikle yüksekliği fazla yüklerin taşınmasında kullanılmak amacıyla dizayn edilmişlerdir. Bu konteynerlerin üzeri açık bırakılabilir veya branda ile kapatılabilir. Brandanın sağladığı esneklik sayesinde standart konteynerler için yüksek olan yükler bu konteyner ile kolayca taşınabilmektedir. Üstü açık konteynerin dış görünümü şekil 2.4'de gösterilmektedir.

Şekil 2.4. Üstü Açık Konteyner

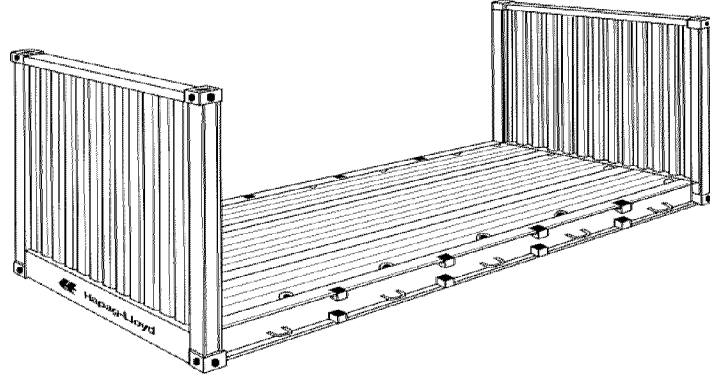


**4. Açık Konteynerler (Flatrack Container)<sup>58</sup>:** Açık konteynerlerin yan duvarları ve tavanı yoktur. Bu nedenle, standart ve üstü açık konteynerlere sığmayan (üstten ve yandan) yüklerin taşınmasında kullanılır. Özellikle iş makinesi, araç, jeneratör gibi ağır, yüksek ve(ya) geniş yüklerin taşınmasında tercih edilmektedir. Açık konteynerin dış görünümü şekil 2.5'te gösterilmektedir.

<sup>57</sup> Özyılmaz, a.g.e., s.18

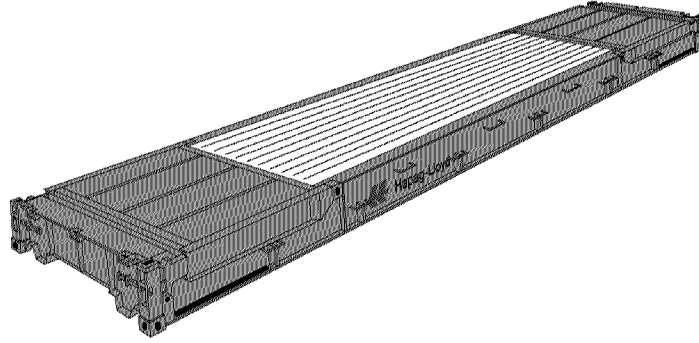
<sup>58</sup> Ece, a.g.e.

Şekil 2.5. Açık Konteyner



5. **Platform Konteynerler (Platform Container)<sup>59</sup>**: Platform konteynerler yüksek ağırlıktaki yüklere dayanıklı güçlü bir tabana sahip olup minibüs, yat gibi üstten, ön ve arka taraftan taşması olup gemiye direkt yüklenemeyen yükler için kullanılır. Platform konteynerin dış görünümü şekil 2.6’te gösterilmektedir.

Şekil 2.6. Platform Konteyner

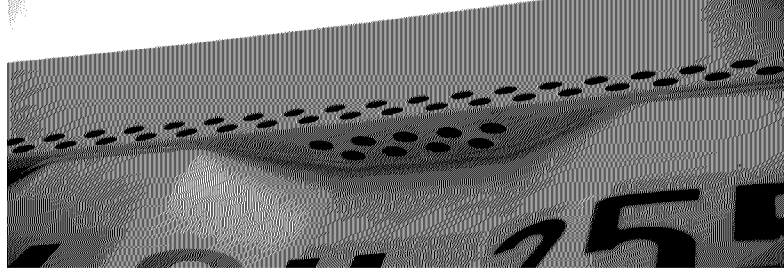


6. **Havalandırılmalı Konteynerler<sup>60</sup>**: Havalandırılmalı konteynerler taşıma süresince havalandırılması gereken ve taşıma sırasında bozulabilecek yüklerin (özellikle yeşil kahve çekirdekleri ve fındık gibi) taşınmasında kullanılır. Konteyneri havalandırılması taban ve tavan bölümlerinde bulunan ve su girişini engelleyecek şekilde dizayn edilmiş kanallar ile sağlanır. Bu konteynerler aynı zamanda pasif havalandırılmalı veya kahve konteynerleri olarak da bilinirler. Havalandırılmalı konteynerin özel havalandırma delikleri şekil 2.7’de gösterilmektedir.

<sup>59</sup> Özyılmaz, a.g.e., s.20

<sup>60</sup> Ece, a.g.e.

Şekil 2.7. Havalandırmalı Konteyner



**7. Soğutmalı Konteynerler<sup>61</sup>:** Soğutmalı konteynerler, taşıma süresince sıcaklığının sabit olarak kalması gereken yüklerin (dondurulmuş gıdalar, meyve, çiçek vb.) taşınmasında kullanılır. Bu konteynerler, iç sıcaklıklarını kontrol edebilecek şekilde kendi soğutma ünitesine sahip olup, gemiye yüklendiklerinde geminin güç kaynağına bağlanarak gerekli enerjiyi sağlarlar. Ayrıca, konteynerin dışında bulunan panel sayesinde konteynerin sıcaklık değeri kontrol edilebildiği gibi sefer süresince analog veya dijital kayıt cihazı ile sıcaklık değişimleri gözlemlenebilir. Soğutmalı konteynerin dış görünümü şekil 2.8’de gösterilmektedir.

Şekil 2.8. Soğutmalı Konteyner



**8. Dökme yük Konteynerleri<sup>62</sup>:** Özellikle tahıl gibi dökme yük taşımalarında kullanılan dökme yük konteynerlerin tavanında çapı yaklaşık 455 mm’lik 3 adet yükleme ve ön kapağının alt bölümünde 2 adet boşaltma kapağı mevcuttur. Dökme yük konteynerin dış görünümü şekil 2.9’da gösterilmektedir.

<sup>61</sup> Özyılmaz, a.g.e., s.23

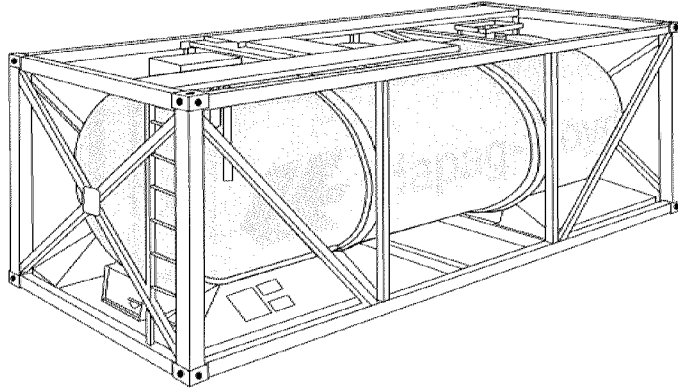
<sup>62</sup> Ece, a.g.e.

Şekil 2.9. Dökme Yük Konteyneri



**9. Tank Konteynerler<sup>63</sup>:** Tank konteynerler sıvı veya gaz haldeki yüklerin taşınmasında kullanılmaktadır. Silindirik bir tank çelik dikdörtgen konstrüksiyon yapının içine yerleştirilmiştir. Taşıma sırasında yükün sarsıntılar sonucu çalkalanmasını önlemek amacıyla tankın minimum %80'i dolu olmalıdır. Ancak sıcaklık ile oluşacak genişlemenin tehlike oluşturmaması için de tankın doluluk oranı %95'i geçmemelidir. Tank konteynerin dış görünümü şekil 2.10'da gösterilmektedir.

Şekil 2.10. Tank Konteyner



<sup>63</sup> Ece, a.g.e.

### 1.1.6. Konteynerin Taşımacılıktaki Avantajları

Yukarıda farklı özellikleri anlatılan konteynerlerin taşımacılıktaki avantajları şu şekilde sıralanabilmektedir<sup>64</sup>;

- Korunmalı bir yapıda olduğu için yükleme, boşaltma ve taşıma sırasında oluşan hasarlar en düşük seviyededir,
- Diğer taşıma şekillerine uyum sağlar, yani intermodal taşımaya uygundur,
- Su geçirmemesi nedeniyle güvertede istiflense bile yükü ıslanma nedeni ile bozulmalara karşı korur,
- Bir seferde 30-40 tona kadar yük taşınabilir,
- Açık bir alanda dahi üst üste ve yan yana sıralanabilmesi nedeniyle limanda depolaması kolaydır.
- Liman hırsızlığına karşı kilit mekanizmasına sahip olması sayesinde güvenlidir,
- Taşıma modları arası geçişinin kolay olması nedeniyle toplam taşıma süresini kısaltır.
- Çeşitli yüklerin aynı konteynerde taşınabilmesini sağlar,
- İçindeki eşyaların güvenli bir şekilde elleçlenebilmesi ve taşınabilmesini sağlar,
- Birçok eşyanın bir kerede elleçlenebilmesini sağlar,
- Taşıma ücretlerinde tasarruf sağlar,
- Birçok kere kullanılabilir olması, gibi önemli kolaylık ve avantajları bulunmaktadır,
- Konteynerlerin kullanımı ile yüklerin depolama giderlerinde de azalmalar görülmüştür. Yapılan incelemelerde konteyner kullanıldığında depo gereksinimi %35 oranında düşmektedir<sup>65</sup>.

## 1.2.DÜNYADA KONTEYNER TAŞIMACILIĞI

Denizyolu taşımacılığının daha öncede ifade edildiği gibi, havayolu taşımacılığından 7 kat, karayolu taşımacılığından ise 2,5 kat ucuz olduğu bilimsel bir gerçektir. Bu denli karlı olan denizyolu taşımacılığının yüzyılımızda geçirdiği en önemli aşama da konteynerlerin kullanılmaya başlanmış olmasıdır. Konteyner taşımacılığının

---

<sup>64</sup>Özyılmaz, a.g.e., s. 3

<sup>65</sup>J. Fossey, "Hit and Miss in", **Containerization International**, Vol.32. n4. April 1998, s.10

en hızlı gelişim gösterdiği ABD ile birlikte denizciliğin önder ülkeleri İngiltere, İsveç, Almanya, Danimarka, Japonya, Çin bu tür taşımacılığa önem vermesinin altında da bu gerçek yatmaktadır.

### 1.2.1. Konteyner Taşımacılığının Gelişimi

Konteyner 1801 yılında İngiliz olan Dr. James Anderson tarafından fikir olarak ortaya atılmıştır. Dr. Anderson, tekerlek ve şasisi olmayan içine eşya doldurmak için uygun olan aynı şekil ve büyüklükteki vagonları demiryolu ile tekerlekli bir şasi üstünde varış yerine taşımayı, buradan ise gideceği yere taşıyacak bir kara vasıtasına vinç yardımıyla koymayı tasarlamıştır. Tam 91 yıl sonra 1892’de İngiltere ile kıta Avrupası arasında konteyner faaliyeti başlamış ilk konteyner servisi 1906 yılında başlatılmıştır. 1960’lı yıllarda hızlı gelişme göstermiştir. Konteyner taşımacılığı demir ve kara yolunda deniz yoluna göre daha erken başlamıştır.

26 Nisan 1956 yılında “Maxton” isimli tanker güvertesinde yüklü 58 konteyner ile yüklü olarak New Jersey’deki Newark’dan denize açılmıştır. Amerikan sahil koruma ile deniz taşımacılık bürosu aralarında bir yıl süren mahkemedeki sonra konteyner ve güvenlik standartlarını belirleyen düzenlemeler üzerinde anlaşma sağlanmıştır. 1957’de “Gateway City” isimli tarihteki ilk konteyner gemisi işletmeye alınmıştır.

Günümüzde ise, konteyner ile yapılan taşıma miktarı, 1990’lı yılların başına göre 3 kat artış göstermiştir. Bu artış dünya ticaretindeki gelişiminin yanı sıra deniz yolu taşımalarında konteyner kullanımının ön plana çıkarak, başrolü oynamaya başlamasının sonucudur. Konteyner taşımacılığının geçirdiği aşamalar aşağıda ki gibidir<sup>66</sup>:

- **Başlangıç Aşaması (1958 - 1970):** Bu aşama ilk ticari konteyner servisinin başladığı 1950’li yılların sonundan, ilk bölmeli (cellular) konteyner gemisinin 1960’lı yıllarda dizayn edilmesine kadar geçen süreyi içermektedir. Bu dönemde; konteynerler dünya denizciliğinde bilinmeyen bir materyal olması nedeniyle kendisini henüz kanıtlamamış, yüksek risk taşıması nedeniyle oldukça sınırlı yatırımlar yapılmıştır.

---

<sup>66</sup> Jean Paule Rodrique, J.P., Comtois, C., Slack, B., **The Geography of Transport Systems**, London: Routledge , 2006, S. 109



- **Adaptasyon Asaması (1970-1990):** Bu aşamada konteynerlerin taşıma şekli olarak dünya üzerinde kabul görmeye başlamasıyla beraber, intermodal tesislere yapılan yatırımlar hız kazanmıştır. Bu dönemde, çok sayıda konteyner terminalinin ve bölmeli (cellular) konteyner gemisinin inşası ve dönüşümü yapılmıştır. Bu gelişmelerin sonucu olarak konteyner taşımacılığı üzerindeki risk faktörü de azalmıştır.
- **Gelişme Aşaması (Beklenen) (1990 – 2010):** Bu aşamada konteyner taşımacılığı, özellikle Çin'in dünya ekonomisinde etkin rol oynamaya başlamasıyla dünya ticaret düzeninde ve üretim stratejilerinde ciddi şekilde etkiler oluşturmaya başlamıştır. Ortaya çıkan yeni üretim kaynakları, uzun mesafe (transatlantik ve transpasifik) konteyner servislerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu aşamada, yeni sınıf post-panamax konteyner gemileri dünya denizciliğinde etkili bir taşıma aracı olarak kendini kabul ettirmiştir. Bununla beraber konteynerle taşımacılık özellikle demiryolu ve barç servisleri (iç su yolu taşımaları) ile karanın daha iç bölgelerine ulaşmaya başlamıştır. Konteyner trafiğinin gelişimindeki hızın ne zaman en yüksek değere ulaşacağı kesin olarak tahmin edilememekle beraber 2010 yılında maksimum düzeye ulaşılacağı düşünülmüştür.
- **Olgunluk Dönemi (Beklenen) (2010-....):** Konteyner trafiğinin olgunlaşması, dünya ekonomisindeki olgunlaşma ile bağlantılı olarak gelişmiştir. Bu üretimdeki rekabetin devamlılığı veya ekonomideki dengesizlik gibi birçok nedenle bağlantılı olabilir. 1960'lı yıllarda henüz limanlarda yerini almamış olan konteynerlerin taşımacılıkta sağladığı avantajlar sayesinde hızla dünya ticaretinin vazgeçilmez bir parçası olarak yerini almıştır. Avrupa içinde konteyner hareketi 6.7 milyon TEU, Asya içinde 26 milyon TEU olarak belirlenmiştir. Transpasifikte doğu yönlü konteyner hareketi batı yönlü konteyner hareketinden daha fazladır. Transatlantikte ise batı yönlü konteyner hareketi doğu yönlü konteyner hareketinden daha fazla gerçekleşmektedir.

### 1.2.2. Konteyner Gemilerinin Genel Özellikleri

Günümüzde konteyner gemileri; standart boyutlarda konteynerlerin hızlı ve güvenli şekilde yüklenebilmesine olanak tanıyan, bölmeli (cellular) yapıda ve hiçbir

hacmi boşa harcamamak mantığı ile inşa edilen, yüksek teknoloji ile donatılmış süratli gemilerdir. Konteyner gemilerinin temel özelliklerini genel hatları ile aşağıda ki gibi özetlemek mümkündür<sup>67</sup>:

Konteyner gemileri yapılarında bir kısım farklılıklara sahiptirler. Ambar ağızları oldukça geniştir. Bazı durumlarda bir alabandan diğer alabandaya kadar ambar ağız genişliği vardır. Böylelikle yükleme ve tahliye işi kolay ve hızlı gerçekleşmektedir. Bir konteyner 2,5 ile 4 dakika arasında elleçlenebilmektedir.

Yüklerin kolayca deniz bağı yapılması (firtına ve dalgalara karşı) için özel dizayn edilmişlerdir. Ambar üstünde petek denilen koruyucu konstrüksiyon vardır. Ambar aralarında genellikle gladora<sup>68</sup> yoktur. Konteyner gemileri kargo ve dökme yük gemilerine göre boyları daha uzun, su çekimleri ise daha azdır. 30 bin D.W.T'den büyük konteyner gemilerinde iki pervane olması tercih edilmektedir.

Son yıllarda yapılan küçük ve orta tonajlı konteyner gemileri, genellikle pitch kontrollü yapılmaktadır. Bu sistemde pervanenin sahip olduğu kanatlar hareket ettirebilmektedir. Kanat açıları değiştirilerek gemi ileri, geri, stop pozisyonlarına getirilebilmektedir. Açı derecesine bağlı olarak da hız kontrolü yapılır. Böylelikle makine için manevra boyunca stop etmeden daha emniyetli bir çalışma sağlanmış olmaktadır. Bu sistemde, ileri yoldan tornistana (geri yola) geçiş bir kaç saniye içinde seri olarak yapılabilmektedir. Pervane verilen komutları hızla alabilmektedir. Böylece manevra emniyeti aktarma, romorkör ihtiyacını azaltılmış olmaktadır.

Genellikle konteyner gemileri kargo ve dökme yük gemilerine göre boyları daha uzun, su çekimleri ise daha azdır. Ancak sahil krenlerinin olmadığı yerlere sefer yapan gemilerde kreyn-bumba donanımlarına rastlanmaktadır. Konteyner gemilerinde güverte kısımları, 3-4 kat konteynerin konması sonucunda aydınlık havalarda bile yetersiz gün ışığı alırlar. Gecelerde ise kreyn ve direklerdeki büyük aydınlatmaların yeterli olmadığı görülür. Bu sebeple güvertede, ambar kenarları aydınlatılmıştır. Ambar tabanlarında konteynerlerin sabitlenmesine yarayan kilitler mevcuttur. Bağlantı elemanları

---

<sup>67</sup> İsmail İpek, **Denizcilik Sektöründe Konteyner İşletmeciliği Planlama Ve Organizasyon**, İstanbul Üniversitesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği, Yüksek Lisans Tezi, 1996, s.26

<sup>68</sup> Gladora, gemilerde çeşitli yük taşımak,taşınan yüklerin birbirine karışmamasını engellemek ve geminin birden fazla limana yanaşmasını sağlamak için geminin ambarına yapılmış bir kattır.

konteynerlerin rahatça bağlanabilmesi için yeterli aralık bırakılarak yapılmıştır. Ambar ve güverte boyutları konteyner ebatları düşünülerek hesap edilmişlerdir.

Konteyner gemileri TEU kapasitelerine göre sınıflandırılmaktadır, bu gruplandırma tablo 2.2’de gösterilmektedir. Denizciliğin diğer alanlarıyla kıyaslandığı zaman, konteyner filosunun yaş ortalaması diğer gemi cinslerine göre daha düşüktür. Dünya konteyner filosunun yaş ortalaması 10,9 iken kuru yük filosunun yaş ortalaması 22,4’tür. Genç gemi filosunun sağladığı avantajlar genel olarak emniyet, yüksek sürat ve düşük yakıt sarfıyatı şeklinde sıralanabilmektedir.

Tablo 2.2. Konteyner Gemilerinin Kapasitelerine Göre Sınıflandırılması

Grup	Kapasite (TEU)
Feeder	<500
Feedermax	500 – 999
Handy	1.000 – 1.999
Sub-Panamax	2.000 – 2.999
Panamax	3.000 – 3.999
Post-Panamax	4.000 – 8.000
Super Post-Panamax	>8.000

Kaynak: U.S. Maritime Administration Office of Statistical and Economic Analysis, August 2005, Containership Market Indicators, p.1-7, U.S.

Konteyner gemilerinin kayıtlı olduğu ülke bayrakları incelendiğinde, OECD ülkeleri sicillerine kayıtlı konteyner gemilerinin tonajının toplam dünya tonajına oranının % 32,2 olduğu, buna karşılık kolay bayrak ülkelerinde bu oranın % 50,6 olduğu görülmektedir. Kolay bayrak ülkelerinden Panama 1,6 milyon TEU ile toplam dünya TEU kapasitesinin % 20’sini, Liberya ise 1,2 milyon TEU ile toplam dünya TEU kapasitesinin % 14,8’ini bünyesinde barındırmaktadır<sup>69</sup>.

<sup>69</sup> Institute of Shipping Economics and Logistics, June 2006. Shipping Statistics and Market Review, p. 3-6, 14,36 Bremen, Germany

### 1.2.3. Dünya Konteyner Filosunun Gelişimi

1960'lı yıllarda ilk denemeleri yapılan konteyner taşımacılığında kullanılan gemiler düşük maliyetleri nedeniyle modifiye edilmiş dökme yük gemileri ve tankerlerden oluşmakta olup, kendi yükleme boşaltma ekipmanlarına sahiplerdi.

1970'li yılların başında konteyner taşımacılığının dünya ticaretinde kabul görmeye başlamasıyla konteyner taşımak üzere özelleştirilmiş ilk gemiler inşa edilmeye başlandı. Bölmeli yapı kullanılarak inşa edilen bu gemilerde daha fazla konteyner taşınabilmesi amacıyla yükleme boşaltma ekipmanları gemi dizaynından kaldırıldı.

1980'li yılların başında dünya ticaretindeki ve konteyner taşımacılığindeki gelişmeler daha büyük konteyner gemilerinin inşa edilmesi ihtiyacını beraberinde getirmiştir. Bunun sonucu olarak 1985 yılında ilk Panamax ve 1988 yılında ilk Post Panamax tipi gemi inşa edilmiştir<sup>70</sup>.

2000'li yılların başında ise Post Panamax Plus gemiler inşa edilmeye başlanmıştır. Bu gemilerin oldukça büyük ve süratli olması işletme maliyetlerini yükseltmiştir. Büyük konteyner gemileri (Panamax ve daha büyük) genellikle belirli bir rota üzerinde bulunan ana aktarma limanlarına uğramakta, boşaltılan konteynerler daha küçük kapasiteli (feeder) gemiler ile son varış noktalarına ulaştırılmaktadır. Feeder tipi konteyner gemileri deniz aşırı konteyner taşımalarının genellikle ilk ve son ayağını oluşturmaktadırlar<sup>71</sup>.

2001-2005 yılları arasında dünya konteyner filosunun TEU kapasitesi yıllık % 11,3 oranında artarken, konteyner gemilerinin sayısı ise, % 5,9 oranında artış göstermiştir<sup>72</sup>.

Aşağıda ki tabloda da ifade edildiği gibi, dünya çapındaki tahmini toplam konteyner trafiği (boş konteynerler de dâhil olmak üzere) yıllık %8,8 civarında bir büyüme göstererek 1999 yılında 36 milyon TEU'dan 2006 yılında 130 milyon TEU'ya yükselmiştir.

---

<sup>70</sup> Institute of Shipping Economics and Logistics, June 2005. Shipping Statistics and Market Review, p. 1-2, Bremen, Germany.

<sup>71</sup> Rodrigue vd., a.g.e., s. 120

<sup>72</sup> Institute of Shipping Economics and Logistics, a.g.e., s. 2

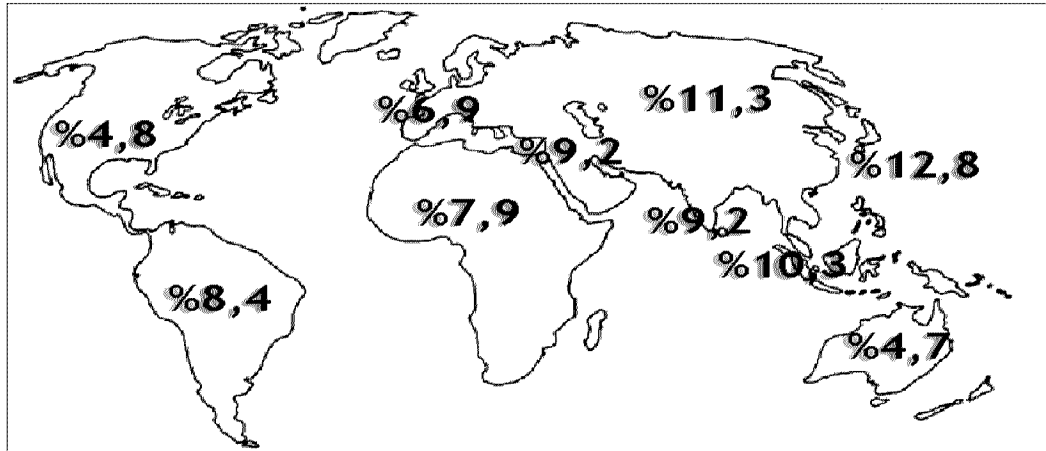
Tablo 2.3.Dünya Trafik Hacmindeki Yıllık Değişim (Milyon TEU)

Yıllar	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Trafik Hacmi	61	67	73	88	96	1007	130
Yıllık Büyüme	-	%10,1	%11,2	%20	%10,3	%11	%11,3

**Kaynak:** Avni Büyüközer, **Konteyner Terminali Planlaması Ve Kapasite Analizi**, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2006, s.9

2005 yılında Drewry Consultants Inc. Tarafından yapılan tahminlere göre ise, 2003 ile 2008 yılları arası yıllık ortalama büyüme oranı %9,5 olarak verilmiştir<sup>73</sup>. Bu gelişim süreci şekil 2.11’de ayrıntılı bir şekilde ifade edilmiştir.

Şekil 2.11. Ortalama Yıllık Konteyner Trafığı Hacmi Büyüme Oranı (2003–2008)



**Kaynak:** Mervin C., “Stepping up the pace in Container Terminal efficiencies supported by intermodal investment planing in supply cheins”, 4th Intermodal Africa Conference, February 2-3, 2006, s.55

### 1.3.TÜRKİYE'DE KONTEYNER TAŞIMACILIĞI

Sürekli bir gelişme ve değişim içindeki dünya ticaretinde söz sahibi olabilmek için, birçok faaliyet alanında rekabetin kıyasıya yaşandığı günümüzde ülkeler; çağdaş yöntem ve yeniliklere açık olarak sistemli ve organize ticaret yapmak zorundadırlar. Dünyadaki teknolojik ve ticari gelişmelere ayak uydurmak, bu ortamda tutunmak isteyen her ülke için gereklidir. Konteyner taşımacılığı birçok yönüyle deniz ticaretinde

<sup>73</sup> Mervin C., “Stepping up the pace in Container Terminal efficiencies supported by intermodal investment planing in supply cheins”, 4th Intermodal Africa Conference, February 2-3, 2006, s.55

gelecekte çok daha önemli bir payı elinde tutacaktır. Zira endüstriyel malların standartlaştırılması çabaları, daha yoğun bir yük birimleşirmesi eğilimini beraberinde getirecek ve gelecekte her türlü mal konteynerlerle rahatlıkla taşınabilecektir. Büyük hacimli taşımalarda görülen ölçek ekonomisi kavramını konteyner taşımacılığına da kaydırmak isteyen dünyanın sayılı dev firmalarının 8.000-10.000 TEU'luk taşıma kapasiteli konteyner gemilerine olan yoğun talepleri durumun ciddiyetini ortaya koymaktadır. Bütün bu olumlu mesajlara karşın, durum ülkemiz açısından pek de iç açıcı bir manzara çizmemektedir.

Türkiye'de ise 2005 yılında dünyada elleçlenen konteyner sayısının yüz binde 896'sı elleçlenmiş (3.765.000 TEU) olup, bu durum Türkiye'nin dünya konteyner piyasasındaki payının henüz çok yetersiz olduğu gerçeğini ortaya çıkarmaktadır. Rakamlar Türkiye'nin konteynercilik alanında daha çok adım atması gerektiğini göstermektedir. Örneğin halen Deniz Nakliyat dışında, özel teşebbüs konteyner işletmeciliğine yeni yeni soyunmaktadır. Bu konudaki gelişmelere ve yeni gemi siparişlerine karşın konteyner taşımalarının tamamına yakını yabancı bayraklı gemiler yapmaktadır<sup>74</sup>.

Bugün Türkiye'nin konteyner taşımacılığına yöneldiği ülkelerle, dünya trafiği Avrupa-Uzakdoğu ve Avrupa-ABD arasında aynı yönde seyretmektedir. En yoğun taşıma ise Akdeniz'de (Dünya trafiğinin %25i) görülmektedir. Ama bu yoğunluğu değerlendirirken, konteynerin kendi gelişen sistemi içinde aktarmalı bir şekilde dolaştığını göz önünde tutmak gerekmektedir. Dolayısıyla Akdeniz'de gerçekleşen taşıma, konteyner taşımacılığının birinci ayağıdır. Son taşıma noktası olarak ise başta Uzakdoğu ve Batı Avrupa (Kontinent), daha sonra ise Amerika kıtası gelmektedir. Son 10 yılda Türk ihracatçılarının konteyner göndermediği ülke neredeyse kalmamıştır.

Türk armatörlerin küresel olarak düzenli hat taşımacılığına yönelmesi, büyük yatırımların yanı sıra etkin bir yapılanmayı da gerektirmektedir. Çünkü sistem ve yapılanma tam olarak işlerlik kazanmadığı takdirde büyük zarar meydana getirebilmektedir.

---

<sup>74</sup> TURKLİM, **Deniz Taşımacılığı**, Sektör Raporu, 2006, s.96

Türk armatörlerinin daha iyi navlun olanakları sağlayabileceği bu piyasadan paylarını alabilmeleri için mümkün olduğu kadar çabuk organize olmaları gerekmektedir. Ayrıca bu yönde yapılacak atılımlar Türk deniz taşımacılığını gerçek anlamda uluslararası piyasalarda rekabet etmeye yönlendirecek ve dünya şartlarına uyum sağlamalarını kolaylaştıracaktır. Bunun sonucu olarak konteyner taşımacılığı sayesinde üçüncü ülkeler arasında yapılan taşımalardan daha fazla pay almak mümkün olacaktır.

Bunların yanı sıra Gümrük kanununun ilgili maddelerinde; transit konteynerlerin kontrolüne ilişkin prosedürlerin gözden geçirilerek uluslararası normlara uygun olarak yeniden düzenlenmesinin sağlanması sonucunda, ülkemiz limanlarından transit konteynerlerin geçmesine olanak sağlanması ve limanlarımızın elleçleme kapasitelerinin artırılmasında önemli bir adım atılmış olacaktır.

### **1.3.1. Türkiye’de ki Konteyner Limanların Durumu ve Gereksinimleri**

Deniz taşımacılığında zaman, para anlamına gelmektedir. Ne kadar çok zaman kaybedilirse, o oranda da masraflar artar. Bu yüzden, bir konteyner limanının aranan en önemli özelliği, gemilerin yükleme ve boşaltma işlemlerini en az zamanda yapmalarına olanak verecek kapasitede olması gerekliliğidir. Türkiye'nin en büyük konteyner limanları olan İzmir Mersin Haydarpaşa Limanı, dünyanın en yavaş çalışan limanlarıdır. Kırtasiye işlemleri üzerinde çok vakit kaybedilmekte, istifleme, yükleme ve boşaltma düzensiz bir biçimde yapılmaktadır. Gümrük komisyoncuları, herhangi bir konteyneri bulabilmek için oldukça fazla zaman harcamakta, bir o kadar zamanı da konteyneri yükleme sahasına taşıyabilmek için araç aramakla geçirmektedirler. Eğer bir limanda belirli bir organizasyon oluşturulmamışsa, zaman kayıplarının büyük boyutlarda olacağı açıktır.

Bir konteyner limanında aranan diğer bir önemli özellik de, konteynerin süratle yer değiştirebilmesidir. Hareket akışı, durmadan ve düzenli olarak yapılmalıdır. Liman, kara ve demiryollarıyla bağlantılı olmalıdır. Zira konteynerleşme, gemi sahiplerini kapıdan kapıya servisle kombine taşımacılık yapmaya yönlendirmekte ve bu da, konteynerlerin gemiden tahliyesini müteakip kombine taşımanın ikinci ayağı olan tren veya kamyonu yüklenmesi ile limanlardaki beklemelerin ortadan kalkmasını temin

etmektedir. Ancak takdir edileceği gibi bu, limanların kombine taşımaya göre modifiye edilmesiyle mümkün olabilecek bir durumdur ve yükleme-boşaltma elemanlarının montajı demektir ki bunlar da yatırım gerektirmektedir.

Türkiye limanlarında görülen bir diğer önemli aksaklık ise, gemiden indirilen konteynerin sahibine ulaşabilmesi için gerekli olan iletim ağının yetersiz olmasıdır. Ayrıca, dış ticaret açısından dolayı çok fazla boş konteyner stok sahalarında bekletilmektedir. Bunun çözümü, imkânların iyileştirilmesi ve konteyner taşımacılığının sahip olduğu potansiyele uygun yatırımların yapılmasıdır. Türkiye'nin konteynerleşme sürecinde geç kalmasının aslında belki de en önemli nedeni, limanlarımızın yıllar boyu çağın gerisinde kalmış yönetim anlayışı ile gelişmelere ve yeniliklere ayak uyduramamış olmasıdır.

8333 kilometre kıyı şeridinde sahip Ülkemizde 182 adet liman ve iskele bulunmakta olup, bunlardan 6 tanesi Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından, 4 tanesi de Türkiye Devlet Demir Yolları tarafından işletilmektedir. Limanlar, bağlı buldukları Bölge Müdürlüklerine göre aşağıdaki şekilde sıralanmaktadır<sup>75</sup>:

- Antalya 7 Liman
- Çanakkale 24 Liman
- İstanbul 79 Liman
- İzmir 22 Liman
- Mersin 18 Liman
- Samsun 16 Liman
- Trabzon 9 Liman

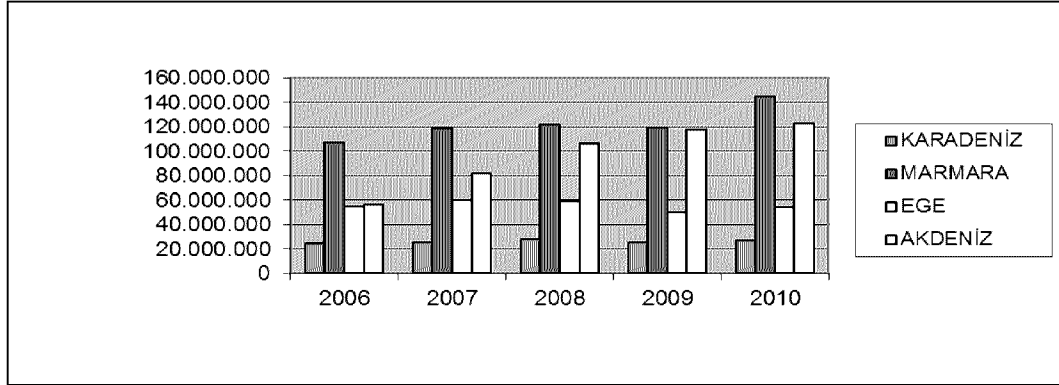
Aşağıda ki grafiklerde, bölgelere göre yük elleçlemeleri ve limanlarımıza uğrayan gemi sayıları yıllara göre verilmektedir.

---

<sup>75</sup> Deniz Ticaret Odası, **Deniz Sektörü Raporu**, 2010. s.170

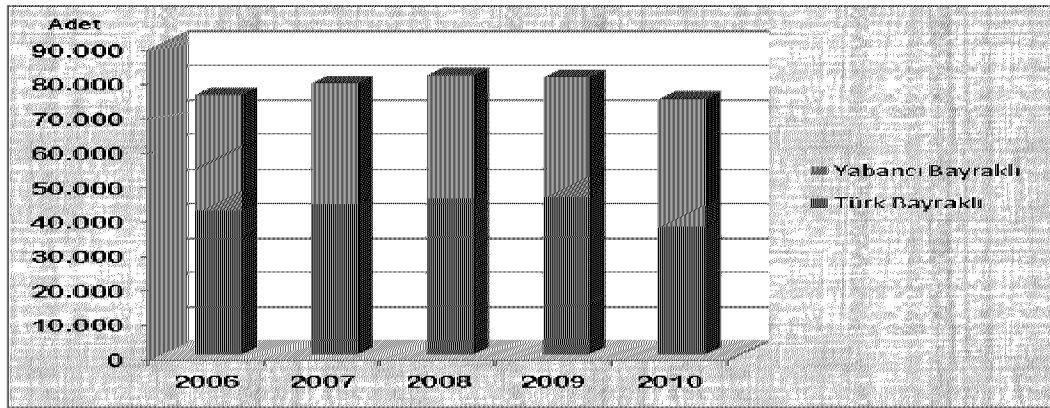


Şekil 2.12. Bölgelere Göre Yük Elleçlemeleri (Ton)



Kaynak: Deniz Ticaret Odası, **Deniz Sektörü Raporu**, 2010. s.174

Şekil 2.13. Limanlarımıza Uğrayan Gemi Sayıları



Kaynak: Deniz Ticaret Odası, **Deniz Sektörü Raporu**, 2010. s.176

Türkiye’de limanlarla ilgili kapsamlı bilgi aşağıda ayrıntılı olarak verilmiştir.<sup>76</sup>

Türkiye’de devlete bağlı kuruluşlara veya özel sanayi şirketlerine ait sanayi iskeleleri; Ege Bölgesi’nde Aliğa çevresinde, Akdeniz Bölgesi’nde İskenderun çevresinde ve Marmara Bölgesi’nde Ambarlı çevresi ve İzmit Körfezi’nde yer almaktadır. Türkiye limanlarının yapılanmaları, bir yük türünde uzmanlaşmış limanlardan çok birçok farklı yük türüne hizmet verebilecek farklı ekipmanlarla

<sup>76</sup> Deniz Ticaret Odası, **Deniz Sektörü Raporu**, 2010. s.170-180

donatılan konvansiyel türde liman özelliği göstermektedir. Bu da dünya limanlarında görülen uzmanlaşma eğilimi ile ters düşmektedir.

Türkiye limanlarının Akdeniz ve Karadeniz pazarlarında rekabet edebilmeleri için yapılanmalarında değişikliklere gidilmesi ve belli yük türlerinde uzmanlaşması ve/ya konteyner taşımacılığına yönelik yeni limanların oluşturulması projeleri üzerinde durulması gerekmektedir. Marmara Bölgesi'nde yer alan özel limanlar içinde konteyner operasyonu konusunda uzmanlaşmış konteyner terminalleri de çoğalmakta ve elleçleme miktarlarını da hızla arttırmaktadır.

Geo-stratejik açıdan denizyolu taşımacılığına son derece uygun olan Türkiye'nin uluslararası pazarlara ulaşmasında ve ülkenin ekonomik, sosyal ve ticari yapısı üzerinde, ulusal ulaştırma sisteminin son noktası olan limanlar oldukça etkilidir. Küreselleşme ile birlikte limanlar sadece bölgesel yüke hizmet veren limanlar olmaktan çıkmış ve bir bölgenin limanı olmaktan çok bölgedeki yük trafiğinin limanı olma yönünde gelişme göstermiştir.

Limanlar yapılanmalarını bölgelerindeki aktarma yüklerinden daha fazla pay almak için düzenlemektedir. Türkiye limanları, Doğu Akdeniz ve Karadeniz denizcilik hatlarında stratejik konumda yer almakta ve Doğu-Batı ve Kuzey-Güney yönlü uluslararası ulaştırma koridorlarının kesişim noktasında bulunmaktadır. Buldukları avantajlı konum ile aktarma/transit yükleri çekebilecek özelliktedirler. Türkiye'nin her bir bölgesinde bulunan limanları farklı ulaştırma ağlarına hizmet verebilecek konumda yer almaktadır. Akdeniz ve Ege Bölgesi'ndeki limanlar, kısa sapma mesafeleri ile Akdeniz'den geçen Asya-Avrupa ana denizcilik hattının yüklerini çekebilecek konumda yer almaktadır. Özellikle Akdeniz Bölgesi'nde bulunan limanlarımız Orta Doğu ve Merkezi Asya ülkelerine ana denizcilik hattından gelen yüklerin iletilmesinde aktarma/transit limanı işlevi görebilecek konuma sahiptir. Avrupa Birliği tarafından oluşturulan Trans-Avrupa ve Pan-Avrupa ulaştırma koridorlarının Türkiye bağlantısı ve bu koridorların Doğu'ya uzatılması açısından ise Marmara Bölgesi'ndeki limanların önemi büyüktür<sup>77</sup>.

---

<sup>77</sup> Ece, a.g.e.

Türkiye'ye ulaşan Pan-Avrupa 4. koridoru ile Avrupa ülkelerinden Marmara limanlarına gelen yüklerin karayolu, demiryolu veya denizyoluyla Doğu ülkelerine iletilmesi sağlanabilecektir<sup>78</sup>. Denize kıyısı olmayan Merkezi Asya ülkelerinin Avrupa ile ticaretinde en önemli ulaşım alanı olan Karadeniz'deki ticaret ve taşımacılık hacminin büyümesi sonucu bölgedeki limanlarımızın önemi daha da artmıştır. Limanlarımız yoluyla Avrupa merkezli yükler Kuzey- Güney Ulaştırma Koridoru doğrultusunda İran ve Hindistan'a ulaştırılabilmektedir.

Ancak, limanların denizcilik hatları tarafından tercih edilmesinin tek nedeni coğrafi konum değildir. Liman operasyonlarının verimliliği, hizmet kalitesi, uygun liman altyapı ve üstyapı fonksiyonları, liman tarifeleri ve liman emniyeti de hatların dikkate aldıkları diğer etkenlerdir. Bir liman rekabet edebilmek için uygun altyapıya, kaliteli işgücüne ve yüksek teknolojiye sahip olabilir; ancak hizmet sunduğu alana ulaşımında karayolu ve demiryolu bağlantıları yetersiz ise bunların hiçbir önemi kalmayacaktır.

Bu açıdan bakıldığında özel sektör tarafından işletilen limanların demiryolu bağlantısına sahip olmayışı en önemli altyapı eksikliği olarak ortaya çıkmaktadır. Özellikle konteyner trafiğinde % 84 paya sahip olan özel limanların demiryolu bağlantılarının bulunmaması, kombine taşımacılığın maliyet avantajlarından yararlanılamamasına yol açmaktadır.

Günümüzde Türkiye'de elleçlenen konteyner ve genel kargo'nun % 60'lık bölümü Marmara Bölgesinde gerçekleşmektedir. Bölgede demiryolu bağlantısı olan liman sayısına baktığımızda TCDD'ye ait Derince ve Bandırma limanları dışında demiryolu bağlantısı olan liman yoktur. İskenderun Körfezi ve Aliğa gibi limanların yoğun olduğu bölgelerde de durum aynıdır. Bu oranlar 2005 yılında %20 Haydarpaşa,

---

<sup>78</sup> Jale Nur Ece, Kanal İstanbul ve Montrö, Denizhaber.com, 2011, <http://www.uzakyol.com/?p=260>, erişim:26.12.2011

%45 İzmir limanı ve %35 Mersin limanı idi. Dolayısıyla oranlar zaman içerisinde değişikliğe uğramıştır<sup>79</sup>.

Türkiye limanlarının yönetimi ve idaresinin, farklı kuruluşlar tarafından gerçekleştirildiği görülmektedir. Limanın her bir işlevi o konuda yetkili bakanlıklar ve birimler tarafından üstlenilmiştir. Türkiye’de limanların idaresi ve yönetimi ile ilgili başlıca kuruluşlar şunlardır:

- Ulaştırma Bakanlığı,
- Sağlık Bakanlığı,
- Maliye Bakanlığı,
- İçişleri Bakanlığı,
- Bayındırlık ve İskân Bakanlığı,
- Sanayi ve Ticaret Bakanlığı,
- Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı,
- Çevre ve Orman Bakanlığı,
- Denizcilik Müsteşarlığı,
- Gümrük Müsteşarlığı,
- Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT),
- Demiryolları,
- Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH),
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD),
- Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. (TDİ),
- Belediyeler,
- Polis Teşkilatları,
- Göçmen Büroları.

Bu kuruluşlar arasında zaman zaman zayıf koordinasyona ve otorite çatışmalarına rastlanmaktadır. Türkiye’de limanlarda yatırım, operasyon ve idare süreçlerinde çok karmaşık bir sistem görülmektedir. Limanlarla ilgili tek bir sorun bile

---

<sup>79</sup> Özgür Zorlu, **Türkiye Limanlarının İşletme Verimliliğinin İrdelenmesi Ve Transit Liman İhtiyacı**, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2008, s.58

birden fazla kuruluşu ilgilendirmekte, bu da karar verme sürecinde problemlere neden olmaktadır.

Sonuç olarak, limanlarımızın Avrupa standartlarında çalışamaması ve yeterli olmayışı pek çok ithalat ve ihracat yüklerimizin komşu ülkelere ve oradan karayolu ile Türkiye'ye gelmesine sebep olmaktadır. Sonuçta ithalat ve ihracatçılarımız ödemeleri gerekenlerin çok üstünde paralar ödeyerek ve gecikerek mallarını ithal veya ihraç edebilmektedir. Limanlarımızın buldukları bölgelerde karayollarımızın yeterli olmayışı ve özellikle demiryollarımızın hemen hemen hiç bulunmaması, Türkiye'nin konteynerleşme sürecini olumsuz yönde etkilemektedir.

### **1.3.2. Konteyner Gemilerine Öncelik ve Yatırımların Artması**

Türkiye limanlarında konteyner gemilerine öncelik tanınmamaktadır. Oysa konteyner gemileri düzenli hat gemileridir ve bu nedenle liman işlemlerinin çabuk bitirilmesi gerekmektedir. Öte yandan bu çabukluk limanın da yararına olmaktadır. Dolayısıyla konteyner yükünün çok kısa sürede boşaltıldığı ve konteyner gemilerinin rıhtımı diğer gemilere oranla çok çabuk terk ettiği göz önüne alınırsa limanın verimliliğinin artacağı ortaya çıkmaktadır. Öte yandan konteyner işlemlerinin genel yük işlemlerine oranla daha pahalı olması liman karlılığını arttırıcı diğer bir etken olarak gözükmektedir.

Konteyner depolama ve elleçleme sistemlerinin yeterli olmaması da önemli bir sorundur. Bu konuda, öncelikle kısa vadede limanlarımızdaki bazı rıhtımların konteyner deposu olarak düzenlenmesi, orta ve uzun vadede ise eklemeler ve yeni liman inşasında konteynerlere öncelik tanınması yerinde olacaktır.

Türk armatörlerinin de konteynerciliğin olanaklarından yararlanmak için üzerlerine düşeni yapması gerekmektedir. Çünkü diğer taşımacılık yük yoğunluğu yüksek, navlunu düşük taşımalardır. Konteyner taşımacılığı ise, yoğunluğu düşük, ancak navlunu yüksek bir taşıma türüdür. Konteynercilikte kontrol, yabancı bayraklı taşıyanların elindedir. Bu nedenle büyük bir döviz kaybının olduğu ve yabancı pazarlara küçük partilerle girmek isteyen küçük ihracatçının önünde navlun nedeniyle rekabet gücünü azaltan bir engel olduğu değerlendirilmektedir. Türk bayraklı gemilerle taşıma

oranının artması halinde hem navlunların döviz olarak ülkemizde kalması sağlanacağı, hem de ihracat yapan girişimci sayısında büyük oranda artışlar olacağı öngörülebilir.

Otuz yıllık gelişim süreci; Türk gemi sahiplerinin önce konteyner de taşıyabilecek gemileri, sonra çok amaçlı yük gemilerini (multi-purpose cargo vessels) ve nihayet sırf konteyner taşıyan gemileri (full container vessel) amaca en uygun gemiler olarak yaptırmaya başladıklarını göstermektedir. Bugün özel konteyner gemisi inşasında Türkiye'nin güncel düzeye ulaşmamış olsa bile sevindirici bir gelişme gösterdiğini söylemek mümkündür.

Dünyadaki yük karakterinin konvansiyonel yükten konteynere doğru yönelmekte olduğu, yapılan istatistiklere göre konteyner trafiğinde artış olduğu ve bu artan konteyner taşımacılığı neticesinde de konteyner taşıma navlunlarının yükseleceği tahmin edilmektedir. Dolayısıyla, Türk armatörleri "full" konteyner gemilerine yatırımı daha ciddi düşünmek durumundadırlar.

Bu konuda devlete de bazı görevler düşmektedir. Özellikle konteyner gemisi inşasını cazip hale getirmek üzere; uzun vadeli ve düşük faizli kredi olanağı sağlamalı ya da bu konuda özel banka ve diğer finans kuruluşlarını teşvik etmelidir. Ayrıca devlet, yatırımcılara bu alana dönük yeni teşvik imkânları sunmalı, eğer gerekiyorsa teşvik mevzuatındaki yapılabilecek değişikliklerle konteyner gemisi yatırımcılığını diğer gemi yatırımlarından ayrı tutarak bunu cazip hale getirmelidir.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### DENİZ TİCARETİ HUKUKU, GÜMRÜK KANUNU ve KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDAKİ HUKUKİ SORUNLAR

#### 1.DENİZ TİCARETİ HUKUKU KAVRAMI

Deniz ticareti hukuku deniz hukukunun bir dalı olarak değerlendirilmektedir. Deniz hukuku, denizde gemilerin seyrüseferi ile ilgili münasebetleri düzenlemeye mahsus kurallarının bütünüdür. Deniz Hukuku iki kısımda incelenmektedir. Bunlar<sup>80</sup>:

- Deniz kamu hukuku
- Deniz özel hukuku

**Deniz kamu hukuku:** Fertler (gerçek kişi) arasında, fertlerle devlet arasında ve devletler arasında oluşabilecek münasebetleri düzenleyen hukuki kurallardır. Dört kısma ayrılmaktadır. Bunlar:

- Deniz devletler hukuku; Karasularının sınırları, Kıta sağanlığı, Açık denizlerin serbestliği ve benzer konularda karşılaşılan devletler arasındaki sorunlara ilişkin kurallardan oluşmaktadır.
- Deniz idare hukuku; İlgili devletin denizde seyrüseferlerin kontrol edilmesi, denizde can ve mal güvenliğini sağlanması, gemilerin tescil edilmesi, gemilerin bayrak taşıması, muayene edilmesi ve ölçülmesi gibi konuları düzenleyen kurallardan oluşmaktadır.
- Deniz ceza hukuku; Deniz hukukuna ait olan herhangi bir kurala uyulmaması durumunda özel olarak konulmuş ceza içeren kurallardan oluşur.

---

<sup>80</sup> Tahir Çağa, Rayegen Kender, **Deniz Ticaret Hukuku I**, Beta Basım Yayım, 12. Baskı, İstanbul, 2002, s.2

- Deniz sosyal hukuku; Gemi adamlarının sosyal güvenliklerine ait olan hukuki kurallardan oluşur.

**Deniz özel hukuku:** Fertler arasında veya fertlerle kamu tüzel kişileri arasında ortaya çıkan özel hukuk alanındaki olayları düzenleyen hukuk kurallarıdır. Deniz özel hukuku iki bölümde incelenmektedir. Bunlar:

- Deniz özel hukuku: Kamu gemileri hariç her tür deniz gemisinin mülkiyet ve rehin haklarını düzenleyen hukuki kurallardır.
- Deniz ticaret hukuku: Ticaret amaçlı gemilerin denizde seyir etmesi durumunda ortaya çıkacak olan ilişkileri düzenleyen hukuk kurallarıdır.

## 2. DENİZ TİCARETİ HUKUKUNUN TARİHÇESİ

İlk çağlarda deniz ticaretini düzenleyen yazılı hukuk kuralları bulunmamaktaydı. Deniz ticaretine özgü kurallar adet hukuku tarzında ortaya çıkmıştır.

Ortaçağda Akdeniz bölgesiyle Avrupa'nın batı ve kuzeyinde yer yer fakat birbirine benzerlik gösteren hukuk kurallarının örf ve adet şeklinde meydana gelmiştir. Deniz örf ve adetlerini bir araya toplayan yayınlar zaman geçtikçe ihtiyaçtan dolayı önem kazanmıştır. Bu yayınlardan en önemlileri aşağıda ki gibi sıralanabilmektedir<sup>81</sup>.

- Consolat der mar: 13. Yüzyılda Barselona'da deniz mahkemelerinin kararlarını bir araya getiren dergidir.
- Roles des jugements d'Oleron: Fransa'nın batısında Oleron adasında bulunan deniz mahkemesinin 12 ve 13. Yüzyıllardaki kararlarını bir araya getiren dergidir.
- Guidon de la mer:16. Yüzyılda Rouen'de düzenlenen kurallardır. Deniz sigortalarına ait hükümleri içermektedir.
- Visby deniz hukuku: Oleron mahkemesinin kararlarını içermektedir. Kuzey denizi ve Baltık sahillerinde geçerli olmuştur.
- Les assises de Jarusalem- Kudüs Kararları: Doğu Akdeniz'de geçerli olan ve 1099 tarihinde yayınlanan bir dergidir.

---

<sup>81</sup> Çağa ve Kender, a.g.e., s.9



- E. Basilica'lar: Bizans imparatoru Jüstinyen'in meşhur "corpus iuris"inin 9. Yüzyılda imparator IV. Leo tarafından ortaya koyulan Yunanca bir adaptasyonundan ibaret olan bazilikaların 53.kitabı deniz hukukuna tahsis edilmiştir. Fakat 16. Yüzyılda bulunan Latince bir tercümesi ele geçirilmiştir. Bizans ve Doğu Akdeniz'de büyük bir önem kazanmış olan bu deniz kurallarının İstanbul'un fethinden sonra Türkler tarafından da uygulandığı bazı yazarlar tarafından iddia edilmektedir<sup>82</sup>.

Yukarıda ifade edilenlerin dışında şehir makamları tarafından konan yazılı kurallar da söz konusudur. Bu kuralların kaynağı, esas itibariyle deniz adetleridir. Bu kurallara, İtalya'da Piza, Venedik'de Cenova, Almanya'da Lübeck Hamburg ve Bremen şehirlerinin deniz hukuku örnek gösterilebilmektedir.

### **3. DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA ULUSAL VE ULUSLARARASI HUKUK SORUNU**

Denizyolu taşımacılığında yaşanan hukuksal sorunların nedeni, ülkemizin hem deniz hem de deniz hukuku konularında yapılan çalışmalarda dünyanın gerisinde kalmasıdır. Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaları gereği gibi uygulamamasının sebepleri çeşitli olmakla birlikte, bu konuda yetki ve sorumluluk kargaşası mevcut olup kurumlar içerisinde uzman personel yetersizliği de diğer nedenler arasında yer almaktadır. Türkiye'de denizciliğe ilişkin olarak değişik kurum ve kuruluşların yetkisinde bulunan çeşitli sayıda kanun, KHK, tüzük ve yönetmelik bulunmaktadır. Deniz ulaştırması ile ilgili mevzuat, ihtiyaca cevap vermemektedir. Bu alanda mevzuat karmaşası giderilmeli ve uygulanabilir, denetlenebilir hale bir an önce getirilmelidir. Türkiye'de denizciliğinin hak ettiği yere getirmek için ulusal ve uluslararası denizcilik politikalarının oluşturulması ve bütünlüklü bir program ve planlama içerisinde yapılması gerekmektedir<sup>83</sup>.

Bununla birlikte İthalatçı ve İhracatçıların gümrüklerde yaşadıkları belli başlı sorunlar ise aşağıda ki gibidir:

---

<sup>82</sup> Çağa ve Kender, a.g.e., s.10 (Ribert Rodiere, **Precis**, 4. Baskı, Paris, 1969, s.10-12)

<sup>83</sup> Kemal Battal, İlerleme Raporu ve Denizciliğimiz, Deniz Ticareti Dergisi. Aralık 2006, s.78

- Gümrüklerin birbirinden farklı olarak çalışmaları, farklı uygulama sürdürmeleri.
- Gümrüklerde evrakların geçersiz olarak fazla beklemeleri, işlemlerin uzun süre zaman alması.
- Mevzuatlarda sık sık değişikliklerin meydana gelmesi, bu değişikliklerin takip edilememesi.
- Gümrüklerde çalışan memurların duyarsızlığı.
- Saat 4'ten sonra veya Cumartesi ve Pazara çıkması gereken mallarla ilgili, gümrük kontrolünde memurların çalışmaması veya açıktan mesai alarak çalışması durumunda aksaklıkların yaşanması.
- İthalatta malın antrepoda uzun süre bekletilmesi ve çeşitli evrakların (Şirketin Sanayi Odası kaydı, Ticaret Odası kaydı, Şirketin kuruluşunu gösteren Ticari Sicil Gazetesi, Vekâletname, İmza Sirküleri, Teminat Mektubu ve diğer ithalat belgeleri) istenmesi, bu evrakların hazırlanmasından doğan zaman kaybı.
- Makine ithalinde 15-20 gün, iplik ithalinde 4-7 gün malın antrepoda kalması.

#### **4. TÜRK DENİZ TİCARETİ HUKUKUNUN TARİHÇESİ VE KAYNAKLARI**

Türk deniz ticareti hukukunun tarihçesi incelendiğinde, çıkış noktasının genel anlamda Alman hukuku olduğu görülmektedir. Bunun yanı sıra deniz ticareti hukukuna etki eden diğer hukuksal düzenlemeler, Fransız ve Hollanda kanunlarıdır.

Türk deniz ticaretinin tarihsel gelişimi ve Türk deniz ticaretinin kaynakları ile ilgili geniş bilgi aşağıda yer almaktadır.

##### **4.1. Türk Deniz Ticareti Hukukunun Tarihçesi**

Ülkemizde deniz ticaretine ilişkin ilk düzenleme 1864 yılında Ticaret-i Bahriye Kanunu'dur. Bu kanun 1807 tarihli Fransız ticaret kanununun 2. Kitabının tercümesidir. Ayrıca Hollanda ve Alman kanunlarından da alıntılar mevcuttur<sup>84</sup>.

Bu düzenlemeden önce Türk denizcilik ticaretinin hangi hükümlerle düzenlendiğine değinmekte fayda vardır.

---

<sup>84</sup> Çağa ve Kender, a.g.e., s.29

1864 tarihli Ticaret-i Bahriye Kanunu 65 sene yürürlükte kalmış ve yeni ihtiyaçlara cevap verebilecek şekilde düzenlenmemiş ve 1929 yılında ismi Deniz Ticaret Kanunu olarak değiştirilmiştir. 1440 sayılı bu kanun 13.05.1929 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisince kabul edilmiş ve Türk Ticaret Kanunu'nun ikinci kitabı olarak yürürlüğe girmiştir.

Deniz ticareti kanunun çıkış noktası Alman hukukudur. Örneğin 1015 ile 1446 maddeleri, 1897 tarihli Alman Ticaret Kanununun deniz ticaretine dair olan 4. Kitabının bir tercümesinden, gemi rehinine dair 1447 ile 1458. Maddeleri Alman medeni kanununun 1259-1269. paragraflarından ve Gemi sicili ve bayrak hakkına dair 22.6.1899 tarihli Alman kanunundan alınmıştır<sup>85</sup>.

Ancak uygulamaya konulan deniz ticareti kanunu o dönemde ki ihtiyaçlara cevap vermemekteydi. Bu kanunun önemli eksikliklerini ve aksayan taraflarını aşağıda ki gibi ifade etmek mümkündür. Bunlar:

- Tercüme hataları
- Diğer şekil noksanlıkları ve bazı hükümlerin alınmaması
- İçeriğin eksik olması.

Dolayısıyla Deniz Ticareti Kanunu, denizciliğin teknik ve iktisadi gelişmesi karşısında yetersiz kalmıştır. Diğer taraftan Türkiye ticari ilişkiler içerisinde olduğu ülkelerin deniz hukukuna dair bir takım antlaşmalar imzalamıştır. Bu nedenlerden dolayı bu kanunun geliştirilmesi ve uluslararası perspektife uyum sağlaması bir zorunluluk olarak kabul edilmiştir.

Bu gelişmeler sonucunda kanun, 1956 yılında revize edilmiştir. Kanunda bu açıdan yapılan değişiklikler aşağıda ki gibidir.

- Kanunda ki tercüme yanlışlıkları düzeltilmiştir.
- Şekil noksanlıkları ortadan kaldırılmıştır.
- Bayrak, gemi sicili, mülkiyet ve diğer aynı haklar bu konudaki Alman kanunundan alıntı yapılarak düzenlenmiştir.

---

<sup>85</sup> Çığa ve Kender, a.g.e., s.30

- Navlun mukavelesi 1924 tarihli Brüksel konvansiyonu ve 1937 tarihli Alman kanunu örnek alınarak yeniden düzenlenmiştir.
- Müşterek avarya hükümleri 1950 tarihli York-Anvers kurallarının esaslarına uygun hale getirilmiştir.
- Bunların dışında birçok hükümde yeniden düzenlenmiştir.

## **4.2. Türk Deniz Ticareti Hukukunun Kaynakları**

Türk Deniz Ticareti Hukukunun Kaynaklarını dört başlık altında incelemek mümkündür<sup>86</sup>.

### **4.2.1. Kanunlar**

Bu kanunlar aşağıda ki gibidir.

- Türk Ticaret Kanunu: Türk deniz ticareti kanununa ait normları içeren kaynaklardan en önemlisi 1956 tarihli Türk ticaret kanunudur.
- Finansal Kiralama Kanunu
- Denizde Can Ve Mal Koruma Hakkında Kanun
- Deniz İş Kanunu
- Kabotaj Kanunu
- Limanlar Kanunu
- Çevre Kanunu
- Boğaziçi Kanunu
- Umumi Hıfzısıhha Kanunu
- Gemi Sağlık Resmi Kanunu
- Gümrük Kanunu
- Harçlar Kanunu
- Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi Ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun
- Karasuları Kanunu
- Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş Ve Görevleri Hakkında Kanun
- Su Ürünleri Kanunu

---

<sup>86</sup> Çığa ve Kender, a.g.e., s.35-40

- Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu
- Askeri Yasak Bölgeler Ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu
- Türk Uluslar Arası Gemi Sicili Kanunu

#### **4.2.2. Tüzükler**

Bu tüzükler aşağıda ki gibidir.

- Gemi Sicil Nizamnamesi
- Gemi Bayrak Şahadetnameleri Hakkında Nizamname
- Ticaret Gemilerinin Teknik Durumları Hakkında Tüzük
- Ticaret Gemilerinin Tonilatolarını Ölçme Tüzüğü
- İstanbul Liman Tüzüğü
- Tehlikeli Eşyanın Ticaret Gemileriyle Taşınması Hakkındaki Tüzük
- Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırı Tüzüğü
- Kaçak Olduğu Veya Kaçak Eşya Naklinde Kullanıldığı İddiasıyla El Konulmuş Deniz Taşıtları Hakkında Yapılacak İşlemleri Gösterir Esaslar
- Sahil Güvenlik Komutanlığının İdari Ve Adli Görevlerine İlişkin Tüzük
- Boğazlar Ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük

#### **4.2.3. Yönetmelikler**

Bu yönetmelikler aşağıda ki gibidir.

- Gemiadamları Yönetmeliği
- Gemi Koordinasyon Yönetmeliği
- Türk Arama Ve Kurtarma Yönetmeliği
- Gemilerde Rasat Yapılması Hakkında Yönetmelik
- Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği
- Gemi Adamlarının İkamet Yerleri, Sağlık Ve İaşelerine Dair Yönetmelik
- Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik
- Sınır Ve Kıyı Ticareti Yönetmeliği
- Uluslar Arası Denizcilik Forumları Koordinasyon Komisyonu Yönetmeliği
- Seyir Duyuruları Hazırlama Ve Yayınlama Hizmetleri Yönetmeliği

- Türk Uluslar Arası Gemi Sicili Yönetmeliği

## **5. 4458 SAYILI GÜMRÜK KANUNUNUN KONTEYNERCİLİKLE İLGİLİ BÖLÜMLERİ**

4458 Sayılı Gümrük Kanununun amacı, Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesine giren ve çıkan eşyaya ve taşıt araçlarına uygulanacak gümrük kurallarını belirlemektir<sup>87</sup>.

Kapsamı ise, Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesi ve Türkiye Cumhuriyeti topraklarıdır. Türkiye kara suları, iç suları ve hava sahası gümrük bölgesine dahildir. Bu Kanunda geçen Türkiye Gümrük Bölgesi ve Gümrük Bölgesi kavramları Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesini ifade etmektedir<sup>88</sup>.

### **5.1. 1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi'nin Ve Geçici İthalat Sözleşmesi'nin Konteynerlerle İlgili Hükümlerinin Uygulanmasına Dair Yönetmelik<sup>89</sup>**

Bu yönetmelikte yer alan genel başlık ve içerikleri aşağıda ki gibidir:

- Birinci Kısım (Genel Hükümler)
- İkinci Kısım (Konteynerlerle İlgili Olarak Tanınan Kolaylıklar)
- Üçüncü Kısım (Gümrük İdareleri Ve Müsteşarlık Merkez Birimlerince Yapılacak İşlemler)
  - Birinci Bölüm (Gümrük İdareleri Tarafından Yapılacak İşlemler)
  - İkinci Bölüm (Gümrük Müsteşarlığınca Yapılacak İşlemler)
- Dördüncü Kısım (Özel Durumlar Ve Çeşitli Hükümler)
  - Birinci Bölüm (Özel Durumlar)
  - İkinci Bölüm (Son Hükümler )

<sup>87</sup> 1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi'nin Ve Geçici İthalat Sözleşmesi'nin Konteynerlerle İlgili Hükümlerinin Uygulanmasına Dair Yönetmelik, madde:1

<sup>88</sup> 1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi'nin Ve Geçici İthalat Sözleşmesi'nin Konteynerlerle İlgili Hükümlerinin Uygulanmasına Dair Yönetmelik, madde:2

<sup>89</sup> www.gumruk.gov.tr/.../Yonetmelikler/1972KonteynerlerYonetmelik.. erişim:01.12.2011

## **BİRİNCİ KISIM**

### **Amaç, Kapsam, Dayanak, Tanımlar**

Bu Yönetmeliğin amacı, 2/6/1994 tarihli ve 21948 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan "1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi"nin ve 21/10/2004 tarihli ve 25620 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan "Geçici İthalat Sözleşmesi" ve konteynerlerle ilgili hükümleri içeren usul ve esasların tespit edilmesidir.

Yönetmeliğin kapsamı ise, 1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi ve Geçici İthalat Sözleşmesi ve belirli şartları taşıyan konteynerlerle ilgili olarak gümrük idarelerinde uygulanan gümrük işlemlerini, buna ilişkin usul ve esasları ve bu sözleşme hükümlerine aykırı olmamak koşuluyla, 4458 sayılı Gümrük Kanunu hükümlerinin uygulanmasıdır.

Yönetmeliğin dayanağı, 2/12/1993 tarihli ve 3930 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan "1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi" ve 31/03/2004 tarihli ve 5108 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan “Geçici İthalat Sözleşmesi”dir.

Bu yönetmelikte geçen tanımlar aşağıda ki gibi ifade edilebilmektedir:

- Müsteşarlık: Gümrük Müsteşarlığı.
- Başmüdürlük: Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlükleri.
- Sözleşme: 2/12/1993 tarihli ve 3930 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan "1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi" ve 31/03/2004 tarihli ve 5108 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan "Geçici İthalat Sözleşmesi".
- İthalat vergileri: Eşyanın ithalatıyla ilgili olarak alınması gereken gümrük vergileri ve gümrük vergisine eş, etkili bütün mali yükler.
- Geçici ithalat rejimi: Serbest dolaşıma girmemiş eşyanın ithalat vergilerinden tamamen ya da kısmen muaf olarak ve ticaret politikası önlemlerine tabi tutulmaksızın, Türkiye Gümrük Bölgesi içinde kullanılması ve bu kullanım sırasındaki olağan yıpranma dışında, herhangi bir değişikliğe uğramaksızın yeniden ihracına olanak sağlayan hükümlerin uygulandığı rejim.

- Konteyner: 1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesinin 4 No.lu Ekinde yer alan teknik şartlara uygun olarak imal edilmiş, yine bu Sözleşmenin 5 No.lu Ekinde gösterilen yöntemlerden birine göre onaylanmış, iç hacmi en az bir metreküp olan ve taşıma işlerinde kullanılan büyük sandık, müteharrik sarnıç veya benzerleridir.
- Kısmen kapalı konteyner: Kapalı konteynere benzer bir taban ve üst çatıdan oluşan ve yükleme yeri vazifesi gören tertibatla ilgili olan, üst çatısı genel olarak bir konteynerin çerçevesini oluşturan metal unsurlardan yapılmış, aynı zamanda bir ya da daha fazla yan ve ön duvarlar içeren, bazı durumlarda, sadece tabana direklerle bağlı bir tavandan oluşan ve özellikle havaleli eşyanın (örneğin; motorlu taşıtlar) taşınmasında kullanılan konteynerdir.
- Aksam, parça ve teçhizat: Çıkarılabilir olmalarına rağmen bununla birlikte birtakım özellikleri de taşıması gerekmektedir. Bunlar, Konteynerin içindeki ısıyı kontrol ve muhafaza eden veya değiştiren aletler, çevre şartlarındaki değişimleri ve çarpmaları kaydedecek veya gösterecek şekilde yapılmış ısı veya çarpma kaydedici küçük aletler ve konteyner içindeki bölmeler, paletler, raflar, destekler, çengeller ve eşyayı istiflemeye kullanılan benzer aletlerdir.
- Dâhili taşıma: Tekrar ihraç edilmeden önce ülke sınırları içinde bir mahalde yüklenilen ve yine ülke sınırları içinde boşaltılan eşyanın taşınması.
- Kişi: Gerçek veya tüzel kişiler ile hukuken tüzel kişilik statüsüne sahip olmamakla birlikte yürürlükteki mevzuat uyarınca hukuki tasarruflar yapma yetkisi tanınan kişilerin ortaklığı.
- Konteyner işletmecisi: Sahibi olsun veya olmasın ülke sınırları içinde konteynerin kullanımı üzerinde her türlü tasarruf hakkı bulunan ve gümrük idarelerine karşı yükümlü olan kişiler.
- Yükümlü: Gümrük yükümlülüklerini yerine getirmekle sorumlu bütün kişiler.
- Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formu: Geçici olarak girecek konteynerlerin hareketinin takibi amacıyla sahipleri, işletmecisi veya bunların temsilcileri tarafından düzenlenen uygun belge.
- Çıkış Konteyner Kayıt ve Takip Formu: Geçici olarak çıkacak konteynerler için sahipleri, işletmecisi veya bunların temsilcileri tarafından belge.
- Taahhütname: Sözleşme koşulları altında sahibi, işletmecisi veya bunların temsilcisi tarafından geçici olarak ithal edilecek veya geçici çıkışı yapılacak



konteynerlerin giriş veya çıkışı esnasında ilgililer tarafından imzalanarak, Sözleşme şartlarına uyulacağını beyan ettiğini gösteren Giriş veya Çıkış Konteyner Kayıt ve Takip Formunun arka yüzünde yer alan belge, anlamına gelmektedir.

### **Yönetmelikte Konteynerlerin İşaretlenmesi ile İlgili Hükümler ise şu şekildedir:**

Konteynerlerin görülebilen uygun bir yerine, çıkarılmayacak şekilde;

- Sahibinin veya ana işletmecinin kimliği,
- Sahibi veya işletmecisi tarafından verilen konteyner tanıma, marka ve numaraları,
- Sabitleştirilmiş teçhizatı dâhil konteynerin tara ağırlığı,
- "Geçici İthalat Sözleşmesi" eki Ek B3'ün 2 No.lu Ekinin 2 nci maddesinde bahsi geçen ülke rumuzu,
- Gümrük mührü altına taşımacılık için onaylanmış konteynerler için, 1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesinin 5 No.lu Ekinde uygun olarak düzenlenen ve bu Yönetmeliğin 5 No.lu Ekinde gösterilen şekle uygun onay plakası üzerine ayrıca; İmalatçının seri numarası (İmalatçı numarası), Konteyner tipine göre onaylanması halinde, tipin kimlik numarası ve harflerinin, bulunması gerekmektedir.
- Ayrıca 1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi'nin 4, 5 ve 6 nolu eklerinde belirtilen teknik şartları ve özellikleri taşıyan konteynerlerle gümrük mührü altında taşımacılık yapılması için "Onay Plakası" vermeye Başmüdürlükler yetkilidir.

## **İKİNCİ KISIM**

### **Konteynerlerle İlgili Olarak Tanıman Kolaylıklar**

#### **Geçici İthalat Rejimine İlişkin Kolaylıklar**

Yüklü olup olmadıklarına bakılmaksızın bu Yönetmelikte belirtilen şartları taşıyan konteynerin yurda girişine gümrük idareleri tarafından "Geçici İthalat Rejimi" hükümlerine göre izin verilmektedir.

Türkiye’de yerleşik veya ikamet eden bir kişi tarafından satın alınan, satın alma amacıyla kiralanan, finansal kiralama (leasing) veya benzeri bir anlaşma yoluyla getirilen konteynerlere, ilgili kuruluşların görüşü alınarak geçici ithalat izni vermeye Müsteşarlık (Gümrükler Genel Müdürlüğü) yetkilidir.

### **Süre**

Bir konteynerin, buna ilişkin Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formunun tescil tarihinden itibaren 6 (altı) ay içinde ihracı zorunludur.

Ancak, taahhütnamede belirtilen 6 aylık sürenin bitiminden önce ilgili firma tarafından yazılı olarak yapılacak süre uzatımı taleplerinde mücbir sebep belgesi aranmaksızın dilekçelerinde belirtilen gerekçeler dikkate alınarak giriş işleminin yapıldığı gümrük idaresince yapılacak değerlendirme sonucunda, belirtilen gerekçenin uygun ve yerinde görülmesi halinde 6 ayı geçmemek şartıyla Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formunun (B) ve (C) parçalarının ilgili bölümlerine işlenmek koşuluyla bu süre uzatılır. Bundan sonraki süre uzatımı talepleri Başmüdürlüklerce karşılanır.

### **Hasara Uğrayan Konteynerler**

Konteynerin kaza veya mücbir sebep sonucu ciddi olarak hasar görmesi halinde, geçici ithalat rejiminin sona ermesi amacıyla konteyner, gümrük idaresinin uygun görmesi durumunda;

- Hasarlı olarak gümrük idaresine sunulduğu tarihte ödenmesi gereken ithalat vergilerine tabi tutulabilir.
- Ödenmesi gereken ithalat vergileri aranmadan ve Hazine’ye hiçbir masraf getirmeksizin gümrük idaresine terk edilebilir.
- Masrafı geçici ithalat rejiminden yararlanan şahsa ait olmak kaydı ile gümrük gözetimi altında imha edilmesine; imhadan sonra geriye kalan artık ve döküntülerin bunların kaza veya mücbir sebepten sonra gümrük idaresine sunuldukları durumlarında ve o anda ödenmesi gereken ithalat vergilerine tabi tutulabilir.

Konteynerin kaza veya mücbir sebep nedeniyle tümüyle kullanılamaz hale geldiğinin veya tamamen kaybolduğunun 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 186. maddesi çerçevesinde kanıtlanması halinde, geçici ithalat rejimi sona erer ve ithalat vergileri aranmaz.

Geçici ithal iznine istinaden Türkiye'ye giren ve adli veya idari bir işlemten dolayı el konulan konteyner ihraç edilemez ise, bu Yönetmeliğin 7. maddesinde belirtilen ihraç etme yükümlülüğü, el koyma süresi boyunca ertelenmek suretiyle işlem yapılmaktadır.

### **Geçici İthalat İzni**

Sözleşme koşulları altında sahibi, işletmecisi veya bunların temsilcisi tarafından geçici olarak ithal edilecek konteynerlerin ithali veya ithal edilenlerin ihracı esnasında gümrük idareleri, başka bir belge ve teminat aramaksızın sahipleri, işletmecileri veya bunların temsilcileri tarafından belirlenen şekle uygun sıra no.lu olarak düzenlenen Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formu üzerine işlem yapmaktadırlar.

### **Geçici İthalat İzni ile Gelen Konteynerlerin Dâhili Taşımacılıkta Kullanım Şartları**

Sözleşme hükümleri çerçevesinde, geçici ithalat yoluyla yurda girişine izin verilen konteynerlerin, giriş veya varış gümrük idare amirinin izniyle Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formunun A, B ve C parçalarına (varış gümrük idare amirince bu iznin verilmesi halinde formun sadece B ve C parçalarına) işlenmek ve en yakın güzergâhı takip etmek koşuluyla bir defaya mahsus olmak üzere dâhilde taşınmasına izin verilir. Ancak, izin verilen konteynerleri dâhilde taşıyan veya çeken araçlar, mutlaka Türk plakalı ya da bayraklı olmak zorundadır.

## ÜÇÜNCÜ KISIM

### Gümrük İdareleri ve Müsteşarlık Merkez Birimlerince Yapılacak İşlemler

#### BİRİNCİ BÖLÜM

##### Gümrük İdareleri Tarafından Yapılacak İşlemler

###### Giriş Gümrüğüne Yapılacak İşlemler

Giriş gümrüğüne aşağıdaki işlemler yapılmaktadır.

- Türkiye'ye girişi yapılacak konteynerin işletmecisi, Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formunun ilgili bölümlerini doldurarak giriş gümrüğüne ibraz eder ve konteynere ilişkin işlem ve denetimler; Sözleşme, bu Yönetmelik ve gümrük mevzuatı hükümlerine göre yapılır.
- İlgili gümrük memuru, ibraz edilen Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formu üzerindeki bilgilerin doğruluğunu inceler ve eksiksiz olarak düzenlendiğinin anlaşılması üzerine, varış gümrüğü başka bir gümrük idaresi ise güzergâh tespit eder ve Giriş Konteyner Tescil Defterine kaydederek (Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formunda yer alan asgari bilgiyi ihtiva edecek şekilde) tescil tarih ve sayısını Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formunun üzerindeki (A) ve (B) parçalarına işler.
- Bu Yönetmeliğin 7. maddesindeki şartlara (süre) uygun olarak ek süre talepleri incelenir ve talebin uygun bulunması halinde Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formunun (B) ve (C) parçalarına işlenir.
- Tescil edilen Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formu, gümrük idare amirince görevlendirilen muayene ile görevli memura ismen havale edilir. Kendisine havale edilen Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formunu alan muayene ile görevli memur; formda kayıtlı konteynerin evsafına uygun olup olmadığını ve bu Yönetmeliğin 5 inci maddesindeki (Konteynerlerin İşaretlenmesi ile İlgili Hükümler) şartlara uygun olarak işaretlenip işaretlenmediğini kontrol eder. Bu kontrol olumlu sonuç verdiği takdirde, Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formunun ilgili sütunlarına gerekli meşruhat verilir, mühür ve imza tatbik edildikten sonra giriş parçası koparılır ve konteynerin (Konteyner içinde yer alan

eşya ile ilgili gümrük işlemleri saklı tutulmak kaydıyla) gümrüklü sahadan ayrılmasına izin verilir.

- Memurlar tarafından görevli oldukları sürece işlem gördükten sonra koparılarak biriktirilen Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formlarının giriş (A) parçaları, nöbet sonunda imza karşılığında ilgili servise teslim edilir.
- Mesai bitimine kadar işlem gören ve ilgili serviste toplanan Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formları, Konteyner Tescil Defteri ile karşılaştırılarak noksansız olduğu anlaşıldığı takdirde, gerekli vergi ve diğer yasal takipler yapılmak üzere düzenlenecek takip defterine tescil sırasına göre kayıt edilerek (A) parçaları düzenli olarak saklanır.
- Varış veya çıkış gümrüğünden gönderilen Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formu çıkış (C) parçaları giriş parçalarına göre tasnif edilerek çıkış parçaları ile karşılaştırılır ve karşılaştırılan bu parçalar giriş tarihine göre bir örneği Ek 3'de yer alan şekle uygun olarak bordrolanarak arşivlenir. Çakıştırma işlemlerinin bilgisayar ortamında gerçekleştirilmesi halinde ise, mezkûr giriş ve çıkış parçaları ayrı ayrı bordrolanarak arşivlenir.
- Süresi geçtiği halde varış veya çıkış gümrüğünden konteynerlerin çıkışlarının yapıldığına dair çıkış parçası gelmeyen konteynerler için yurtda kalma süresi bittikten sonra takibata geçilerek, aşağıdaki şu işlemler yapılır. En geç 15 (onbeş) gün içerisinde konteyner sahibi, işletmecisi veya bunların temsilcisine iadeli taahhütlü tebligatta bulunularak, tebliğ tarihinden itibaren verilecek 30 (otuz) günlük sürenin bitimine kadar konteynerin yurt dışı edildiğinin tevsiki istenir. Bununla birlikte, Tebliğ tarihinden itibaren 30 günlük süre içerisinde konteynerin süresi içinde yurt dışı edildiği tevsik edilemediği takdirde, konteynere tereddübeden vergi, 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 238. maddesi uyarınca tahakkuk ettirilecek para cezası ve aynı Kanununun 207. maddesinin (b) bendi uyarınca hesaplanacak faizin tahsili için konteyner sahibi, işletmecisi veya bunların temsilcisine tebligatta bulunulur. Ayrıca, bu süre içinde çıkışı ispat edilemeyen konteynerlerin yakalanıp en yakın gümrük idaresine teslim edilmesi hususunda da İçişleri Bakanlığı'na bildirimde bulunulur. Son olarak, tahsilâtın takibi ve kontrolünün izlenmesi açısından yurt dışı edilmeyen veya süresi dışında yurt dışı edilen konteynerler hakkında gümrük vergileri ile para cezası ve faize ilişkin olarak düzenlenerek ilgili firmaya tebliğ edilen ayrıntılı tahakkuk

evrakı ve bunlara ait tahsilât evrakının birer örneği Müsteşarlığa (Gümrükler Kontrol Genel Müdürlüğüne) gönderilir.

Bu maddenin (8.) bendinde yer alan (yurttan kalma süresi bittikten sonra takibata geçilmesi) işlemlerin gerçekleştirilmesini müteakip daha önce çıkış evrakı ibraz edilemeyen konteynerler için, bunların süresi içinde yurt dışı edildiği hususu yabancı memleketlerdeki gümrük idaresince verilen müfredatlı belgeler (bu belgelerin noterden tasdikli Türkçe tercümesi ile birlikte) ile tevsik edildiği takdirde Müsteşarlığın (Gümrükler Kontrol Genel Müdürlüğü) onayı alınarak kayıtları kapatılır ve tahsil edilmiş olan vergi, ceza ve faiz 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun ilgili maddeleri gereğince iade edilir.

Bu maddenin (8.) bendinde (yurttan kalma süresi bittikten sonra takibata geçilmesi) ve yukarıda ki bendinde yer alan takibat işlemleri sona eren Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formu giriş (A) parçası ile çıkış (C) parçası arşivdeki ilgili klasörde giriş gümrüklerince muhafaza edilir.

### **Variş Gümrüğüne Yapılacak İşlemler**

Variş gümrüğüne gelen konteynerin boşaltılmasını müteakiben, ilgili gümrük memuru tarafından Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formuna meşruhat düşülerek ilgilisine verilir.

### **Çıkış Gümrüğüne Yapılacak İşlemler**

Çıkış gümrüğüne aşağıdaki işlemler yapılmaktadır.

- Geçici ithalat rejiminden yararlanan konteynerler, giriş ayniyetine uygun olmak şartıyla yetkili herhangi bir gümrük idaresi tarafından ihraç edilebilir. Türkiye'den çıkışı yapılacak konteynerin sahibi, işletmecisi veya bunların temsilcisi, Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formunu çıkış gümrüğüne ibraz eder. Konteyner çıkışına ilişkin işlem ve denetimler; Sözleşme, bu Yönetmelik ve gümrük mevzuatına göre yapılır.

- İlgili gümrük memuru, ibraz edilen Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formunun üzerindeki bilgilerin doğruluğunu inceler ve Konteyner Tescil Defterine kayıt ederek, tescil tarih ve sayısını (B) ve (C) parçalarına işler.
- Tescil edilen Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formunun (C) parçası üzerine idare amirince muayene ile görevlendirilen memur ismen belirtilerek havale verilir. Kendisine havale edilen Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formunun (B) ve (C) parçasını alan muayene ile görevli memur; formda kayıtlı konteynerin giriş ayniyetine uygunluğunu ve süresini kontrol eder. Bu kontrol olumlu sonuç verdiği takdirde, Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formunun ilgili sütunlarına gerekli meşruhatı verir, mühür ve imza tatbik ettikten sonra (C) parçasını koparır, konteynerin yurt dışına çıkışına izin verir.
- Memurlar tarafından görevli oldukları sürece koparılıp biriktirilen Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formları çıkış (C) parçaları, nöbet sonunda imza karşılığında ilgili servise teslim edilir.
- Mesai bitimine kadar işlem gören ve ilgili serviste toplanan Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formları, Konteyner Tescil Defteri ile karşılaştırılarak, noksansız olduğunun anlaşılması halinde o günün tarihini taşıyan ve bir örneği belirlenen şekle uygun 2 nüsha Konteyner Kayıt ve Takip Formu Çıkış Bordrolarına tescil sıra numarasına göre kaydedilir. En geç 7 iş günü içerisinde 1. nüsha bordrolar ile Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formunun (C) parçası ilgili giriş gümrüğüne gönderilir.

Bordrolar hazırlanmasını müteakip, Gümrük Müdürü veya yetkili Müdür Yardımcısı tarafından kontrol ve tasdik edilerek imzalanır. Bordronun 2. nüshası (açılacak dosyada) düzenli olarak çıkış gümrük idaresince saklanır.

## **İKİNCİ BÖLÜM**

### **Gümrük Müsteşarlığınca Yapılacak İşlemler**

Gümrük Müsteşarlığı (Gümrükler Kontrol Genel Müdürlüğü);

- Müsteşarlığa gönderilen tahakkuk ve tahsilât evrakının ve yapılan işlemlerin gümrük mevzuatı ile ilgili diğer mevzuata uygun olup olmadığını inceleyerek tespit ettiği hatalı uygulamaların düzeltilmesini sağlar.
- Tahakkuk ve tahsilâta ilişkin takiplerin süresi içinde ve usulüne uygun olarak gerçekleştirilip gerçekleştirilmediğini izler ve kontrol eder.
- Bu Yönetmeliğin 11. maddesinin (1) bendi uyarınca gönderilen belgeleri inceleyerek, yeterli görülmesi halinde takibatın sona erdirilmesi ve kayıtların kapatılması ile yapılan tahsilâtın iadesi hususunda gerekli talimatı verir.

## **DÖRDÜNCÜ KISIM**

### **Birinci Bölüm, Özel Durumlar, Konteynerlerin Tamiri için Getirilen Parçalara İlişkin Yapılacak İşlemler**

Geçici olarak girişine izin verilmiş konteynerlerin tamiri için kullanılacak parçalara, bu Yönetmelikte belirlenen şekle uygun olarak mükellefince düzenlenen Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formu üzerinde işlem yapılması suretiyle geçici ithal izni verilir.

Bu kapsamda değiştirilmiş parçaların ihracı zorunlu değildir. Bu durumda bu Yönetmelikte belirtilen istisnalar dışında, değiştirilmiş parçalar gümrük yükümlülüğünün doğduğu tarihteki ithalat vergilerine tabi olacaktır.

### **Aksam, Parça ve Teçhizat için Yapılacak İşlemler**

Konteynerlerin, konteyner ile birlikte ithal edilip, ayrı olarak ihraç edilecek veya ayrı olarak ithal edilip, konteynerlerle birlikte ihraç edilecek aksam, parça ve teçhizatı için teminat aranmaksızın geçici ithal izni verilir. Ancak, her ne maksatla gelecek olursa olsun, konteynerden bağımsız olarak gelen aksam, parça ve teçhizat için bu Yönetmelikte belirlenen şekle uygun olarak yükümlü tarafından düzenlenen Giriş



Konteyner Kayıt ve Takip Formu üzerinde işlem yapılır. Konteynerlerin aksam, parça ve teçhizatına, bu Yönetmeliğin diğer madde hükümleri aynen uygulanır.

### **1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi'nin Teknik Şartlarını Taşıyan ve Taşımayan Konteynerlere Uygulanacak İşlemler**

1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesinin 4 No.lu Ekinde belirtilen kural ve şartlara uygun bulunması nedeniyle 5 No.lu Ekinde gösterilen yöntemlerden birine göre ilgili ülkelerce gümrük mührü altında taşımacılık için onaylanmış konteynerlerin geçici girişine gümrük idarelerince izin verilir. 1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesinin 4 No.lu Ekinde belirtilen teknik şartları taşımadığı anlaşılan konteynerlerin ilgili ülkelerce verilmiş gümrük mührü altında eşya taşımaya dair onay plakası olsa dahi geçici girişine izin verilmez. Ancak, konteyner içindeki eşyanın tam tespiti yapılarak, teknik şartları taşıyan ve uygunluk belgesini haiz bir başka konteynere gümrüğün gözetiminde aktarılmasına izin verilebilir.

### **Sözleşme Kapsamında Yer Almayan Konteynerler için Uygulanacak İşlemler**

Sözleşme kapsamında yer almayan konteynerlerin geçici ithaline ilişkin talepler, 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 133. maddesi uyarınca kısmi muafiyet yoluyla geçici ithalat rejimine tabi tutularak karşılanır.

### **Geçici Çıkışa İlişkin Yapılacak İşlemler**

Yurt dışına dolu veya boş olarak geçici çıkarılacak konteynerlerin çıkışı sırasında gümrük idareleri; konteyner sahipleri, işletmecileri veya bunların temsilcileri tarafından bu Yönetmelikte belirtilen şekle uygun olarak düzenlenen Çıkış Konteyner Kayıt ve Takip Formu üzerine işlem yapar.

### **Geçici Çıkışta Süre ve Süre Uzatımı**

Geçici olarak çıkarılacak konteynerlerin yurt dışında kalma süresi 3 yıldır. Geçerli mücbir sebep belgesi ile birlikte süresi içerisinde müracaat edilmesi kaydıyla süre uzatım talepleri, gümrük mevzuatı çerçevesinde ilgili çıkış gümrük idaresince incelenerek, sonuçlandırılır.

## **Süresi Geçirilerek Getirilen Konteynerlere ve Geri Getirilmeyen Konteynerlere Uygulanacak İşlemler**

Yönetmelikte belirtilen süre ve ilgili gümrük idaresince uzatılan süreler geçtikten sonra geri getirilen ve hiç getirilmeyen konteynerler hakkında, Gümrük Yönetmeliği'nin 567. maddesi hükümleri uygulanır.

## **Geçici Olarak Yurt Dışına Çıkarılan Konteynerlerin Tamiri için Kullanılacak Parçalar**

Geçici olarak yurt dışına çıkarılan konteynerlerin tamiri için kullanılacak parçaların geçici çıkış ve girişinde bu Yönetmelikteki esaslar doğrultusunda işlem yapılır.

## **Geçici Çıkışı Yapılacak Aksam, Parça ve Teçhizat İçin Uygulanacak İşlemler**

Geçici çıkışı yapılan konteynerlerin, konteynerle birlikte çıkarılıp ayrı olarak getirilecek veya ayrı olarak çıkarılıp konteynerle birlikte yeniden girişi yapılacak aksam, parça ve teçhizatı için bu Yönetmelik esasları doğrultusunda işlem yapılır.

## **Geçici Çıkışı Yapılan Konteynerlere İlişkin Çıkış ve Giriş Gümrük Müdürlüklerince Yapılacak İşlemler**

Geçici çıkışı yapılan konteynerlere ilişkin düzenlenen Geçici Çıkış Konteyner Kayıt ve Takip Formlarının takibi, çıkış ve giriş gümrük müdürlüklerince bu Yönetmeliğin geçici ithalat rejimi hükümlerine göre yapılır.

## **İbraz Edilen Belgeler ve Konteynerlerin İşlem ve Denetimi**

İbraz edilen belgeler ve konteynerlerin işlem ve denetimi; 4458 sayılı Gümrük Kanunu, ilgili mevzuat ve Sözleşme hükümlerine göre yapılır.

## **Sözleşme veya Bu Yönetmelik Hükümlerine Aykırı Harekette Bulunanlar Hakkında Yapılacak İşlemler**

Sözleşme veya bu Yönetmelik hükümlerine aykırı harekette bulunanlar hakkında, 4926 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu, 4458 sayılı Gümrük Kanunu ve diğer mevzuat hükümleri uyarınca yasal işlem yapılır.

## **Diğer Gümrük Rejimlerinin, Sözleşmede ve Bu Yönetmelikte Belirtilen Hususlara Aykırı Olmayan Hükümlerinin Uygulanması**

Sözleşmede ve bu Yönetmelikte belirtilen hususlara aykırı olmayan diğer gümrük rejimleri hükümlerinin uygulanmasına devam edilir.

## **İKİNCİ BÖLÜM**

### **Son Hükümler, Yürürlükten Kaldırılan Yönetmelik**

25/08/2000 tarihli ve 24151 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesinin Uygulanmasına Dair Yönetmelik yürürlükten kaldırılmıştır.

Bu Yönetmelik 15/03/2005 tarihinden geçerli olmak üzere yayımı tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu Yönetmelik hükümlerini Gümrük Müsteşarlığının bağlı olduğu Bakan yürütür.

## **6. KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDAKİ HUKUKİ SORUNLAR**

Denizyolu taşımacılığında taşıma şekillerinden biri olan konteyner taşımacılığı yeni bir taşıma modeli olduğundan dolayı, bu anlamda hukuksal düzenlemelerde yetersiz kalmaktadır. Hukuki açıdan yaşanan sorunlar ise aşağıda ayrıntılı bir şekilde ele alınmıştır.

### **6.1. Konteyner Taşımacılığında Konişmento**

Konişmento, taşıyan veya onu temsilen kaptan veya yetkili bir acente tarafından tek tarafı olarak düzenlenen ve yükün taşınmak üzere teslim alındığı ikrarını ve

taşıdıktan sonra da varma limanında belgenin hak sahibi görünen hamiline, belgenin iadesi karşılığında aynen teslim edileceği taahhüdünü içeren kıymetli bir evraktır<sup>90</sup>.

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Md.1228:Konişmento, bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan, tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren öyle bir senettir ki, taşıyan eşyayı, ancak bu senedin ibrazı karşılığında teslimle yükümlüdür<sup>91</sup>.

Konvansiyonel deniz taşımacılığı ile konteyner taşımacılığı arasındaki en önemli farklardan birisini yüklenen ve taşınan malın nitelik, ağırlık, ebat ve ölçülerinin bilinmesi ya da bilinebilir olması noktası oluşturmaktadır<sup>92</sup>. Konvansiyonel deniz taşımacılığında yük doğrudan doğruya gemi ambarlarına kaptanın ve/veya acentesinin gözetimi altında istiflenmekte olduğundan taşıyanın yüklenen bu malın özelliklerini, niteliğini bizzat gözlemesi, bilmesi veya bilebilir durumda olması mümkündür. İşte yüzyıllardan bu yana uygulanan bu konvansiyonel taşımacılık anlayışı konuyu düzenleyen eski gümrük kanunlarında da esas alınmıştır. Konteyner taşımacılığının var olmadığı veya yaygınlaşmadığı dönemlerde düzenlenmiş olan 1949 tarihli ve 5383 sayılı Gümrük Kanunu ile 1972 tarihli 1615 sayılı Gümrük Kanunu, deniz taşıyıcısını tamamen konvansiyonel yöntemle taşıma yapanlar olarak ele alarak düzenlemelerini de bu esasa göre gerçekleştirmiştir. Buna karşılık 27.10.1999 tarih ve 4458 sayılı, halen yürürlükte olan Gümrük Kanununun, konteyner taşımacılığının giderek arttığı ve deniz taşımacılığının bu yöneme dönüştüğü bir dönemde hazırlanarak uygulanmaya başlanmış olmasına rağmen, deniz taşımacılığı konusunda sadece konvansiyonel taşımacılık yöntemini esas almayı sürdürdüğü ve konteyner taşımacılığı yöntemine özgü düzenlemeler getirmediği ve bunun da haksız sonuçlar doğurduğu görülmektedir. Bu hallerden birisi de 1615 sayılı Kanunda da var olan ve 4458 sayılı Kanunun 237. maddesinde de aynı şekilde düzenlenmiş olup eski kanun döneminde manifesto fazlası veya noksanı, şimdi ise özet beyan farkı olarak bilinen ceza uygulamasıdır<sup>93</sup>.

---

<sup>90</sup> İnci Deniz, **Konteyner Taşımacılığı Ve Hukuki Sorunlar**, İstanbul Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Doktora Tezi, 1982, s.41

<sup>91</sup> Türk Ticaret Kanunu, Madde:1228

<sup>92</sup> Tahir Çağa , Rayegan Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II – Navlun Sözleşmesi**, İstanbul, 2006, 8. baskı, Beta Basım, s.71-72.

<sup>93</sup> Deniz, a.g.e, ss.42-46

Yukarıda da belirtildiği gibi, konvansiyonel deniz taşımacılığında yük doğrudan doğruya gemi ambarlarına kaptanın ve/veya acentesinin gözetimi altında istiflenmekte olduğundan taşıyanın yüklenen bu malın özelliklerini, niteliğini bizzat bilmekte veya bilebilir durumdadır. Konteyner taşımacılığında ise çoğunlukla yükletene tahsis edilen konteyner, yükletenin fabrikası veya deposunda bizzat yükleten tarafından istiflenip gümrük tarafından da mühürlendikten sonra taşıyana teslim edilmekte ve taşıyan konteyner muhteviyatı yükün niteliği, ağırlığı vb hususlarda sadece yükletenin kendisine yaptığı yükleme (veya konşimento) talimatı beyanına göre bilgi sahibi olabilmektedir. Ancak taşıyan istese dahi mühürlü konteyneri açıp kontrol yapma yetkisine sahip bulunmamaktadır. Gemi kaptanının geminin yüklemesi sırasındaki istif ve nezaret görevi ise sadece kapalı ve mühürlü konteynerlerin gemiye yerleştirilmesi şeklinde gerçekleşmektedir.

Bu nedenle konteyner taşımacılığında taşıyan, düzenlediği konşimentolara malın niteliği, ağırlığı, kap adedi vs hususları kapsamak üzere “said to contain”, “said to weight”, “shippers stow load and count” ibarelerini içeren ve “yükletenin beyanına göre” veya “yükleten tarafından istiflenip, sayıldı ve yerleştirildi” anlamlarında açıklamalar ve kayıtlar düşmektedir. Bu kayıtlar TTK. md. 1100 ve md. 1110 uyarınca navlun sözleşmesinin tarafları arasındaki tazminat ilişkilerinde taşıyana avantajlar sağlamakta ve bu kayıtları içeren konşimentolara göre yük tarafının haksız taleplerine karşı taşıyanı hukuksal koruma altına almaktadır ve konşimento ile yükün fiili miktarı veya niteliği arasındaki fark nedeniyle söz konusu olabilecek tazminat sorumluluğunu bertaraf etmektedir. Oysa TTK.’nun bu düzenlemesi navlun sözleşmesi taraflarını ilgilendiren ticari konulara ilişkin olarak uygulanırken, taşıyanın başta gümrük olmak üzere navlun sözleşmesi dışındaki diğer ilgili kurumlarla ilişkilerinde dikkate alınmamakta ve bu kamusal ilişkilerde anılan kayıtlara nerede ise hiç kıymet verilmemektedir. Böylece mevcut düzenlemeler de konteyner taşımacılığına özel bu hususları ele almamış olduğundan konteyner taşıyıcısının konvansiyonel taşıyan gibi sorumlu tutulması gündeme gelmektedir<sup>94</sup>.

Yükletenin beyanına göre konşimento düzenleyen konteyner taşıyıcısı, buna dair kaydı içeren konşimento bilgilerine göre ilgili gümrüğe özet beyan vermek

---

<sup>94</sup> Ahmet Çalık, **Konteyner Taşımacılığı Ve Gümrük Mevzuatı**, <http://www.dtoizmir.org/acelik1.pdf>, 10.12.2011

durumunda kalmaktadır. Ayrıca bir muayene halinde konteyner içeriği yükün özet beyandakinden farklı olması halinde, özet beyan farkı (eski mevzuattaki ismi ile manifesto eksigi veya/fazlası) takibatına maruz kalmaktadır. 4458 sayılı Gümrük Kanununun 237. maddesi hükmüne göre kendisinden mahreçten, yükleme limanında hata yapıldığına hiç yüklenmediği ya da eksik yüklendiğine, malın yolda kaldığına, yanlışlıkla başka yerde boşaltıldığına veya çalındığına dair belge istenilmekte ve bu hususun tevsik edilememesi halinde ise cezai yaptırım ile karşılaşmaktadır. Hatta bu özet beyan farkı bazı durumlarda kaçakçılık suçlaması ve yaptırımlarına kadar ağırlaşarak artmaktadır. Bu durumda konteyner taşıyıcısı kendisi ile ilgili olmayan bir fiil nedeniyle cezaya maruz kalmakta ya da sırf cezadan kurtulmak için yükleme limanından malın yüklenmediği, eksik yüklendiği, yanlışlıkla başka yere boşaltıldığı vs yönünde gerçeğe aykırı belgeler “yaratmak” zorunda kalmaktadır. Bu durumda da yük alıcısı veya yük sigortasına karşı kendi eli ile kendi aleyhine delil yaratarak, TTK md. 1100 ve 1110 hükümlerinin kendisine sağladığı hukuksal korumayı kaldırarak işin ticari ilişkisinde tazminata mahkûm olma durumu ile karşılaşmaktadır<sup>95</sup>.

Dolayısıyla bu durumda bu tarz düzenlemelerin konteyner taşıyıcılarını yasalara aykırı davranmaya zorladığını ifade etmek mümkündür.

Bu sorunların dışında, doktrinde konteynerin bir ambalaj çeşidi mi yoksa ambar gibi geminin yük bölümü olarak mı nitelendirilmesi gerektiği hususu tartışmalıdır. Nitekim yükleme ile taşıyanın sorumluluğunun başladığı kabul edileceğinden konteynerin ambar gibi geminin bir yük bölümü olarak nitelendirildiği hallerde sorumluluğun yükün konteynere istiflendiği andan itibaren başlayacağı düşünülebilir<sup>96</sup>. Bununla birlikte konteynerin gemi eklentisi olarak kabul edilip edilmemesi de aynı şekilde tartışma konusudur.

Gerek konteynerin eklenti olarak kabul edilip edilemeyeceği hususunda, gerekse bununla bağıntılı olarak konteynerin ambalaj mı yoksa gemi ambarı mı olarak nitelendirilmesi gerektiği konusunda somut olaya özgü taşıma sözleşmesinin şartları belirleyici olabilmektedir. Donatana ait olmayan, taşıtan veya yükleten tarafından tedarik edilmiş bir konteyner, “sadece geçici olarak kullanılmak için özümlendiği” ya da

<sup>95</sup> Murat Erdal, Metin Çancı, **Uluslararası Taşımacılık Yönetimi**, UTİKAD Yayını, İstanbul, 2003, s.243-244

<sup>96</sup> Deniz, a.g.e, s.71

“sadece korunmak veya kiraya verilmek üzere onunla birleştirilen şey” niteliğinde olacağından konteyner gemisinin eklentisi olarak kabul etmek güçtür. Nitekim yukarıda açıklandığı üzere teslim edilen bir yükü ihtiva eden konteyner, gemi ambarından çok bir ambalaj türüne yaklaşmaktadır. Taşıyan yönünden konteyner, tıpkı ürünün ambalajı gibi, yükle birlikte teslim alınmakta ve yükle birlikte teslim edilmektedir. Bu açıdan bakıldığında taşıyan için konteynerin yük ile birlikte tüketildiğini kabul etmek mümkündür.

Her halükarda, doktrinde genel kabul gören hali ile konteynerin gemi ambarı olmaması ve fakat onun fonksiyonu yüklenmiş olması sebebi ile taşıyanın sorumluluğunun yükün konteynere istif edildiği andan itibaren başlamayacağı kabul edilmektedir. Kaldı ki, Türk Ticaret Kanunu'nun mehzazını teşkil eden Alman hukukunda da gemiye yapılan yüklemeden söz edilmektedir<sup>97</sup>.

Bu noktada yapılması gereken, Türk Gümrük mevzuatının taşıyıcıya yaklaşımında konvansiyonel taşımanın yanı sıra konteyner taşımacılığına özgü düzenlemelerin yapılarak yasalardan kaynaklanan haksızlıkların önüne geçilmesidir.

## **6.2. Konteyner Taşımacılığında Navlun Mukavelesi**

Navlun sözleşmesi, taraflardan birinin (taşıyan) deniz yoluyla eşya taşımayı, diğer tarafın ise (taşıtın) bu taşıma karşılığında bir ücret (navlun) ödemeyi yüklediği bir sözleşmedir<sup>98</sup>.

Bu tanıma göre, bir navlun sözleşmesinin mevcut olabilmesi için taşımanın mutlaka deniz yolu ile yapılması gereklidir; kara, hava, nehir, göl taşımacılıkları navlun sözleşmesinin konusunu oluşturamaz<sup>99</sup>. Diğer taraftan taşımanın önemli kısmının denizde yapılmış olması taşımanın deniz yolu ile yapıldığını kabul etmek için yeterlidir. Taşımanın gerçekleştireceği mesafe önemli olmadığı gibi liman içi taşımalar dahi deniz yolu ile taşıma addedilir. Diğer taraftan, navlun sözleşmelerinde bir varma limanı hiç

---

<sup>97</sup> Deniz, a.g.e, s.71

<sup>98</sup> Çağa, Kender, a.g.e., s.1

<sup>99</sup> Adil İzveren, Nisim Franko, Ahmet Çalık, **Deniz Ticaret Hukuku**, Ankara, 1994, Adalet Matbaacılık, s.162.

mevcut olmayabilir; örneğin açık denize dökülmesi kararlaştırılan bir yük de navlun sözleşmesinin konusunu oluşturabilir<sup>100</sup>.

Navlun sözleşmesinde taşıma ancak gemiyle yapılabilir. Gemi niteliği taşımayan örneğin sal gibi araçlar navlun sözleşmesinde kullanılamazlar<sup>101</sup>. Bununla birlikte taşıma işinde kullanılacak geminin navlun sözleşmesinde açıkça belirtilmiş olması bir gereklilik değildir.

Ayrıca navlun sözleşmesinden söz edebilmek için taşınacak yükün taşıyanın zilyetliğine girmiş olması şarttır. Diğer taraftan, ivazlı ve iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olan navlun sözleşmesinde taşıtanın taşıyana navlun adı verilen ücreti ödeme mükellefiyeti vardır<sup>102</sup>.

Konteynerlerin taşımacılıkta yaygın bir şekilde kullanılmaya başlaması ile birlikte, taşıyan taşıtan ile yaptığı sözleşmede sadece deniz yoluyla yapılan taşımayı üstlenmekle yetinmeyip yüklerin taşınması gereken kara, hava, demir yolu taşımalarını da ayrıca taahhüt etmeye başlamış ve bu şekilde kombine taşımalar gelişmiştir. Kombine taşıma sözleşmelerini başlı başına navlun sözleşmesi olarak nitelendirmek mümkün değildir. Bunlar atipik, karma bir sözleşme olarak değerlendirilmelidir. Bu tip sözleşmelerde birden fazla sözleşmeye ait asli edim bir arada üstlenilmektedir. Esasında birbirinden bağımsız birden fazla sözleşmenin edimlerini tek bir sözleşmede toplayan bu nevi sözleşmelerde bağlantıyı sağlayan konteynerdir. Konteynerin olmadığı kombine taşımalarda sözleşmeler arasında böyle bir bağlantı yoktur<sup>103</sup>.

Navlun sözleşmelerinin uygulamadan doğan iki ana çeşidi mevcuttur; bunlar çarter sözleşmesi ile kırkambar sözleşmesidir.

Çarter sözleşmesi yükün taşınması için belirli bir geminin tamamının veya bir kısmının tutulduğu özel navlun sözleşmeleridir. Bu tip navlun sözleşmeleri, taşımada yelkenli gemilerin kullanıldığı, eski zamanlarda daha sık rastlanan, bir veya birkaç tacirin yükünün tüm gemiyi doldurduğu sözleşmeler olup bu sözleşmelerde taşıma

---

<sup>100</sup> Çağa, Kender, a.g.e., s. 2

<sup>101</sup> İzveren vd. , a.g.e., s. 163

<sup>102</sup> Çağa, Kender, a.g.e., s. 3

<sup>103</sup> Deniz, a.g.e. s. 64



taahhüdünü ferdileştiren konu taşınacak maldan daha çok nakil vasıtası yani gemi olmaktadır<sup>104</sup>.

Çarter sözleşmeleri tahsis olunan yerin hacmine göre tam çarter veya kısmi çarter olarak ayrılmaktadır. Tam çarterde geminin tamamı kısmi çarterde ise geminin belirli bir yeri tahsis edilmektedir. Kısmi çarter sözleşmelerinde yük taraflar arasındaki anlaşmaya göre ona ayrılan yere konur. Taşıyan bu yükü başka bir yere yüklemeye yetkili olmadığı gibi bunu yapmaya mecbur da değildir<sup>105</sup>.

Kırkambar sözleşmeleri ise tekniğin ilerlemesinden, gemilerinin hacimlerinin büyümesi ve tarifeli seferlerin ortaya çıkmasından sonra ortaya çıkan bir navlun sözleşmesi türü olup bu tür sözleşmelerin konusunu çeşitli mallar ve yükler oluşturur. Sözleşmeyi ferdileştiren gemi değil taşınacak yüküdür. Bu sözleşmelerde yüke belli bir yer ayrılması söz konusu olmadığından taşıyan yükü korumak ve güvenli olarak taşımalarını sağlaması kaydıyla dilediği yere yükleyebilir. Kırkambar sözleşmeleri, düzenli olarak tarifeli sefer yapan hat gemilerinin taşımalarında kullanılan navlun sözleşmesi türüdür<sup>106</sup>.

Deniz yolu ile yapılan konteyner taşımalarında ise, konteynerin bütünüyle tek bir yüke tahsis edilmesi mümkün olduğu gibi tek bir navlun sözleşmesine konu edilen yükün bir konteyneri doldurmada yetersiz kaldığı durumlarda aynı varna limanına gönderilen çeşitli mal ve yüklerin birleştirilerek tek bir konteynere yerleştirilmesi de söz konusu olabilir. İkinci halde sözleşmenin kırkambar sözleşmesi olarak kabul edilmesi mümkündür; neticede sözleşmeyi ferdileştiren gemi değil yük olmaktadır.

### **6.3. Taşıyanın Sorumluluğunda Ortaya Çıkan Sorunlar**

Taşıyan navlun sözleşmesinde deniz yolu ile yük taşıma işini üstlenen taraftır. Anılan taşıma ilişkisi sebebi ile kendisine bazı hak ve yetkiler tanınmış, aynı zamanda bazı yükümlülük ve sorumluluklar yüklenmiştir<sup>107</sup>.

Taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan sorumluluğunun akdi bir sorumluluk olması neticesinde sözleşmeden doğan borçlarının hiç veya gereği gibi yerine

<sup>104</sup> Çağa, Kender, a.g.e., s. 7

<sup>105</sup> M. Sami Okay, **Deniz Ticareti Hukuku**, II. Cilt, İstanbul, 1971, Kurtulmuş Matbaası, 2. Bası., s.104

<sup>106</sup> İzveren vd. , a.g.e., s. 169

<sup>107</sup> S. Didem Algantürk, **Deniz Hukuku Ders Notları**, Tüdev, İstanbul 2002, , s. 48

getirilmemesi halinde genel hükümlere özellikle Borçlar Kanunu'nda yer alan hükümlere göre sorumlu tutulması mümkündür<sup>108</sup>.

Genel hükümlerden ayrı olarak, deniz yolu ile taşımaların özellikleri göz önüne alındığında, ticaret hukukunda taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen bazı uluslararası anlaşmalar akdedilmiştir. Bunlar 1924 tarihli Konişmentoya İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Brüksel Konvansiyonu, 1968 tarihli Brüksel Protokolü (Visby Rules) ve 1978 tarihli Hamburg Protokolü (Hamburg Rules)'dür. Türkiye 1924 tarihli Brüksel Konvansiyonunu 14 Şubat 1955 tarih ve 6469 sayılı Kanun ile kabul ve tasdik etmiştir. Türk ticaret hukukunda da taşıyanın özel sorumluluk halleri yukarıda anılı uluslararası sözleşmelere benzer şekilde düzenlenmiştir. Taşıyanın Türk Ticaret Kanunu'ndan doğan sorumluluk hallerini özet olarak aşağıdaki şekilde listelemek mümkündür<sup>109</sup>.

- Taşıyan, gemiyi denize ve yola elverişli hale getirmekte gereken özeni göstermekle yükümlüdür<sup>110</sup>.
- Taşıyan, kendisine teslim edilen yükü dikkatli ve gereği gibi yüklemek zorundadır<sup>111</sup>.
- Taşıyan yükün gereği gibi ve dikkatlice istif edilmesinden sorumludur<sup>112</sup>.
- Taşıyan yükü gereği gibi saklamak ve taşımak zorundadır ve bu açıdan tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken özeni ve dikkati göstermelidir<sup>113</sup>.
- Taşıyan, taşımaya konu edilen yükü tahliye limanında, tedbirli bir taşıyan gibi dikkatli ve özenli bir şekilde tahliye etmek ve ilgisine teslim etmek zorundadır<sup>114</sup>.

Ticaret kanununda yer alan düzenlemeler incelendiğinde taşıyanın esas itibarıyla iki çeşit sorumluluk halinin öngörüldüğü anlaşılmaktadır. Bunlar taşıyanın yolculuğun başındaki geminin denize, yola ve yüke elverişli olmamasından doğan sorumluluğu ve

---

<sup>108</sup> Çağa, Kender, a.g.e., s. 129

<sup>109</sup> Algantürk, a.g.e., s 48-49.

<sup>110</sup> TTK. Madde: 1019

<sup>111</sup> TTK. Madde: 1061

<sup>112</sup> TTK. Madde: 1061

<sup>113</sup> TTK. Madde: 1061

<sup>114</sup> TTK. Madde: 1061

gerekli özen ve dikkat yükümlülüğünün gösterilmemesi neticesinde teslim alınan yükte ortaya çıkan hasar veya ziya zararlarından doğan sorumluluktur<sup>115</sup>.

Deniz yolu ile taşıma sözleşmelerinde, taşıyan seferin başlangıcında geminin denize ve yola elverişli bir halde olmasını sağlamak ve ayrıca genel olarak geminin yükü kabule, istife, korumaya ve taşımaya elverişli bir halde bulunmasını, diğer bir ifadeyle yüke elverişliliğini sağlamak zorundadır. Diğer taraftan, taşıyanın bu anlamda bir sorumluluğundan söz etmek için yükte ziya veya hasar meydana gelmiş olmalıdır. TTK.nun 1019, 1028 ve 1029. madde hükümleri haricinde taşıyanın, bir yük ziya ve hasarı söz konusu olmadan navlun sözleşmesinden veya koniementodan doğan yükümlülüklerinin hiç ifa edilmemesi, geç veya kötü ifa edilmesinden doğan sorumluluğunu düzenleyen özel bir hüküm, Türk Ticaret Kanununda mevcut değildir<sup>116</sup>. Doğal olarak bu durumda hukuksal açıdan önemli bir sorun teşkil etmektedir.

Diğer taraftan daha öncede ifade edildiği gibi, Konteyner taşımacılığının taşıyanın sorumluluğu açısından konvansiyonel taşımacılığa göre aykırılık ve özel önem gösterdiği hususlar taşıyanın TTK.nun 1061. maddesinde düzenlenen yüke özen borcu ve TTK.nun 1114. maddesinde düzenlenen koli veya parça başına taşıyanın azami bir tazminat tutarı ile sınırlı olacağı kuralı karşısında, konteynerin bir koli veya parça olarak kabul edilip edilemeyeceği de sorun teşkil etmektedir.

#### **6.4.Yükleme Ve Boşaltmada Bekleme Süresi**

Türk Ticaret Kanunu'na (TTK) göre, deniz taşımacılığı söz konusu olduğunda alıcı ve satıcı yükleme-boşaltma süresine ilişkin belirlemeler yapmak durumundadırlar. Diğer deyişle taraflar limana gelen malın ne kadar bir süre içinde yükleneceğini ve tahliye edileceğini kararlaştırmaktadırlar. Bu süreye “starya” adını verilmektedir. Starya, Latince stare kelimesinden gelir ve gerek yüklemede, gerek boşaltmada yükün elden geçirilmesi için gerekli zamanın belirlenmesi için kullanılmaktadır. TTK'nda ise, starya için yükleme süresi ve boşaltma süresi deyimleri kullanılmaktadır<sup>117</sup>.

Yükleme süresi taraflarca sözleşme ile tespit edilmemiş ise, yükleme limanının kurallarına göre belirlenmektedir. Eğer limana ait bu anlamda kural yok ise, ticari bu

<sup>115</sup> Çağa, Kender, a.g.e., s. 131

<sup>116</sup> Gönen Eriş, **Türk Ticaret Kanunu**, Ankara 1990, Seçkin Kitabevi, s.379- 460

<sup>117</sup> Oğuz İmregün, Merih Kemal Omağ, Fahiman Tekil, **Ticaret Hukuku**, Anadolu Üniversitesi Yayınları, No:37, (Ed.Akar Öcal, Ayşe Tülin Yürük), Ekim, 1998, s.435.

süre ticari kurallara göre belirlenmektedir. Şayet bu da belirli değilse yükleme süresi halin icaplarına uygun bir süre olarak tespit edilmektedir<sup>118</sup>. Uygulamada bu süre genellikle yedi gün olarak tespit edilmiştir.

Diğer yandan deniz taşımacılığında yükleme ve boşaltma işlemlerinin belirlenen süreler içinde (starya) tamamlanmaması halinde, navlun sözleşmesi uyarınca gemilerin fazladan bir süre beklemesi gerekecektir ki bu süreye “sürastarya” adı verilmektedir<sup>119</sup>. Sürastarya adı verilen bu fazla sürede ödenecek ücretlere ise “demuraj” denilmektedir.

Staryanın başlayabilmesi için üç koşul gereklidir. Bunlar, geminin sözleşme ile kararlaştırılmış yükleme veya boşaltma limanına varmış bulunması, orada yükleme veya boşaltmaya hazır olması ve hazırlık bildiriminde bulunmasıdır.

Konunun daha belirginleşmesi açısından starya ve sürastarya (demuraj) arasındaki farklar aşağıda ki gibi sıralanabilmektedir<sup>120</sup>:

- Aksi kararlaştırılmış olmadıkça starya için ayrı bir para ödenmez. Fakat sürastarya ücretlidir<sup>121</sup>.
- Staryada günler iş günü olarak, sürastaryada ise aralıksız olarak hesaplanır<sup>122</sup>.
- Sözleşmede sürastaryadan veya sadece sürastarya ücretinden söz edilip de sürastarya süresi tayin edilmemişse bu süre, starya süresinin yarısıdır<sup>123</sup>.

Yukarıda ki tanımlamalar ve açıklamalardan da anlaşıldığı gibi, yükleme süresi ile ilgili kesin bir uygulama yoktur.

Maliye Bakanlığı tarafından çeşitli tarihlerde verilen özgelere bakıldığında demuraj bedellerinin navlun maliyetlerinin içinde düşünülmesi gerektiği şeklinde yaklaşım içinde olduğu fark edilmektedir<sup>124</sup>.

---

<sup>118</sup> TTK, madde:1031

<sup>119</sup> TTK, madde:1032

<sup>120</sup> İmregün vd., a.g.e. s. 435

<sup>121</sup> TTK, madde:1030/3

<sup>122</sup> TTK, madde:1036/1, 1055/2

<sup>123</sup> TTK, madde:1031/2

<sup>124</sup> Şeref Demir, **Uluslararası Taşımacılık/Lojistik KDV İstisnası ve İadesi**, Gelirler Kontrolörleri Derneği, İstanbul, Mart, 2006, s.134-136.

Verilen bir özelgede taşıma sözleşmesi gereğince işin sözleşmede belirtilen süre içerisinde tamamlanması nedeniyle taşıtanın taşıyıcıya navlun bedelinin yanı sıra ödediği demuraj bedelinin dış navlun hâsılatı kapsamında değerlendirilmesi gerekmektedir, şeklinde görüş bildirildiği anlaşılmaktadır<sup>125</sup>.

Bir başka özelgede de dispeç ve demuraj (sürastarya) hizmetini yapan kişi ve kuruluşların bu hizmet karşılığı aldıkları ücretler KDV'ne tabi bulunmaktadır. KDV Kanununun 20. maddesi gereğince, teslim ve hizmet işlemlerinde matrah, bu işlemlerin karşılığını teşkil eden bedeldir. Buna göre malların tahmil ve tahliyesinin geç yapılması nedeniyle tahsil edilen demuraj (sürastarya) bedele dâhil olmaktadır. Ancak taşımacılık istisnası kapsamına giren işlemler dolayısıyla tahsil edilen demuraj (sürastarya) için KDV uygulanmayacağı tabiidir, şeklinde görüş verilmiştir<sup>126</sup>.

Denizcilik Müsteşarlığı'nın 10.10.1995 tarih ve 2691 sayılı yazısına göre, geminin tamamı taşıtana tahsis edildiğinde kaptan, gemi yükü alacak hale gelir gelmez bunu taşıtana bildirmektedir. Yükleme süresi ihbarı, ertesi gününden itibaren işlemeye başlamaktadır. Yükleme müddeti ile ilgili olarak taşıtan ve taşıyan arasında yapılmış olan sözleşmede öngörülen süreyi aşan süreler için taşıtanın taşıyana ödediği demuraj bedelinin navlun hâsılatı kapsamında değerlendirilmesi gerekmektedir<sup>127</sup>.

Yakın tarihli bir başka özelgede ise, Sürastarya adı altında düzenlenen demuraj (demurrage) gemi ile yapılan taşımacılık faaliyetinde malların tahmil ve tahliyesinin geç yapılması nedeniyle geminin makul bir sürenin üzerinde meşgul edilmesi gerekçesiyle taşıyana taşıtan tarafından yapılan bir ek ödeme olup, bu ödeme kural olarak bedelin içinde mütalaa edilmektedir. Dolayısıyla gemilerle yapılan konteyner taşımacılığı sırasında konteynerlerin makul bir sürenin üzerinde meşgul edilmesi nedeniyle yapılan ve konteyner demurajı olarak adlandırılan ödemenin de bu kapsamda değerlendirilmesi gerekmektedir, şeklinde yorum yapıldığı ve idarenin aynı görüşü devam ettirdiği görülmektedir<sup>128</sup>.

---

<sup>125</sup> 06.12.1996 tarih ve 67646 sayılı Maliye Bakanlığı Özelgesi.

<sup>126</sup> 23.12.1985 tarih ve 81912 sayılı Maliye Bakanlığı Özelgesi.

<sup>127</sup> Demir, a.g.e., s.135

<sup>128</sup> Mehmet Maç, Dış Taşıma Bedelleri, Buna İlişkin Komisyonlar, Demurajlar ve Diğer Eklentiler KDV'den Müstesnadır, **Yaklaşım**, Sayı:143, Kasım 2004, s.111-112

Maliye İdaresinin görüşlerine paralel olarak nakliyat işlerinde yükleme, boşaltma veya taşıma süresinin olağan süreyi aşması dolayısıyla, taşıtanın taşıyıcıya ödediği tazminatın taşıma bedeline dâhil olduğu görüşü hâkimdir. Ayrıca özgelere de fark edileceği üzere, söz konusu bedeller navlun kapsamında değerlendirildiğinden, KDV hesaplanması yolunda görüşler de mevcuttur<sup>129</sup>.

Yukarıdaki açıklamalardan anlaşılacağı üzere demuraj bedelleri navlun kapsamında düşünülmelidir. Dolayısıyla sürastarya durumunda taşıtanın taşıyıcıya ödemiş olduğu demuraj bedelleri açısından konu şöyle ifade edilebilir.

Taşıtan açısından demuraj bedelleri navlun gideridir ve buna göre muhasebeleştirilmesi gerekmektedir. Diğer yandan taşıyan ise taşıtan ile yapmış olduğu sözleşme kapsamında ekstra bir gelir elde etmiş olacaktır. Bu bedellerin KDV'ye tabi olduğu da açıktır.

Ancak diğer konularda olduğu gibi, bu konuda da yeterli düzeyde ya da tam açıklayıcı bir düzenlemenin olmadığını ifade etmek mümkündür.

### **6.5. Yük Hasarında İhbar Sorunu**

Konteyner taşımacılığında en sık görülen hasar türleri, fırtınada gemiden düşme veya hırsızlık nedeniyle konteynerin kaybolması, konteynerin içinin iyi istif edilememesi sebebiyle yüklerin kırılması ve hasar görmesi, konteynerler içindeki yükün ısı farklılığından dolayı terlemesi sebebiyle paslanma ve konteynerin iç boyasının yüke zarar vermesi gibi durumlarda meydana gelmektedir.

Dolayısıyla deniz yolu ile taşımalarda ve özellikle konteyner taşımalarında, yükün içine yerleştirildiği bölme veya konteyner mallar için sefer süresince bir depo ortamı oluşturur. Depo vazifesi gören bu ortamın, yükün kimyasal ve fiziksel özelliklerine uygun koşulları sağlaması gerekir, aksi halde yük gemiye yüklendikten sonra yolculuk sırasında bozulabilir. Yükte hasara yol açan etmenler yoğunlaşma ve terleme, geminin teri, yükün terlemesi, böceklenme, küf ve kızılaşma olarak sayılabilmektedir. Yükün ambar veya konteyner gibi kapalı bir ortamda saklanmasından dolayı olarak kaynaklanan bu hasarların nedenleri yolculuk süresince meydana gelen enlem değişiklikleri, yükün

<sup>129</sup> Mehmet Maç, **KDV Uygulaması (E-Kitap)**, madde :22 Uluslar Arası Yük Ve Yolcu Taşımada Matrah, <http://www.bdo.com.tr/vergi/kdv.php> (erişim:05.12.2011).

istiflenmesinde ambar- konteynerin sıcak veya soğuk taban ve duvarlarına direkt temasta olacak şekilde yerleştirilmesi ve yükün için için ısınması veya yanması olarak ifade edilebilmektedir.

Hasar veya ziya tespiti ile taraflardan birinin sorumluluğuna sebebiyet verileceğinden hasar veya ziyanın nedenlerinin doğru ve tam olarak saptanması çok önemlidir. Bu açıdan, hasar veya ziya söz konusu olan yükün tamamı incelenmeli, tüm yükün işaret ve sayı ayrıntıları yer almalı; kısmi ziya veya hasar söz konusu ise sağlam parçalar ile eksik veya hasarlı parça sayısı belirtilmelidir.

Hasar veya ziyadan kaynaklanan zararı en aza indirebilmek amacıyla gözetimin hemen yapılması gerekmektedir. Aksi halde, zaman geçtikçe böceklenme veya mikro organizma faaliyeti sebebi ile mallardaki hasarda artış söz konusu olur. Ayrıca gecikme halinde yükün çalınması da mümkün olabilmektedir. Her halükarda, yükte inceleme yapıp rapor tutulmadan yükün yerinin değiştirilmemesi ve zilyetliğinin devredilmemesi uygun olmaktadır<sup>130</sup>.

Hasar veya ziyadan doğan sorumluluğun taşıyana yüklenebilmesi açısından ayrıca gerekli ihbarın yasal süresi içersinde taşıyana yapılmış olması gereklidir. Hukukumuzda söz konusu yasal süre TTK. md. 1066'da düzenlenmiştir<sup>131</sup>.

TTK.nun 1066. maddesi hükmü şu şekildedir:

*“Malların uğramış olduğu ziyaı veya hasarın, en geç navlun mukavelesi gereğince bunları teslim almaya salahiyyetli olan kimseye teslimi sırasında taşıyana veya boşaltma limanındaki temsilcisine yazılı olarak bildirilmesi şarttır. Ziya veya hasar haricen belli değilse, ihbarnamenin mezkur tarihten itibaren üç gün içinde gönderilmesi kafidir. İhbarnamede ziya veya hasarın umumi olarak gösterilmesi lazımdır.*

*Malların hal ve vaziyeti yahut ölçü, sayı veya tartısı en geç birinci fıkranın birinci cümlesinde yazılı anda her iki tarafın iştirakiyle mahkeme veya salahiyyetli makam yahut bu husus için resmen tayin edilmiş eksperler tarafından tesbit edilmişse ihbara lüzum kalmaz.*

<sup>130</sup> Yaman Öztekin, **İşletmeciler İçin Deniz Taşımacılığı El Kitabı**, İstanbul 1996, Afa Yayınları, s.225

<sup>131</sup> Deniz, a.g.e. s. 87

*Malların ziya veya hasarı ne ihbar edilmiş ve ne de tesbit ettirilmiş olursa, taşıyanın malları konişmentoda yazılı olan halde teslim ettiği ve şayet mallarda bir ziya veya hasar sabit olursa, bu zararın taşıyanın mesul olmyacağı bir sebepten ileri geldiği kabul olunur. Şu kadar ki; bu karinelerin aksi ispat olunabilir”.*

Madde hükmünde ihbar süresine esas alınan teslim, taşınmak üzere teslim alınan yükün yolculuğun sonunda, taşıyan tarafından gönderilene veya gönderenin muvafakati ile bir temsilcisine zilyetliğin devri ile gerçekleştirilmiş kabul edilmektedir<sup>132</sup>.

Konteynerin LCL<sup>133</sup> klozu çerçevesinde taşıyan tarafından istif edildiği ve varma limanında konteynerin boşaltılarak yükün teslim edildiği hallerde yukarıda anılan açık kanun hükmü çerçevesinde haricen belli olan ziya ve hasarın teslim sırasında yazılı olarak bildirilmesi gereklidir. Haricen belli olan ziya ve hasarlar, kolilerin açılması, yüklerin ölçülmesi ve tartılması veya tahlil edilmesi gibi özel bir inceleme veya tespit için özel bir uzmanlık gerektirmeyen, basit bir sayma, görme, koklama veya dokunma ile anlaşılabilir türden zararlardır. Örneğin içince cam eşya ihtiva ettiğini belirten bir kutudan kırık bir cam sesi gelmesi halinde haricen belli olan bir ziya ve hasar olduğu kabul edilmelidir. Diğer taraftan haricen belli olmayan bir ziya ve hasar ise; sadece sayma, görme, koklama, dokunma ile tespit edilemeyecek, özel bir alet kullanımı veya özel bir uzmanın incelemesi ile veya koli sandık veya ambalajların açılması ile anlaşılabilir türde hasar ve ziyalardır. Bu tür ziya ve hasarlarda ihbar süresi teslimden itibaren üç gündür ve sürenin başlangıcı yükün teslim edildiği günün ertesi günüdür<sup>134</sup>.

FCL<sup>135</sup> veya yukarıda anılan buna benzer klozlar gereğince kapalı ve mühürlü olarak taşıyan tarafından teslim alınıp yolculuğun sonunda yine kapalı ve mühürlü olarak teslim edilen konteyner içindeki yüklerin hasar ve ziyasının bu çerçevede haricen belli olmayan ziya veya hasar mahiyetinde olduğu kabul edilmektedir. Bu tür zararların ihbar süreleri de konteynerin teslim alınmasından itibaren başlar. Ne var ki, gönderilenin ihbarda bulunma imkânı konteynerin gemiden indirildiği limandan en son

<sup>132</sup> Deniz, a.g.e. s. 87-88

<sup>133</sup> LCL klozunun açılımı, “Less Than Container Load”dur. Bu ifade, konteynerin münferit bir yüke tahsis edilmediğini, birden fazla yükleten tarafından yüklenen veya birden fazla navlun sözleşmesine konu edilen yükün mevcut bulunduğunu anlatır.

<sup>134</sup> Vural Seven, **Yük Ziya veya Hasarının Tespit ve İhbarı**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1994, sf. 68

<sup>135</sup> FCL klozunun açılımı “Full Container Load” olup bu ifadenin konişmentoya dercedilmesi ile tüm konteynerin tek bir yükleten tarafından yüklenen ve tek bir navlun sözleşmesine konu edilen yüke tahsis edildiğini ifade eder.



varma yerine kadar diğerk vasıtalar ile ulaştırılmasının üç günden az sürdüğü hallerde mevcuttur. Bu sebeple doktrinde, anılan üç günlük yasal süre çok kısa ve fiilen ihbara imkân vermeyecek mahiyette olduğu sebebiyle eleştirilmiştir. Gönderilenin ihbar süresine riayet ederek yükteki haricen belli olmayan ziya ve hasardan dolayı taşıyanın sorumluluğuna gidebilmesi için konteyner başka bir vasıtaya bindirilmeden önce içindeki yükleri boşaltarak tespit yaptırması gerekecektir. Ancak bu durum konteyner taşımacılığının ruhuna ve amacına uymaz; çünkü bu taşımacılıktan beklenen en büyük faydalardan biri yüklerin birimleştirilerek tekrar yüklenmek zorunda kalmaksızın bir vasıttadan diğerkine bindirilmesi ve böylelikle taşımada zaman kazanılmasıdır. Bu sebeple, bu konu ile ilgili pozitif bir hukuk düzenlemesine gidilmesinde ihtiyaç olduğunu ifade etmek mümkündür. Diğerk taraftan, TTK. md. 1065'te yer alan resmî tespit prosedürünün konteyner ile yapılan taşımalarda uygulanması mümkün değildir. Bilindiği üzere, bu madde hükmünde düzenlenen tespit kaptan veya gönderilen tarafından, gönderilen malları teslim almazdan önce yaptırılan bir tespittir<sup>136</sup>. Kapalı ve mühürlü teslim edilen konteynerlerin ise açılması ancak teslimden sonra söz konusu olabilmektedir.

#### **6.6. Gecikme Zararları**

Konteyner taşımacılığında yükün zıyaı veya hasarından kaynaklanan zararlar olduğu gibi, eşyanın geç teslim edilmesi de zarara neden olmaktadır. Bu zararlar yükün geç teslimi nedeniyle ortaya çıkan; yükün piyasa değerinin düşmesi, gecikmenin kâr kaybına yol açması, yükün gecikilen zaman zarfında kullanılamaması veya onun yerine başka bir malın kullanılması, ayrıca masraf yapılması veya cezai şart ödenmesi gibi haller şeklinde olabilmektedir. Bu haller; yük sağlam teslim edilmiş olsa dahi, yük ilgililerinin zarara uğramasına sebebiyet vermektedir.

Genel olarak yükün geç teslim edilmesinden doğan zarar ve bu zarardan sorumluluk konusu hakkında, bu hususun hasar veya zıya hallerine oranla, önemsiz olduğuna ilişkin görüşler ileri sürülmekte ise de, kimi zaman büyük maddi zarara yol açan olaylar sadece bir kaç saatlik gecikmeden ortaya çıkmaktadır. Hatta çoğu kez

---

<sup>136</sup> Deniz, a.g.e. s.89

uygulamada, taşıyanın gecikmesinin, geç teslim zararının yanı sıra, yük hasar ve zayıne de neden olduğu görülmektedir<sup>137</sup>.

“Gecikme zararından kaynaklanan sorumluluk”; ulusal ve uluslararası düzenlemelerde; kara, hava ve demiryolu taşımacılığı için emredici olarak düzenlenmiştir. Ancak deniz yolu ile eşya taşımacılığında buna ilişkin açık bir hüküm, ne Türkiye'nin 14 Şubat 1955 tarih ve 6469 sayılı Kanunla kabul ve tasdik ettiği; “Konişmentoya ilişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki 1924 Brüksel Konvansiyonu’nda (Lahey Kuralları), ne de yine bu Konvansiyon ile getirilen düzenlemelerin yer aldığı, 29 Haziran 1956 tarih ve 6762 sayılı Ticaret Kanunu’nda (TTK) vardır. Lahey Kuralları’nda eşyanın geç teslim edilmesinden ortaya çıkan zarardan kaynaklanan sorumluluğu düzenleyen özel bir hüküm bulunmaması nedeniyle, geç teslim zararından kaynaklanan sorumluluğa ilişkin ihtilâf çıkması halinde, sorun milli hukuk hükümleri aracılığı ile çözümlenmektedir<sup>138</sup>.

Ulusal hukukumuzla ilişkin olarak; Ticaret Kanunu’nda “Taşıyanın Sorumluluğu” başlığı altındaki 1061. maddede; taşıyanın, malların taşınmasında tedbirli bir taşıyanın dikkat ve ihtimamını göstermekle yükümlü olduğu yer almaktadır. Maddenin devamında taşıyanın malların teslim alındıkları andan teslim edildikleri ana kadar geçen süre içinde zıya ve hasarı yüzünden doğacak zararlardan sorumlu olduğu belirtilmektedir.

Buna göre; taşıyanın zıya ve hasardan sorumluluğunun emredici hükümlerle düzenlendiği söylenilebilir. Oysa taşıyanın “gecikme zararlarından sorumluluğuna ilişkin özel bir düzenleme olmadığı ileri sürülmekte ve deniz yolu ile eşya taşınmasında gecikme zararlarından sorumluluğun, kanunda aksi belirtilmedikçe kural olarak genel hükümlere tabi olduğu kabul edilmektedir<sup>139</sup>.

Yine konuya ilişkin olarak doktrinde kabul edilen bir diğer husus ise; Ticaret Kanunu’nun IV. kitabında yer alan düzenlemelerin gecikme zararlarını da kapsamı

---

<sup>137</sup> Emine Yazıcıoğlu, “Eşyanın Geç Teslim Edilmesinden İleri Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu”, **DHD**, Yıl: 2 Sayı: 2-3,1997, s.81

<sup>138</sup> Emine Yazıcıoğlu, “Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Yıl:22/Sayı 2/2002, s. 1039,

<sup>139</sup> Muharrem Gençtürk, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006, s.108.

halinde, Borçlar Kanunu hükümlerine gidilmeksizin bu hükümlerin uygulanması gerektiği doğrudur<sup>140</sup>.

Diğer hallerde ise, Borçlar Kanunu'nun istisna akdini düzenleyen hükümleri, bu hükümlerin uygulanamaması durumunda ise genel hükümlerinin uygulanması yönündedir<sup>141</sup>.

Özetle yukarıda da ifade edildiği gibi; Ticaret Kanunu'nda deniz yolu ile eşya taşımalarında geç teslimden kaynaklanan sorumluluğa ilişkin bir düzenleme yer almadığından, konunun düzenlenmesine ihtiyaç duyulduğu söylenebilir.

---

<sup>140</sup> TTK, madde:1019,1028,1091

<sup>141</sup> Çağa, Kender, a.g.e.,s.131

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **ULUSLARARASI KONTEYNER TAŞIMACILIĞI AÇISINDAN, TÜRK GÜMRÜK MEVZUATINDAKİ EKSİKLİKLER VE YAPILMASI GEREKEN İYİLEŞTİRMELER İLE İLGİLİ UYGULAMA VE SONUÇLARI**

#### **4.1. Araştırmanın Önem**

Çalışmanın literatür kısmında da ifade edildiği gibi, dünyanın coğrafi yapısı ve taşımacılık maliyetleri göz önüne alındığında en uygun ulaştırma sistemi denizyolu taşımacılığıdır. Dolayısıyla çok büyük miktardaki ürünler ile konteynerlenebilen ürünler denizyolu ile taşınabilmektedir.

Türkiye hem jeopolitik hem de coğrafi konum itibarı ile deniz taşımacılığına çok uygun olmasına rağmen bu avantajlarını tam olarak kullanamamaktadır. Denizcilik hedeflerinin ülkemiz tarafından yeterince benimsenmemesi sebebiyle denizyolu taşımacılığında verimliliği olumsuz etkileyen çok çeşitli sorunlar yaşanmaktadır. Bu sorunlardan bir tanesi ise konteyner taşımacılığında ki gümrük sorunlarıdır. Dolayısıyla dış ticaret ve ülkelerin gelişmişlik düzeyini etkileyen deniz yolu taşımacılığında ki bu sorunların açıklığa kavuşturulması gerekmektedir.

#### **4.2. Araştırmanın Amacı**

Bu çalışmanın amacı yukarıda da ifade edildiği gibi, denizcilik sektöründe yaşanan sorunlardan bir tanesini teşkil eden konteyner taşımacılığında gümrük mevzuatında yaşanan sorunları ortaya koymak ve çözüm önerileri üretebilmektir.

#### **4.3. Araştırmanın Yöntemi**

Araştırmada, veri toplama aracı olarak yüz yüze görüşme tekniği kullanılmıştır. Bu nedenle, veri toplama aracına uygun olarak yüz yüze görüşme esnasında sorulacak

sorular önceden biçimsel model olarak belirlenmiştir. Araştırmada kullanılan soru cetveli Ek'te verilecektir.

#### **4.4. Araştırmanın Evreni Ve Örneklemi**

Araştırmayı Türkiye çapında gerçekleştirmenin, maliyetlerin yüksek olacağı ve zaman kaybının yaşanacağı göz önüne alınarak, araştırma alanı İstanbul ve Bursa illerindeki işletmeler açısından sınırlandırılmıştır.

Araştırmanın evreni, bu işletmelerde ilgili departmanda görev alan personel ve üst yönetim olarak belirlenmiştir.

#### **4.5. Araştırmanın Bulguları**

Araştırmadan elde edilen bulgular aşağıda ki şekilde ifade edilmiştir.

#### **Dünyada deniz taşımacılığı ile ilgili genel görüşler;**

Dünya deniz taşımacılığı son yıllarda hatırı sayılır bir ilerleme kaydetmiştir. Ancak navlunların halen yüksek olması, firmaların deniz taşımacılığı yaparken daha dikkatli davranmalarına neden olmaktadır. Dünya çapında önemli armatörlerin son yıllarda almış oldukları yeni nesil konteyner gemileri ile gerek zaman gerekse uğrak yapılan limanlar bazında önemli gelişmeler elde edilmiştir. Her ne kadar 2012 yılının dünyada bir kriz yılı olacağı düşünceleri yaygınlaşsa da deniz taşımacılığında gelişmelerin devam edeceğini ifade etmek mümkündür.

Deniz taşımacılığı dünyada taşımacılık sektöründe önemli bir yere sahiptir. Diğer taşıma metotlarında örneğin Kara, Hava, Demiryolu taşımacılığında imkânlar bazı yerlerde kısıtlanmakta ve her türlü yükü bu tür metotlarla taşımak mümkün olmamaktadır. Ancak deniz taşımacılığında ithalat/ihracat yapılacak birçok yük rahatlıkla taşınmaktadır. Örneğin küçük ölçülerde ve hafif tonajda bir yükün konteyner ile parsiyel olarak taşınması mümkündür. Bunun yanı sıra konteyner içerisine sığamayan ve hatta 2.000 ton ağırlığındaki devasa tek bir yükün bile bu günün koşullarında heavylift gemileriyle taşımak da mümkün olabilmektedir. Ayrıca deniz taşımacılığının yaygınlığı sebebiyle artık zaman açısından da deniz taşımacılığı tercih edilmektedir.

Diğer taraftan, deniz taşımacılığı ülkemize göre çok ileride özellikle konteyner taşımacılığı üzerine her geçen yıl kapasiteler artmakta kullanılan ekipmanlar gelişmektedir. Gemilerin taşıma kapasiteleri de aynı oranda artmaktadır. İleriki süreçte deniz taşımacılığı daha hızlı servis verme güvenlik ve maliyetlerin düşüklüğü nedeniyle(kara ve havayoluna göre) gelişim göstereceği ise kaçınılmaz bir sonuçtur.

Diğer şekilde deniz sahasına sahip olan ülkelerin çoğu (Afrika ve doğu Karadeniz hariç) deniz taşımacılığında ile noktalara gelmiştir. Bununla beraber deniz taşımacılığı açısından rekabet de şiddetle sürmektedir. Bir taraftan teknoloji kullanımı ile maliyetler azaltılmak istenmekte, diğer taraftan global krizler sebebi ile yeni stratejilerin armatörler tarafınca belirlenmesi gerekmektedir. Yakın zamanda deniz taşımacılığında gelişen ülkelere yatırım için yeni firma evlilikleri olabileceği gibi yok oluşlar da gerçekleşebilir.

### **Türkiye’de deniz taşımacılığı ile ilgili genel görüşler;**

Türkiye’de deniz taşımacılığında halen katledilmesi gereken çok uzun mesafeler bulunmaktadır. Üç tarafı denizler ile çevrili bir ülkemizde, özellikle dâhilde yapılan taşımacılıkta çok büyük eksikler bulunmaktadır. Geçmişten günümüze, çok az seviyelerde olsa da genel yük gemileri ile dâhilde taşımacılık yapılmakta olan ülkemizde, 2011 yaz aylarından itibaren Arkas Denizcilik tarafından Kabotaj taşımaları ile konteynerli dâhilde taşımacılık da başlamıştır. Yeni bir uygulama olması sebebiyle gerek taşıma yapılan konteyner adetleri gerekse müşteri sayısı bu anlamda yeterli olmamıştır.

Farklı bir görüşe göre ise, ülkemizde zamanında gerekli önlemler alınmadığından, bürokratik engellerin çok fazla olmasından ve gelecekle ilgili sağlıklı tahminler yapılmadığından dolayı sektörün çok gerisinde kalmıştır ve dünya ticaretindeki gelişmelere paralel gelişme gösterilememiştir. Son yıllarda artan orandaki ticaret hacimleri nedeniyle deniz taşımacılığının ne kadar önemli ve değerli bir konumda olduğu günümüzde yeni yeni anlaşılmaktadır. Ülkemizin özellikle bölgesel konumu nedeniyle dünya transit taşımacılığında gerekli payı alamadığını ve ülkemize döviz ve istihdam için buna ağırlık verilmesi gerektiğini ifade etmek mümkündür. Deniz taşımacılığı için en önemli unsurlardan biride limanlardır. Ülkemizin stratejik

noktalarında liman sayısının arttırılması ve mevcut olanların da modernize edilmesi ile sektörün gelişmesine katkıda bulunmak mümkündür.

Türkiye'deki deniz taşımacılığı dünyadaki diğer ülkelerle kıyaslandığında çok ileri düzeyde değildir. Türkiye'de liman sayısının yeterli olmasının yanı sıra bu limanlar etkin ve verimli bir şekilde kullanılmamaktadır.

Diğer taraftan, 2011 yılı sonu itibari ile 182 adet liman tesisi, 220 adet balıkçı barınağı, 45 adet marina, 71 adet tersane olmak üzere 498 adet kıyı tesisi bulunmaktadır. Globalleşen dünyada ticaretin batıdan doğu kayması sonucu ve Türkiye'nin coğrafik ve stratejik konumu itibari ile ülkemiz hızla vazgeçilmez bir lojistik üs olma yolunda ilerlemektedir. Bu durum ise bir avantajdır. Dolayısıyla Türkiye deniz taşımacılığında dünyadaki gelişmelere paralel olarak ilerleme kaydetmektedir. Günümüzde hemen hemen tüm armatörlerin ana gemileri başta İstanbul olmak üzere belli başlı limanlara uğramaktadır. Bu gemiler yaklaşık 14000 TEUS kapasiteli okyanus aşırı yol katedebilen gemilerdir. Bu tarz büyük gemilerin Türkiye limanlarına uğrak yapmalarının en önemli nedeni şüphesiz yük kapasiteleri ile ilgilidir. Bununla birlikte önemli olan bir diğer konu ise limanların draft<sup>142</sup> sorunudur. Draft uygun olmadığı sürece gemiler limana yanaşamamaktadırlar. Bu durum ise limanın alt yapısı ile ilgili bir durumdur. Türkiye'de ki Limalar bu konu ile ilgili önlemleri günümüzde almışlardır. Sonuç olarak Türkiye'de deniz taşımacılığının her geçen gün artarak ilerlediğini ve gelecekte de bu şekilde devam edeceğini söylemek mümkündür.

### **Dünyadaki ve Türkiye'deki deniz taşımacılığı arasındaki farklılıklar;**

Türkiye, dünya ile doğru orantıda bir gelişme göstermektedir. Tabii ki bu uluslararası ticaret hacimleri ve ekonomiye bağlı olarak da değişiklikler gösterebilen bir durumdur. Fakat İthalat ve İhracat rakamları ülkemizde her geçen gün artış göstermektedir.

Türkiye ile dünya arasında bu konu ile ilgili en önemli fark taşıma araçları, limanlar ve liman ekipmanları ve bunların bir bütün olarak yönetilmesidir.

---

<sup>142</sup> Draft: gemilerde su hattı ile gemi omurgası arasında kalan dikey mesafedir.

Konteyner taşımacılığında limanlar iyi derecede operasyon hızına ve deneyimine sahip olmakla birlikte parsiyel ve dökme yüklerde özellikle de proje yüklerinde limanların yeterli tecrübeye ve donanımlara sahip olmadığı da kesindir. Ayrıca alt yapı eksikliği de göze çarpmaktadır. Dünyada ki limanlar ile Türkiye’de ki limanlar kıyaslandığında yurt dışındaki limanlarda tahliye yükleme operasyonunun Türkiye’de ki limanlara nazaran daha hızlı ve sorunsuz olduğu göze çarpmaktadır.

Bunların yanı sıra asıl önemli olan bir diğer konu ise, deniz taşımacılığı ile ilgili hukuksal düzenlemelerin de oldukça yetersiz olmasıdır. Deniz taşımacılığı anlamında Türk bayrağını uluslararası sularda dalgalandırması ve rekabet edebilmesi için bu anlamda kategori atlaması ve hukuksal anlamda daha sistematik ve hızlı çözümler üretilmesi gerekmektedir.

### **Türkiye’de konteyner taşımacılık ile ilgili genel görüşler ve beklentiler;**

Ülkemizde konteyner taşımacılığı her geçen gün daha da ilerlemekte ve bu ilerleyişle çok kısa sürede konteyner taşımacılığının çok daha yaygın hale geleceği öngörülmektedir. Diğer taftan dünyadaki durum göz önüne alındığında çok küçük bir paya sahiptir.

Farklı bir görüşe göre, Türkiye’de konteyner taşımacılığı son beş yılda hızlı bir artış göstermiş ve bu şekilde devam edeceği düşünülmektedir. Dış ticaret hacminin artması ile birlikte paralel olarak konteyner taşımacılığı da gelişmiştir. Her türlü ürünün konteyner ile taşınabilmesi ve maliyetlerinin de düşük olması sonucu ithalat ve ihracatçı firmalar açısından konteyner taşımacılığı tercih edilmektedir.

### **Konteyner taşımacılığın faydaları;**

Konteyner taşımacılığı, herkesin (şahıs işletmeleri, kobiler, küçük ve orta çaplı ticari şirketlerin) hacmi ne olursa olsun ithalat ve ihracata katılmasına yardımcı olmaktadır. Ayrıca şu an kullanılmakta olan nakliye çeşitleri içerisinde (demiryolu hariç) en ucuz ve en güvenli taşımacılık şekli olduğundan, taşımacılıkta ön plana çıkmaktadır.



Konteyner taşımacılığında yüklerin güvenliğinin sağlanması, daha hızlı servis verilmesi, fire olayının ortadan kalkması, malların bozulmasına parçalanmasına karşı önlemlerin alınmasının daha basit olması, liman ve fabrikalar arasındaki iç nakliyelerin daha süratli ve disiplinli yapılması, limanlardaki boşaltma elleçleme istifleme konusunda yer tasarrufu ve düzenli yapılmasının sağlanması, bu taşımacılığın faydaları arasındadır.

Diğer taraftan konteynerler gemilere kolayca yerleştirilebilecek şekilde yapıldığından dolayı dünyanın her köşesine kasayı hiç açmadan kolayca yükleme-boşaltma yapacak şekilde götürülebilmektedir. Ayrıca kasa mühürlenip yol boyunca hiç açılmadan içindekilerinin çalınması ve bozulması engellenmektedir. Çok parça mal tek bir kasada bulundurulmuş olarak yükleme-boşaltma büyük kolaylıkla ve süratle yapılabilmektedir. Ayrıca taşımada işçilik, ambalaj ve sigorta giderleride azalmaktadır. Konteyner içerisinde yükü sabitleyen tertibatlar bulunduğundan dolayı da yükler uzun mesafede hasarsız bir biçimde ezilmeden ve kırılmadan taşınabilmektedir. Bununla birlikte üst üste istiflenebilmekte ve kayma ya da devrilme olmamaktadır.

### **Uluslararası konteyner taşımacılığı açısından Türk gümrük mevzuatındaki eksiklikler ve çözüm önerileri;**

Türkiye’de konteyner taşımacılığı, uluslararası 1972 konteyner sözleşmesi hükümlerine göre yapılamaktadır. Daha önce var olan yurtiçi dolaşım süreleri 3 aydan 6 aya çıkarılmıştır. Ayrıca herhangi bir sebep göstermeden 6 aylık ilk süre uzatımı ile bu zaman 1 yıla çıkarılmıştır. Bu görüşe göre uluslararası konteyner taşımacılığı hususunda herhangi bir eksiklik söz konusu değildir.

Türkiye’de ise Mevzuatta konteyner olarak ayrıca teferruatlı bilgi yoktur ve genellikle yükle ilgilidir. Bu durum ise mevzuat açısından bir eksikliktir. konteynerin daha fazla irdelenip bu doğrultuda mevzuatlarda daha ayrıntılı olarak belirtilmesi gerekmektedir.

Günümüzde konteyner taşımacılığında forwarder şirketleri ve ana taşıyıcı firmalar arasındaki devir sürecinde gümrük işlemlerinde aksaklıklar yaşanabilmektedir. Bu günlerde Gümrük Müsteşarlığı’nın özellikle Özet Beyan işlemleri ile ilgili ciddi

çalışmaları bulunmaktadır ve 2012 yılı itibari ile sistemin düzenli bir şekilde işleyişi ile gümrük işlemleri çok daha düzenli ve basit hale gelecektir.

Ayrıca konteynerlerin bir kap olduğu ve bir eşya olarak kullanılmadığı gümrük mevzuatında belirtilmelidir. Satıcı ile alıcı arasında yapılan satış sözleşmesinde belirtilmiş mal bedeli kap-kilo-eşya cinsinden alınacak vergi nasıl gümrükte bitiriliyorsa, oluşabilecek eksiklik-fazlalık durumunda da vergi üzerinden alınacak ceza mükellef ile aynı anda bitirilmelidir ve muhatap yine taşıyan değil mükellef olmalıdır. Dolayısıyla konteyner bir kaptır ve satıcı alıcıya bu kap muhteviyatı eşyayı gümrük gözetiminde kendi mühürleyerek göndermektedir. Bu konu ise deniz hukuku yerine kara hukukun uygulanmasından kaynaklanmaktadır.

Bununla birlikte Türkiye’de ki gümrük mevzuatı gereği konteynerler gümrüğe tabi mal statüsünde olduğundan, bir konteynerin limanda ki gümrüklü sahadan çıkarılması veya tekrar limana getirilmesi ortaya gümrükleme maliyeti çıkmaktadır. Bu işleme ise geçici kabul adı verilmektedir. Bu konu ile ilgili de mevzuatta eksik ve yanlış yorum söz konusudur. Kabotaja tabi bir yurtiçi yükün de Türk bayraklı gemi ile taşınması zorunluluğu, yine aynı şekilde gümrük yönetmeliğinde gözden geçirilmelidir. Ayrıca taşıyıcı için koruyucu bazı yasalar çıkarılmalıdır.

Gümrük mevzuatı ile ilgili bir diğer sorun ise, yurda gelen eşyanın kap sayısında, kilosunda veya alıcı bilgilerinde bir hata olduğunda bu düzeltmenin sadece ceza kararı çıkartılarak yapılabilmesi ve bunun için 49 TL gümrük cezasının ödenmesidir. En önemlisi ise, bu düzeltmenin yurtdışında basılması şartının aranması ve yeni konişmentonun gümrük müdürlüğü tarafından mutlaka istenmesidir. Dolayısıyla yurtiçinde ki acenteler konişmento düzenleyememektedir. Konişmentonun yurtdışından düzenlenip gelmesi ise 2-3 günlük süreyi kapsamaktadır. Bu süre zarfında ise mallar limanda beklemekte ve ardiye, demeraj masrafları artmaktadır. Bu durum ise müşteri açısından oldukça maliyetli ve zor bir durumdur. Diğer bir konu ise manifestoların gümrüğe beyan süresidir. Bu süre ne kadar kısa tutulursa acenteler bir o kadar faaliyetlerini rahat gerçekleştirebilecektir.

## **Konteyner Taşımacılığında Konışmento ile ilgili hukuksal sorunlar ve çözüm önerileri;**

Konışmento ile ilgili hukuksal sorunlar genel anlamda, konışmentoların düzenlenmesi, eksiklikleri, hataları ile ilgilidir. Ayrıca konışmentoların ilgili birimlere ibrazlarındaki zamanlama ile ilgili sorunlar da söz konusudur.

Konışmento daha öncede tanımlandığı gibi, denizyolu taşıma senedidir. Üzerinde yükleyici, alıcı, ihbar bilgileri başta olmak üzere söz konusu ticari işlemle ilgili her türlü bilginin yer aldığı kıymetli evraktır. Bu tanımda ticari işlem den kasıt, yük sahibi ile taşıyan arasında yapılmış taşıma şeklidir. Satıcı ile alıcı arasındaki satış şeklini kapsamaz. Konışmento muhteviyatı yük için, teminat deniz hukukuna göre taşıyandır. Denizyolu ile gelen giden bir yük ülkemizde rejime tabi olduğu anda (ithalat, ihracat, transit, antrepo, vs.) sigorta, teminat hususları işleme konulmaktadır. Dolayısıyla hukuksal anlamda en büyük sorun bu noktada başlamaktadır. Bu durumda asıl sorumlu konteyner sahibi mi, eşyayı taşıyan mı yoksa taşımayı gerçekleştiren kişi midir? Günümüzde ki uygulamalarda üründe oluşabilecek sorun konteyner mührü kırılana kadar konteyner sahibindedir. Aynı zamanda eşya sayılan konteynerin gümrük yönetmeliğince atanmış sürece serbest dolaşımdan dönmediği anda aynı şekilde sorumlu konteyner sahibidir.

Sonuç olarak multimodal taşımacılığın<sup>143</sup> ülkemizde gelişmeye başladığı bu günlerde, vakit kaybetmeden bu tür sorunların gündeme getirilmesi ve gümrük yönetmeliği ile denizyolu hukukunun ülkemiz koşullarına göre tekrar değerlendirilmesi gerekmektedir.

## **Konteyner Taşımacılığında Navlun Mukavelesi ile ilgili hukuksal sorunlar ve çözüm önerileri;**

Navlun taşıma şekline göre, sorunlu tarafça ödenmesi gerekirken bazı durumlarda navlun komisyoncusu veya diğer kişi tarafından da ödenebilmektedir. Bu tür

---

<sup>143</sup> Uluslararası karma (multimodal ) taşıma bir sözleşmeye dayalı olarak, eşyanın multimodal taşıma operatörünce bir ülkede teslim alındığı yerden, diğer bir yerdeki teslim yerine, en azından iki taşıma ( taşıma aracıyla ) modeli ile taşınması anlamını taşımaktadır. ( Birgül Sopaçı Multimodal Taşımalarda Taşıma Hukukuna ilişkin Proplemler, Doktora Tezi İstanbul, 2001), [http://www.turkhukuksitesi.com/makale\\_784.htm](http://www.turkhukuksitesi.com/makale_784.htm)

durumlarda gümrüğe vergi için, navlun faturasının sunulması aşamasında hukuksal sorunlar çıkabilmektedir. Bunun yanı sıra konişmento gereği yapılan taşıma şekli farklı olduğu durumlarda da gümrükte vergi anlamında sorunlar çıkabilmektedir. Ayrıca mal sahibi dışında diğer kişilere kesilecek navlun faturalarının gümrüğe sunulan evraklar arasında olup olmaması veya tutarın eksik fazla olması vergi kaçakçılığı anlamında konişmento sahibi taşıyanı doğrudan etkilemektedir.

Ayrıca, sözleşmede belirtilen navlun koşullarına tarafların düzenli olarak uymaması durumunda da sorunlar meydana gelmektedir. Bu durumun yükün yük sahibine teslimi ile ilgili sorunlar, gecikmeler meydana gelmesine sebebiyet vermektedir.

Bu anlamda yaşanan sorunları da gidermek amacı ile gümrük mevzuatında konu ile ilgili ayrıntılı bilginin yer alması gerekmektedir.

### **Konteyner taşımacılığında, taşıyanın sorumluluğunda ortaya çıkan sorunlar ve çözüm önerileri**

Taşıyanın sorumluluğunda ortaya çıkabilecek en büyük sorun, hasarlar ve yurtdışı acentelerinde yanlış evrak düzenlenmesidir. Bazı durumlarda yüklerin cinsi, ağırlığı ve buna benzer özelliklerinin yük sahibi tarafından yanlış beyan edilmesi durumunda taşıyıcı taşıma aşamasında sorunlar yaşayabilmektedir.

Diğer taraftan ortaya çıkabilecek en önemli sorun konteynerin hasarlanmasıdır. Bu gibi durumlarda tüm mallar sigortalıdır. Ancak evrakların tekrardan düzenlenmesi zaman kaybettirmektedir.

### **Konteyner taşımacılığında yükleme ve boşaltmada bekleme Süresi ile ilgili hukuksal sorunlar ve çözüm önerileri:**

Ülkemizde Yükleme ve boşaltma süreleri oldukça makul surelerdir. Bilindiği gibi ihraç eşyası için depolama süre 30 gün, ithal eşyalar için 45 gündür. Bu süreler her iki işlem içinde yeterli sürelerdir ki, süre aşımı olabilecek durumlarda gümrükler tarafından ek süre talepleri geri çevrilmemektedir.

Bu konudaki en önemli unsurun tarafların, özellikle ithalat/ihracat yapan şirketlerin sözleşmelerin bilincinde olması ve hazırlıklarını buna göre yapmasıdır. Örneğin bir yükün taşınmasında yük sahibi yükünü bir forwarder<sup>144</sup> aracılığı ile taşıtmakta fakat bazı iç taşımaları kendileri organize etmektedir. Direkt taşıyıcı ile irtibatları olmadığı için charterparty'nin<sup>145</sup> bilincinde olunmaması ve bu sebepten yükün hazır oluşu veya teslim alınışı ile ilgili sorunlar yaşanabilmektedir. Bu durumun çözümü ise, forwarder firmanın yük sahibi ile arasındaki sözleşmeyi tam olarak charterparty koşullarına uygun olarak yapmasıdır.

Ancak konteyner ve muhteviyatı eşyanın gümrüklü saha içerisinde, gümrük yönetmeliğinde belirtilen süreler dışında bekletilmesi, hukuki olarak tasfiye sürecini doğurmaktadır. Dolayısıyla gemide kaza olması veya doğal olaylar sonucunda (yağmur) ambar kapaklarını kapatılması bu süre aşımına neden olabilmektedir. Sürenin aşılması ise armatörlere zara vermektedir.

Dolayısıyla bu gibi durumlarında mevzuatta belirlenmesi ve bu zararların yaşanmaması için gerekli önlemlerin alınması gerekmektedir.

### **Konteyner taşımacılığında Yük Hasarında İhbar Sorunu ile ilgili görüşler ve çözüm önerileri:**

Deniz yolu taşımacılığında taşınan yüklerde hasar oluşması durumunda hasarın tam meydana geldiği evrede ilgililerin yükümlü oldukları kişilere derhal konuyu iletmeleri ve hasar için gerekli tespitlerin yapılması, karşılıklı hasar tespitleri için sigortaların devreye sokulması gerekmektedir.

Ancak daha öncede ifade edildiği gibi yükümlü olan kişiler ile ilgili düzenlemenin eksik olması durumu daha da karmaşık hale getirmektedir.

Dolayısıyla sorumluluk ile ilgili hükümlerin açıklığa kavuşturulması gerekmektedir.

---

<sup>144</sup> Kara, hava, deniz demiryolu gibi kombine taşımacılık gibi taşıma türlerinde sevkiyat, dağıtımı gerçekleştiren lojistik hizmeti veren kuruluş, kişi

<sup>145</sup> Kira sözleşmesi.

### **Güvertede Taşıma ile ilgili hukuksal sorunlar ve çözüm önerileri:**

Güverte yüklemelerinde taşınan yükler genellikle taşıma sözleşmelerinde güverte üzerine yüklenen yüklerin risk ve hasar sorumluluğunun yük sahibinde olması koşulu geçerlidir. Yani güvertede taşınan yüklerin güvertede taşınması ile ilgili oluşacak aksaklıkları taşıyıcı kabul etmemekte ve kiracının sorumluluğuna bırakılmaktadır. Yük sahibi güverte koşullarını kabul etmeyip underdeck<sup>146</sup> yüklemesi talep etme hakkına sahiptir. Yük sahibi bu konunun tam olarak bilincinde olmalıdır.

Uluslar arası kullanıma uygun olarak konteynerin uzunluk ve genişlik açısından dış ölçüleri sabit, yükseklikleri farklı olabilmektedir. Konteynerin kapısı kapatıldığında su ve hava geçirmez özelliği söz konusudur. Konteyner imalinde kullanılan malzeme hem taşıma kapasitesi hem de hacim göz önüne alınarak seçilmektedir. Genellikle çelik ve alüminyum kullanılmaktadır. Çelik konteynerlerin yükleme kapasitesi ise daha azdır, bunun nedeni ise çeliğin daha ağır olmasıdır. Genellikle konteyner taşımacılığında gemi ambarı kullanılmaktadır. Ancak bazı mal cinslerinin konteyner içerisinde olsa da deniz seviyesi altında üstünde veya güverte üzerinde olması gerekmektedir.

Bu noktada hukuksal anlamda dökme taşımacılığı ile konteyner taşımacılığı arasında ki ayırmadan bahsetmek gerekmektedir. Konteyner içeriği eşyanın temiz, kirlili, hasarlı, bozuk veya sağlam olup olmadığı taşıyan tarafınca bilinmediğinden alıcı ve satıcı arasında yapılan sözleşmeyi ilgilendiren diğer evrak ve taşıyan konişmentosuna “clean on board” (gemide temizleyin) ifadesi yazılmaz. Ancak “shipped on board” ifadesinin yazılmasında bir sakınca yoktur.

### **Gecikme Zararları ile ilgili hukuksal sorunlar ve çözüm önerileri:**

Taşıma sözleşmelerinde yüklerin sevkiyatının yapılacağı tarihler önceden belirlenmiştir. Fakat bazen yükleme yapıldıktan sonraki aşamada yüklerin tahliye limanına varışı ile ilgili sıkıntılar yaşanmaktadır. Bu konuda yük sahibine aktarma limanları ve yüklerin tahliye limanını ulaşmasındaki süreci etkileyecek diğer faktörler yük sahibine net olarak aktarılmalı ve sözleşmeye eklenmelidir. Bu konu ise,

---

<sup>146</sup> Kargonun yüklendiği ambar.

kanunlarda kesin ifadelerle açıklanmadığından gecikme ve zararlarda ihtilaf (anlaşmazlık) söz konusudur.

Diğer taraftan, gecikme durumunda evrakları düzenleyen taraf sorumlu tutulmaktadır. Konteyner boşaltılmadığı sürece kabı tekrar doldurmak üzere teslim almayan konteyner sahibi zararını belli bir demuraj tarifesinden sorumlu taraf üzerinden karşılama yoluna gidecektir. Aynı şekilde dökme yük ve veya konteyner muhteviyatı eşyanın liman veya terminalde ki işgaliyesi de yine belli bir ardiye tarifesi üzerinden ilgili liman/terminal tarafınca ilgili sorumludan karşılanmaya çalışılacaktır. Bozulabilen mal için ayrıca oluşacak zarara ve malın imha masrafları ile işlemleri de ilgili sorumluya yaptırılmaya çalışılacaktır.

Dolayısıyla bu durumda da açık bir hüküm bulunmadığından, konunun açıklığa kavuşturulması gerekmektedir.

### **Sorumluluğun Sınırları İle İlgili Hükümler ve bu anlamda hukuksal sorunlar ve çözüm önerileri:**

Türk Ticaret Kanunu, genel olarak iki sorumluluk halini düzenlemiştir. Bunlardan birincisi geminin yolculuğun başında denize, yola ve yüke elverişli olmasından ileri gelen gecikme dâhil bütün zararlardan sorumluluğudur (m:1019). İkincisi ise taşınmak üzere, teslim alınmış olan yüke özen borcunun gereği gibi yerine getirilmemesi sonucunda yükün ziya ve hasara uğramasından doğan sorumluluğudur (1061-1062).

1019. maddeden doğan sorumluluğun söz konusu olduğu durumlarda, taşıyan yoksun kalınan karda dâhil olmak üzere bütün zararlardan sorumludur. Dolayısıyla burada taşıyanın sorumluluğu, tazminatın hesaplanması bakımından genel hükümlere tabidir. 1061 ve 1062. Maddeden doğan sorumluluğa ilişkin hallerde ise, 1112 ve 1113. Maddelerdeki sınırlamalar geçerli olacaktır. Taşıyanın, geminin yolculuğun başında denize, yüke ve yola elverişli olmamasından doğan sorumluluğunda genel hükümler uygulama alanı bulduğundan, konumuz itibari ile 1061 ve 1062. maddelerden doğan sorumlulukta tazminatın sınırları incelenecektir.

Borçlar hukuku açısından denizyolu ile taşıma sözleşmesinde eşyanın ziya veya hasara uğraması, sözleşmeden doğan borç ilişkisinin ihlali sonucunu doğurmaktadır. Ziya veya hasara halinde borçlar hukuku anlamında kötü ifa söz konusudur.

Taşıma hukuku açısından, tazminatın amacı alacaklının uğramış olduğu zararı gidermek olduğundan, zarar verenin ödeyeceği tazminat, gerçekleşen zararlarla sınırlıdır ve hiçbir zaman zararın azami miktarını geçemez. Bu nedenle, tazminat miktarının belirlenmesi gerekmektedir. Taşıma hukukunda eşyanın ziya ve hasara uğraması halinde ödenecek tazminatın kapsamı borçlar hukukunda ki gibi geniş değildir. Bunun nedeni, taşıyanın sorumluluğunun, diğer sözleşmelerdeki borçlulara oranla daha ağır bir sorumluluk olmasıdır.

Doktrinde tarafların konişmentoda sadece yükün cins ve değerini belirtmiş olmalarının tazminat hesaplamasında da bu değer esas alınacağını savunanlar vardır. Fakat bu durumda dahi, taşıyanın sorumluluğunu piyasa değerine göre belirlemek gerekmektedir. Aksi halde 1112, 1113 ve 1114. maddelere ek olarak konişmentoda yazılı değer ile sınırlı sorumluluk adı ile üçüncü bir grup sınırlandırma getirilmiş olacaktır. Ancak bu durum kanun koyucunun istediği bir sonuç değildir. Şayet kanun koyucu böyle bir sonuç isteseydi kara taşımalarına ilişkin olan Türk Ticaret Kanununun 785. Maddesine göre bir düzenleme yapabilir ve konişmentoda belirtilen değer üzerinde taşıyanı sorumlu tutabilirdi.

Sonuç olarak, gerek Lahey/Visby kurallarında gerekse Hamburg Kurallarında taşıyanın tazmin borcunun üst sınırı ÖÇH ile ifade edilmiştir. Mevzuatın Alman Ticaret Kanunu da, 1986 tarihli değişiklik ile taşıyanın belirli bir meblağ ile sınırlı sorumluluğunun üst sınırı olarak ÖÇH'ni kabul etmiştir. Bu gelişmeler hukukumuzda yansıtılmış ve sonuç olarak sorumluluk 100.000 TL ile sınırlı kalmıştır. Ancak Türk Ticaret Kanunu tasarıları ile bu mesele çözülmüş 666.67 ÖÇH sınırı ve onunla yarışan bir talep olarak da kilogram başına 2 ÖÇH sınırı tasarıya getirilmiştir.

Uluslararası para fonu tarafından oluşturulan ÖÇH (özel çekme hakkı), sorumluluğun üst sınırının belirlenmesinde hesap birimi olarak kabul edilir.



## **Konteyner taşımacılığı ile ilgili var olan gümrük mevzuatı eksikleri ve çözüm önerileri:**

Konteyner taşımada ana taşıyıcı ve forwarder şirketler arasındaki devir işlemleri ile ilgili sıkıntılar yaşanmaktadır. Bu sıkıntıların bir an önce çözülmesi gerekmekte ve tarafların gümrüklere beyanları ile ilgili mevzuatın, yeni yapılmak istenen özet beyan sisteminin en kısa sürede devreye girmesi gerekmektedir.

Mevzuatta konteynerin tanımı ve görevi daha teferruatlı olarak açık ifadelerle yer almalıdır.

Bu konuda en önemli iki konu ceza kararı ve manifestonun gümrüğe beyan edilmesi; ceza kararı işlemlerinde gümrük müdürlüğünün burada basılan orijinal konişmentoyu da kabul etmesi gerekmektedir. Zira o konişmentoyu da düzenleyen aynı acentenin burada bulunan şubesidir. Geminin gümrüğe beyan edilen manifestosunda değişiklik yapılması aşamasında, taşıyan tarafından verilen dilekçe ile işlemlerin yapılabilmesi olması hem devlet ekonomisine hem de taşıyanlara kolaylık sağlamaktadır. Yeni uygulamaya koyulan ENS ve 24 saat süre bildirim konularında halen daha gümrükte bir altyapı oluşturulmuş değildir. Her çıkan liman için ayrı bir tescil uygulaması kesinlikle yanlıştır. Ayrıca böyle bir uygulamanın takibi de mümkün değildir.

Bu aşamada gemide bulunan her bir forwarder'e ait yükün yükleme limanına göre ayrı ayrı tescile alınmasının faydalı olacağını ifade etmek mümkündür.

Sonuç olarak gümrük mevzuatı, Türk Ticaret Kanunu, deniz ve kara hukuku ile tekrardan ve bir an önce harmanlanmalıdır. Ayrıca lojistik sektörü için de tüm kurum ve kuruluşlar ile Ticaret Odaları ve ilgili iş erbablarının bir araya getirilerek konu hakkında ortak bir yol haritası çizilmeli, Denizcilik Müsteşarlığı, Gümrük Müsteşarlığı ve ilgili odalar konuyu beraberce ele alarak ileriye dönük bir mevzuat düzenlemelidir.

## SONUÇ

Dünya’da artan ticaret hacmi ile birlikte denizyolu taşımacılığının önemi her geçen gün artmaktadır. Denizyolu ile yapılan taşımalarda konteynerin kullanılması modern taşımacılık hayatının vazgeçilmez gereklerindendir. Yükün konteynerize edilerek taşınması, gelişen teknolojinin bir sonucu olduğu gibi bilim toplumuna geçilen günümüzde de kaçınılma bir gerekliliktir.

İşte modern hayatın günlük hayatımıza getirdiği bir yenilik olan konteynerlerin faydaları yanı sıra, ortaya çıkardıkları bazı sorunları da söz konusudur. Dolayısıyla bu sorunların çözüme kavuşturulması gerekmektedir. Bu anlamda önemli bir durum olan konteyner taşımacılığında gümrük mevzuatında yaşanan sorunlara, hukuk bilimi de dinamik gündelik hayata adapte olarak bu gündelik problemlere çözüm yolu göstermek durumundadır.

Çalışmanın literatür kısmında ve dördüncü bölümde konu ile ilgili gümrük mevzuatında yaşanan sorunlar ayrıntılı bir şekilde ele alınmış ve değerlendirilmiştir. Bu anlamda denizcilik mevzuatındaki yetkilerin çeşitli kurum ve kuruluşlar arasında dağıtılmış olması nedeni ile yetki karmaşasının yaşandığını ifade etmek mümkündür. Aynı şekilde gümrük mevzuatında da konteyner taşımacılığı ile ilgili olarak eksik kalan ve bir an önce düzenlenmesi gereken pek çok konu mevcuttur. Bu anlamda gümrük mevzuatının konu ile ilgili kısımları ihtiyaçlara cevap verecek şekilde güncelleştirilerek yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Ayrıca konu ile ilgili düzenli, etkin ve gerekli koordinasyonun sağlanması ve ulusal mevzuatın uluslararası sözleşme ve teamüller çerçevesinde geliştirilmesini sağlamak gerekmektedir.

Ülkemizde denizcilik sektörünü ve konteyner taşımacılığını hak ettiği yere getirmek ve rekabet gücümüzü artırarak ulusal ve bölgesel ekonomimize katkıda bulunmak için ulusal ve uluslararası denizcilik politikaları çerçevesinde gümrük mevzuatının ihtiyaçlara cevap verecek şekilde yeniden oluşturulması ve gerekli tedbirlerin alınması bu anlamda oldukça önemlidir.

EK 1

**İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret  
Bölümü Tezli Yüksek Lisans Programı**

**Mülakat Amacı:** Uluslararası konteyner taşımacılığında uygulanan gümrük mevzuatı ve kanunların yarattığı sorunları tespit edebilmek. Ayrıca var ise şirketlerin bu sorunlara karşı ürettikleri çözümleri tespit edebilmek ve çözüm önerilerini değerlendirebilmek. Tespitler ve değerlendirmeler ışığında konu ile ilgili akademik çerçevede bir çalışma ortaya koymak.

Yüksek Lisans Öğrencisi

Sinem Serbes

**Mülakat Soruları**

1. Dünyada deniz taşımacılığı ile ilgili görüşleriniz nelerdir?

2. Türkiye’de deniz taşımacılığı ile ilgili görüşleriniz nelerdir?

3. Size göre, Dünyadaki ve Türkiye’deki deniz taşımacılığı arasındaki farklılıklar nelerdir?

4. Türkiye’de konteyner taşımacılık ile ilgili görüşleriniz ve beklentileriniz nelerdir?

5. Size göre, konteyner taşımacılığın faydaları nelerdir?

6. Size göre, uluslararası konteyner taşımacılığı açısından Türk gümrük mevzuatındaki eksiklikler nelerdir?

**7.** Size göre, Konteyner Taşımacılığında Konışmento ile ilgili hukuksal sorunlar nelerdir?

**8.** Size göre, Konteyner Taşımacılığında Navlun Mukavelesi ile ilgili hukuksal sorunlar nelerdir?

**9.** Size göre, konteyner taşımacılığında, taşıyanın sorumluluğunda ortaya çıkan sorunlar nelerdir?

**10.** Size göre, yükleme ve boşaltmada bekleme Süresi ile ilgili hukuksal sorunlar nelerdir?

**11.** Yük Hasarında İhbar Sorunu ile ilgili görüşleriniz nelerdir?

**12.** Size göre, Güvertede Taşıma ile ilgili hukuksal sorunlar nelerdir?

**13.** Size göre, Gecikme Zararlar ile ilgili hukuksal sorunlar nelerdir?

**14.** Size göre, Sorumluluğun Sınırları İle İlgili Hükümler ve bu anlamda hukuksal sorunlar nelerdir?

**15.** Konteyner taşımacılığı ile ilgili var olan gümrük mevzuatı eksiklerine önerebileceğiniz çözümler nelerdir?

## **KAYNAKLAR**

BAIRD, A.J., **Trends in Port Privatisation in the World's Top-100 Container Ports**. 9th WCTR: Seul, 2001

BRENNAN, J.R., **“Brave New World”**, Containerisation International, Ocean Shipping Consultants Ltd, 2003

ÇAĞA, Tahir, KENDER, Rayegen, **Deniz Ticaret Hukuku I**, Beta Basım Yayım, 12. Baskı, İstanbul, 2002

ÇAĞA, Tahir, KENDER, Rayegen, **Deniz Ticareti Hukuku II – Navlun Sözleşmesi**, 8. Baskı, Beta Basım, İstanbul, 2006,

DEMİR, Şeref, **Uluslararası Taşımacılık/Lojistik KDV İstisnası ve İadesi**, Gelirler Kontrolörleri Derneği, İstanbul, Mart, 2006

ERDAL, Murat, ÇANCI, Metin, **Uluslararası Taşımacılık Yönetimi**, UTİKAD Yayını, İstanbul, 2003

GENÇTÜRK, Muharrem, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006

İMREGÜN, Oğuz, OMAĞ, Merih Kemal, TEKİL, Fahiman, **Ticaret Hukuku**, Anadolu Üniversitesi Yayınları, No:37, (Ed.Akar Öcal, Ayşe Tülin Yürük), Ekim, 1998

İZVEREN, Adil, FRANKO, Nisim, ÇALIK, Ahmet, **Deniz Ticaret Hukuku**, Adalet Matbaacılık, Ankara, 1994

İNCAZ, Serap, ALKAN, Güler Biler, **Türk Deniz Taşımacılığının Bugünkü Durumu ve Önemi**, IV. Ulaşım ve Trafik Kongresi, Sergisi Bildiriler Kitabı. Ankara, 2003

NAZLIÇİÇEK, Onur, **Denizcilik Sektörü Tanıtım Raporu**, İstanbul 2004

OKAY, M. Sami, **Deniz Ticareti Hukuku**, II. Cilt, İstanbul, Kurtulmuş Matbaası, 2. Bası. 1971

ÖZDEM, Cavit, “**Ulaştırma Sistemi ve Dış Ticaretimiz**”, T.C. Dış Ticaret Müsteşarlığı Uzmanlığı, 2002

ÖZTEK, Yaman, **İşletmeciler İçin Deniz Taşımacılığı El Kitabı**, Afa Yayınları, İstanbul 1996

ÖZYILMAZ, Metin, **Konteyner Bilgi Notu**, Deniz Ticaret Odası, İzmir, 2007

RODRÍQUE Jean Paule, RODRÍGUE, *J-P*, COMTOÍS, C., SLACK, B., **The Geography of Transport Systems**, London: Routledge , 2006, S. 109

RODIERE, Ribert, **Precis**, 4. Baskı, Paris, 1969

STOPFORD, M., **Maritime Economics**, Routledge, London, 1995

## **SÜRELİ YAYINLARA**

AYAN, Murat, Tan BAYKAL, Uluslararası Denizcilik Örgütü Ve Çevre: Türkiye'nin Örgüt İçindeki Durumu, **Mustafa Kemal University Journal of Social Sciences Institute**, Year: 2010, Volume: 7 Issue: 13, s. 275 – 297

ALGANTÜRK, S. Didem **Deniz Hukuku Ders Notları**, Tüdev, İstanbul 2002, s. 48

ARAN, Aslı **Türk Deniz Ulaşımı Ve Ticaretinin Türkiye Jeopolitiği Açısından Önemi**, İstanbul Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2006 S. 23-30

BATTAL, Kemal, İlerleme Raporu ve Denizciliğimiz, **Deniz Ticareti Dergisi**. Aralık 2006

BRENNAN, J.R., “**Brave New World**”, Containerisation International, Ocean Shipping Consultants Ltd, 2003

BERESFORD, Anthony Kc, Geraldo Araujo De Souza Junior, Stephen J Pettit, Liner Shipping Companies and Terminal Operators: Internationalisation or Globalisation. **Maritime Economics and Logistics**. Volume:5, 2003, s.50

BÜYÜKÖZER, Avni, **Konteyner Terminali Planlaması Ve Kapasite Analizi**, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2006, s.9

CRAIG, Tom, International Logistics. **World Wide Shipping**, June 2000, s.12

Clarkson Research Services,**Shipping Sector Report Dry Bulk**, Spring 2007,s.4

Containerisation”, **The National Magazine Company**, Londra, 1991

DEVECİ, Ali, Türkiye’de Çoklu Taşımacılığın Geliştirilmesine Yönelik Stratejik Bir Model Önerisi, Dokuz Eylül Üniversitesi, **Denizcilik Fakültesi Dergisi**, Cilt:2, Sayı:1, 2010, s.24

Deniz Ticaret Odası, **Deniz Sektörü Raporu 2005**,İstanbul, s.26

Deniz Ticaret Odası, 2010 **Deniz Sektörü Raporu**, İstanbul, 2011, s. 1

DPT, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Denizyolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, **Sekizinci Kalkınma Planı**, Ankara, 2007

DPT, **9. Kalkınma Planı (2007–2013) Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, Haziran 2006. s.1

DEMKES, R., TAVASSZY, L.A., Benchmarking Infrastructure and Logistics Services Across Europe, Asia-Pacific and North America. **Third International Meeting for Research in Logistics**. Trois-Rivieres. 9-11 May 2000, s.66

DENİZ, İnci, **Konteyner Taşımacılığı Ve Hukuki Sorunlar**, İstanbul Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Doktora Tezi, 1982

ERDOĞAN, Oral “Global Denizcilik Ve Ekonomi”, **TOBB Konsey Toplantısı Sunumu**, Deniz Ticaret Odası 12 Ocak 2011.

FOSSEY, J. "Hit and Miss in", **Containerization International**, Vol.32. n4. April 1998,10

Finansbank Yatırım Bankacılığı, **Denizcilik Sektörü Sunumu**, İstanbul, 2007

Fearnley LTD,Fearnley's Review **Denizcilik Sektör Raporu**, 2005, s.70.

İPEK, İsmail, **Denizcilik Sektöründe Konteyner işletmeciliği Planlama Ve Organizasyon**, İstanbul Üniversitesi, Deniz Ulaştırma işletme Mühendisliği, Yüksek Lisans Tezi, 1996

**Institute of Shipping Economics and Logistics**, Shipping Statistics and Market Review, June 2006. p. 3-6, 14,36 Bremen, Germany

LARSEN, T. Skjoett, European Logistics Beyond, **International Journal of Physical Distribution&Logistics Management**. 30(5), 2000, s.379

MERVİN, Chetty, "Stepping up the pace in Container Terminal efficiencies supported by intermodal investment planing in supply cheins", 4th Intermodal Africa Conferance, February 2-3, 2006

MAÇ, Mehmet, Dış Taşıma Bedelleri, Buna İlişkin Komisyonlar, Demurajlar ve Diğer Eklentiler KDV`den Müstesnadır, **Yaklaşım**, Sayı:143, Kasım 2004, s.111-112

**Marine Money Konferansı**, İstanbul 2007

Marine&Commerce Dergisi, **Arz Fazlası Konteyner Gemisi Sektörüne Ağır Baskı Yapıyor**,Sayı 23,Ekim 2006,s.18

Marine&Commerce Dergisi, **Serbest Bölgelerde Bir İlk**, Sayı 24,Kasım 2006,s.26.

Marine&Commerce Dergisi,**2006 Tersanelere Yaradı**, Sayı 26,Ocak 2007,s.14.

OECD, **Annual report 2005**,s.30

Ocean Shipping Consultants Ltd.,"Mediterranean Containerization-Growth Prospects to 2010",UK, 1998, s150



ONAT, Meltem, **Dünya Limanlarında Rekabet Ve Düzenleme; Marmara Bölgesi Konteyner Terminallerinin Değerlendirilmesi**, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi,2005, s.9

SEVEN, Vural, **Yük Ziya veya Hasarının Tespit ve İhbarı**, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1994

Shipping Economics, **Transpacific Liner Trades**, C:18, No:2, February. 1996, s.8

TURKLİM, **Deniz Taşımacılığı**, Sektör Raporu, 2006

T.C.D.D., **Konteyner Taşımacılığı Fizibilite Etüdü**, İstanbul, 1986, s

**U.S. Maritime Administration Office of Statistical and Economic Analysis**, August 2005, Containership Market Indicators,

YÜKSEL, Yalçın, ÇEVİK, Esin, “**Liman Planlama Ve Tasarım**” Ders Notları, YTÜ, 2004

YILDIZTEKİN, Atilla, Lojistiğin İhracattaki Eki, İhracat Dünyası. **Dünya Gazetesi Eki**. Mayıs.2002, s.18

YILMAZ, Erdoğan, Konteyner ve Konteyner Taşımacılığı, **Deniz Ticareti**. Yıl: 7. Haziran, 1990

YAZICIOĞLU, Emine, “Eşyanın Geç Teslim Edilmesinden İleri Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu”, **DHD**, Yıl: 2 Sayı: 2-3,1997

YAZICIOĞLU, Emine, Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Yıl:22/Sayı 2/2002, s. 1039

#### **İNTERNET KAYNAKLARI**

ÇALIK, Ahmet, **Konteyner Taşımacılığı Ve Gümrük Mevzuatı**, <http://www.dtoizmir.org/aclik1.pdf>

**Dünyanın En Büyük Konteyner Taşımacılık Firmaları**, Dünya Gündemi,  
<http://www.dunyagundemi.com/262/Konteynir-Tasimacilik.html>

**Konteyner,**

<http://www.gumrukmusavir.com/bilgiPortali/YBkonteynerOlculeriDiger.asp>

**1972 Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi'nin Ve Geçici İthalat Sözleşmesi'nin Konteynerlerle İlgili Hükümlerinin Uygulanmasına Dair Yönetmelik**, [www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/23130.html](http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/23130.html), erişim:01.12.2011

**Türk Ticaret Kanunu**, [www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/997.html](http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/997.html) erişim:10.12.2011

**06.12.1996 tarih ve 67646 sayılı Maliye Bakanlığı Özelgesi**,  
[www.alomaliye.com/2007/ozgur\\_biyar\\_demuraj.htm](http://www.alomaliye.com/2007/ozgur_biyar_demuraj.htm), erişim:13.12.2011

**23.12.1985 tarih ve 81912 sayılı Maliye Bakanlığı Özelgesi**,  
[www.alomaliye.com/2007/ozgur\\_biyar\\_demuraj.htm](http://www.alomaliye.com/2007/ozgur_biyar_demuraj.htm), erişim:13.12.2011

**MAÇ, Mehmet, KDV Uygulaması (E-Kitap)**, Madde :22 Uluslar Arası Yük Ve Yolcu Taşımada Matrah, <http://www.bdo.com.tr/vergi/kdv.php>

**ŞEN, Haluk, Konteyner Taşımacılığında Standardizasyon**,  
[http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=34&yazi\\_id=100374](http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=34&yazi_id=100374),  
erişim:25.12.2011

**20 Feet Kuru Yük Konteyneri Teknik Özellikleri**,  
[http://www.tansug.com.tr/container/images/yuk/teknik\\_ozellikler.pdf](http://www.tansug.com.tr/container/images/yuk/teknik_ozellikler.pdf),  
erişim:25.12.2011

**Konteyner Çeşitleri**, [http://www.lojistiktr.net/konteyner\\_cesitleri-t855.0.html](http://www.lojistiktr.net/konteyner_cesitleri-t855.0.html), Erişim tarihi: 15.10.2011

**ECE, Jale Nur, Dünya Deniz Ticareti ve Konteyner Taşımacılığı**,  
[http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi\\_id=100107](http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100107), Erişim tarihi: 15.10.2011

SOPACI, Birgöl, **Multimodal Taşmalarda Taşıma Hukukuna ilişkin Problemler**, Doktora Tezi İstanbul, 2001 , [http://www.turkhukuksitesi.com/makale\\_784.htm](http://www.turkhukuksitesi.com/makale_784.htm) ,Erişim tarihi: 15.10.2011

---