

T.C
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

**GEMİ ACENTELİĞİNİN
HUKUKİ ÇERÇEVESİ**

Yüksek Lisans Tezi

İLKER ERDİNÇ ERGÜN

İstanbul-2019

T.C
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

**GEMİ ACENTELİĞİNİN
HUKUKİ ÇERÇEVESİ**

Yüksek Lisans Tezi

İLKER ERDİNÇ ERGÜN
Danışman: PROF. DR. PINAR AKAN

İstanbul-2019



T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ

TEZ ONAY BELGESİ

ÖZEL HUKUK Anabilim Dalı ÖZEL HUKUK Bilim Dalı TEZLİ YÜKSEK LİSANS öğrencisi İlker Erdiç Ergün'ün GEMİ AJANLIĞININ HUKUKİ ÇERÇEVESİ adlı tez çalışması, Enstitümüz Yönetim Kurulunun 25.04.2019 tarih ve 2019-11/10 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından oy birliği / oy çokluğu ile Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tez Savunma Tarihi 20 / 06 / 2019

Öğretim Üyesi Adı Soyadı

Öğretim Üyesi Adı Soyadı	İmzası
1. Tez Danışmanı Prof. Dr. PINAR AKAN	
2. Jüri Üyesi Prof. Dr. SERAP HELVACI	
3. Jüri Üyesi Dr. Öğr. Üyesi ASLIHAN SEVİNÇ KUYUCU	

İmzası

Pinar Akan
Serap Helvacı
Aslıhan Sevinç Kuyucu

ÖZET

Deniz Ticareti sektörü, günümüzde gemilerin ülke içinde bir limandan öteki limana çeşitli amaçlarla yaptığı yolculuktan öteye geçmiş denizlerin sağladığı güvenli, ucuz ve tek seferde taşınabilecek en çok yükü taşıyabilmesi gibi taşıma imkânlarından yararlanarak bir ülkenin kıyısından başka bir ülkenin kıyısına yük ve yolcu taşınması ticaretine dönüşmüştür. Ülkemiz ekonomisi açısından oldukça büyük öneme sahip olan deniz ticareti sektöründe birçok aktör rol almaktadır. Bu aktörlerin kullandığı ana araca gemi adı verilmiş ve gemiler vasıflarına göre ticaret gemisi, yolcu gemisi, yük gemisi, savaş gemisi gibi sınıflara ayrılmıştır.

Yolcu ve yük taşımacılığında gemide taşınan yolcu ve yüklerin gemide çalışanların, güvenli bir şekilde bir limandan başka bir limana taşınması amacıyla taşıma öncesi ve taşıma sırasında taşıyan tarafa birçok görev yüklenmiştir. Bu kimselerin görev ve yükümlülüklerinin oldukça geniş alana yayılması dolayısıyla faaliyet sundukları sektörün her türlü bilgisine vakıf olmaları kendilerinden beklenemez. İşte Uluslararası konum itibariyle taşıyanın farklı ülke limanlarına gönderdiği deniz aracı ile içindeki yükün gittiği limanda görev ve sorumluluğunu üstlenen, yükün cinsini miktarını o ülkenin ilgili kurum ve kuruluşlarına bildiren, müvekkilinin adına ve hesabına işlem yapan, onun çıkarlarını gözetken gerçek ve tüzel kişilere gemi acentesi denilmektedir.

Gemi acenteliği, gemi taşımacılığında gemi malikinin, gemiyi işletenin veya kiralayanın, kaptanın, adına ve hesabına yaptığı işlemler ile gerek bu kimselerin ilişki kuracağı üçüncü kişiler, gerekse de geminin gittiği limanın kurum ve kuruluşlarına karşı müvekkilinin hak ve menfaatlerini, belirli bir bölge içinde koruyan, gemiye ve yüke hizmet sunan ve bunun karşılığında asgari ücret tarifesinde belirtilen miktar dahilinde ücret alan meslek koludur. Donatan, gemiyi işleten veya yük sahipleri gemi acenteleri sayesinde kendilerinin ulaşamayacakları limanlarda menfaatlerini koruduğu hissiyle duyulan güven ortamında denizcilik sektöründe faaliyet göstermeye devam ederler.

Ayrıca, hakkında yeterli sayıda kaynak olmamakla birlikte, denizcilik sektörünün temel yapı taşlarından biri olan gemi acenteliği kurumunun hukuki çerçevesi, yapısı, acentenin ücret hakkı ve sorumluluğuna yönelik olarak kanunlar ve yönetmelikler ile alt düzenleyici işlemler arasında çelişkilerin olması, mevzuatların çeşitlilik ve karmaşıklık göstermesi ile özellikle gemi acentelerinin ilişkili olduğu kurum ve kuruluşlar ile farklı alanlara dağılmış sorumluluğunun ve bu konudaki yargı kararlarının tek kaynaktan toplanmasının gerekliliği hususu çalışmanın niteliği açısından önem arz etmektedir.

Sonuç olarak bu çalışma ile gemi acenteliği konusuna yönelik düzenleyici işlemlerin derlenip değerlendirilerek mevzuatlar arasındaki çelişkilerin yargı kararları doğrultusunda açıklanması ve uygulamada gemi acentelerinin gemi maliki ve gemiyi işletenler ile karıştırılması ve taşıyan gibi sorumlu tutulmasından dolayı gemi acentesinin sorumluluğunun konu bazına indirgenerek bu sorumluluğun ana sınırının ortaya konulması amalanmaktadır.

ABSTRACT

The sector of shipping trade, nowadays is more than navigation , which is made for variety purposes from one harbor to another, has turned into the trade of cargo handling and transporting passenger from one coast of a country to another which is safe, cheap and one-time transport of the most cargo that can be transported by the seas. There are many actors taking part in the shipping trade which has considerably big importance in terms of the economy of our country, the vehicle used by these actors which is named as a 'ship' and the ships are classified according to their qualifications as 'trader', 'cruise ship', 'transportship', and 'warship'.

The persons have been assigned many tasks for the purpose of transporting shipload, passengers and shipmen from one port to another safely before and during transportation. They are not expected to have a grasp of every kinds of information of their sector because of their lots of duties and responsibilities As a result of international position, the persons are called 'ship agent' who take responsibility for the vessel having shipload, inform the type of shipload and boatload to the country's reveland agency and organizations. Also, ship agents are legal and real persons who take actions in the name of their client, client account and look after their client's benefits.

Shipping agency is a field of profession taking actions for the ship owner, ship operator or charterer, captain and the third persons; protecting client's rights and benefits against the other harbor's agency and institutions; taking the minimum wage within the amount specified in the tariff, Thanks to the shipping agency, ship operators and shipload owners continue to be active in navigation in a high trust environment.

Moreover, although there are not enough resources about the shipping agency, the legal framework of ship agency which is one of the basic building blocks of maritime sector, the existence of contradictions between laws and regulations and sub-regulatory procedures with respect to the fee -right and responsibility of the agency, especially the agencies and organizations related to the shipping agencies and the necessity of gathering the judicial decisions on this subject in a single source is important for the quality of the study.

As a result , this study compiles and evaluates the regulatory proced ures for the ship agency issve to evplain the current contradictions between the legislation in line with the judicial decisions and in practice due to the confusion of shipping agents with the operators of the ship, it is aimed to reduce the responsibility of the ship agent to the subject basis and to reveal the main limit of this responsibility.

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	i
ABSTRACT	iii
KISALTMALAR.....	viii

GİRİŞ

KONU VE AMAÇ.....	1
KAPSAM VE PLAN.....	5

1. TÜRK HUKUKUNDA ACENTENİN TANIMI VE GEMİ ACENTESİ TANIMLARINDAN FARKI İLE GEMİ ACENTELİĞİ SÖZLEŞMESİNİN UNSURLARI

1.1. Genel Olarak	6
1.2. Türk Hukukunda Acentenin ve Gemi Acentesinin Tanımı ile Tanımlar Arasındaki Farklar.....	6
1.3. Gemi Acenteliği Sözleşmesi.....	9
1.3.1. Tanımı.....	9
1.3.2. UNSURLARI.....	10
1.3.2.1. Bağımsızlık.....	10
1.3.2.2. Sözleşme.....	10
1.3.2.3. Ücret.....	11
1.3.2.4. Belirli Yer veya Bölge İçinde Faaliyet.....	12
1.3.2.5. Meslek Edinme ve Süreklilik.....	13
1.3.2.6. Geminin Deniz Ticareti Sektöründe Kullanılmasını İlgilendiren Sözleşmelere Aracılık Etme ya da Bu Sözleşmeleri Bizzat Akdetme.....	14

2. GEMİ ACENTESİNİN İLİŞKİLİ OLDUĞU KURUM VE KURULUŞLAR

2.1.Genel Olarak	16
2.2.Türkiye Denizcilik İşletmeleri Anonim Şirketi.....	16
2.3.Liman Başkanlıkları.....	19
2.4.Hudut ve Sahiller Genel Müdürlüğü.....	24
2.5.Emniyet Müdürlüğü Deniz Limanı Şube Müdürlüğü.....	27
2.6.Gümrük Muhafaza Müdürlüğü.....	30
2.7.Liman İşletmeleri.....	32
2.8.Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü.....	33

3.GEMİ ACENTELERİ HAKKINDAKİ MEVZUAT İLE BU MEVZUATIN İPTALİ İSTEMİYLE AÇILAN DAVALARDA VERİLEN YARGI KARARLARI

3.1.Gemi Acenteleri Yönetmeliği.....	39
3.2.Gemi Acentesi Ücret Tarifesi ile Tarifeye Yönelik Hukuki Sorunlar.....	45
3.2.1.Gemi Acentesi Ücret Tarifesine Göre Ücretin Kapsamı ve Miktarı.....	45
3.2.2.Türk Ticaret Kanununa Göre Ücretin Kapsamı ve Miktarı.....	48
3.2.3.Gemi Acenteliği Yönetmeliğine Göre Ücretin Kapsamı ve Miktarı.....	48
3.2.4.Gemi Acentesi Ücret Tarifesinin Hukuki Değerlendirmesi	49
3.2.4.1.Genel Olarak.....	49
3.2.4.2.Normlar Hiyerarşisi Açısından.....	49
3.2.4.3.Rekabet Kurulu Kararı Uyarınca	51
3.2.5.Gemi Acenteliği Ücret Tarifesine Aykırılık Halinde Gemi Acentesinin Maruz Kalacağı Yaptırımlar.....	52
3.2.5.1. Genel Olarak.....	52
3.2.5.2. 2008 Tarihli Gemi Acenteliği Ücret Tarifesi Kapsamında Uygulanacak Yaptırımlar	52
3.2.5.3. 2012 Tarihli Gemi Acenteliği Yönetmeliği Kapsamında Uygulanacak Yaptırımlar	55

4. GEMİ ACENTELERİNİN HUKUKİ SORUMLULUĞU

4.1. Gemi Acentelerinin Davada ve Takiplerde Temsil Yetkisi.....	57
4.2. Gemi Acentelerinin Doğrudan Sorumluluğuna Gidilebilecek Haller.....	59
4.2.1 Borçlar Kanunundan Doğan Sorumluluğu.....	59
4.2.2.Gümrük Kanunu Uyarınca Sorumluluğu.....	62
4.2.2.1 Genel Olarak.....	62
4.2.2.2. Özet Beyan ve Sunumu.....	63
4.2.2.3. Özet Beyanın Verilmemesi veya Zamanında Sunulmaması ya da Sonradan Sunulmasından Kaynaklanan Sorumluluğu.....	68
4.2.2.4. Özet Beyanda Eşyanın Cinsinin Yanlış Beyan Edilmesi.....	69
4.2.2.5. Yükte Özet Beyana göre Noksanlık ve Fazlalık Çıkması.....	69
4.2.3. Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu Uyarınca Cezai Sorumluluğu.....	70
4.2.4. Haksız Rekabetten ve Marka Hukukundan Kaynaklanan Sorumluluğu.....	71
4.2.5.Eşyanın Fiziki Kontrolü Aşamasındaki İşlemlerden Kaynaklanan Sorumluluğu.....	72

4.2.6.Eşyanın Muayene Giderlerinden Kaynaklanan Sorumluluğu.....	74
4.2.7.Navlun Sözleşmesi Kapsamında Yükün Tanımı ve Liman Hizmetleri Esnasında Yük Hasarlarından Kaynaklanan Sorumluluğu.....	75
4.2.8.Konişmento (taşıma senedi) İbraz Edilmeksizin Eşyanın Teslim Edilmesinden Kaynaklanan Sorumluluğu.....	76
4.2.9. Geminin Geliş ve Gidişlerini Gümrük İdarelerine Bildirmemeden Kaynaklanan Sorumluluğu.....	77
4.2.10. Geminin Rota Değiştirmesinden Kaynaklanan Sorumluluğu.....	78
4.2.11. Gemi Enkazının Çıkarılması veya Kaldırılmasından Kaynaklanan Sorumluluğu.....	79
4.2.12. Gemi Acentelerinin, “1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme” ve 5312 sayılı “Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun “ ile “Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliğinden Kaynaklanan Sorumluluğu.....	81
4.2.13. 2548 sayılı Gemi Sağlık Resmi Kanunu ile Gemi Sağlık Resmi Kanunu Uygulama Yönetmeliği Kapsamındaki Sorumluluğu.....	84
4.2.14. Kılavuzluk ve Sair Hizmetlerin Yapılmasından Kaynaklanan Ücret ve Cezalar ile Geminin İşletmenin Tesislerine Verdiği Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu.....	84
4.2.15. Fener ve Tahsiliye Ücretlerinden Kaynaklanan Sorumluluğu.....	85
4.2.16. Vergi Hukukundan Kaynaklanan Sorumluluğu.....	86
4.2.16.1. Genel olarak.....	86
4.2.16.2.Gemi Acentelerinin Gelir ve Kurumlar Vergisinden Kaynaklanan Sorumluluğu.....	87
4.2.16.3. Gemi Acentelerinin Katma Değer Vergisinden Kaynaklanan Sorumluluğu.....	89
4.2.17. Çevre Kanunu Uyarınca Sorumluluğu	91
4.2.18. Türk Boğazlarında Usulsüz Bağlama ve Demirleme Nedeniyle Liman Başkanlığınca Yapılan Harcamalardan Kaynaklanan Sorumluluğu.....	97

SONUÇ.....	99
KAYNAKÇA.....	104
EKLER.....	110

KISALTMALAR

AYM	Anayasa Mahkemesi
Bkz.	Bakınız
C.	Cilt
D.H.D	Deniz Hukuku Dergisi
E.	Esas
e.t.	Erişim Tarihi
GAY	2012 Tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliği
GAHY	2001-2005 Tarihli Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik
GAHÜT	Gemi Acenteleri Hakkında Ücret Tarifesi
GÜHFD	Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
İMEAK	İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri
İTÜSBD	İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi
İÜHFM	İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
K.	Karar
LTPS	Liman Tek Pencere Sistemi
m.	madde
R.G.	Resmî Gazete
ODÜSOBİAD	Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi
s.	sayfa
S.	Sayı
San.	Sanayi
TBGTH	Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri
TBK	6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu
TDK	Türk Dil Kurumu
TTK	Türk Ticaret Kanunu
TDİ	Türkiye Denizcilik İşletmeleri
Tic.	Ticaret
vb.	ve benzeri
vd.	ve devamı
yy.	Yüzyıl

GİRİŞ

1. KONU VE AMAÇ

Günümüzde deniz ticareti sektörü sadece bir taşımacılık değil, gemi sanayi, limanlar tarafından verilen hizmetler, yat turizmi ve yolcu taşımacılığı gibi oldukça geniş bir hacme sahiptir. Deniz yolu taşımacılığını diğer ulaşım yollarına göre cazip kılan en temel özelliği bu yolun ucuz ve güvenilir olmasıdır. Bu taşımacılık türü en ucuz taşımacılık türü olarak bilinen demir yolu taşımacılığına göre 3,5 kat, en pahalı taşımacılık türü olarak bilinen hava yolu taşımacılığına göre ise 20 kat daha ucuzdur.¹ Dünya genelinde taşınan yüklerin bazı kaynaklara göre %84'ü² bazı kaynaklara göre ise %90'ı³ deniz yolu ile taşınmaktadır.

Deniz yolu taşımacılığının bu denli cazip olması, denizcilik sektöründe rol alan gemi donatanları ile gemi işletme müteahhitlerinin sundukları hizmetleri daha kaliteli ve güvenilir sunmasını zorunlu kıldığı gibi ticari rekabet içerisinde olan diğer donatanlar ile gemi işletme müteahhitlerine göre daha geniş alanlara yayılmayı da zaruri kılmaktadır.

Konunun daha iyi anlaşılabilmesi amacıyla deniz ticareti sektöründe faaliyet gösteren donatan, gemi işletme müteahhidi, taşıyan ile kaptanın tanımlanması ve tanınması önem taşımaktadır. Öncelikle, donatan Türk Ticaret Kanununda⁴ “*gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi maliki*” olarak tanımlanmıştır.⁵ Kanun kapsamında donatan sıfatını haiz olabilmek için, geminin maliki olan kişinin, gemiyi suda kendi adına işletmesi gerekmektedir. Eğer gemi malik tarafından kiraya verilmiş ve kira geliri kazancı sağlanmış ise bu kimse kanun anlamında donatan değildir.⁶ Taşıyanın ise kanun kapsamında bir tanımı yapılmamıştır. TTK'nin 1138'inci maddesinden hareketle taşıyan taşıma sözleşmesi ile yük ve/veya yolcu taşıma taahhüdü altına giren kişiye denir.⁷ Bu durumda donatanlık kanunun geminin maliki olan kimseye verdiği bir sıfat iken, taşıyan sıfatına haiz olabilmek için ise ilgilinin taşıma sözleşmesinin tarafı olarak yük taşımayı taahhüt etmesi yeterlidir.⁸ Yine tanımının yapılmasında fayda olan gemi işletme müteahhidi, TTK'nin 1061'inci maddesinin

1 İMEAK Deniz Ticaret Odası, 2017-2020 Stratejik Plan, İstanbul 2017, s.5.(Bkz. http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%Documents/StratejikPlan/IMEAK_DTO_Str_Plan_2017.pdf). (Anılış:Stratejik Plan)

2 Stratejik Plan, s.x

3 İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi, Deniz Yolu Taşımacılığı ve Gemi Acenteliği İşlemleri, İzmir 2017, s.5. (Bkz. <http://www.dtoizmir.org.tr/dosyalar/yayin/denyoltas.pdf>). (Anılış:Gemi Acenteliği İşlemleri)

4 Bkz.14.02.2011 tarih ve 27846 sayılı RG.

5 Bkz. Türk Ticaret Kanunu m.1061.

6 Sözer, B.: *Deniz Ticaret Hukuku I*, 4. Baskı, İstanbul 2017, s.171.

7 Kaner, İ. D.: *Deniz Ticaret Hukuku I-II*, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş Birleşik Baskı, İstanbul 2018, s. 296.

8 Sözer, s.168.

2'inci fıkrasına göre; “Kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kendi adına bizzat veya kaptan aracılığıyla kullanan kişi”dir. Dolayısıyla gemi işletme müteahhidi olabilmek için başkasına ait olan bir geminin kendi adına kullanılması gerekmektedir. Ayrıca uygulamada gemi işletme müteahhidine malik olmayan donatan da denilmektedir.⁹

Denizcilik sektörünün temelinde yer alan ve donatanın, taşıyan ve yüklerle ilgilerinin kanuni temsilcisi olan kaptanın ise TTK'nin 934'üncü maddesi uyarınca gemide çalıştırılan bir gemi adamı olduğu ifade edilmiştir. Deniz Ticareti hukukunda donatandan sonra en önemli görev gemi kaptanıdır¹⁰. Kaptanların sınav, eğitim ve yeterlilikleri ile sağlık durumları ve disiplin işlemleri, Gemi Adamları Ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliğinde¹¹ düzenlenmiştir.

Yukarıda tanımlarına yer verilen gemi maliki olan donatanın ve gemiyi menfaat sağlamak amacıyla kendi adına kullanan gemi işletme müteahhidinin deniz yolu taşımacılığında görevlerini tek başına yerine getirmeleri mümkün değildir. İşte bu kişiler gemiyi deniz yolu ticaretinde kullanabilmek amacıyla şube açabilecekleri gibi tacir yardımcılarında da yararlanabilirler.¹²

Bu aşamada donatanın veya gemi işletme müteahhidinin şube açmasının mı yoksa bağımsız tacir yardımcılarında yararlanmasının mı kendisi için avantajlı olacağı hususuna değinmek gerekmektedir.

Şubeler bir ticari işletmenin işlerini merkez dışına taşımak ve merkezden yönetimin zorluklarını bertaraf etmek amacıyla merkez tarafından kurulurlar. Gerek şube ve merkezin aynı tacire ait olması ve ticaret siciline kaydettirilmesinin zorunlu olması, gerekse de mekansal ayrılık nedeniyle¹³ ve şube giderlerinin yüksek olması dolayısıyla donatanın veya gemi işletme müteahhidinin şube açmasından ziyade sayılan dezavantajların söz konusu olmadığı tacir yardımcılarında yararlanmasının daha lehine olacağı açıktır.

Bu açıklamalardan sonra donatanın veya gemi işletme müteahhidinin hangi tacir yardımcısı ile çalışmasının kendisine avantaj sağlayacağı hususunun irdelenmesi gerekmektedir.

Tacir yardımcıları, tacire bağlı olarak faaliyet yapabileceği gibi tacirden bağımsız olarak da faaliyetini sürdürebilir. Tacire bağımlı olan, yani tacirden emir alan ve ticari işletme bünyesinde faaliyet gösteren tacir yardımcıları ticari vekil, pazarlamacı ve ticari temsilcidir.

9 Sözer, s.175.

10 Kaner, s.109.

11 Bkz. 10.02.2018 tarih ve 30328 sayılı RG.

12 Var, K.: *Gemi Acenteliği Sözleşmesi*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2015, s. 1.

13 Kayıhan, Ş.-Yasan, M.: *Ticari İşletme Hukuku*, 4. Baskı, Ankara 2017, s.51.

Bağımsız tacir yardımcıları ise komisyoncu (taşıma işleri komisyonculuğu, alım-satım komisyonculuğu), simsar ve acentedir.¹⁴ Bağımlı tacir yardımcıları tacirin emir ve talimatı dahilinde faaliyet gösterdikleri için zaten yabancı limanlarda yapılacak işlemler konusunda bilgisi olmayan donatan veya gemi işletme müteahhidinin, ancak kendisinin emir ve talimatıyla hareket eden bağımlı tacir yardımcıları ile çalışması çok lehine olmayacaktır. Bağımsız tacir yardımcıları açısından ise, hem simsarın hemde komisyoncunun tek bir iş için görevlendirilmesi, ve her işte yeniden sözleşme yapılmasının zorluğu ve faaliyetin sürekli olmaması dolayısıyla yine donatanın menfaatine değildir. Bununla birlikte, acentelerin bağımsız olması, belli bir yer ve bölge içerisinde müvekkili adına ve hesabına aracılık yapması ya da özel olarak yetkilendirilmesi koşuluyla bizzat sözleşmeyi akdedebilmesi ve sürekli olarak faaliyette bulunabilmesi gibi özellikleri nedeniyle deniz ticareti sektöründe donatanın, gemi işletme müteahhidinin menfaatine en uygun olan ticari kurum acenteliktir.

Gemi acenteliği mesleği 15'inci yy.'ın başlarında denizcilik sektöründe yer almıştır. Acente yabancı limanlardan ülkemize gelen gemi kaptanlarıyla iletişim kuran ilk kişi olması ve liman ülkesi hakkında yabancıya fikir vermesi dolayısıyla deniz lojistik ve ulaştırma sektöründe oldukça önemli bir konuma sahiptir.¹⁵ Osmanlı döneminde gemi acenteliği yabancılar tarafından yapılan bir meslek dalıydı.¹⁶ Günümüzde ise taşıyanlar taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerinin büyük bir kısmını gemi acenteleri aracılığıyla gerçekleştirmektedirler.¹⁷

1871 yılında çıkarılan “*Memaliki Ecnebiye’de teşkil eden şirketlerinin Memaliki Devleti Âliyede icrai muamelat için küşat (açma) veyahut tayin edecekleri acenteler hakkında Nizamname*” kuralları uyarınca, yabancı gemiler tarafından İstanbul’da acente tayin etmek istenildiğinde İstanbul’da acentelik işleri yapan şirketlerle anlaşmada Ticaret Nezareti’nden izin alınması zorunludur.¹⁸

Geminin kaptanını, donatanını, kiracısını, işletmecisini temsil eden gemi acentesinin görevi geminin gelişinden önce yapacağı ihbarlar ile başlayıp geminin kalkış aşamasına kadar devam eder. Gemi acentesi tarafından **gemi limana gelmeden önce**, yük sahiplerine geminin gelişini bildirir, gemi kaptanına limanın neresinde demirleyeceği bilgisini verir, geminin güvenli bir şekilde rıhtıma yanaşması amacıyla kılavuz ve römorkör talebinde bulunur, gemide denetimin yapılabilmesi amacıyla idari makamlara geminin gelişini bildirir, usulüne

14 Bozkurt Yüksel, A.E.-Çetiner,S.: *Ticari İşletme ve Şirketler Hukuku*, 4. Baskı, Ankara 2017, s.201.

15 Sinan Misili, (İÜHFMC. LXXIII, S.2, s.270, 2015)

16 İMEAK Deniz Ticareti Odası & Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği.: *Gemi Acenteliği Eğitimi*, Nisan 2014, s.2. (Bkz. <http://www.dtoiskenderun.org.tr/file/GemiAcenteligiEgitimi.pdf>). (Anılış: Gemi Acenteliği Eğitimi 2014).

17 Kara, H.: *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar Veya Gecikmeden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 2. Baskı, İstanbul 2018, s.83. (Anılış: Rotterdam Kuralları)

18 Öndeş, O.: *Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi*, İstanbul 2013, 1. Baskı, s.33.

uygun şekilde özet beyan verir, **gemi limana geldiğinde**, geminin palamar (halatları bağlama) ve demirleme hizmeti almasını sağlar, gemi acentesi yetkilisi kaptan ile iletişime geçerek idari makamların gemiye denetime geleceği bilgisini verir,boşaltma konusunda kaptan ile görüştüktan sonra çalışmalara başlar, **gemi limanda iken**, kaptanın isteklerini yerine getirir, geminin atığı varsa limanın anlaşmalı olduğu atık işletmesine bildirim yapar, personelden tedaviye ihtiyacı olanların tedavisi için gerekli işlemleri yapar, değişim yapılacaksa gemi personelinin değişim işlemlerini yürütür, **geminin kalkışı sırasında** ise, yola elverişlilik belgesi ile gidiş pratikası aldıktan sonra kaptan ile iletişime geçerek kalkış hazırlığı yapar. Ayrıca gemi acenteleri tarafından yüke yönelik olarak, yükleme,boşaltma, ardiye, şifting, aktarma hizmetleri yolcuya yönelik olarak ise limanlardan inecek veya binecek yolcuların bilgilerinin ilgili idarelere bildirilmesi gibi hizmetler verilir.¹⁹

Gemi acenteleri yukarıda sayılan görevleri yerine getirirken müvekkil ile arasında kigemi acenteliği sözleşmesine göre hareket eder. Gemi acenteleri görevlerini yerine getirirken idari kurum ve kuruluşlar ile temas eder ve bu kurumlar nezdinde bildirim işlemlerini yerine getirir. Uygulamada gemi acenteliği taşıyan kavramı ile karıştırılmakta gemi acentelerinin taşıyan gibi sorumlu olduğu değerlendirilmektedir. Bu çerçevede gemi acentesinin müvekkili namına ve hesabına yaptığı veya aracılık yaptığı sözleşmelerden hukuki bir uyuşmazlık doğduğunda ancak gemi acentesine izafeten dava açılabilir olması rağmen, bazı uyuşmazlıklarda gemi acentelerinin bizzat sorumluluğuna gidilebilecektir. Tüm bu nedenlerle tezin konusu gemi acenteliğinin hukuki çerçevesi olarak sınırlandırılmıştır.

Tez içerisinde gemi acenteliği sözleşmesinin unsurları, gemi acentesinin ilişkili olduğu kurum ve kuruluşlar ve bu kuruluşlar dahilinde yaptığı işlemler, gemi acenteliğini düzenleyen mevzuat ve geçirdiği değişimler ile mevzuatın iptali istemiyle açılan davalarda verilen yargı kararları ile ücret tarifesinin niteliği ve ücret tarifesinin normlar hiyerarşisi açısından değerlendirmesi ile acentelerin doğrudan sorumluluğuna gidilebilecek bir başka deyişle acentelerin doğrudan davacı veya davalı olabilmesine yönelik hususlar hakkında açıklamalar yapılmıştır.

19 Gemi Acenteliği Eğitimi 2014, s.7-9

2-KAPSAM VE PLAN

Çalışmanın konusunun gemi acenteliğinin hukuki çerçevesi olması nedeniyle gemi acentelerini ilgilendiren mevzuat, gemi acentesinin hukuki sorumluluğuna ve bu konuda verilen yargı kararlarına ayrıntılı olarak yer verilmiştir.

Çalışma dört bölümden oluşmakta olup, birinci bölümde acente ile gemi acentesi kavramları tanımlanmış, gemi acenteliği sözleşmesi unsurlara ayrılarak tüm unsurları ayrıntılı bir şekilde yargı kararları ile desteklenerek ele alınmıştır. İkinci bölümde gemi acentesinin faaliyette bulunurken hangi kurum ve kuruluşlar nezdinde ne tür işlemler yapacağı açıklanmış, üçüncü bölümde, gemi acenteleri hakkında tüm düzenleyici işlemlere (yönetmelikler ve tarifeler) yer verilmiş ve yaklaşık 30 yıllık süreç içerisinde mevzuatın geçirdiği değişimlerden ve düzenleyici işlemler hakkında verilen yargı kararları ile acentelik ücret tarifesinden ve tarifenin sorunlarından bahsedilmiş, son bölümde ise gemi acentelerinin kısa bir tanımına yer verildikten sonra dava ve takiplerde temsil yetkisi açıklanmış ve gemi acentesinin bizzat sorumluluğuna gidilebilecek haller Türk hukuk sisteminde çok sayıda farklı mevzuata serpiştirilmiş olmasına rağmen bir araya toplanarak ayrıntılı bir şekilde tek tek açıklanmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

1.TÜRK HUKUKUNDA ACENTENİN TANIMI VE GEMİ ACENTESİ TANIMLARINDAN FARKI İLE GEMİ ACENTELİĞİ SÖZLEŞMESİNİN UNSURLARI

1.1. Genel Olarak

Ticari işletmeler²⁰ varlıklarını ve karlılıklarını sürdürebilmek için ticari hayatlarına devam ettikleri dönem faaliyette buldukları sektörleri çok iyi tanımak ve takip etmek zorundadırlar. Bu şekilde büyümenin ve sektörü takip etmenin yolu şube²¹ açmaktan geçmektedir. Ancak şube açmak birçok bürokratik işleme ve yüksek maliyetlere sebebiyet verebileceği gibi, tacirin²² o yöreyi tam olarak tanımadığı varsayımından hareketle o şubenin karlılık esaslarına göre işlememesine neden olacaktır.Oysa acentelikte işletmenin masrafları acente tarafından karşılanmakta olup, tacir tarafından acenteye sermaye aktarımına gerek yoktur.²³

1.2. Türk Ticaret Kanununda Acentenin ve Gemi Acentesinin Tanımı ile Tanımlar Arasındaki Farklar

Türk hukukunda acentelik kurumu, 6102 sayılı TTK'nin 102 ile 123'üncü maddeleri arasında düzenlenmektedir. Kanun kapsamında acenteliği ele alırken, Alman Ticaret Kanununda olduğu gibi²⁴ acente kavramından hareket etmiştir. Kanunun acenteliği düzenleyen birinci kitap yedinci kısmının başlığı ile “Tanım” kenar başlıklı 102'inci maddesine bakıldığında ise acentelik sözleşmesi kavramı değil acente kavramından bahsedilmiş olup, madde içeriğinde de yine acentenin tanımı yapılmıştır.

TTK'nin 102'inci maddesinin 1'inci fıkrasında; acente “*Ticari mümessil, ticari vekil, satış memuru veya işletmenin çalışanı gibi işletmeye bağlı bir hukuki konuma sahip olmaksızın, bir sözleşmeye dayanarak, belirli bir yer veya bölge içinde sürekli olarak ticari bir işletmeyi ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi veya bunları o tacir adına yapmayı*

20 Türk Ticaret Kanununun 11. maddesinde; “*Ticari işletme, esnaf işletmesi için öngörülen sınırı aşan düzeyde gelir sağlamayı hedef tutan faaliyetlerin devamlı ve bağımsız şekilde yürütüldüğü işletmedir.*” şeklinde tanımlanmıştır.

21 Türk Ticaret Kanunununda şube kavramı tanımlanmamıştır. Ticaret Sicil Yönetmeliğinin şube tanımı başlıklı 118 maddesinde; “*Bir ticari işletmeye bağlı olup ister merkezinin bulunduğu sicil çevresi içerisinde isterse başka bir sicil çevresi içinde olsun, bağımsız sermayesi veya muhasebesi bulunup bulunmadığına bakılmaksızın kendi başına sınai veya ticari faaliyetin yürütüldüğü yerler ve satış mağazaları*” olarak tanımlanmıştır. Ticaret Sicil Yönetmeliği için bkz. 27.01.2013 tarih ve 28541 sayılı R.G

22 T.T.K'nin 12. maddesi uyarınca “Bir ticari işletmeyi, kısmen de olsa, kendi adına işleten kişiye tacir denir.”

23 Baktır, S.: *Ticari İşletme Hukuku*, 4.Baskı, İzmir 2000, s. 179

24 Alman Ticaret Kanununda “*handelsvertreter*” yani “*acente*” kavramına yer verilmiştir. Bkz. “<http://www.gesetze-im-internet.de/hgb/index.html>,” E.T: 24.12.2018.

meslek edinen kimseye acente denir.” şeklinde tanımlanmaktadır. İlgili maddeden de anlaşılacağı üzere acente müvekkil tarafından ticari işletmeyi ilgilendiren sözleşmelere ya aracılık etmek amacıyla ya da o sözleşmeleri tacir adına yapmakla yetkilendirilmiştir.²⁵

Gemi Acenteleri Yönetmeliğinin²⁶ 4/1-(b) maddesinde gemi acentası; *“Yaptıkları anlaşmalarla gemi sahibi gerçek veya tüzel kişiler ile kaptan, işleten veya gemi kiralayanın nam ve hesabına hareket eden ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bunların haklarını koruyan, bu çerçevede yaptıkları iş ve işlemlerde kendi kusurları dışında sorumlu tutulamayan, anlaşmadaki kişi veya kuruluşu,”* şeklinde tanımlanmaktadır.

Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğünce 6183 Sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanuna Göre Kullanılacak Yetkilere ilişkin Yönetmeliğinin²⁷; 4/1-(b) maddesinde gemi acentesi: *“Yaptıkları anlaşmalarla gemi sahibi, kaptan, işleten veya gemi kiralayanı nam ve hesabına hareket eden ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bunların haklarını koruyan, anlaşmadaki yükümlülüklerini yerine getiren ve karşılığında ücret alan kişi veya kuruluşu ”* şeklinde tanımlanmaktadır.

Deniz Alacaklarına ilişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmeliğinin²⁸; 4/1-(ç) maddesinde gemi acentesi: *“Yaptıkları anlaşmalarla gemi sahibi, kaptan, işleten veya gemi kiralayanın nam ve hesabına hareket eden ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bunların haklarını koruyan, anlaşmadaki yükümlülüklerini yerine getiren ve karşılığında ücret alan kişi veya kuruluşu,”* ifade eder.

Emniyet Genel Müdürlüğü Deniz Şube Müdürlüğü Ve Deniz Büro Amirliklerinin Kuruluş Görev Çalışma Yetki Ve Sorumluluklarına Dair Yönetmeliğinin²⁹ 3’üncü maddesinde *“Gemi acenta: gemi işleticisi ve gemi kiralayanı adına yük ve yolcu toplayan, gönderen, bilgi veren ve sahasına giren tüm hizmetleri gören ve deniz ulaştırması yolu ile ülke ekonomisine katkıda bulunan ve kar amacıyla hareket eden ticari kuruluşlar,”* olarak tanımlanmıştır.

Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğinin³⁰ 4/1-(ç) maddesinde gemi acentesi: *“Deniz taşıt veya araçları ile yolcu ve yük taşımalarında, gemi sahibi, kaptanı, işleticisi ve kiracısı nam ve hesabına üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı hak ve menfaatlerini tayin edilen bölge içinde koruyan ve bunun karşılığında ücret alan gerçek ve tüzel kişiyi”*

25 Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. XV,Y.2011,Sa.1, s.27.

26 Bkz. 05.03.2012 tarih ve 28224 sayılı RG.

27 Bkz. 09.06.2009 tarih ve 27253 sayılı RG.

28 Bkz. 14.11.2010 tarih ve 27759 sayılı RG.

29 Bkz. 08.08.1996 tarih ve İçişleri Bakanı onaylı Emniyet Genel Müdürlüğü Deniz Şube Müdürlüğü ve Deniz Büro Amirliklerinin Kuruluş, Görev, Çalışma, Yetki Ve Sorumluluklarına Dair Yönetmelik.

30 Bkz. 10.03.2008 tarih ve 26812 sayılı RG.

ifade eder.

Gemi acenteleri ile ilgili yukarıda yer verilen genel nitelikteki düzenleyici işlemlere bakıldığında, tıpkı TTK'nin acenteliği ele alışı gibi, yalnızca acentelik teriminden hareket edildiği görülecektir.

Gerek yukarıda yer verilen mevzuat gerekse de, acentelik hukuku ile ilgili kaynaklardan³¹ hareketle gemi acentesi şu şekilde tanımlanabilir, “*limanlarda faaliyette bulunan, belirli bir yer veya bölge içinde sürekli olarak, gerçek veya tüzel kişi donatanın, kaptanın, işletenin veya gemi kiralayanın ad ve hesabına hareket eden ve bunların teknik veya ticari idaresindeki geminin deniz ticaretinde kullanılmasını ilgilendiren sözleşmelere aracılık eden veya bunları bizzat müvekkili adına yaparak, bu işi meslek edinen ve aynı zamanda müvekkillerinin hak ve menfaatlerini koruyan ve karşılığında gemi acenteliği ücret tarifesinde belirlenen asgari miktarın üzerinde bir ücret alan ve bağımsız şekilde deniz ticareti sektöründe faaliyet gösteren gerçek veya tüzel kişiyi*” ifade eder.

T.T.K'nin 103'üncü maddesinin 1'inci fıkrasının (b) bendine göre; Türkiye Cumhuriyeti içinde gerek merkezi gerekse de şubesi olmayan yabancı tacir nam ve hesabına faaliyette bulunanlar hakkında, T.T.K'de yer alan kurallar uygulanır. Bu nedenle Türkiye Cumhuriyeti içinde faal olmayan yabancı tacirler nam ve hesabına ülke içinde süreklilik unsuru olmaksızın tek bir işlem yapılsa dahi, işlemi yapan hakkında mutlaka acentelik hükümleri uygulanacaktır. Ülke içinde denizcilik sektöründe faaliyette bulunan kimselerin ise genellikle yabancı tacirler nam ve hesabına aracılık yaptığı dikkate alındığında ilgili hükmün uygulanma olasılığı ve sıklığı artacak, süreklilik unsuru olmaksızın tek bir iş için ülkemize gelen bir geminin işlemlerine aracılık yapanların acentelik faaliyeti yaptığı kabul edilecektir.³²

TTK'nin 102'inci maddesinin 1'inci fıkrası kapsamında acentelik sözleşmesinin temel konusu iş görmedir. Acente iş görme hususunda müvekkili tarafından özel olarak yetkilendirilmemiş ise sadece aracılık yapabilir. TTK'ye göre esas olan acentelik türü aracı acente olup, eğer acentenin sözleşme yapabilmesi isteniyorsa konu hakkında acenteye mutlaka yazılı olarak yetki verilmesi gerekmektedir. Her iki acentelik türünde, müvekkilinden bağımsız olma, ilişkinin temelini sözleşmeye dayanması ve acentenin belirli bir yer ve bölge içinde faaliyet göstermesi ile faaliyetinin sürekliliği ve meslek edinilmiş olması unsurlarının bulunması gerekir. Ancak, Yönetmeliklerde yer verilen gemi acentesine yönelik tanımlarda, gemi acentesinin belirli yer ve bölge içerisinde sürekli olarak faaliyette bulunması gerekliliğine yer verilmemiş olup, acentelerin Kanundan farklı olarak sözleşme yapma

31 Var, s.15.

32 Bozkurt Yüksel, A.E.-Çetiner, S., s..219.

yetkisini haiz oldukları esas olarak kabul edilmiştir. Bu nedenle, Türk Hukukunda gemi acentesi için yapılan tanımların, TTK'de yer verilen acente tanımına uymadığı dolayısıyla, doktrinde bu husus eleştirilmiştir.³³

Son olarak, Türk Ticaret Kanununda yer alan acente tanımı dikkate alındığında acentenin sözleşmelere aracılık yapabileceği gibi özel olarak yetkilendirilmesi koşuluyla sözleşmeleri müvekkili nam ve hesabına akdedebileceği de görülmektedir. Bu durumda, deniz ticaretine ilişkin mevzuat ile gemi acentesinin her ne kadar sözleşme yapma yetkisi kabul edilmiş ise de, genel kanun niteliğinde olan TTK'de acenteye tanınan aracılık etme yetkisinin alınması da mümkün görülmemelidir.

1.3. Gemi Acenteliği Sözleşmesi

1.3.1 Tanımı

Gerek gemi acenteliği ile ilgili mevzuat gerekse de, acentelik hukuku ile ilgili kaynaklardan³⁴ hareketle gemi acentelik sözleşmesi şu şekilde tanımlanabilir, *“limanlarda emir ve talimat altında olmaksızın olarak faaliyette bulunan, belirli bir yer veya bölge içinde sürekli olarak, gerçek veya tüzel kişi donatanın, kaptanın, işletenin veya gemi kiralayanın ad ve hesabına hareket eden ve bunların teknik veya ticari idaresindeki geminin deniz ticaretinde kullanılmasını ilgilendiren sözleşmelere aracılık eden veya bunları bizzat müvekkili adına yapan gemi acentesi ile müvekkili arasında akdedilen, müvekkilin ise gemi acenteliği ücret tarifesinde belirlenen asgari miktarın üzerinde bir ücret ödemeyi taahhüt ettiği şekle tabi olmayan sinallagmatik bir akdi”* ifade eder.

Bu tanımdan hareketle, gemi acentelik sözleşmesinin unsurları; süreklilik, bağımsızlık, belli bir yer ve bölge dahilinde geminin denizcilik sektöründe kullanılmasına ilişkin sözleşmelere aracılık edilmesi ya da bu sözleşmelerin bizzat yapılması ve ücret ile sözleşmenin her iki tarafının karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanında bulunması olarak belirtilebilir.³⁵

Tez konusunun daha iyi anlaşılabilmesi için gemi acenteliği sözleşmesinin unsurlarının her birinin irdelenmesi önem arz etmektedir.

33 Algantürk Light, D.: “6102 Sayılı TTK Uyarınca Gemi Acentelerinin Tabi Olduğu Hükümlerin Değerlendirilmesi”, İ.T.Ü.S.B.D., Y.12, S. 24, s. 2, 3 ; Çalık, A.: “Denizcilik Müsteşarlığı Tarafından Hazırlanan Deniz Ticaret Acenteliği Yönetmeliği Taslağı Hakkında Görüşmeler”, D.H.D, Y. 4, S. 1-2, s. 104;

34 Var, s.15.

35 Var, s. 15.

1.3.2. Unsurları

1.3.2.1 Bağımsızlık

Bağımsız tacir yardımcılarında olan acentenin bağımsızlık unsuru müvekkilin gemi acentesinin faaliyetine ve çalışma prensiplerine yönelik emir ve talimat verememesi, denetim altında tutulmaması ile müvekkilin işletmesinden ayrı yönetime tabi bir ticari işletmenin varlığını ifade eder.³⁶

Bir uyuşmazlıkta acentenin müvekkilinden bağımsız şekilde faaliyet gösterip göstermediği, gerçek ve tüzel kişi olmasına göre gelir veya kurumlar vergisinin bizzat acente tarafından ödenip ödenmediği, müvekkilin denetimi ve gözetimi altında olup olmadığı, acentenin iradesiyle hareket edip etmediği, masraflara katlanıp katlanmadığı, hizmet akdi uyarınca çalışanın olup olmadığı, çalışma saatlerini resen belirleyip belirleyemediği hususlarına göre çözümlenebilir.³⁷

Doktrinde; acentelik ücretinin belirlenme tarzının da, acentenin bağımlı ya da bağımsız olarak faaliyette bulunmasını belirlemede yol gösterici olduğu savunulmaktadır. Eğer acentelik ücreti aylık olarak belirlenmiş ise acentenin müvekkile bağlılığın olduğu dolayısıyla acentelik ilişkisinin söz konusu olamayacağı ileri sürülmektedir.³⁸

1.3.2.2. Sözleşme

Borçlar Kanununun³⁹ 1'inci maddesinin 1'inci fıkrasına göre, “*sözleşme tarafların iradelerini karşılıklı ve birbirine uygun olarak açıklamalarıyla kurulur.*” Bundan hareketle sözleşme (akit) iki tarafın karşılıklı olarak belirli bir hukuki sonuca ulaşmak maksadıyla birbirine uygun irade beyanı açıklamalarıdır. Şu halde sözleşmenin hukuk dünyasında var olabilmesi için kural olarak iki tarafın karşılıklı ve birbirine aykırı olmayan irade beyanında bulunmaları lazımdır. Bu beyan açık olabileceği gibi örtülü de olabilir.⁴⁰ Bu durumda karşılıklı açıklamalar birbiriyle uyumlu değilse sözleşmenin kurulduğundan bahsedilemez.⁴¹

Acente sözleşmesinin yapılması bir şekil şartına bağlı değildir. Bu sebeple sözleşme açık veya zımni, yazılı veya sözlü olarak yapılabilir. Kanun kapsamında yazılılık yalnızca ispat vasıtası olarak önem taşır. Ayrıca acenteye müvekkili tacir adına sözleşme yapma yetkisi

36 Kayar, İ.: *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Ticaret Hukuku*, 4.Baskı, Ankara 2017, s.269.

37 Güvenç, M. C.: *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Acente Hukuku*, 1.Baskı, Ankara 2018, s.8.

38 İmregün, O.: *Ticaret Hukukunun Genel İlkeleri*, 4.Baskı, İstanbul 2004, s.168.

39 Bkz. 04.02.2011 tarih ve 27836 sayılı RG.

40 Güvenç, s.6.

41 Akkurt, S. S. - Erdoğan, K. - Tokat, H.: *Borçlar Hukuku*, 1.Baskı, Ankara 2018, s.108

verilecekse, TTK madde 107'ye göre, yetkinin mutlaka yazılı olarak verilmesi ve acente tarafından ticaret siciline tescil ile ilan ettirilmesi gerekmektedir.⁴²

Ayrıca acentenin müvekkili namına ve hesabına yapacağı sözleşme müvekkilinin mutlaka ticari işletmesini ilgilendiren bir sözleşme olması dolayısıyla acentenin mutlaka tacir olması elzem olmasa da, ticari işletmeyi işleten kimsenin TTK uyarınca tacir olmasından ötürü sözleşmenin müvekkil tarafının tacir olması zorunludur.⁴³

Gemi acenteliği sözleşmesi de acentelik sözleşmesinde olduğu, kurulması şekle tabi olmayan bir sözleşmedir. Sözleşmenin doğabilmesi için, gemi acentasının, müvekkilinin idaresindeki geminin denizcilik sektöründe kullanılmasına yönelik sözleşmelere aracılık etmesi veya bizzat yapması, müvekkilinin ise ücret taahhüt etmesi zorunludur.

1.3.2.3. Ücret

Gemi acenteliği sözleşmesinde ücretin sözleşmenin bir unsuru mu yoksa icra edilen faaliyetin doğal bir sonucu mu olduğu hususunun değerlendirilmesi gerekmektedir.

Örneğin **Kaya** “*Acenteliğin işletme faaliyeti kapsamında meslek edinme suretiyle icra edilen bir faaliyet olmasının tabii sonucu olarak, acente kararlaştırılmasa da ücrete hak kazanır. (TK m.20 atfı sebebiyle TK m. 15). Dolayısıyla ücret acenteliğin bir unsuru değil, sonucudur; acentelik sözleşmesinde kararlaştırılmamış olması veya işlem bazında acentenin ücret hakkından feragat etmesi de, ilişkinin acentelik olarak nitelendirilmesine engel teşkil etmez.*” görüşündedir.⁴⁴

Yine, “*Gemi Acenteliği Sözleşmesi*” üzerine yazılmış ve yayımlanmamış yüksek lisans tezinde ücret sözleşmenin unsurları içerisinde sayılmıştır.⁴⁵

Yukarıda gemi acenteliğinin tanımlarına yer verilen düzenleyici işlemlerden 2012 tarihli G.A.Y.’de ücret unsuruna yer verilmemiş olmasına rağmen 2008 tarihli G.A.H.Ü.T.’de yer alan tanımda ücret unsuruna yer verilmiştir. Ayrıca tarafların arasında anlaşma yoluyla belirlenecek ücretin tarifede belirtilen miktarın altında olmaması, aksi halde tarafların belli yaptırımlara maruz kalabileceği belirtilmiştir.⁴⁶ Sonuç olarak kara ticaret acenteliği sözleşmesinde belirtilen görüşün aksine, gemi acenteliği sözleşmesinde tarafların belli

42 Kaya, A.: *Türk Ticaret Kanunu Şerhi-Acentelik*, 2. Baskı, İstanbul 2016, s.8.

43 Güvenç, s.7.

44 Kaya, s.13.

45 Konu hakkında ayrıntılı bilgi için Bkz: Var, K.: *Gemi Acenteliği Sözleşmesi*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2015 s. 15-21.

46 Ayrıntılı bilgi için, Bkz: 3.Bölüm: *Gemi Acenteliği Ücret Tarifesine Aykırılık Halinde Gemi Acentesinin Maruz Kalacağı Yaptırımlar*.

yaptırımlara maruz kalmaması amacıyla sözleşme aşamasında tarafların ücreti belirlemesi gerekmektedir.

1.3.2.4. Belirli yer veya bölge içinde faaliyet

TTK'nin 102 inci maddesinde belirtildiği üzere acente faaliyetini “...belirli bir yer veya bölge içinde...” sürdürür. Faaliyetin belirli bir yer ve bölgede sürdürülmesi demek, acentenin faaliyet göstereceği alanın coğrafi sınırlarının taraflarca belirlenmesidir. Ancak bu belirleme resmi anlamda bir ilin veya bölgenin sınırları demek değildir. Ancak; Türkiye'nin tamamı, Marmara Bölgesi ya da İstanbul ili gibi bir belirleme yapılması mümkündür. Bu durumda şehrin veya bölgenin resmi sınırları acente için belirlenmiş bölgeyi ifade eder.⁴⁷

Faaliyet gösterilen alanın çok geniş olması dolayısıyla acentenin tekel hakkı kaldırılmış olsa dahi acente sözleşmesinin temel amacı olan belirli yer ve bölgede faaliyet gösterme zorunluluğu hususu değişmeyecektir.⁴⁸

Acentenin faaliyette bulunacağı bölge taraflar arasında yapılacak sözleşme ile belirlenir.⁴⁹ Ancak gemi acenteleri faaliyette bulunabilmek için, 2012 tarihli G.A.Y.'nin 5'inci maddesinin 1'inci fıkrasında yer verilen “*Gemi acenteleri, Türk Ticaret Kanunu hükümleri saklı kalmak kaydıyla, İdare tarafından verilecek çalışma izni ve bu çerçevede düzenlenecek gemi acenteliği yetki belgesi ile faaliyet gösterirler.*” şeklindeki düzenleme uyarınca Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığında yetki belgesi almak zorundadır. Yine Anılan maddenin 4'üncü fıkrasında ise, belgenin geçerli olduğu alanlar;

“a) *Birinci Bölge: Hopa Liman Başkanlığı idari sınırlarından başlayarak Bartın Liman Başkanlığı idari sınırları dahil olmak üzere bu iki liman başkanlığı arasındaki limanları kapsar.*

b) *İkinci Bölge: Zonguldak Liman Başkanlığı idari sınırlarından başlayarak Ayvalık Liman Başkanlığı idari sınırları ile Gökçeada, Bozcaada, İğneada, Şile ve Karasu Liman Başkanlıkları dahil olmak üzere tüm Marmara Bölgesi limanlarını kapsar.*

c) *Üçüncü Bölge: Dikili Liman Başkanlığı idari sınırlarından başlayarak Fethiye Liman Başkanlığı idari sınırları dahil olmak üzere bu iki liman başkanlığı arasındaki diğer tüm limanları kapsar.*

47 Kaya, s.10, Güvenç s.10.

48 Bozkurt Yüksel, A.E.-Çetiner,S, s.219.

49 Kayar, s.269.

ç) *Dördüncü Bölge: Kaş Liman Başkanlığı idari sınırlarından başlayarak İskenderun Liman Başkanlığı idari sınırları dahil olmak üzere bu iki liman başkanlığı arasındaki tüm Akdeniz Bölgesi limanlarını kapsar.*” şeklinde sayma suretiyle belirlenmiştir. Ayrıca acenteler ihtiyaç halinde yetki sınırları içerisinde irtibat bürosu açarakta faaliyet gösterebilirler.

T.T.K.’nin 102’inci maddesi ile G.A.Y.’nin 4 ve 5’inci maddesi belli bir yer veya bölgede faaliyet gösterilmesi unsuru açısından bir arada değerlendirildiğinde, Yönetmelik kapsamında tarafların sözleşmede belirleyecekleri bölge sayma suretiyle belirlenmiştir. Gemi acentesi ile müvekkili arasında yapılacak sözleşmeyle ancak Yönetmelikte belirtilen 4 ana bölge dahilinde anlaşma yapabilirler.

1.3.2.5. Meslek edinme ve süreklilik

Tarafların aralarında yapmış oldukları sözleşme neticesinde ortaya çıkan acentelik ilişkisi sürekli olmalıdır. Süreklilikten kasıt kararlaştırılan süre dahilinde faaliyetin devamlı olarak yapılmasıdır.⁵⁰

Acentelik ilişkisinin çok uzun süreli olması da sürekli olduğu anlamına gelmez. Çok kısa sürelerin öngörüldüğü sözleşmelerde dahi müvekkil ile acente arasındaki ilişkide devamlılık esası gözetiliyor ise süreklilik unsuru sağlanmış olacaktır.⁵¹

Süreklilik unsuru, acentelik sözleşmesini ona benzeyen sözleşmelerden ayırt etmeye yarar. Sözleşme kapsamında müvekkili acenteyi belli süre dahilinde sınırsız sayıda sözleşme yapmak amacıyla yetkilendirir. Eğer acente müvekkili tarafından belli sayıda sözleşme yapmak amacıyla görevlendirilmiş ise bu durumda acentelik değil simsarlık ilişkisinden bahsedilir.⁵²

Yine belirtmek gerekir ki devamlılık unsuru çerçevesinde yapılan bir sözleşmede tek bir sözleşmenin yapılması durumunda dahi acentelik ilişkisi mevcuttur. Çok uzun süreli bir sözleşmede sadece tek bir iş için görevlendirmede acentelik ilişkisi söz konusu olmayacaktır.⁵³

Ayrıca süreklilik unsuru bulunmasa dahi işlemi yapan kişi hakkında acentelik hükümlerinin uygulanacağını kural altına alan istisnai hal TTK md. 103/1-(b)’de düzenlenmiştir. Anılan madde gereğince; Türkiye Cumhuriyeti içinde mutad olmayan yabancı donatan, taşıyan veya kaptan ad ve hesabına tek bir işlem yapılırsa dahi işlemi yapanlar acentelik hükümlerine tabi olacaktır.

50 Bilgili, F.- Demirkapı, E.: *Ticaret Hukuku Bilgisi*, 10. Baskı, Ankara 2016, s.86.

51 Kaya, s.11.

52 Kayıhan, Ş.-Yasan, M, s.190.

53 Dinç, S.: *Ticaret Hukuku Bilgisi*, 1. Baskı, Ankara 2017, s.232.

Acentelik faaliyetini sürekli olarak sürdürmek aynı zamanda bu işi meslek olarak yürütmek anlamına gelir. Acentelik ana meslek şeklinde yapılabileceği gibi, başka mesleklerle birlikte de yapılabilir.⁵⁴

1.3.2.6. Geminin deniz ticareti sektöründe kullanılmasını ilgilendiren sözleşmelere aracılık etme ya da bu nitelikteki sözleşmeleri bizzat akdetme

TTK'nin 102'inci maddesinde belirtildiği üzere, acente *“ticari bir işletmeyi ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi veya bunları o tacir adına yapmayı meslek edinen kimsedir.”*

Gemi acentesinin müvekkili adına ve hesabına aracılık edeceği ya da bizzat akdedeceği sözleşmeler, geminin deniz ticaretinde kullanılmasına yönelik olmalıdır. Bu sözleşmelerin konusunu;

- Geminin denize ve yola elverişli halde bulundurulması,
- Geminin periyodik kontrolü,
- Geminin bakımı veya hasar görmüş ise onarımı,
- Gemiye yakıt, yağ, yedek parça veya kumanya alınması,
- Geminin yüke elverişli halde hazır bulundurulması,
- Gemiye yük alımı için araştırma yapılması,
- Geminin limana yanaşması ve demirlemesi için hazırlıkların yapılması,
- Gemi limana gelmeden önce yük sahipleri ile idari makamları bilgilendirme,
- Liman işletmesi ya da atık alım işletmesi ile sözleşme akdedilmesi,
- Gemi personellerinin değişimi ya da tedavisinin yaptırılması,

hususları oluşturabilir.

Müvekkil ile acente arasında kurulan acentelik sözleşmesinde aksi kararlaştırılmamış ise acentelik türü aracı acentedir. Bu acentelik türünde acente, müvekkilinin ticari işletmesine yönelik sözleşmelerin yapılması hususunda müvekkili ile üçüncü kişiyi bir araya getirmek amacıyla ikna eder ve çaba sarf eder. Eğer taraflar bir araya gelmez veya bir araya gelip

54 Bilgili, F.- Demirkapı, E, s.86.

sözleşme kurulmasa da, aracı acente sözleşmeden doğan yükümlülüğünü yerine getirmiş sayılır.⁵⁵

Aracılık faaliyetinden sonra müvekkil ile üçüncü kişi arasında sözleşme yapılmış ise acente bu sözleşmenin tarafı haline gelmez. Sözleşme yapan acente ise yaptığı sözleşmeyi müvekkili adına ve hesabına yapar. Eğer acente sözleşmeyi kendi adına yaparsa, acentelik sözleşmesinden bahsedilemez.⁵⁶

Aracı acentenin, aracılıkta bulunacağı sözleşmenin müvekkilinin ticari işletmesini ilgilendirmesi ve tacir adına ve hesabına yapılması gerektiğinden, müvekkilin mutlaka TTK'nin 11'inci maddesinde belirtilen “*esnaf işletmesi için öngörülen sınırı aşan düzeyde gelir sağlamayı hedef tutan*” bir ticari işletmeyi işletmesi gerekmektedir. Aksi halde sözleşmenin kurulmasına aracılık eden kimse acente olmaz.⁵⁷

Acenteliğin bir türü olan sözleşme yapma yetkisini haiz acentenin ise müvekkili adına ve hesabına bizzat sözleşme akdetme yetkisi vardır. Bu yetkinin verilebilmesi için müvekkilin acenteyi yazılı olarak yetkilendirmesi gerekmektedir. Yazılılık bir geçerlilik koşuludur. TTK'nin 107'inci maddesine göre “*Acentelere müvekkilleri adına sözleşme yapma yetkisi veren belgelerin, acente tarafından tescil ve ilan ettirilmesi zorunludur.*” Eğer, acente müvekkili tarafından yazılı olarak yetkilendirilmediği halde bir sözleşme yaparsa olaya yetkisiz temsil hükümleri uygulanır. Yani müvekkil sözleşmeyi haber alır almaz kabul etmez ise sözleşmeden acente bizzat sorumlu olur.⁵⁸

Aracı acentede bahsedildiği gibi sözleşme yapma yetkisini haiz acentelikte de müvekkilin tacir olması gerekmektedir. Aksi halde müvekkilin görevlendirdiği kimsenin acente olduğundan bahsedilemez.

55 Kaya, s.14.

56 Güvenç , s.13.

57 Evliyaoğlu S.: *Acentenin Rekabet Yasağı Anlaşması*, 1. Baskı, Ankara 2017, s.51.

58 Dinç, s.222.

İKİNCİ BÖLÜM

2.GEMİ ACENTELERİNİN İLİŞKİLİ OLDUĞU KURUM VE KURULUŞLAR

2.1 Genel olarak

Müvekkilinin adına ve hesabına işlem yapmakla yetkilendirilmiş olan gemi acentesinin, müvekkilinin hak ve menfaatlerini korumak amacıyla Türkiye’de bulunan kurum ve kuruluşlar nezdinde iş ve işlemler yapması gerekmektedir. Bu iş ve işlemlerin zamanında yapılması gerek müvekkilinin üçüncü şahıslar nezdinde doğabilecek sorumluluğunu engelleyecek gerekse mevzuatın öngördüğü cezai ve hukuki yaptırımlardan kurtulmasını sağlayacaktır.

Gemi acentesinin ana borçlarından olan ve ihmali halinde müvekkiline karşı sorumluluğunu gündeme getirecek olan iş ve işlemlerin hangi kurum nezdinde ne zaman ve nasıl yapılması gerektiği gemi acentelerinin mesleki güvenilirliği ve yetkinliği açısından oldukça önemlidir.

Bu bölümde gemi acentelerinin muhatap olacağı kurum ve kuruluşlar ile işletmelerin hangileri olduğu ve bu kurum ve kuruluşlar ile işletmelerde yapılması gereken iş ve işlemler hakkında açıklama yapılacaktır.

2.2. Türkiye Denizcilik İşletmeleri Anonim Şirketi

Türkiye Denizcilik İşletmelerinin temelini Osmanlı İmparatorluğu döneminde kurulan “*Fevaid-i Osmaniye şirketi*” oluşturmaktadır. Şirket ilk faaliyetine Kadıköy ve Adalara yolcu taşımacılığı yaparak başlamıştır. Günümüze kadar şirketin unvanında birçok kez değişiklik yapılmıştır. Yakın tarihimize kadar Ulaştırma Bakanlığına (Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı'na) bağlı olarak faaliyette bulunan kuruluş Bakanlar Kurulunun 1993/4693 sayılı kararı ile Özelleştirme kapsamına dahil edilmiş 1994 tarihli 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkındaki Kanunun Kuruluşların Anonim Şirket haline getirilmesi başlıklı 20 inci maddesine binaen Türkiye Denizcilik İşletmeleri Anonim Şirketi adını almıştır. 2002 yılında Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca Gemi Sanayi A.Ş. kuruluşa dahil edilmiştir. Özelleştirme Yüksek Kurulunun 2005 tarihli kararı ile TDİ A.Ş'nin bazı şehirler arası hat faaliyetleri İstanbul Büyükşehir Belediyesine devredilmiştir. Sonrasında Özelleştirme Yüksek Kurulunun 2010 tarih ve 29 sayılı kararı ile Denizcilik İşletmeleri A.Ş'nin Çanakkale ve İstanbul boğazları ile İzmir'de verdiği kılavuz ve römorkaj hizmetleri ile bu hizmetlerde

kullanılan ve mülkiyeti TDİ A.Ş.'ye kayıtlı bina ve ekipmanların Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne devredilmesine karar verilmiştir.⁵⁹

Gemi acentesi tarafından geminin limana gelmesinden önce ilgili kurum ve kuruluş nezdinde bazı işlemlerin yapılması gerektiğinden geminin yanaşacağı limanın hangi kurum ve kuruluşun bünyesinde olduğunun bilinmesi, gerek müvekkili nezdindeki itibarı, gerekse de hukuki ve cezai sorumluluğunun doğmaması açısından önem arz etmektedir.⁶⁰

Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından kurumun bünyesinde bulunan ve yukarıda belirtilen bazı limanlar ekonomide verimlilik ve kamu harcamalarında tasarruf amacıyla özelleştirilmiştir. Bu özelleştirmeler, limanların mülkiyetinin değil belli bir süreyle işletme hakkının devri biçiminde yapılmıştır. Özelleştirme kapsamında kurum tarafından devredilen hizmetler denizcilik işletmesi tarafından verilen, yükleme, gemilere su verme, şifing, terminal, römorkaj, kılavuzluk, palamar, barınma, vb. hizmetleri kapsar. Özelleştirme süresi içinde limanı işletme hakkını alan firma, taşınmazlar ile bunların bütünleyici parçalarını kullanma yetkisine sahip olurlar.⁶¹

01.01.2019 tarihinde yürürlüğe giren “*Türkiye Denizcilik İşletmeleri Anonim Şirketi Genel Müdürlüğü Liman Hizmetleri Ücret Tarifesi*”⁶² ile 01.02.2017 tarihli “*Türkiye Denizcilik İşletmeleri Liman Hizmet Tarifesi*” yürürlükten kaldırılmıştır. Bu tarifede belli limanlar arasında ayırım yapılmışsa da tarifinin TDİ A.Ş. limanlarının tamamını kapsaması ve genel hükümler ihtiva etmesi dolayısıyla gerekli hallerde bütün limanlarda uygulanabilecektir.

2019 tarihli Liman Hizmetleri Ücret Tarifesinin, “*Gümrük Belgesi (özet Beyan) İle İlgili İşlemler*” başlıklı bölümünde ifade edildiği üzere gemiye yükleme yapılmış ise geminin limandan ayrılmasından itibaren 48 saat içinde yükleme özet beyanının, gemiden boşaltma yapacak ise geminin limana gelmesinden en az 24 saat önce boşaltma özet beyanının, geminin acentesi tarafından liman işletmesine verilmesi zorunludur.⁶³

59 Bkz: <https://www.tdi.gov.tr/tarihce/> (e.t.: 15.02.2019)

60 TDİ A.Ş. tarafından işletilen limanlar; “*Sarayburnu Liman Müdürlüğü, Kuruçeşme Rıhtımı, Kabatepe Liman İşletme Şefliği, Gökçeada Kuzu Limanı, Gökçeada Uğurlu Limanı, Güllük Limanı, Paşalimanı Su İskelesi, Taşucu Liman İşletmesi Müdürlüğü*” iken, işletme hakkı devir yöntemiyle özelleştirilen limanlar ise, “*Park Denizcilik Hopa Liman İşletmeleri A.Ş., Rize Limanı Yatırım A.Ş., Çakıroğlu Liman İşletmesi A.Ş., Si Port Sinop Liman İşletmesi A.Ş., Ortadoğu Antalya Liman A.Ş., Marmaris Liman İşletmeciliği A.Ş., Alıdaş Alanya Liman İşletmesi Denizcilik Turizm Tic.ve San. A.Ş., Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi A.Ş., Egeport Kuşadası Liman İşletmeleri A.Ş., Trabzon Liman İşletmeleri A.Ş., Dikili Liman İşletmeleri A.Ş., Salıpazarı Liman İşletmeciliği ve Yatırım A.Ş., Kemerköy Liman Hizmetleri A.Ş., Ceyport Tekirdağ Liman İşletmeleri A.Ş.’dir.*” Konu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz: Türkiye Denizcilik İşletmeleri Anonim Şirketi Resmi İnternet Sitesi, (www.tdi.gov.tr) (e.t.: 18.02.2019)

61 Özdemir, Ü.: *Tarihte Türk Denizcilik Faaliyetleri Ve Günümüz Limanlarının Gelişim Sürecine Olan Etkisinin İncelenmesi*, ODÜ Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi (ODÜSOBİAD) Temmuz 2015, s.437. (Bkz: <http://dergipark.gov.tr/odusobiad/issue/27574/290180>) (e.t.: 19.02.2019).

62 Bkz: <https://www.tdi.gov.tr/wp-content/uploads/2018/12/tarife.pdf> (e.t.: 17.04.2019)

63 01.01.2019 tarihinde yürürlüğe giren Liman Hizmetleri Ücret Tarifesinde, ilgili madde “*Limana gelen ve giden her çeşit eşya ile yolcu ve turistler için gemi kaptan, acente veya taşıyıcılar tarafından işletmeye özet beyan verilmesi zorunludur. Özet beyanların verilmesinde aşağıdaki esaslar uygulanır: a) Gemi ile gelen veya giden eşya için: -Yüklemede geminin Limandan hareketinden sonra en geç 48 saat içinde tasdikli 3 nüsha Yükleme Özet Beyanı Acentesince, -Boşaltmada geminin Limana varış saatinden en az 24 saat önce biri orijinal diğer dördü Türkçe olmak üzere tasdik edilmiş 5 nüsha Boşaltma Özet Beyanı*

Eğer, liman işletmesi tarafından yapılan araştırma ve inceleme sonucunda özet beyanda belgeye göre fark olması durumunda, bu beyanın neden olduğu fark yüzde yüz ilaveli olarak alınır. Ancak yapılan tespitten önce yanlışlığın düzeltilmesi halinde ek ücretler alınmayacaktır. Bu kapsamda, 2019 tarihli Liman Hizmetleri Ücret Tarifesine göre özet beyanda usulsüzlük yapılması durumunda sadece liman kapsamında verilen hizmetlerin ücretleri ilaveli olarak alınacak iken, gümrük idaresine verilen özet beyanda usulsüzlük yapılması durumunda ise özet beyanı sunan kişinin gerek hukuki gerekse de cezai sorumluluğu söz konusu olacaktır.

Liman hizmetleri ücret tarifesi uyarınca gemi acentesinin ödemekle sorumlu olduğu ücretler; bekleme ücreti, barınma ücreti, hizmet ücreti, yükleme ücreti, boşaltma ücreti, yolcu ve turist hizmetleri tarifesi uyarınca yolcu başı alınacak ücret ile acente tarafından talep edilmiş ise personel veya ek güvenlik görevlisi ücretidir. Liman Hizmetleri Ücret Tarifesinin sorumluluk kısmında, gemi acentelerinin anılan tarife kapsamında doğan tüm ücret ve cezaların ödenmesinden müteselsilen sorumlu oldukları hususu kabul edilmiştir.

Nitekim, liman ücretlerinden acentenin sorumluluğuna yönelik açılan bir davada, Denizcilik İhtisas Mahkemesi Sıfatıyla 17. Asliye Ticaret Mahkemesinde görülen davada Mahkemenin 30.10.2017 tarih ve E2014/910, K:2017/334 sayılı kararıyla, ”*davalı E.U.T acente olup TTK 'nin 105'inci maddesi gereğince asaleten doğrudan acenteye dava açılmayacağı nedenle bu davalı hakkındaki davanın pasif husumet yokluğundan reddine*” karar verildiği, tarafların istinaf isteminde bulunması üzerine, İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 14. Hukuk Dairesinin 03.01.2019 tarih ve D: 2018/319 K: 2018/1532 sayılı kararıyla, “*davacı Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'nin Tekirdağ limanında liman hizmetleri tarifesine göre hizmet verdiği, 2 numaralı davalı E.U.T'nin ise somut olayda kendi adına ve hesabına iş üstlenmesinin söz konusu olmadığı, asıl işinin gemi acenteliği olduğu ve 1 numaralı davalı adına ve hesabına ödeme yaparak sürece dahil olduğu anlaşılmaktadır. Söz konusu gemiye cam yünü yükünün yüklenmesinin 10/10/2013 tarihi itibarıyla saat 16:45'de tamamlandığı, bunun üzerine O. A.Ş.'ye 30.03.2012 tarihli, 3.575,00 TL tutarlı fatura gönderildiği ve bu faturanın ödendiği anlaşılmaktadır. Bu ilk fatura, davalı tarafça ödedikten sonra, davacının bu kez, davalıya verilen yükleme,boşaltma hizmetinin tarifeye göre ücretlendirilmesinde hata yapıldığı gerekçesiyle, bu kez işin toplam bedeli için*

Gemi Kaptan ve Acentesince verilir. Bir gemide hem gümrüklü hem dahili ticaret eşyası bulunursa bu eşyalar için ayrı ayrı özet beyan verilir. Zira gümrüklü eşyalar için verilecek özet beyanların gümrük tasdiki şarttır. Dahili ticaret eşyası boşaltmaları için geminin Limana varışında ve günlük iş planlaması saatinden önce yükün cins ve miktarı ile hangi ambarlarda olduğu acente tarafından işletmeye yazı ile bildirilir ve geminin limana varışında kaptan veya acente tasdikli 5 nüsha Boşaltma Özet Beyanı ile ambar listesi işletmeye verilir. Dahili taşımacılık yapan 600 NT den küçük gemiler için özet beyan aranmaz, bunun yerine kaptan, acente veya eşya sahibi tarafından imzalanmış 3 nüsha yük ve yolcu listesi işletmeye verilir.” şeklinde ifade edilmiştir.

31.10.2013 tarihli, 30.433,22 TL tutarlı yeni bir fatura kestiği, bu tutarı ödemelerini davalıdan istediği, davalıların bu faturayı ödememeleri üzerine davacının, davalı tarafça ödenen 3.575,00 TL'yi düşerek ikinci fatura tutarından bakiye 26.858,24 TL asıl alacak ve ferileri için icra takibine giriştiği, itiraz üzerine iş bu davanın açıldığı anlaşılmaktadır...liman hizmetleri tarifesine göre, hizmet ücretlerinden acentenin de sorumlu olacağı belirtildiğine göre, davalı acenteye de husumet yöneltmesi mümkün olduğu” gerekçesiyle gemi acentesinin liman hizmetleri dolayısıyla ortaya çıkan ücretten sorumlu olduğu ve TTK'nin 105'inci maddesinin aksine gemi acentelerine bizzat husumet yöneltilmesinin mümkün olduğu anlaşılmaktadır.

2.3. Liman Başkanlıkları

618 Sayılı Limanlar Kanununun⁶⁴ 1'inci maddesinde, “Limanların idare ve temizlenme ve derinlenme, genişlenme, taranmasına, şamandıraların konma ve iyi halde tutulmasına ve bu hususlara müteferri bütün liman işlerinin yapılmasına Hükümetin mecbur olduğu” hükmüne, 2'inci maddesinde ise, “Türkiye limanlarına girip çıkan bütün gemiler ve deniz araçları bu Kanun hükümlerine tabidirler. Limanların sınırları ile kamu limanlarının yetki alanlarını belirleyen deniz koordinatları, limanlara gelen gemilerin ve gemi dışında kalan her türlü deniz aracının liman içinde seyir, demirleme, rıhtım ve iskelelere yanaşma, şamandıralara bağlama ve buralardan ayrılmalarda uyulacak kurallar ile ticaret eşyası, patlayıcı, yanıcı ve benzeri tehlikeli maddelerin boşaltma ve yükleme yöntemini, yer ve zamanlarını, gemilerin limanda kalabilecekleri süreleri, çevre kirliliğinin önlenmesi ile limanda düzen ve disiplinin sağlanmasına ilişkin diğer hususlar Denizcilik Müsteşarlığınca çıkartılacak yönetmelikle düzenlenir.” kuralına yer verilmiş olup, Limanlar Yönetmeliğinin⁶⁵, “Amaç” başlıklı 1'inci maddesinde, Yönetmeliğin amacının; “liman başkanlıklarının liman idari sınırları ve sahası ile demirleme sahalarını belirlemek, idari sahadaki gemilerin veya deniz araçlarının seyir, demirleme veya kıyı tesislerine yanaşma, bağlama veya ayrılmalarda uyulacak kurallar ile her türlü yük ve yolcunun tahmil ve tahliye yöntemlerini, yer ve zamanlarını, gemilerin veya deniz araçlarının bildirimlerini, kılavuzluk ve römorkörcülük ile ilgili gereklilikler ile idari sahadaki seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyeti ile disiplinin sağlanmasına ilişkin gereklilikleri ve diğer ilgili hususları düzenlemek” olduğu belirtilmekle birlikte “kapsam” başlıklı ikinci maddesinde, Yönetmeliğin; “iç sularda bulunan liman başkanlıkları hariç olmak üzere liman başkanlıklarının görev, yetki ve sorumlulukları ile tüm denizcilik faaliyetlerine ilişkin olarak gemi, deniz aracı ve kıyı tesisi ilgililerinin liman başkanlığına

64 Bkz: 20.04.1341 tarih ve 95 sayılı Resmi Gazete

65 Bkz: 31.10.2012 tarih ve 28453 sayılı Resmi Gazete

karşı sorumluluklarını kapsadığı, ve aksi belirtilmedikçe devlet gemileri, askeri gemiler ve askeri kıyı tesisleri ile kolluk birimlerine ait gemi ve kıyı tesisleri dışında, liman idari sahasında faaliyette bulunan tüm gemi ve deniz araçları ile kıyı tesislerini kapsayacağı” düzenleme altına alınmıştır.

Yukarıda bahsedildiği üzere, tabiiyetlerine⁶⁶ bakılmaksızın Türk Limanlarına gelen veya Türk Limanlarından ayrılan tüm deniz taşıtlarının liman işlemleri Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığına bağlı Liman Başkanlıkları⁶⁷ vasıtasıyla yerine getirilir.

Gemi acentesinin, gemi gelmeden önce geminin demirleyecekleri demirleme sahaları konusunda kaptanına bilgi vermesi önem arz etmektedir. Eğer gemi kaptanı tarafından geminin demirleme sahası dışında demirlemesi istenildiğinde bu taktirde acente tarafından Liman Başkanlığından izin alınması gerekmektedir. Liman idari sahası ve demirleme sahaları Liman Yönetmeliğinde açıkça belirtilmiştir. Anılan Yönetmeliğin, Liman idari sahalarının sınırları başlıklı beşinci maddesinde, “*Liman başkanlıklarının liman idari sahalarının ek-1’de⁶⁸ yer alan kıyı ve deniz alanları olarak belirlendiği*”, demirleme sahaları başlıklı altıncı maddesinde, “*Liman sahaları içinde gemi ve deniz araçlarının demirleyecekleri demirleme sahalarının ek-2’de⁶⁹ yer aldığı*”, haritalar başlıklı yedinci maddesinde, “*Liman idari sahasını, demirleme sahalarını ve kılavuz kaptan alma-bırakma yerlerini gösteren haritaların ek-3’te⁷⁰ yer aldığı*” ifade edilmiştir.

Liman Başkanlığı, Liman Yönetmeliğinin 4’üncü maddesinin 1’inci fıkrasının (ö) numaralı alt bendinde, Ülkemizde mevzuat ile kurulmuş her bir liman başkanlığı şeklinde tanımlanmış olup, bu tanım yeterli ayrıntıyı içermediğinden, Liman Başkanlıklarının tanımı şu şekilde yapılabilir; Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığına bağlı olarak deniz seferleri düzenlenen kıyı yerleşim yerleri ile kıyıya sınırı olan şehirlerde deniz taşıtlarının seyrü seferini mevzuatta yer alan kurallar uyarınca kontrol altına alan bir teşkilattır.⁷¹

Liman Başkanlıkları Liman Devleti adına, limana yanaşan veya limandan ayrılan yerli veya yabancı tüm deniz taşıtlarının sefer evraklarını gemi personellerinin yeterliliklerini ve sağlık durumlarını, limana getirdikleri, boşalttıkları veya limandan aldıkları yükün niteliğini ve miktarını, yolcu sayılarını , bayrak ve liman tescil belgelerini ve belgelerin geçerlilik

66 TDK’ye göre: “Bir şeye veya bir kimseye bağlı olma, bağımlılık “ demektir.

67 Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının resmi internet adresinde yer alan kayıtlara göre Türkiye’de 71 ayrı yerde liman başkanlığı bulunmaktadır. Bkz. (<http://www.udhb.gov.tr/hizmet-standartlari>). (e.t:20.03.2019)

68 İstanbul, Tuzla, Ambarlı, Silivri, Şile, İzmir, Antayla Liman Başkanlıklarının Liman İdari Sahalarının koordinatları için, Bkz: Ek-1.

69 İstanbul, Tuzla, Ambarlı, Silivri, Şile, İzmir, Antayla Liman Başkanlıklarının Demirleme Sahalarının koordinatları için Bkz: Ek-2.

70 Bkz: Ek-3.

71 Gemi Acenteliği İşlemleri, s.30.

sürelerine yönelik denetimlerini bünyesinde bulunan uzmanlarca gemilerin yarabileceği riskleri ortadan kaldırmak maksadıyla yapar. Bu denetim neticesinde kriterleri sağlamayan gemilere yanaşma, yük ve yolcu işlemleri için eksikliklerini tamamlayıncaya kadar sefer izni ya da yola elverişlilik belgesi verilmez⁷².

Liman Başkanlığının görevleri şu şekilde sayılabilir:

- Liman sahası içerisinde gemi trafiğinin seyrine engel teşkil edecek şekilde karaya oturan ya da batık hale gelen gemilerin ve içinde bulunan eşyaların geminin maliki veya kaptanının bulunduğu yerden kaldırması amacıyla süre tayin etmek ve tayin edilen süre içinde geminin bulunduğu yerden kaldırılmaması halinde; gemi ve eşyasını, çıkarmak, çıkarttırmak, bulunduğu yerden kaldırmak, imha ettirmek, satmak veya sattırmak.⁷³
- Liman idaresinin sorumluluk sahasında bulunan gemiler çevre güvenliği açısından önemli bir tehlike oluşturması durumu söz konusu olduğunda, gemiye yönelik bir yargı kararı alınmış veya gemi hakkında tedbir kararı alınmış olsa bile liman başkanlığı tarafından geminin güvenli bir yere götürülmesi de dahil olmak üzere tedbirler alınabilir.⁷⁴
- Görev alanı dahilinde limana gelen gemilerin personellerinin yeterliliği ile sağlık durumlarını denetlemek,
- Seyir ve can güvenliği açısından gerekli olan her türlü tedbiri almak veya aldırarak,
- Gemilere liman çıkış belgesi⁷⁵ vermek.
- Gemi acentesinin talebi üzerine yanaşma veya demirleme ordinosu⁷⁶ düzenlemek.
- Gemici cüzdanları çıkarılması işlemlerini yapmak.
- Zorunlu eğitim evraklarını kontrol etmek.
- Gemilerin kirli su, katı,sıvı atıklarını kontrol ederek bunları kayıt altına almak.⁷⁷
- Gemiden boşaltılan veya gemiye alınan yükün miktarını cinsini kontrol etmek.
- Gemilerin onarım işlemleri için izin vermek.
- Geçici demirleme sahası belirlemek.⁷⁸

72 Gemi Acenteliği Eğitimi 2014, s.52.; Gemi Acenteliği İşlemleri, s.30.

73 Bkz.Limanlar Kanunu m.7/1,7/2

74 Bkz.Limanlar Kanunu m.7/3

75 28453 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan Limanlar Yönetmeliği m.11/2 uyarınca; “*Liman Çıkış Belgesi, talep üzerine denize elverişli gemilerin; a) Gemi adamları ile donatımı, b) Yolcu sayısı ve yükün cinsi, c) Yükleme durumu, hususları açısından belgelerinde belirtilmiş durumlarına uygunlukları ile liman başkanlığınca yapılacak denetim sonucu zorunlu belgelerinin mevcut olduğunun tespit edilmesi hâlinde düzenlenir.*”

76 Limanlar Yönetmeliği 4/1-(u) kapsamında, Ordino: “*Gemilerin ve deniz araçlarının, kıyı tesisleri ile demirleme sahalarına kabulü amacıyla liman başkanlığınca düzenlenen yanaşma veya demirleme sahasını belirten izin belgesini*” ifade eder.

77 Bkz.Limanlar Yönetmeliği m.7

78 Bkz.Limanlar Yönetmeliği m.6/3.

- Liman sahasında oluşan yangını söndürmek amacıyla römorkörcülük faaliyetlerinde bulunan kuruluşlara talimat vermek.⁷⁹
- Aciliyet gereken hallerde gemilerin demirleme sahaları dışında demirlemesine yönelik izin vermek.⁸⁰
- Seyir güvenliği açısından ivedilik arz eden ve risk barındıran durumlara özgü olarak, kılavuzluk ve römorkörcülük teşkilatlarına talimat vermek.⁸¹
- Liman idari sahasındaki batık ve kayalıkları tespit etmek.⁸²
- İşlemlerini tamamlayan gemilerin herhangi bir sebeple çıkış işlemlerinin tamamlanamaması halinde talep üzerine demirleme ordinosu verilerek demirleme sahasına çıkarılmasını sağlamak.⁸³
- Türk Boğazlarında seyredirken izin almaksızın demirleyen gemilerin kılavuz kaptan ve römorkör ile kaldırılmasını sağlamak.⁸⁴
- Gemilerden Atık Alınması Ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmeliğin 11'inci maddesi kapsamında, atık bildirimlerini kontrol etmek,
- Gemilerin liman harçlarını tahsil etmek,
- Türk limanlarında geçişin durdurulması veya başlatılmasının duyurulması.⁸⁵

Liman faaliyetlerinin oldukça yoğun olduğu İstanbul ilinde faaliyet gösteren gemi acenteleri tarafından İstanbul Liman Başkanlığının vermiş olduğu hizmetlerin bilinmesi önem taşımaktadır. İstanbul Liman Başkanlığının hizmet standartları tablosunda Liman Başkanlığınca verilen hizmetler şu şekildedir.⁸⁶ “İlk defa gemi adamı cüzdanı/gemi adamı belgesi talebi, gemi adamı cüzdanı/ gemi adamı belgesi değiştirme,yenileme talebi, stcw belgesi ilk düzenleme Talebi, STCW belgelerinin değiştirilme talebi, süresi dolan STCW belgelerinin yenilenmesi, tayfa sınıfı gemi adamlarının terfi işlemleri, zabitan sınıfı gemi adamlarının terfi işlemleri, ilk defa yeterlik belgesi talebi, yeterlik belgesi intibak talebi,

79 Bkz.Limanlar Yönetmeliği m.32/2.

80 Bkz.Limanlar Yönetmeliği m.6/2.

81 Bkz.Limanlar Yönetmeliği m.8/5.

82 Bkz.Limanlar Yönetmeliği m.8/9.

83 Bkz.Limanlar Yönetmeliği m.20/1-(b).

84 Bkz.Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü m.8.

85 06.11.1998 tarih ve 23515 Mük. Sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün 20 inci maddesine göre, “Türk Boğazları'nın bütününde yada bazı kısımlarında deniz trafiği, a) Mücbir sebeplerle, b) Çatma, karaya oturma, yangın, kamu güvenliği, çevre kirlenmesi gibi tehlike durumlarında, c) Köprü/tünel inşaatı, sondaj vb. sualtı ve su üstü çalışmaları gibi kamu yararına yapılan büyük inşaatlarda, d) Geçiş trafiğini askıya almayı gerektiren ciddi ve beklenmedik seyriüsefer tehlikelerinde, İdarece geçici olarak durdurulabilir. İdare bu durdurmanın imkan nispetinde kısa sürmesi için gerekli önlemleri alacaktır. Geçişin durdurulması veya başlatılması, ilgili Liman Başkanlığı ve Trafik Kontrol İstasyonlarınca gemilere ve ilgililere duyurulacaktır.”

86 Bkz. (<http://www.udhb.gov.tr/images/hizmet/b27382a1b3e2da1.pdf>) . (e.t: 06.02.2019)

zayıyından yeterlik belgesi talebi, yeterlik belgesi süre uzatımı talebi, ilk defa telsiz yeterlik belgesi talebi, telsiz yeterlik belgesi değiştirme, süre uzatım talebi, zayıyından telsiz yeterlik belgesi talebi, kısa mesafe telsiz belgesi talebi, kısa mesafe telsiz belgesi intibak ve değiştirme talebi, ilk defa amatör denizci belgesi talebi, amatör denizci belgesi değiştirme yenileme talebi, telsiz operatörlüğü sınavı talebi (reo-1,reo2,goc,roc,lrc), kılavuz kaptan yeterlikleri talebi, profesyonel su altı adamı yeterlik başvurusu, denize elverişlilik belgesi (deb), tonilato belgesi, gemi adamı donatımında asgari emniyet belgesi, yük gemisi inşa emniyet belgesi, yük gemisi teçhizat emniyet belgesi, yük gemisi radyo emniyet belgesi, yolcu gemisi emniyet belgesi, muafiyet belgesi, uluslararası petrol kirliliği önleme belgesi, uluslararası hava kirliliğinin önlenmesi belgesi, uluslararası pis sularla kirliliğin önlenmesi belgesi , geçici uygunluk belgesi (InterimDoC), uygunluk belgesi (DoC), geçici emniyetli yönetim belgesi (Interim SMC), emniyetli yönetim belgesi (SMC), CLC-92 sertifikası, yangın söndürme sistemleri ve elemanları için muayene ve test sertifikası düzenleme yetki belgesi, can salları ve can kurtarma araçları ile can kurtarma araçlarının suya indirme ve serbest bırakma donanımları için muayene ve test sertifikası düzenleme yetki belgesi, gemi işleteni firmalar için can kurtarma araçları ile can kurtarma araçlarının suya indirme ve serbest bırakma donanımları için muayene ve test sertifikası düzenleme yetki belgesi, inşa veya tadilat izin belgesi, gemi ve su araçlarına ait plan, buklet ve dokümanların onaylanması, inşa ve ya tadilat izin belgesi almış gemilerin periyodik kontrollerinin yapılması, gemilerin yükleme sınırlarının tayin edilerek fribord belgelendirme sörveyinin yapılması ve/veya fribord belgesi vizesinin yapılması, gümrük muafiyeti şerhi düşülmesi, liman çıkış belgesi, ordino, -seyir izin belgesi, su üstü motosikleti (jet-ski) kayıt belgesi, su altı motosikleti kayıt belgesi, gümrüklü gemilere yanaşma belgesi, gemi tasdiknamesi, ÖTV'siz Yakıt Vize İşlemleri, dalgıçlık ameliyesi izni, iç su aracı sürücü yeterlik belgesi talebi, gemi söküm izni, gemi ve su araçlarına ait plan, buklet ve dokümanların onaylanması, bağlama kütüğüne kayıt başvurusu, gümrük denetimine tabi gemilere hizmet verecek deniz araçlarına mahsus hizmet izin belgesi, bağlama kütüğündeki teknelerin alım satım işlemleri, yurt içinde gemi alım satımı, mahkeme ve icra yoluyla satın alınan gemilerin tescili, inşa halindeki gemilerin tescili, sicile tescil, gemi adamları sınavları işlemleri, 50-150 GT. arası balıkçı gemisinde kaptanlık yapabilir belgesi hazırlamak.”

Gemi kaptanları tarafından geminin limana ulaşmasından önce, geminin limana geleceği zamanı, uğradığı limanları ve atık işlemlerinin olup olmadığını veya taleplerini

acentesine bildirilir. Gemi acenteleri kaptandan aldığı bu bilgileri ilgili kurumlara iletirler ve geminin geliş bildirimini yaparlar.

Gemi acenteleri tarafından liman sahasında yapılacak işlemler amacıyla yapılan başvurular her bir kurum nezdinde ayrı ayrı yapıldığı için sürecin uzamasına ve maliyetin artmasına neden olmaktadır. Bu sebeplerle Ticaret Bakanlığının koordinesi ve İçişleri Bakanlığı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Sağlık Bakanlığının katılımıyla Liman Tek Pencere Sistemi (LTPS) uygulamaya konulmuştur. Bu sistem gemi limana gelmeden veya gemi limandan hareket etmeden önce gemi acenteleri tarafından kurumlara yapılması gereken, geminin geliş zamanı, yükü, yanaşacağı liman ve iskele gibi bilgilerin elektronik ortamda bildirilmesi ve yapılan başvuruların sonuçlarının da yine bu sistem üzerinden takip edilmesini sağlar.⁸⁷

Gemi acenteleri tarafından LTPS'ye, gemi, gemi adamı, yolcu ve yük, yakıt yağ su bilgileri girilerek ve Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Kirlilik Sigorta Teminatı Sertifikası Uluslararası Tonilato Sertifikası, Koruma ve Tazminat Sigortası, Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası, Atık Bildirim Formu belgelerini de ekleyerek demirleme ordinosu talebinde bulunur.⁸⁸

Son olarak gemi acenteleri “*Gemilerden Atık Alınması Ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmeliğin*”⁸⁹ 10’uncu maddesi kapsamında, acenteliğini yaptığı gemilerin atık türü ve miktarı ile bu atıkları teslim edip etmeyeceğini de liman başkanlığına bildirir.

2.4. Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü

“*Uluslararası Sağlık Tüzüğü*”⁹⁰ ve “*Umumi Hıfzıssıhha Kanunu*”⁹¹ ile görevleri belirlenmiş olan ve Sağlık Bakanlığı’nın bağlı kuruluşu olan Genel Müdürlük, tüm sınır kapıları ile limanlarda, bulaşıcı ve salgın hastalıkların tespiti ile bu hastalıklardan korunmak ve bulaşıcı hastalıkların yayılmasını önlemek amacıyla koruyucu tedbirleri alan ve taşra teşkilatı bulunan bir kamu kurumudur.⁹²

Genel Müdürlüğe bağlı olarak görev yapan Sağlık Denetleme Merkezlerinin, İstanbul ve Çanakkale boğazları ile Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz, bölgelerinde kıyı

87 Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, *Liman Tek Pencere Sistemi Acente Kılavuzu*, 2018, s.2. (<http://risk.gtb.gov.tr/data/5b17c45addee7dcde0ea38aa/LTP%20KILAVUZU%20-%20ACENTE%20pdf>). (e.t:25.03.2019)
(Anılış: Liman Tek Pencere Sistemi)

88 Liman Tek Pencere Sistemi. s.45 vd.

89 Bkz.18.03.2010 tarih ve 27525 sayılı Resmi Gazete

90 Bkz. (http://www.hssgm.gov.tr/content/documents/uluslararasi_antlasmalar/UluslararasıC4%B1%20Sa%C4%9Flık%20T%C3%Bcz%C3%BC%C4%9F%C3%BC.pdf). (e.t:27.01.2019)

91 Bkz. 06.05.1930 tarih ve 1489 sayılı Resmi Gazete

92 (<http://www.hssgm.gov.tr/Tarihce>). (e.t: 28.03.2019)

yerleşim yerlerinde bulunduğu “Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü Taşra Teşkilatı Görev ve Yetkileri Hakkında Yönergede”⁹³ belirtilmiştir. Anılan Yönergede Sahil Sağlık Denetleme Merkezi sağlık denetmenlerinin asli görevleri, “Ulusal sefer yapan deniz taşıtları ile uluslararası sefer yapan kara ve hava taşıtlarında, sağlık denetimleri yapmak, gerekli her türlü sağlık kontrol önlemlerini almak veya aldırarak, bulundurulması gereken sağlık belgelerini düzenlemek ve denetlemek, gerekli hallerde idari yaptırım uygulamak, Ulusal ve uluslararası sefer yapan gemilerin pratika ve patenta işlemlerini yapmak, Türk boğazlarından geçen gemilerin pratika işlemlerini yapmak, Ulusal sefer yapan deniz taşıtları ile uluslararası sefer yapan kara ve hava taşıtlarının ve uluslararası giriş noktalarının sağlıklı koşullarda olması, enfeksiyon ve kontaminasyon kaynaklarında ari olması için çevre sağlığı (su, gıda, kapalı ortam hava kalitesi, atık ve vektör yönetimi, ortam hijyeni vb) denetimlerini yapmak, gerekli her türlü sağlık kontrol önlemlerini almak veya aldırarak, Uluslararası giriş noktalarında ve bu noktaları kullanan taşıtlarda gerektiğinde numune (su, gıda vb) almak veya aldırarak, alınan numunelerin analizini yaptırmak ve standartlara uymayanlar hakkında gerekli tedbirleri almak, Uluslararası giriş noktalarındaki sıhhi ve gayri sıhhi müesseseleri sağlık koşulları açısından denetlemek, Deniz, liman ve kara sularında halk sağlığı riski oluşturabilecek gemilerden kaynaklanan kirliliğin (sintinine, balast, akaryakıt, çöp ve diğer atıklar) takibi ve denetimini yapmak, Görev yaptığı merkezin genel müdürlük tarafından yetkilendirilmesi halinde seyahat sağlığı ve gemi adamı sağlık hizmetlerini vermek, riskli ülkelerden gelen cenazelerle ilgili işlemleri yürütmek, sağlık resmi işlemlerini yürütmektir.” şeklinde sayılmıştır.

Yine Genel Müdürlük bünyesinde kurulan gemi adamları sağlık merkezinin⁹⁴ asli görevleri: “Gemi adamlarının sağlık muayenelerini yapmak veya yaptırmak, gemi adamı sağlık yoklama belgesi düzenlemek, gemi adamı olamaz sağlık raporları hakkında ilgili kurumları bilgilendirmek, gemi adamlarına, sağlık durumları hakkında bilgi vermek, gemi adamlarına mesleki hastalıklar, bulaşıcı hastalıklar, kişisel korunma yolları ve hijyen konularını kapsayan sağlık eğitimlerini vermek, gemi adamlarından, verilen hizmetle ilgili geri bildirimlerini almak, görev alanı ile ilgili sürveyans çalışmalarını yürütmektir.”

Gemi acenteleri, gemi limana gelmeden evvel geminin kaptanı veya gemi donatanından aldığı geminin hangi limandan geldiği, yükünün ve tonajının ne olduğu, personel sayısı, gemide bulaşıcı hastalık olup olmadığına yönelik bilgileri geminin limana gelişinden yirmi

93 Bkz.19 Nisan 2012 Tarih ve B.10.1.HSS.0.61.00.00/ 7 sayılı Bakanlık Onayı ile yürürlüğe giren Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü Taşra Teşkilatı Görev ve Yetkileri Hakkında Yönerge Ek-2.

94 Bkz.Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü Taşra Teşkilatı Görev ve Yetkileri Hakkında Yönerge, m.7.

dört saat öncesinde elektronik ortamda⁹⁵ geminin geliş bildirimini⁹⁶ yaparak geminin sağlık kontrolünden geçmesini isterler.⁹⁷

Gemi acentelerinin bu kurum nezdinde yapacağı en önemli görevlerinden bir tanesi de serbest pratika işlemleridir. 2005 tarihli Uluslararası Sağlık Tüzüğü'nün⁹⁸ 1'inci maddesinde, “*serbest pratika bir geminin, bir limana giriş, indirme veya bindirme, yük ve ambar yükleme veya boşaltma izni anlamındadır.*” şeklinde tanımlanmış olup, 28'inci maddesinde taraf devletlerin istemeleri halinde serbest pratika verebilmek için gemiyi incelemeye tabi tutabileceği düzenleme altına alınmıştır.

Yine, Gemi Sağlık Resmi Kanunu'nun 8'inci maddesinde kanunun usul ve esaslarının belirlenmesi amacıyla düzenlenecek Yönetmeliğin Resmi Gazetede yayımlanacağı belirtilmiştir. İlgili madde dayanak alınarak çıkarılan Gemi Sağlık Resmi Kanunu Uygulama Yönetmeliğinin 4'üncü maddesinin (f) fıkrasında, serbest pratika “*Genel olarak, gemideki sağlık durumunun incelenmesi suretiyle, geminin Türk kıyı ve limanlarıyla ihtilâtında sıhhi bir sakınca olmadığını tespit edip belgelemeyi,*” şeklinde tanımlanmıştır.

Geminin bir limana giriş yapabilmesi için liman ülkesinin makamlarınca sağlık izni verilmesi gerekmekte olup, serbest pratika bu iznin yerine geçecektir. Gemi limana gelmeden önce kaptan tarafından idareye deniz sağlık bildirimini yapılacaktır. Bu bildirim idarenin görevlilerince incelenmesi sonucunda serbest pratika verilecektir. Fakat kaptan tarafından sağlık bildiriminin idareye gönderilememesi durumunda gemi açıkta bekletilerek limana alınmayacak, ancak gemiye gidilerek yapılacak inceleme sonucu serbest pratika verilecektir.⁹⁹ Gerçeğe uygun sağlık bildiriminin yapılmaması ile gemi tarafından pratika alınmadan herhangi bir yük alınması ya da boşaltılması durumunda veya gemiye insan indirilip bindirilmesi durumunda gemi kaptanlarına idari para cezası verilecektir¹⁰⁰

Yurtdışından gelen geminin sağlık izni anlamına gelen serbest pratikanın alınabilmesi için; Yabancı limanlardan, Türk limanlarına gelecek olan gemiye ait bilgileri içeren geminin geliş dilekçesi, acente tarafından, gemi gelmeden en az 24 saat evvel sağlık denetleme merkezine verilecektir. Gemi serbest pratika alana kadar karantina bayrağı takmak zorundadır. Yabancı limanlardan, Türk limanlarına gelecek olan geminin kaptanı gemideki sağlık durumunu içeren bilgilerin yer aldığı deniz sağlık bildirimini sahil sağlık denetleme merkezine elektronik ortamda yapmak zorundadır. Eğer geminin bu formu elektronik

95 Bildirim yapılacağı elektronik adres: (Bkz. <http://www.hssgm.gov.tr/onlineislemler/denizsaqlikbildirimigiris.aspx>) 'dir. (e.t:18.03.2019)

96 Bkz: Ek-4.

97 Gemi Acenteliği İşlemleri, s.31.; Gemi Acenteliği Eğitimi 2014, s.54.

98 Dünya Sağlık Örgütü Uluslararası Sağlık Tüzüğü, 2005, 2.basım (bkz. http://www.hssgm.gov.tr/content/documents/uluslararasi_antlasmalar/Uluslararasi.pdf) (e.t:05.04.2019)

99 Bkz. (<http://www.hssgm.gov.tr/LimanlarimizdaGemiSaglikIslemleri>). (e.t:01.04.2019)

100 Bkz.Gemi Sağlık Resmi Kanunu Uygulama Yönetmeliği m.24.

ortamda bildirecek bir donanımı yoksa, gemide çok fazla hasta veya bulaşıcı bir hastalık varsa ya da gemi etkilenmiş bölge olarak tespit edilmiş yerlere uğramış ise, mutlaka yetkililerce gemiye çıkılarak serbest pratika işlemleri yapılacaktır. Yetkili Sağlık Denetleme Merkezince yapılacak risk değerlendirmesi sonucunda riskli bir duruma rastlanılmaması durumunda gemiye çıkılmaksızın da serbest pratika verilecektir. Bu belgenin mutlaka mühürlü ve imzalı olması gerekmektedir. Mühürsüz ve imzasız pratika kartları geçersizdir.¹⁰¹

Gemiye çıkış izni verilebilmesi amacıyla, gemi acentesi tarafından ilgili kurum nezdinde yapılacak bir diğer işlem ise, liman çıkış belgesi alınan geminin sağlık resmi ücretinin yatırılması ve geminin kalkış patentasının alınmasıdır. Gemide boşaltma yükleme işlemleri tamamlandıktan sonra liman idare sahasının sorumluluğunda bulunan liman başkanlığı tarafından verilen yola elverişlilik belgesi müdürlüğün bünyesinde bulunan Sağlık Denetleme Tabipliğine ibraz edilerek çıkış işlemleri ve kontrollerinin yapılması istenilir. Gerekli kontrollerin yapılmasından sonra patenta verilerek geminin çıkışına izin verilir¹⁰².

Son olarak, kurum tarafından Türk limanlarına gelen gemilere verilen sağlık hizmetlerinin değerlendirilmesi amacıyla hizmet sunulan acentalara yönelik düzenlenen ankette gemi acentelerinin gemilere verilen hizmetlerden % 86.6 oranında memnuniyet duydukları anlaşılmaktadır. Ankette, gemi acenteleri tarafından en az memnuniyet duyulan hizmet gemilere düzenlenen sertifika işlemleri iken, gemilere sunulan pratika ve patenta gibi sağlık hizmetleri ise en yüksek memnuniyet duyulan hizmetler olarak belirtilmiştir¹⁰³

2.5. Emniyet Müdürlüğü Deniz Limanı Şube Müdürlüğü

İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğüne bağlı olarak İl Emniyet Müdürlükleri bünyesinde örgütlenen, ülke dışından Türk limanlarına gelen gemi personeli ve yolcuların ülkeye giriş ve ülkeden çıkış işlemlerini “*Pasaport Kanunu*”¹⁰⁴ ile “*Pasaport Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik*”¹⁰⁵ hükümlerine göre denetleyen emniyet birimidir.

Deniz Limanı Şube Müdürlüğü Büro Amirlikleri tarafından yerine getirilen görevler;

- “*Deniz yoluyla kanunsuz giriş ve kaçışları önlemek*
- *Ulusal ve Uluslararası düzeyde çalıntı veya aranan deniz araçlarının aranmasını sağlamak,*

101 Bkz. Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü'nün 22 Şubat 2010 tarih ve B.10.1.HSS.0.12.00.01/81 sayılı işlemi.

102 Gemi Acenteliği Eğitimi 2014, s. 55; Gemi Acenteliği İşlemleri, s.50.

103 Sağlık Bakanlığı Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü, *2018-2022 Stratejik Planı*, 2018, s.43. (<http://www.hssgm.gov.tr/content/documents/belgeler/2018-2022%20Stratejik%20Plan.pdf>). (e.t:13.01.2019)

104 Bkz.24.07.1950 tarih ve 7564 sayılı RG.

105 Bkz.14.08.2014 tarih ve 29088 sayılı RG.

- *Kıyıya düşmüş veya oturmuş halde görülen başıboş mayın, patlayıcı ve şüpheli maddeler; uzmanlar tarafından yok edilinceye veya zararsız bir hale konuluncaya kadar, halkın tehlikeye düşmemesi için gerekli emniyet tedbirlerini almak.*
- *Devlet büyüklerinin denizde korunması görevini ilgili şubece yapılan plan doğrultusunda gerçekleştirmek, bu amaçla yeterli miktarda araç ve gereç bulundurmak.*
- *Denizde veya iç sularda kaybolan, atılan veya saklanan suç aletleri ile cesetleri balık adam veya kurbağa adamlar tarafından dalış yapmak suretiyle aratmak.*
- *Denizde meydana gelen ve kara ile bağlantısı olan olayları takip ederek, suç delillerini toplamak ve suçluları yakalayarak kanuni gereğini yapmak,*
- *Gümrüklü saha dışında, kaçakçılığın men, takip ve tahkikiyle ilgili görevleri yapmak üzere gerekli istihbarat çalışmalarını sürdürmek, elde edilen bilgiler doğrultusunda Emniyet Müdürlüğü'nün ilgili şubeleri Liman Başkanlığı ve Sahil Güvenlik Teşkilatları ile koordineli çalışmalar yapmak.*
- *Gümrük saha dışında, her türlü kaçakçılığın takip, men ve tahkiki ile kaçakçılık vakasını öğrendikleri veya herhangi bir şekilde kaçakçılık olayına rastladıkları zaman müdahale etmek ve durumu Liman Başkanlığı ile mahallin en büyük Mülki Amirine bildirmek,*
- *Deniz yolu ile yapılacak kaçakçılığı önlemek için Emniyet Müdürlüğü'nün ilgili şubeleri, Liman Başkanlığı, Gümrük Muhafaza ve Sahil Güvenlik Teşkilatı ile işbirliği yapmak, 1918 sayılı Kaçakçılığın Men ve Takibine Dair Kanunla yasaklanan hususları takip etmek ve suçluları yakalamak,*
- *Limanlarımıza kaçak mal, silah ve uyuşturucu madde getiren gemilerde veya ihbar edilen gemilerin liman sınırları içinde bahse konulu maddeleri atmış olduğunun tahmin edildiği noktalarda Liman Başkanlığı ile koordine edilerek ilgili mevzuatlara göre arama yapmak,*
- *Deniz Hudut Kapısından yurdumuza giriş veya yurdumuzdan çıkış yapan Türk vatandaşları ile yabancıların ibraz ettikleri pasaport veya pasaport yerine geçen belgelerin usulüne uygun ve muteber olup olmadıklarının kontrolünü yapmak, özellikle tahrifatlara dikkat etmek, lüzumu halinde yasal işlem yapmak.*
- *Pasaportsuz, vesikasız, usulüne uygun veya geçerli olmayan pasaport veya belgelerle Türkiye sınırlarına gelerek Türk vatandaşı olduğunu iddia edenlerin durumlarını incelemek, Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olduğunu ispat edenlerin yurda girişine izin vermek, Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlığını ispat edemeyenleri geri çevirmek, Türk vatandaşı olup olmadığı*

kesin olarak tespit edilinceye kadar icap ederse en yakın idare merkezine göndermek, mülki amirin göstereceği yerde oturmalarını sağlamak,

- *Deniz hudut kapısından yurdumuza giren veya yurdumuzdan çıkan yabancıların pasaportlarına Bakanlıkça gönderilen damgayı basmak,*
- *Münferit veya müşterek pasaportlarla seyahat eden yabancılardan, başka memleketlere gitmek üzere yola çıkmış olup, sırf turizm veya eğlenmek için dolaşma maksadıyla vizesiz olarak Türk liman şehirlerine inip gezmek ve oralarda geceleme isteyenlerden uygun gördüklerine müsaade etmek,*
- *Hükûmet izni ile gelen göçmenlerin Türk Konsoloslukları veya göçmen sevki için görevlendirilen kişi veya kurumlar tarafından verilen belgelerle Türkiye' ye kabulü hususunda gerekli işlemleri yapmak,*
- *Pasaportların olsun veya olmasın iltica maksadıyla deniz hudut kapılarına gelen yabancıların 94/6169 karar sayılı Türkiye' ye İltica Eden Veya Başka Bir Ülkeye İltica Etmek Üzere Türkiye'den İkamet İzni Talep Eden Münferit Yabancılar İle Topluca Sığınma Amacı İle Sınırlarımıza Gelen Yabancılara ve Olabilecek Nüfus Hareketlerine Uygulanacak Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmeliğe göre müracaat etmelerini sağlamak,*
- *Yabancı bir limandan diğer bir yabancı limana giden ve Limanlarımızdan transit geçen Türk ve yabancı ülke bayraklı gemilerin transitliği bozulduğunda Liman Başkanlığının talebi üzerine ilgili kuruluşlarla birlikte kontrole tabi tutmak,*
- *Gümrük ve Polis kontrol ve muayene işlemleri bitmeden yolcularla karşılayıcıların görüşmesini engellemek, yolcu ve yük gemileri rıhtım ve iskelelere yaklaşırken görevli olmayanlarla, seyirci ve karşılayıcıların yanaşma sahalarını işgal etmelerini ve yanaşan yolcu gemilerinden yolcular tamamen çıkmadan gemilere girmelerini önlemek ve bu konu da gerekli güvenlik önlemlerini almak.”* şeklindedir.¹⁰⁶

Müdürlüğün genel olarak görevi, denizde asayişi sağlamak, kaçakçılığı önlemek ve yabancıların pasaport işlemlerini yapmaktır. Yukarıda bahsedilen tüm denetimlerin fiilen yapılabilmesi amacıyla gemi acentesi tarafından, yurt dışından gelen gemilerin limana girişinden yirmi dört saat evvel anılan idareye geminin bilgileri verilir. Gemi geldiğinde ise personel ve yolcu listesi ile gemi adamı cüzdanları ve pasaportları görevli pasaport polisine verilerek geminin geliş kontrolü yaptırılır. Eğer gemi personeli tarafından kısa süreliğine şehre girilmek isteniyorsa idareden “*Landing Card (Giriş Kartı)*” temin edilir. Bu kart ile

106 Bkz. İçişleri Bakanlığı 08.08.1996 onay tarihli Emniyet Genel Müdürlüğü Deniz Şube Müdürlüğü ve Deniz Büro Amirliklerinin Kuruluş, Görev, Çalışma, Yetki Ve Sorumluluklarına Dair Yönetmeliğin 5,7,8,9 ve 10. maddeleri.

gemiden çıkacak yolcu ve gemi mürettebatının, acente personelinin nezaretinde ülkeye giriş ve pasaport işlemleri yaptırılır.¹⁰⁷

Gemi acentesinin kurum nezdinde bir diğer görevi ise; limanlara gelen gemi personelinin başka bir ülkeye gidecek olması ya da bulunduğu gemiyi terk ederek başka bir gemiye katılması durumlarına mahsus olmak üzere en fazla 72 saate kadar kalkış hakkı sağlayan¹⁰⁸ gemi mürettebatı için giriş yapacakları deniz hudut kapısında sınır vizesi almasına yönelik işlemleri yürütmesidir. Ayrıca bu durum uygulama Yönetmeliğinin 15'inci maddesinde sınır vizesi verilebilecek haller arasında da sayılmaktadır.¹⁰⁹

Öte yandan, Yabancılar Ve Uluslararası Koruma Kanununun Uygulanmasına İlişkin Yönetmeliğin, 15/1-(d) maddesinde belirtildiği üzere, “Deniz limanlarına gelen ticari gemi mürettebatının ülkesine veya başka bir ülkeye devam etme veya aynı limanda başka bir gemiye katılma zorunluluğunun ortaya çıkması” durumunda vize alınmadan sınıra gelmiş olsa dahi valilik tarafından vize verilebileceği belirtilmiş olup, aynı maddenin dördüncü fıkrasında, “Birinci fıkranın (d) bendi kapsamında olan yabancılara sınır vizesi verilmesinde yabancının yeterli miktarda para ve dönüş bileti buldurması ve ülkeden süresinde çıkışının gemi acenteleri tarafından taahhüt edilmesi” şartlarının aranacağı hüküm altına alınmıştır.

Geminin yükleme veya boşaltma işlemlerinin tamamlanıp, “Yola Elverişlilik Belgesi”, ile “patenta” alındıktan sonra, Deniz Limanı Şube Müdürlüğüne “gemi personel listesi ve pasaportları ile gemi adamı cüzdanları” verilerek gemi acentesi vasıtasıyla gemi çıkış işlemleri başlatılır.

2.6. Gümrük ve Muhafaza Müdürlüğü

Gümrük ve Muhafaza Müdürlüğü gümrük mevzuatına göre, sınır kapılarında, uluslararası yük ve yolcu hareketlerini kontrol ederek ülke ekonomik gelişimine gerekli katkıyı sağlamak ve yasak malların yurda girişini önlemek suretiyle Ticaret Bakanlığına bağlı olarak faaliyet gösteren bir kamu kurumu birimidir.¹¹⁰

Gümrük Kanunu'nun¹¹¹ 34'üncü maddesinin 1'inci fıkrası uyarınca; gümrük sahasına giren veya sahadan çıkan taşıtların gümrük kontrolüne tabi olacağı ve gümrük mevzuatı uyarınca gümrük idarelerince denetleneceği hususu kurala bağlanmış olup, bu kapsamda Türkiye gümrük sahasına giren ve çıkan deniz araçlarının güncel mevzuata uygun olarak

107 Gemi Acenteliği Eğitimi 2014, s.58.

108 Bkz.17.03.2016 tarih ve 29656 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan Yabancılar Ve Uluslararası Koruma Kanununun Uygulanmasına İlişkin Yönetmeliği m. 15/3.

109 Aydoğan, A.: *Yabancılar Hukuku*, 4. Baskı, Ağustos 2018, s.46.

110 (Bkz. <https://muhafaza.ticaret.gov.tr/teskilat/misyonziyon>) (e.t: 03.02.2019)

111 Bkz.04.11.1999 tarih ve 23866 sayılı Resmi Gazete

Gümrük İdareleri tarafından denetime tabi tutulacağı yasal olarak düzenleme altına alınmıştır.¹¹²

Anılan Kanunun 34'üncü maddesinin 3'üncü fıkrasının (a), (b),(c) ve (d) bentleri uyarınca gümrük bölgesine girecek gemilere yönelik uygulanacak hükümler şu şekildedir:

“a) Türkiye Gümrük Bölgesi dışındaki limanlardan gelen gemiler, Gümrük Bölgesine girmelerinden itibaren beklenmeyen haller veya mücbir sebep olmadıkça ya da gümrük kontrolü gerektirmedikçe, gidecekleri limana göre mutat olan rotayı değiştiremez, yolda duramaz başka gemilerle temas edemez ve gümrük idaresi bulunmayan yerlere yanaşamazlar. Gümrük memurları gemiyi, yükünü ve bunlara ait gerekli tüm defter, belge ve kayıtları denetlemeye, gerektiğinde ambarları ve eşya bulunan diğer yerleri mühür altına almaya yetkilidir. Yabancı limanlardan gelip Türk limanlarına veya nehirlerine girecek olan gemiler, gümrük denetlemesi yapılmak üzere belirli yerlerde durur veya yol keserler. Yabancı limanlardan gelen veya Türkiye'den yabancı limanlara giden gemilerin geliş ve gidişlerinde yönetmelikle belirlenecek süreler içerisinde donatan veya işleten veya acentası tarafından ilgili gümrük idarelerine bilgi verilir. Gemi adamları ve yolcuları ile gemilere girip çıkacak görevli ve görevsiz kimseler Türkiye'ye ancak yetkili gümrük idarelerinden giriş ve çıkış yapabilirler.

b) Türkiye limanları arasında düzenli sefer yapan ve acentası bulunan gemiler serbest dolaşımda olmayan eşya alırlar veya yolda yabancı limana uğrarlarsa (a) fıkrası hükümlerine tabi tutulurlar. Bu tür gemiler ile bunların yolcu ve yüklerinin denetleme ve gümrük işlemlerinde kolaylık sağlayacak usul ve esaslar koymaya Müsteşarlık yetkilidir.

c) (b) fıkrası dışında kalan gemilerin Türkiye limanları arasındaki sefer ve taşımaları gümrük gözetimine tabi tutulabilir. Bu tür gemiler, Müsteşarlıkça belirlenecek şartlar ve verilecek izin çerçevesinde serbest dolaşımda olmayan eşyayı Türkiye limanları arasında transit suretiyle taşıyabilirler.

d) (c) fıkrasında yazılı taşımalar ile Türkiye karasuları ve iç sularında seyreden her türlü taşıtlar üzerinde gümrükçe yapılacak gözetim ve kontrole ilişkin usul ve esaslar yönetmelikle belirlenir.”

Türk limanlarına yurt dışından gelen ve Ülkeden çıkış yapan gemilerin acenteleri tarafından gemi limana gelmeden veya limandan çıkmadan 24 saat öncesinden ilgili gümrük idaresine elektronik ortamda eşyanın özet beyanı verilmek zorundadır. Özet beyanın verilme şekli, yöntemi, süresi ve özet beyanın verilmemesi durumunda doğabilecek sorumluluklar

112 Çilesiz, S.: 6455, 6545, 6770 ve 7061 sayılı Kanunlarla Değişik 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu Açıklaması, 5.baskı, Ankara 2018, s.526.

hususunda “gemi acentesinin gümrük kanunu uyarınca sorumluluğu” başlığı altında ayrıntılı olarak açıklama yapılacaktır.

Özet beyanın sunulmasından sonra Türk limanlarına gelen geminin geliş kontrolünün yapılması amacıyla gümrük memurlarıyla beraber gemiye gidilir. Kaptan tarafından görevlilere verilen yolcu ve tayfa listesi, levazım listesi, tayfanın zilyetliğinde bulunan eşya ile geminin yakıt ve atık durumunu gösterir belgenin görevlilerce incelenmesinden sonra, deniz yolu beyan formu, gümrük muhafaza personeli, kaptan ve acente yetkilisi tarafından imzalanır ve geminin getirdiği yük idarenin kontrolüne sunulur. Geminin gidişi sırasında ise, yola elverişlilik belgesi, patenta, ve pasaport işlemlerinin yapılmasından sonra geminin çıkış işlemlerinin yapılması amacıyla gümrük memurlarıyla beraber gemiye gidilir. Geminin kaptanı geminin girişi sırasında verdiği evraklara ek olarak teslim ettiği yola elverişlilik belgesi ve patentanın da görevlilerce incelenmesinden sonra, deniz yolu beyan formu, gümrük muhafaza personeli, kaptan ve acente yetkilisi tarafından imzalanır ve geminin limandan ayrılmasına müsaade edilir.¹¹³

2.7. Liman İşletmeleri

Türk Dil Kurumunca liman; “*Gemilerin barınmalarına, yük alıp boşaltmalarına, yolcu indirip bindirmelerine yarayan doğal veya yapay sığınak*” şeklinde tanımlanmıştır.¹¹⁴

Liman işletmeciliği, ülkemiz denizcilik ve ticaret sektöründe önemli bir konuma sahip olmakla birlikte, deniz taşıtlarına yük ve yolcu taşımacılığında, geminin limana yanaşıp, kalkması, yüklerin yüklenmesi ve tahliyesi, yine yüklerin korunması ve depolanması açısından güvenli bir ortam ve imkan sağlar¹¹⁵.

Liman İşletmeleri tarafından verilen hizmetler genel olarak yüke ve gemiye verilen hizmetler olarak ikiye ayrılır. Yüke yönelik olarak verilen hizmetler, yükleme ve boşaltma¹¹⁶, depolama¹¹⁷, shifting¹¹⁸, konteyner bağlama, çözme, iç boşaltma¹¹⁹ ve terminal hizmetleri olup, bu hizmetler acente tarafından talep edilebilir, gemiye verilen hizmetler ise, geminin

113 Gemi Acenteliği İşlemleri, s.61,63.

114Bkz. Türk Dil Kurumu Resmi İnternet Adresi, (http://tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GT). (e.t: 12.02.2019)

115 Gemi Acenteliği Eğitimi 2014, s.64.

116 Yükleme ve boşaltma Sözer’e göre; “*Boşaltma, kavram olarak, yüklemenin karşılığıdır. Hukuki anlamı bakımından yükün, varma limanında teslim alınması amacı ile gönderilenin emrine amade tutulmasıdır.*” Bkz: Sözer, s.393.

117 Depolama hizmeti Altınbuçuk’a göre; “*karadan ve denizden gelen emtianın belirli süreler için kapalı ambar, sundurma, antrepo veya açık saha, rıhtım veya iskelelere konularak terminal işletmesinin sorumluluğu altında saklanmasıdır.*” Altınbuçuk, F.: *Limn ve İdare İşletmesi*, İstanbul 1989, s.131.

118 Yükün yer değiştirme işidir.

119 Konteynerin içinde bulunan yüklerin boşaltılması işlemidir.

rıhtıma geliş ve çıkışında pilotaj ve römorkaj¹²⁰ ve palamar hizmeti¹²¹ olup bu hizmetler kaptan veya donatan tarafından talep edilebilir¹²².

Gemi acenteleri (liman acentesi) geminin donatanından almış olduğu yüke ait bilgileri liman işletmesine bildirerek yükün yükleyici ve alıcılarına geminin gelişine dair ihbarları yapar. Bu ihbarın içeriğinde geminin adı, bayrağı, yükleme veya boşaltma yapacağı yükün nevi, miktarı ve yükün özellikleri yer alır. Gemi acentesi geminin geliş kontrolünün idare tarafından yapılmasından sonra anılan idareden izin alarak kılavuz ve römorkör eşliğinde geminin ilgili liman rıhtımına yanaşması ve geminin yüklemeye veya boşaltmaya elverişli hale getirilmesini sağlar. Geminin yüklemeyi veya boşaltmayı tamamlamasından sonra acente yaptığı işlemler hakkında olay çizelgesi hazırlar ve yükün yükleyicisine, alıcısına ve gemi kaptanına imzalatır. Liman işletmeleri ise, yaptıkları hizmetler karşılığında ücretlerini, belirledikleri tarife üzerinden yük sahibinden alacak olup, doğan ücret alacaklarından gemi acentelerinin müteselsilen sorumluluğu bulunmaktadır.¹²³

2.8. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü

Denizlerde seyreden yerli veya yabancı gemilerin emniyetli ve güvenli şekilde denizde ilerleyebilmesi, geminin donanımlarının yeterli olması dışında kıyılarda verilen haberleşme, arama, kurtarma gibi bazı hizmetlerle mümkündür.¹²⁴

12/5/1997 tarih ve 97/9466 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla , Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmesi kamu iktisadi kuruluşu haline getirilmiştir. “233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin”¹²⁵ 2’inci maddesinin 3’üncü fıkrasında, “Kamu iktisadi kuruluşu; sermayesinin tamamı Devlete ait olup tekel niteliğindeki mal ve hizmetleri kamu yararı gözeterek üretmek ve pazarlamak üzere kurulan ve gördüğü bu kamu hizmeti dolayısıyla ürettiği mal ve hizmetler imtiyaz sayılan teşebbüsdür.” şeklinde tanımlanmıştır. Kuruluşun unvanı Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü iken Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü olarak değiştirilmiştir¹²⁶.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın ilgili kuruluşu olup, denizlerimizde seyir emniyetini sağlamak maksadıyla faaliyette bulunan, tüzel kişiliği haiz ve sorumluluğu

120 Suda kendi kendine hareket etme kabiliyeti olmayan geminin başka bir gemi veya özel tasarlanan bir su aracı ile çekilmesi uygulamasıdır.

121 Suluvman’a göre, palamar hizmetleri, “gemiler iskele veya rıhtımlara yanaşır ve kalkarken, rıhtıma bağlayan halatlarının baba ve anele denen halkalara bağlama ve çözülme işlerini kapsar” şeklinde tanımlanmıştır. Bkz: Gemi Acenteliği İşlemleri, s. 39.

122 Konur, E.: *Limn İşletmelerinin Hizmetlerinin İfasından Doğan Hukuki Sorumluluk*, 1.Baskı, Eylül 2017, s.29.

123 Gemi Acenteliği Eğitimi 2014, s.64.

124 Hergüner, M.: *Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizciliğimize İlişkin Bir İnceleme*, 1.Baskı, İstanbul 2003, s.111.

125 Bkz.18.06.1984 Tarih ve 18435 (Mük.) sayılı Resmi Gazete

126 Bkz.Yüksek Planlama Kurulunun 07/02/2007 tarih 2007/T-3 nolu kararı.

sermayesi ile sınırlı bir Kamu İktisadi Kuruluşu olan ve merkezi İstanbul'da olan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün yapısı, amacı, faaliyet alanları, teşkilatı, gibi hususlar “Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Ana Statüsünde”¹²⁷ düzenlenmiştir.

Ana Statünün “Kuruluşun Amaç ve Faaliyet Konuları” başlıklı 4’üncü maddesinde, “Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünün amacı denizlerimizde ve karasularımızda seyreden Türk ve yabancı bayraklı gemilerin seyir güvenliğine yardımcı olmak, belirlenen sahada tekel şeklinde olmak üzere tüm denizlerde su aracı ve/veya diğer eşyaya verilen kurtarma ile ilgili her türlü hizmetleri yapmak, tekel alanı içerisinde can kurtarma (tahlisiye) hizmetlerini yapmak, seyir emniyetini arttırmaya yönelik hizmetler ile bu amaçlara ilişkin her türlü cihaz ve tesisleri kurmak, kurdurmak, işletmek, denetlemek ve bunların bakım, onarım, yenileme ve donatımlarını sağlamak olup, faaliyet konuları aşağıda gösterilmiştir.

1) Türkiye kıyılarında kurulmuş ve kurulacak güvenli seyir ilişkin sistem ve tesisleri, fenerleri, radyo farları, deniz işaretlerini, sis düdüklerini ve benzeri seyir emniyeti ile ilgili her türlü cihaz ve tesisleri kurmak, tekel şeklinde işletmek,

2) Karadeniz’de Şile Feneri ile Karaburun Feneri arasındaki Türk karasuları ile Ege Denizi’nde, Bozcaada ve Gökçeada (İmroz) sahilleri de dahil olmak üzere Bababurnu ile Saroz körfezinde Kemikli mevki arasında kalan Türk karasularında ve bu iki sınır arasındaki Karadeniz ve Çanakkale Boğazları ve Marmara Denizi’nde; kurulmuş ve kurulacak olan can kurtarma (deniz,kara tahlisiye) istasyonlarını tekel şeklinde işletmek ve kazaya uğrayan (harp ve yardımcı gemiler hariç) 300 rüsum tonilatodan yukarı gemilerin ve yüklerin kurtarma ve yardım işlerini tekel şeklinde olmak üzere, bütün denizlerde gemi kurtarma, yardım ve çeki (cer) işlerini yapmak,

3) Kılavuzluk, römorkörcülük, palamar ve balık adam hizmetlerini yapmak. İşletmecilik esasları çerçevesinde batık çıkartmak/çıkarttırmak,

4)Türk Boğazları’nda tekel şeklinde olmak üzere, denizlerimizde ve karasularımızda seyir emniyetine yönelik Gemi Trafik Hizmetleri Sistemini kurmak, kurulmuş bulunan Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Sistemini Denizcilik Müsteşarlığı adına işletmek, bu sistemin hizmetle ilgili tüm ihtiyaçlarını karşılamak ve bu amaca yönelik gerekli yatırımları yapmak, gerektiğinde ileride kurulacak gemi trafik hizmetleri sistemlerini Denizcilik Müsteşarlığı adına kurma, kurdurma, işletme/işlettirme, kontrol etme, denetleme ve belgelendirme hizmetlerini yapmak,

127 Bkz. 27.03.2007 Tarih ve 26475 sayılı Resmi Gazete

5)Denizlerimizde ve karasularımızda güvenli seyre yönelik kurulmuş ve kurulacak olan sahil telsiz istasyonları, Otomatik Tanımlama Sistemi, dGPS ve benzeri sistemlere ilgili her türlü yatırımı yapmak ve tekel şeklinde işletmek,

6)Seyir emniyeti, gemi kurtarma ve deniz güvenliği ile ilgili hava, deniz ve kara vasıtalarını temin etmek ve bu vasıtaların her türlü bakım, onarım, yenileme ve donatılarını sağlamak,

7)Yapılan hizmetlere karşılık; fener, tahlisiye, deniz haberleşmesi, kılavuzluk, römorkörcülük, palamar, balık adam gibi tarifeye dayalı hizmet ücretlerinin tahakkuk ve tahsilini yapmak, gemi kurtarma ve diğer hizmetlerle ilgili ücretleri tahsil etmek

8)Amaç ve faaliyet alanlarında yerli ve yabancı ortaklıklara katılmak, yeni ortaklıklar kurmak veya kaldırmak. Yurt içinde ve yurt dışında şube istasyon ve sair tesisler açmak, her türlü anlaşmaları yapmak, ipotek tesis ve terkin etmek, her türlü taşıt, taşınır ve taşınmaz mal ile hizmeti kiralamak,

9)Verimlilik ilkesi doğrultusunda faaliyetlerin yürütülmesi, geliştirilmesi ve tanıtılması için kaynaklar sağlamak ve artırmak,

10)Gerektiği hallerde müesseseler, işletmeler kurmak veya kaldırmak, bunlarla ilgili gerekli işlemlerde bulunmak, bağlı ortaklık ve müesseselerin bütçeleriyle fiyat tarife ve yatırımlarının genel ekonomi ve denizcilik politikalarına uyumunu sağlamak,

*İlgili Bakanlıkça verilecek diğer görevleri yapmaktır.*¹²⁸

Müdürlüğün bünyesinde faaliyet gösteren Telsiz İşletme Müdürlüğü tarafından denizlerde güvenlik ve haberleşme maksadıyla kullanılması için kısa orta ve uzun mesafede yayın yapan istasyonlar kurulmuştur. Bunun yanında kurum tarafından denizcilere, olağan dışı hava durumu veya tehlikeli bir durumun bildirilmesi amacıyla sürekli olarak faal bir haberleşme sistemi olan Navtex¹²⁹ yayınları da yapılmaktadır.

Kurumun vazifelerinden biri de; Çanakkale ve İstanbul Boğazı ile Marmara Denizi'nin yapısı dolayısıyla gemilerin güvenli bir şekilde ilerleyebilmesi için gemi trafik hizmetlerinin verilmesidir. Bu hizmet deniz trafiğinin riskli olduğu alanlarda deniz emniyetini sağlayarak yoğun deniz trafiğinden doğabilecek risklere karşı güvenliği sağlamak amacıyla verilmektedir. Türk Boğazları'nda birbirinden farklı yerlerde kurulu, Trafik Gözetleme İstasyonları, modern radarlar ve kamera sistemleri ile meteorolojik algılayıcı teçhizatlar vasıtasıyla seyir halindeki gemilere bilgi vererek seyir yardımı hizmeti verir¹³⁰.

128 Bkz. 27.03.2007 tarih ve 26475 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Ana Statüsü, m.4.

129 Navtex yayınları, "518 kHz frekans bandında uluslararası dilde, 490 kHz frekans bandında ulusal dilde yayınlanmaktadır. Ayrıca, 4209.5 kHz frekans bandında ulusal dilde daha uzak mesafelerde bulunan Türk gemilerine hizmet vermek amacıyla Navtex yayınları yapılmaktadır. Navtex yayınları Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün resmi internet sitesinde anlık olarak güncellenmiş bir şekilde yayınlanmaktadır."

130 (Bkz. https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/gemi_trafik_ve_kilavuzluk_hizmeti).(e.t: 07.02.2019)

Kurumun en önemli hizmetlerinden biri de, kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleridir. Limanlar Yönetmeliğinin “*kılavuz kaptan ve römorkör alınmasına ilişkin esaslar*” başlıklı 14’ üncü maddesinin 11’inci fıkrasında, “*Çanakkale veya İstanbul Boğazından girip Marmara limanlarından birine gidecek, Marmara limanlarından ayrılıp Çanakkale veya İstanbul Boğazından çıkacak uğraklı geçiş yapan her tonajdaki yabancı bayraklı ticaret gemileri, Çanakkale Boğazı Ege girişi ile Marmara limanları ve İstanbul Boğazı Karadeniz girişi ile Marmara limanları arasındaki güzergâhın deniz trafiği ve kıyı güvenliği yönünden ilgili liman başkanlıklarınca zorunlu görülen kesimlerinde seyir süresince kılavuz kaptan almak zorundadırlar. İstanbul ve Çanakkale boğazlarında kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı adına Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından verilir.*” hükmüne yer verilmiştir. Madde hükmünde yabancı bayraklı ticaret gemilerinin Türk boğazlarından geçerken kılavuzluk ve römorkaj hizmeti almanın zorunlu olduğu ve bu görevin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı adına Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından yerine getirileceği belirtilmiştir. Ancak madde hükmünde yer alan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi gereğince Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı şeklinde isimlendirilmiştir. Yine anılan kararnamenin 479 uncu maddesinin 1 inci fıkrasının (k) bendi uyarınca, “*Türk kıyılarında faaliyet gösteren liman, iskele ve benzeri kıyı yapılarına yanaşacak gemiler ile Türk boğazlarını kullanacak gemilere verilecek kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerine ilişkin usul ve esasları belirlemek, bu hizmetleri vermek veya verebilecekleri yetkilendirmek ve denetlemek*” maksadıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bünyesinde Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü ihdas edilmiştir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından düzenlenerek resmi gazetede yayımlanan idare tarafından kılavuzluk/römorkörcülük teşkilat izni verilebilmesinin kurallarını düzenleyen Kılavuzluk Ve Römorkörcülük Hizmetleri Yönetmeliğinin¹³¹ kapsam başlıklı 2. maddesinin ilk halinde Yönetmeliğin Türk Boğazları bölgesini de kapsadığı açıkça düzenlenmiştir.

Yönetmeliğin yürürlüğe girmesinden sonra Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğünün 2019/3 sayılı Genelgesinde “*İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı ile Marmara Denizinde ... gemi trafik hizmetleri kapsamındaki kılavuzluk*

131 Bkz. 31.12.2018 tarih ve 30642 (4. Mükerrer) sayılı Resmi Gazete

ve römorkörcülük hizmetlerinin ... Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından verilmeye devam edileceği” ifade edilmiştir¹³².

Anılan genelge sonrasında “Kılavuzluk Ve Römorkörcülük Hizmetleri Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik”¹³³ ile Kanununun 2’inci maddesine “Türk Boğazlarını kullanan gemilere Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından verilen kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri bu Yönetmelik kapsamı dışındadır.” şeklinde hüküm ihdas edilmiştir.

Sonuç olarak, son dönemlerde yapılan yasal değişikliklere rağmen Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünün boğazlardan geçiş yapacak gemilere yönelik Kılavuz ve Römorkaj hizmetlerinde tekel yetkisinin devam ettiği anlaşılmaktadır.

Kurumun bir diğer görevi de Fenerler Ve Tahlisiye Ücretleri Tarifesi Umumi Hükümlerde¹³⁴ düzenlenmiştir. İlgili tarifenin 1’inci maddesinde “Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Türkiye kıyılarında kurulmuş bulunan ve ilerde kurulacak olan fenerleri, radyofarları, deniz işaretlerini, sis düdüklerini ve benzeri kıyı emniyeti cihaz ve tesisleri ile can kurtarma istasyonlarını tekel şeklinde işletmekle görevlidir. Ayrıca, Türk Boğazlarında ve kara sularında güvenli seyre yönelik her türlü sistem ve tesisleri kurmak, tekel şeklinde işletmek ve bu amaca yönelik gerekli yatırımları yapmak, bu tesislerin inşa, tamir, yenileme, genişletme ve donatılarını gerçekleştirmek de Kuruluşun görevlerindedir. Yapılan bu hizmetler karşılığı gemilerden sefer durumlarına göre NT üzerinden iş bu tarife çerçevesinde fener ve tahlisiye ücretleri tahsil edilir.” hükmüne yer verilmiş olup aynı tarifenin 2’inci maddesinde, acentelerin bu tarife hükümlerine tabi olduğu belirtilmiştir.

Yine anılan tarifenin 3’üncü maddesinde, “Fener ücretlerine esas olan hizmetler; fenerler, radyofar, sis düdükleri, ışıklı - ışısız şamandıralar, geçit şamandıraları ve umumiyetle fener hizmetlerine giren veya benzeri bulunan hizmetlerdir. Gemiler 10 çeşit fener ücretine tabidir : 1- Transit sefer ücreti. 2- Çanakkale Boğazı’ndan giriş ücreti. 3- Çanakkale Boğazı’ndan çıkış ücreti. 4- İstanbul Boğazı’ndan giriş ücreti. 5- İstanbul Boğazı’ndan çıkış ücreti. 6- Liman giriş ücreti. 7- Liman çıkış ücreti. 8- Liman sınırları içinde çalışan gemilerin yıllık ücreti. 9- Türk Limanları arasında çalışan 100 - 300 NT na kadar (300 NT hariç) olan Türk Bayraklı gemilerin yıllık ücreti. 10- Yat Kayıt Belgesi alan gemilere uygulanacak ücreti, Tahlisiye ücretlerine esas olan hizmetler, tahlisiye motor veya sandalları, roket istasyonları ve umumiyetle tahlisiye hizmetlerine giren veya benzeri bulunan hizmetlerdir. Gemiler 3 çeşit

132 Bkz. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğünün 24.01.2019 tarih ve 6860 sayılı işlemi

133 Bkz. 14.03.2019 tarih ve 30714 sayılı Resmi Gazete

134(Bkz. http://www.kiyiemniyeti.gov.tr/Data/1/Files/Document/Documents/Sm/dN/IN/rL/fenerler%20tarife%20yeni_v3.pdf). (e.t:11.02.2019)

tahlisiye ücretine tabidir: 1- Transit sefer ücreti. 2- İstanbul Boğazı'ndan giriş ücreti. 3- İstanbul Boğazı'ndan çıkış ücreti.” düzenlemesine yer verilmiştir.

Tüm bu açıklamalar ışığında; gemi acenteleri tarafından ilgili kurum nezdinde aşağıda belirtilen görevler yerine getirilir:

- Bir gemi ilk defa Türk limanlarına gelecek ise; fener, tahlisiye, kılavuz ve römorkör ücretlerinin tespitinde kullanılmak üzere, geminin Uluslararası Tonilato Sertifikasını Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne ibraz ederek kurumun sisteminde tanıtmasını sağlamak,
- Geminin kaptanı ile iletişime geçerek boğazdan geçen gemilere, bu işletmeden kılavuz ve römorkörlük hizmeti almasını sağlamak,
- Geminin gros tonilatosu dikkate alınarak hesaplanacak kılavuzluk ve römorkaj ücretini ödemek,
- Fenerler ve Tahlisiye Ücretleri Tarifesi kapsamındaki sunulan hizmetler konusunda kurum ve gemi kaptanı arasındaki bağlantıyı sağlamak,
- Telsiz Emniyet Sertifikası kullanım tarihi sona eren gemilerin sertifikasını yenileme işlemlerini yürütmektir.¹³⁵

Nitekim Yargıtay 4. Hukuk Dairesinin E:2016/5629 K: 2016/12397 sayılı kararında belirtilen *“şu durumda, davacı kuruluş tarafından meydana gelen davaya konu gemi kazası nedeniyle petrolün yayılmasının önlenmesi ve gemi enkazının kaldırılması ile çevre emniyetinin alınması için masraf ve harcama yapıldığı anlaşıldığına göre mahkemece, davacının kamu otoritesinin emri ile hareket ettiği ve yaptığı harcamaları davalılardan isteyemeyeceği gerekçesi ile davanın pasif husumet yokluğu nedeni ile reddine karar verilmesi doğru değildir.”* şeklindeki gerekçesinde, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünün yaptığı masrafları acenteden talep edebileceği sonucuna varmıştır.

135 Gemi Acenteliği İşlemleri. s.41; Gemi Acenteliği Eğitimi 2014, s.66.

3. BÖLÜM

3. GEMİ ACENTELERİ HAKKINDAKİ MEVZUAT İLE BU MEVZUATIN İPTALİ İSTEMİYLE AÇILAN DAVALARDA VERİLEN YARGI KARARLARI

3.1. Gemi Acenteleri Yönetmeliği (G.A.Y)

Hukukumuzda gemi acenteleri hakkındaki düzenlemeler yıllardan beri Yönetmeliklerle yapılmaktadır. Bu kapsamda düzenlenen ilk yönetmelik Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik¹³⁶ adıyla Resmi Gazetede yayımlanmıştır. 20/05/2001 tarihli Yönetmeliğin, kapsam başlıklı 2'nci maddesinde, anılan yönetmeliğin "*Deniz Ticaret Odalarında kaydı bulunan ve gemi acentesi olarak faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişileri*" kapsayacağı, 3'üncü maddesinde ise anılan yönetmeliğin dayanağının 618 sayılı Limanlar Kanunu, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 2'nci maddesinin birinci fıkrasının (f) ve (g) bentleri olduğu belirtilmiş olup, gemi acentesi; "*Yaptıkları anlaşmalar ile, gemi sahibi, donatanı, kaptanı, işleteni ve gemi kiralayana veya yükün sahibi adına yük toplayan ve gönderen, bilgi veren, bir geminin alım/satımı veya kira akdinin hazırlığını yürüten ve gerçekleştiren, sahasına giren tüm hizmetleri gören ve temsil ettiği gerçek ve tüzel kişilerin üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı haklarını koruyan ve bu kişiler ve kuruluşlar nezdinde ki yükümlülüklerini yerine getiren ve kazanç amacıyla hareket eden ticari işletme*" şeklinde tanımlanmıştır.

20.5.2001 tarihli G.A.H.Y.'nin 4'üncü maddesinin (e) bendinde yer alan "nam ve hesabına" sözcüklerinin, "Teminat ve Kullanılması" başlıklı 5'inci bölümünün tamamının; iptali istemiyle açılan davada "*Danıştay 10. Daire Başkanlığının 21/10/2003 tarih ve E:2001/2265, K:2003/4095 sayılı kararıyla*"¹³⁷ anılan Yönetmeliğin 4'üncü maddesinin (e)

136 Bkz. 20/05/2001 tarih ve 24407 sayılı Resmi Gazete,

137 Danıştay 10. Daire Başkanlığının 21/10/2003 tarih ve E:2001/2265, K:2003/4095 sayılı kararında "*dava konusu Yönetmeliğin incelenmesinden, asıl dayanağın 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin 2. maddesinin birinci fıkrasının (f) ve (g) bentleri olduğu anlaşılmıştır. 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname, 3911 sayılı Memurlar ve Diğer Kamu Görevlileri Hakkındaki Bazı Kanunlar ile Teşkilat Kanunlarında Değişiklik Yapılmasına Dair Yetki Kanunu'na dayanılarak çıkarılmıştır. 3911 sayılı Kanun Anayasa Mahkemesi'nin 16.9.1993 tarih ve E:1993/26, K:1993/28 sayılı kararı ile iptal edilmiştir. Dairemizce aynı Yönetmeliğin iptali istemiyle açılan bir başka davada, belirtilen durum dikkate alınarak 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'nin 2. maddesinin birinci fıkrasının (f) ve (g) bentlerinin itiraz yoluyla iptali için Anayasa Mahkemesine başvurulmuştur. Anayasa Mahkemesi'nin 13.11.2001 tarih ve E:2001/413, K:2001/351 sayılı kararıyla, Anayasa'ya aykırı görülerek iptal edilen 3911 sayılı Yetki Yasası'na dayanılarak çıkarılmış bulunan 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'nin 2. maddesinin birinci fıkrasının (f) ve (g) bentleri Anayasa'nın 6. ve 91. maddelerine aykırı bulunarak iptal edilmiş, iptal hükmünün kararın Resmi Gazete'de yayımlanmasından başlayarak bir yıl sonra yürürlüğe girmesine karar verilmiştir. Anayasa Mahkemesi'nin belirtilen kararı 27.12.2001 tarih ve 24623 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmış, iptal hükmünün yürürlüğe girmesi için öngörülen bir yıllık süre dolmuştur. Anayasadaki düzenlemeye göre, bir kanun ya da kanun hükmünde kararnamenin uygulanması nedeniyle dava açmak durumunda kalan ve Anayasa'nın 153.*

bendinde yer alan "nam ve hesabına" sözcükleri ile "*Teminat ve Kullanılması*" başlıklı beşinci bölümü kapsamındaki 21.22.23.24'üncü maddelerinin tamamının, Yönetmeliğin asıl dayanağı olan "491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'nin"¹³⁸ 2'inci maddesinin 1'inci fıkrasının (f) ve (g) bentlerinin "Anayasa Mahkemesinin 13.11.2001 tarih ve E:2001/413, K:2001/351 sayılı kararıyla"¹³⁹ iptal edilmesi dolayısıyla dayanağı kalmayan Yönetmeliğin dava konusu edilen kısımlarının iptaline karar verilmiştir.

Esasen Anayasa Mahkemesi iptal kararının gerekçesini, "491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'nin" dayanağı olan 3911 sayılı Yetki Yasasının "Anayasa Mahkemesinin 16.9.1993 günlü E:1993/26, K:1993/28 sayılı kararı"¹⁴⁰ ile iptal edilmiş olması hususuna dayandırmıştır.

Yine 20.05.2001 tarihli G.A.H.Y.'nin tamamının iptali istemiyle açılan bir başka davada ise, "Danıştay 10. Daire Başkanlığının, 20.01.2004 tarih ve E: 2001/2335, K: 2004/319 sayılı kararıyla"¹⁴¹, davanın konusu oluşturan Yönetmeliğin daha önce dava edilen ve iptalle

maddesi uyarınca itiraz yoluyla Anayasa Mahkemesi'ne başvurulmasını isteme hakkına sahip olan kişilerin de, hak ve menfaatlerini ihlal eden kuralın iptal davası veya itiraz yoluyla daha önce yapılan başvuru sonucunda Anayasa Mahkemesince iptal edilmiş olması halinde iptal hükmünün hukuki sonuçlarından yararlanmaları gerekmektedir. Bu durumda, bu davada da asıl dayanağı 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'nin 2. maddesinin birinci fıkrasının (f) ve (g) bentleri Anayasa Mahkemesince iptal edildiği" gerekçesiyle dava konusu Yönetmeliğin bazı maddelerinin iptaline karar verilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)

138 19.08.1993 tarih ve 21673 sayılı RG.

139 Anayasa Mahkemesinin 13.11.2001 tarih ve E:2001/413, K:2001/351 sayılı kararında, "itiraz konusu kuralları içeren 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname, 24.6.1993 günlü, 3911 sayılı Yetki Yasası'na dayanılarak çıkarılmıştır. Söz konusu KHK'nin dayandığı 3911 sayılı Yetki Yasası, Anayasa Mahkemesi'nin 16.9.1993 günlü E:1993/26, K:1993/28 sayılı kararı ile iptal edilmiştir. Böylece, 491 sayılı KHK Anayasal dayanaktan yoksun kalmıştır. Bu nedenle, Anayasa'ya aykırı görülerek iptal edilen 3911 sayılı Yetki Yasası'na dayanılarak çıkarılmış bulunan 491 sayılı KHK'nin 2'nci maddesinin birinci fıkrasının (f) ve (g) bentleri Anayasa'nın 6' ve 91. maddelerine aykırı olduğu gerekçesiyle" gerekçesiyle iptaline karar verilmiştir.

140 Anayasa Mahkemesinin 16.9.1993 günlü E:1993/26, K:1993/28 sayılı kararında, "3911 sayılı Yetki Yasası'nın birinci maddesinde yer alan Bu Kanunun amacı, memurlar ve diğer kamu görevlilerinin çalışmalarında etkinliği artırmak, kamu hizmetlerinin düzenli süratli ve verimli bir şekilde yürütülmesini sağlamak üzere bunların malî sosyal ve diğer haklarında iyileştirmeler yapmak; yürütme organı bünyesindeki kamu kurum ve kuruluşlarının kuruluş, görev ve yetkilerine ilişkin konularda düzenlemelerde bulunmak kısmı ile 2. ve 3. maddelerinin (a) ve (b) bentleri daha önce Anayasa Mahkemesi kararıyla iptal edilen 3479 ve 3755 sayılı yetki yasalarından olduğu gibi kamu personeline, kamu kurum ve kuruluşlarına ilişkin düzenlemeleri kapsamaktadır. Dava konusu düzenlemelerin, önceki yetki yasalarındaki düzenlemelerle konu, amaç, kapsam ve ilke olarak aynı olduğu görülmektedir. İptal edilen 3479 ve 3755 sayılı yetki yasalarının iptal kararlarının gerekçeleri dikkate alınmamıştır. Anayasa Mahkemesi'nin iptal ettiği bir yasa ile verilen KHK çıkarma yetkisi, aynı konu, amaç, kapsam ve ilkeyle bu kez dava konusu yasa ile yinelenmektedir. Kuşkusuz, Anayasa'nın 91. maddesine göre TBMM, yetki yasasıyla Bakanlar Kurulu'na belli konularda KHK çıkarma yetkisi verebilir. Ne var ki, TBMM bu yetkisini ancak anayasal sınırlar içinde kullanabilir. Anayasa'nın 153. maddesindeki kural da, bu anayasal sınırlardandır. Başka bir anlatımla, eğer Anayasa Mahkemesi, yetki yasasını, anayasal sınırlar içinde bulmazsa, artık yasama organının aynı biçim ve içerikte yetki yasası çıkarmaması gerekir. Tersine tutum, Anayasa'nın 153. maddesindeki Anayasa Mahkemesi kararlarının bağlayıcılığı ilkesine aykırı düşer. Yukarıdaki açıklamalar karşısında, Yetki Yasası'nın 1. maddesinde yer alan Bu kanunun amacı, memurlar ve diğer kamu görevlilerinin çalışmalarında etkinliği artırmak, kamu hizmetlerinin düzenli, süratli ve verimli bir şekilde yürütülmesini sağlamak üzere bunların malî, sosyal ve diğer haklarında iyileştirmeler yapmak; yürütme organı bünyesindeki kamu kurum ve kuruluşlarının görev ve yetkilerine ilişkin konularda düzenlemelerde bulunmak kısmı ile 2. ve 3. maddelerinin (a) ve (b) bentleri Anayasa'nın 153. maddesinin son fıkrasındaki kuralla bağdaşmadığı" gerekçesiyle iptaline karar verilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)

141 Danıştay 10. Daire Başkanlığının, 20.01.2004 tarih ve E: 2001/2335, K: 2004/319 sayılı kararıyla "bu davanın konusu oluşturan Yönetmeliğin daha önce dava edilen ve iptalle sonuçlanan maddeleri bu davanın kapsamı içerisinde de yer aldığından Yönetmeliğin 4. maddesi e bendinde yer alan nam ve hesabına sözcükleri ile Teminat ve Kullanılması başlıklı beşinci bölümün tamamı hakkında bu davada karar verilmesine yer bulunmamaktadır. Dava konusu Yönetmeliğin diğer kısımlarına yönelik iptal istemine gelince; 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname, 3911 sayılı Memurlar ve Diğer Kamu Görevlileri Hakkındaki Bazı Kanunlar ile Teşkilat Kanunlarında Değişiklik Yapılmasına Dair Yetki Kanunu'na dayanılarak çıkarılmıştır. 3911 sayılı Kanun Anayasa Mahkemesi'nin 16.9.1993 tarih ve E:1993/26, K:1993/28 sayılı kararı ile iptal

sonuçlanan (“Danıştay 10. Daire Başkanlığının yukarıda bahsedilen 21/10/2003 tarih ve E:2001/2265, K:2003/4095 sayılı kararı”) maddeleri bu davanın kapsamı içinde de yer aldığından Yönetmeliğin 4’üncü maddesinin (e) bendinde yer alan "nam ve hesabına" sözcükleri ile "Teminat ve Kullanılması" başlıklı 5’inci bölümün tamamı hakkında bu davada karar verilmesine yer bulunmadığı, diğer kısımlarına yönelik olarak ise, Yönetmeliğin dayanağı olan hükümlerin Anayasa Mahkemesi kararıyla iptal edilmesi nedeniyle Yönetmeliğin diğer maddelerinin iptaline karar verilmiştir.

“28.11.2001 tarihli Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına İlişkin Yönetmelik”¹⁴² ile 20.05.2001 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan G.A.H.Y.’nin bazı maddelerinde değişiklik yapılmıştır. 28.11.2001 tarihli Yönetmeliğin iptali istemiyle açılan davada, “Danıştay 10. Dairesi Başkanlığının 22.2.2005 tarih ve E: 2002/592, K: 2005/658 sayılı kararıyla”¹⁴³ her ne kadar Yönetmeliği değiştiren dava konusu Yönetmeliğin de dayanağı bulunmamakta ise de, Danıştay 10.Dairesinin E:2001/2335 K:2004/319 sayılı kararı ile, dava konusu düzenlemeyle değişiklik yapılan ana Yönetmelik iptal edildiğinden ve dava konusu Yönetmelik hükümleri uyarınca tesis edilen bir uygulama işleminin de iptali istenilmediğinden, ana Yönetmelikte değişiklikler yapan bu Yönetmeliğin iptali istemine ilişkin davanın konusunun kalmadığı dolayısıyla dava hakkında karar verilmesine yer olmadığına karar verilmiştir.

edilmiştir. Dairemizce Yönetmeliğin iptali istemiyle açılan bu davada, belirtilen durum dikkate alınarak 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'nin 2. maddesinin birinci fıkrasının (f) ve (g) bentlerinin itiraz yoluyla iptali için Anayasa Mahkemesine başvurulmuştur. Anayasa Mahkemesi'nin 13.11.2001 tarih ve E:2001/413, K:2001/351 sayılı kararıyla, Anayasa'ya aykırı görülerek iptal edilen 3911 sayılı Yetki Yasası'na dayanılarak çıkarılmış bulunan 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'nin 2. maddesinin birinci fıkrasının (f) ve (g) bentleri Anayasa'nın Başlangıç'ı ile 6. ve 91. maddelerine aykırı bulunarak iptal edilmiştir. Anayasadaki düzenlemeye göre, bir kanun ya da kanun hükmünde kararnamenin uygulanması nedeniyle dava açmak durumunda kalan ve Anayasa'nın 153. maddesi uyarınca itiraz yoluyla Anayasa Mahkemesi'ne başvurulmasını isteme hakkına sahip olan kişilerin de, hak ve menfaatlerini ihlal eden kuralın iptal davası veya itiraz yoluyla daha önce yapılan başvuru sonucunda Anayasa Mahkemesince iptal edilmiş olması halinde iptal hükmünün hukuki sonuçlarından yararlanmaları gerekmektedir. Bu durumda, bu davanın da asıl dayanağı 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'nin 2. maddesinin birinci fıkrasının (f) ve (g) bentleri Anayasa Mahkemesince iptal edildiğinden, dayanaksız kalan Yönetmeliğin dava konusu edilen kısımlarının iptaline karar verilmesi zorunlu bulunmaktadır. Açıklanan nedenlerle, 20.5.2001 tarih ve 24407 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmeliğin 4. maddesinin (e) bendinde yer alan nam ve hesabına sözcüklerinin ve Teminat ve Kullanılması başlıklı beşinci bölümü kapsamındaki 21.22.23.24. maddelerinin tamamı hakkında karar verilmesine yer olmadığı [kararı verilmesi dolayısıyla] Yönetmeliğin bu maddeleri haricindeki diğer maddelerinin iptaline” karar verilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)

142 Bkz. 28.11.2001 tarih ve 24597 sayılı Resmi Gazete

143 Danıştay 10. Dairesi Başkanlığının 22.2.2005 tarih ve E: 2002/592, K: 2005/658 sayılı kararında, “dava konusu Yönetmeliğin değişiklik yaptığı 20.5.2001 tarih ve 24407 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmeliğin iptali istemiyle Dairemizin E:2001/2335 sayılı dosyasında açılan davada verilen 20.1.2004 tarih ve K:2004/319 sayılı kararla; Dairemizin E:2001/2265 esas sayılı dosyasında açılan bir başka davada, bu davanın konusunu oluşturan Yönetmeliğin 4.maddesinin e bendinde yer alan nam ve hesabına sözcükleri ile Teminat ve Kullanılması başlıklı 21, 22, 23 ve 24. maddeleri içeren beşinci bölümün tamamının iptali istenildiği, dava sonucunda 21.10.2003 tarih ve K:2003/4095 sayılı karar ile dava konusu düzenleyici işlemin iptaline karar verildiği, davanın konusu Yönetmeliğin diğer kısımlarına yönelik iptal istemine gelince;...söz konusu Yönetmeliği değiştiren dava konusu Yönetmeliğin de dayanağının bulunmadığının kabulü gerekmektedir. Ancak Dairemizin 20.1.2004 tarih ve E:2001/2335 K:2004/319 sayılı kararı ile, bu davanın konusu düzenlemeyle değişiklik yapılan ana Yönetmelik iptal edildiğinden ve dava konusu Yönetmelik hükümleri uyarınca tesis edilen bir uygulama işleminin de iptali istenmediğinden, ana Yönetmelikte değişiklikler yapan bu Yönetmeliğin iptali istemine ilişkin davanın konusu kalmadığı” gerekçesiyle dava hakkında karar verilmesine yer olmadığına, kararı verilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)

Ancak, 28.11.2001 tarihli Yönetmeliğin iptali istemiyle açılan bir başka davada ise Danıştay 10. Dairesi Başkanlığının 22.2.2005 tarihli kararından farklı olarak, “*Danıştay 10. Dairesi Başkanlığının 22.3.2005 tarih ve E:2002/667 K:2005/1206 sayılı kararıyla*”¹⁴⁴, yine dava konusu Yönetmeliğin dayanağı olan 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'nin 2. maddesinin birinci fıkrasının (f) ve (g) bentlerinin Anayasa Mahkemesince iptal edildiğinden, dayanaksız kalan Yönetmeliğin iptaline karar verilmesi gerektiği gerekçesiyle 28.11.2001 tarihli G.A.H.Y.'nin iptaline karar vermiştir.

Kanaatimizce, idari işlemlerin hukuka uygunluğunun yargısal denetimini amaçlayan ve idarenin hukuka uygun hareket etmesini sağlayan iptal davalarının niteliği gereği, yargısal denetime tabi bulunan düzenleyici işlemde kaynaklanan uyuşmazlığın, davanın açıldığı tarihteki hukuki durum ve o anda yürürlükte bulunan mevzuata göre çözümü gerektiğinden yürürlükte bulunan 28.11.2001 tarihli Yönetmeliğin incelenerek uyuşmazlık hakkında esastan bir karar verilmesi gerektiği dolayısıyla, Danıştay 10. Dairesi Başkanlığının anılan Yönetmeliğin iptali istemiyle açılan davalarda verdiği iki farklı karar arasından sonraki tarihli E: 2002/667 K: 2005/1206 sayılı kararı daha yerindedir.

Gemi acenteleri hakkında düzenlenen kapsamlı ikinci yönetmelik Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanarak “*Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik*”¹⁴⁵ adıyla yayımlanmıştır. 31.10.2005 tarihli G.A.H.Y.'nin kapsam başlıklı 2'nci maddesinde, yönetmeliğin, “*29/6/1956 tarihli ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununa göre kurulmuş ve Deniz Ticaret Odalarında kaydı bulunan ve gemi acentesi olarak faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişiler ile bunların personelini kapsayacağı*” belirtilmiş, ayrıca anılan yönetmelik “*10/8/1993 tarihli ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 2 nci maddesinin değişik (g) bendine dayanılarak hazırlanmıştır.*”

144 Danıştay 10. Dairesi Başkanlığının 22.3.2005 tarih ve E:2002/667 K: 2005/1206 sayılı kararıyla, “*dava konusu Yönetmeliğin değişiklik yaptığı Gemi Acentaları Hakkında Yönetmeliğin 3. maddesinde, Yönetmeliğin 618 sayılı Limanlar Kanunu, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığı'nın Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 2. maddesinin birinci fıkrasının (f) ve (g) bentleri uyarınca düzenlendiği belirtilmişse de, dayanak gösterilen yasal düzenlemelerin ve dava konusu Yönetmeliğin incelenmesinden, asıl dayanağın 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin 2. maddesinin birinci fıkrasının (f) ve (g) bentleri olduğu anlaşılmıştır. 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname, 3911 sayılı Memurlar ve Diğer Kamu Görevlileri Hakkındaki Bazı Kanunlar ile Teşkilat Kanunlarında Değişiklik Yapılmasına Dair Yetki Kanunu'na dayanılarak çıkarılmıştır. 3911 sayılı Kanun Anayasa Mahkemesi'nin 16.9.1993 tarih ve E:1993/26, K:1993/28 sayılı kararı ile iptal edilmiştir...Anayasa Mahkemesi'nin 13.11.2001 tarih ve E:2001/413, K:2001/351 sayılı kararıyla, Anayasa'ya aykırı görülerek iptal edilen 3911 sayılı Yetki Yasası'na dayanılarak çıkarılmış bulunan 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'nin 2. maddesinin birinci fıkrasının (f) ve (g) bentleri Anayasa'nın Başlangıç'ı ile 6. ve 91. maddelerine aykırı bulunarak iptal edilmiştir...Anayasadaki düzenlemeye göre, bir kanun ya da kanun hükmünde kararnamenin uygulanması nedeniyle dava açmak durumunda kalan ve Anayasa'nın 153. maddesi uyarınca itiraz yoluyla Anayasa Mahkemesi'ne başvurulmasını isteme hakkına sahip olan kişilerin de, hak ve menfaatlerini ihlal eden kuralın iptal davası veya itiraz yoluyla daha önce yapılan başvuru sonucunda Anayasa Mahkemesince iptal edilmiş olması halinde iptal hükmünün hukuki sonuçlarından yararlanmaları gerekmektedir. Bu durumda, dava konusu Yönetmeliğin dayanağı olan 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'nin 2. maddesinin birinci fıkrasının (f) ve (g) bentleri Anayasa Mahkemesince iptal edildiği” gerekçesiyle dayanaksız kalan Yönetmeliğin iptaline karar verilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)*

145 Bkz. 31.10.2005 tarih ve 25982 sayılı RG.

2005 tarihli G.A.H.Y.'nin yürütmesinin durdurulması ve iptali istemiyle açılan davada, öncelikle “*Danıştay 10. Dairesi Başkanlığının 31.05.2006 tarih ve E: 2006/191 sayılı kararı*”¹⁴⁶ ile yürütmenin durdurulması isteminin reddine karar verilmiştir. Davanın esasının incelenmesi üzerine ise, “*Danıştay 10. Dairesi Başkanlığının 06.05.2008 tarih ve E.:2006/191, K: 2008/3169 sayılı kararı*”¹⁴⁷ ile davanın reddine karar verilmiştir. Ayrıca ilgili davada Danıştay tarafından, dava konusu 2005 tarihli G.A.H.Y.'nin dayanağı olan 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş Ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin bazı maddelerinin, kanun hükmünde kararname çıkarmaya yetki veren kanunun Anayasa Mahkemesi tarafından iptaline karar verildiği dolayısıyla dayanağının kalmadığı hususuna yönelik yapılan değerlendirmede, dava konusu G.A.H.Y.'nin dayanağı olan “*491 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin 2/(g) maddesi*”nin¹⁴⁸ 02.03.2005 tarih ve 5310 sayılı Kanun¹⁴⁹ ile değiştirilerek yeniden yürürlüğe konulduğu dolayısıyla anılan Yönetmeliğin dayanağının kalmadığı hususundan söz edilemeyeceğine karar verilmiştir.

146 Danıştay 10. Dairesi Başkanlığının 31.05.2006 tarihli yürütmenin durdurulması istemi hakkında verdiği kararda, “*Davanın durumu ve uyumsuzluğun hukuki niteliğine göre, 2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanununun 27 nci maddesinde öngörülen koşulların bu aşamada gerçekleşmediği anlaşıldığından*” yürütmenin durdurulması isteminin reddine karar verilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)

147 Danıştay 10. Dairesi Başkanlığının 06.05.2008 tarih ve E.:2006/191, K: 2008/3169 sayılı kararı ile, “*söz konusu düzenlemenin dayanağı 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin 2/(g) maddesinde öngörülen hükme uygun olarak, gemi acentelerinin mesleki güvenlik ve yeterlik şartlarını belirlemeye yönelik olarak çıkarıldığı görüldüğünden yönetmeliğin 5. maddesinin 1. fıkrasında hukuka aykırılık görülmemiştir. Yönetmeliğin 12/e maddesinde; gemi acentelerinin temsil ettikleri gemilere yönelik doğrudan veya dolaylı olarak; her ne surette olursa olsun kılavuzluk, römorkörcülük ve palamar hizmetlerini ve ayrıca acentelik sözleşmesinde belirtilmedikçe yükleme ve boşaltma hizmetlerini, kendi nam ve hesaplarına veremeyecekleri hükmü yer almakta olup; anılan hükmün yönetmelikte açıklanan Gemi Acentesi tanımına aykırı hususlar içermediği; piyasalarda fiili olarak veya anlaşma sonucu oluşabilecek tekelleşmeyi ve haksız rekabeti önlemeye yönelik bir düzenleme olduğu değerlendirilerek, anılan hükmünde hukuka aykırı bir yön görülmemiştir. Yönetmeliğin, gemi acentesi yetkili personeli olmak isteyen adaylar ile yetkili personel olarak çalışanların eğitimlerine yönelik olarak seminerler düzenlemesi, sınav açılması ve sınav sonucu sertifika verilmesi, eğitim programı hazırlanması, süresi, sınav komisyonunun oluşumu, ücretlendirme ve sınava ilişkin usul ve esaslara ilişkin düzenlemeyi içeren sertifika programı başlıklı 17. maddesinde yer alan hususlar; gemi acentelerinin, konusunda eğitim almış, tecrübeli, yenileme eğitimleriyle bilgilerini güncelleştiren; ulusal mevzuat ile uluslararası denizcilik kurallarına uygun profesyonel personel tarafından faaliyet göstermelerini sağlayacak düzenlemeler içerdiğinden, söz konusu maddede de hukuka aykırılık görülmemektedir. Yönetmeliğin 21. maddesi; Acentelik anlaşmalarında Türk Ticaret Kanununun 118. maddesi hükümlerine göre tekel alanının yer ve bölge kapsamının kesin olarak belirlenmesi gereklidir. hükmünü içermekte olup; davacılar, Türk Ticaret Kanununun 118. maddesinin, emredici kural niteliğinde olmadığını, tarafların aksini kararlaştırabileceklerini ileri sürmekte iseler de; Yönetmeliğin 21. maddesinin 1. fıkrasının devamında Aksi yazılı olarak kararlaştırılmış olmadıkça bu tekel alanlarında aynı işlem için birden fazla acente tayin edilemeyeceği yolunda düzenleme getirildiği görüldüğünden, Türk Ticaret Kanununa aykırı bir düzenleme içermediği anlaşılan dava konusu bu madde hükmünde de mevzuata ve hukuka aykırılık görülmemiştir. Davalı idarelere yasalarla verilen görev, yetki ve sorumluluklar çerçevesinde, Türk Ticaret Kanununa göre kurulmuş ve Deniz Ticaret Odalarında kaydı bulunan ve gemi acentesi olarak faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişiler ile bunların personelini kapsayacak şekilde, gemi acentelerinin mevzuat ve uluslararası denizcilik kurallarına uygun olarak düzenli ve verimli bir şekilde faaliyet göstermelerini sağlamak, etkin hizmet temini için gerekli olan yüksek düzeyde bir profesyonel eğitim ve denetim geliştirmek, mali yapıları itibarıyla sağlam ve istikrarlı gemi acentelerinin çalışmasını teşvik etmek, yeterlik şartlarını ve hizmet esaslarını belirleyerek, izin belgelerini düzenlemek amacıyla çıkarılan Yönetmelikte hukuka aykırılık görülmediği” gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)*

148 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin 2/(g) maddesinde, “*Denizcilikle ilgili tanınmış güvenlik kuruluşları ile acentelik, brokerlik ve komisyonculuk işlerini yapan veya yapacak olan gerçek ve tüzel kişilerin yeterlik şartları ile hizmet esaslarını belirlemek, tarifesine göre alınacak bedel karşılığında izin belgelerini vermek, bunları denetlemek,*” Denizcilik Müsteşarlığının görevleri arasında sayılmıştır.

149 Bkz. 15.03.2005 tarih ve 2575 sayılı RG.

“19.03.2008 tarihli, *Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik*”¹⁵⁰ hükümleriyle 2005 tarihli G.A.H.Y.’nin bazı maddelerinde değişiklikler yapılmıştır. Sonrasında Ulaştırma Bakanlığı (Denizcilik Müsteşarlığı) tarafından, 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin 2 nci maddesinin birinci fıkrasının (g) bendine dayanılarak 2011 tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliği¹⁵¹ hazırlanmıştır. 2 Aralık 2011 tarihinde ise 2011 tarihli ana yönetmelikte, “2011 tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelik”¹⁵² ile değişiklikler yapılmıştır.

Son olarak gemi acenteleri hakkında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından hazırlanan ve halen yürürlükte bulunan 2012 tarihli Gemi Acenteliği Yönetmeliği¹⁵³ yayımlanmıştır. Anılan Yönetmelik, 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin¹⁵⁴ 9’uncu maddesinin 1’inci fıkrasının (b) ve (d) bentlerine¹⁵⁵ dayanılarak hazırlanmış olup, “29/6/1956 tarihli ve 6762 sayılı *Türk Ticaret Kanununa göre kurulmuş ve Deniz Ticaret Odalarında kaydı bulunan, gemi acentesi olarak faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişileri*” kapsayacaktır.

2012 tarihli G.A.Y.’nin 14’üncü maddesinin 1’inci fıkrası ile 15’inci maddesinin 1’inci fıkrasının (d) bendinin iptali¹⁵⁶ ve yürütmesinin durdurulması istemiyle açılan davada Danıştay 10. Dairesi Başkanlığının 29.11.2012 tarihli kararıyla yürütmenin durdurulması isteminin reddine karar verilmiştir. Aynı davada ikinci kez yürütmenin durdurulması istemi üzerine, bu sefer Danıştay 10. Dairesi Başkanlığının 10.07.2013 tarihli kararıyla¹⁵⁷ ikinci kez

150 Bkz.19.03.2008 tarih ve 26821 sayılı RG.

151 Bkz.02.06.2011 tarih ve 27952 sayılı Gemi Acenteleri Yönetmeliği, m.3.

152 Bkz.02.12.2011 tarih ve 28130 sayılı RG.

153 Bkz.05.03.2012 tarih ve 28224 sayılı RG.

154 Bkz.01.11.2011 tarih ve 28102 (Mükerrer) sayılı RG.

155 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat Ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü başlıklı 9 ncu maddesinin (b) fıkrasında , “Deniz ve içsular ulaştırması alanında liman, iskele veya kıyı yapısı işletmecisi ile gemi işletmecisi, organizatör, acente, komisyoncu ve benzeri faaliyette bulunanların hizmet esasları, mali yeterlik ve mesleki saygınlık şartlarını belirlemek, bunları yetkilendirmek ve denetlemek.” hükmüne, (d) fıkrasında, “Deniz ve içsular ulaştırması alanında liman, iskele veya kıyı yapısı işletmecisi ile gemi işletmecisi, organizatör, acente, komisyoncu ve benzeri faaliyette bulunanlar ile gemi adamları başta olmak üzere bu işlerde çalışanların mesleki yeterlik şartlarını belirlemek, bununla ilgili eğitim vermek veya verdirmek, sınav yapmak veya yaptırmak ve bunları yetkilendirmek ve denetlemek.” düzenlemesine yer verilmiştir.

156 2012 tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliğinin 14.maddesinin 1 nci fıkrasında “ 11 inci maddenin birinci fıkrasının (a), (b) ve (c) bentleri hükümlerine aykırı hareket ettiği tespit edilen acentelerin faaliyetleri yazılı savunmaları da alınmak suretiyle ihlalin türüne bağlı olarak beş ila otuz gün süre ile durdurulur.” hükmüne, 15. maddesinin 1 nci fıkrasının (d) bendinde ise, Gemi Acentelerinden, “4 üncü maddenin birinci fıkrasına göre uygulanan yaptırımları müteakip sorumluluklarını yerine getirmeyenlerin, “ yetki belgelerinin iptal edileceği düzenlenmiştir.

157 Danıştay 10. Dairesi Başkanlığının 29.11.2012 tarihli kararında, “gemi Acenteleri Yönetmeliği'nin dava konusu maddelerinin dayanaklarından olan 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 28. maddesinin 2. fıkrasının (a) ve (b) bentlerinin; Anayasa Mahkemesinin (E:2011/149) 22.11.2012 tarihli oturumunda iptaline ve iptal hükmünün, Resmi Gazete’de yayımlanmasından itibaren 6 ay sonra yürürlüğe girmesine karar verildiği; ancak Anayasa Mahkemesince yalnızca kısa kararın açıklandığı, kararın henüz Resmi Gazete’de dahi yayımlanmadığı anlaşılmakta olup; davacı tarafından, anılan iptal kararı nedeniyle yürütmenin durdurulmasının ikinci kez istenildiği görülmektedir. Buna göre, Anayasamızın 153. maddesi uyarınca, Anayasa Mahkemesince verilen iptal kararının Resmi Gazete’de yayımlanmamış olması ve iptal hükmünün yürürlüğünün Resmi Gazete’de yayımlanmasından itibaren 6 ay sonraya ertelenmesi karşısında; Yüksek Mahkemece verilen kararın yürürlükte olduğundan söz etmeye olanak bulunmamaktadır. Bu itibarla, iptal kararının bakılan uyumsuzluğa uygulanması hukuken mümkün görülmemektedir. Açıklanan nedenle, davanın durumu ve uyumsuzluğun hukuki niteliğine göre, 2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanunu’nun 27. maddesinde öngörülen koşulların bu aşamada gerçekleşmediği ” dolayısıyla yürütmenin

yürütmenin durdurulması isteminin reddine karar verilmiştir. Davanın esasının incelenmesi üzerine ise, “Danıştay 10. Dairesi Başkanlığının 08.03.2016 tarih ve E:2012/2201, K:2016/1156 sayılı kararı”¹⁵⁸ ile davanın esastan reddine karar verilmiştir. Diğer taraftan G.A.Y.’nin dava konusu maddelerinin dayanaklarından olan 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin 28/2-(a) ve (b) bentlerinin “Anayasa Mahkemesinin 22/11/2012 günlü, E:2011/149, K:2012/187 sayılı kararı” ile iptal edildiği ve dava konusu düzenlemelerin dayanağının kalmadığı iddiası ise kararda karşılanarak A.Y.M kararının gerekçeleri dikkate alınarak ve 12/07/2013 günlü, 6495 sayılı Kanununun 73. maddesi ile yeni bir yasal düzenleme yapıldığı gerekçesine yer verilerek bu iddiaya itibar edilmediği belirtilmiştir.

3.2. Gemi Acentesi Ücret Tarifesi İle Tarifeye Yönelik Hukuki Sorunlar

3.2.1. Gemi Acentesi Ücret Tarifesine Göre Ücretin Kapsamı Ve Miktarı

Ulaştırma Bakanlığı Görevleri Ve Kuruluşu Hakkında Kanunun¹⁵⁹ Ulaştırma Bakanlığının görevleri başlıklı 1 ve 16 ncı maddelerinde “Her türlü taşıma ve ulaştırma acenta ve komüsyonculuğu yapan ve yapacak olan özel ve tüzel kişilerin yeterlik şartlarını belirtmek ve işlerini teknik bakımdan denetlemek” Bakanlığın görevleri arasında sayılmıştır.

Hukukumuzda Gemi Acentelerinin Ücret tarifesi ile ilgili ilk düzenleme “Türkiye Limanları ve/veya Karasularına Gelen Çanakkale ve İstanbul Boğaz'ından Geçen Yabancı Bayraklı Gemilere İlişkin Olarak Yapılacak Acentelik Hizmetleri İçin Ulaştırma Bakanlığı

durdurulması isteminin ikinci kez reddine karar verilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)

158 Danıştay 10. Dairesi Başkanlığının 08.03.2016 tarih ve E: 2012/2201, K:2016/1156 sayılı kararında, “14/4/1341 tarihli ve 618 sayılı Limanlar Kanunu ile 26/9/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 9. maddesinin 1. fıkrasının (b) ve (d) bentlerine dayanılarak hazırlanan Gemi Acenteleri Yönetmeliği'nin 1. maddesinde, Yönetmeliğin amacının; gemi acentelerinin ulusal mevzuat ve uluslararası denizcilik kurallarına uygun olarak düzenli ve verimli bir şekilde faaliyet göstermelerini sağlamak, etkin hizmet temini için gerekli olan yüksek düzeyde bir profesyonel eğitim ve denetim geliştirmek, mali yapıları itibarıyla sağlam ve istikrarlı gemi acentelerinin faaliyetini teşvik etmek, yeterlik şartlarını ve hizmet esaslarını belirleyerek, izin belgelerini düzenlemek olduğu; 2. maddesinde, Yönetmeliğin, 29/6/1956 tarihli ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununa göre kurulmuş ve Deniz Ticaret Odalarında kaydı bulunan, gemi acentesi olarak faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişiler ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca tanıtım kartı düzenlenen kişilerle ilgili usul ve esasları kapsadığı belirtilmiş; 11. maddesinde, (1) Gemi acenteleri; a) Ulusal mevzuat ve uluslararası denizcilik kuralları ile İdare tarafından verilen yazılı talimatlara uymak, b) İdare tarafından istenecek bilgi ve belgeleri vermek, c) 18/5/2004 tarihli ve 5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanununun 12 nci maddesinin birinci fıkrasının (p) bendi uyarınca yayımlanan gemi acenteliği hizmetleri ücret tarifesiyle ilgili tebliğ hükümlerine uymak,... zorundadırlar..hükümüne yer verilmiştir. Anılan yönetmeliğin 14. maddesinin 1. fıkrasında, 11. maddenin 1. fıkrasının (a), (b) ve (c) bentleri hükümlerine aykırı hareket ettiği tespit edilen acentelerin faaliyetlerinin yazılı savunmaları da alınmak suretiyle ihlalin türüne bağlı olarak beş ila otuz gün süre ile durdurulacağı; 15. maddesinin 1. fıkrasının (d) bendinde, gemi acentelerinden, 14. maddenin 1. fıkrasına göre uygulanan yaptırımları müteakip sorumluluklarını yerine getirmeyenlerin yetki belgelerinin iptal edileceği düzenlenmiştir. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin yukarıda aktarılan hükümleri incelendiğinde, davalı idarenin, acentelerin hizmet esaslarını belirlemek, acenteleri denetlemek ve idarece belirlenen hizmet esaslarını ihlal edecek acenteler için, hangi hâllerde uygulanacağını açıkça belirtmek kaydıyla; uyarma, geçici faaliyet durdurma ve yetki iptali şeklinde idari müeyyideler öngörmek ve ihlal edenlere belirlenen idari müeyyideleri uygulamakla görevli ve yetkili olduğu anlaşılmaktadır. Bu itibarla, davalı idareye Kanunla verilen görev, yetki ve sorumluluklar çerçevesinde, Türk Ticaret Kanununa göre kurulmuş ve Deniz Ticaret Odalarında kaydı bulunan gemi acentelerinin, mevzuat ve uluslararası denizcilik kurallarına uygun olarak düzenli ve verimli bir şekilde faaliyet göstermelerini sağlamak amacıyla yapılan düzenlemelerde hukuka ve hizmet gereklerine aykırılık görülmediği” gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)

159 Bkz.06.07.1945 tarih ve 6050 sayılı RG.

görevleri ve kuruluşu hakkında 4770 Sayılı Kanuna¹⁶⁰ dayanılarak çıkarılan Gemi Acenteliği Hizmetleri Ücret Tarifesidir.”¹⁶¹

Anılan Kanunda ücret tarifesi ile ilgili bir düzenlemeye yer verilmemiş ise de, Ulaştırma Bakanlığı görevleri ve kuruluşu hakkında 4770 Sayılı Kanuna dayanılarak çıkarılan Gemi Acenteliği Hizmetleri Ücret Tarifesinin “Taban Ücret” başlıklı 6 ncı maddesinde, “*Ekli 1-6 No. lu ücret Tarife Cetvellerinde gösterilen ücretler taban, ücretlerdir. Alınacak ücretler bu tarifelerde gösterilenden aşağı olamaz.*” denilerek asgari ücret tarifesinin kabul edildiği hususu açıkça belirtilmiştir. “19/12/1980 Tarih ve 17195 Sayılı Resmi Gazete’de Yayımlanan Gemi Acenteliği Hizmetleri Ücret Tarifesinin Bazı Maddelerinin Değiştirilmesine İlişkin Tebliğ”¹⁶² ile de yine tarifenin asgari olma niteliği değiştirilmemiştir.

Gemi Acentelerinin Ücret Tarifesi ilgili ilgili ikinci düzenleme 1987 tarihli (İçticaret 1987/3) Gemi Acenteliği Hizmetleri Ücret Tarifesidir¹⁶³. 1987 tarihli tarifenin “Taban Ücret” başlıklı 6 maddesinde, “*Ekli Ücret Tarife Cetvellerinde gösterilen ücretlerin taban ücretler olduğu, alınacak ücretlerin bu tarifelerde gösterilenden aşağı olamayacağı belirtilmiş. Hukukumuzda ilk defa tarifede gösterilen ücretlerin altında hizmet satanlar hakkında 5590 sayılı Odalar Kanununa¹⁶⁴ göre ve ayrıca Kambiyo ve vergi mevzuatına muhalefetten ötürü yasal işlem yapılacağı*” düzenleme altına alınmıştır.

Gemi Acentelerinin Ücret Tarifesi ilgili ilgili üçüncü düzenleme 1994 tarihli (İçticaret 1994/2) Gemi Acenteliği Hizmetleri Ücret Tarifesidir.¹⁶⁵ 1994 tarihli tarifede yine bir önceki düzenlemeyle paralel şekilde yine tarifede gösterilen miktarların taban ücreti olduğu, alınacak ücretlerin bu tarifelerde gösterilen miktarlardan aşağı olamayacağı ve bu tarifede gösterilen ücretlerin altında hizmet sunanlar hakkında 5590 sayılı Kanuna ile Kambiyo ve Vergi Mevzuatına göre işlem yapacağı kural altına alınmıştır. 02/04/1994 sayılı 21893 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan tebliğ ile 14/1/1994 günlü, 21818 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Sanayi ve Ticaret Bakanlığı (İçticaret 1994/2) numaralı G.A.H.Ü.T.’nin ilgili bölümlerinde değişiklik yapılmış olup, bu değişiklik ile de yine tarifenin asgari olma niteliği değiştirilmemiştir. “21/08/2000 tarih 24147 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan G.A.H.Ü.T.’nin Bazı Maddelerinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ (İç Ticaret 2000/1)” ile İç Ticaret 1994/2 numaralı G.A.H.Ü.T.’nin 1’inci maddesinde değişiklik yapılmıştır.

160 Bkz.06.07.1945 tarin ve 6050 sayılı RG.

161 Bkz.19.12.1980 tarih ve 17195 sayılı RG.

162 Bkz.24.06.1981 tarih ve 17380 sayılı RG.

163 Bkz.27.11.1987 tarih ve 19647 sayılı RG.

164 Bkz.15.03.1950 tarih ve 7457 sayılı RG.

165 Bkz.14.01.1994 tarih ve 21818 sayılı RG.

Gemi Acentelerinin Ücret Tarifesi ile ilgili dördüncü düzenleme 2004 tarihli G.A.H.Ü.T.'dir¹⁶⁶ Tebliğin "Taban Ücretler" başlıklı 7'inci maddesinde, tebliğin asgari niteliği belirtildikten sonra tebliğde belirtilen miktarın altında hizmet veren gemi acenteleri hakkında G.A.H.Ü.T.'nin 10'uncu maddesinde¹⁶⁷ belirtilen cezai hükümlerin uygulanacağı belirtilmiştir.

Ücret tarifesi ile ilgili son ve güncel düzenleme 2008 tarihli G.A.H.Ü.T.'tür. (İTĞ: 2008/1) Tebliğin "Taban Ücretler" başlıklı 7'inci maddesinde tarifede belirtilen ücretlerin altında ücret belirlenemeyeceği, aksi halde hizmeti veren ve hizmetten yararlananlar hakkında cezai müeyyide uygulanacağı düzenlemesine yer verilmiştir.

Yukarıda aktarılan G.A.H.Ü.T.'ye ilişkin düzenlemelerin en eskisinden en yenisine kadar tümünde ücret tarifesinin niteliği asgari şekilde belirlenmiştir.

2008 tarihli G.A.H.Ü.T.'nin 2, 7 ve 10'uncu maddelerinde yer alan "asgari" ve 5'inci maddesinde yer alan "taban" ibarelerinin iptali istemiyle açılan davada, Danıştay 8. Dairesi Başkanlığının 17.02.2010 tarihli kararıyla¹⁶⁸ "*Türk Ticaret Kanununun 130. maddesinde, acentelerin isteyeceği ücretin miktarının mukavelede hüküm bulunmaması halinde, acentenin bulunduğu yerdeki ticari teamüle göre, teamül yoksa halin icabına göre mahkemece tayin olacağı kurala bağlanmış ise de, bu Kanuna göre özel Kanun niteliğinde olan ve daha sonraki bir tarihte yürürlüğe giren yukarıda anılan 5174 sayılı Yasanın 12. maddesinin (p) bendinde, Odalara deniz acenteliği konusunda özel hizmet ücret tarifesi hazırlamak yetkisi verilmiştir. Bu yasal düzenleme uyarınca Oda, Tarife hazırlayacak ve bunu Bakanlığın onayına sunacaktır. Gemi acentelerinin hizmet ücret tarifesinin belirlenmesi konusunda 5174 sayılı yasa ile tanınan yetki uyarınca hazırlanan dava konusu Tebliğ ile, uluslararası uygulama, maliyet, verimlilik, karlılık durumları gözetilmek suretiyle, gemi acenteliği hizmetinin standardının yükseltilmesi ve kalitesinde düşüş yaşanmasının önlenmesi ile Türk denizciliğinin uluslararası düzeyde itibarının korunması amacıyla, acentelik hizmetlerinde uygulanacak asgari hizmet bedelleri tespit edilmiş olup, dava konusu Tebliğin buna ilişkin hükümlerinde objektiflik ve kamu yararı ilkelerine aykırılık görülmediği*" gerekçesiyle davanın reddine yönelik bu kararın temyizi üzerine "*Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulunun 12/12/2013 tarih ve E: 2010/3076 K: 2013/4548 sayılı kararıyla*" onanmasına karar verilmiştir.

¹⁶⁶ Bkz. 08.01.2004 tarih ve 25340 sayılı RG.

¹⁶⁷ 2004 tarihli Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğin Cezai Hükümler başlıklı 10.maddesinde, "*Gemi acenteliği faaliyetinde bulunan kişi ve kuruluşlar, bu Tebliğde belirtilen esaslar ile ekte gösterilen taban ücret tarife cetvellerini uygulamakla yükümlüdür. Bu Tebliğ ekinde belirtilen taban ücretlerden aşağı hizmet satılamaz. Bu uygulama dışına çıkan kişi ve kuruluşlar, a) 213 sayılı VUK 8 nci ve 19 ncu maddelerine aykırı hareket etmiş sayılacaklar ve aynı Kanunun cezai müeyyideleri ile, b) 5590 sayılı Kanunun 74 ve 77 nci maddelerine istinaden, Deniz Ticaret Odaları tarafından, c) 1567 sayılı Türk Parasının Kıymetini Koruma Kanununun 1 nci maddesine istinaden yayımlanan 32 sayılı Kararın 21 nci maddesi uyarınca cezalandırılacaktır.*" hükmüne yer verilmiştir.

¹⁶⁸ Bkz. Danıştay 8. Dairesi Başkanlığının 17.02.2010 tarih ve E: 2009/2033, K: 2010/763 sayılı kararı. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)

3.2.2 Türk Ticaret Kanununa Göre Ücretin Kapsamı Ve Miktarı

TTK'nin “Ücretin Miktarı” başlıklı 115’ inci maddesinin 1’inci fıkrasında, “*Sözleşmede hüküm yoksa ücretin miktarı, acentenin bulunduğu yerdeki ticari teamüle, teamül de mevcut değilse hâlin gereğine göre o yerdeki asliye ticaret mahkemesince belirlenir.*” hükmüne yer verilmiştir.

Acentelik ücreti acentelik sözleşmesinin tarafları olan acente ile müvekkil arasında yapılan acentelik sözleşmesiyle kararlaştırılır.¹⁶⁹ Taraflar ücretin miktarını serbestçe belirleyebilirler. Ancak belirlenen ücret miktarı dürüstlük kuralına ve acentanın bağımsızlığına gölge düşürecek nitelikte düşük olmamalıdır.¹⁷⁰ Taraflar arasında belirlenecek ücret yapılan işin belli bir oranı olabileceği gibi, aylık ücrete ilaveten yapılan işin belli bir oranı olabilir. Doktrinde ücretin sabit olarak belirlenemeyeceği bu durumun ortada acentelik sözleşmesi değil hizmet sözleşmesinin bulunduğu anlamına gelebileceği¹⁷¹ gibi acentenin temel özelliklerinden olan bağımsızlık unsuruna da aykırılık oluşturabileceği¹⁷² yönünde görüşler belirtilmiştir.

Ücretin türü taraflar arasında mutlaka para olarak belirlenmek zorunda değildir. Taraflar aralarında yaptıkları anlaşmaya göre üretilen bir ürünü veya satımdan elde edilen geliri ücret olarak kararlaştırılabilir.¹⁷³

Taraflar arasında sözleşmede ücretin miktarını belirlememiş ise, ücretin tespitiyle ilgili acentenin olduğu yerdeki uyulması gerekli ticari teamüller esas alınır. O yerde ticari teamül yoksa Mahkeme işin niteliğine göre ücretin miktarını resen veya bilirkişi marifetiyle belirler.¹⁷⁴

3.2.3. Gemi Acenteleri Yönetmeliğine Göre Ücretin Kapsamı ve Miktarı

2001 tarihli G.A.H.Y.’de ücretin niteliği ve miktarına dair hiçbir düzenleme yapılmamış iken, 28.11.2001 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan ve 20.05.2001 tarihli Yönetmelikte değişiklik yapan Yönetmeliğin 3. maddesi ile, gemi acentelerinin verdikleri acentelik hizmetlerinde, ücret tarifesinde belirtilen hükümlere uymak zorunda olduklarını, tarifedeki belirtilen ücretin taban ücret olduğu ve alınacak ücretin, tarifede belirtilenden aşağıda olamayacağı açıkça belirtilmiştir.

169 Kaya, s.166.

170 Kaya ,s.167, Güvenç, s.83

171 Arkan, s.: *Ticari İşletme Hukuku*, 20.Baskı, Ankara 2015, s.198.

172 Kayıhan, Ş.-Yasan, M. , s.193.

173 Ömer Teoman [Hüseyin Ülgen/Mehmet Helvacı/Abuzer Kendigelen/Arslan Kaya/N.Fusun Nomer Ertan] *Ticari İşletme Hukuku*, 3.Baskı, İstanbul 2009, s.647.

174 Kaya, M. İ. - Tatlı, B.: *Ticaret Hukuku I*, 1. Baskı, Ankara 2018, s.125.

2001 tarihli Yönetmelik değişikliğinden farklı olarak, 2005 tarihli G.A.H.Y.¹⁷⁵ ile 2008 ve 2011 tarihli G.A.H.Y.^{176,177} de gemi acentelik ücretleri hizmet tarifesine uyulması gerekliliği belirtilmiş olmasına rağmen ücretin niteliğine açıkça yer verilmemiştir.

2012 tarihli G.A.Y.'nin 11'inci maddesinin 1'inci fıkrasının (c) bendinde, gemi acentelerinin “5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanununun 12'inci maddesinin birinci fıkrasının (p) bendi uyarınca yayımlanan gemi acenteliği hizmetleri ücret tarifesiyle ilgili tebliğ hükümlerine uymakla yükümlü oldukları” kural altına alınmış olup bu yönetmelikle de ücretin niteliği hakkında bir düzenleme yapılmamıştır.

3.2.4. Gemi Acenteleri Ücret Tarifesinin Hukuki Değerlendirmesi

3.2.4.1. Genel olarak

2008 tarihli tarifede ücretin asgari olarak belirlenmesi zorunluluğu getirilmiş ise de, genel hukuk sistemimizde kişilerin asgari ücret tarifesini uygulama zorunluluğu ancak Kanun veya Kanunun açıkça verdiği yetki dahilinde Yönetmelik ile düzenlenebilir. Nitekim asgari ücret uygulaması öngören 1136 sayılı Avukatlık Kanununda öngörülen avukatlık ücreti, 3568 sayılı Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik ve Yeminli Mali Müşavirlik Kanunu kapsamında düzenlenen Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik ve Yeminli Mali Müşavir ücreti ile Gümrük Kanunda öngörülen Gümrük Müşavir Ücreti bu niteliktedir¹⁷⁸

3.2.4.2 Normlar Hiyerarşisi Açısından

Yazılı hukuk normlarının kuvvetini belirleyen ve anayasa, uluslararası anlaşma, kanun, cumhurbaşkanlığı kararnamesi, yönetmelik ve diğer düzenleyici işlemler şeklinde yapılan sıralamaya normlar hiyerarşisi denir. Bu sistemde normlar arasında kademeler söz konusu olup her norm geçerliliğini bir üst normdan almaktadır¹⁷⁹. Bu kapsamda Kanun ile Yönetmelik arasında bir hiyerarşi söz konusudur. Normlar hiyerarşisinde alt sırada bulunan yönetmelik üst sırada bulunan Kanuna aykırı olamaz.¹⁸⁰

175 31.10.2005 tarihli Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Gemi Acenteleri Yönetmeliğinin 21 nci maddesinin 2 nci fıkrasında, “Gemi acenteleri verdikleri acentelik hizmetlerinde, belirlenen ve onaylanan gemi acenteliği hizmetleri ücret tarifesi hükümlerine uymak zorundadırlar.” hükmüne yer verilmiştir.

176 19.03.2018 tarihli Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmeliğin 11. maddesinde “Gemi acenteleri, özel ve ticarî yatılara verdikleri hizmetler hariç olmak üzere, acentelik hizmetlerinde belirlenen ve onaylanan gemi acenteliği hizmetleri ücret tarifesi hükümlerine uymak zorundadırlar.” hükmüne yer verilmiştir.

177 02.06.2011 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan Gemi Acenteleri Yönetmeliğinin, 24. maddesinde, “Gemi acenteliği hizmetlerine ilişkin ücret tarifesi, tebliğ ile belirlenir.” düzenlemesine yer verilmiştir.

178 Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.XVII,Y.2013,Sa.3, s.69.

179 Atay, E. E.: *Hukuk Başlangıcı*, 5. Baskı, Ankara 2017, s.173.

180 Anayurt, Ö.: *Anayasa Hukuku: Genel Kısım (Temel İlkeler, Kavram ve Kurumlar)*, 1.Baskı, Ankara 2018, s.695.

TTK'nin “Ücretin Miktarı” başlıklı 115’ inci maddesinin 1’inci fıkrasında, “*Sözleşmede hüküm yoksa ücretin miktarı, acentenin bulunduğu yerdeki ticari teamüle, teamül de mevcut değilse hâlin gereğine göre o yerdeki asliye ticaret mahkemesince belirlenir.*” hükmüne yer verilmiştir. Dolayısıyla TTK kapsamında acente ile müvekkili arasında yapılacak anlaşma ile acentenin alacağı ücret miktarını ve türünü serbestçe belirleyebileceklerdir

5174 Sayılı “*Türkiye Odalar Ve Borsalar Birliği İle Odalar Ve Borsalar Kanununun*”¹⁸¹ 12’inci maddesinin 1’inci fıkrasının (1) bendinde “*Gerektiğinde 507 sayılı Esnaf ve Küçük Sanatkârlar Kanununun 125 inci maddesinde sayılan mal ve hizmetlerin azamî fiyat tarifelerini, kendi üyeleri için, Bakanlıkça çıkarılacak yönetmeliğe uygun olarak tespit etmek ve onaylamak.*” hükmüne yer verilmiş olup tarifinin aksine Kanunda odaların asgari değil azami fiyatı belirleyeceği kural altına alınmıştır.

Yine “*Tacir ve Sanayiciler Tarafından Üretilen Mal ve Hizmetlerin Azami Fiyat Tarifelerinin Düzenlenmesi Hakkında Yönetmeliğin*”¹⁸², 1’inci maddesinde “*5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanununa tâbi odalarca, üyeleri tarafından üretilen ve 507 sayılı Esnaf ve Sanatkârlar Kanununa tâbi esnaf ve sanatkârlar odaları tarafından belirlenmiş tarifelere konu mal ve hizmetlerin azami fiyat tarifelerinin kendi üyeleri için düzenlenmesi, uygulamaya konulması ve denetimi ile diğer usul ve esaslar bu Yönetmelikle düzenlenmiştir.*” hükmüne yer verilmiş olup, yönetmelik kapsamında odalar tarafından tarifelere konu mal ve hizmetlerin tarifinin aksine azami fiyatının belirlenmesi gerektiği kural altına alınmıştır.

Gemi acentesi ücret tarifesinde, taraflar arasında belirlenecek ücretin miktarının tarifede belirlenmiş olan sınırın altında kalamayacağı açıktır. Bu husus T.T.K.’de öngörülen ücret miktarının taraflar arasında serbestçe belirlenmesi ilkesine aykırılık teşkil etmektedir. Yine “*Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanunu ile Tacir ve Sanayiciler Tarafından Üretilen Mal ve Hizmetlerin Azami Fiyat Tarifelerinin Düzenlenmesi Hakkında Yönetmelik*” hükümleri uyarınca odalar tarafından belirlenecek ücretin asgari değil azami sınırı öngörüldüğünden, tebliği kendisinden üst norm olarak düzenlenen Yönetmelik hükümlerine de aykırılık teşkil etmektedir. Sonuç olarak, kanunda ve yönetmelikte öngörülmeyen bir kavram olan asgari veya taban ücret terimi üst normlara aykırı olarak tebliğ ile düzenlendiğinden kanaatimizce yapılan düzenlemenin normlar hiyerarşisine aykırı olduğu değerlendirilmekte ve iptali gerekmektedir.

181 Bkz.01.06.2004 tarih ve 25479 sayılı Resmi Gazete

182 Bkz.15.02.2004 tarih ve 25672 sayılı Resmi Gazete

3.2.4.3. Rekabet Kurulu Kararı Uyarınca

4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanunun¹⁸³ Kurulun Görev ve Yetkileri başlıklı 27'inci maddesinin 1'inci fıkrasının (g) bendinde, Rekabet hukuku ile ilgili mevzuatta yapılması gerekli değişiklikler konusunda doğrudan veya Bakanlığın talebi üzerine görüş bildirmek, kurulun görevleri arasında sayılmıştır.

Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği ile üyelerinin free-in/free-out¹⁸⁴ hizmetine ilişkin asgari ücretleri belirlemek ve pazarı paylaşmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiasıyla Rekabet Kurulunca yapılan inceleme neticesinde, Kurulun 27.10.2004 tarih D:2004-4-125, K: 04-69/980-238 sayılı kararı¹⁸⁵ ile “öte yandan, acentelerin talep ettikleri free-in/free out hizmetlerine ilişkin ücretler ile ilgisi bulunmamakla birlikte, yapılan inceleme esnasında Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından çıkarılan, 8.1.2004 tarih, 25340 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 2004/1 sayılı Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğin ekinde yer alan ve Tebliğ’in 4. maddesi (g-1) bendinde acentelik ücreti olarak tanımlanan ücret tarifelerinin asgari ücret tarifeleri olduğu anlaşılmıştır. Tebliğ’e dayanarak teşkil eden 5174 sayılı Kanun’un 12. maddesi (p) bendi ve bu Kanun’dan önce yürürlükte bulunan 5590 sayılı Kanun’un 5. maddesi (p) bendi, Deniz Ticaret Odası’na ücret tarifeleri hazırlayarak Bakanlığın onayına sunma görevini vermektedir. Ne var ki ne 5174 sayılı ne de 5590 sayılı Kanun’da asgari ücret tarifesinden bahsedilmektedir. Kanun koyucu ilgili merciyeye ücret tarifesi hazırlama ve Bakanlık onayına sunma görevi vermiş, fakat bu tarifenin asgari ücret tarifesi olmasını zorunlu kılmamıştır. Bu çerçevede bahse konu tarifelerin tavsiye niteliğinde ücret tarifeleri olarak düzenlenmesi suretiyle, Tebliğ’in 4054 sayılı Kanun’un mal ve hizmet piyasalarının serbest ve sağlıklı bir rekabet ortamı içinde teşekkülü ve gelişmesinin sağlanması amacı ile uyumlu hale geleceği, bu bakımdan gerekli ve yararlı görülen Tebliğde belirtilen şekilde yapılacak değişiklik konusunda Kanun’un 27. maddesinin (g) bendi kapsamında değerlendirilmek üzere ilgili Bakanlığa görüş bildirilmesinin uygun olacağı kanaatine varıldığı” gerekçesiyle 2004/1 sayılı Tebliğde yer alan gemi acentelik hizmetlerine ilişkin ücret tarifelerinin tavsiye niteliğine dönüştürülmesi için ilgili Bakanlığa görüş bildirilmesine karar verilmiştir. Dolayısıyla Rekabet Kurulu verdiği kararıyla tarifede belirlenen ücretlerin taraflar arasında emsal veya tavsiye niteliğinde olmasının rekabet hukuku açısından daha uygun olacağına karar vermiştir.

183 Bkz:13/12/1994 tarih ve 22140 sayılı Resmi Gazete

184 Konteynırların yükleme-boşaltmasına nezaret etmenin ve sair emeklerin, ayrıca müşteri namına liman idaresine yapılan peşin ödemeler sebebiyle üstlenilen kur riskinin karşılığı olarak acentenin müşterisinden aldığı ücrete “free-in/free-out” denilmektedir.

185(Bkz. <https://www.rekabet.gov.tr/Karar?kararId=a48b01ff-4f48-4ec8-265caf&AspxAutoDetectCookieSupport=1>) (e.t:18.03.2019)

3.2.5. Asgari Ücret Tarifesine Aykırılık Halinde Gemi Acentesinin Maruz Kalacağı Yaptırımlar

3.2.5.1. Genel Olarak

Asgari ücret tarifesine uygun davranılmaması halinde uygulanacak yaptırımlar 2012 tarihli G.A.Y ile 2008 tarihli G.A.H.Ü.T.’de düzenlenmiştir. Bu yüzden ilgili düzenlemelerde yer alan hükümlerin irdelenmesi önem arz etmektedir.

3.2.5.2. 2008 Tarihli Tebliğ Kapsamında Uygulanacak Yaptırım

Anılan Tebliğin “Kapsam” başlıklı 2’inci maddesinde “*Bu Tebliğ hükümleri, Türkiye Cumhuriyeti Kanunlarına göre kurulmuş ve Deniz Ticaret Odalarına kayıtlı olarak faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişilerin verdikleri acentelik hizmetleri ücretlerinin asgari düzeyini belirler.*” hükmüne, yine Tebliğin “Cezai hükümler” başlıklı 10 uncu maddesinde ise “*Gemi acenteliği faaliyetinde bulunan gerçek ve tüzel kişiler, bu Tebliğde belirtilen esaslar ile ekte sunulan taban ücret tarife cetvellerini uygulamakla yükümlüdür. Bu Tebliğ ekinde belirtilen taban ücretlerden aşağı hizmet alınamaz ve satılamaz. Bu uygulama dışına çıkanlar; diğer mevzuat hükümleri saklı kalmak kaydıyla, 5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanunu’nun¹⁸⁶ 87 ve 93’üncü maddelerine istinaden Deniz Ticaret Odaları tarafından cezalandırılır.*” hükmüne yer verilmiştir. İlgili Tebliğde 2012 tarihli Yönetmelikten farklı olarak hem hizmeti verenler hemde hizmetten yararlananlar hakkında cezai hükümler getirilmiştir. Fakat gemi acenteliği hizmeti alan gemilerin genellikle Yabancı şirketler olduğu dikkate alındığında, yabancılar hakkında söz konusu cezai hükümlerin tatbik edilmesi mümkün olmayacağından, bu maddenin işlerliği ancak hizmeti veren veya alanın Yabancı olmaması durumunda mümkün olabilecektir¹⁸⁷.

Anılan Tebliğde yer verilen 5174 sayılı Kanunun ” *Disiplin suç ve cezaları* “ başlıklı 87’inci maddesinde; uyarma “*mesleğin icrasında ve davranışlarında daha dikkatli davranması gerektiğinin ilgili üyeye bir yazıyla bildirilmesi*” şeklinde tanımlanmıştır. Yine Kanuna göre uyarma cezasını gerektiren haller;

“1) *Meslek şeref ve haysiyetine uygun düşmeyen tavır ve hareketlerde bulunmak.*

2) *Üyelik görev ve sorumlulukları ile ilgili yönetim kurulunca yapılan davet ve talebin gereğini mazeretsiz olarak yerine getirmemek.*

186 Bkz. 01.06.2004 tarih ve 25479 sayılı Resmi Gazete

187 Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.XVII,Y.2013,Sa.3, s.72

3) Üyesi olduğu odanın, borsanın veya Birliğin itibarını zedeleyici sözler sarf etmek.

4) Müşteri veya iş sahipleri ile olan ilişkilerinde terbiye ve nezakete aykırı davranışta bulunmak.” şeklinde tahdidi yani sınırlı olarak sayılmıştır. Ancak tebliğde uyulması zorunlu olduğu belirtilen tarifeye uymamak, uyarma cezasını gerektiren haller arasında sayılmamıştır.

Yine anılan Kanunun aynı maddesinde, Kınama; “meslekî tutum ve davranışlarında kusurlu sayıldığı için ilgili üyeye bir yazıyla bildirilmesidir.” şeklinde tanımlanmıştır. Kanuna göre, Kınama cezasını gerektiren haller;

“1) Üyesi olduğu odanın, borsanın veya Birliğin itibarını zedeleyici asılsız yayında bulunmak.

2) Müşterisine veya iş sahiplerine karşı taahhütlerini yerine getirmemek.

3) İş ilişkisinde bulunduğu kişiler hakkında haksız ithamda bulunmak.

4) Satışa arz olunan malların niteliği veya miktarı bakımından gerçeğe aykırı beyanda bulunmak.

5) Nizamî olmayan ölçü ve tartı aletlerini bilerek kullanmak.

6) İki yıl içinde birden fazla uyarma cezasını gerektirecek bir davranışta bulunmak.

7) Organ seçimlerinin düzen içinde ve sağlıklı biçimde yürütülmesi amacıyla, hâkimin ve seçim sandık kurulunun aldığı tedbirlere uymamak.” şeklinde uyarma cezasında olduğu gibi tahdidi olarak sayılmıştır. Ancak tebliğde uyulması sorunlu olduğu belirtilen tarifeye uymamak, kınama cezasını gerektiren haller arasında da sayılmamıştır.

Yine anılan Kanunun aynı maddesinde, üyelikten geçici çıkarma; “üyenin iki aydan az ve on iki aydan fazla süreli olmamak üzere oda veya borsa üyeliğinden çıkarılmasıdır.” şeklinde, üyelikten uzun süreli çıkarma ise, “üyenin kaydının üyesi bulunduğu oda veya borsa ile ticaret sicilinden beş yıl süre ile silinmesi” şeklinde tanımlanmıştır. Maddenin bu kısmında ki disiplin cezalarının uygulanabilmesi için kınama cezasını gerektiren hallerde belli bir süre içerisinde tekrür edilmesi gerekmektedir.

Tebliğin 5174 sayılı Kanun kapsamında atıf yaptığı bir diğer madde olan “Para cezaları” başlıklı 93’üncü maddesine göre “Oda ve borsa üyelerinden;

a) Mevzuata uygun olarak kayıt ve tescil muamelelerini yaptırmayanlara veya tescil ve ilânı gereken değişiklikleri bildirmeyenlere yıllık aidatlarının iki katı,

b) Yetkili organlarca ve Sigorta Acenteleri İcra Komitesi ile Sigorta Eksperleri İcra Komitesince alınan kararlara riayet etmeyenlere yıllık aidatlarının beş katı,

c) İmalatta, mal ve hizmet arzında sağlık kurallarına uymayanlara, ölçü ve tartı aletlerini hileli bir şekilde kullananlara ve hileli, karışık veya standartlara aykırı ve kalitesiz mal imal edip, satanlara yıllık aidatlarının on katı, Tutarında idarî para cezası verilir. Bu eylem ve davranışlara ilişkin idarî para cezaları, disiplin kurulunun teklifi ve meclisin kararıyla verilir. Bu maddede belirtilen idarî para cezaları aynı fiilin bir yıl içinde her tekrarı için iki kat olarak uygulanır. Bu Kanuna göre verilen idarî para cezaları, oda ve borsalar tarafından gelir kaydedilir. Bu cezalara karşı tebliğ tarihinden itibaren otuz gün içinde yetkili idare mahkemesine itiraz edilebilir. İtiraz, verilen idarî para cezasının yerine getirilmesini durdurmaz. Bu Kanunda öngörülen idarî para cezalarına ilişkin zamanaşımı süresi yetkili kuruluşça ihlâlin öğrenildiği tarihten itibaren altmış gün ve her halde ihlâlin vuku bulduğu tarihten itibaren iki yıldır. Para cezası verilmesi ayrıca disiplin cezası verilmesini engellemez.” şeklinde yer alan hükümler arasında da tebliğde uyulması zorunlu olduğu belirtilen tarifeye uymamak, para cezasını gerektiren haller arasında da sayılmamıştır.

Sonuç olarak anılan Tebliğ hükümleri uyarınca uyulması zorunlu olan ücret tarifesine uyulmaması durumunda her ne kadar anılan tebliğ hükmü uygulanacak cezai hükümler olarak 5174 sayılı Kanunun 87’inci ve 93’üncü maddelerine atıf yapmış ise de, kanunda ücret tarifesine aykırılık halinde hangi disiplin cezasının uygulanacağına dair bir açıklık bulunmamaktadır.¹⁸⁸

Anılan Kanunda; “Disiplin suç ve cezaları hakkındaki esaslar Bakanlıkça çıkarılacak yönetmelikle düzenlenir.” hükmüne yer verilmiştir. 5174 sayılı Kanunda tarifeye uyulmaması halinde uygulanacak hüküm bulunmadığından, Kanunun yollama yaptığı Yönetmelik hükümlerinin irdelenmesi gerekecektir.

“Oda ve Borsa Üyelerine Verilecek Disiplin ve Para Cezaları ile Disiplin Kurulu ve Yüksek Disiplin Kurulu Hakkında Yönetmeliğin”¹⁸⁹ 3’üncü maddesinde, “Bu Yönetmelik, 18/5/2004 tarihli ve 5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanununun 21, 43, 87 ve 93 üncü maddelerine dayanılarak hazırlanmıştır.” hükmü yer almaktadır. Dolayısıyla, 5174 sayılı Kanunda belirtildiği üzere disiplin cezaları hakkında Kanunun verdiği yetki dahilinde ilgili Yönetmelik düzenlenmiştir.

188 Kara, H.: “Gemi Acentesi Ücret Tarifesi ve Buna Aykırılığın Yaptırımı”, GÜHFD, C. XVII, S. 3, s. 72.

189 Bkz: 02/03/2005 tarih ve 25743 sayılı Resmi Gazete

Anılan Yönetmeliğin “*Disiplin suç ve cezaları*“ başlıklı 5’inci maddesinde 5174 sayılı Kanunda aynı doğrultuda uyarı ve kınama disiplin suçunun tanımı yapılmıştır. Fakat Kanundan farklı olarak, Yönetmeliğin 5’inci maddesinin 1’inci fıkrasının kınama başlıklı (b) bendinin 8 numaralı alt bendinde, “*Mal ve hizmetlere ilişkin azami fiyat tarifelerini bulundurulması gerekli yerlerde bulundurmamak veya bu tarifelere uymamak*” fiilinin yaptırımını kınama disiplin cezası olarak belirlenmiştir.

Sonuç olarak gemi acentesi ile müvekkili aralarında yaptıkları sözleşme ile 2008 tarihli tarife ile belirlenen ve uyulması zorunlu olan ücret tarifesine uymayarak tarifede yazan miktarların altında ücrette anlaşmaları durumunda Kanun uyarınca gemi acenteleri hakkında uygulanacak bir disiplin cezası olmamasına rağmen, 2012 tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliği kapsamında faaliyetten men cezası ile Oda ve Borsa Üyelerine Verilecek Disiplin ve Para Cezaları ile Disiplin Kurulu ve Yüksek Disiplin Kurulu Hakkında Yönetmelik uyarınca ise kınama cezası ile cezalandırılabilir. Bu durumda Kanun kapsamında düzenlenmiş bir yaptırıma Yönetmeliklerde yer verilmiş olması Yönetmeliğin hukuka aykırılığı sorununu gündeme getirebilecektir.

3.2.5.3. 2012 tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliği Kapsamında Uygulanacak Yaptırımlar

2012 tarihli G.A.Y.’nin “Sorumluluk” başlıklı 11’inci maddesinin 1’inci fıkrasının (c) bendi kapsamında tarafların arasında yaptıkları sözleşmeyle tebliğ hükümlerine uymak zorunda oldukları belirtilmiştir. Fakat taraflar aralarında asgari ücretten daha düşük bir ücret konusunda anlaşmışlarsa yine Yönetmeliğin “faaliyetten men” başlıklı 14’üncü maddesinin 1’inci fıkrasına göre, ihlalin türüne bağlı olarak beş ila otuz gün süre ile durdurulur.

Ancak anılan hükümde hangi ihlalden dolayı kaç gün süreyle faaliyetin durdurulacağı hususu net şekilde düzenlenmemiştir. Oysa 2011 tarihli G.A.Y’nin 14’üncü maddesinin 1’inci fıkrasında yer alan “*11 inci maddenin birinci fıkrasının (a), (b) ve (c) bentleri hükümlerine aykırı hareket ettiği tespit edilen acentelerin faaliyetleri 15 gün, tekrarı halinde 30 gün süre ile durdurulur.*” şeklindeki düzenlemede belirtildiği üzere, taraflar aralarında asgari ücretten daha düşük bir ücret üzerinde anlaşmaları ya da bu durumun tekerrürü halinde kaç gün süreyle faaliyetten men edileceği hususunun belirlenmiş olması nedeniyle 2012 tarihli düzenlemeye göre daha kapsamlı ve açıktır.

Belli süreyle faaliyetten men edilen acente faaliyetten men süresinin sonunda sorumluluklarını yerine getirmez, yani tarifede belirlenen asgari ücret sınırına uymaz ise bu durumda 2012 tarihli Yönetmeliğin 15’inci maddesinin 1’inci fıkrası uyarınca yetki

belgelerinin iptal edileceği, 2'inci fıkrası uyarınca ise, yetki belgesi iptal edilen veya faaliyetine ara verilen acentelere ait bilgilerin idarenin¹⁹⁰ internet sitesinde duyurulacağı ve 2 yıl süreyle yetki belgesi düzenlenmeyeceği kural altına alınmıştır.

190 Her ne kadar; Yönetmeliğin 4. maddesinde idarenin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığını ifade edeceği belirtilmiş ise de 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi uyarınca idare Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü şeklinde tanımlanabilir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. GEMİ ACENTELENERİNİN HUKUKİ SORUMLULUĞU

4.1. Gemi Acentelerinin Dava ve Takiplerde Temsil Yetkisi

Acentenin müvekkilini yargı makamları önünde temsil yetkisi TTK'nin 105'inci maddesinin 1'inci fıkrasında “*Acente, aracılıkta bulunduğu veya yaptığı sözleşmelerle ilgili her türlü ihtar, ihbar ve protesto gibi hakkı koruyan beyanları müvekkili adına yapmaya ve bunları kabule yetkilidir*” şeklinde düzenlenmiştir.

Gemi acentesi aracılık yaptığı veya bizzat akdettiği sözleşmelerden doğan uyuşmazlıklarda, müvekkili adına dava açabileceği gibi acenteye müvekkili adına dava da açılabilir. Bir başka deyişle acente davalı veya davacı konumunda olabilir. Hatta, TTK'nin 105'inci maddesinin 2'inci fıkrası uyarınca, yabancı tacirler ile gemi acentesinin aralarında yapmış oldukları sözleşmede yer alan, acentenin davada ve takiplerde temsil yetkisinin kaldırılmasına yönelik hükümler geçersizdir.¹⁹¹

Dava ve taraf ehliyeti Mahkeme tarafından resen inceleneceğinden, müvekkiline izafeten acenteye değil, doğrudan acenteye dava açılması durumunda davanın husumet yokluğu nedeniyle reddine karar verilecektir.¹⁹²

Ancak şunu da belirtmek gerekir ki; acentenin müvekkilini Mahkemeler önünde temsil yetkisi müvekkili ile üçüncü kişi arasındaki her türlü hukuki ihtilaftan doğmaz.¹⁹³ Acentenin

191 Kayar, s.270.

192 İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 14. Hukuk Dairesinin 10/07/2018 tarih D: 2017/663 K: 2018/908 sayılı kararında; “*TTK nun 1185-(1) maddesine göre ;ziya veya hasarın en geç eşyanın gönderilene teslimi sırasında taşıyana yazılı olarak bildirilmesi şarttır. İhbarname de ziya veya hasarın genel olarak belirtilmesi gereklidir. Dosyada yer alan ve tercümesi de yapılmış bulunan 20.02.2014 tarihli A.İ. S.R.L. tarafından tanzim edilen teslim kuponuna göre ;(teslim kuponunda yüke ait tüm özellikler yazılıdır.)” alıcı acentesi G. C. & G.SRL -Napoli ,tarafından teslim alındığı ve teslim tutanağına "boşaltma anında kabuksuz antep fıstığı içeren 80 adet çuvalda belirgin küf izleri ve çuvalların ıslak olduğu tesbit edilmiştir. Malların maruz kaldığı tüm hasarları değerlendirmek hakkını saklı tutarız denilmiştir. Buna göre alıcı tarafından mallar TTK nun 1185 maddesine uygun şekilde hasar ihbarı yapılmış olup ;sorumluluğa ilişkin karinelerin buna göre değerlendirilmesi gerekmektedir. İcra takibinin 17.2.2015 tarihinde TTK nun 1185(1) gereği 1 yıllık hak düşürücü süre içinde başlatıldığı anlaşılmaktadır. Dava ve taraf ehliyeti HMK 114./d gereği dava şartlarından olup dava şartları mahkemece re'sen incelenir. Davalı acente olduğunu ileri sürmüş ise de mahkemece bunun üzerinde durulmamış ,birlikli kurulu tarafından da yerinde tesbit edildiği üzere dava konusu taşımaya ilişkin olarak taşıyan sıfatıyla A. Konteyner Taşımacılık A.Ş. tarafından 15.1.2014 tarihli konişmento düzenlendiği ve konişmentonun ve navlun faturasının acente sıfatıyla davalı A.Denizcilik ve AŞ tarafından imzalandığı dolayısıyla davalı A.Denizcilik ve AŞ nin taşıyan sıfatını haiz olmadığı belirlenmiştir. Dosya içerisinde bulunan 15.01.2014 tarihli 101807 seri nolu satıcı(gönderici) K.Tarım Ürünleri San. ve Tic. A.Ş adına kesilen navlun faturasının incelenmesinde ise davalının taşıyıcı A. Konteyner Taşımacılık A.Ş. şirketinin acentesi olduğu ,faturanın taşıyıcı adına acente sıfatıyla tanzim edildiği açıkça yazılıdır.Buna göre somut olay bakımından taşıyıcının A.Konteyner Taşımacılık A.Ş olduğu, yükleme acentesinin ise A. Denizcilik ve Nakliyat A.Ş. olduğu, davacının davalı A.Denizcilik ve Nakliyat A.Ş'ye dava açtığı, davacının bu halde davayı taşıyanın acentesine izafeten yönelmesi gerekirken doğrudan acenteye dava açılmasının TTK'nın 119. maddesine aykırılık teşkil ettiği, olayda davalının pasif husumeti olmadığı davanın pasif husumet-sifat yokluğu nedeniyle reddi yerine yargılamaya devamla davanın esastan reddine karar verilmesinin yerinde olmadığı sonucuna varıldığı” gerekçesiyle davanın pasif husumet yokluğundan reddine karar verilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)*

193 Kaya, s.61.

bu yetkiyi kullanabilmesi için ya hukuki ihtilafın doğduğu sözleşmenin acente tarafından müvekkilin adına yapılması ya da bu sözleşmenin kurulmasına aracılık etmesi gerekmektedir. Nitekim yapılan yargılamalarda öncelikle Mahkeme tarafından davacıdan davalının acente olduğuna yönelik belgeleri dosyaya sunması istenilerek acentelik sıfatına¹⁹⁴ göre taraf teşkilinin usulüne uygun şekilde yapması gerekmektedir.¹⁹⁵

Hem müvekkile hem de acenteye bir arada dava açılmaz. Bu şekilde dava açılması halinde ise davanın tümü usul yönünden reddedilmemelidir. Asıl davalı taraf tespit edilerek ve bu tarafa tebligat yapılarak davaya bu kişi yönünden devam edilmeli, diğer taraf hakkında ise pasif husumet yokluğu nedeniyle davanın reddine karar verilmelidir.¹⁹⁶

Acentenin müvekkili adına açtığı davalar ile acenteye müvekkili adına açılan davaların acente tarafından takibi zorunlu değildir. Müvekkil açılan bu davayı bizzat veya vekili vasıtasıyla takip edebilir.

Müvekkile izafeten acenteye yönelik açılan davalarda hükmedilen borçtan acentenin sorumluluğu yoktur. Hatta Mahkemece müvekkiline izafeten acenteye karşı açılan davalarda

194 Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 06/04/2014 tarih ve E:2013/15898 K: 2014/7486 sayılı kararında, “dava, demuraj alacağına ilişkin olup, davacı, taşıyanın acentesi olduğunu ileri sürerek işbu davayı açmıştır. Davacının taşıyanın acentesi olduğu mahkemenin de kabulündedir. Zaman itibariyle olaya uygulanması gereken 6762 sayılı TTK'nın 119. maddesine göre acente, aracılıkta bulunduğu veya akt ettiği mukavelelerle ilgili her türlü işlemi yapar ve bu gibi mukavelelerden çıkacak ihtilaflardan dolayı acente ancak acentesi olduğu kişiye izafeten dava açabilir. Ancak somut olayda davacı acente davayı, taşıyana izafeten değil, kendi adına açmış, demuraj alacağının da kendisine ödenmesini talep etmiştir. Bu itibarla, mahkemece de davacının taşıyanın acentesi olduğu kabul edildiğine ve davaya konu demuraj alacağının da taşıyana ödendiği iddia ve ispat olunmadığına göre, davanın, davacının aktif dava ehliyeti olmadığı nazara alınarak reddine karar verilmesi gerekirken yazılı şekilde davanın kabulüne karar verilmesi doğru olmadığından” kararın bozulmasına karar verilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)

195 İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 14. Hukuk Dairesinin 08/11/2018 tarih ve D:2018/299, K:2018/1270 sayılı kararında; “dava hukuki niteliği itibariyle, nakliyat sigortacısı tarafından, deniz taşımasını yapan taşıyıcı aleyhine, taşınan emtialarda meydana gelen hasar bedelinin rücu tahsil için başlatılmış olan ilamsız icra takibine vaki itirazın İİK'nın 67.maddesi uyarınca iptali isteğine ilişkindir. Dosya içinde bulunan taşıma ile ilgili evraklarda M. D. A.Ş.'nin acente olduğuna dair bir belge bulunmamaktadır. Somut olayda uygulanması gereken 6762 sayılı TTK'nın 119/1.maddesi gereğince, ancak acentenin aracılığıta bulunduğu veya aktettiği mukavelelerle ilgili ihtilaflar nedeniyle müvekkili namına acente aleyhine dava açılabilir. Kanun koyucu, sözleşmenin kurulduğu yere değil ona aracılık eden veya onu bizzat akdeden kimseye önem vermiş ve hukuki sonucu bu kimseye göre belirlemiş bulunmaktadır. Şu halde bir anlaşmazlık sözleşmeden doğmuş olsa bile acente bu sözleşmeye aracılık etmemiş veya sözleşmeyi akdetmemiş ise, müvekkili namına dava açamayacağı gibi kendisine de müvekkiline izafeten dava açılmaz. Somut olayda, kendisine acente sıfatıyla ve izafeten dava yöneltilen M.D A.Ş vekili, dava konusu taşıma işine aracılık etmediğini, bu taşımayla ilgili acentelik sıfatı bulunmadığını savunmuştur. Bu durumda öncelikle, davada taraf teşkilinin sağlanması açısından bu itiraz üzerinde durulmalıdır. Mahkemece yapılması gereken iş, öncelikle ön sorunlar hakkındaki hükümlere göre, davacıya davalının acente sıfatının bulunduğu dair delillerinin sunulmasının istenmesi, acentelik sıfatı kanıtlanamaz ise davalı asile dava dilekçesi tebliğ edilip, taraf teşkili sağlandıktan sonra yargılamaya devam edilmesidir. Davada taraf teşkili usulüne uygun olarak sağlanmadan ve bu konuda davanın görülebilmesine ilişkin şartlar tamamlanmadan yetkisizlik kararı verilmiş olmakla, ilk derece mahkemesi kararında dava şartlarına aykırılık nedeniyle HMK 353/1.a.4. maddesi gereğince kaldırılarak, davanın yeniden görülmesi için dosyanın ilk derece mahkemesine gönderilmesine” dair karar verilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)

196 “Yargıtay 9. Hukuk Dairesinin 19.3.2002 tarih ve E. 2001/18791 K: 2002/4380 sayılı kararı uyarınca, ...davalının davacının çalıştığı gemiye acentalık hizmetleri verdiği dosya içindeki bilgi ve belgelerden anlaşılmalıdır. Dava, F. Denizcilik Ltd. Şirketi hakkında gemi donatanına izafeten ve kendisine asaleten şeklinde açılmış ve mahkemece hangi sıfatla sorumlu olduğu belirtilmesizden hüküm tesis edilmiştir. Türk Ticaret Kanunu'nun 119. maddesine göre, gemi donatanını temsilen acenta aleyhine dava açılabilirse de, karar gemi donatanı hakkında verilmelidir. Acentanın, ancak yasadan kaynaklanan bir temsil görevi vardır. Somut olayda ise donatana karşı da dava açıldığına göre bu durumda acentanın ayrıca bu davada donatanı temsil etmesi söz konusu değildir.” gerekçesiyle davalı hakkında açılan davanın reddine karar verilmiştir.

acente aleyhine yargılama gideri ve vekalet ücretine hükmedilemez.¹⁹⁷ Ancak hükmün tahsiline yönelik acenteye vekil sıfatıyla icra emri gönderilebilir, fakat acentenin mal varlığına yönelik olarak haciz uygulanamaz.¹⁹⁸

4.2. Gemi Acentelerinin Doğrudan Sorumluluğuna Gidilebilecek Haller

4.2.1. Borçlar Kanunundan Doğan Sorumluluğu

Borç ilişkisinin kaynaklarından olan haksız fiil Kayıhan'a¹⁹⁹ göre “*sadece belirli bir alacaklıya karşı değil, herkese karşı uyulması zorunlu bir hukuki görevin ihlali yüzünden doğan zararı tazmin yükümü*” olarak tanımlanmıştır. Yine Oğuzman'a göre haksız fiil sorumluluğunun şartları,

“-*Hukuka aykırı bir fiil (bu şart, 'bir fiilde bulunma' ve 'hukuka aykırı olma' şeklinde iki unsura ayrılabilir);*

-*Bu fiille bir kişiye verilen zarar (bu şart 'zarar' ve 'fiille zarar arasında nedensellik bağı' şeklinde iki unsura ayrılabilir);*

-*Fiilin işlenmesinde failin kusurlu olması.*” şeklinde beş unsura ayrılarak ifade

197 Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 25.11.2015 tarih ve E: 2015/5835 K: 2015/12535 sayılı kararında; “*dava, gemiye verilen refakat hizmeti sebebiyle düzenlenen faturaların ödenmemesi nedeniyle başlatılan icra takibine vaki itirazın iptali istemine ilişkin olup, mahkemece davalı şirketler yönünden karar verilmesine yer olmadığına karar verilerek, Master Deniz Acenteliği A.Ş. yararına vekalet ücreti ve yargılama giderine hükmedilmiştir. Ancak, davaya dayanak olan icra takibi donatana izafeten kendisine asaleten Botaş A.Ş. ve ayrıca Master Deniz Acenteliği A.Ş. 'ye karşı yapılmış, tarafların takibe itirazı üzerine icra takibi durmuş, işbu dava yalnız borca itiraz eden Botaş A.Ş. 'ye karşı kendisine asaleten, donatana izafeten açılmıştır. Botaş'ın donatanın acentesi olmadığını savunması üzerine, davacı vekilinin talebi ile dava dilekçesi donatana izafeten Master Deniz Acenteliği A.Ş. 'ye tebliğ edilmiş ve Master Deniz Acenteliği A.Ş. yargılamaya katılmıştır. Master Deniz Acenteliği A.Ş. bu davada donatanın acentesi sıfatıyla yer almakta olup asıl davalı olarak sıfatı bulunmamaktadır. Bu nedenle, mahkemece yargılama gideri ve vekalet ücretinin donatanın acentesi sıfatıyla davada yer alan Master Deniz Acenteliği A.Ş. 'ye verilmesi doğru olmadığı” gerekçesiyle yerel Mahkemenin kararı bozulmuştur. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)*

Yine; Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 01/12/2014 tarih ve E: 2014/12253, K: 2014/18689 sayılı başka bir kararında, “*dava, gemiye verilen refakat hizmeti sebebiyle düzenlenen faturaların ödenmemesi nedeniyle başlatılan icra takibine vaki itirazın iptali istemine ilişkin olup, mahkemece yukarıda açıklanan gerekçelerle davalı Botaş Boru Hatları ile Petrol Taşıma A.Ş. yönünden karar verilmesine yer olmadığına karar verilerek, Master Deniz Acenteliği A.Ş. yararına vekalet ücreti ve yargılama giderine hükmedilmiştir. Ancak, davaya dayanak olan icra takibi, donatana izafeten kendisine asaleten Botaş Boru Hatları ile Petrol Taşıma A.Ş. 'ye ve ayrıca Master Deniz Acenteliği A.Ş. 'ye karşı yapılmış, tarafların takibe itirazı üzerine icra takibi durmuş, işbu dava yalnız borca itiraz eden Botaş Boru Hatları ile Petrol Taşıma A.Ş. 'ye karşı kendisine asaleten, donatana izafeten açılmıştır. Botaş Boru Hatları ile Petrol Taşıma A.Ş. 'nin donatanın acentesi olmadığını savunması üzerine davacı vekilinin talebi ile dava dilekçesi donatana izafeten Master Deniz. Acen. A.Ş. 'ye tebliğ edilmiş ve Master Deniz Acenteliği A.Ş. yargılamaya katılmıştır. Yani Master Deniz Acenteliği A.Ş. bu davada donatanın acentesi sıfatıyla yer almaktadır. Davada asıl davalı olarak sıfatı bulunmamaktadır. Bu nedenle mahkemece yargılama gideri ve vekalet ücretinin donatanın acentesi sıfatıyla davada yer alan Master Deniz Acenteliği A.Ş. 'ye verilmesi doğru olmadığı” gerekçesiyle yerel Mahkemenin kararı bozulmuştur. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)*

198 “*Yargıtay 12. Hukuk Dairesinin 13.5.2008 tarih ve E:2008/7474 K: 2008/10222 sayılı kararında, ...TTK'nın 119. maddesi uyarınca acenta aracılıta bulunduğu veya akdettiği sözleşmelerle ilgili her türlü ihtar, ihbar ve protesto gibi hakkı koruyan beyanları müvekkili adına yapmaya ve bunları kabule yetkilidir. TTK'nın 116. maddesinde tarif edilen acentanın bu gibi sözleşmelerden çıkacak ihtilaflarından dolayı acente müvekkili adına dava açabileceği gibi, kendisine karşı da aynı sıfatla dava açılabilir. Ancak, acenta müvekkili adına sözleşme yapma ve TTK'nın 116. vd. maddelerinde belirttiği gibi müvekkili adına işlem yapmakla yetkili olup, müvekkili adına ilamla hükmedilen borçtan doğrudan sorumluluğu değildir. Takip dayanağı ilamın incelenmesinde müşteki acentanın Ş... B ... Gemisi Donatanına izafeten ilamda yer aldığı ve ilamın hüküm fıkrasında hükmedilen alacağın davalıdan tahsiline hükmedildiği görülmüştür. Bu durumda müşteki acentaya vekil sıfatıyla icra emri çıkarılması yerinde ise de borcun tahsiline yönelik olarak acentanın malları üzerinde doğrudan haciz uygulanamayacağına” karar verilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)*

199 Kayıhan, Ş.-Ünlütepe, M.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 6. Baskı, Ankara 2016, s.233.

edilmiştir²⁰⁰.

Hukuka aykırı fiil müvekkil tarafından işlenmiş ise, müvekkiline izafeten gemi acentesine dava açılması mümkün değildir. Bir başka deyişle, hukuka aykırı fiil müvekkil tarafından gerçekleştirilmiş ise acentenin müvekkilini temsil yetkisi söz konusu olamaz. Ancak haksız fiil acente tarafından işlenmiş veya davacı tarafından işlendiği iddia edilmiş ise davalı konumunda gemi acentesi bizzat yer alabilecektir.²⁰¹

Donatanın haksız fiili nedeniyle geminin donatanına izafeten gemi acentesine karşı dava açılmaz. Eğer açılmış ise, gemi acentesi hakkında davanın husumet yokluğu nedeniyle reddine karar verilecektir. Fakat dava müvekkil ile gemi acentesine birlikte açılmış ise asıl hasım yönünden davaya devam olunacaktır.²⁰²

Eğer taraflar arasında haksız fiil değil de bir sözleşme ilişkisi varsa, bu durumda uyuşmazlığın çözümü sözleşmeye aykırılıktan doğan sorumluluk hükümleri çerçevesinde irdelenmeli ve bu kurallar olaya uygulanmalıdır.²⁰³

200 Oğuzman, K.-Öz, T.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*; 13. Baskı, İstanbul 2017, s.12.

201 İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 14. Hukuk Dairesinin 15.02.2018 tarih ve D: 2017/1040 K: 2018/122 sayılı kararında; “dosyada yer alan konişmentoda Mediterranean Shipping Company S.A. şirketinin taşıyan olup, davalı şirket de taşıyanın acentesi olarak hareket etmiştir. Hal böyle olmakla birlikte somut olayda; davacı tarafca haksız fiil hükümlerine dayalı olarak davalıdan talepte bulunulmaktadır. Davalı ise, dava dışı Esna Uluslararası Taşımacılık.Ltd Şti'nin yükleri bulunan MSCU6336827 nolu konteynerin adı geçen şirket tarafından yanlış ve hatalı istiflenmiş olduğunu, malların emniyete ve sağlama alma yani lashing işleminin düzgün yapılmadığından MSCU6336827 nolu konteynerin tabanında yırtılma meydana geldiğini, bunun sonucunda konteynerin içinde bulunan rulo saçın düşerek davacının sigortalısının yükünün bulunduğu RTMU 259018-8 nolu tank konteynerine ve içindeki emtiaya hasar verdiğini, müvekkilinin sadece konteyneri taşımak üzere dolu, kapalı ve mühürlü şekilde dava dışı Esna Uluslararası Taşımacılık...Ltd Şti'den teslim aldığını, asli kusurlu tarafın bu şirket olduğunu beyan etmiştir...Yukarıda yapılan değerlendirmeler ışığında; davalı acente, dava dışı taşıyanın taşıma işletmesinde çalışmaya bile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı yardımcı şahıslar kapsamında yer aldığı ve davacı talebi doğrultusunda haksız fiil hükümleri gözetilerek işin esasına girilerek toplanan deliller doğrultusunda varılacak uygun sonuç dairesinde bir karar verilmesi gerekirken somut olaya uygun düşmeyen yazılı gerekçeye dayalı olarak davanın usulden reddinde isabet görülmemiştir. Bu bağlamda davalı vekilinin istinaf sebebi incelenmemiştir. İlk derece mahkemesi dava şartı kavramını yanlış değerlendirmiş; pasif husumet ehliyeti (davalı sıfatı) kavramı ile dava şartı niteliğindeki taraf ehliyeti kavramını karıştırarak, dava şartı bulunmadığı gerekçesiyle davayı usulden reddetmiştir. Davacı haksız fiil hükümlerine dayandığına ve bu haksız fiilin davalı tarafından işlendiğini iddia ettiğine göre, iddia ve savunma kapsamında taraf delilleri toplanarak esas hakkında bir karar verilmesi gerektiği” gerekçesiyle ilk derece mahkemesi kararının kaldırarak, davanın yeniden görülmesi için ilk derece mahkemesine göndermesine karar verilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)

202 Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin 31.5.1990 tarih ve E. 1989/4080 K. 1990/4364 sayılı kararında, “ davacı, haksız eylem sonucu uğradığı zararın tazmini için haksız eyleme yol açan geminin donatanına izafetle acentaya karşı dava açmıştır. TTK.nun 119. maddesi hükmüne göre, acentanın akdettiği veya akdinde aracılık yaptığı sözleşmelerden doğan ihtilaflardan dolayı müvekkil namına acentaya karşı dava açılabilir. Anılan yasa hükmünün açık söyleminden anlaşılacağı üzere müvekkil aleyhine açılan davanın müvekkile izafeten acentaya yöneltilmesi için dava konusu uyuşmazlığın her şeyden önce bir sözleşmeden doğması, buna ilaveten acentanın mezkûr sözleşmeyi müvekkili temsilen akdetmesi veya sözleşmenin kuruluşunda aracı olması gerekir. Diğer bir deyişle, müvekkilin akit dışı sorumluluğuna dayalı bir dava müvekkile izafeten acentaya karşı açılmaz. Dairemizin 17.10.1983 gün, 3997-4487 ve 14.11.1986 gün, 6014-5977 sayılı kararlarında ifadesini bulan yerleşmiş içtihadı da bu doğrultudadır (Bkz. Tarık BAŞBUĞOĞLU, Uygulamalı Türk Ticaret Kanunu, C: I, 1988, Sh: 217, 219). Bu durum karşısında mahkemece, asıl davalı olan donatana dava dilekçesini tebliğ ettirmesi için davacı tarafı mehil verilerek hasil olacak sonuç çerçevesinde hüküm kurulması gerektiği” gerekçesiyle ilk derece mahkemesinin kararı bozulmuştur. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)

203 Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 25.01.2016 tarih ve : 2015/6511 K: 2016/731 sayılı kararı ile, “dava, davalı geminin limana yanaşması esnasında verdiği zararın tahsil istemine ilişkin olup, davalı süresinde zamanasını definde bulunmuştur. Davalıya ait gemi, yanaşma manevrası esnasında davacıya ait limana çarpmak suretiyle zarar vermiştir. Dosya içerisinde mevcut bulunan ve 21.09.2007 tarihli belgeye göre, davalı acentası olduğu geminin 4 nolu rıhtıma yanaştırılması isteğinde bulunmuş, davacı liman tarafından da, geminin iskeleye yanaşma müsaadesi verilmiştir. Taraflar arasındaki icap ve kabulle sözleşme kurulmuş ve davalının acentası olduğu gemi de limana yanaşmak üzere manevra yaptığı esnada limana çarpmıştır. Taraflar arasında sözleşme bulunduğu, bu hizmetler nedeniyle davacı liman işletmesi tarafından tanzim olunan faturalardan

Gemi acentesinin aracılık yaptığı veya bizzat akdettiği sözleşmelerden doğan uyuşmazlıklarda, acente müvekkili adına dava açabileceği gibi acenteye müvekkili adına da dava açılabilir. Çatmadan kaynaklanan sorumluluk haksız fiil sorumluluğu kapsamında kaldığından bu durumda gemi acentesinin aracılık yaptığı veya bizzat akdettiği bir sözleşmeden bahsedilemez. Bu sebeple donatana izafeten olduğu belirtilse dahi çatma zararları dolayısıyla gemi acentesi aleyhine dava açılmaz veya donatana açılan davada verilen karar gemi acentesi aleyhine uygulanamaz²⁰⁴

Nitekim, Yargıtay ve Bölge Adliye Mahkemelerince, geminin çarparak verdiği hasarın tazmini, iki geminin çarpışması,²⁰⁵ gemiye yükleme yapılırken çıkan yangın nedeniyle ürünlerin uğradığı zararların tazmini²⁰⁶ istemiyle açılan davalarda olayın haksız fiile dayandığı dolayısıyla acentenin hasım olamayacağına karar verilmiştir. Ancak geminin fırtınada dövünmesi sonucu rıhıma verdiği zararların tazmini istemiyle açılan davada, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi Başkanlığı'nın 27.02.2006 tarihinde vermiş olduğu K: 2006/1952 sayılı kararında da belirtildiği üzere, eğer bir gemi rıhtımda hasara neden olmuş ise, gemi acentesinin o geminin rıhtımı kullanımına bir katkısının olup olmadığı ya da geminin limanı kullamına aracılık edip etmediği, bir başka deyişle meydana gelen zararda gemi acentesinin kusurunun bulunup bulunmadığı hususlarının değerlendirilerek hasıl olacak sonuca göre bir

da bellidir. Bu durumda taraflar arasında sözleşme ilişkisi bulunmakta olup, zamanaşımı, olaya uygulanması gereken BK'nın 125'nci madde gereğince 10 yıldır. Bu nedenle mahkemece, davalının zamanaşımı definin reddi gerekirken kabulü ile davanın reddine karar verilmiş olması doğru olmadığı" gerekçesiyle ilk derece Mahkemesinin kararının bozulmasına karar vermiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)

204 Topsoy, F.: *Çatma Hukuku*, İstanbul 2017, 1. Baskı, s.439.

205 İzmir Bölge Adliye Mahkemesi 17. Hukuk Dairesinin E:2017/1348 K:2018/893 sayılı kararında, "*Uyuşmazlık, davacının yabancı bayraklı teknisinin botuna denizde demirli iken davalıya ait botun çatması sebebiyle meydana gelen zararda davacının müterafik kusurunun bulunup bulunmadığı, davalının botunu kullanan kişinin botu kullanmaya ehil olup olmadığı, olay sebebiyle doğan gerçek zararın tutarı hususlarından kaynaklanmaktadır... ilk derece mahkemesince davalı donatan hakkında hüküm kurulduğu halde karar başlığında davalı donatanın acentesinin davalı taraf olarak gösterilmesi doğru görülmediği" şeklinde karar verilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)*

206 "*Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 10.05.1982 tarih ve E:1982/2182, K:1982/2207 sayılı kararında, ...davacılar, davalı Donatana ait gemiye tahmil edilirken çıkan yangın sebebiyle pamukların ziya ve hasara uğradığını ileri sürerek rücuen tazminat isteminde bulunmuşlardır. Yangın Mersin Limanında vukubulmuş ve dava dilekçesinde akde muhalefet ve haksız fiil nedenlerine dayanıldığı açıkça belirtilmiştir. B.K.nun 98. maddesi yollamasıyla haksız fiillerden doğan sorumluluğa ilişkin hükümlerin kıyasen akde mahalif hareketlere de tatbik edilmesi mümkün bulunduğuna göre, Yangının çıktığı ve dolayısıyla zarara sebebiyet veren eylemin vukubulduğu yer mahkemesi olan Mersin Mahkemesinin de, HUMK.nin 21. maddesi uyarınca yetkili olduğunun kabulü gerektiği..." ifade edilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)*

karar verilmesi gerektiği belirtilmiştir.²⁰⁷ Yine, acentenin kişisel kusurunun varlığı²⁰⁸ durumunda acente davada bizzat taraf olabilecektir. Ancak, donatan ile acente aynı davada bir arada sorumlu tutulamaz. Aksi, ancak acentenin kişisel kusuru varsa söz konusu olabilecektir.

4.2.2. Gümrük Kanunu Uyarınca Sorumluluğu

4.2.2.1 Genel Olarak

Gemiler limana varmadan önce Liman Yönetmeliğinin “*Demirleme sahaları*” başlıklı 6’ncı maddesi kapsamında belirtilen demirleme bölgelerine geldiğinde, geminin giriş işlemleri için gemi acentesi ile birlikte gümrük idaresi yetkilileri gemiye gider. Gemi direkt limana gitmiş ise aynı işlem bu kez limanda yapılır. Gemiye çıkıldığında evrakların hazır olması işlemlerin tam zamanında bitmesini sağlayacağından gemi acentelerinin en temel görevi bu evrakların tam zamanında hazırlanması amacıyla gemi kaptanı ile iyi bir iletişim kurmasından geçmektedir²⁰⁹.

Türk Gümrük bölgesine getirilen eşya belli aşamalardan geçerek gümrük işlemleri tamamlanır. Bu işlemler aşağıda belirtilen sıralama dahilinde yapılır. Bunlar;

- 1-) Eşyanın özet beyanı verilir.
- 2-) Eşyanın kontrolünün yapılabilmesi amacıyla eşyalar geçici depolara nakledilir.
- 3-) Gümrük beyanı verilir.
- 4-) Gümrük beyanı tescil edilir.
- 5-) Beyanın kontrolü yapılır.

207 “Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 27.02.2006 tarih ve E:2005/2013, K: 2006/1952 sayılı kararında .Mahkemece, iddia, savunma ve dosyadaki belgelere göre, benimsenen bilirkişi raporu doğrultusunda, limanda beliren fırtınanın daha önceden ilgililere haber verildiği, davalının buna rağmen gemiyi daha uygun bir yere çekmeyerek hasara neden olduğu, haksız fiil olması nedeniyle reeskont faiz istenemeyeceği gerekçesiyle, davanın kabulüne karar verilmiştir. Kararı, davalı vekili temyiz etmiştir. Dava, yükleme yapmak üzere rıhtıma bağlı olarak bulunan geminin fırtınada dövünmesi sonucu rıhtıma verdiği zararın tahsili istemine ilişkindir. İlke olarak, TTK'nin 119/2. maddesi uyarınca, acente, aracılıkta bulunduğu veya yaptığı sözleşmelerden doğan uyumsuzluklar nedeniyle müvekkili adına dava açabilir veya acenteye karşı dava açılabilir. Şayet müvekkil aleyhine dava, işlemiş olduğu haksız fiil nedeniyle açılmışsa, bu durumda, acentenin müvekkilini mahkemede temsil etmesi mümkün değildir. Somut olayda, zarara neden olan geminin, işletme hakkı davacıya ait olan limana yükleme yapmak maksadı ile yanaştığı konusunda uyumsuzluk bulunmamaktadır. Yapılacak yüklemeye izin verilmesi veya limanın kullanımı için yapılan işlemlerde davalı donatan adına acentenin katılımının bulunması halinde bu ilişki nedeniyle zarar verilmiş olmasından dolayı bu ilişkiye aracılık etmiş olan acenteye karşı donatana izafeten dava açılabilmesi mümkündür. O halde mahkemece bu yön üzerinde durularak, davalı acentenin zarara neden olan geminin limanı kullanımı konusunda aracılık edip etmediği belirlenerek, hasıl olacak sonuca göre bir karar verilmesi gerekirken yazılı olduğu şekilde eksik incelemeyle dayalı olarak karar verilmesi doğru görülmediği” ifade edilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)

208 Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 01.02.2007 tarih ve E:2005/10892, K:2007/1202 sayılı kararında, “ kural olarak, TTK'nin 119/2 inci maddesi hükmüne göre, acentenin aracılıkta bulunduğu veya akdettiği sözleşmelerden doğan uyumsuzluklardan dolayı acenteye karşı doğrudan dava açılmaz, icra takibi yapılamaz. Ancak, acentenin kişisel kusurunun ispatlanması veya ana yasal kurala getirilen açık istisnai düzenleme hallerinde doğrudan acentenin sorumluluğuna gidilebileceği..” ifade edilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)

“Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 20.04.2016 tarih ve E:2015/14980, K2016/4422 sayılı kararında ..Acentenin şahsi kusuruna dayalı olarak dava açılmadığı sürece, acente aleyhine asıla izafeten dava açılabilceğine... ” karar verilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)

209 Gemi Acenteliği İşlemleri, s.43

6-) Beyanların doğruluğu amacıyla eşyalar muayeneye tabi tutulur.

7-) Vergi tahakkuk ettirilir ve verginin ödenmesi ile beyan kapatılır.

Türk limanına uğramaksızın transit geçen gemilerde yüklü eşyalar ile Türk Gümrük Bölgesinin iki noktası arasındaki transit taşımacılığında eşyalar gümrük gözetimine tabi tutulmazlar.

4.2.2.2 Özet Beyan ve Sunumu

Türkiye Gümrük Bölgesine deniz yoluyla taşınan yük ve eşya Ülkeye girişinden itibaren Gümrük gözetimine tabi olacağından gümrük idaresine bu yükün bildirim taşıma aracının işleticisi veya temsilcisi tarafından özet beyan verilerek sağlanmaktadır.²¹⁰

Gümrük Kanununun 35/A, 35/B maddeleri ile 07.10.2009 tarih ve 27369 (Mükerrer) sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Gümrük Yönetmeliğinin 63 ve 64'üncü maddelerinde özet beyanın tabi olacağı kurallar belirtilmiş olup bunlar şu şekildedir:

- Türk Gümrük Bölgesine getirilen eşya için, eşya gelmeden önce veri işleme tekniği kullanılarak özet beyan verilmelidir.

- Özet beyanın kural olarak giriş gümrük idaresine verilmesi gerekmektedir. Ancak, gerekli bilgilerin elektronik ortamda giriş gümrük idaresine iletebilmesi halinde özet beyanın giriş gümrük idaresinden dışında başka bir gümrük idaresine verilmesine izin verilebilir.

- Özet beyan eşyayı Gümrük Bölgesine getiren ya da taşıma sorumluluğunu üstlenen kişi tarafından verilir. Ancak özet beyan bu kişiler adına hareket eden kişi, veya eşyanın sunulmasını sağlayan kişi, ve bu kişilerin kişilerin temsilcisi, tarafından da verilebilir.

- Talep edilmesi halinde, özet beyanın sunulmasından sonra özet beyanda yer alan bilgilerin değiştirilmesine gümrük idarelerince izin verilir. Fakat; eşya muayene veya boşaltma aşamasına geçmiş ise, ya da özet beyanda verilen bilgilerin yanlış olduğu saptanmış ise özet beyanda değişiklik yapılamaz.

- Özet beyan Kanunda yer alan formda²¹¹ belirtilen bilgileri içerir. Özet beyanı sunan kişi formda yazdığı bilgilerin doğruluğundan sorumludur.

- Özet beyanın elektronik ortamda verilmemesi durumunda, idare tarafından belirlenen belgeler ile yükleme listelerinin verilmesi istenebilir.

- Özet beyanın düzenleyen tarafça imzalanması ve gümrük idaresince onaylanması ve tescil edilmesi gerekmektedir. Tescil edilen özet beyan elektronik ortamda ilgisine bildirilir.

210 Tekin, A.- Tekin, Ü. E.: 4458 Sayılı Gümrük Kanununa Göre Gümrük İşlemleri, 2.Baskı, Eylül 2018, s.118.

211 Bkz: Ek-5.

- Özet beyanda yapılacak değişikliğin izne tabi olduğu durumlarda, izin verildiği hususu değişikliği yapan kişiye bildirilir.
- Özet beyanın idare tarafından onaylanıp tescil edilmesinden itibaren iki yüz gün içerisinde eşyanın gümrüğe sunulmamış olması halinde özet beyan verilmemiş olarak kabul edilecektir.

Gümrük Yönetmeliğinin “Süre Sınırları” başlıklı 67’inci maddenin 1’inci fıkrasında; Deniz yolu ile yapılacak taşımacılıkta özet beyanın belli bir süre dahilinde verilmesi gerektiği kural altına alınmıştır. Bu süreler ;

“a) Konteyner ile taşınan eşya için, (c) bendinde belirtilen durumlar haricinde, hareket limanında eşyanın gemiye yüklenmesinden en az yirmi dört saat önce,

b) Dökme ve ambalaj halindeki eşya için, (c) bendinde belirtilen durumlar haricinde, Türkiye Gümrük Bölgesindeki ilk varış limanına gelmeden en az dört saat önce,

c) Karadeniz ya da Akdeniz üzerindeki yabancı ülke limanları ve Avrupa Topluluğu gümrük bölgesinde yer alan limanlar (Fransa’nın denizaşırı illeri, Azorlar, Madeira ve Kanarya Adaları hariç) ile Türkiye Gümrük Bölgesindeki limanlar arasında taşınan eşya için ilk varış limanına gelmeden en az iki saat önce,” gümrük idaresine verileceği kural altına alınmıştır. Yine aynı maddenin son fıkrasında, *“Bilgisayar sisteminin geçici olarak kullanılmaması halinde de birinci ila dördüncü fıkralardaki süreler geçerlidir.”* kuralı düzenleme altına alınmıştır.

Özet beyanı hatasız ve eksiksiz bir şekilde düzenlenmelidir. Çünkü; yükleme belgelerinde mevcut olmayan eşyaların bulunması veya yük miktarlarının beyan edilenin üzerinde veya altında çıkması durumunda özel beyanı veren veya vermekle yükümlü olanlar belli yaptırımlara maruz kalacak olup bu husus, Gümrük Kanununun 237’inci maddesinin 1’inci fıkrasında; *“35/A ila 35/C madde hükümlerine göre verilen özet beyan veya özet beyan olarak kullanılan ticari veya resmi belgelerdeki kayıtlı miktara göre noksan çıkan kapların mahrecinden yüklenmemiş veya yanlışlıkla başka yere çıkartılmış veya kaza ve avarya sonucunda yok olmuş veya çalınmış bulunduğu gümrük idaresince belirlenecek süre içinde kanıtlanamadığı takdirde, bu noksan kaplara ait eşyadan tarife pozisyonuna veya tarife pozisyonu tespit edilemiyor ise cinsine ve türüne göre tarifede dahil olduğu faslın en yüksek vergiye tabi pozisyonuna göre hesaplanacak gümrük vergileri kadar para cezası alınır.”* şeklinde, 3’üncü fıkrasında; *“35/A ila 35/C madde hükümlerine göre verilen özet beyan veya özet beyan olarak kullanılan ticari veya resmi belgelerdeki kayıtlı miktara göre fazla çıkan kapların yanlışlıkla mahrecinden fazla olarak yüklenmiş olduğu gümrük idaresince*

belirlenecek süre içinde kanıtlanamadığı takdirde, söz konusu eşyaya el konularak mülkiyetinin kamuya geçirilmesine karar verilir; 177 ila 180 inci madde hükümlerine göre tasfiyeye tabi tutulur ve eşyanın CIF kıymeti kadar para cezası alınır.” şeklinde, 4 ncü fıkrasında “Dökme gelen eşyada yüzde üçü aşmayacak şekilde eşya cinsi itibarıyla Bakanlar Kurulu kararı ile belirlenecek oranlardaki eksiklik ve fazlalıklar için takibat yapılmaz. Doğalgaz ürünlerinde boru hatları ile taşınarak ithal edilenler hariç bu oran % 4’ü aşmayacak şekilde uygulanır ” hükmüne yer verilmiş olup, 6’ncı fıkrasında ise, “Türkiye Gümrük Bölgesine giriş yapan taşıt içerisinde özet beyan verilmeksizin eşya getirildiğinin gümrük idaresince belirlendiği veya eşyanın boşaltılmasına izin verilmesinden sonra gümrük idaresine bildirildiği ve bu eşyanın verilmiş olan özet beyanlardan biri ile ilişkili olmadığı anlaşıldığı hallerde, söz konusu eşya için özet beyan vermekle yükümlü olan kişinin tespit edilmesi halinde bu kişi, tespit edilememesi halinde ise eşyayı Türkiye Gümrük Bölgesine getiren kişi tarafından, eşyanın yanlışlıkla mahrecinden fazla olarak yüklenmiş olduğu gümrük idaresince belirlenecek süre içinde kanıtlanamadığı takdirde, söz konusu eşyaya el konularak mülkiyetinin kamuya geçirilmesine karar verilir ve 177 ila 180 inci madde hükümlerine göre tasfiyeye tabi tutulur. Ayrıca eşyanın CIF kıymeti kadar para cezası verilir.” şeklinde düzenlenerek yasal niteliğe bürünmüştür.

Yine aynı Kanunun 237’inci maddesinin 7’inci fıkrasında, 1 ve 3’üncü fıkralarda belirtilen para cezalarının özet beyanı veren kişiden, altıncı fıkroda belirtilen para cezasının ise özet beyanı vermekle yükümlü olduğu tespit edilen kişiden, bu kişinin tespit edilememesi durumunda ise eşyayı Türkiye Gümrük Bölgesine getiren kişiden alınacağı hüküm altına alınmıştır.

Anılan Yönetmeliğin “Özet beyan hükümlerinin ihlali ” başlıklı 583’üncü maddesinde, “Kanunun 237’inci maddesinin uygulanmasında dökme ve dökme olmayan eşya ayrımında eşyanın miktar ve niteliği ile sayılabilir olması esas alınır. Kap adedi itibarıyla tamam çıkan ancak sayı, baş, ağırlık gibi ölçülerinde eksiklik veya fazlalık olan eşya için takibat yapılmaz. Eksiklik veya fazlalıklar hakkında yapılan takibatın sonucundan Kanunun 35/B maddesinde sayılan kişiler sorumlu olacağından, takibat sonuçlanmadan beyan sahibi tarafından bu eşya hakkında bir gümrük beyanında bulunulmak istenilmesi halinde; a) Takibatın eksiklikle ilgili olması halinde fiilen bulunan miktar üzerinden işlem yapılır. b) Takibatın fazlalıkla ilgili olması halinde fazla bulunan miktar verilmez. Ancak, eşyanın saklanması masraflı ve külfetli olması halinde bu eşya sahibine yed-i emin olarak teslim edilebilir. Özet beyan eksikliklerinde uygulanacak ceza miktarları, eksikliğin tamamı dikkate alınmak suretiyle hesaplanır.” hükümlerine yer verilmiştir.

Yukarıda yer verilen düzenlemeler uyarınca; özet beyan sunmakla yükümlü olan gemi acentesi, bu yaptırımların iptali istemiyle açılan davalarda davalı ve davacı olabilecektir.²¹²

Gümrük Kanununun 242'inci maddesinin 1'inci fıkrasında, yükümlülerin, gümrük vergileri, cezalar ve idari kararlara karşı tebliğ tarihinden başlamak üzere 15 gün içerisinde, üst makama, bir üst makam yoksa işlemi tesis eden makama verecekleri bir dilekçe ile itiraz edebilecekleri; 2'inci fıkrasında, itirazların otuz gün içerisinde karara bağlanarak ilgili kişiye tebliğ edileceği; 3'üncü fıkrasında ise, itiraz dilekçelerinin 15 günlük süre içerisinde yanılıya düşülerek yetkili olmayan bir makama verilmesi halinde, itirazın süresinde sayılacağı ve idarece yetkili makama ulaştırılacağı; 4'üncü fıkrasında da, itirazın reddine yönelik kararlara karşı, idari yargılama usulünde yetki kurallarını düzenleyen hüküm uyarınca işlemi tesis eden yerde bulunan idare mahkemelerine başvurulabilecek olup, buna göre, tahakkuk ve para cezası kararları ile idari kararlarda, dava konusu edilen işlemler bu kararlar değil, bu kararlara karşı, Kanunda sözü edilen üst makama yönelik yapılan başvuruya otuz gün içerisinde cevap verilmemesi nedeniyle oluşan zımnî ret işlemi veya aynı mercilerce tesis edilecek olumsuz işlemdir.

Ancak gemi acentesi adına tahakkuk ettirilen para cezasının iptali istemiyle dava açmadan önce zorunlu başvuru yollarını tüketmesi yani gümrük başmüdürlüğü nezdinde itiraz başvurusunda bulunması gerekir.²¹³ Bu kararlara karşı açılacak davalarda dava konusu işlem, tahakkuk ve para cezası kararları ile idari kararlar değil, söz konusu kararlara karşı yapılan başvurunun doğrudan veya zımnî reddine yönelik işlemler olduğundan itiraz yolu kanunen dava açılmadan önce tüketilmesi zorunlu olan bir başvuru yoludur. Başvuru yolu tüketilmeden açılan davada bu husus ilk incelemede resen davanın her aşamasında hakim tarafından dikkate

212 Yargıtay 7. Daire Başkanlığının 18.9.2015 tarih ve E: 2012/1383 K: 2015/4569 sayılı kararında, ilk derece Mahkemesinin kararının “*Olayda, davacı şirketin acentası olduğu POSEIDON isimli geminin yükü motorin cinsi eşyanın özet beyanda yazılı miktardan 51.811 kg eksik olduğunun tespit edildiği, eksikliğin izahının verilen süre içinde hukukten geçerli ve onaylı belgelerle kanıtlanamadığı sabit olduğundan, eksik çıkan eşya nedeniyle 4458 sayılı Kanunun 237/1 ve 5.fıkra hükümleri uyarınca geminin acentası olan davacı adına kesilen para cezasında hukuka aykırılık bulunmamaktadır*” kısmı dava konusu para cezasını gerektiren fiilin işlendiğine ilişkin tespitlerin aynı gerekçe ve nedenlerle uygun görüldüğü belirtilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)

213 Sakarya Bölge İdare Mahkemesi'nin 08/07/2008 Tarih E:2008/1400 K: 2008/1044 sayılı kararında, “*davacı şirkete bağlı H.K. isimli gemi için Derince Gümrük Müdürlüğü'nce tescilli IM016602 sayılı 22.12.2005 tarihli özet beyan muhteviyatı eşyadan fazla çıkan 1 rulo saç cinsi eşyalar için davacıya ek süre verilip özet beyan fazlalık takibatına geçilerek bu süre içerisinde mahreç belgesinin ibrası istenilmesine rağmen verilen süreler içerisinde bu yükümlülüğün yerine getirilmemesi üzerine 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 237/3 üncü maddesi uyarınca davacı acente adına 4.549,00 YTL para cezası tahakkuk ettirilmesine ilişkin Derince Gümrük Müdürlüğü'nün 10.07.2006 tarih ve 675 sayılı kararın iptali istemiyle açılan davada; 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 242'nci maddesinin 3'üncü fıkrasında, kişilerin, düzeltme taleplerine ilişkin kararlara, idari kararlara, gümrük vergilerine ve cezalara karşı yedi gün içinde, kararı alan gümrük idaresinin bağlı bulunduğu gümrük başmüdürlüğü nezdinde itiraz edebilecekleri açıklandıktan sonra aynı maddenin 7'nci fıkrasında da, gümrük başmüdürlükleri kararlarına karşı, işlemin yapıldığı gümrük müdürlüğünün bulunduğu yerdeki idari yargı mercilerine başvurabileceklerinin hükmüne bağlandığı bu durumda zorunlu olarak ceza kararının tebliğinden itibaren 7 gün içinde işlemi tesis eden gümrük müdürlüğünün bağlı bulunduğu başmüdürlüğe itiraz edilmesi gerektiği, davacının ise 25.07.2006 tarihinde tebliğ edilen gümrük para cezasına karşı doğrudan 02.08.2006 tarihinde kayda giren dilekçe ile dava açtığı böylelikle dava öncesi zorunlu idari yollar tüketilmediği gerekçesiyle” davanın reddine yönelik kararın onanmasına karar verilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)*

alınacak olup, davanın, 15 günlük itiraz süresi içerisinde açılmış olması halinde dilekçenin merciine tevdi edilmesi²¹⁴; anılan süre geçirilerek açılmış olması halinde ise merciine tevдинin hukuki yararı kalmayacağı hususlarının gözetilmesi ve davanın o anki hukuki durumuna göre usul veya karara bağlanması gerekmektedir.²¹⁵

Gemide taşınan ve dökme gelen eşyanın ya da yükün miktarının özet beyandan fazla çıkması durumunda idare tarafından, gemi acentesinde ileri sürülen iddiaların dikkate alınarak tespit edilen fazlalığın nedeninin ileri sürülen iddia ile uyumlu olup olmadığı ve miktarın Bakanlar Kurulu Kararı ile belirlenen oranı aşp aşmadığı yönünde somut inceleme ve araştırma yapılmadan verilen para cezasının hukuka uygun olmadığına Bölge idare Mahkemesince²¹⁶ karar verilmiştir.

Gemide taşınan yükün özet beyanının sunulmasından sonra, gemi acentesinin değişmesi durumunda, eşyanın özet beyanda yazılı miktardan eksik çıkması olasılığında tanınan süre içerisinde eksikliğin sebebinin hangi gemi acentesi tarafından kanıtlanması gerektiği sorunu ortaya çıkacaktır. Bu durumda özet beyanın anılan geminin eski acentası tarafından verildiği hususunda ihtilaf yok ise, özet beyan içeriği eşyadaki eksiklik sebebiyle yapılacak açıklama ile alınacak cezanın eşyaya ilişkin herhangi bir özet beyanda bulunmamış olan yeni acentadan talep edilemeyeceği açıktır. Dolayısıyla, 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 237'inci maddesindeki düzenlemeden; özet beyanın gemi acentaları tarafından verildiği durumlarda özet beyan konusu eşyada ortaya çıkan eksiklik sebebiyle kesilecek cezanın özet beyanı veren acenteden alınacağı anlaşılmaktadır.²¹⁷

214 Hukuki düzenlemelerde dava açmadan önce mutlak surette idareye başvuru yapılması ve idare tarafından bir cevap verilmesi üzerine veya yine kanunda öngörülen bekleme süresinin geçmesinden sonra dava açılması düzenlenmiş ise, bu başvuru yolu kullanılmadan açılan davada idari mercii tecavüzü vardır. İdari Mercii tecavüzü üzerine İdare Mahkemelerince dava dilekçesini başvuru yapılması gereken idareye tebliğ eder. Bu halde idareye başvuru tarihi dava açma tarihi olarak kabul edilir. İlgili konu hakkında bkz: Çağlayan Ramazan, İdari Yargılama Hukuku, Eylül 2017, 5. Baskı, s.135.

215 Bkz: Danıştay 7. Dairesi Başkanlığının 17.10.2018 tarih ve E: 2014/3295 K: 2018/4519 sayılı kararı. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)

216 Ordu Bölge İdare Mahkemesi'nin 17.06.2016 tarih ve E: 2016/596 K: 2016/891 sayılı kararında, "...olayda, davacının Giresun Gümrük Müdürlüğü'ne vermiş olduğu izahatın gümrük işlemleri ile bir ilgisinin olmadığından bahisle yeterli görülmediği, Mahkememizce yapılan 10.7.2015 tarihli ara kararına Giresun Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'nce verilen 28.7.2015 tarih ve 2634 sayılı yanıtta, Giresun limanında tozumanın önlenmesi için gerekli önlemlerin alınmasının limanı işleten Ç.G. Liman İşletme A.Ş.'den talep edildiği ve bu doğrultuda tozumanı önleyebilen su sisteminin tesiste uygulamaya geçmiş olduğunun belirtildiği, Ç. G. Liman İşletme A.Ş.'nin Giresun Gümrük Müdürlüğü'ne hitaben vermiş olduğu 19.7.2012 tarih ve 34 sayılı yazısında, tozumanın engellenmesi için davacıya bağlı P. isimli gemiye boşaltma esnasında 200 ton kadar deniz suyu basıldığı ve bu suyun yaklaşık olarak 65-70 tonunun kömürün içinde kalabileceğinin belirtildiği, fazlalığın bu sebepten kaynaklandığının ileri sürüldüğü görülmektedir. Bu durumda, özet beyanın 4.836.845 kg olarak verildiği, tahliye sırasında 189.705 kg'lık fazlalık tespit edildiği, özet beyanın %3'ünü aşan 44.600 kg için usulstüzlük cezası kesildiği, tozumanın engellenmesi için 200 ton kadar su basıldığı yönündeki iddia dikkate alınarak basılan suyun ne kadarının kömürün içerisinde kaldığı ve buna göre tespit edilen fazlalığın Bakanlar Kurulu Kararı ile belirlenen oranı aşp aşmadığı yönünde somut inceleme ve araştırma yapılmadan, eksik inceleme ve araştırmaya dayanılarak verilen dava konusu para cezasının hukuka uygun olmadığı.." gerekçesiyle dava konusu işlemin iptali yönünde verilen kararın onanmasına karar verilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)

217 Danıştay 7. Dairesi Başkanlığının 16.1.2018 tarih ve E:2016/10294, K:2018/127 sayılı kararı ile onanan Mersin Birinci Vergi Mahkemesinin 11.4.2013 gün ve E:2012/1064; K:2013/747 sayılı kararında, "dosyanın incelenmesinden; T.Y. Gemi Acenteliğine bağlı A.gemisiyle taşınan 24.12.2008 tarih ve 17585 sayılı özet beyana kayıtlı "Ayciçeği Tohumu" isimli eşyanın gemiden tahliyesi esnasında ıslanmış olması sebebiyle alıcısı tarafından teslim alınmayarak gemi üzerinde bırakıldığı, yargıya taşınan ihtilaf sebebiyle yargılama süresince eşyanın gemiden tahliye edilemediği, geçen sürede eşyanın evsafının

Yabancı Ülkelerden Türk limanlarına gelecek veya Türk Limanlarından yabancı limanlara gidecek gemilerin gümrük mevzuatı açısından kontrolü, Gümrük Muhafaza Kontrol memurları tarafından yapılır. Memurlar, gemi kaptanı tarafından ibraz edilen belgeleri (gemide bulunan yük, tayfa listesi, beyan mektubu, vb) inceledikten ve Gümrük Yönetmeliği ile belirlenmiş Deniz yolu Beyan Formu²¹⁸ doldurulduktan sonra görevli memur, kaptan ve acente tarafından imzalanır ve geminin getirdiği yükün gemi acentesi tarafından Gümrük İdaresi'ne sunulmasından sonra idare tarafından geminin tahliyesine izin verilir ve bu izin sonrasında geminin tahliyesine başlanılır. Yüklemede de tahliye aşamasından farklı olarak diğer belgelere ek olarak yola elverişlilik belgesi ile patentanın varlığı görevli memur tarafından kontrol edildikten ve deniz yolu beyan formu yine görevli memur, kaptan ve acente tarafından imzalandıktan sonra gemiye hareket izni verilir.²¹⁹

4.2.2.3. Özet Beyanın Verilmemesi veya Zamanında Sunulmaması ya da Sonradan Sunulmasından Kaynaklanan Sorumluluğu

Gümrük Kanununda, Türk gümrük bölgesine giren taşıt içerisinde özet beyan verilmemesine rağmen eşyanın getirilmesi veya bu eşyanın özet beyanlarla ilişkisinin olmaması durumu ile özet beyanın belirtilen sürelerde idareye sunulmaması hususlarında farklı cezalar öngörülmüştür.

Eğer özet beyan verilmeksizin gümrüğe bir eşya getirilmiş ise, veya eşyanın boşaltılmasından sonra gümrüğe özet beyan verilmiş olması ve tespit edilen eşyanın da özet beyanlardan biri ile ilişkili olmaması durumunda; kanunda belirtildiği üzere;

- 1-) Eşyanın mülkiyeti kamuya geçirilir.
- 2-) Eşya hakkında kanunda belirtilen tasfiye hükümleri uygulanır.
- 3-) Eşyanın CIF kıymeti kadar para cezası verilir.

Gemi acentesi tarafından verilecek özet beyanın yukarıda belirtilen süreler dahilinde idareye sunulması gerekmektedir. Aksi halde, Gümrük Kanununun 241'inci maddesinin 3'üncü fıkrasının (d) bendinde, yer alan “35/A maddesine göre özet beyan veya özet beyan

bozulduğu, 22.09.2009 tarihinde A. gemisi işletenin T.Y. Gemi Acenteliği ile yapmış olduğu anlaşmayı sonlandırarak davacı acente ile anlaşma yaptığı, Mersin 1. Asliye Ticaret Mahkemesinde yapılan yargılama neticesinde eşyanın tasfiyesine karar verildiği, 07.01.2011 tarihli tespit ve tahakkuk belgesine istinaden beyan edilen miktardan 305.620 kg eksik olarak tasfiye işleminin gerçekleştirildiği, eşyanın özet beyanda yazılı miktardan eksik çıkma sebebinin 02.11.2011 tarihli yazı ile davacı acentadan sorulduğu, tanınan süre içerisinde eksikliğin sebebine ilişkin her hangi bir bilgi belge ibraz edilmediğinden bahisle dava konusu ceza kararının alındığı, ceza kararına karşı Bölge Müdürlüğüne yapılan itirazın reddi üzerine görülmekte olan davanın açıldığının anlaşıldığı, uyumsuzluk konusu olayda; dava konusu özet beyan muhteviyatı eşyayı taşıyan A. gemisinin 22.09.2009 tarihinden itibaren davacı acenta ile anlaşmalı olduğu, dava konusu özet beyanın ise anılan geminin eski acentası T. Y. Gemi Acenteliği tarafından 24.12.2008 tarihinde verildiği ihtilafsız olup, özet beyan içeriği eşyadaki eksiklik sebebiyle alınacak cezanın eşyaya ilişkin her hangi bir özet beyanda bulunmamış olan davacı acentadan talep edilmesinde hukuka uygunluk görülmediğine” karar verilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)

218 Bkz: Ek-6.

219 Gemi Acenteliği Eğitimi 2014, s.61

olarak kullanılan ticari veya resmi belgenin süresi içinde verilmemesi, ” şeklinde belirtilen kurala aykırılık dolayısıyla gemi acentesi hakkında usulsüzlük cezası iki kat şeklinde uygulanır.

Sonuç olarak , gemi acenteleri tarafından özet beyanın hiç verilmemesi veya yükün boşaltılmasından sonra verilen özet beyanın bu eşyanın sunulmuş olan özet beyanlarından biriyle ilişkili olmaması durumu, geç verilen ancak yük ile uyuşan özet beyana göre daha ağır müeyyidelere tabi tutulmuştur.

4.2.2.4. Özet Beyanda Eşyanın Cinsinin Yanlış Beyan Edilmesi

Gümrük Kanununun 241inci maddesinin 4’üncü fıkrasının (c) bendinde, “45’inci maddenin birinci fıkra hükümlerine aykırı olarak taşıtlardan eşya boşaltılması, özet beyan veya özet beyan olarak kullanılan ticari ve resmi belgelerde kayıtlı eşyanın cinsinin yanlış beyan edilmesi veya kapların türleri ile üzerlerinde kayıtlı numara ve işaretlerin özet beyan kayıtlarına uygun olmaması,” durumunda usulsüzlük cezasının dört katı olarak uygulanacağı düzenlenmiştir.

Eşyanın boşaltılmasına izin verilmesinden sonra özet beyanın sonradan sunulması durumunda bu eşyanın eşyanın sunulmuş olan özet beyanlarından biriyle ilişkili olmaması durumunda sonuç olarak özet beyan verilmemiş gibi değerlendirilerek gemi acentesi hakkında kanunda yer alan eşyaya el konularak mülkiyetinin kamuya geçirilmesi, eşya hakkında kanunda belirtilen tasfiye hükümlerinin uygulanması ve yine eşyanın CIF kıymeti kadar para cezası verilmesi yaptırımları uygulanacak iken , özet beyanda eşyanın cinsinin yanlış beyan edilmesi durumunda ise kanun kapsamında usulsüzlük yapıldığı değerlendirilerek usulsüzlük cezasının ağırlaştırıcı hali olarak dört kat usulsüzlük cezası uygulanacaktır.

4.2.2.5. Yükte Özet Beyana Göre Noksanlık Ve Fazlalık Çıkması

Özet beyan veya özet beyan olarak kullanılacak ticari veya resmi belgelerdeki kayıtlı miktar ile fiilen çıkan yük arasında noksan veya fazlalık çıkması durumunda uygulanacak yaptırımlar gümrük kanununda düzenlenmiştir. Gümrük kanununun 237’inci maddesinin 1 nci fıkrasında yükte noksanlık (eksiklik) çıkması hususu, aynı maddenin 3’üncü fıkrasında ise fazlalık çıkması durumu yaptırıma bağlanmıştır.

Özet beyana göre noksan çıkan kaplara ait eşyadan tarife pozisyonuna veya tarife pozisyonu tespit edilemiyor ise cinsine ve türüne göre tarifede dahil olduğu faslın en yüksek vergiye tabi pozisyonuna göre hesaplanacak gümrük vergileri kadar para cezası alınır. Aksi halde yani özet beyanda kayıtlı miktara göre fazla çıkan eşyanın el konularak mülkiyetinin kamuya geçirilmesine karar verileceği gibi eşya hakkında tasfiye hükümleri uygulanır ve eşyanın CIF kıymeti kadar para cezası alınır.

Yine aynı Kanununun 241'inci maddesinin 3'üncü fıkrasının (j) bendinde, noksanlık ve fazlalık hususu bir arada düzenlenmiştir. İlgili maddede kaçakçılıkla mücadele hükümleri uyarınca sorumluluk²²⁰ saklı kalmak kaydıyla, beyana göre ihraç eşyasının miktarında veya türünde yüzde ondan fazla farklılık çıkması durumunda iki kat usulsüzlük cezası alınacaktır.

4.2.3. Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu Uyarınca Cezai Sorumluluğu

Gemi acenteleri yalnızca yukarıda bahsedilen idari yaptırımlarla değil Kaçakçılıkla Mücadele Kanununa muhalefet sebebiyle de cezalandırılabilir. Her ne kadar, 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanununun²²¹ “deniz taşıtları” başlıklı 7'inci maddesinde, “Hukuken geçerli bir mazereti olmadığı halde, izinsiz olarak gümrük bölgesine girerek sahile veya bir başka gemiye yanaşan geminin kaptanı, gemide yasak eşya ya da yükleme veya taşıma belgelerinde yer almayan eşya bulunması hallerinde, bu Kanundaki kaçakçılık suçuna ilişkin hükümlere göre cezalandırılır.” şeklindeki düzenlemenin lafzından yalnızca geminin kaptanının cezalandırılacağı anlaşılrsa da, ilgili madde hükmüne yönelik Adalet Komisyonu Raporunda²²² da açıkça belirtildiği üzere, gemi acentesinin sahibinin gerçek kişi olması ve suçun işlenmesine iştirak²²³ etmesi durumunda, hakkında Türk Ceza Kanununun²²⁴ 37,38,39,40 ve 41'inci maddelerinde yer alan iştirak hükümleri uygulanacaktır.²²⁵

220 Bkz: Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu Uyarınca Cezai Sorumluluk

221 Bkz:31.03.2007 tarih ve 26479 sayılı Resmi Gazete

222 05.12.2006 tarih Esas No.: (1/1240), (2/403), (2/644) Karar No.: 114 sayılı Adalet komisyonu raporunda; “*Alt Komisyon tarafından 8 inci madde olarak teselsül ettirilen, Tasarının 7 nci maddesinde, hukuken geçerli bir mazereti olmadığı halde, izinsiz olarak gümrük bölgesine girerek sahile veya başka bir gemiye yanaşan geminin kaptanının, donatanının ve acentesinin de bu Kanundaki kaçakçılık suçuna ilişkin hükümlerine göre cezalandırılması öngörülmekteydi. Ancak geminin donatanının veya acente sahibinin tüzel kişi olması halinde; bunların, ceza sorumluluğunun şahsiliği kuralını güvence altına alan Anayasanın 38. maddesinin gereği olarak 5237 sayılı Türk Ceza Kanununun sistemine göre, cezalandırılması mümkün değildir. Bu sistemde ceza yaptırımı sadece gerçek kişiler hakkında öngörülmüştür. Ancak, geminin donatanının veya acente sahibinin gerçek kişi olması ve de bu kişinin suçun işlenmesine iştirak etmesi halinde Türk Ceza Kanununun iştirake ilişkin hükümlerine göre işlenen suçtan dolayı sorumlu tutulacağı hususunda kuşku yoktur. Tasarı metninde tüzel kişiliği haiz donatanın veya acente sahibinin cezalandırılması yönündeki düzenlemesinin, ceza hukukunun evrensel ilkelerinden olan cezaların şahsiliği ilkesine aykırı olduğu düşüncesiyle, madde metnindeki acentesi ve donatanı ibaresi Alt Komisyon tarafından metinden çıkarılmış ve bu değişiklik Komisyonumuzca da kabul edilmiştir. Uygulamada bir boşluk doğmaması için, Tasarı ile yürürlükten kaldırılması öngörülen 4926 sayılı Kanunun deniz taşıtları ile ilgili hükümleri düzenleyen 14 üncü maddenin birinci fıkrası, Komisyonumuzca, yeniden redaksiyona tabi tutularak, Tasarının söz konusu maddesine ikinci fıkra olarak taşınmış ve söz konusu madde, 7 nci madde olarak kabul edilmiştir.*” ifadelerine yer verilmiştir.

223 Demirbaş'a göre iştirak; “*Kanunen tek kişi tarafından işlenebilmesi mümkün olan bir suçun birden fazla failin önceden işbirliği yapmaları sonucunda gerçekleştirilmesi*” olarak tanımlanmıştır. Bkz: Demirbaş, T.: *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 12. Baskı, Eylül 2017, s.492.

224 Bkz: 12.10.2004 tarih ve 25611 sayılı Resmi Gazete

225 Çilesiz , s.528

4.2.4. Haksız Rekabette ve Marka Hukukundan Kaynaklanan Sorumluluğu

Haksız Rekabet, 6102 sayılı Kanununun 54'üncü maddesinde “*Rakipler arasında veya tedarik edenlerle müşteriler arasındaki ilişkileri etkileyen aldatıcı veya dürüstlük kuralına diğer şekillerdeki aykırı davranışlar ile ticari uygulamalar haksız ve hukuka aykırıdır.*” şeklinde tanımlanmıştır.

Yukarıda açıklandığı üzere gemi acentesine doğrudan değil ancak müvekkiline izafeten dava açılabilir ise de, konusu suç teşkil eden işlemlerden ötürü acenteye doğrudan dava açılabilir. Dolayısıyla gümrükte yapılan muayene sonucu ürünlerin sahte ve taklit olduğu ileri sürülerek gemi acentesine doğrudan haksız rekabete dayalı tazminat davası açılabilir.²²⁶

Marka hakkına tecavüzde bulunmuş olması dolayısıyla tecavüzün önlenmesi ve menî ile tecavüz dolayısıyla haksız rekabetin tespiti menî veya refî istemiyle açılan davalarda gemi acentesinin sorumluluğunun bulunup bulunmadığı olay bazlı değerlendirilmelidir. Eğer acente taşıyıcı temsilcisi olarak varış gümrük müdürlüğüne gelen eşyanın özet beyanını vermiş kaydını yaptırmış ise konteyner içeriğinde ürünün marka hakkının taklit edildiğini veya haksız rekabet kurallarının ihlal edildiğini bilmesinin söz konusu olmaması dolayısıyla sorumluluğu söz konusu değildir.²²⁷ Ancak acente ürünleri kendisine tahsis edilmiş olan gümrük bölgesinde bulundurmuş veya transit gümrük beyannamesini adına tescil ettirmiş ve transit aktarma işlemlerini tamamlayarak dava konusu ürünlerin ithalatına bu şekilde katkı sağlamış ise eylemleri acentenin de sorumluluğunu gerektirecektir.²²⁸

226 Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 11.11.2003 tarih ve E:2003/4337, K:2003/10776 sayılı kararında, “*dava, davacı adına tescilli Marlboro markalı sigaraların sahte ve taklit suretiyle haksız rekabette bulunduğu iddiasına dayalı tecavüzün önlenmesi istemine ilişkindir. Mahkemece davalının, taşıyan acentası olduğu gerekçesiyle husumet noktasından red kararı verilmiştir. TTK'nin 119 ve devam eden maddelerine göre, acenta hakkında müvekkili adına dava açılması mümkün ve doğrudan kendisine husumet yöneltilemeyeceği doğru ise de, konusu suç teşkil eden işlemler nedeniyle acentaya karşı da doğrudan dava açılması mümkündür. Gümrükte elkonulan ürünlerin sahte ve taklit olduğu ileri sürülerek iş bu dava açılmış, sahtelik ve taklide ilişkin deliller sunulmuş, ayrıca gümrükte de anılan mallardan örnekler alıkonulmuştur. Her ne kadar dava konusu ürünler gümrükten çekilmek suretiyle davanın konusu kalmadığı düşünülebilir ise de, haksız rekabetin varlığının saptanması durumunda malların imhasının olanaksız olmasına rağmen davacının haksız rekabete dayalı olarak maddi manevi tazminat davası açması mümkündür. O halde, salt acentaya karşı dava açılmış olduğu gerekçesiyle verilen red kararı davacının haksız rekabete dayalı tazminat davasını da sonuçsuz bırakacak nitelikte olduğundan işin esasına girilmesi gerektiği..” ifade edilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)*

227 Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 13.11.2018 tarih ve E: 2017/1641 K: 2018/7029 sayılı kararında, “*..Mahkemece tüm dosya kapsamına göre, davalının eşyanın alıcısı olmadığı, taşıyıcı temsilcisi olarak varış gümrük müdürlüğüne gelen eşyanın beyanı ve kaydı ile sorumlu olduğu, konteyner içeriğini bilemeyecek durumda olan acentenin sorumluluğunun bulunmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir..”* gerekçesiyle davanın reddine yönelik kararın onanmasına karar verilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)

228 Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 02.12.2010 tarih ve E:2009/1318, K:2010/12346 sayılı temyiz istemine yönelik kararında, “*...davalı Ş.Ekspres AŞ'nin acenta olarak faaliyet gösterdiği ve dava konusu ürünleri kendi alanında bulundurmuş, ithalat işlemine bu yolla katkı sağladığı, bilirkişi kök raporunda da belirtildiği gibi basiretli bir tacir olarak hareket etmesi gereken davalı Ş.Ekspres A.Ş.'nin dava konusu ürünler için transit gümrük beyannamesini adına tescil ettirmesi, sahte sigaraların yeniden bu davalı adına tahsisli sahaya indirmesi, bu ürünleri kendisine tahsis edilmiş olan gümrük bölgesinde bulundurması, bu ürünlerin transit aktarma işlemlerini tamamlayarak Haydarpaşa Gümrüğünden Ambarlı Gümrüğüne sevk etmesi, gümrük özet beyan formunu ambarlı gümrük müdürlüğüne tescil ettirmesi ve dava konusu ürünlerin ithalatına bu şekilde katkı sağlaması eylemlerinin kendisinin de sorumluluğunu gerektirdiği,.... [dolayısıyla] davanın kabulü ile davalıların eylemlerinin davacının marka hakkına tecavüz olduğunun tespitine, durdurulmasına ve yasaklanmasına, bu eylemin aynı zamanda haksız rekabet oluşturması nedeniyle haksız rekabetin de tespit, men ve refîne, dava konusu olan ve halen gümrükte el konulmuş bulunan 479.500 paket sigaranın karar kesinleştikten sonra masrafları müştereken ve*

4.2.5. Eşyanın Fiziki Kontrolü Aşamasındaki İşlemlerden Kaynaklanan Sorumluluğu

Gümrük Yönetmeliğinin “Beyanın kontrolü” başlıklı 180’inci maddesinde, “1) Beyanın kontrol türü ve kontrolle görevli memur, bilgisayar sistemi tarafından risk kriterlerine göre belirlenir.

(2) Kontrol türleri:

a) Kırmızı hat; eşyanın muayenesi ile birlikte belge kontrolünün de yapıldığı hattır.

b) Sarı hat; muayeneye gerek görülmeksizin eşyaya ait beyanname ve eklerinin doğruluğunun ve birbiriyle uygunluğunun kontrol edildiği hattır.

c) Mavi hat; Bakanlıkça belirlenen onaylanmış kişi statüsüne sahip kişilerin ihracatta yararlandığı, eşyanın çıkış işlemlerinin tamamlanmasından önce belge kontrolüne veya muayeneye tabi tutulmadığı hattır. Mavi hatta işlem gören ihracat beyannamelerine ilişkin beyanın kontrolü, eşyanın çıkış işlemlerinin tamamlanmasını müteakip Bakanlıkça belirlenen usul ve esaslar dâhilinde gerçekleştirilir.

ç) Yeşil hat; eşyanın belge kontrolüne veya muayeneye tabi tutulmadığı hattır.” düzenlemesine yer verilmiştir. Dolayısıyla beyanın doğruluğunun kontrol edilebilmesi amacıyla Yönetmelikte tanımlanan dört adet renk türünden hangisinin kullanılacağı bilgisayar sistemi tarafından belirlenecektir.

Anılan Yönetmeliğin “Laboratuvar tahliline tabi tutulacak eşya” başlıklı 196’ncı maddesinde, “(1) Eşyanın,

a) Türk Gümrük Tarife Cetvelinin 27 (27.01 ila 27.05, 2709.00.90 ve 27.16 hariç), 28, 29 uncu fasılları ve 32.08, 34.03 ve 38.11 tarife pozisyonu ile 39.01 ile başlayarak 39.15 dâhil olmak üzere bu tarife pozisyonlarında yer alan eşyanın dökme olarak gelmesi,

b) (a) bendinde belirtilen eşya dışında, ek-23’te yer alan listede bulunması,

c) Gümrük vergilerinin tahakkuk ettirilmesi, muaftiyet hükümlerinin uygulanması ya da uygulanacak ticaret politikası önlemlerinin belirlenmesi için eşyanın gümrük tarife istatistik pozisyonunun muayene ile görevli memurca tespitinin mümkün olmaması,

ç) İşlenmiş tarım ürünlerinin bileşim tablosundaki yerinin belirlenmesinin gerekmesi, hallerinden herhangi birinin varlığı durumunda laboratuvar tahlili yapılır.

(2) a) Birinci fıkranın (b) ve (c) bentlerinde belirtilen eşyanın muayene ile görevli memura belge kontrolü için gelmesi halinde beyanname içeriği eşya laboratuvar tahliline

müteselsilen davalılardan tahsil edilmek üzere imhasına, hüküm özetinin ilanına...” yönelik verilen kararın onanmasına karar verilmiştir. Davalı acentenin karar düzeltme isteminin ise Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 27.05.2011 tarih ve E:2011/2482, K:2011/6468 sayılı kararıyla reddine karar verilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)

gönderilmez. Ayrıca ek-23'te yer alan listede bulunan eşyanın niteliği itibarıyla gümrük tarife istatistik pozisyonunun tespitinin mümkün olması halinde muayene ile görevli memurun eşyayı laboratuvar tahliline göndermesine gerek yoktur.

b) Birinci fıkranın (a) bendinde belirtilen eşya hariç, ithalinde süreklilik bulunan, göndericisi, alıcısı ve menşei aynı eşyanın, özelliklerini belirleyici belgelerinde ve bu belgeler ile eşya üzerinde bulunan ayırt edici ibarelerde farklılık bulunmaması ve beyanname tescil tarihi itibarıyla en fazla bir yıl öncesine dayanan tahlil raporunun tarih ve sayısının beyannamenin 44 no.lu kutusunda beyan edilmesi halinde, daha önce yapılan tahlile itibar edilerek yeniden laboratuvar tahliline gönderilmez. Ancak bilgisayar sistemi tarafından beyanın kontrolü türünün kırmızı hat tam muayene olarak belirlenmesi halinde, yükümlünün bu kolaylıktan yararlanmasına izin verilmez." hükmüne yer verilmiştir.

Anılan düzenlemelerden, verilen beyanın doğruluğunun kontrolünün muayene sonucu belli olacağı, muayeneyi yapacak memur ile muayene türünün (kırmızı, sarı, yeşil ve mavi hatlara) ise bilgisayar sistemi tarafından belirleneceği kural altına alınmıştır.

Her ne kadar Gümrük laboratuvarlarında yapılan tahlil giderlerinden anılan Yönetmeliğin 197'nci maddesi²²⁹ uyarınca yükümlünün sorumlu olacağı belirtilmiş ise de fiziki kontrol aşamasındaki işlemlerin acentenin mi yoksa gümrük müşavirlerinin mi sorumluluğunda olduğu hususunda mevzuatta açık bir düzenleme yoktur.

Gemi Acenteleri Yönetmeliğinin 4. maddesinin 1'inci fıkrasının (e) bendinde yer alan ve "Gemi acentesi: Yaptıkları anlaşmalarla gemi sahibi gerçek veya tüzel kişiler ile kaptan, işleyen veya gemi kiralayanın nam ve hesabına hareket eden ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bunların haklarını koruyan, bu çerçevede yaptıkları iş ve işlemlerde kendi kusurları dışında sorumlu tutulamayan, anlaşmadaki kişi veya kuruluşu," ifade edeceği tanımlanan gemi acenteleri tanımdan da anlaşılacağı üzere, gemi acentesinin temel görevi başkası nam ve hesabına aracılık faaliyetinde bulunmaktır.

Gümrük Kanununun "Temsil Hakkı ve Yetkilendirilmiş Yükümlü" başlıklı 5'inci maddesinde "Bütün kişiler, gümrük mevzuatı ile öngörülen tasarrufları ve işlemleri gerçekleştirmek üzere gümrük idarelerindeki işleri için bir temsilci tayin edebilirler." hükmüne, "Gümrüklerde İş Takibi ve Gümrük Müşavirleri " başlıklı 225'inci maddesinde ise "Eşyanın gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutulmasına ilişkin faaliyetler, 5

229 Anılan madde de; "Gümrük Kanununun 66 ncı maddesinin altıncı fıkrası gereğince gümrük laboratuvarlarında yapılacak tahliller için yükümlüden numune başına beyan edilen gümrük tarife istatistik pozisyonu esas alınarak ek-24'te yer alan fiyat tarifesine göre tahlil ücreti alınır. Beyannamenin birden fazla kalemden oluşması ve birden fazla kalemin tahlile tabi olması durumunda tahlillerden alınacak toplam ücret hiç bir şekilde 588 inci maddede belirtilen ikinci tahlilden alınacak ücreti geçemez. Yükümlünün talebi üzerine gümrük tarife istatistik pozisyonu belirlenmesine ilişkin olarak istenilen tahlillerden 588 inci maddede belirtilen miktarda tahlil ücreti alınır. Tahlil ücreti, eşyanın tahlil masrafları idarece temin edilen numune kaplarının bedeli ile bu işlemler sonucu ortaya çıkan artık ve atıkların imha masraflarını da kapsar." hükmüne yer verilmiştir.

inci madde hükümleri çerçevesinde, sahipleri ile bunların adına hareket edenler tarafından doğrudan temsil yoluyla veya gümrük müşavirleri tarafından dolaylı temsil yoluyla takip edilir ve sonuçlandırılır” hükmüne yer verilmiş olup, gümrük müşavirlerinin kendi adına başkası hesabına hareket ettiği kural altına alınmıştır.

Bu durumda gemi acentesinin özet beyanı sunma ve özet beyanın yüküyle doğru olarak eşleşmesinden olan sorumluluğu yukarıda bahsedildiği üzere yasal olarak düzenlemiştir. Oysa gemi acentesi risk analizi sırasında eşyanın kırmızı hatta düşmesi durumunda hattın yükümlülükleri olan sayım ve tahlil gibi işlemleri yapması konusunda mevzuat kapsamında açıkça yükümlendirilmediği gibi kendi adına hareket etme yetkisi bulunmayan gemi acentesi ancak yükün alıcısı tarafından açıkça yetkilendirilmiş ise sorumlu olacaktır. Aksi halde, kendi adına başkası hesabına hareket etme yetkisini haiz gümrük müşavirlerinin, Gümrük Müşavirliği Asgari Ücret Tarifesinde özet beyana yönelik ücret düzenlemesinin de yer aldığı hususu birlikte ele alındığında, fiziki kontrole yönelik işlemlerden sorumlu olması yasal düzenleme ve temsil kurallarına uygun düşecektir

4.2.6 Eşyanın Muayene Giderlerinden Kaynaklanan Sorumluluğu

Türk limanlarına gelen deniz araçlarının taşıdığı yüklerin gümrük idaresinde özet beyana uygunluğunu tespit etmek amacıyla yapılan muayene giderlerinin kim tarafından karşılanacağı hususu Gümrük Yönetmeliğinin “*Muayene giderleri* “ başlıklı 189’uncu maddesinde “*Gümrük idaresince muayenesine lüzum görülen eşyanın muayene yerlerine taşınması, buralardan tekrar kaldırılması, kapların açılıp kapatılması, eşyanın kaplardan çıkarılıp tekrar yerleştirilmesi, tartılması, numune alınması, numune kaplarının sağlanması, orijinal kapların laboratuvarlara ve diğer kontrol mercilerine gönderilmesi ve getirilmesi gibi muayenenin gerektirdiği tüm elleçleme ile numunelerin ambalajlanmasına ve gönderilmesine ilişkin giderler beyan sahipleri tarafından karşılanır.*” şeklinde düzenlenmiştir. Anılan düzenlemede gümrüğe gelen eşyanın muayeneye tabi kılınması durumunda eşyanın test ücreti dışında muayeneye yönelik her türlü aşamasındaki giderlerinden beyanda bulunan acente (özet beyan) açıkça sorumlu tutulmuştur.

4.2.7. Navlun Sözleşmesi Kapsamında Yükün Tanımı ve Liman Hizmetleri Esnasında Yük Hasarlarından Kaynaklanan Sorumluluğu

Navlun Sözleşmesi, Ticaret Kanununun “*Navlun sözleşmesinin türleri*” başlıklı 1138’inci maddesinin 1’inci fıkrasında, “*Taşıyan, navlun karşılığında;*

a) *Yolculuk charteri sözleşmesinde eşyayı, geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek;*

b) *Kırkambar sözleşmesinde ayırt edilmiş eşyayı, denizde taşımayı üstlenir”* şeklindeki tanımda yer alan unsurlara göre, deniz yolu ile yapılan eşya taşımada taşıyan ve taşıtan arasındaki sözleşmesel ilişkiyi ifade eder.²³⁰

Navlun sözleşmesinin mevcudiyeti için taşımanın konusu eşya olmalıdır. Eğer taşımanın konusu yolcu ve bagaj ise uyuşmazlığa navlun sözleşmesi hükümleri değil, ticaret kanununun beşinci bölümünde yer alan deniz yoluyla yolcu ve bagaj taşıma sözleşmesine yönelik hükümler uygulanır.²³¹

Taşınacak yükün niteliği gereği ticari eşya olması veya maddi bir değerinin olması zorunlu değildir. Fabrika atıkları dahi navlun sözleşmesi kapsamında yük olarak kararlaştırılabilir. Taşınacak yükün sözleşme esnasında belirli olması zorunlu değildir.²³²

Gemiye yüklenecek yükün taşıyanı olumsuz olarak etkilememesi gerekmektedir. Ticaret Kanununun “*Kararlaştırılandan başka eşya*” başlıklı 1144’üncü maddesinde, “*Kararlaştırılan eşya yerine, aynı varma limanı için, taşıtan tarafından gemiye başka eşya yükletilmek istenilirse taşıyan, bu yüzden durumu güçleşmedikçe bunu kabul ile yükümlüdür. Sözleşmede, eşya ferdan belirlenmiş ise bu hüküm uygulanmaz ”* şeklindeki hüküm uyarınca yük değişikliği durumlarında dahi, geminin teknik yapısı ve donanımı yükü kabule ve taşımaya elverişli ise taşıyan yükü kabul etmekle yükümlüdür.²³³

Yükte meydana gelen hasarlar nedeniyle taşıyan malın teslim anına dek geçen sürede malın ziya ve hasarından sorumludur. Yargı kararlarıyla da istikrarlı hale geldiği üzere yük hasarı nedeniyle açılan tazminat davalarında öncelikle taşıyanın tespit edilmesi, davalı gerçek veya tüzel kişilerin konişmento ve dosya kapsamı itibariyle acente olduğunun anlaşılması durumunda, acente aleyhine ancak izafeten dava açılabileceği dolayısıyla, acenteye doğrudan açılan davanın reddine karar verilecektir.²³⁴

230 Sözer, s.317.

231 Kaner, s. 294.

232 Sözer, s.320.

233 Sözer, s.321.

234 Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 21/03/2017 tarih ve E: 2017/185, K: 2017/1675sayılı kararında, “*dava, taşımadan kaynaklanan tazminat istemine ilişkindir. Mahkemece, davacı tarafından aynı olaya ilişkin olarak daha önce kendi adına asaleten ve S.I.L. Ltd. Şti.’ne izafeten B.Nakliyat ve Ticaret Ltd. Şti. ile B. Uluslararası Taşımacılık ve Dış Ticaret Ltd. Şti.ye husumet yöneltilerek açılan ve 02/11/2007 tarih, 2006/188 E-2007/270 K. sayılı karar ile açılmamış sayılmasına karar verilen dosyada alınan bilirkişi raporu yetersiz görülerek yeni bir bilirkişi incelemesi yapılması yönünde ara karar*

Acentenin yük hasarlarından sorumlu olabilmesi için; liman hizmetlerinin verildiği esnada acentenin kusurlu bir eylemi sonucu yükün hasara uğraması gerekmektedir. Ancak bu sorumluluğun doğabilmesi için; acentenin taşıyan adına ve hesabına hareket etmeden yük ile ilgili işlemleri bizzat yaptığı sırada yükün kendisinden kaynaklı bir sebeple hasara uğraması gerekmektedir.

4.2.8 Konişmento (taşıma senedi) İbraz Edilmeksizin Eşyanın Teslim Edilmesinden Kaynaklanan Sorumluluğu

Yabancı limanlardan Türk limanlarına yük getiren gemide bulunan eşya ancak taşıma senedinin ibraz edilmesi halinde teslim edilebilir. Bu durum, hem taşıma senedini elinde bulundurana başka kimsenin bu eşyayı alamayacağı dolayısıyla güven unsuru sağlarken, taşıyana da borcunu usulüne uygun şekilde ifa imkanı sağlayacaktır.

Taşıyan yükün teslim edileceği bir limanda gemi acentesi ile sözleşme akdetmiş ve taşıyanın acentesi konişmento ibraz edilmemesine rağmen eşyayı teslim etmiş ise gemi acentesinin sorumluluğuna gidilebilecektir.²³⁵

Belli şartların varlığı halinde konişmento ibraz edilmeksizin de yük teslimi yapılabilecektir. Bu hallerden ilki, sözleşmede aksine hüküm bulunması halidir. Sözleşmede farklı bir şart bulunmadığı müddetçe teamül yükün tahliye limanında konişmento karşılığında teslim edilmesidir. Ancak sözleşmede aksine bir hüküm düzenlenmiş ise konişmentonun ibrazına gerek olmaksızın da yük teslim edilebilecektir.²³⁶ İkinci hal, taşıyana konişmento ibraz edilmeksizin yükün teslimine karşılık bir teminat mektubu verilmesidir. Bu teminat yükün yanlış kişiye teslimi dolayısıyla ortaya çıkabilecek olan tazmin taleplerine karşı taşıyanın koruma altına alınmasını sağlayacaktır.²³⁷ Üçüncü hal ise kıymetli evrak niteliğinde olan konişmentonun zayi olması durumudur. TTK'nin 651'inci maddesine göre, kıymetli evrak zayi olduğu takdirde mahkeme tarafından iptaline karar verilebilir. Kıymetli evrakın zayi olduğu ortaya çıktığı anda senet üzerinde hak sahibi olan kişi, mahkemeden senedin iptalini istemesi ve iptal kararı verilmesi üzerine hak sahibi hakkını senetsiz olarak da ileri sürebilir. İşte iptal kararı üzerine hak sahibi olduğunu ispat eden kimseye de konişmento

oluşturulmasına rağmen, verilen kesin süre gereğinin yerine getirilmediği gerekçesiyle daha önce itibar edilmeyen önceki rapora dayalı olarak hüküm tesisi doğru değil ise de, davalı B. Nakliyat ve Ticaret Ltd. Şti.'nin konişmento ve dosya kapsamı itibarıyla acente olduğunun anlaşılması karşısında işbu davalı aleyhine 6762 sayılı TTK'nın 119. m. gereğince doğrudan değil ancak izafeten dava açılabilirliğinden ve davanın belirtilen bu gerekçe ile reddi gerektiğinden, davalı B. Nakliyat ve Ticaret Ltd. Şti. hakkında verilen ve sonucu itibarıyla doğru olan kararın HUMK 437/7. maddesi gereğince açıklanan gerekçeyle...” onanmasına karar verilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)

235 Kara, *Rotterdam Kuralları*, s.78.

236 Yavaşbay, G.:*Taşıyanın Yanlış Konişmento Düzenlenmesinden Sorumluluğu*, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2016, s. 53.

237 Çağa, T. - Kender, R.: *Deniz Ticareti Hukuku II*, 9.Baskı, İstanbul 2009, s. 128.

ibraz edilmeksizin yük teslim edilebilecektir. Yükün konişmentosuz teslim edilebileceği son hal ise elektronik konişmentodur. Elektronik konişmento gerek hızlı şekilde temin edilebilmesi gerekse zıyaı gibi bir durumun mümkün olmaması nedeniyle konişmentosuz teslimin zararlarını ortadan kaldıran bir tür olarak ortaya konulmuştur.²³⁸

4.2.9. Geminin Geliş ve Gidişlerini Gümrük İdarelerine Bildirmemeden Kaynaklanan Sorumluluğu

Yabancı limanlardan Türk limanlarına gelen gemilerin geliş ve gidiş kontrollerinin yapılması zorunludur. Gemi acenteleri tarafından gemi limana varmadan önce elektronik ortamda geminin geliş bildirimi yapılarak ilgili Gümrük Muhafaza biriminin bilgilendirmesi gerekmektedir. Gümrük Muhafaza Kısım Amirliği, limana gelen gemilerin geliş kontrollerini denetler. Gemi geliş ve gidiş kontrollerinde; konişmento, gemi mürettebatı ile varsa yolcular, katı,sıvı atık ile yakıt miktarları, içki ve sigara miktarı, sağlık patentası, bir önceki limandan çıkış evrağı kontrol edilir.

Yine Gümrük Yönetmeliğinin “Çanakkale ve İstanbul Boğazlarından geçen gemiler “ başlıklı 72/I maddesinde, “*Yabancı bir limandan gelip, Çanakkale veya İstanbul Boğazlarından geçerek bir Türk limanına gidecek olan gemilerin geliş gün ve saatleri ile gerekli diğer bilgiler, kaptan veya acentesi tarafından İstanbul’da Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğüne veya bu Bölge Müdürlüğüne belirlenecek Gümrük Müdürlüğüne, Çanakkale’de ise Çanakkale Gümrük Müdürlüğüne bildirilir. Ancak en az 24 saat önceden Seyir Planı-1 (SP-1) raporu ile Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Merkezine yapılan bildirimler ilgili gümrük idaresine yapılmış sayılır.*” düzenlemesine yer verilmiş olup, 5’inci fıkrasında bu güzergahı izleyerek geliş yapan gemilerin kontrollerinin varacakları ilk Türk limanında yapılacağı kural altına alınmıştır. Yine Gümrük Kanununun 34’üncü maddesinde, “*yabancı limanlardan gelen veya Türkiye’den yabancı limanlara giden gemilerin geliş ve gidişlerinde yönetmelikle belirlenecek süreler içerisinde donatan veya işleten veya acentası tarafından ilgili gümrük idarelerine bilgi verilir.*” hükmüne “*Usulsüzlüklere İlişkin Cezalar*” bölümünde yer alan 241’inci maddenin 3’üncü fıkrasının (c) bendi kapsamında “*Yabancı limanlardan gelen veya Türkiye Gümrük Bölgesinden yabancı limanlara giden gemilerin geliş ve gidişlerinde yönetmelikle belirlenecek süreler içerisinde donatan veya işleten veya acentası tarafından gümrük idaresine bildirilmemesi,*” durumunda acente aleyhine usulsüzlük cezasının iki kat olarak uygulanacağı kural altına alınmıştır.

238 Ber, A.S. : *Elektronik Konişmento*, 1.Baskı, Ankara 2018, s. 50.

Sonuç olarak, gemi acenteleri tarafından yukarıda bahsedilen işlemlerin yapılması amacıyla gemilerin geliş veya gidişi hakkında gümrük idarelerine bilgi verilmemesi durumunda gemi acentesinin sorumluluğuna gidilerek hakkında iki kat usulsüzlük cezası tatbik edilecektir.

4.2.10. Geminin Rota Değiştirmesinden Kaynaklanan Sorumluluğu

Gümrük Kanununun 34'üncü maddesinin 3'üncü fıkrasının (a) bendinde yer alan *“Türkiye Gümrük Bölgesi dışındaki limanlardan gelen gemiler; Gümrük Bölgesine girmelerinden itibaren beklenmeyen haller veya mücbir sebep olmadıkça ya da gümrük kontrolü gerektirmedikçe, gidecekleri limana göre mutat olan rotayı değiştiremez, yolda duramaz başka gemilerle temas edemez ve gümrük idaresi bulunmayan yerlere yanaşamazlar. Gümrük memurları gemiyi, yükünü ve bunlara ait gerekli tüm defter, belge ve kayıtları denetlemeye, gerektiğinde ambarları ve eşya bulunan diğer yerleri mühür altına almaya yetkilidir. Yabancı limanlardan gelip Türk limanlarına veya nehirlerine girecek olan gemiler, gümrük denetlemesi yapılmak üzere belirli yerlerde durur veya yol keserler.”* şeklindeki hüküm uyarınca gemilerin gümrük bölgesine girmelerinden itibaren rotalarını değiştiremeyecekleri kural altına alınmıştır.

Anılan Kanunun *“Usulsüzlüklere İlişkin Cezalar”* bölümünde yer alan 241'inci maddenin 6'ncü fıkrasının (a) bendine göre, *“34'üncü maddenin 3'üncü fıkrası hükümlerinin aksine, Türkiye Gümrük Bölgesine giren gemilerin rota değiştirmesi, yolda durması, başka gemilerle temas etmesi, gümrük gözetimi yapılması için yol kesmemesi veya gümrük idaresi bulunmayan yerlere yanaşması ile yükü bulunmadığı durumlarda, yük almadığının veya yükünün başka bir limana çıkarıldığının veya avaryaya olduğunun kanıtlanamaması”* durumunda gemi acentesi hakkında usulsüzlük cezası sekiz kat olarak tatbik edilecektir.

Gümrük Yönetmeliğinin 72'inci maddesinin 6'ncü fıkrasına göre, *“Sahip ve acentelerince gümrük idaresine önceden bildirim yapmak suretiyle yük almaya giderken seferleri esnasında yükleri iptal edilen veya yük boşaltmaya giderken seferleri esnasında yük boşaltma limanları değişen ve geriye dönüş yapmayan gemilerin bu durumları rota değişikliği sayılmaz.”*

Sonuç olarak gemi acentesi hakkında, usulsüzlük cezasının verilebilmesi için, rota değişikliğinin Türk karasularına girdikten sonra yapıldığına dair idarece yapılmış açık bir tespit gerektiği gibi, rota değişikliğinin gümrük idaresine bildirilmemiş olması da

gerekmektedir. Aksi halde usulsüzlük cezasının yasal koşullarının oluşmadığı sonucuna varılacaktır.²³⁹

4.2.11. Gemi Enkazının Çıkarılması veya Kaldırılmasından Kaynaklanan Sorumluluğu

Geminin can, mal veya çevresel risk taşıyacak şekilde karaya oturması, yarı batak veya batak hale gelmesi veyahut terk edilmesi veya atıl halde bulunması durumunda nelerin yapılacağı ve sorumluluğun kimde olacağı hususları 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun 7'inci maddesinde düzenlenmiştir. İlgili madde 5 Aralık 2017 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanan 7061 sayılı "*Bazı Vergi Kanunları ile Diğer Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun*"²⁴⁰ ile değiştirilmiştir.

Anılan Kanun tasarısının 5inci maddesi hakkındaki Komisyon raporunda²⁴¹ belirtildiği üzere özetle; eski düzenlemede sadece batık halde bulunan gemilere ilişkin düzenlemelerin bulunduğu, yarı batık ya da karaya oturmuş gemilere yönelik düzenlemelerin yer almadığı, enkaz haline gelen gemiler hakkında 2007 tarihli Nairobi Konvansiyonunda egemen devletin bu nitelikteki gemilere müdahale hakkının bulunduğu, bu düzenleme ile uluslararası mevzuatta yer alan hükümlerin iç hukuka entegre edilmesinin amaçlandığı, madde ile risk taşıyan gemiler hakkında geminin kaptanına veya donatanına 45 günlük süre verileceği, bu süre içerisinde yapılması gerekenlerin yapılmaması halinde, liman başkanının, gemi hakkında verilmiş adli veya idari bir tedbir olsa dahi gemiyi satmak da dahil bir çok yetkiye sahip olacağı, satıştan elde edilen gelirden önce masrafların karşılanacağı, kalan paranın ise Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı döner sermaye işletmesi bünyesinde açılacak hesaba aktarılacağı ifade edilmiştir.

239 Sakarya Bölge İdare Mahkemesinin 27/04/2011 tarih ve E : 2011/217, K: 2011/743sayılı kararı ile, "*davacı şirket tarafından, gemi acenteliğini yaptığı M. V. adlı Rus bayraklı tanker cinsi geminin, gümrük sahasına girdikten sonra rota değişikliği yaptığından bahisle 4458 sayılı Yasanın 241. maddesi uyarınca adına kesilen 488-lira usulsüzlük cezasına vaki itirazın reddine dair 12.04.2010 tarih ve 655 sayılı işlemin iptali istemiyle açılan davada; davalı idarece, davacı tarafından acentelik hizmeti verilen geminin, Türk kara sularına girdikten sonra rota değişikliği yaptığından bahisle usulsüzlük cezası kesilmişse de, gerek söz konusu rota değişikliğinin Türk karasularına girdikten sonra yapıldığına dair yapılmış herhangi bir tespitin bulunmadığı, gerekse; rota değişikliğinin 14.01.2010 günü varış limanının İzmit limanı olarak değiştirildiğinin üç kez S.P.1 bildirim ile TBGTHB'ye bildirildiği ve bu durum göz önüne alınarak İstanbul Beylikdüzü Akaryakıt Gümrük Müdürlüğüne, varış gümrüğüne geleceğinin beyan edilmesine karşın gelmeme nedeniyle kesilen usulsüzlük cezasına vaki itirazın İstanbul Gümrük Muhafaza Başmüdürlüğüne kabulüne karar verilerek para cezasının kaldırıldığı hususları birlikte değerlendirildiğinde, usulsüzlük cezasının yasal koşullarının oluşmadığı sonucuna varıldığından, kesilen usulsüzlük cezasında ve yapılan itirazın reddine dair Başmüdürlük kararında hukuka uyarlık bulunmadığı gerekçesiyle davanın kabulüne, dava konusu işlemin iptaline" yönelik karar veren Kocaeli 1. Vergi Mahkemesi Hakimliğinin 01/12/2010 tarih ve E:2010/1933, K:2010/3460 sayılı kararı onanmıştır. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)*

240 Bkz: 5/12/2017 tarih ve 30261 sayılı Resmi Gazete

241 Bkz: "*Bazı Vergi Kanunları ile Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnemelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı (1/884) ve İstanbul Milletvekili Mehmet Akif Hamzaçebi tarafından 6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun, 2981 Sayılı İmar ve Gecekondu Mevzuatına Aykırı Yapılara Uygulanacak Bazı İşlemler ve 6785 Sayılı İmar Kanununun Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun ve 4706 Sayılı Hazineye Ait Taşınmaz Malların Değerlendirilmesi ve Katma Değer Vergisi Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifi (2/588) ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu*", Dağıtım tarihi: 27.10.2017, Sıra sayı:502 (Bkz. https://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/sirasayi_gd.sorgu_vonlendirmedonem_kodu=26&Sirasayi_no=502&Baslangic_Tarihi=&Bitis_Tarihi=&sorgu_kelime=). (e.t:10.03.2019)

Anılan Kanundaki değişiklikte; liman başkanlıklarına idari sorumluluk sahası dahilindeki gemilerin can, mal ve çevre güvenliği açısından tehlike oluşturabileceği durumlarda; gemi hakkında adli yargı tarafından verilen bir karar veya idari nitelikte verilmiş bir tedbir kararı olsa bile, liman başkanının her türlü tedbiri almaya yetkili olduğu hususuna yer verilmiştir. Ayrıca değişiklik öncesinde geminin enkazının kaldırılmasında gemi acenteleri de birinci derecede sorumlu tutulmuş iken yapılan değişiklik ile acentelerin sorumluluğu kaldırılmıştır.

Her ne kadar gemi acentelerinin sorumluluğu Kanun kapsamında kaldırılmış ise de , aynı konu hakkında Limanlar Yönetmeliğinin ilgili maddelerinin incelenmesi gerekmektedir.

Anılan Yönetmeliğin “*Tehlike Oluşturan Gemi Ve Deniz Araçları* “ başlıklı 46’ncı maddesinin 1’inci fıkrasında, “*Liman idari sahasında, cinsi, tonajı ve bayrağına bakılmaksızın adli mercilerce verilmiş haciz, ihtiyati haciz, ihtiyati tedbir veya seferden men kararları gibi hukuki işleme konu olan veya teknik eksikliği nedeniyle bir idari karar ile seferden alıkonulan ya da herhangi bir sebeple kıyı tesislerinde veya demirleme sahasında bekleyen, tehlike oluşturan, kumanda edilemeyen ve benzeri nedenlerle denize elverişli olmayan gemi ve deniz araçlarını, denize elverişli hale getirmek, seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyetini tehlikeye atmayacak tedbirleri derhal almak ve aldırarak, liman başkanlığının izni dâhilinde, gemi ilgilileri yükümlüdür.*” hükmüne 2’inci fıkrasında ise “*Liman idari sahasında batık, yarı batık veya terk edilmiş vaziyette bulunan gemi ve deniz araçlarının en kısa zamanda çıkarılması, çekilmesi veya zararsız hale getirilmesinden, liman başkanlığının izni dâhilinde, gemi ilgilileri sorumludur.*” hükmüne yer verilmiştir. Anılan düzenlemenin tam olarak anlaşılması amacıyla “gemi ilgilisi” kavramının irdelenmesi gerekmektedir. Yine anılan Yönetmeliğin içinde yer alan terimlerin tanımlandığı 4’üncü maddesinin (e) fıkrasında Gemi ilgilileri, “*Donatan, işleten, kiracı, kaptan veya acenteleri ile gemiyi veya deniz aracını temsile yetkilendirilmiş gerçek veya tüzel kişileri,*” şeklinde tanımlanmıştır.

Sonuç olarak gemi acentelerinin, çevresel risk taşıyan veya seferin selametine engel olabilecek şekilde karaya oturmuş, yarı batık veya batık halde ya da terk edilmiş veya atıl halde bulunan gemileri ve gemide bulunan eşyaları, çıkarmaya veya bulunduğu yerden kaldırmaya yönelik sorumluluğu 2017 yılında Kanunda yapılan değişiklik ile kaldırılmış ise de Limanlar Yönetmeliğinin muhtelif hükümlerinde gemi acentelerinin sorumluluğuna yönelik düzenlemeler varlığını korumaktadır. Ancak kanun koyucunun iradesinin acentelerin sorumluluğunu kaldırmak olduğu hususu dikkate alındığında anılan Yönetmelikte var olan

hükümlerin idare tarafından uygulanması durumunda gemi acentesi tarafından uygulanan işlemin hukuka aykırılığı mahkemeler önünde belirtilen şekilde ileri sürülebilecektir.

4.2.12 Gemi Acentelerinin, “1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme” ve 5312 sayılı “Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun “ ile “Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliğinden”²⁴² Kaynaklanan Sorumluluğu

“5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun”²⁴³ ana amacı gemilerin sebep olduğu petrol, petrol ürünleri ile diğer zararlı maddelerden kaynaklanan kirlenmeyi azaltmak, sınırlamak veya ortadan kaldırmaktır. Petrol veya zararlı madde kirlenmesi meydana gelmeden önce alınan tedbirler Kanun kapsamında değildir. Kanun sistematüğinde müdahale ve koruyucu önlemler sadece olay meydana geldikten sonrası için düzenlenmiştir.²⁴⁴

Anılan Kanunun 3’üncü maddesi kapsamında ki zararlardan sorumlu olan geminin sahipleri, işletenleri, kaptanları idare edenleri, kiracıları, zilyetleri ve garantörleri, kanunun 6’ncı maddesi kapsamında belirtilen, “*olay sonucu ortaya çıkan kirlenmenin veya kirlenme tehlikesinin neden olduğu; temizleme masraflarını, koruyucu önlemlere ilişkin masrafları, canlı kaynaklar ve deniz yaşamına verilen zararları, bozulan çevrenin yeniden oluşturulması, toplanan atıkların taşınması ve bertarafı için yapılacak masrafları, geçim için kullanılan doğal ve canlı kaynaklarda meydana gelen zararları, özel mallardaki zararları, şahısların yaralanması ve ölümünden kaynaklanan zararları, gelir kayıplarını, gelir ve kazanç kapasitelerine verilen zararları ve diğer kamu zararlarını*” tazmin etmekle müteselsilen sorumlu tutulmuştur. Dikkat edildiği üzere kanunda geminin neden olduğu petrol veya diğer zararlı maddelerden kaynaklanan kirlenmelerin sebep olduğu zararların tazmininden gemi acenteleri sorumlu tutulmamıştır.

Her ne kadar, anılan kanun kapsamında gemi acenteleri kirlenme zararlarından sorumlu tutulmamış ise de, kanunun “sorumluluğun sınırı” başlıklı 7’inci maddesinde gemi başına sorumlu tarafa yüklenecek en yüksek tazminat miktarı sınırının ülkemizin dahil olduğu uluslararası anlaşma hükümlerine göre belirleneceği kural altına alınmıştır. Ancak Kanun

242 Bkz. 21.10.2006 tarih ve 26326 sayılı Resmi Gazete

243 Bkz.11.03.2005 tarih ve 25752 sayılı Resmi Gazete

244 Küçüküyıldız, M.Ç.: *Petrol Tankeri Kazalarının Deniz Çevresine Etkileri Ve Tazmin Sistemi*, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Denizcilik Uzmanlık Tezi, Ankara 2014., s.75.

kapsamında bu sözleşmenin hangi sözleşme olduğu hususuna değinilmemiş olup, Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği'nin 3'üncü maddesinin 1'inci fıkrasının (z) bendinde bahsi geçen uluslararası anlaşmalar “Türkiye'nin taraf olduğu, deniz kirliliğinin önlenmesi, kirliliğe müdahale, hazırlıklı olma ve kirlilik sonucu oluşan zararların tazminine ilişkin uluslararası ve bölgesel anlaşmalar ile bu anlaşmaların protokol, ek ve değişiklikleri” şeklinde belirtilmiş olup, 1992 Protokolü ile tadil edilen “Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukukî Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC-92)”²⁴⁵ ise gemi acentlerinin sorumluluğuna yönelik bazı düzenlemeler getirmektedir.

Anılan Sözleşmesinin 3'üncü maddesinde belirtildiği şekliyle; kirlenme zararlarından kaynaklanan tazminat istemleri bu sözleşme kapsamında donatandan talep edilebilecek olup, hasarın zarar verme kasdiyle veya dikkatsizce ve zarara sebep olabileceğinin bilinciyle yaptıkları kişisel bir hareket veya ihmalden kaynaklanmaması koşuluyla donatanın hizmetlileri veya acentaları ile şahıs acentelerinden bu sözleşmeye istinaden kirlenme zararları istenilemez. Bu durumda kirlenme zararlarından sorumluluğun kural olarak donatana ait olduğu, hasarın, zarar verme maksadıyla veya dikkatsizce ve zarara sebep olabileceğinin bilinciyle yaptıkları kişisel bir hareket veya ihmalden kaynaklanmaması koşuluyla donatanın acentesinden veya şahıs acentelerinden talep edilemeyeceği belirtilmiştir. Düzenlemenin mefhumu muhalifinden ise; kirlenme zararları ancak acentenin kasit veya ihmalden veya zarara sebebiyet verebileceği bilinciyle yaptığı kişisel bir hareketinden doğmuş ise hasarın acenteden de talep edilebileceği anlaşılmaktadır.

Yine Sözleşmenin 7'nci maddesinde yer alan düzenleme uyarınca taraf devletlerden birinin siciline kayıtlı olan ve iki bin tondan fazla hidrokarbon yükü taşıyan geminin maliki, anlaşmada belirlenen sınırdaki sigorta yaptırmak veya bir mali teminat sağlamakla yükümlüdür. Yine anılan maddede, mali sorumluluk belgesinin gemi ve donatanın adı, teminatın türü, sigortacı veya teminat veren kişinin adı ve iş yeri bilgileri ile belgenin geçerlilik süresi gibi bilgileri kapsayacağı düzenlenmiştir.

Herhangi bir ülkenin gemi sicillerinden birisine kayıtlı bulunan ve petrol taşıyan gemiler için CLC- 92 sertifikasının düzenlenmesi ve kontrolü ile ilgili usul ve esaslarının belirlenmesine dair esaslar“Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukukî Sorumluluğu ile İlgili

245 “CLC 69 Sözleşmesine yenilikler getiren 1992 Protokolü 30 Mayıs 1996 yılında yürürlüğe girdikten sonra Protokol şartı gereği, 70 ülke bu Protokol'ü kabul ederken 1969 Sorumluluk Sözleşmesini feshetmiştir. Ülkemiz, 09.05.2001 tarih ve 24397 sayılı Resmi Gazete de yayımlanan Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukukî Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun ile Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanunda Değişiklik Yapılması Hakkındaki Kanun ile CLC 92 sözleşmesine taraf olmuştur.” Bkz.(<http://www.ubak.gov.tr>). (e.t:07.04.2019)

Uluslararası Sözleşme 1992 (CLC 92) Sertifikası'nın Düzenlenmesine ve Denetimine Yönelik Usul ve Esasların Belirlenmesine İlişkin Yönerge"de yer almaktadır.

Anılan Yönergenin 5'inci maddesine göre düzenlenecek sertifika, Liman Başkanlıkları tarafından Türk Bayrağı çekme hakkına sahip, 2000 tondan fazla dökme petrol yükü taşıyan gemilere verilmektedir. Yönergenin 6'ncı maddesinde, sertifikanın gemi ve donatanın adı, teminatın türü, sigortacı veya teminat veren kişinin adı ve iş yeri bilgileri ile belgenin geçerlilik süresi gibi bilgileri içereceği, 7'nci maddesinde, sertifikanın düzenlenebilmesi için hukuki sorumluluk sözleşmesinde belirtildiği şekilde mali güvence verilmesinin zorunlu olduğu, 8'nci maddesinde ise, sertifikanın düzenlenebilmesi amacıyla, Bakanlıkça ilan edilmiş Muteber P&I listesinde bulunan bir kulüp veya sigortacı tarafından getirilecek poliçe, ya da Türk siciline kayıtlı gemiler için, Türk mevzuatına göre kurulmuş bankalar tarafından verilen banka teminat mektubu kabul edilebilecek teminat türleri arasında düzenlenmiştir.

Tüm bu açıklamalar uyarınca 5312 sayılı Kanun ve uygulama yönetmeliği ile Yönergeye göre kapsama dahil olan gemiler, ülkemizin dahil olduğu uluslararası anlaşmalar uyarınca istenen malî sorumluluk belgelerine sahip olmak ve bunları en yakın Liman Başkanlığına bildirmek ve istenildiğinde göstermek zorundadırlar. Herhangi bir limana gitmek üzere Türk karasularına girmek isteyen malî sorumluluk garantileri bulundurmamakla yükümlü gemilerin garantilerini kanıtlayan belgelerinin bir sureti, geminin limana gelmesinden önce acentesi aracılığıyla liman başkanlığına sunulur. Hatta Yönerge uyarınca; Türk karasularından uğraksız geçen gemilerin de sertifika bulundurma zorunluluğunun olduğu ve bu sertifikanın acente tarafından idareye bildirileceği kural altına alınmıştır.

Her ne kadar 5312 sayılı Kanun ve uygulama yönetmeliği kapsamında kirlenme zararlarından acentenin sorumluluğuna hiçbir koşulda yer verilmemiş ise de, 92 tarihli sözleşme uyarınca kirlenme zararı acentenin kasıt veya ihmalden veya zarara sebebiyet verebileceği bilinciyle yaptığı kişisel bir hareketinden doğmuş ise ilgili zarardan dolayı acentenin sorumluluğuna gidilebilecektir.

Sonuç olarak, geminin Türk Karasularına sorunsuz bir şekilde girişinin sağlanabilmesi amacıyla gemi acentelerinin bu kanun ve bu kanunun uygulamasına dair Yönetmelik kapsamındaki sorumluluğu, 500 gros ton ve daha büyük petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemilerin bildirim formunu²⁴⁶ verilmesi amacıyla gemi kaptanı ile iletişime geçerek gerekli bilgilendirmeleri yapmak ve geminin gelişinden önce ilgili formun verilmesini sağlamak ile Türk karasularına girişten önce liman başkanlıklarına gemilerin mali sorumluluk belgelerinin idareye iletilmesini sağlamaktır.

246 Bkz.:Deniz Çevresinin Petrol Ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği m.5/1.

4.2.13. “2548 sayılı Gemi Sağlık Resmi Kanunu”²⁴⁷ ile “Gemi Sağlık Resmi Kanunu Uygulama Yönetmeliği”²⁴⁸ Kapsamındaki Sorumluluğu

Anılan Kanunun kapsam başlıklı 1 nci maddesine göre, “*Türk limanları arasında seyreden, yabancı ülke limanlarından Türk limanlarına gelen, Türk limanlarından yabancı ülke limanlarına giden veya Boğazlardan transit geçen gemiler hakkında bu Kanun hükümleri uygulanır.*” Sağlık resmi, Türk limanları arasında işleyen gemiler ile Türk limanlarından hareket eden gemiler tarafından ilk hareket ettikleri limanlarda; yabancı ülkelere gelen gemiler tarafından ise ilk uğradıkları limanlarda geminin her net tonu üzerinden ödenir.

Gemi acentelerinin acenteliğini yaptığı ve özellikle yabancı ülke limanlarından gelen gemilerin adına yapacağı işlemlerden biri de sağlık resmi işlemlerini yaparak ödemeyi müvekkili adına ve hesabına yapmasıdır. Anılan Yönetmeliğin “*Ödeme usulü*” başlıklı 19’uncu maddesinin 2’nci fıkrasına göre idare nezdinde ancak G.A.H.Y. kapsamında yetki belgesi alan gemi acenteleri şifre ile işlem yapabilecektir. Gemi acenteleri tarafından şifrenin alınıp, bu işlemlerin yapılabilmesi için, idareye karşı ödemeler ve ödemenin gecikmesinden kaynaklanan zamların ödenmesinden sorumlu olduğuna dair bir taahhütte bulunulması gerekmektedir. İşte gemi acentesi müvekkili tarafından yetkilendirilmiş olmasına ve idareye karşı taahhütte bulunmasına rağmen sağlık resmi ödemesini yapmaz ise idareye karşı bizzat sorumluluğu yoluna gidilebilecektir.

4.2.14. Kılavuzluk ve Sair Hizmetlerin Yapılmasından Kaynaklanan Ücret Ve Cezalar İle Geminin İşletmenin Tesislerine Verdiği Hasardan Kaynaklanan Sorumluluğu

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Ana Statüsü’nün²⁴⁹ 22’nci maddesinde, Genel Müdürlüğün faaliyetleri kapsamında alınan kılavuzluk, fener, tahsiliye, römorkaj, telsiz kullanım ve deniz haberleşmesi gibi ücretler ile bu ücretleri ödemeyenler ve Genel Müdürlüğün, şamandıra, fener ve tesislerine zarar verenler hakkında tarife hükümlerinin uygulanacağı, düzenleme altına alınmıştır. Yine tarifinin 23’üncü maddesinde, Genel Müdürlüğün tarifeden doğan alacakları ile geminin işletmenin tesislerine verdiği hasarlardan geminin donatanı, kaptanı ile acentelerin sorumlu olacağı belirtilmiştir.

247 Bkz. 10.11.1981 tarih ve 17510 sayılı RG.

248 Bkz. 09.05.2008 tarih ve 26871 sayılı RG.

249 Bkz: 27.03.2007 tarih ve 26475 sayılı RG.

Kılavuzluk, Römorkaj ve Diğer Hizmetler Tarifesinin “sorumluluk” başlıklı 1.4.3’ üncü maddesinde yer alan “*Donatan, gemi kaptanı, acenteler ile bunların temsilcileri veya namlarına hareket edenlerin; yürürlükteki mevzuat ve bu tarifede belirtilen usul ve esaslara uymamalarından veya kusurlu hareketlerinden doğacak her türlü sorumluluk kendilerine aittir. Hizmet talep ve takip eden acenteler, kaptan ile bunların temsilcileri veya namlarına hareket edenler, tarife gereği tahakkuk edecek tüm ücretleri ödeme hususunda donatanla birlikte müştereken ve müteselsilen sorumludurlar.*” şeklindeki düzenleme uyarınca gemi acentesinin gemi donatanı ve kaptanı ile beraber Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından verilen hizmetlerden doğan alacaklardan ve cezalardan müteselsilen sorumluluğu bulunmaktadır.²⁵⁰

Sonuç olarak kılavuzluk ve sair hizmetlerin yapılması dolayısıyla doğan ücret alacağının tahsili amacıyla açılan davalarda, acente müteselsilen sorumlu olduğundan acente namına ancak müvekkiline “izafeten” dava açılmasının mümkün olabileceği, acentanın doğrudan doğruya davada hasım olarak gösterilmesinin mümkün olmadığı şeklindeki itirazın ileri sürülmesi mümkün olmayacaktır.²⁵¹

4.2.15. Fener ve Tahsiliye Ücretlerinden Kaynaklanan Sorumluluğu

Fenerler Ve Tahsiliye Ücretleri Tarifesinin “Tarifenin Kapsamı” başlıklı 2’nci maddesinde, ticari bir faaliyet olup olmadığına bakılmaksızın İstanbul ve Çanakkale Boğazlarına giren veya çıkan, ya da Türk limanlarına uğramaksızın transit bir şekilde geçen gemilerin, malikleri, kaptanları ve acentelerinin tarifenin kapsamına dahil olduğu belirtilmiştir.

Anılan tarifenin “ödememe” başlıklı 14’üncü maddesinde, “*Bu tarife hükümlerine göre fener ve tahsiliye ücret ve cezaları ödenmeyen gemiler ve donatanları ile kaptan ve acenteleri hakkında tarife umumi hükümleriyle birlikte, 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname uygulanır. Ücret ve cezalardan kaptan, donatan ve acenteler müteselsilen sorumludurlar. Kuruluşa ait fener, şamandıra, radyofar, kontrol istasyonları ile her türlü tesisine hasar veren gemilerle ilgili olarak mer-i mevzuat tahtında işlem uygulanır. Hasar bedeli ödenmedikçe ve teminat gösterilmedikçe uygulamaya devam edilir. Hasardan gemi kaptanı, donatanı ve acentesi müteselsilen sorumludurlar.*” şeklindeki düzenleme uyarınca

250 Bkz: İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 14 ncü Hukuk Dairesinin 07.01.2018 tarih ve D:2017/904 K:2017/853 sayılı kararı. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)

251 Yargıtay 11 nci Hukuk Dairesinin 15.02.1993 tarih ve E:1991/7121, K:1993/943 sayılı kararında; “*Türkiye Denizcilik Kurumu Kuruluşu hakkındaki önceki 5842 sayılı kanunun daha sonraki 117 sayılı KHK ile Kurumca kılavuzluk ve sair hizmetlerin yapılması, Liman işletmesi hükümlerine göre kılavuzluk, romorkör ve sair hizmetleri ödemeyen gemiler ve donatanları ile kaptan ve acentaları hakkında genel hükümlerle birlikte kuruluş kanunları ve 1618 sayılı Limanlar Kanununun 15. maddesinin uygulanacağı, ücret ve cezalardan kaptan, donatan ve acentaların müteselsilen sorumlu olacakları kabul edilmiştir.*” ifade edilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)

gemi acentelerinin, gemi donatanı ve kaptanı ile beraber, kılavuz ve sair hizmetlerden doğan alacaklarda olduğu gibi, fener ve tahsiliye hizmetinden doğan ücret, alacak ve cezalar ile geminin kuruluşa ait fener, kontrol istasyonu ile her türlü tesise yönelik hasarlardan doğan bedelin ödenmesinden de müteselsilen sorumluluğu bulunmaktadır.²⁵²

4.2.16. Vergi Hukukundan Kaynaklanan Sorumluluğu

4.2.16.1 Genel olarak

Vergi Usul Kanunu ile diğer vergi kanunlarında gemi acentelerinin vergi hukukundan kaynaklanan sorumluluğu hakkında bir düzenleme yapılmamıştır. Gemi acenteleri bir yandan transit veya uluslararası taşımacılık yapan şirketlere liman hizmetlerinin sunulmasında aracılık yapmakta iken diğer yandan ise ticari faaliyeti bizzat yapmaktadırlar. Bu nedenle bir yandan işlemlerine aracılık ettiklerinin vergilerini ödemelerinden vergi idaresine karşı sorumlu iken, diğer yandan da tacir olarak elde ettiği kazancın vergisini ödemekle mükelleftirler. Sonuç olarak vergi hukuku açısından gemi acentelerinin hem sorumlu hemde mükellef sıfatı bulunmaktadır.²⁵³

Mükellef ve vergi sorumlusu kavramı Vergi Usul Kanununda²⁵⁴ tanımlanmıştır. Kanunun “*mükellef ve vergi sorumlusu*” başlıklı 87’inci maddesinde, mükellef “*vergi kanunlarına göre kendisine vergi borcu terettübeden gerçek veya tüzel kişi*” şeklinde, vergi sorumlusu ise “*verginin ödenmesi bakımından, alacaklı vergi dairesine karşı muhatap olan kişi*” olarak tanımlanmıştır.

Vergi mükelleflerinin vergi yükümlülüklerinin yanı sıra işe başlama, işten ayrılma ile ilgili bilgi verme ve defter ve belgelerin saklanması gibi ödevleri vardır. Vergi sorumluları ise verginin tam ve eksiksiz olarak kesilerek vergi dairesine ödenmesinden ve diğer ödevlerin yerine getirilmesinden sorumludur.²⁵⁵

252 Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 07.04.2008 tarih ve E: 2007/2939 K: 2008/4597 sayılı kararında, “...*dava, Türk Bayraklı E.Gemisi'nin muhtelif seferlerinden kaynaklanan fener ücreti alacağıının, davalı acenteden tahsili istemine ilişkindir. Mahkemece 618 Sayılı Limanlar Kanunu'nun 15. maddesinde, fener ücreti alacağıından acentelerin sorumlu olduğuna dair bir hüküm bulunmadığı, yasada bulunmayan hususlar hakkında tarife ile özel düzenleme yapılamayacağı gerekçesiyle, davalı hakkındaki davanın pasif husumet ehliyeti yokluğu nedeniyle reddine karar verilmiştir. Oysa, Dairemiz'in yerleşik içtihatlarında da vurgulandığı üzere, davacı kurumun Fener ve Tahsiliye Ücretleri Tarifesi'nin 15. maddesi gereğince, fener ve tahsiliye ücreti alacaklarından ve cezalardan kaptan, donatan ve acenteler müteselsilen sorumludurlar...*” şeklindeki gerekçesiyle yerel Mahkemenin kararının bozulmasına karar verilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)

253 Ali Çelikkaya, İÜHF M C. LXIV. S. 1, s. 4, 2006

254 Bkz: 10.01.1961 tarih ve 10703,10704, 10705 sayılı RG.

255 Akdoğan , A.: *Vergi Hukuku ve Türk Vergi Sistemi*, 8.baskı, Ankara 2008, s.46

4.2.16.2. Gemi Acentelerinin Gelir ve Kurumlar Vergisinden Kaynaklanan Sorumluluğu

Uluslararası deniz taşımacılığı yapan kuruluşların Türkiye’de mükellefiyetlerini yerine getirmelerinden kaynaklanan zorluk nedeniyle Gelir Vergisi Kanununun 7’inci ve Kurumlar Vergisi Kanununun 4’üncü maddelerinde belirtildiği şekliyle Türkiye’de sağladıkları kazancın daimi temsilcisi aracılığıyla vergilendirilmesi esası benimsenmiştir.

Gelir vergisi Kanununun²⁵⁶ dar mükellefiyete tabi kimseler bakımından kazanç ve iradın Türkiye’de elde edilmesine yönelik olarak şartların yer aldığı 7’inci maddesinde “*Ticari kazançlarda: Kazanç sahibinin Türkiye’de iş yerinin olması veya daimi temsilci bulundurması ve kazancın bu yerlerde veya bu temsilciler vasıtası ile sağlanması*” şeklindeki düzenlemede daimi temsilcinin kimleri kapsadığı belirtilmemiştir. Ancak, Türk Karasularına Yabancı ülkelerden gelen gemilerin Türkiye’deki liman işlemleri gemi acenteleri vasıtasıyla yürütüldüğünden bu kimselerin Ülkemizde ödemesi gereken vergiden sorumlu olabilmesi için Gelir Vergisi Kanununda ifade edildiği gibi daimi temsilci olup olmadıklarının tespiti önem taşımaktadır.²⁵⁷

Anılan Kanunun 8’inci maddenin 2’inci fıkrasında daimi temsilci kavramı tanımlanmış olup, daimi temsilci; “*aynı maddede yazılı daimi temsilci, bir hizmet veya vekalet akdi ile temsil edilene bağlı olup, onun nam ve hesabına muayyen veya gayrimuayyen bir müddetle veya mütaaddit ticari muameleler ifasına yetkili bulunan kimsedir.*” şeklinde tanımlanmıştır. Ancak maddenin devamında sayma suretiyle belirtilen kişilerin başkaca bir şarta gerek kalmaksızın doğrudan temsil edilenin daimi temsilcisi sayılacakları belirtilmiş olup, T.T.K. kapsamında acenta sayılan kimseler açıkça daimi temsilci olarak kabul edilmiştir.

Sonuç olarak gemi acenteleri Gelir Vergisi Kanunu kapsamında açıkça daimi temsilci olarak kabul edildikleri için “Vergi Usul Kanunu” ile “*Amme Alacaklarını Tahsil Usulü Hakkında Kanunda*”²⁵⁸ yer alan hükümlere tabi olacaklardır. Yani Uluslararası taşıma yapanların elde ettiği kazanç nedeniyle ödemesi gereken vergi aslı ve buna bağlı alacakların mükellef tarafından ödenmemesi durumunda gemi acenteleri kanuni temsilci sıfatıyla sorumlu tutulacak ve vergi aslı ile buna bağlı alacaklar gemi acentelerinden tahsil edilecektir.

Navlun bedelinin vergilendirilmesinden kaynaklanan sorumluluk açısından ise Danıştay kararlarında; “*Gemi kaptanının verdiği hususi vekaletle istinaden yükleme işlerini yürüten, resmi makamlara karşı muhatap olan, rihtım, fener resmini yatan manifesto,*

256 Bkz. 06.01.1961 tarih ve 10700 sayılı RG.

257 Ali Çelikkaya, İÜHFMC. LXIV. S. 1, s. 11, 2006

258 Bkz. 28.07.1953 tarih ve 8469 sayılı RG.

konişmento, ordino düzenleyen gemi ihtiyaçlarını karşılayan diğer bir deyişle Türkiye'de yabancı ulaştırma kurumu namına hareket eden kimseler (Gemi Acenteleri) daimi temsilci sayılmış, navlun sözleşmesi yurt dışında düzenlense, navlun dışarıda ödense dahi sağlanan navlun bedeli Türkiye'de elde edilmiş hasılat kabul edilerek acente aracılığı ile vergilendirilmesi gerektiği” karara bağlanmıştır.

Gelir vergisi kanunu kapsamında gemi acentesi sorumlu sıfatıyla hareket etmesinin yanında bizzat mükellef olarak vergi yükümlüsü sıfatına da haizdir. Gemi acenteleri sunduğu hizmetler karşılığında bir çok gelir elde etmektedir. Mükellefiyet kapsamında bu gelirlere ilki gemi acenteliği ücretidir. Müvekkili tarafından gemi acentesine ödenecek ücretin tarifede belirtilen miktardan aşağı olmaması gerekir. Ayrıca acente ücreti yanında gözetim ücreti, primaj ücreti, personel gözetimi ücreti, transit gemi aksam ve malzeme aktarma ücreti ile gemiye gönderilen paranın gemiye teslimine binaen ödenen gemi kaptanına verilen avans ücreti gibi ödemelerin tamamı gemi acentesinin vergi mükellefiyetinin kapsamındadır.²⁵⁹

5520 sayılı “Kurumlar Vergisi Kanununun”²⁶⁰ 1’inci maddesinde, kurumlar vergisinin konusuna giren kurum kazancının, gelir vergisi kapsamına giren gelir unsurlarından oluşacağı; 3’üncü maddesinin 2’nci fıkrasında, dar mükellefiyetin Kanunun 1’inci maddesinde sayılı kurumlardan kanunî ve iş merkezlerinin her ikisi de Türkiye’de bulunmayanlar, sadece Türkiye’de elde ettikleri kazançları üzerinden vergilendirileceği, 3’üncü fıkrasında ise dar mükellefiyette kurum kazancının hangi kazanç ve iratlardan oluşacağı kurala bağlanmış, ilgili fıkranın (a) bendinde “4/1/1961 tarihli ve 213 sayılı Vergi Usul Kanunu hükümlerine uygun Türkiye’de iş yeri olan veya daimî temsilci bulunduran yabancı kurumlar tarafından bu yerlerde veya bu temsilciler vasıtasıyla yapılan işlerden elde edilen ticarî kazançlar (Bu şartları taşıyabilir kurumların ihraç edilmek üzere Türkiye’de satın aldıkları malları Türkiye’de satmaksızın yabancı ülkelere göndermelerinden doğan kazançlar, Türkiye’de elde edilmiş sayılmaz. Türkiye’de satmaktan maksat, alıcı veya satıcının ya da her ikisinin Türkiye’de olması veya satış sözleşmesinin Türkiye’de yapılmasıdır.” ifadesine yer verilmiş olup, 4’üncü fıkrasında ise “Bu maddede belirtilen kazanç veya iratlar ile gelir unsurlarının Türkiye’de elde edilmesi ve Türkiye’de daimî temsilci bulundurulması konularında, 31/12/1960 tarihli ve 193 sayılı Gelir Vergisi Kanununun ilgili hükümlerinin uygulanacağı” kurala bağlandığından, idare tarafından gelir vergisinde olduğu gibi kurumlar

259 Nomer, F.: *Deniz Taşımacılığında Gemi Acentelerinin Yeri ve Önemi ve Bir Araştırma*, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2014, s. 70.

260 Bkz.21.06.2006 tarih ve 26205 sayılı RG.

vergisinin ödenmemesi durumunda da gemi acenteleri kanuni temsilci sıfatıyla sorumlu tutulacak ve ilgili verginin gemi acentelerinden tahsili yoluna gidilebilecektir.

4.2.16.3. Gemi Acentelerinin Katma Değer Vergisinden Kaynaklanan Sorumluluğu

“*Katma Değer Vergisi Kanununun*”²⁶¹ 13’üncü maddesinin 1’inci fıkrasının (b) bendi uyarınca “ *Deniz ve hava taşıma araçları için liman ve hava meydanlarında yapılan hizmetler,*” vergiden müstesna tutulmuştur. Madde hükmünde herhangi bir ayırım yapılmamış, liman dahilinde yapılan her türlü hizmet istisna kapsamına alınmıştır.

Gemi acentelerinin alacağı ücretlerin türü 2008 tarihli Tebliğin 4’üncü maddesinde belirtilmiş olup bunlar;

- Acentelik ücret tarifesinde belirtilen miktardan az olmamak koşuluyla, donatan, kaptan, işleten, veya gemi kiracısı tarafından ödenen gemi acenteliği ücretidir.
- Acentelik hizmetlerine ek olarak gemi işlemlerinin kurum ve kuruluş nezdinde yerine getirilmesi, işin hızlandırılması, kısı sürede yükleme ya da boşaltmanın yapılabilmesi amacıyla geminin maliki, işleteni ya da kiracısı tarafından ödenen gözetim ücretidir.
- Yüklemede gösterilen özen ve ihtimama karşılık olarak yük sahibi tarafından ödenen primaj ücretidir.
- İstanbul ve Çanakkale boğazlarından geçen gemiler için, personel değişikliği yapılması, gemi personelinin hastalanması durumunda hastane, ilaç, doktor gibi masraflara ek olarak geminin maliki, işleteni ya da kiralayana tarafından ödenen personel gözetimi ücretidir.
- Geminin maliki, işleteni ya da kiralayana tarafından gemi ihtiyacı için gönderilen gemi aksam ve malzemelerinin gemiye ulaştırılması için yapılan masraflara ek olarak verilen gemi aksam ve malzeme aktarma ücretidir.
- Geminin maliki, işleteni ya da kiralayana tarafından, geminin kaptanına verilen avansın acente tarafından kaptana verilmesi karşılığında ödenen nakit avans ücretidir.

Maliye Bakanlığı’nın 14.04.1999 tarih ve 216 sayılı muktezasında “ *KDV Kanunu 13/b kapsamında acenteler tarafından limanlarda deniz taşıma araçları için yapıldığı belirlenen aşağıdaki hizmetler istisnadan yararlanabilecektir; Geminin tonajına göre belirlenen acentelik komisyonu, Polis, sağlık memuru, gemi personeli gibi kimselerin açıkta demirleyen*

261 Bkz.02.11.1984 tarih ve 18563 sayılı RG.

gemiye götürülüp, getirilmesi, Gemi ile ilgili parça ve malzemenin gemiye götürülmesi, Personel için gemiye kumanya taşınması, Gemi çöpünün dökülmesi, Palamar (çekkek) hizmetleri, Kılavuzluk hizmetleri, Römork hizmetleri, Servis motoru hizmetleri, Geminin limana uğramasının sağlanması, kurtarma, yüzdürme, rıhtıma veya açığa çekme işleri, işgaliye, liman, fener, sağlık resimleri, Deniz Ticaret Odası payları ve Vapur Donatanları Derneği ücretleri, Kaptan vekalet yazısının tercümesi ve Noterce onayı, Radar ve sair haberleşme ücretleri, Temizlik ücretleri, Yangın söndürme, Gemi personeli için gümrük, polis, konsolosluk ve diğer resmi dairelerde muamele yapılması, F.I.O.S liner ve nezaret ücretleri, Yola elverişlilik belgesi verilmesi, Koruyucu acentelik hizmetleri, Gözetim hizmetleri, Ayrıca işgaliye, liman, fener, sağlık resimleri ile Deniz Ticaret Odası payları ve Vapur Donatanları Derneği ücretleri ise katma değer vergisinin konusuna girmediğinden, bu masrafların acenteler tarafından yansıtılması da vergiye tabi bulunmamaktadır. Ancak bu masrafların yansıtılmasında komisyon alınması halinde, komisyon tutarı vergiye tabi tutulacaktır.” ifadelerine yer verilmiştir. İlgili muktezada vergiden istisna edilen hizmetler belirtilmiş ancak gemi acentesi tarafından bu masrafların müvekkile yansıtılmasında komisyon alınması halinde ilgili komisyon tutarında vergilendirmenin yapılacağı ve acentenin sorumluluğuna gidileceği belirtilmiştir.

Katma Değer Vergisi Kanununda yer alan istisna deniz ve hava taşıma araçları için liman ve hava meydanlarında seyrüsefere ilişkin verilen hizmetlere yöneliktir. Mal teslimleri istisna kapsamında yer almamaktadır. Ancak 15 seri no’lu Katma Değer Vergisi Genel Tebliğinde²⁶² belirtildiği üzere uluslararası deniz taşımacılığına ilişkin olarak gemilere yapılan akaryakıt, su, kumanya, teknik ve diğer malzeme gibi teslimler tebliğde belirtilen şartların yerine getirilmesi halinde vergiye tabi değildir. Ayrıca 2008 tarihli Tebliğde tanımına yer verilen primaj ücretleri de yabancı gemilerin Türk limanlarına uğramaları ve boğazlardan transit geçişleri dolayısıyla verilen acentalık, koruyucu acentalık, gözetim hizmetleri ile komisyon, simsarlık gibi ödemelerde olduğu gibi vergiye tabi değildir. Öte yandan liman ve hava meydanlarında doğrudan gemiye veya gemiye yükleme ve boşaltma ile ilgili olmak şartıyla yüke ve yolcuya verilen hizmetler katma değer vergisinden istisna tutulacaktır. Fakat bu hizmetler liman sahası dahilinde olsa bile, henüz yüklenme aşamasına gelmemiş konteynerlere verilmesi halinde vergiye tabi olacak ve gemi acentesinin doğrudan sorumluluğuna gidilebilecektir.²⁶³

262 Bkz.21.07.1985 tarih ve 18818 sayılı RG.

263 Canbek, M. M.: *Türk Liman İşletmelerinde Vergi İstisna Uygulamaları Üzerine Bir İnceleme*, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2010, s.161

Yine uygulamada, geminin yükü olan motorin ve fuel oil cinsi eşyanın özet beyanda yazılı miktardan eksik olduğunun tespiti sebebiyle 4458 sayılı gümrük kanununun 237'nci maddesinin 1'inci fıkrası uyarınca para cezası kararı alınması üzerine Gümrük Müdürlüğü'nce bu eksik motorin miktarı üzerinden hesaplanan özel tüketim vergisi ile katma değer vergisinin tahsilinin istenilmesi üzerine, vergi ziyayı cezalı özel tüketim vergisi ve katma değer vergisi tarh edilmesine yönelik işlemin iptali talebiyle açılan davalarda İstanbul Bölge İdare Mahkemesi 2. Vergi Dava Dairesince²⁶⁴, ithal edilmeyen bir eşyadan ithalde alınan vergilerin istenilmesinin hukuken mümkün olmadığı gerekçesiyle yapılan tarhiyatların hukuka aykırılığına karar verilmiştir.

4.2.17. Gemi Acentesinin Çevre Kanunu Uyarınca Sorumluluğu

Çevre Kanununun 2'nci maddesinde çevre, “*Canlıların yaşamları boyunca ilişkilerini sürdürdükleri ve karşılıklı olarak etkileşim içinde buldukları biyolojik, fiziksel, sosyal, ekonomik ve kültürel ortam*” şeklinde tanımlanmıştır. Anılan kanunda, çevrenin korunması ise, “*Çevresel değerlerin ve ekolojik dengenin tahribini, bozulmasını ve yok olmasını önlemeye, mevcut bozulmaları gidermeye, çevreyi iyileştirmeye ve geliştirmeye, çevre kirliliğini önlemeye yönelik çalışmaların bütünü*” olarak tanımlanmıştır.

Çevre sorunlarından en önemlisi olan denizin gemiler tarafından kirletilmesinin önlenmesi amacını taşıyan Marpol Sözleşmesi²⁶⁵ 02.11.1973 tarihinde kabul edilip, 02.10.1983 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye sözleşmeye 1990 tarihinde katılmıştır. Sözleşmenin ana amacı denizlerin bilerek ve istenerek kirletilmesinin önlenmesidir²⁶⁶ Sözleşme, gemilerden kaynaklanan petrol kirlenmesinin önlenmesi, zararlı sıvı maddelerle kirlenmenin önlenmesi, ambalajlanmış şekilde taşınan zararlı maddelerden kaynaklanan

264 İstanbul Bölge İdare Mahkemesi 2 nci Vergi Dava Dairesinin 19/06/2018 tarih ve E: 2017/4292 K: 2018/2176 sayılı kararında, “*dava dosyasının incelenmesinden, Mersin Akaryakıt Gümrük Müdürlüğünde işlem gören 13330600IM000072 sayılı ve 20.06.2013 tarihli, 13330600IM000080 sayılı ve 06.07.2013 tarihli, 13330600IM000082 sayılı ve 12.07.2013 tarihli, 14330600IM000014 sayılı ve 24.02.2014 tarihli, 14330600IM000002 sayılı ve 11.01.2014 tarihli, deniz özet beyanı ile tahliye edilen motorin cinsi eşyanın, özet beyana nazaran eksik olduğunun 08.03.2016 tarihli tutanakla tespiti üzerine 4458 sayılı gümrük kanununun 237/1. maddesi uyarınca para cezası kararı alındığı, akabinde Mersin Akaryakıt Gümrük Müdürlüğü'nce bu eksik motorin miktarı üzerinden hesaplanan özel tüketim vergisi ile katma değer vergisinin tahsilinin istenilmesi üzerine yapılan dava konusu cezalı tarhiyatların kaldırılması istemiyle iş bu davanın açıldığı anlaşılmıştır. Olayda, 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun yukarıda bahsi geçen 237/1. maddesinde, açıkça, özet beyan muhteviyatı eşyaya ilişkin eksikliğin sebebinin verilen süre içerisinde izah edilememesi halinde, Gümrük Müdürlüğü'nce, hesaplanacak gümrük vergisi kadar para cezası alınacağı hükmüne yer verilmiş olup, idarece, yapılan inceleme sonucu noksan çıkan, başka bir ifade ile ithal edilmeyen bir eşyadan ithalde alınan vergilerin istenilmesi hukuken mümkün olmadığı gibi, bu eşyanın kaçak olarak yurda sokulduğuna ilişkin olarak ilgili gümrük idaresince herhangi bir iddianın da ileri sürülmemesi karşısında, davacı adına yapılan vergi ziyayı cezalı özel tüketim vergisi ile katma değer vergisi tarhiyatlarında hukuka ayarlık bulunmadığı” gerekçesiyle davanın kabulüne karar verilmiştir. (Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sisteminden alınmıştır.)*

265 Sözleşmeye Türkiye dahil olmak üzere 138 ülke taraftır.

266 Sevük, H. Y.: *Çevre Hukuku Doğal Çevrenin Korunması*, 2. Baskı, Ankara 2017, s.136.

kirlenmenin önlenmesi ile gemilerden kaynaklanan, çöp, pis su ve hava kirliliğinin önlenmesi, olmak üzere altı (6) adet ek'ten oluşmaktadır.²⁶⁷

Gemilerin Çevre Kanununda yer alan fiillere aykırı davranması durumunda yapılan denetim sonucunda ihlalin tespiti halinde, “Çevre Kanununa Göre Verilecek İdarî Para Cezalarında İhlalin Tespiti Ve Ceza Verilmesi İle Tahsili Hakkında Yönetmeliğin”²⁶⁸ ek-2 kısmında²⁶⁹ belirtilen tespit tutanağı düzenlenir. Bu tespit tutanağında, “gemi adı, bandırası, gemi cinsi, gros tonu, çağrı (tanınma) işareti, gemi sahibi, gemi sahibinin adres/telefonu, işleten, işletenin adres/telefonu, kaptan veya yetkili, acentası, acentanın adres/telefonu, kirlenmenin türü, kirlenmenin mevkii, tarih, saat, numune alınan yerler, deliller, olay ve kirlenme sebebi, “bu tespit tutanağı, çevre kanununa göre verilecek idarî para cezalarında ihlalin tespiti ve ceza verilmesi ile tahsili hakkında yönetmeliğin 117inci maddesine göre tanzim edilmiştir.” bilgisi, denetim ekibi görevlileri ile kirleten gemi yetkilisi isim ve imza bölümü” yer almaktadır.

Çevre Kanununda acentelerin önem ifade ettiği konulardan ilki, gemiye verilecek idari para cezası aşamasıdır. Çevre Kanununun 20. maddesinin 1’ inci fıkrasının (f) bendinin 1,2,3,4 numaralı alt bentlerinde, 7153 sayılı Kanunun 5’inci maddesi ile yapılan değişiklik ile, kanunda ki mevcut yasaklara aykırı olarak ülkenin egemenlik sahasındaki denizlerde;

- 1) Petrol ve türevlerinin tahliyesi veya deşarjını yapan tankerlere,
- 2) Kirli balast tahliyesi yapan tankerlere,
- 3) Petrol türevleri veya kirli balast tahliyesi yapan gemilere,
- 4) Katı atık bırakan veya evsel atık su deşarjı yapan deniz araçlarına her gros ton başına belli oranlarda para cezası verileceği kural altına alınmıştır.

2872 sayılı Kanunun numarasız geçici maddesi olan ve teselsül²⁷⁰ için numaralandırılan geçici 1’inci maddesinde, 2872 sayılı Kanunda belirtilen ilgili yönetmelikler yürürlüğe konuluncaya kadar gemiler ve diğer deniz taşıt araçlarına 618 sayılı Limanlar Kanununun hükümlerine göre denizlerin kirletilmesi ile ilgili olarak yapılan ceza uygulamasına devam olunacağı düzenlemesine yer verilmiş olup, çevre Kanununa dayanılarak çıkarılan “Çevre Kanununa Göre Verilecek İdarî Para Cezalarında İhlalin Tespiti Ve Ceza Verilmesi İle Tahsili Hakkında Yönetmelik” Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu durumda genel kanun niteliğinde olan Kabahatler Kanununun 3’üncü maddesinin 06.12.2006 tarihinde,

267 (<http://imo.udhb.gov.tr/TR/19Marpol.aspx>). (e.t:09.02.2019)

268 Bkz. 03.04.2007 tarih ve 26482 sayılı RG.

269 (<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.11218&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=>) (e.t: 01.02.2019)

270 TDK’ya göre; “birbirine bağlama, zinzirleme” anlamına gelmektedir.

Çevre Kanununun idari para cezalarına yönelik 20'inci maddesinin ise 26.04.2006 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girdiği dolayısıyla, gemilere yönelik idari para cezası uygulaması söz konusu olduğunda, uyuşmazlığa önceki tarihli Kabahatler Kanununun değil, sonraki tarihli ve özel nitelikte olan “Çevre Kanununa Göre Verilecek İdarî Para Cezalarında İhlalin Tespiti Ve Ceza Verilmesi İle Tahsili Hakkında Yönetmelik” hükümlerinin uygulanması gerekmektedir.²⁷¹ İlgili Yönetmeliğin “Gemilere verilecek idarî para cezalarının ödeme şekli ve süresi” başlıklı 21'inci maddesinde, Kanun kapsamında düzenlenen yükümlülüklerin ihlali durumunda gemiye uygulanacak idari para cezasının hemen ödenmesi gerektiği, idari para cezasının hemen ödenmemesi durumunda geminin sahibinden veya sigortacısından ya da gemi acentesinden teminat göstermesinin istenileceği, ve banka teminat mektubu ya da geminin bağlı bulunduğu kulüp sigortacısı tarafından düzenlenecek teminat mektubunun teminat olarak kabul edileceği kural altına alınmıştır. İşte gemi acentesi ile müvekkilinin aralarında yapmış oldukları sözleşme uyarınca gemi acentesinin teminat göstermesi kararlaştırılmış olmasına rağmen, teminat gösterilmemesi durumunda acentenin sorumluluğu yoluna gidilebilecektir.

Yukarıda yapılan düzenlemeler uyarınca Çevre Kanunu hükümlerine aykırılık dolayısıyla kesilen idari para cezasının kesildiği zaman ya cezanın hemen ödenmesi ya da geminin acentesi tarafından teminat gösterilmesi gerekmekte olup, para cezasının hemen ödenmemesi ve gemi acentesi tarafından da teminat gösterilmemesi durumunda Yönetmeliğin 22'nci maddesinde de belirtildiği üzere, gemi, idarî para cezası vermeye yetkili mercinin talebi üzerine en yakın liman yetkilisine teslim edilerek seferden men edilecektir. Ancak, faaliyetten men edilecek gemi yabancı bayraklı ise liman başkanlığı tarafından bayrak devletine, para cezası ile alınan tedbirler hakkında bilgi verilecektir.

Çevre Kanununda acentelerin önem ifade ettiği konulardan ikincisi ise, bilgi ve bildirim yükümlülüğüdür. 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun “Denetim, bilgi verme ve bildirim yükümlülüğü” başlıklı 12'nci maddesinde; “Bu Kanun hükümlerine uyulup uyulmadığını denetleme yetkisi Bakanlığa aittir. Gerektiğinde bu yetki, Bakanlıkça; il özel idarelerine, çevre denetim birimlerini kuran belediye başkanlıklarına, Denizcilik Müsteşarlığına, Sahil Güvenlik Komutanlığına, 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununa göre belirlenen denetleme görevlilerine devredilir. Denetimler, Bakanlığın belirlediği denetim usûl ve esasları çerçevesinde yapılır. Askerî işyerleri, askerî bölgeler ve tatbikatların bu Kanun çerçevesindeki denetimi ve neticelerine ait işlemler; Genelkurmay Başkanlığı, Millî Savunma Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı ve Bakanlık tarafından müştereken hazırlanacak yönetmeliğe

²⁷¹ Dündar, M.- Işık, N.: 100 Soruda 2872 Sayılı Çevre Kanunu Uyarınca Kesilen Para Cezaları, 1.Baskı, Ankara 2014, s.133.

göre yürütülür. İlgililer, Bakanlığın veya denetimle yetkili diğer mercilerin isteyecekleri bilgi ve belgeleri vermek, yetkililerin yaptracakları analiz ve ölçümlerin giderlerini karşılamak, denetim esnasında her türlü kolaylığı göstermek zorundadırlar. İlgililer, çevre kirliliğine neden olabilecek faaliyetleri ile ilgili olarak, kullandıkları hammadde, yakıt, çıkardıkları ürün ve atıklar ile üretim şemalarını, acil durum plânlarını, izleme sistemleri ve kirlilik raporları ile diğer bilgi ve belgeleri talep edilmesi halinde Bakanlığa veya yetkili denetim birimine vermek zorundadırlar. Denetim, bilgi verme ve bildirim yükümlülüğüne ilişkin usûl ve esaslar Bakanlıkça çıkarılacak yönetmelikle düzenlenir.” hükmüne, 20’inci maddesinin g) bendinde; “12’inci maddede öngörülen bildirim ve bilgi verme yükümlülüğünü yerine getirmeyenlere 6.000 Türk Lirası idarî para cezası verilir.” düzenlemesine yer verilmiştir.

Bu konuda önem arz eden nokta, hangi hallerde bilgi ve bildirim yükümlülüğünün ihlali halinde acentenin sorumlu olacağı hususudur.

Bu duruma örnek olarak, donatanı A.K. Denizcilik ve Tic. A.Ş. olan İstanbul-TUGS 800 siciline kayıtlı 695 GRT'luk A.K isimli kuru yük gemisinin 17.05.2014 tarihinde boş olarak Zonguldak TTK Limanı demir yerine geldiği ve 20.06.2014 tarihinde yük almak için limana girdiği, TCSG-128 Komutanlığının 17.05.2014 günü Sahil Güvenlik görevini yaptığı sırada gemi kaptanı N.S isimli şahsın "*Atık Transfer Formunu*" ibraz edemediğinin tespit edildiği, gemi kaptanına 2872 sayılı Çevre Kanununun 20’inci maddesinin (g) bendi kapsamında "*bildirim ve bilgi verme yükümlülüğünü yerine getirmemek*" kabahatinden tutanak düzenlendiği ve bu hususun Sahil Güvenlik Komutanlığının 11/06/2014 tarihli ve 7510-713-14 sayılı yazısıyla Zonguldak Liman Başkanlığına gönderildiği, yapılan incelemede, A.K. isimli geminin katı atıklarının en son 21.12.2013 tarihinde Trabzon limanına bıraktığına dair makbuzlarının olduğu, 17 Mayıs 2014 tarihine kadar 99 gün denizde bulunduğu halde gemi dâhilinde üretilen atığın herhangi bir atık alım tesisine teslim edildiğine dair atık transfer formu ibraz edemediği sonucuna varılarak, 2872 sayılı Çevre Kanununun 20’inci maddesinin (g) bendine göre 10.553,00-TL para cezasının tesis edilmesi üzerine, anılan işlemin iptali istemiyle açılan ve Zonguldak Bölge İdare Mahkemesinin 07/07/2015 tarih ve E: 2015/781, K: 2015/968 sayılı kararıyla onanan kararında; "*dava konusu işlemin, A.K. isimli geminin yetkilisi olduğundan bahisle davacı Gemi Acenteliği adına düzenlendiği ve bu şirkete tebliğ edildiği, ancak, tüzel kişiler hakkındaki çevre para cezalarının 7201 sayılı Tebligat Kanunu hükümlerine göre her hâlde ilgili tüzel kişiye (donatanı A.K Denizcilik ve Tic. A.Ş.) tebliğ edilmesi gerektiği, gemi acentesi ile ilgili kişi (A.K. Denizcilik ve Tic. A.Ş.) arasındaki hukuki ilişkinin; onların nam ve hesabına hareket*

ederek ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bunların haklarını korumaktan ibaret olduğu, bu çerçevede yaptıkları iş ve işlemlerde kendi kusurları dışında temsil ettiklerinin kusurlarından sorumlu tutulamayacağı, gemilere verilen idarî para cezasının ödenmemesi hâlinde; kirleten gemi yetkilisi, sahibi, işleteni, kiracısı, sigortacısı, acentesi veya ilgili kuruluşundan teminat göstermesinin isteneceği, yeterli teminat gösterilmemesi hâlinde gemilerin yetkili makam tarafından en yakın liman yetkilisine teslim edilerek seyrüseferden ve faaliyetten men edileceği anlaşılmaktadır. Bu durumda, A.K. Denizcilik ve Tic. A.Ş.nin donatanı olduğu A.K isimli geminin acentesi olan davacının, A.K. isimli geminin Atık Transfer Formunu ibraz edememesinden sorumlu olamayacağı açık olduğundan, davacı adına düzenlenen ve davacıya tebliğ edilen dava konusu 14.7.2014 tarih ve 4 sayılı Zonguldak Liman Başkanlığı işlemi usule ve hukuka uygunluk bulunmadığı” gerekçesiyle dava konusu işlemin iptaline karar verilmiştir.

Yukarıda bahsedilen karardan da anlaşılacağı üzere ilgili yükümlülüğün ihlali halinde her durumda gemi acentesinin sorumluluğu söz konusu değildir. Sorumluluk ancak acentenin kendi kusurlarından ve mevzuat kapsamında bildirim yükümlülüğün ihlali halinde söz konusu olacaktır.

Sonuç olarak, çevre mevzuatı yönünden denetime tabi bir faaliyette bulunan ilgililerin, idarenin isteyeceği bilgi ve belgeleri vermek zorunda olduğu, bu yükümlülüğü ihlal edenlere para cezası verileceği, verilen çevre para cezalarının Tebligat Kanunu hükümlerine göre ilgisine tebliğ edileceği, tüzel kişi hakkında verilen İdarî Yaptırım Kararlarının ise her hâlde ilgili tüzel kişiye tebliğ edileceği, gemilere verilen idarî para cezasının ivedilikle ödenmesi gerektiği, cezanın ivedilikle ödenmemesi hâlinde; kirleten geminin sahibinden, işleteninden, sigortacısından veya acentesinden teminat göstermesinin isteneceği, yeterli teminat gösterilmemesi hâlinde gemilerin seferden men edileceği anlaşılmaktadır.

Son olarak, Çevre Kanununun “ İzin alma, arıtma ve bertaraf etme yükümlülüğü” başlıklı 11’inci maddesinin son fıkrasında, “*Liman, tersane, gemi bakım,onarım, gemi söküm, marina gibi kıyı tesisleri; kendi tesislerinde ve gemi ve diğer deniz araçlarında oluşan petrollü, yağlı katı atıklar ve sintine, kirli balast, slaç, slop gibi sıvı atıklar ile evsel atık su ve katı atıkların alınması, depolanması, taşınması ve bertarafı ile ilgili işlemleri ve tesisleri yapmak veya yaptırmakla yükümlüdürler. Buna ilişkin usûl ve esaslar Bakanlıkça çıkarılacak yönetmelikle belirlenir.*” hükmüne yer verildiği, bu hükmün verdiği yetkiye dayanılarak çıkarılan “*Gemilerden Atık Alınması Ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliğinin*”²⁷² 4’üncü maddesinde; Atık alım yükümlüsü, “*Çevre Kanununun 11 inci maddesi ile 5216 sayılı*

272 Bkz. 26.12.2004 tarih ve 25682 sayılı RG.

Büyükşehir Belediyesi Kanununa göre gemilerden atık alma yükümlülüğü bulunan sorumluları,” şeklinde tanımlanmış, 9’uncu maddesinde “Karasularımız dâhilinde sefer yapan şehir hatları, deniz otobüsleri, yolcu motorları donatanları veya işletmecileri, söz konusu gemilerden kaynaklanan ve bu Yönetmelikte tanımlanan atıkların alınması için atık kabul tesisleri ile anlaşma yapmak zorundadırlar.” hükmüne, 10’uncu maddesinde ise, “Türkiye'nin deniz yetki alanlarında bulunan uğraksız gemiler haricindeki gemiler; normal faaliyetlerinden kaynaklanan ve bu Yönetmelik kapsamında tanımlanan atıkları, bu Yönetmelik hükümlerine göre kurularak işletilen atık kabul tesislerine veya atık alma gemilerine geciktirmeksizin vermekle yükümlüdürler. Bir limana varmak için yola çıkan gemilerin donatan, işletici, kaptan ya da acenteleri; gemilerin ürettiği atıkların atık türü ve miktarını, bu atıkları verip vermeyeceğini veya bir sonraki limanda atıklarını boşaltacağını, ilgili atık alım yükümlüsüne ve liman başkanlığına Bakanlık ve Müsteşarlık tarafından belirlenecek haberleşme yöntem ve sistemi ile bildirir. Türk Silahlı Kuvvetleri ve Sahil Güvenlik Komutanlığı gemileri veya bir devletin sahibi olduğu veya bir devlet tarafından işletilen ve ticari olmayan faaliyetlerde kullanılan gemiler limanlara giderken bildirim yapmak zorunda değildir.” düzenlemesine yer verilmiş, 26’ncı maddesinde, “Atık kabul tesislerinin ve atık alma gemilerinin verecekleri hizmetler gemilerden alınacak bir ücret karşılığında yapılmak zorundadır. Gemilerden alınacak ücret tarifesi; atıkların azami düzeyde toplanmasını sağlamak üzere, adil, şeffaf şekilde olmasına dikkat edilerek Bakanlık tarafından belirlenir. Belirlenen ücret tarifesi Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girer. Atık alım ücreti, atık alım hizmetini veren atık alım yükümlüsü tarafından tahsil edilir.” hükmüne yer verilmiştir.

Bu durumda Türkiye'nin deniz yetki alanlarında bulunan uğraksız gemiler haricindeki gemiler; atıklarını²⁷³, atık kabul tesislerine²⁷⁴ veya atık alma gemilerine²⁷⁵ geciktirmeksizin vermekle yükümlüdürler. Geminin acentesi gemi Türkiyenin yetki alanına girmeden önce gemi atığının türü ve miktarını, geminin bu atıkları işletmeye verip vermeyeceğini, ya da bir sonraki limanda atıklarını boşaltacağı hususlarında geminin donatanı ya da kaptanından aldığı bilgileri atık alım yükümlüsü ile liman başkanlığına Bakanlık tarafından belirlenecek haberleşme sistemi ile bildirmekle yükümlüdür.²⁷⁶ İşte gemi acentesi geminin kaptanından

273 Gemilerden Atık Alınması Ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliğinde atık, “gemilerin ürettiği atıklar ile yük artıklarını, ifade eder” şeklinde tanımlanmıştır.

274 Gemilerden Atık Alınması Ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliğinde, “ atık kabul tesisi: Gemilerden kaynaklanan hakkında atıklar ile atık alma gemilerinin taşıdığı atıkların alınması ve geçici depolanması amacıyla kurulmuş tesisleri” ifade eder.

275 Gemilerden Atık Alınması Ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliğinde, atık alma gemisi: “ denize elverişlilik belgesinde atık alma faaliyeti için tescilli yapılan ve bu Yönetmelikte tanımlanan atıkları almak, taşımak ve atık kabul tesislerine vermek amacıyla faaliyet gösteren gemileri” ifade eder.

276 Gemi Acenteliği İşlemleri, s36.

veya donatanından aldığı atık bilgilerini ilgili kurum ve kuruluşlara bildirmez veya hatalı bilgilendirme yaparsa gemi acentesinin sorumluluğu söz konusu olabilecektir.

Eğer gemide taşınan atığın tehlikeli atık²⁷⁷ niteğinde olduğu gemi acentesi tarafından biliniyor ise, yine gemi acentesinin bu bilgiyi idareye (Çevre ve Şehircilik Bakanlığına) bildirmesi gerekmektedir. Gemi acentesine kaptan tarafından gemide tehlikeli atık taşındığı bilgisi verilmesine rağmen, bu bilgiyi idari makamlara bildirmeyerek tehlikeli atığın ülkeye girişinin veya ülkeden transit geçişinin yapılmasını sağlayan gemi acentası Çevre Kanununun 20. maddesi uyarınca iki milyon lira idarî para cezası ile cezalandırılır.

4.2.18. Türk Boğazlarında Usulsüz Bağlama ve Demirleme Nedeniyle Liman Başkanlığınca Yapılan Harcamalardan Kaynaklanan Sorumluluğu

Türk boğazlarında usulsüz şekilde bağlama ve demirleme yapan gemilerin hukuki durumunun ne olacağı ve boğaz trafik düzeninin sekteye uğramaması amacıyla yapılması gerekenler Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün 28'inci maddesinde düzenlenmiştir.

Madde içeriğinde, Türk boğazlarında trafik ayırım düzeni içerisinde ilerlerken izin almaksızın demirlemeyen gemiler ile büyük bir tehlike durumuyla karşılaştıktan sonra demirleme yapmak sorunda kalan gemiler arasında ayırım yapılmıştır.

Eğer bir gemi seyir haline, herhangi bir tehlike yok iken izinsiz bir şekilde rıhtım ve iskeleye yanaşmış veya demir yerlerine demirlemiş ise, geminin yanaştığı veya demirlediği idari saha içerisinde bulunan liman başkanlığı tarafından tahsis edilecek kılavuz kaptan ve römorkörlerle gemi bulunduğu alandan kaldırılacaktır. Ayrıca bu iş için yapılan masraflarda geminin donatanı varsa işleteni ya da acentesinden alınacaktır.

Diğer bir durum ise, geminin Türk Boğazlarında seyir halinde iken tehlikeli bir durum nedeniyle demirlemek zorunda kalmasıdır. Bu durumda; tehlike nedeniyle geminin demirlediği trafik kontrol istasyonuna bildirilecek ve yine tahsis edilecek kılavuz kaptan ve römorkörlerle gemi bulunduğu alandan kaldırılarak masrafları geminin donatanı varsa işleteni veya acentesinden tahsil edilecektir.

Genel kural, acenteye karşı müvekkiline izafeten dava açılması ve acentenin mal varlığına yönelik karar verilememesi iken, Türk boğazlarında tehlikeli bir durum nedeniyle veya tehlike olmaksızın geminin demirlemesi halinde yapılacak masrafların tahsili amacıyla

²⁷⁷ Çevre Kanununun 2. maddesi uyarınca “Fiziksel, kimyasal ve/veya biyolojik yönden olumsuz etki yaparak ekolojik denge ile insan ve diğer canlıların doğal yapılarının bozulmasına neden olan atıklar ve bu atıklarla kirlenmiş maddeleri,” ifade eder.

gemi acentesine yönelik dava açılabilir ve bu masraflar gemi acentesinin mal varlığından tahsil edilebilecektir.

SONUÇ

Günümüzde, deniz ticareti sektörünün yapısı gereği, yük ve yolcu taşımacılığı, ülkeler hatta kıtalar arasında, yoğun iş gücü, çaba ve emek sarf edilerek yapılmaktadır. Deniz taşımacılığının aktörlerinin her biri, bir ülkeden başka bir ülkeye, ya da bir kıtadan başka bir kıtaya yapacakları yük ve yolcu taşımacılığı sırasında birbirinden farklı hal ve sebeplerle hukuki hatta cezai anlamda sorumluluk altına girmektedirler. Farklı ülkeler arasında yapılan taşımacılıkta taşımının yapıldığı ülkenin idari otoritelerinin koyduğu kurallara, bölgenin yapısına, ekonomik ve sosyal koşullarına hakim olunması beklenemez. İşte geminin malikine, işletenine, kiralayanına, taşıma sözleşmesi ile yük taşıma taahhüdünde bulunan taşıyanına veya geminin kaptanına gittikleri başka ülkelerde uymaları gereken kuralları hatırlatan, gemi limana gelmeden idareler nezdinde girişimde bulunarak işlemleri yürüten müvekkili olduğu kişilerin adına aracılık yapan, hatta özel olarak yetkilendirilmesi koşuluyla sözleşme yapan, müvekkilinin hak ve menfaatlerini koruyan, geminin güvenli şekilde limana yanaşması, demirlemesi ve halatlarla bağlanması işlemlerini titizlikle yürüten, geminin emniyetli şekilde ilerleyebilmesi için, İstanbul ve Çanakkale boğazlarında zorunlu olarak kılavuz ve romörkaj hizmetini almasını sağlayan, gemi personellerinin pasaport işlemlerini hallederek, hasta olan gemi mürettebatınının tedavi olmasını sağlayan, hatta gemiden ayrılması gereken personelin işlemlerini yürüten ve geminin idare nezdinde ödemesi gereken ücretleri ödeyen, gerekli bildirimleri yapan, ticari kurum gemi acenteliğidir.

Hukukumuzda bağımsız tacir yardımcılarında acentenin tanımı Türk Ticaret Kanununda yapılmış iken, gemi acenteliğinin tanımı, yasama işlemi ile değil, idarenin düzenleyici işlemleri olan yönetmelik ve tebliğ ile yapılmıştır. Türk Ticaret Kanunu kapsamında acente sözleşmesinin temel konusu iş görmedir. Acente iş görme konusunda müvekkili tarafından özel olarak yetkilendirilmemiş ise sadece aracılık yapabilir. Türk Ticaret Kanununda temel olan acentelik türü aracı acente olup, eğer acentenin sözleşme yapabilmesi isteniyorsa konu hakkında acenteye yazılı olarak yetki verilmesi gerekmektedir. Ancak, Yönetmeliklerde yer verilen gemi acentesine yönelik tanımlarda ise, acentelerin Kanundan farklı olarak sözleşme yapma yetkisini haiz oldukları esas olarak kabul edilmiştir. Her iki acentelik türünde de, müvekkilinden bağımsız olma, ilişkinin temelini sözleşmeye dayanması ve acentenin belirli bir yer ve bölge içinde faaliyet göstermesi ile faaliyetinin sürekliliği ve meslek edinilmiş olması unsurlarının bulunması gerekir. Tebliğde yapılan tanıma göre ise; gemi acentesinin ana görevinin müvekkilinin menfaatlerini tayin edilen bölge içerisinde korumak ve karşılığında ücret almak olduğuna yer verilmiştir. Bu durumda acentenin esas faaliyetinin sözleşmelere

aracılık etmek veya bu sözleşmeleri müvekkili adına ve hesabına bizzat akdetmek olduğu dikkate alındığında tebliğde yer alan tanımda bu kurala açıkça yer verilmediği gibi sadece acentenin, acente ile müvekkili arasında acentelik sözleşmesinden doğan bir borcu olan müvekkilinin hak ve menfaatlerini üçüncü kişilere karşı korumak olduğu hususuna yer verilmiştir. Bu nedenle, Türk Hukukunda gemi acentesi için yapılan tanımların, Türk Ticaret Kanununda yer alan acente tanımına uymadığı anlaşılmaktadır.

Gemi acentelerinin müvekkili nam ve hesabına işlem yapabilmeleri için gemi acentesi ile müvekkili arasında gemi acenteliği sözleşmesinin akdedilmesi gerekmektedir. Gemi acenteliği sözleşmesinin kurucu unsurları; bağımsızlık, sözleşme, ücret, belirli bir yer veya bölgede faaliyet, meslek edinme ve süreklilik ile geminin deniz ticaretinde kullanılmasını ilgilendiren sözleşmelere aracılık etme ya da bu nitelikteki sözleşmeleri bizzat akdetmedir. Gemi acenteliği sözleşmesinde ücretin zorunlu bir unsur olup olmadığı hususunda kara acenteliği ile deniz ticareti acenteliği arasında farklılık vardır. 2012 tarihli Gemi Acenteliği Yönetmeliğinde asgari ücret unsuruna yer verilmemiş olmasına rağmen, 2008 tarihli Gemi Acenteliği Hakkında Ücret Tarifesinde yer alan tanımda ücret unsuruna yer verilmiştir. Ayrıca tarafların arasında anlaşma yoluyla belirlenecek ücretin tarifede belirtilen miktarın altında olmaması aksi halde tarafların belli yaptırımlara maruz kalabileceği belirtilmiştir. Sonuç olarak kara ticaret acenteliği sözleşmesinde, acenteliğin ticari işletmenin faaliyeti kapsamında meslek edinilmesi suretiyle icra edilen bir faaliyet olmasının tabii sonucu olarak, acente ücrete hak kazanacaktır. Yani ücret sözleşmenin kurulması için bir unsur değil, yapılan işin sonucudur. Ancak gemi acenteliği sözleşmesinde tarafların belli yaptırımlara maruz kalmaması amacıyla sözleşme aşamasında mutlaka tarifede belirtilen sınırdan aşağı olmamak koşuluyla ücreti belirlemeleri gerekmektedir.

Gemi acenteleri faaliyetlerini yerine getirirken, ya da müvekkili ham ve hesabına hareket ederken, bir çok idari kurum ve kuruluş ile temas etmek zorundadır. Gemi limana yanaşmadan önce, limana yanaştığında, limanda iken ve limandan ayrılırken farklı idareler nezdinde yürütülmesi gereken birçok işlem bulunmaktadır. Geminin kaptanı, seyir başlangıcından itibaren geminin uğradığı limanları ve geminin atığının olup olmadığını acentesine bildirilir. Gemi acenteleri kaptandan aldığı bu bilgileri ilgili kurumlara iletirler ve geminin geliş bildirimini yaparlar. Geminin geliş bildirimini yapmakla görevine başlayan acentenin görevi geminin kalkış aşamasına kadar devam eder.

Gemi acentesi tarafından gemi limana gelmeden önce, yük sahiplerine geminin gelişini bildirir, gemi kaptanı ile liman başkanlığı arasında aracılık yaparak, geminin limanın

neresinde demirleyeceği bilgisini vermek, bir gemi ilk defa Türk limanlarına gelecek ise, fener, tahlisiye, kılavuz ve römorkör ücretlerinin tespitinde kullanılmak üzere, geminin Uluslararası Tonilato Sertifikasını Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğüne ibraz ederek kurumun sisteminde tanıtmak, gemilerin atık türü ve miktarı ile bu atıkları teslim edip etmeyeceğini de liman başkanlığına bildirmek, Telsiz Emniyet Sertifikası kullanım tarihi sona eren gemilerin sertifikasını yenilemek, Hudut ve Sahiller Genel Müdürlüğü nezdinde geminin serbest pratika alabilmesi ve sağlık kontrolünden geçmesi için Deniz Sağlık Bildirimini yapmak, geminin güvenli bir şekilde rıhtıma yanaşması amacıyla geminin kaptanı ile iletişime geçerek kılavuz ve römorkörlük hizmeti almasını sağlamak, (hatta gemi İstanbul ve Çanakkale Boğazından geçiyorsa Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nden kılavuz ve römorkör talebinde bulunmak zorundadır.) gemide denetimin yapılabilmesi amacıyla idari makamlara geminin gelişini bildirir, usulüne uygun şekilde özet beyan verir, gemi limana geldiğinde, personel ve yolcu listesi ile gemi adamı cüzdanları ve pasaportları Emniyet Genel Müdürlüğü Deniz Limanı Şube Müdürlüğünde görevli pasaport polisine vererek kontrol edilmesini sağlamak, gemi personeli tarafından kısa süreliğine şehre girilmek isteniyorsa idareden giriş kartı temin etmek, sınır vizesi alınması işlemlerini yürütmek, kılavuzluk ve römorkör ücretini ödemek, geminin palamar ve (halatları bağlama) demirleme hizmeti almasını sağlar, gemi acentesi yetkilisi kaptan ile iletişime geçerek idari makamların gemiye denetime geleceği bilgisini verir, boşaltma konusunda kaptan ile görüşükten sonra çalışmalara başlar, gemi limanda iken, kaptanın isteklerini yerine getirir, geminin atığı varsa limanın anlaşmalı olduğu atık işletmesine bildirim yapılır, personelden tedaviye ihtiyacı olanların tedavisi için gerekli işlemleri yapar, değişim yapılacaksa gemi personelinin değişim işlemlerini yürütür, geminin kalkışı sırasında ise, yola elverişlilik belgesi ile sağlık resmi ücretinin yatırılması ve geminin kalkış patentası aldıktan sonra kaptan ile iletişime geçerek kalkış hazırlığı yapılır. Ayrıca gemi acenteleri tarafından yüke yönelik olarak, yükleme, boşaltma, ardiye, şifting, aktarma hizmetleri yolcuya yönelik olarak ise limanlardan incek veya binecek yolcuların bilgilerinin ilgili idarelere bildirilmesi hizmetler verilir.

Hukukumuzda gemi acenteleri hakkındaki düzenlemeler yıllardan beri Yönetmeliklerle yapılmaktadır. Bu kapsamda düzenlenen ilk yönetmelik Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik adıyla 20.05.2001 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanmıştır. 20.5.2001 tarihli Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmeliğin 4'üncü maddesinin (e) bendinde yer alan "nam ve hesabına" sözcüklerinin, "Teminat ve Kullanılması" başlıklı 5'inci bölümünün tamamının; iptali istemiyle açılan davada Danıştay 10. Daire Başkanlığınca Yönetmeliğin asıl dayanağı olan 491 sayılı Kararname'nin dayanağı olan yetki yasasının Anayasa Mahkemesinin kararıyla

iptal edildiği dolayısıyla dayanağı kalmayan Yönetmeliğin dava konusu edilen kısımlarının iptaline karar verilmiştir. Sonra, 28.11.2001 tarihli Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına İlişkin Yönetmelik ile 20.05.2001 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan Yönetmeliğin bazı maddelerinde değişiklik yapılmıştır. 28.11.2001 tarihli Yönetmeliğin iptali istemiyle açılan davada, Danıştay 10. Dairesi Başkanlığının kararıyla yine dava konusu Yönetmeliğin dayanağı olan 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'nin 2. maddesinin birinci fıkrasının (f) ve (g) bentlerinin Anayasa Mahkemesince iptal edildiğinden, dayanaksız kalan Yönetmeliğin iptaline karar vermiştir. Gemi acenteleri hakkında düzenlenen kapsamlı ikinci yönetmelik Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik adıyla 31.10.2005 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanmıştır. 31.10.2005 tarihli Yönetmeliğin iptali istemiyle açılan davada Danıştay 10. Dairesi Başkanlığının kararı ile davanın reddine karar verilmiştir. 19.03.2008 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanan Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik hükümleriyle 31.10.2005 tarihli Yönetmeliğin bazı maddelerinde değişiklikler yapılmıştır. Sonrasında Ulaştırma Bakanlığı tarafından, 491 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin 2 nci maddesinin birinci fıkrasının (g) bendine dayanılarak 2011 tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliği hazırlanmıştır. Son olarak gemi acenteleri hakkında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından hazırlanan ve halen yürürlükte bulunan 2012 tarihli Gemi Acenteliği Yönetmeliği yayımlanmıştır. Anılan Yönetmelik, 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin 9'uncu maddesinin 1'inci fıkrasının (b) ve (d) bentlerine dayanılarak hazırlanmıştır. 2012 tarihli Yönetmeliğin 14'üncü maddesinin 1'inci fıkrası ile 15'inci maddesinin 1'inci fıkrasının (d) bendinin iptali istemiyle açılan davada, Danıştay 10. Dairesi Başkanlığı tarafından, 655 sayılı Kararname kapsamında Bakanlığın idari müeyyideler öngörmek ve ihlal edenlere belirlenen idari müeyyideleri uygulamakla görevli ve yetkili kılındığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir.

Türk Ticaret Kanununda acenteliği düzenleyen hükümlerde acentenin ücret alacağına taraflar arasında serbestçe belirlenebileceği düzenlenmiş iken, 2012 tarihli Gemi Acenteliği Yönetmeliğinde ücretin niteliği hususunda bir belirleme yapılmamıştır. Ancak, 2008 tarihli Tebliğ'de ücretin taraflar arasında tarifede belirlenen miktardan aşağı olamayacağı aksi halde taraflar hakkında yaptırım uygulanacağı kural altına alınmıştır. Sonuç olarak, kanunda ve yönetmelikte öngörülmeleyen bir kavram olan asgari veya taban ücret terimi üst normlara aykırı olarak tebliğ ile düzenlendiğinden kanaatimizce yapılan düzenlemenin normlar hiyerarşisine aykırı olduğu değerlendirilmektedir.

Gemi acentesinin temel görevlerinden biri olan, aracılık yaptığı veya bizzat akdettiği sözleşmelerden doğan uyuşmazlıklarda, acente müvekkili adına dava açabileceği gibi acenteye müvekkili adına dava da açılabilir. Bir başka deyişle acente davalı veya davacı konumunda olabilir. Hatta yabancı tacirler ile gemi acentesinin aralarında yapmış oldukları sözleşmede yer alan, acentenin davada ve takiplerde temsil yetkisinin kaldırılmasına yönelik hükümler Türk Ticaret Kanunu uyarınca geçersizdir. Hukukumuzda gemi acentesinin doğrudan sorumlu olduğu haller farklı mevzuatlarda düzenlenmiştir. Bu hallerde acente aleyhine kurum kuruluş veya zarar gören gerçek ve tüzel kişiler doğrudan dava açabileceklerdir. Gemi acentesinin doğrudan doğruya sorumlu olduğu konu başlıkları şunlardır:

- Haksız fiil,
- Gümrük Kanunu,
- Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu,
- Haksız rekabet,
- Marka hukuku,
- Eşyanın fiziki kontrolü,
- Eşyanın muayene giderleri,
- Liman hizmetleri esnasında yük hasarları,
- Konişmento (taşıma senedi) ibraz edilmeksizin eşyanın teslim edilmesi,
- Geminin geliş ve gidişlerini gümrük idarelerine bildirmeme,
- Geminin rota değiştirmesi,
- Gemi enkazının çıkarılması veya kaldırılması,
- Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme,
- Gemi Sağlık Resmi Kanunu
- Gemi Sağlık Resmi Kanunu Uygulama Yönetmeliği
- Fener ve tahsiliye ücretleri,
- Vergi Hukuku, (Gelir, Kurumlar ve Katma Değer Vergisi Mükellefiyeti),
- Çevre Kanunu ,
- Türk boğazlarında usulsüz bağlama ve demirleme nedeniyle liman başkanlığınca yapılan harcamalar.

KAYNAKÇA

1.Kitaplar

Akdoğan, A.: *Vergi Hukuku ve Türk Vergi Sistemi*, 8.Baskı, Ankara 2008.

Akkurt, S. S.- Erdoğan, K.-Tokat, H.: *Borçlar Hukuku*, 1. Baskı, Ankara 2018.

Altınbuçuk, F.: *Liman ve İdare İşletmesi*, İstanbul 2000.

Anayurt, Ö.: *Anayasa Hukuku:Genel Kısım (Temel İlkeler, Kavram ve Kurumlar)*, 1.Baskı
Ankara 2018.

Arkan, S.: *Ticari İşletme Hukuku*, 20.Baskı, Ankara 2015.

Atay, E. E.: *Hukuk Başlangıcı*, 5. Baskı, Ankara 2017.

Aydoğan, A.; *Yabancılar Hukuku*, 4.Baskı, Ankara 2018.

Baktır S.: *Ticari İşletme Hukuku*, 4. Baskı, İzmir 2000.

Ber, A.S. : *Elektronik Konişmento*,1.Baskı, Ankara 2018.

Bilgili, F.- Demirkapı, E.: *Ticaret Hukuku Bilgisi*, 10. Baskı, Ankara 2016.

Bozkurt Yüksel, A. E-Çetiner, S.:*Ticari İşletme ve Şirketler Hukuku*, 4. Baskı, Ankara 2017.

Çağa, T.- Kender, R.: *Deniz Ticareti Hukuku II*, 9.Baskı, İstanbul 2009.

Çilesiz, S.: *6455, 6545, 6770 ve 7061 sayılı Kanunlarla Değişik 5607 sayılı Kaçakçılıkla*

Mücadele Kanunu Açıklaması, 5.Baskı, Ankara 2018.

Dinç, S.: *Ticaret Hukuku Bilgisi*, 1.Baskı, Ankara 2017.

Demirbaşı, T.: *Ceza Hukuku Genel Hükümler*, 12. Baskı, Ankara 2017.

Dündar, M.-Işık, N.: *100 Soruda 2872 Sayılı Çevre Kanunu Uyarınca Kesilen İdari Para Cezaları*, 1. Baskı, Ankara 2014.

Evliyaoğlu, S.: *Acentenin Rekabet Yasağı Anlaşması*, 1. Baskı, Ankara 2017.

Güvenç, M. C.: *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Acente Hukuku*, 1. Baskı, Ankara 2018.

Hergüner, M.: *Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizciliğimize İlişkin Bir inceleme (1923-1930)*, 1. Baskı, İstanbul 2003.

İmregün, O.: *Ticaret Hukukunun Genel İlkeleri*, 4. Baskı, İstanbul 2004.

Kaner, İ. D.: *Deniz Ticaret Hukuku I-II*, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş Birleşik Baskı, İstanbul 2018.

Kara, H.: *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar Veya Gecikmeden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 2. Baskı, İstanbul 2018.

Kaya, M. İ.- Tatlı, B.: *Ticaret Hukuku - I (Ticari İşletme ve Ortaklıklar Hukuku)*, 1. Baskı, Ankara 2018.

Kayıhan, Ş.-Ünlütepe M.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 6. Baskı, Ankara 2016.

Kayıhan, Ş. -Yasan, M.: *Ticari İşletme Hukuku*, 4. Baskı, Ankara 2017.

Kaya, A.: *Türk Ticaret Kanunu Şerhi- Acentelik*, 2. Baskı, İstanbul 2016.

Kayar, İ.: *6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na göre Ticaret Hukuku*, 4. Baskı, Ankara 2017.

Kayıhan, Ş.- Yasan, M.: *Ticari İşletme Hukuku*, 4. Baskı, Ankara 2017.

Konur, E.: *Liman İşletmelerinin Hizmetlerinin İfasından Doğan Hukuki Sorumluluk*, 1.Baskı, Ankara 2017.

Oğuzman, K.-Öz, T.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 13. Baskı, İstanbul 2017.

Öndeş, O.: *Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi*, 1.Baskı, İstanbul 2013.

Ömer Teoman [Hüseyin Ülgen/Mehmet Helvacı/Abuzer Kendigelen/Arslan Kaya/N.Fusun Nomer Ertan] *Ticari İşletme Hukuku*, 3.Baskı, İstanbul 2009.

Sözer, B.: *Deniz Ticaret Hukuku I*, 4.Baskı, İstanbul 2017.

Sevük, H.Y.: *Çevre Hukuku Doğal Çevrenin Korunması*, 2. BaskıAnkara 2017.

Tekin, A.- Tekin, Ü.E.: *4458 Sayılı Gümrük Kanunu'na Göre Gümrük İşlemleri*, 2.Baskı, Ankara 2018.

Topsoy F.: *Çatma Hukuku*, 1.Baskı, İstanbul 2017.

2. Tezler, Makaleler, Dergiler

Ali Çelikkaya, İÜHFM C. LXIV. S. 1, s. 4, 2006

Algantürk Light, D.: "6102 Sayılı TTK Uyarınca Gemi Acentelerinin Tabi Olduğu Hükümlerin Değerlendirilmesi", İTÜSBD, Y. 12, S. 24, s. 1-11

Bazı Vergi Kanunları ile Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı (1/884) ve İstanbul Milletvekili Mehmet Akif Hamzaçebi'nin 6306 Sayılı "Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun", 2981 Sayılı "İmar ve Gecekondu Mevzuatına Aykırı Yapılara Uygulanacak Bazı İşlemler ve 6785 Sayılı İmar Kanununun Bir Maddesinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun" ve 4706 Sayılı "Hazineye Ait Taşınmaz Malların Değerlendirilmesi ve Katma Değer Vergisi Kanununda Değişiklik

Yapılması Hakkında Kanun"da Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifi (2/588) ile Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu, Dağıtım tarihi: 27.10.2017, Sıra sayı:502 (Bkz. https://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/sirasayi_gd.sorgu_yonlendirmedonem_kodu=26&Sira_sayi_no=502&Baslangic_Tarihi=&Bitis_Tarihi=&sorgu_kelime=)

Canbek,M.M.: *Türk Liman İşletmelerinde Vergi İstisna Uygulamaları Üzerine Bir İnceleme*, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2010.

Çalık, A.: “*Denizcilik Müsteşarlığı Tarafından Hazırlanan ‘Deniz Ticaret Acenteliği Yönetmeliği’ Taslağı Hakkında Görüşmeler*”, D.H.D, Y. 4, Sa. 1-2.

Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. XV,Y.2011,Sa.1.

Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.XVII,Y.2013,Sa.3,

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, *Liman Tek Pencere Sistemi Acente Kılavuzu*, 2018, (<http://risk.gtb.gov.tr/data/5b17c45addee7dcde0ea38aa/LTP%20KILAVUZU%20-%20ACENTE%20V01%20pdf.pdf>). (Anılış: Liman Tek Pencere Sistemi)

İMEAK Deniz Ticareti Odası & Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği.: *Gemi Acenteliği Eğitimi*, 2014 (Bkz. <http://www.dtoiskenderun.org.tr/file/GemiAcenteligiEgitimi.pdf>). (Anılış: Gemi Acenteliği Eğitimi 2014).

İMEAK Deniz Ticaret Odası.: *2017-2020 Stratejik Plan*, İstanbul 2017 (Bkz.http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/StratejikPlan/IMEAK_DTO_Str_Plan_2017.pdf). (Anılış: Stratejik Plan).

İMEAK Deniz Ticareti Odası İzmir Şubesi.: *Deniz Yolu Taşımacılığı ve Gemi Acenteliği İşlemleri*, İzmir 2017, (Bkz. <http://www.dtoizmir.org.tr/dosyalar/yayin/denyoltas.pdf>). (Anılış:Gemi Acenteliği İşlemleri)

Kara, H.: “*Gemi Acentesi Ücret Tarifesi ve Buna Aykırılığın Yaptırımı*”, GÜHFD, C. XVII, S. 3, s. 61-79.

Küçükyıldız, M.Ç.: *Petrol Tankeri Kazalarının Deniz Çevresine Etkileri Ve Tazmin Sistemi*, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Denizcilik Uzmanlık Tezi, Ankara 2014.

Misili,S.: (İÜHFM C. LXXIII, S.2, s.270, 2015)

Nomer, F.: *Deniz Taşımacılığında Gemi Acentelerinin Yeri ve Önemi ve Bir Araştırma*, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2014.

Özdemir, Ü. "*Tarihte Türk Denizcilik Faaliyetleri Ve Günümüz Limanlarının Gelişim Sürecine Olan Etkisinin İncelenmesi*". ODÜ Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi (ODÜSOBİAD)2015, s: 421-441 (Bkz.<http://dergipark.gov.tr/odusobiad/issue/27574/290180>) (e.t: 19.02.2019)

Sağlık Bakanlığı Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü, *2018-2022 Stratejik Planı*, 2018, (<http://www.hssgm.gov.tr/content/documents/belgeler/2018-2022%20Stratejik%20Plan.pdf>)

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğünün 24.01.2019 tarih ve 6860 sayılı işlemi, 2019, (Bkz. http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/Belgelik/Guncel_Haber/20190125_145043_66968_1_64.pdf)

Var, K.: *Gemi Acenteliği Sözleşmesi*, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2015.

Yavaşbay, G.: *Taşıyanın Yanlış Konşimento Düzenlenmesinden Sorumluluğu*, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2016.

Yüksek Planlama Kurulunun 07/02/2007 tarih 2007/T-3 nolu kararı.
(Bkz.[http://kiyiemniyeti.gov.tr/Data/1/Files/Document/Documents/lb/Xr/jH/QK/FAAL
%C4%B0YET%20RAPORU%202014.pdf](http://kiyiemniyeti.gov.tr/Data/1/Files/Document/Documents/lb/Xr/jH/QK/FAAL%C4%B0YET%20RAPORU%202014.pdf))

3.İnternet Kaynakları

Mevzuat Bilgi Bankası.

Resmi Gazete.

Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sistemi.

<http://www.gesetze-im-internet.de/>

<https://www.tdi.gov.tr/>

<http://www.udhb.gov.tr/>

<http://www.hssgm.gov.tr/>

<https://muhafaza.ticaret.gov.tr/>

<http://tdk.gov.tr/>

<https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/>

<https://www.rekabet.gov.tr/>

<http://ggm.gtb.gov.tr>

<http://www.ubak.gov.tr>

<http://imo.udhb.gov.tr/http://www.mevzuat.gov.tr>

EK-1

1) İSTANBUL LİMAN BAŞKANLIĞI

A) (Değişik:RG-8/4/2017-30032) Liman idari saha sınırı

İstanbul Liman Başkanlığının liman idari sahası; kuzeyde aşağıdaki (a) koordinatından hakiki 055° istikametine çizilen hat ile (b) koordinatından hakiki kuzey (360°) istikametine çizilen hat arasında kalan ve Türk Karasuları ile sınırlanan kıyı ve deniz alanı ile güneyde aşağıdaki (c), (d), (e) ve (f) koordinatlarının oluşturduğu hattın kuzeyinde kalan deniz ve kıyı alanıdır.

- a) 41° 35' 00" K – 028° 09' 00" D ((Mülga:RG-13/6/2018-30450))
- b) 41° 14' 00" K – 029° 15' 30" D (Kelagra Burnu)
- c) 40° 54' 05" K – 029° 08' 56" D (Maltepe Burnu)
- d) 40° 43' 30" K – 029° 09' 24" D
- e) 40° 43' 30" K – 028° 43' 24" D
- f) 40° 58' 18" K – 028° 43' 24" D (Kefaldalyan Burnu)

4) TUZLA LİMAN BAŞKANLIĞI

A) (Değişik:RG-8/4/2017-30032) Liman idari saha sınırı

Tuzla Liman Başkanlığının liman idari sahası aşağıdaki koordinatların oluşturduğu hattın içinde kalan deniz ve kıyı alanıdır.

- a) 40° 48' 37" K – 029° 20' 24" D ((Mülga:RG-13/6/2018-30450))
- b) 40° 46' 59" K – 029° 19' 00" D
- c) 40° 43' 27" K – 029° 19' 00" D
- d) 40° 43' 30" K – 029° 09' 24" D
- e) 40° 54' 05" K – 029° 08' 56" D

5) AMBARLI LİMAN BAŞKANLIĞI

A) Liman idari saha sınırı

Ambarlı Liman Başkanlığının liman idari sahası aşağıdaki koordinatların oluşturduğu hattın içinde kalan deniz ve kıyı alanıdır.

- a) 41° 02' 54" K – 028° 24' 00" D (Güvercinlik Burnu)
- b) 40° 43' 30" K – 028° 24' 00" D
- c) 40° 43' 30" K – 028° 43' 24" D
- d) 40° 58' 18" K – 028° 43' 24" D (Kefaldalyan Burnu)

6) SİLİVRİ LİMAN BAŞKANLIĞI

A) Liman idari saha sınırı (Değişik:RG-13/6/2018-30450)

Silivri Liman Başkanlığının liman idari sahası aşağıdaki koordinatların oluşturduğu hattın içinde kalan deniz ve kıyı alanıdır.

- a) 41° 02' 54" K - 028° 24' 00" D
- b) 40° 43' 30" K - 028° 24' 00" D
- c) 40° 43' 30" K - 028° 00' 33" D
- d) 41° 00' 36" K - 028° 03' 00" D
- e) 41° 01' 57" K - 028° 00' 33" D ((Mülga:RG-13/6/2018-30450))

10) ŞİLE LİMAN BAŞKANLIĞI

A) Liman idari saha sınırı

Şile Liman Başkanlığının liman idari sahası, aşağıdaki koordinatlardan hakiki kuzey istikametine çizilen hatların arasında kalan ve Türk Karasuları ile sınırlanan deniz ve kıyı alanıdır.

- a) 41° 14' 00" K – 029° 15' 30" D
- b) 41° 08' 33" K – 029° 55' 12" D ((Mülga:RG-13/6/2018-30450))

32) İZMİR LİMAN BAŞKANLIĞI

(Değişik:RG-27/2/2013-28572)

A) Liman idari saha sınırı

İzmir Liman Başkanlığının liman idari sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu hattın içinde kalan deniz ve kıyı alanıdır.

- a) 38° 35' 18" K – 26° 49' 00" D (Gediz Nehri Ağızı)
- b) 38° 35' 33" K – 26° 44' 00" D
- c) 38° 46' 30" K – 26° 35' 00" D
- d) 38° 46' 10" K – 26° 21' 39" D
- e) 38° 39' 33" K – 26° 21' 39" D (Karaburun Feneri)

45) ANTALYA LİMAN BAŞKANLIĞI

(Değişik:RG-6/8/2013-28730)

A) Liman idari saha sınırı

Antalya Liman Başkanlığının liman idari sahası, aşağıdaki (a) ve (b) koordinatlarını birleştiren hat ve devamında (b) koordinatından hakiki güney (180°) istikametine çizilen hat ile (c) koordinatından hakiki güney (180°) istikametine çizilen hat arasında kalan ve bitişik Türk Karasuları ile sınırlanan deniz ve kıyı alanıdır.

- a) 36° 42' 36" K – 030° 34' 24" D (Azmak Burnu)
- b) 36° 42' 15" K – 030° 40' 00" D
- c) 36° 49' 48" K – 031° 10' 24" D (Köprüçayı)

EK-2

1) İSTANBUL LİMAN BAŞKANLIĞI

B) Demirleme sahaları

İstanbul Liman Başkanlığı idari sahasındaki demirleme sahaları aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanlarıdır. Bu sahalarda, kıyıdan itibaren 2,5 gomino mesafe içerisinde demirleme yapılamaz.

a) A bölgesi demirleme sahası: Kıyı tesislerine yanaşacak gemilerin demirleme sahası; aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır.

- 1) 41° 00',40 K – 028° 59',15 D
- 2) 40° 59',39 K – 028° 58',60 D
- 3) 40° 58',15 K – 028° 56',50 D
- 4) 41° 00',15 K – 028° 56',50 D

b) B bölgesi demirleme sahası: Kıyı tesislerinden kalkan ve uzun süre demirde kalacak gemilerin demirleme sahası; aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır.

- 1) 41° 00',15 K – 028° 56',50 D
- 2) 40° 58',15 K – 028° 56',50 D
- 3) 40° 56',82 K – 028° 53',50 D
- 4) 40° 58',92 K – 028° 53',50 D

c) C bölgesi demirleme sahası: Tehlikeli madde taşıyan gemiler, nükleer güçle çalışan askerî gemiler ile gazdan arındırma işlemi (gas free) demirleme sahası; aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır.

- 1) 40° 58',92 K – 028° 53',50 D
- 2) 40° 56',82 K – 028° 53',50 D
- 3) 40° 56',12 K – 028° 51',95 D
- 4) 40° 55',83 K – 028° 50',00 D
- 5) 40° 57',48 K – 028° 50',00 D

ç) Küçükçekmece demirleme sahası; aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanı olup gerektiğinde karantina demirleme sahası olarak da kullanılır.

- 1) 40° 58' 18" K – 028° 43' 30" D
- 2) 40° 56' 57" K – 028° 43' 30" D
- 3) 40° 56' 24" K – 028° 47' 24" D
- 4) 40° 58' 15" K – 028° 47' 24" D

d) D bölgesi demirleme sahası: İstanbul Boğazının kuzey girişinde tehlikeli madde taşıyan gemiler, nükleer güçle çalışan askerî gemiler ile gazdan arındırma işlemi (gas free) demirleme sahası; aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır.

- 1) 41° 15',40 K – 028° 57',45 D
- 2) 41° 17',50 K – 028° 57',45 D
- 3) 41° 17',50 K – 029° 00',00 D
- 4) 41° 14',90 K – 029° 00',00 D

e) E bölgesi demirleme sahası: İstanbul Boğazının kuzey girişinde tehlikeli madde taşımayan gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır. Acil durumlarda Liman Başkanlığı, Türk Boğadan Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi ve diğer kurum/kuruluşların izni dâhilinde bu bölgede yakıt ve kumanya ikmaline izin verilebilir.

- 1) 41° 14',90 K – 029° 00',00 D
- 2) 41° 17',50 K – 029° 00',00 D
- 3) 41° 17',50 K – 029° 02',37 D
- 4) 41° 15',90 K – 029° 05',00 D
- 5) 41° 15',00 K – 029° 05',00 D

f) (Ek: RG-6/8/2013-28730) (Değişik:RG-20/10/2015-29508) Yakıt ve su barçları için 7 no'lu bekleme/demirleme sahası: A ve B bölgeleri demirleme sahaları içerisinde ve aşağıdaki koordinatların oluşturduğu 7 no'lu deniz alanı, yakıt ve su barçları için tahsis edilmiş bekleme ve demir alanıdır.

- 1) 40° 59' 13" K – 028° 55' 27" D
- 2) 40° 59' 02" K – 028° 55' 27" D
- 3) 40° 59' 25" K – 028° 57' 29" D

4) TUZLA LİMAN BAŞKANLIĞI

B) Demirleme sahaları

a) 1 nolu demirleme sahası: Tehlikeli madde taşımayan gemiler ile askeri gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır.

- 1) 40° 50' 48" K – 029° 15' 18" D
- 2) 40° 50' 12" K – 029° 15' 18" D
- 3) 40° 49' 18" K – 029° 14' 36" D
- 4) 40° 49' 18" K – 029° 13' 12" D
- 5) 40° 50' 48" K – 029° 13' 12" D

b) 2 nolu demirleme sahası: Tehlikeli madde taşıyan gemiler, nükleer güçle çalışan askeri gemiler ve karantina altına alınacak gemiler ile gazdan arındırma işlemi yapacak gemilerin demirleme sahası aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır.

- 1) 40° 49' 18" K – 029° 13' 12" D
- 2) 40° 49' 18" K – 029° 12' 00" D
- 3) 40° 50' 00" K – 029° 12' 00" D
- 4) 40° 50' 48" K – 029° 13' 00" D
- 5) 40° 50' 48" K – 029° 13' 12" D

c) (Değişik:RG-26/7/2014-29072) 3 nolu demirleme sahası: İstanbul Boğazı geçişi yapacak tehlikeli yük taşımayan gemilerin demirleme sahası aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır.

- 1) 40° 53' 05" K – 029° 10' 48" D
- 2) 40° 52' 39" K – 029° 09' 39" D
- 3) 40° 51' 00" K – 029° 10' 18" D
- 4) 40° 51' 24" K – 029° 12' 00" D
- 5) 40° 52' 31" K – 029° 13' 18" D

5) AMBARLI LİMAN BAŞKANLIĞI

A) Demirleme sahaları

a) 1 nolu demirleme sahası: 1600 GT'den küçük tehlikeli yük taşımayan gemilerin demirleme sahası aşağıdaki koordinatları birleştiren hattın kuzeyinde kalan Büyükçekmece Koyudur. Gemiler; boy ve draftlarına uygun olarak bu demirleme sahasında, kıyıdan itibaren 4 gominadan daha yakın mesafeye demirleyemezler.

- 1) 40° 59' 06" K – 028° 32' 32" D (Baba Burnu)
- 2) 40° 57' 42" K – 028° 37' 18" D (Değirmen Burnu)

b) 2 nolu demirleme sahası: Askeri gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır.

- 1) 40° 58' 00" K – 028° 32' 33" D
- 2) 40° 57' 06" K – 028° 32' 33" D
- 3) 40° 56' 45" K – 028° 34' 00" D
- 4) 40° 58' 00" K – 028° 34' 00" D

c) 3 nolu demirleme sahası: Tehlikeli madde taşıyan gemiler, nükleer güçle çalışan askeri gemiler ve karantina altına alınacak gemiler ile gazdan arındırma işlemi yapacak gemilerin demirleme sahası aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır.

- 1) 40° 57' 30" K – 028° 35' 30" D
- 2) 40° 56' 24" K – 028° 35' 30" D
- 3) 40° 55' 54" K – 028° 37' 30" D
- 4) 40° 57' 15" K – 028° 37' 30" D

ç) 4 nolu demirleme sahası: 1600 GT ve üzerindeki tehlikeli yük taşımayan gemilerin demirleme sahası aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır.

- 1) 40° 57' 15" K – 028° 37' 30" D
- 2) 40° 55' 54" K – 028° 37' 30" D
- 3) 40° 55' 18" K – 028° 40' 00" D
- 4) 40° 56' 30" K – 028° 40' 00" D
- 5) 40° 57' 24" K – 028° 39' 18" D

6) SİLİVRİ LİMAN BAŞKANLIĞI

A) Demirleme sahaları (Değişik:RG-13/6/2018-30450)

Silivri Liman Başkanlığı idari sahasındaki tüm gemiler için demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır.

- 1) 41° 02' 36" K - 028° 17' 00" D
- 2) 41° 03' 36" K - 028° 17' 00" D
- 3) 41° 03' 36" K - 028° 14' 00" D
- 4) 41° 02' 36" K - 028° 14' 00" D

10) ŞİLE LİMAN BAŞKANLIĞI

A) Demirleme sahaları

a) 1 nolu demirleme sahası: Tehlikeli madde taşımayan gemiler ile askeri gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır.

- 1) 41° 11' 24" K - 029° 36' 00" D
- 2) 41° 12' 54" K - 029° 36' 00" D
- 3) 41° 12' 24" K - 029° 35' 00" D
- 4) 41° 10' 54" K - 029° 35' 00" D

b) 2 nolu demirleme sahası: Tehlikeli madde taşıyan gemiler, nükleer güçle çalışan askeri gemiler ve karantina altına alınacak gemiler ile gazdan arındırma işlemi yapacak gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır.

- 1) 41° 11' 00" K - 029° 39' 00" D
- 2) 41° 12' 06" K - 029° 39' 00" D
- 3) 41° 12' 24" K - 029° 38' 00" D
- 4) 41° 11' 18" K - 029° 38' 00" D

32) İZMİR LİMAN BAŞKANLIĞI

B) Demirleme sahaları

(Değişik:RG-6/8/2013-28730)

a) 1 nolu demirleme sahası: Tehlikeli madde taşıyan gemiler için demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır.

- 1) 38° 25' 49" K - 027° 05' 43" D
- 2) 38° 25' 55" K - 027° 06' 10" D
- 3) 38° 25' 08" K - 027° 05' 32" D
- 4) 38° 25' 15" K - 027° 05' 54" D

b) 2 nolu demirleme sahası: Tehlikeli madde taşımayan gemiler ile askeri gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır.

- 1) 38° 25' 55" K - 027° 06' 10" D
- 2) 38° 26' 07" K - 027° 06' 45" D
- 3) 38° 25' 12" K - 027° 07' 24" D
- 4) 38° 24' 19" K - 027° 05' 18" D
- 5) 38° 25' 08" K - 027° 05' 32" D
- 6) 38° 25' 15" K - 027° 05' 54" D

c) 3 nolu demirleme sahası: Nükleer güçle çalışan askeri gemiler ve karantina altına alınacak gemiler ile gazdan arındırma işlemi yapacak gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanlarıdır.

- 1) 38° 24' 24" K - 026° 50' 09" D
- 2) 38° 23' 03" K - 026° 51' 27" D
- 3) 38° 23' 33" K - 026° 52' 48" D
- 4) 38° 24' 48" K - 026° 51' 24" D

ç) 4 nolu demirleme sahası: Nükleer güçle çalışan askeri gemiler ve karantina altına alınacak gemiler ile gazdan arındırma işlemi yapacak gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanlarıdır.

- 1) 38° 24' 18" K - 026° 48' 18" D
- 2) 38° 23' 12" K - 026° 49' 30" D
- 3) 38° 23' 21" K - 026° 50' 39" D
- 4) 38° 24' 30" K - 026° 49' 27" D

45) ANTALYA LİMAN BAŞKANLIĞI

B) Demirleme sahaları

a) 1 nolu demirleme sahası: Tehlikeli madde taşımayan gemiler ile askeri gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır.

- 1) 36° 50' 00" K – 030° 38' 00" D
- 2) 36° 49' 30" K – 030° 37' 02" D
- 3) 36° 48' 42" K – 030° 36' 30" D
- 4) 36° 48' 21" K – 030° 36' 53" D
- 5) 36° 48' 42" K – 030° 38' 00" D

b) 2 nolu demirleme sahası: Tehlikeli madde taşımayan ve uzun süre demirde kalacak gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır.

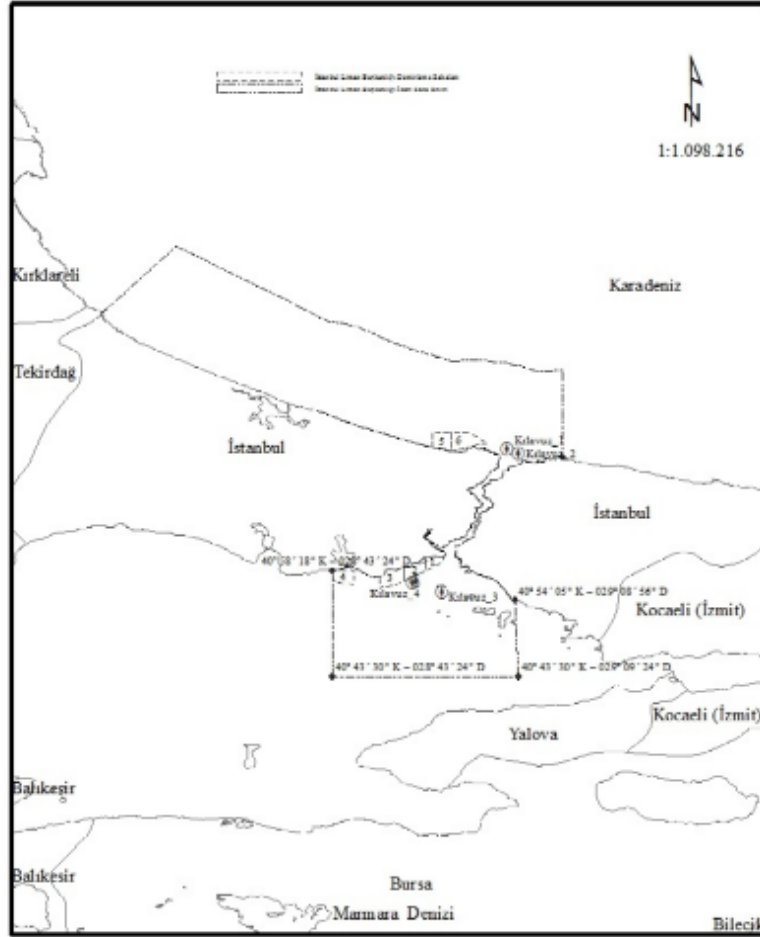
- 1) 36° 52' 42" K – 030° 41' 06" D
- 2) 36° 52' 42" K – 030° 42' 00" D
- 3) 36° 51' 48" K – 030° 42' 36" D
- 4) 36° 51' 48" K – 030° 41' 06" D

c) 3 nolu demirleme sahası: Tehlikeli madde taşıyan gemiler, nükleer güçle çalışan askeri gemiler ve karantina altına alınacak gemiler ile gazdan arındırma işlemi yapacak gemilerin demirleme sahası, aşağıdaki koordinatların oluşturduğu deniz alanıdır.

- 1) 36° 47' 00" K – 030° 35' 00" D
- 2) 36° 47' 36" K – 030° 35' 18" D
- 3) 36° 47' 36" K – 030° 36' 42" D
- 4) 36° 47' 00" K – 030° 36' 42" D

EK-3

İstanbul Liman Başkanlığı



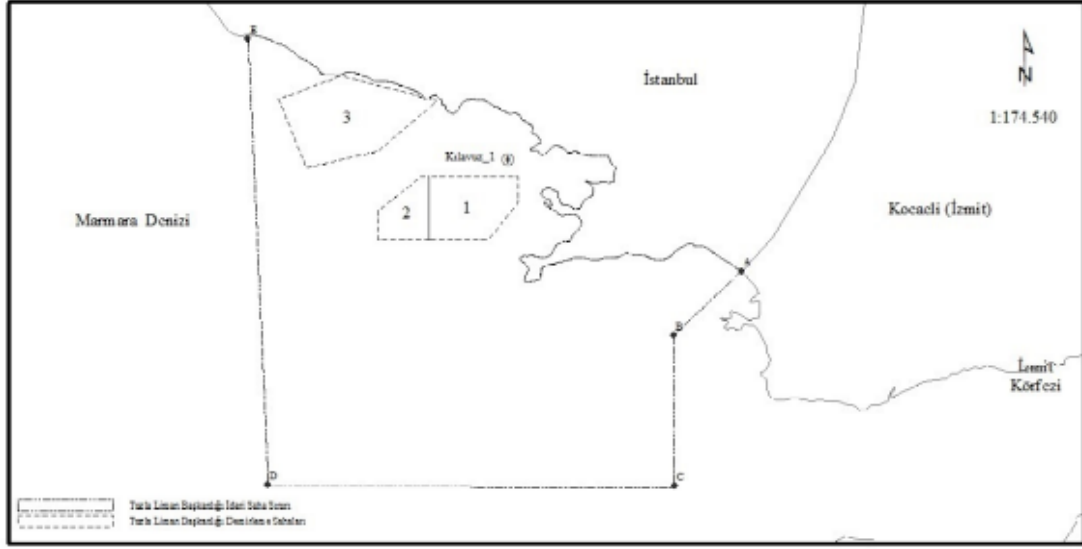
Demirleme Sahaları

- 1 - Kıyı Tesislerine Yanaşacak Gemiler (A Bölgesi)
- 2 - Kıyı Tesislerinden Ayrılmış Uzun Süre Demirleyecek Gemiler (B Bölgesi)
- 3 - Tehlikeli Madde Taşıyan Gemiler (C Bölgesi)
- 4 - Küçükçekmece Demirleme Sahası
- 5 - Tehlikeli Madde Taşıyan Gemiler (D Bölgesi)
- 6 - Tehlikeli Madde Taşımayan Gemiler (E Bölgesi)
- 7- Yakıt ve su barçları için bekleme / demir yeri

Kılavuz Kaptan Koordinatları

- Kılavuz_1 - 41° 15' 09" K - 029° 07' 57" D
Kılavuz_2 - 41° 14' 30" K - 029° 09' 30" D
Kılavuz_3 - 40° 55' 18" K - 028° 58' 45" D
Kılavuz_4 - 40° 56' 30" K - 028° 54' 42" D

Tuzla Liman Başkanlığı



İdari Saha Koordinatları

- A) 40° 48' 37" K - 029° 20' 24" D
 B) 40° 46' 59" K - 029° 19' 00" D
 C) 40° 43' 27" K - 029° 19' 00" D
 D) 40° 43' 30" K - 029° 09' 24" D
 E) 40° 54' 05" K - 029° 08' 56" D

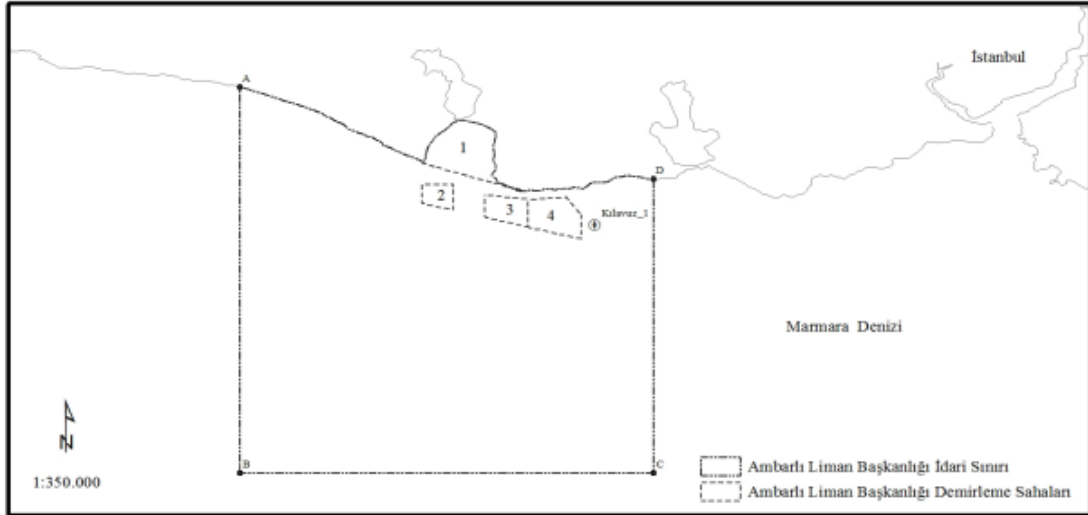
Demirleme Sahaları

- 1 - Tehlikeli Madde Taşımayan Gemiler
 2 - Tehlikeli Madde Taşıyan Gemiler
 3 - İstanbul Boğazı'nı Geçecek Tehlikeli Madde Taşımayan Gemiler

Kılavuz Kaptan Koordinatları

- Kılavuz_1 - 40° 51' 12" K - 029° 15' 00" D

Ambarlı Liman Başkanlığı



İdari Sınır Koordinatları

- A) 41° 02' 54" K - 028° 24' 00" D
 B) 40° 43' 30" K - 028° 24' 00" D
 C) 40° 43' 30" K - 028° 43' 24" D
 D) 40° 58' 18" K - 028° 43' 24" D

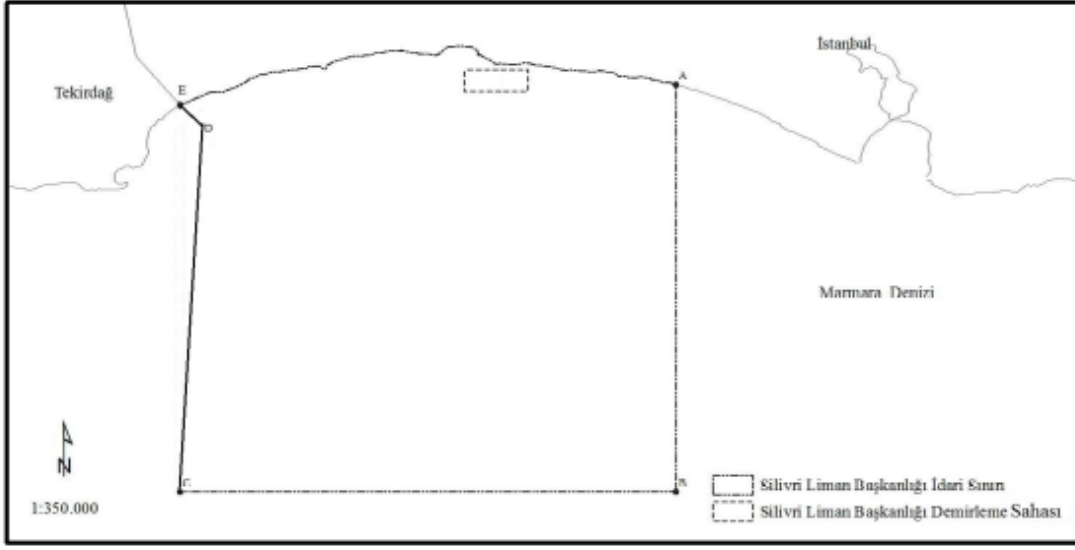
Demirleme Sahaları

- 1 - Tehlikeli Madde Taşımayan Gemiler < 1600 GT
 2 - Askeri Gemiler
 3 - Tehlikeli Madde Taşıyan Gemiler
 4 - Tehlikeli Madde Taşımayan Gemileri > 1600 GT

Kılavuz Kaptan Koordinatları

- Kılavuz_1 - 40° 56' 00" K - 028° 40' 39" D

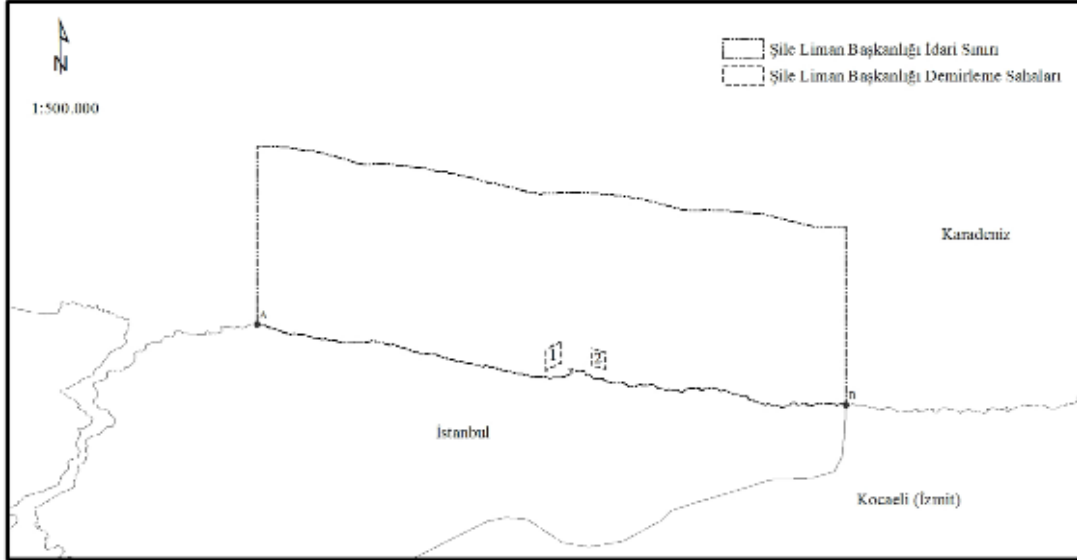
Silivri Liman Başkanlığı



İdari Sınır Koordinatları
A) 41° 02' 54" K - 028° 24' 00" D
B) 40° 43' 30" K - 028° 24' 00" D
C) 40° 43' 30" K - 028° 00' 33" D
D) 41° 00' 36" K - 028° 03' 00" D
E) 41° 01' 57" K - 028° 00' 33" D

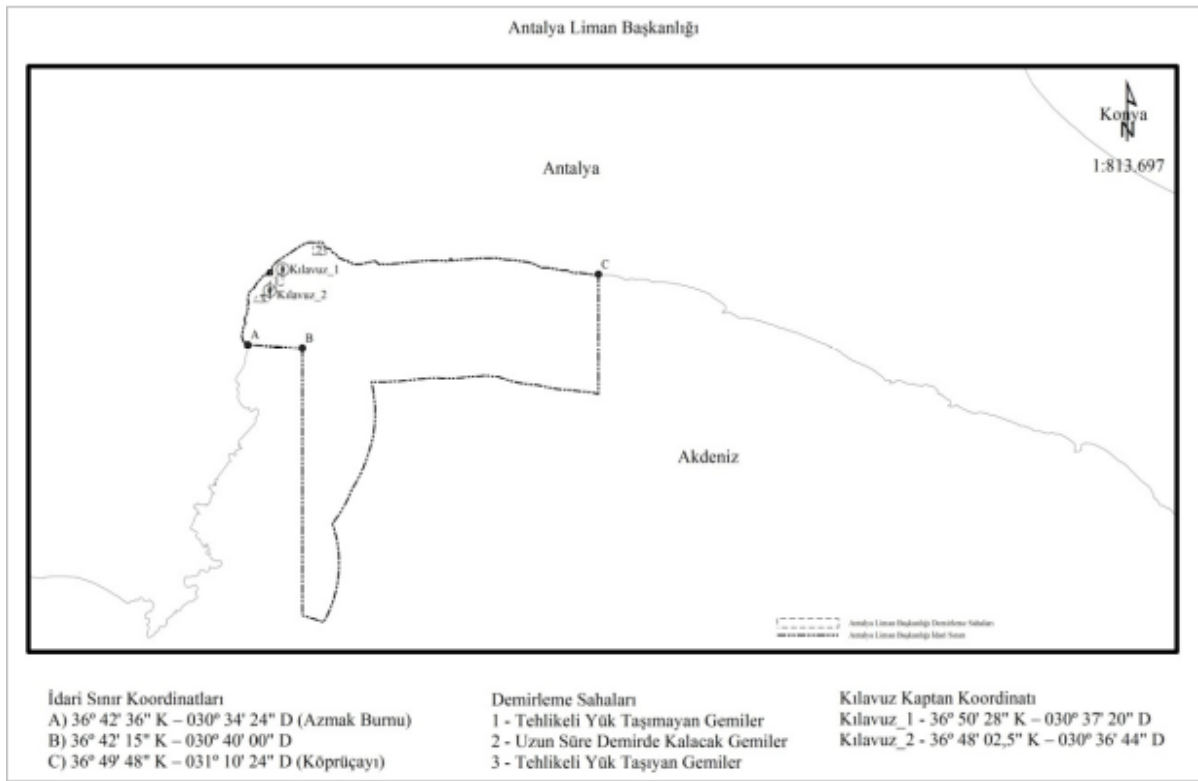
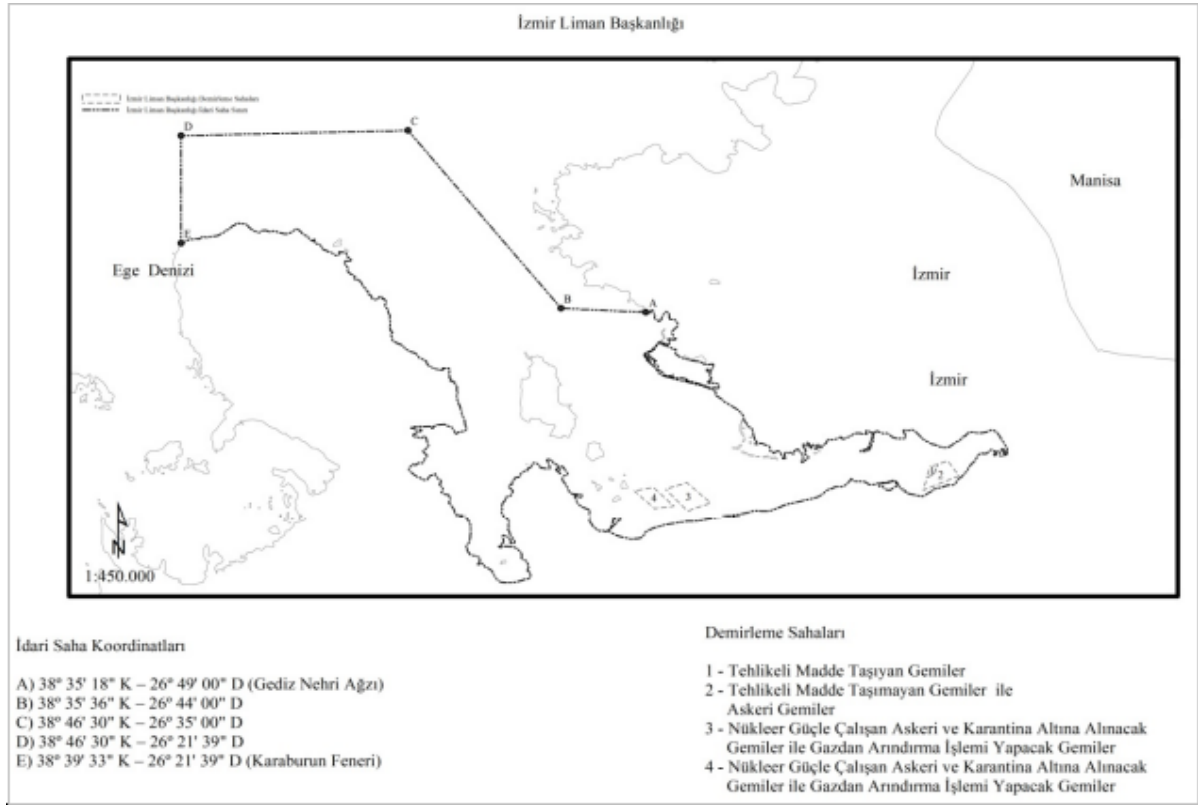
Demirleme Sahası
Tüm Gemiler

Şile Liman Başkanlığı



İdari Sınır Koordinatları
A) 41° 14' 00" K - 029° 15' 30" D
B) 41° 08' 33" K - 029° 55' 12" D

Demirleme Sahaları
1 - Tehlikeli Madde Taşımayan Gemiler
2 - Tehlikeli Madde Taşıyan Gemiler



EK-4

EK-10/Ç


GENEL BİLDİRİM FORMU
GENERAL DECLARATION FORM

		Geliş Arrival	Gidiş Departure
1.1 Geminin Adı ve Cinsi <i>1.1 Name and type of ship</i>		1.2 IMO Numarası <i>1.2 IMO number</i>	
1.3 Çağrı İşareti <i>1.3 Call sign</i>		1.4 Sefer Numarası <i>1.4 Voyage number</i>	
2. Varış / Kalkış Limanı <i>2. Port of arrival/departure</i>		3. Varış / Kalkış Tarihi ve Saati <i>3. Date and time of arrival/departure</i>	
4. Geminin Bayrağı <i>4. Flag State of ship</i>	5. Kaptanın Adı <i>5. Name of Master</i>	6. Son Uğrak Limanı / Sonraki Uğrak Limanı <i>6. Last port of call/Next port of call</i>	
7. Sicil Sertifikası (Liman, Tarih, Numara) <i>7. Certificate of registry (Port; date; number)</i>		8. Gemi Acentesinin Adı ve İrtibat Bilgileri <i>8. Name and contact details of ship's agent</i>	
9. Gros Tonaj <i>9. Gross tonnage</i>	10. Net Tonaj <i>10. Net tonnage</i>		
11. Geminin Limandaki Pozisyonu (Rıhtım veya Konum) <i>11. Position of the ship in the port (berth or station)</i>			
12. Sefer ayrıntıları (Önceki ve sonraki uğrak limanları, gemide kalan yükün boşaltılacağı limanı belirtin) <i>12. Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports of call; state where remaining cargo will be discharged)</i>			
13. Yük ayrıntıları (transit yük olma durumu vs.) <i>13. Brief description of the cargo (transit cargo etc.)</i>			
14. Mürettebat Sayısı (Kaptan dahil) <i>14. Number of crew(including master)</i>	15. Yolcu Sayısı <i>15. Number of passengers</i>	16. Açıklamalar <i>16. Remarks</i>	
Eklenen Dokümanlar (Kopya sayısı belirtilecektir.) <i>Attached documents (indicate number of copies)</i>			
17. Yük Bildirimi <i>17. Cargo Declaration</i>	18. Gemi Stok Bildirimi <i>18. Ship's Stores Declaration</i>		
19. Mürettebat Listesi <i>19. Crew List</i>	20. Yolcu Listesi <i>20. Passenger List</i>	21. Geminin atık ve artık alım hizmeti gereksinimleri <i>21. The ship's requirements in terms of waste and residue reception facilities</i>	
22. Mürettebat Kişisel Eşya Bildirimi (sadece gelişte) <i>22. Crew's Effects Declaration (only on arrival)</i>	23. Sağlık Bildirimi (gelişte) <i>23. Maritime Declaration of Health (only on arrival)</i>		
24. Tarih ve İmza-Mühür (Kaptan, Yetkili Acente) <i>24. Date and signature-stamp by master, authorized agent</i>			

T.C. GÜMRÜK ÖZET BEYAN FORMU						
A. GENEL BİLGİLER						
1. Taşıyıcı firma		4. Taşıtın			10. Beyan Türü	
		a. Adı	b. Numarası	c. Referans numarası	d. Ülkesi	Tescil No:
2. Beyan sahibi/temsilcisi		5. Yükleme Yeri		6. Boşaltma yeri	Tescil tarihi	
3. Çıkış Gümrük İdaresi		7. İlk Varış /İlk çıkış yeri		8. Varış tarihi ve saati	9. Kalem Sayısı	
B. EŞYAYA İLİŞKİN BİLGİLER						
11. Gönderici		13. Bildirim tarafı				
12. Alıcı		14. Acente				
15. Kalem No	16. Taşıma Senedi Numarası	19. Kapların markası/nosu		20. Eşya Kodu	21. Eşyanın Tanımı	
17. Kap Cinsi	18. Kap Adedi					
22. Brüt Ağırlık	23. Net Ağırlık	24. Kalem Fiyatı	25. Mühür numarası	26. BM Tehlikeli Eşya Kodu	27. Nakliye Ücretinin Ödeme şekli	
28. Eşyanın Uğradığı/ Uğrayacağı Ülkeler						
29. Eşyanın Bulunduğu Yer		30. Diğer			31. İmza	

EK-6

EK-10/D



DENİZYOLU BEYAN FORMU/MARITIME DECLARATION FORM

GÜMRÜK MÜDÜRLÜĞÜ Customs Directorate		BEYAN TARİHİ VE SAATİ and time of declaration)		Geliş Arrival		Gidiş Departure	
KAYIT NUMARASI (Registration number)		IMO NUMARASI (IMO number)		GEMİNİN ADI (Name of ship)		GEMİNİN TÜRÜ (Type of ship)	
GEMİNİN ADI (Name of ship)		KAPTANIN ADI (Name of master)		GEMİNİN BAYRAĞI (Flag state of ship)		KAPTANIN ADI (Name of master)	
GEMİNİN KAYITLI OLDUĞU LİMAN (Ship's registration port)		ACENTESİ (Agent of ship)		GEMİNİN DONATANI (Owner of ship)		EN SON KALKTIĞI LİMAN (Last port of call)	
KALKIŞ LİMANI (Port of departure)		SEFER SAYISI (Voyage number)		GEMİNİN KAYITLI OLDUĞU LİMAN (Ship's registration port)		GEMİNİN DONATANI (Owner of ship)	
ÖNCEKİ UÇRAK/UCRAYACAĞI LİMANLAR (Previous/next ports of call)		YOLCU SAYISI (Number of passenger)		DEMİR ATMA VEYA YANAŞMA YERİ (Anchorage or berth)		GELİŞ NEDENİ (Reason of arrival)	
MÜCRETTERAT SAYISI (Number of crew)		YOLCU SAYISI (Number of passenger)		MÜCRETTERAT SAYISI (Number of crew)		MÜCRETTERAT SAYISI (Number of crew)	
1-Bu limana yük-yolcu çıkaracak mısınız? / Bu limandan yük-yolcu aldınız mı? (Will you discharge/dismark any cargo and/or passenger to this port? / Did you load/embark any cargo and/or passenger from this port?)							
2-Tahliye edeceği yükü-yolcuyu aldığı limanlar-ülkeler / Bu limandan aldığı yükü-yolcuyu tahliye edeceği limanlar-ülkeler (Loading/embarkation ports/countries of the cargo/passenger of which will be discharged/dismarked / Discharging ports/countries of the cargo/passenger loaded/embarked at this port)							
3-Transit yük-yolcu var mı? (Is there any cargo or passenger in transit?)							
4-Başka limanlara çıkaracağınız yük-yolcuları bildiriniz? (sadece gelişte) (Please declare the cargo and the passengers which will be discharged/dismarked at the other ports? (only at arrival))							
5-Bu limana çıkaracağınız veya bu liman vasıtasıyla başka limanlara aktarma ve transit edeceğimiz eşyadan özet beyana kaydedilmeyen eşya var mı? Varsa cins ve miktarı, marka ve numaralarını bildiriniz? / Çıkış bildiriminde yer almayan, bu limandan alınan eşya var mı? Varsa cins ve miktarı, marka ve numaralarını bildiriniz? (Is there any merchandise that was not declared in the bill of lading and of which will be discharged in this port or will be transhipped and transitted to other ports via this port? If any, please declare its quantity, type, brand and number? / Is there any merchandise loaded in this port which was not declared in the departure notification. If any, please declare its quantity, type, brand and number?)							
6-Yüklerinizin arasında barut, dinamit, harp mühimmatı ve yasak olan harp silahları ile uyuturucu ve psikotropik maddeler var mı? (Is there any gun-powder, dynamite, ammunition, forbidden war weapons and narcotic drugs and psychotropic substances in your cargo?)							
7-Katı veya sıvı atığın gemide olup olmadığı? (Whether there is solid or liquid waste in the ship.) Bu tür bir atığın son nerede boşalttınız? (Where did you discharge this type of waste for the last time?)							
8-Ayrıca beyan etmek istediğiniz herhangi bir husus var mı? (Is there anything else to declare?)							
II-YAKIT VE KUMANYA İŞLEMLERİNE AİT BİLGİLER (INFORMATION ABOUT FUEL AND CHANDLER) (IDARECE DOLDURULACAK / FILLED BY ADMINISTRATION)							
Geliş / Gidiş Kontrolünde Tespit Edilen Yakıt ve Yağlar (The fuel and oil detected at arrival/departure control)							
Cinsi (Type)	Milli (M) (National)	OTV'siz (Private consumption tax free)	Yabancı (Y) (Foreign)	Miktarı (Quantity)	Birimi (Unit)		
1-Yakıt ve kumanya tespiti; gemideki defterlere ve beyana uygun mü? (Whether detection of fuel and chandler is in accordance with the declaration and the records kept at the ship? If not, date and time of the report issued.)							
2-Yakıt/kumanya için daha önceki limanlarda tatbik edilmiş mühür ve bu limanda sökülen mühürler (Tatbik eden idare, adedi, yerleri ve numaraları) (sadece gelişte) (The seal that is affixed on the previous ports and the seal that is broken off in this port (office affixing the seal, quantity, places and numbers of the seals)) (only at arrival)							
3-Ceminin limana gelişinde yakıt/kumanya işlemleri nedeniyle tatbik edilen mühür varsa adedi, numarası, yerleri ve nedeni (sadece gelişte) (If any seal was affixed for fuel/chandler procedures at arrival, quantity, numbers, places and the reason) (only at arrival)							
4-Diğer hususlar (Other issues)							
5-Dahili sefere çıkacak milli gemilerdeki ve değerlendirilmesi gereken akaryakıt ve kumanya burada beyan edilecektir. (Fuel/chandler has to be declared in national flag ships serving inland)				Yükseklik Tunajlı Bud		KUMANYA/SHIP CHANDLER	
				FOIL			
				DOIL			
				LOIL			
Sağlık Bildirimi Maritime Declaration of Health				Yukarıdaki bilgilerin doğruluğunu beyan ve taahhüt ederim. I hereby confirm that the above-mentioned information is true and correct.			
Beyanı alan Gümrük Muhafaza Personeli Customs Enforcement Officer in charge				Acente yetkilisi Name of agent		Kaptan veya yerine bakışın adı soyadı Name of master or acting man	
ÇIKIŞTA İDARECE DOLDURULACAK / FILLED BY ADMINISTRATION AT DEPARTURE							
Limana çıkış belgesi document				Port departure ____/____/____ tarihli _____ sayılı			