



# DENİZDEN MERHABA



28. YIL

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Dergisidir.

Temmuz - Ağustos - Eylül 2015 • Sayı: 7

■ DİLARA RİO YOLUNDA

■ EŞREF JALE:  
AYVALIK-MİDİLLİ  
HATTININ GÖNÜL ELÇİSİ

■ WİNDSÖRF:  
RÜZGARLA YARIŞIRKEN..

■ BİR YELKENCİNİN SEYİR DEFTERİ  
ROTA: FRANSA-TÜRKİYE

■ MAVİ YOLCULUK:  
BODRUM-GÖKOVA ARASI





Barış Çalık\*

## Düzenli Hat Seferi Yapan "Liner" Gemiler Bakımından Gemi Acenteleri Ücret Tarifesi

Uluslararası deniz ticareti yapan gemilerin seferleri, basit bir genelleme ile iki tür altında toplanmaktadır. Bazı gemiler, tarifeli seferlerle düzenli olarak, aynı hat üzerinde "liner sefer" yaparak ve devamlı olarak aynı birkaç liman arasında ring hattı şeklinde çalışmaktadır. Diğer tür gemiler ise, düzenli bir tarifeli sefere bağlı kalmaksızın, yalnızca o varna limanına götürülecek yük buldukça, belirsiz zamanlarda ve arzi olarak limanlara uğrak yapmaktadır. Düzenli hat seferi yapan "liner" gemilerle beraber belirsiz zamanlarda ve aralıklı olarak arzi sefer yapan "tramp" gemiler Türk Limanlarına yapmış oldukları her bir uğrakları neticesinde 10.3.2008 tarihli ve 26812 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren "Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ (İTG 2008/1)" uyarınca bu tarifede belirtilen asgari acentelik ücretlerini zorunlu olarak tayan etmiş oldukları acentelerine ödemek zorundadırlar.

Türk Ticaret Kanunu'na göre acentelik ücretlerinin taraflarca serbest olarak belirlenmesinin mümkün olduğu ve AB Müktesebatı'nın da bu tür asgari tarifelere karşı olması sebebi ile bu tarife hakkında muhtelif zamanlarda çeşitli hukuki tartışmalar doğmuş ve nihayetinde Rekabet Kurulu tarafından bu düzenlemenin rekabet hukukuna aykırı olduğu tespit edilmek ile anılan tarifenin değiştirilmesi önerilmiş ise de Rekabet Kurulunun idari işlemler

karşısında herhangi bir yaptırım imkanı bulunmadığından bu düzenlemede herhangi bir değişiklik meydana gelmemiştir. Buna karşın Danıştay 8.Dairesi 17.02.2010 tarih ve 2009/2033 E. ve 2010/763 K. sayılı kararı ile bu tarifeyi acentelerin ekonomik bakımından ve özellikle de haksız rekabet karşısında korunması ve eşitliğin sağlanması bakımından yararlı görerek hukuka uygun bulmuştur. Anılan tarife uyarınca Türk Limanlarına belirsiz zamanlarda ve aralıklı olarak arzi sefer yapan "tramp" gemiler ile limanlarımıza uğrak yapan "liner" gemiler arasında ücret bakımından hiçbir fark gözetilmemiş olması kanımızca haksız bir eşitsizlik yaratmaktadır. Zira Türk Limanlarına arzi olarak belirli aralıklarla gelen "tramp" gemilerin ödemek zorunda kalacakları acentelik ücretinin nispeten yüksek bir düzeyde

tutulması bu gemilere acentelik hizmeti veren acentelerin korunması bakımından yararlı sayılabilmektedir ki, kanımızca da bu bakımdan "tramp" gemilere acentelik hizmeti veren acentelerin korunması da gerekmektedir.

Ancak limanlarımıza düzenli olarak gelen, her gelişinde de birden çok Türk Limanına uğrak yapan ve çoğunluğunu konteyner gemilerinin oluşturduğu "liner" gemiler için aynı yükseklikte tarifenin uygulanması bu gemi sahip ve işletmecilerinin maliyetlerini ciddi bir şekilde arttırmakta ve bu husus şikayetlere neden olmaktadır. Bu şekilde mali bir yük altına giren "liner" gemi sahip ve işletmecileri ya Türk Limanlarına uğrak yapmaktan vazgeçmekte, ya Türk Limanlarına yapacağı uğrak sayısını azaltmakta ya da doğrudan doğruya kendileri firma şubelerini veya bizzat kendi



# DENİZ HUKUKU



acentelerini açmak suretiyle bu acentelik ücretlerine ilişkin kalemlere tekabül eden maliyetlerden doğrudan ya da dolaylı olarak kurtulmak istemektedirler.

Bu keyfiyet karşısında düzenli hat seferi yapan "liner" gemilerin yabancı sahip ve işletmecilerinin doğrudan doğruya Türkiye' de kendi şubelerini, acentelerini açmaları suretiyle bizzat acentelik faaliyetlerini de kendileri tarafından yürütmeleri karşısında Türkiye' de Türk acenteler tarafından düzenli hat gemilerine verilen acentelik mesleğinin neredeyse sonunun gelmesine neden olmaktadır. Nitekim bilindiği üzere "liner" sefer yapan dünyanın en büyük yabancı konteyner kumpanyaları belirtilen ekonomik gerekçeler ile Türkiye' de ya

acente kullanmaktan vazgeçerek kendi şubelerini açmış ya da acentelik hizmeti aldıkları Türk acenteleri satın almak kaydı ile kendi gemilerine kendileri acentelik hizmeti vermeye başlamış, bu şekilde yüksek meblağlardaki acentelik ücretlerinden kurtulmuşlardır.

Nihayetinde Türk Limanlarına belirsiz zamanlarda ve aralıklı olarak arazi sefer yapan "tramp" gemilere verilecek acentelik hizmet ücretlerinin düşük olmaması ve haklı nedenlerle "tramp" gemi acentelerinin ekonomik bakımdan ve özellikle de haksız rekabete karşı korunması arzu edilirken aynı ücret tarifesinin düzenli hat seferi yapan "liner" gemiler için de tatbik edilmesi özellikle konteyner taşımacılığına, dış

ticaret maliyetlerine ve neticede düzenli hat seferi yapan gemi acenteliğine son derece olumsuz yansımaktadır.

Oysa aynı "Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesi" bahsettiğimiz olumsuzlukların önlenmesi amacıyla yat acentelerine bir istisna getirip yat acentelerini bu tarifeden müstesna tutmakta ve yine Türk limanlarına düzenli yada düzensiz sefer yapan kruvaziyer gemiler için de ayrı bir istisna getirip kruvaziyer gemi acenteleri için ücret tarifesinde %40 oranında bir indirim öngörmektedir.

Bu mealde kanımızca dünya deniz ticaretinin çok büyük bir bölümünü oluşturan konteyner taşımacılığını, dış ticaret maliyetlerine ve düzenli hat seferi yapan gemi acentelerini korumak maksadı ile Türk Limanlarında düzenli sefer yapan, her bir seferinde birden çok Türk Limanına uğrayan ve çoğunluğunu konteyner gemilerinin oluşturduğu "liner" gemiler bakımından da "Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesi"nde benzeri bir istisnanın yapılması mevcut sorunun çözümü açısından yerinde olacaktır.

\* Avukat

