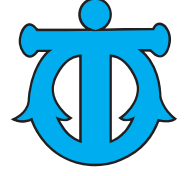




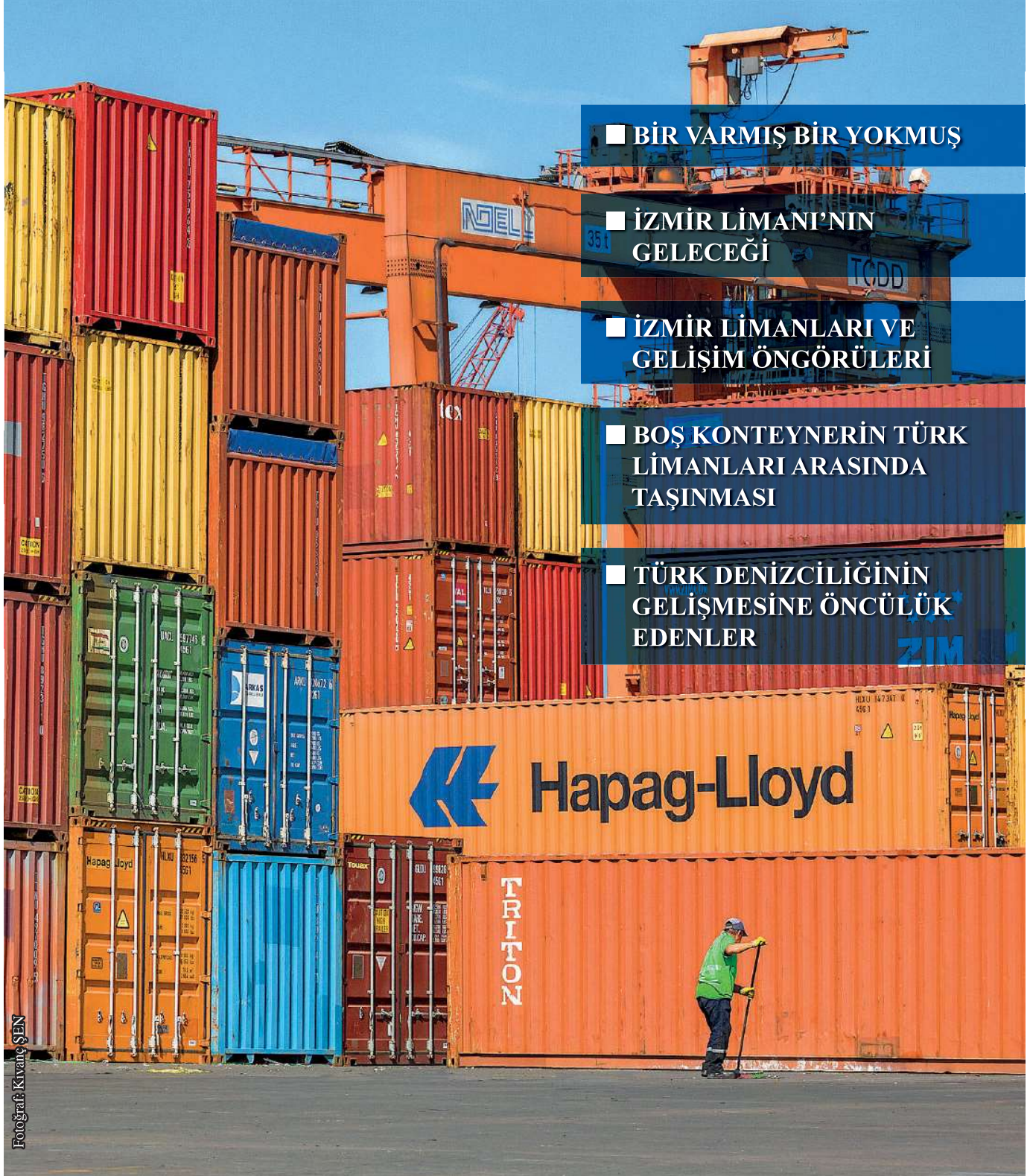
DENİZDEN MERHABA



33. YIL

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Dergisidir.

Ocak - Şubat - Mart 2021 • Sayı:29



■ BİR VARMİŞ BİR YOKMUŞ

■ İZMİR LİMANI'NIN
GELECEĞİ

■ İZMİR LİMANLARI VE
GELİŞİM ÖNGÖRÜLERİ

■ BOŞ KONTEYNERİN TÜRK
LİMANLARI ARASINDA
TAŞINMASI

■ TÜRK DENİZCİLİĞİNİN
GELİŞMESİNE ÖNCÜLÜK
EDENLER



Av. Barış Çalık

BOŞ EKİPMAN SORUNU VE BOŞ KONTENEYNERLERİN TÜRK LİMANLARI ARASINDA TAŞINMASINDAKİ SORUNLAR

“Nasıl ki kendisi bir eşya olmayan ve nakil aracı vasfına sahip yabancı bayraklı bir gemi, herhangi bir Türk Limanından başka bir Türk Limanına Kabotaj Kanunu’na muhalefet etmeksizin doğrudan doğruya ve serbestçe gidebiliyor ise, “eşya” olmayan ve “seyyar ambar, nakil aracı” vasfına sahip boş konteynerin de aynı şekilde bir Türk Limanından başka bir Türk Limanına naklinde herhangi bir hukuki engelin bulunmaması gerekmektedir”.

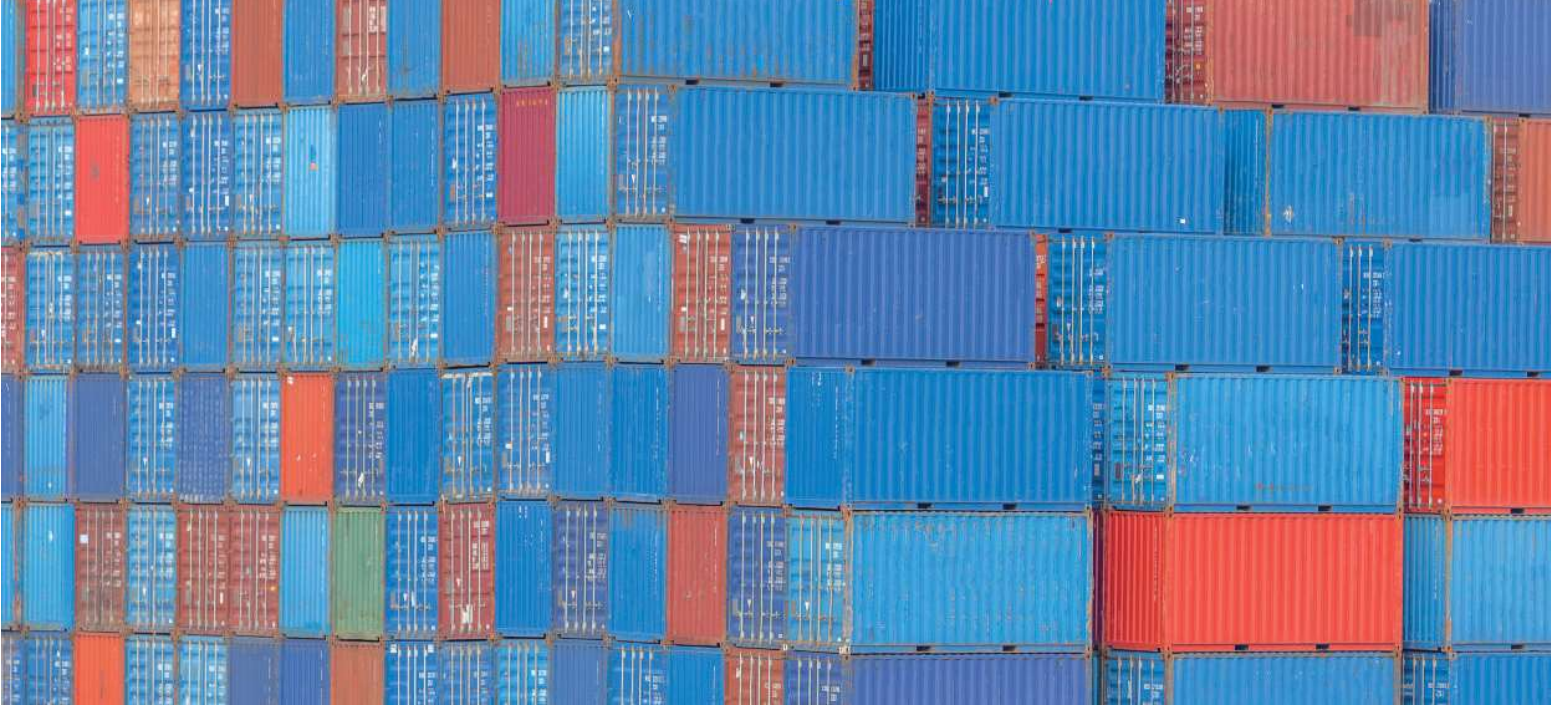
Bilindiği üzere özellikle Şubat 2020’den itibaren COVID-19 bulaşıcı solunum yolu hastalığının baş göstermesi ve bunun bir küresel pandemiye dönüştürmesi üzere, başta Çin Halk

Cumhuriyeti olmak üzere, tüm dünya ülkeleri gibi ülkemizde de toplum sağlığı açısından pek çok tedbir alınmıştır. Bu süreç zarfında başta Çin Halk Cumhuriyeti olmak üzere salgın tedbirleri kapsamında ülkeler

genelinde kapanmalar yaşanmıştır. COVID-19 salgının küresel anlamda ilk dalgasının nispeten atlatılması üzerine Haziran 2020 döneminde başta Çin Halk Cumhuriyeti’nin normalleşme sürecine dönme adımlarını atmasını



DENİZ HUKUKU



müteakip Çin Halk Cumhuriyeti'nden muhtelif ülkelere yapılacak olan oldukça hacimli birikmiş ihracat taşımalarının karşılanması hususunda pek çok konteyner hattı ve operatörü boş konteyner stoklarını Çin Halk Cumhuriyeti'ne yönlendirmiş ve Çin Halk Cumhuriyeti'nin ihracat arzını karşılamaya çalışmıştır. Bu keyfiyet, başta ülkemiz olmak üzere Avrupa'da da boş konteyner tedariki sorunlarının yaşanmasına neden olmuş, yükünü ihraç etmek isteyen Türk ihracatçıların konteyner hatları nezdinde yeterli miktarda boş konteyner temin edememesine, ihracatlarının gecikme ve aksamasına sebebiyet vermiştir.

EN HIZLI ÇÖZÜM DENİZYOLU NAKLİ

Gerek salgın sürecinde, gerekse de Haziran 2020 itibarı ile normalleşme adımlarının atıldığı süreçte, ihracat sayılarının azalmasına rağmen ülkemizin ithalatı devam etmiştir. Bu süreç zarfında tüm konteyner hatları ve operatörleri nezdinde, ithalatı ihracattan fazla olan limanlarda nispeten ithalat sonrası boş konteynerler bir nebze bulunabilmekte iken, ithalatı az olan fakat ihracatı fazla olan limanlarda ciddi anlamda boş konteyner tedariki

sorunlarının yaşandığı gözlemlenmiştir. Bu yöndeki sorunların çözülmesi, muhtelif Türk limanlarında bulunan boş konteynerlerin ihtiyaca göre ülkemizin farklı limanlarına konumlandırılması hususunda başta karayoluyla sevk yöntemleri gibi çeşitli çözümler düşünülmüşse de, karayoluyla boş konteynerlerin bir bölgeden bir başka bölgeye taşınarak konumlandırılması maliyetlerinin oldukça yüksek olacağı ve bu durumun ihracatçılara maliyet anlamında muhtemel ek külfet yükleyebileceği öngörülmüştür. Bunu müteakip, maliyet hesaplamalarına göre ülkemizin muhtelif limanlarında belki de o bölge için ihtiyaçtan fazla olarak bulunan boş konteynerlerin yine ihtiyaca göre ihracat potansiyeli olan diğer limanlara boş olarak dağıtılması hususunda en ekonomik ve en hızlı çözümün yine denizyolu ile yapılacak olan boş konteyner nakli olduğu tespit edilmiştir.

1972 tarihli Konteynerlerle İlgili Uluslararası Gümrük Sözleşmesi uyarınca konteynerler ülkeler ve limanlar arasında serbest yani off-shore (gümrük dışı) dolaşıma tabidirler. Ancak ülkemizdeki uygulamada ise konteynerler uluslararası düzenlemelerden farklı olarak gümrük mevzuatı bakımından off-shore

(gümrük dışı) statüsünde değil fakat "1972 tarihli Konteynerlerle İlgili Uluslararası Gümrük Sözleşmesi'nin ve Geçici İthalat Sözleşmesinin Konteynerlerle ilgili Hükümlerinin Uygulanmasına Dair Yönetmelik" hükümlerine göre "geçici kabul" statüsündeki eşya vasfındadır. Buradan hareket ile, boş konteynerlerin ülkemizde "Geçici Kabul Rejimine Tabi Eşya" olarak değerlendirilmesi sonucunda Türk Limanlarında buluna boş konteynerlerin başka bir Türk Limanına yabancı bayraklı gemiler ile taşınması keyfiyetinin 815 sayılı Kabotaj Kanunu'na aykırı olacağı muhtelif çevrelerce yorumlanmaktadır. Ne var ki kanımızca bu yöndeki yorumların hatalı olduğu düşünülmektedir. Şöyle ki;

KONTEYNER EMTİA DEĞİLDİR

Konteyner (Container) terimi İngilizce kökenli bir kelime olup "To Contain" yani "İçine Almak, Muhafaza Etmek" teriminden türemiştir. I.S.O'nun tanımına göre konteyner "Birçok heterojen malı tek bir yükleme ve taşıma ünitesi haline gelmesine yardım eden, içine konan malları birkaç indirme bindirme işleminden sonra da taşınmasını

DENİZ HUKUKU

sağlayan, hiçbir taşıma aracına bağlı olmayan ve bir araçtan diğerine teknik araçlar yardımı ile kolaylıkla aktarılabilen, tekrar kullanılabilirliği için gerektirdiği kadar sağlam yapılan sandıklar ve taşıma kapları” olarak tanımlanmıştır. Bununla beraber Türkiye’nin de tarafı olduğu 1972 Gümrük Sözleşmesinin Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin madde 4/f bendi ile 1972 Cenevre Kuralları kapsamında yapılan tanımlarda konteyner “1972 Konteynerlerle ilgili Gümrük Sözleşmesinin 4 no’lu ekinde yer alan teknik şartlara uygun olarak imal edilmiş, yine bu sözleşmenin 5 no’lu ekinde gösterilen yöntemlerden birine göre onaylanmış, iç hacmi en az 1 metreküp olan ve taşıma işlerinde kullanılan büyük sandık, müteahhrik sarnıç veya benzerleri ile kolayca doldurulup boşaltılabilen bir taşıma aracı olarak” tanımlanmıştır. Ayrıca konteynerin ilk defa detaylı tarifini yapan Yüksek Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 11.05.1984 tarih, 1984/2187 Esas ve 1984/3760 Karar sayılı kararında konteynerin doğrudan doğruya bir yük ya da eşya olmadığını ifade edilerek, konteyneri “taşımada sürati arttıran, masrafları azaltan, hareket edebilir ambar” olarak tanımlamıştır. Görüldüğü üzere gerek I.S.O. gerek Türkiye’nin tarafı olduğu 1972 Konteynerlerle ilgili Gümrük

Sözleşmesi’nde gerekse de Yargıtay 11. Hukuk Dairesi’nin konteyner ile ilgili olarak yapmış olduğu tanımda, konteyner ortak olarak “hareketli taşıma aracı - seyyar ambar” olarak tarif edilmiştir. Bu tanımlar karşısında da konteynerin “emtia” yani ticari eşya olarak nitelendirmek hukuken mümkün değildir.

GÜMRÜK BİRLİĞİ’NE UYUM

Hal böyle olunca, nasıl ki kendisi bir eşya olmayan ve nakil aracı vasfına sahip yabancı bayraklı bir gemi, herhangi bir Türk Limanından başka bir Türk Limanına Kabotaj Kanunu’na muhalefet etmeksizin doğrudan doğruya ve serbestçe gidebiliyor ise, yine yukarıda ifade ettiğimiz üzere aslen “eşya” olmayan ve “seyyar ambar, nakil aracı” vasfına sahip boş konteynerin de aynı şekilde bir Türk Limanından başka bir Türk Limanına naklinde herhangi bir hukuki engelin bulunmaması gerekmektedir. Zira ifade ettiğimiz üzere, Kabotaj Kanunu’nun yasakladığı husus “Ticari Eşya” yani ticaret malının bir Türk limanından başka bir Türk limanına naklidir. Oysa boş konteynerin gerek Türkiye’nin tarafı olduğu Uluslararası Anlaşmalar gerekse de Yüksek Yargı’nın vermiş olduğu kararlar çerçevesinde “eşya” yani ticaret malı olarak

değerlendirilmesi hukuken mümkün değildir.

Öte yandan bugün Gümrük Birliği içerisinde olduğumuz Avrupa ülkeleri içerisinde sıkı kabotaj uygulaması bulunan ülkelerde dahi boş konteynerin bir milli limandan başka bir milli limana nakledilmesi kabotaj ihlali olarak değerlendirilmemektedir. Birlik içerisinde olduğumuz düzen ile ülkemizin de uyum sağlaması için konunun bu şekilde yorumlanması ve değerlendirilmesi gerekmekte, Türkiye’nin tarafı olduğu uluslararası anlaşmalar ile Türk Yüksek Yargısının vermiş olduğu kararların Türk Gümrük Mevzuatına paralel hale getirilmesi gerekmektedir.

Bu yönde bir yorumun yapılması ve konunun mevzuat açısından değerlendirilmesini müteakip ithalatı fazla olan muhtelif Türk limanlarında biriken ihtiyaç fazlası boş konteynerlerin, boş olmak ve manifestolara da boş olarak kayıtlı (veya basitleştirilmiş usulde) beyan edilmek kaydı ile diğer Türk limanlarına yabancı bayraklı gemiler ile dağıtılması ülkemizin içinde bulunduğu boş konteyner tedariki sıkıntılarının tam olarak olmasa da, bir nebze de olsun bertaraf edilecektir. Ayrıca bu yöndeki hareketin de taşıma maliyetlerinin artmasını önleyeceği düşünülmektedir.

