

# DÜZENSİZ HATLARDA HİZMET VEREN GEMİ İŞLETMELERİNİN GEMİ ACENTASI SEÇİM KRİTERLERİ: MERKEZLERİ İZMİR'DE BULUNAN KURU VE DÖKME YÜK GEMİ İŞLETMELERİNDE BİR ARAŞTIRMA<sup>(1)</sup>

İRŞAD BAYIRHAN<sup>(2)</sup>, SELÇUK NAS<sup>(3)</sup>

## ÖZ

Geminin sahibi, işleticisi, kiracısı veya gemi kaptanı, liman işlemlerinin takip edilmesi amacıyla yükleme ve boşaltma limanında kendi acentesini seçme ve tayin etme özgürlüğüne sahiptir. Bu anlamda gemi işletmelerinin gemi bağlama limanının dışında kendi nam ve hesabına hareket etmek üzere atamaları gereken acentenin seçimi önemli bir karardır. Düzensiz sefer yapan, kuru ve dökme yük gemi işletmelerine yönelik olarak tasarlanan bu araştırmada, özellikle 'BIMCO' ve 'FONASBA' gibi kurumların çalışmalarına rağmen henüz tam bir standarda kavuşmamış olan acentelerin atama kriterlerinin neler olduğu sorusu aydınlatılmaya çalışılmıştır. Acente atama kriterlerinin tespitine yönelik olarak toplanan veriler için, literatüre dayalı olarak geliştirilen yapılandırılmış görüşme formu kullanılmıştır. Çalışmada, merkezleri İzmir'de bulunan kuru ve dökme yük gemisi işleten sekiz adet işletmenin yöneticisi ile görüşmeler yapılmıştır. Elde edilen veriler içerik analizi yöntemi ile analiz edilmiştir. Sonuç olarak düzensiz hatlarda hizmet veren kuru ve dökme yük gemi işletmelerinin acente seçim kriterleri ortaya konmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Düzensiz hat, gemi işletmesi, gemi acentesi, seçim kriteri.

**JEL Kodları:** D40, D70, L92, R40

1 Bu çalışma, 16-18 Mayıs 2013 tarihleri arasında düzenlenen II. Ulusal Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi'nde sunulmuştur.

2 Yüksek Lisans Öğrencisi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Deniz Emniyet Güvenlik ve Çevre Yönetimi Tezli Yüksek Lisans Programı, irsad.bayirhan@gmail.com.tr.

3 Doç. Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü, snas@deu.edu.tr.

**SHIP AGENCY APPOINTMENT CRITERIA OF SHIP OPERATORS THAT PROVIDE  
SERVICE IN TRAMP SHIPPING: A RESEARCH IN DRY CARGO AND BULK CARRIER SHIP  
OPERATORS BASED IN IZMIR**

**ABSTRACT**

Ship owner, ship operator, charterer or captain are free to choose and appoint their agency at loading and unloading port to follow up port operations. Within this context, appointing an agency in order to act for own account out of port of registry is an important decision for the ship operators. In this study designed for dry cargo ships and bulk carriers that do tramp shipping, agency appointment criteria which do not have standards even though corporations such as "BIMCO" and "FONASBA" have studied on them are tried to be defined. Structured interview form was used based on literature for the data which are reveal the criteria about the appointment an agency. Interviews have been done with operators of eight ship management companies that operates dry cargo ships and bulk carriers based in Izmir. The data are analyzed by content analysis method. As result of this study, agency appointment criteria of operators of dry cargo ships and bulk carriers trading on tramp shipping has been defined.

**Keywords:** Tramp shipping, ship operator, ship agency, appointment criteria.

**JEL Codes:** D40, D70, L92, R40

## 1. Giriş

Denizcilik sektörü içerisinde, milyonlarca ton yük ve yolcu taşınmakta ve bu işlem için binlerce gemi limanlarımızdan gidip gelmektedir. Bu dinamik yapıda gemi işletmeleri, yurtdışı operasyonlarında kendilerini temsil etmeleri ve gereksinimlerini karşılamaları için bir takım kriter ve prosedürler paralelinde acente tayin etmektedirler.

Gemi işletmesi, geminin karadan işletilmesi ve yönetilmesi ile ilgili fonksiyonlarını yerine getiren örgüt olarak tanımlanmaktadır. Profesyonel gemi işletmesi ise; bir veya belli bir grup hizmetin donatan dışındaki bir işletme tarafından profesyonel yönetim desteğiyle sağlanması şeklinde tanımlanabilir. Tanımdaki profesyonel destek hizmet sağlayıcının anlaşılmış konularda belli bir ücret karşılığı donatana sağladığı destek anlamını taşımaktadır (Willingale, 1998: 11). Gemi acentesi ise en genel anlamıyla, bağlama limanı dışında gemiyi üçüncü şahıslara karşı temsil eden bir işletmedir. Bu nedenle gemi acenteliği, temsil ettiği taraflar açısından önemli sorumluluklar yüklenen bir işiştir.

Gemi işletmelerini diğer işletmelerden ayıran en önemli fark; işin icra edildiği yerin yani gemilerin işveren ve işletmenin uzağında yer alması, buna bağlı olarak bu işletmelerin yönetiminin öneminin daha da artmasıdır (Muslu, 2008: 7). Bazen en küçük bir hata, gemi sahibi, işletmecisi ve kiracısına büyük zararlar verebilir. Gemi acentesi, kendisini atayanın çıkarlarını en iyi şekilde korumalı ve talimatlarını en etkin ve hızlı biçimde yerine getirerek, gereksinimlerine ve isteklerine, ticari çıkarlarına uygun olarak özen gösterecek şekilde hareket etmesini bilmelidir (Duman, 2011: 221). Artan rekabet şartları altında bir gemi işletcisine ( donatan veya kiralayan) güvenli bir hizmetle birlikte daha düşük maliyetlerle iş fırsatları yaratmak, müşteri memnuniyetine süreklilik kazandırmak gerek gemi işletmecisinin gerekse acentenin varlığını sürdürmesinin başlıca unsuru haline gelmiştir (Güğerçin ve Saban, 2009).

Bu araştırmada gemi işletmecilerinin acente tayininde nelere dikkat ettiği ve görevini en uygun şekilde yerine getirmesi beklenen acentenin seçim kriterlerinin neler olduğu aydınlatılmaya çalışılmıştır.

## 2. Deniz Taşımacılığı

Deniz taşımacılığı özellikle yükte ağır, birim değer olarak pahalı (hububat, kum, metal cevheri, kömür vb.) bozulmayan ve dökme eşyanın taşınmasında önemli yer tutar (Tek, 1999: 680). Bütün dünyada olduğu gibi, Türkiye’de de uluslararası ticaretin çok büyük bir bölümü ton-km maliyeti en ucuz taşıma türü olan deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir (Sezer, 2008: 21). Dünya ticaretinin %90’ı, Türkiye’nin dış ticaretinin %86’sı deniz yolu ile yapılmaktadır (DTO, 2012). Deniz taşımacılığı bu oranlara ulaşırken kendi içinde birçok alt ve yan sektörü de barındırmaktadır.

Deniz ulaştırması, gemilerin sefer yaptığı bölgelere göre; kabotaj taşımacılığı, ithal ve ihraç yükü taşımacılığı, transit yük taşımacılığı, yabancı limanlar arası yük taşımacılığı, göller ve nehirlerdeki yük (iç su) taşımacılığı olarak gruplamak mümkündür. Bunun yanında sefer türlerine göre; düzensiz (tramp) taşımacılık, düzenli (layner) taşımacılık ve yük ve gemi türlerine göre tanker taşımacılığı, Ro-Ro taşımacılığı, konteyner taşımacılığı, kombine taşımacılık, dökme yük taşımacılığı olarak da sınıflandırılmaktadır (Çakır, 2011: 11).

Gemi işletmeleri deniz ulaştırma sektöründe genellikle “düzensiz hat” (Tramp) ve “düzenli hat” (Liner) işletmeleri, olarak sınıflandırılmaktadır. Literatürde “düzensiz” yerine “tarifesiz”, “düzenli” yerine ise “tarifeli” sefer kavramları da kullanılmaktadır. Düzenli hat taşımacılığı; gemilerin daha önceden belirlenmiş bir rotada, belirli bir program içerisinde, belirli limanlara belirli bir süre içinde işletilmesi olarak tanımlanabilir. Küçük parsiyel yüklerin taşınmasına hizmet eden bir sektördür (Stopford, 2009: 31). Bu taşımacılıkta düzensiz hat taşımacılığın aksine çok sayıda taşıtan bulunur. Düzenli hat taşımacılığında kullanılan gemiler ise konteyner, Ro-Ro, yolcu, feribot, soğutmalı, yeni otomobil taşıyıcı, genel kargo/ kırkambar gemileridir. Düzenli hatlarda taşınan yükler, düzensiz hatlara göre daha değerli ve taşınması daha özen isteyen yüklerdir. Yükler daha düzenli bir şekilde ve daha dengeli navlun fiyatlarıyla taşınması gerekir. Düşük miktarlarda yük çok sayıda gönderici tarafından çok sayıda alıcıya ulaşır. Piyasa koşulları daha istikrarlı ve öngörülebilirdir. Oligopolistik piyasa koşullarının var olduğu düzenli hatlarda az sayıda taşıyıcı bulunmasına karşın yoğun rekabet söz konusudur (Kişi, 2013: 6).

Düzensiz hat taşımacılığı; gemilerin sefer programları belirli bir düzen içinde veya belirli bir program dahilinde değilse bu tür taşımacılık şekline “düzensiz (tarifesiz) hat taşımacılığı” adı verilmektedir. Bu tür taşımacılıkta gemiler için nerede yük bulunur ise ve nerede karlı bir taşımacılık türü söz konusu ise oraya gönderilirler. Düzensiz seferlerde büyük hacimli ve genellikle bir tam gemi yükü oluşturacak yüklerin taşınmasında uygulanan bir sistemdir (Kişi, 2013: 2). Düzensiz hat taşımacılığında genel olarak kuru dökme yük, ham petrol tankeri, petrol ürünü tankeri, kimyasal tanker, sıvılaştırılmış gaz tankeri (LPG/LNG), OBO (maden cevheri, petrol, dökme), balıkçı gemileri kullanılır. Bu taşımacılık türünün en önemli yük tipi kuru dökme yüklerdir. Dünya genelinde denizyolu taşımalarının %40’ını kuru dökme yükler oluşturmaktadır. Son istatistiklere göre dünya gemi kapasitesinin %42,8’ini ise kuru dökme yük gemileri oluşturmaktadır (Platou, 2013). Düzensiz hatlarda taşınan yükler genellikle hammadde ya da yarı işlenmiş maddelerden oluşmaktadır. Bu nedenle düzenli hat taşımacılığı ile karşılaştırıldığında hacim olarak büyük olmakla birlikte değer olarak daha düşük bir değere sahiptir (Tek, 1999: 681). Piyasa koşulları daha belirsiz ve değişkendir. Tam rekabete yakın koşulların bulunduğu söylenebilir yani çok sayıda taşıyıcı ve taşıtan vardır. Ağırıklı olarak seferlik gemi kiralaması yapılmaktadır (Stopford, 2009: 34).

Çalışmaya konu olan düzensiz hatlarda, genel olarak taşınan yük grubu olan kuru dökme yüklerin ülkemizdeki yeri; Deniz Ticaret Odası'nın (DTO) 2012 yılında yayınladığı sektör raporuna göre sicil itibarıyla (1000 GRT ve üzeri) 649 geminin 258'i kuru yük, 112'si ise dökme yük gemisidir (DTO, 2012).

#### **a. Deniz ticaretinde taraflar**

Deniz ticaretinde kazanç elde etmeye yönelik işlemlerin en çok rastlanan grubu eşya ve yolcu taşıma işleridir. Bu tür yüklenimleri içeren sözleşmeler, deniz ticaretinde Navlun Sözleşmesi olarak adlandırılan, eşya ve taşıma sözleşmeleridir (Kender, 2012: 137). TTK'nın 1138. maddesine göre Navlun Sözleşmesi; "taraplardan birinin (taşıyan), navlun karşılığında deniz yoluyla eşya taşımayı, diğer tarafın (taşıtan) navlun ödemeyi üstlendiği sözleşme" olarak tanımlanmıştır. Deniz ulaştırmasında ana aktör durumunda bulunan "taşıtan" ve "taşıyan" aşağıda tanımlanmaktadır.

Taşıyan (carrier); deniz yoluyla yük taşımayı taahhüt eden kimsedir. Taşıyan donatan olabileceği gibi, başkasının gemisini deniz ticaretinde kullanan kimse (gemi işletme mütaahidi) olması da mümkündür (Kender, 2012: 138). Donatan kavramı burada geniş anlamda kullanılır, yani donatan veya donatma iştiraki de söz konusu olabilir. Donatan "gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi malikidir" (TTK 1061). Donatma iştirakinde ise bir gemi birden çok şahıs tarafından (veya tüzel kişi) deniz ticaretinde kullanılmaktadır (Kender, 2012: 97). Geminin tüm işletme fonksiyonları donatan tarafından yerine getirileceği gibi bazı fonksiyonları dışarıdan hizmet satın alınarak da yerine getirilebilir. Örnek verecek olursak donatan, personel donatımı, bakım, geminin donatım ve sigortası ve geminin mümkün olduğunca fazla sürede operasyon yapabilmesini sağlamak gibi gemi işletme fonksiyonlarını başka bir işletmeye devredebilir (Nas, 2008: 7). Başkasının gemisini deniz ticaretinde kullanmak üzere kiralayan tarafa, "kiracı" (charterer) denmektedir. Kiralama işlemi kiracı ve donatanın karşılıklı mutabakatıyla yapılmış kiralama sözleşmeleri (Charter Parties) ile gerçekleşir (Çetin, 1997: 86). Deniz taşımacılığında temel olarak üç farklı kiralama tipi bulunur. Bunlardan ilki "çıplak kiralama" (Bare-Boat) tipidir. Bu kiralama tipinde kiracı, gemiyi donatandan belirli bir süre içerisinde belirli bir kira bedeli karşılığında işletmek amacıyla kiralar. Burada kiracı gemiyi sadece teknik donanımıyla işler durumda alır fakat gemi adamları bulmak ve gemi işletmek tamamen kendisine aittir. Bu tipte kiracılar yüklerini taşımaktan ziyade kendileri de donatan veya gemi işletme müteahhitliği yapan kişilerdir (Stopford, 2009: 201). Deniz taşımacılığında ikinci tip, "zaman esaslı kiralama" (Time Charter) tipidir. Bu kira tipinde gemi, kiracıya belirli bir kira bedeli (Hire Money) karşılığında belirli bir süreliğine kiraya verilir. Zaman esaslı kiralamada geminin belirtilen süresi içerisinde işletilmesi kiracıya aittir. Bu nedenle geminin işletilmesinden kaynaklanan yakıt, liman masrafları gibi maliyetler kiracı tarafından, işletmeyle ilgili olmayan diğer masraflar donatan tarafından karşılanmaktadır

(Çetin, 1997: 85). Deniz taşımacılığında üçüncü ve en yaygın kullanılan gemi kiralama tipi “sefer esaslı kiralama” (voyage charter) tipidir. Bu kiralama tipinde donatan gemisinin tamamını veya bir bölümünü navlun diye adlandırılan bir bedel karşılığında belirtilen bir yükleme limanından yine donatan ve kiracının ortaklaşa karar bağladıkları bir veya birden fazla boşaltma limanına kiracıya ait yükün taşınması amacıyla yalnızca o sefere mahsus olmak üzere kiraya vermesidir (Tek, 1999: 683). Sefer esasına dayalı kiralama günümüzde yoğunlukla dökme kuru yükler, dökme sıvı yükler ve genel kargo (general kargo) yüklerinde uygulanmakta ise de yoğunluk dökme kuru yükler üzerindedir.

Taşıtan, taşıyan ile navlun sözleşmesini akdeden ve eşya taşıma karşılığında navlun ödemeyi üstlenen kimsedir. Sözleşmenin diğer tarafındaki kişidir. Sözleşmede kiracı (charterer) olarak görülmektedir. Taşıtanın malın sahibi olması gerekmez (Çetin, 1997: 89). Yükleten; taşınacak malı gemiyi getiren yahut taşıyana teslim eden kimsedir. Taşıtanın temsilcisi durumundadır. Bazen yükletenle taşıtan sıfatı aynı şahısta birleşebilir (Duman, 2011: 183). Gönderilen; varma limanında yükü teslim alma yetkisine sahip olan kimsedir. Konşimentoyu elinde bulunduran ya da navlun sözleşmesine dayanarak, yükün teslimini isteme hakkına sahip kimsedir. Gönderilen aynı zamanda taşıtan veya yükleten de olabilir. Ancak günümüzde daha çok deniz aşırı alıcı, komisyoncu veya bir banka olarak ortaya çıkar (Kender, 2012: 140).

Taşıtan ile taşıyan arasında çoğu zaman aracılar kullanılmaktadır. Bu aracılar özellikle düzensiz hat taşımacılığında taşınacak yükler için hem teknik yapı hem de ekonomik olarak uygunluk gösteren gemilerin bulunmasında rol oynarlar. Bu işlem gemi kiralama piyasası denilen piyasada brokerler aracılığıyla yapılır.

Deniz ticareti tarafları, belirli bir liman veya bölgede temsil edilmesi gerektiği durumlarda, kendilerini temsil etmek üzere bir aracı görevlendirirler. Bu aracılar belirli bir sözleşmeye dayalı olarak bir tarafın haklarını koruyan ve onun adına hareket eden kimsedir. Deniz ticaretinin en önemli taraflarını temsil yetkisine sahip olan ve acente adı ile anılan bu aracılar aşağıda incelenmektedir.

## **b. Gemi acente kavramı**

“Acente” kavramı, TTK’nın 102. maddesinde aşağıdaki şekilde tanımlanmaktadır. “Ticari mümessil, ticari vekil, satış memuru veya işletmenin çalışanı gibi işletmeye bağlı bir hukuki konuma sahip olmaksızın, bir sözleşmeye dayanarak, belirli bir yer veya bölge içinde sürekli olarak ticari bir işletmeyi ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi veya bunları o tacir adına yapmayı meslek edinen kimseye acente denir”.

Acente kavramı farklı hukuki kavramlar için kullanılmaktadır. Acentenin net bir tanımını yapabilmek için unsurlarını tespit etmek gerekmektedir. Ayrıca bağlayıcılığı ve çerçevesi

bakımından ilgili kişi veya kuruluşlar arasında yapılan anlaşma esastır. Zira acentelik sözleşmesi ile acente, bir bedel karşılığında, müvekkilin belli bir bölge içindeki işlerini ilgilendiren akitlerde aracılık etmeyi veya müvekkil adına akit yapmayı üstlenmektedir (Dönmez, 2009: 14).

Gemi acenteleri ise Gemi Acenteliği Yönetmeliği 4/E maddesinde aşağıdaki şekilde tanımlanmaktadır. “Yaptıkları anlaşmalar ile 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 tutulmayan, anlaşmadaki kişi veya kuruluştur”

Düzenli hat seferi (kırkambar-konteyner taşımacılığı) yapan gemilere hizmet veren acentelere liner (düzenli hat) acente; düzenli olmayan, arızı seferler (çoğunlukla dökme yük veya proje yükü taşımacılığı) yapan gemilere hizmet veren acentelere tramp (düzensiz sefer) gemi acentesi denilmektedir (Hatipoğlu, 2008: 14).

Genel olarak acenteler “armatör”, “kiracı” ve “koruyucu” acentelik olarak üç ana başlık altında sınıflandırılmaktadır. Kiracı acenteliği, geminin kiralama şekline göre kendi içinde ikiye ayrılmaktadır. Bu ayırım; gemiyi sefer esasına göre kiralayan tarafından atanan acente ve gemiyi zaman esasıyla kiralayan tarafından atanan acente şeklindedir. Gemi Acenteliği Yönetmeliği’ne göre koruyucu acente; gemi acentesi ile yük acentesinin farklı olduğu durumlarda temsil ettikleri kişilerin hak ve menfaatlerini birbirlerine karşı koruyan acenteyi ifade etmektedir. Tali acente ise bir acentenin kendi nam ve hesabına işlem yapmak üzere verdiği yetki dahilinde faaliyette bulunan acentedir (Duman ve Eminoğlu, 2011: 12-13).

Acentenin ataması görevi ve masraflarının karşılanması, taşıma sözleşmelerine göre değişen bir durumdur. Tali acenteler genellikle, dünya geneli hizmet veren büyük acentelerin görevlendirmesiyle “ana acentesi” adına hizmet verir. Armatör acentesi kavramı ise çoğu kez sefer esasına (voyage charter) dayanan bir taşımada gemi donatanı tarafından yapılır. Bu tür atama en yaygın atama şeklidir (Duman ve Eminoğlu, 2011; 12). Bunun yanında donatan tarafından yapılan bir diğer atama türü koruyucu acentelik atamasıdır. Geminin zaman esaslı kira süresinde donatan doğrudan kendisine bağlı ve kendi kontrolü altında olmayan bir limanda çıkarlarının korunması amacıyla bu yola başvurur (Latarche, 1998: 11).

Kiracı acenteliği, taşıma sözleşmesinin türüne göre tayin edeni, masraflarının karşılanması ve niteliği değişen bir acentelik türüdür. Çıplak gemi (bare-boat) kiralamalarında kiracı geminin yakıt, personel, kumanya gibi bütün masraflarını üstlendiği gibi acente tayini ve masrafları da kendisine aittir. Gemi sefer esasıyla kiralandığında, kiracının isteği üzerine

donatan tarafından atama gerçekleştirilir. Bu noktada acentenin masrafları donatana ait olsa da kiracı acentesi olarak adlandırılır. Kiracı, bu şekilde gemiyle ilgili gelişmelerin takip edilmesiyle görevli personel maliyeti gibi bir takım avantajlara sahip olur (Duman ve Eminoğlu, 2011: 12).

Zaman esaslı kira (time charter) sözleşmeleri, tüm limanlarda acenteleri kiracının atayacağını ve ödemelerini yapacağını değiştirmeksizin şart koşar. Acente bu halde sorumlu olduğu taraf olan kiracının, donatanla olan uyumsuzluklarında aracı olmalıdır. Geminin donanımıyla, mürettebat veya klaslama ile ilgili bir problem olduğunda acente kiracının namına donatana bilgi vermek ve kimin neyi ödemesi gerektiği konusuna açıklık kazandırmalıdır (Latarche, 1998: 13).

Kuru-dökme yük gemi işletmecilerinin, düzensiz sefer acenteleri ise genellikle zaman esaslı kiralamalarda kiracı acentesi karşısında, kendi haklarını korumak adına koruyucu acente niteliğindedir. Elbette ki bu husus özellikle daha önce sefer yapılmamış bir bölge (liman) için daha büyük önem kazanmaktadır.

### **c. Gemi acentelerinin görev ve sorumlulukları**

Gemi acentelerinin rutin iş ve işlemleri genel olarak; acentesi olduğu gemilerin limana geliş ve gidişlerinde, gümrük, liman, polis, sahil sağlık, kıyı emniyeti, konsolosluk bağlantılı işlemleri yerine getirmek; rıhtım ve iskelelere yanaşıp kalkma, yükleme - boşaltma işlemlerini takip etmektir. Bu görevlere ek olarak, konşimento ve manifesto tanzim etmek, teslim ordinosu vermek, gemilere ait mutat masrafları ödemek, manifesto noksanı veya fazlası yükleri takip etmek ve neticelendirmek, aktarma (transit) yüklerin ait olduğu limanlara sevk etmek ve geminin talep edilen ihtiyaçlarını karşılamak, gerektiğinde onarım işlerini yaptırmaktır. Ayrıca, yolcu işlemlerini yapmak, buldukları bölgede yük araştırması yapmak, donatan veya gemi işleticisinden aldığı talimata göre navlun tahsil etmek, tahsilat ve tediyelemeye ait hesap çizelgeleri düzenlemek ve gemiye ait diğer işlerde gemi sahibinin talimatları doğrultusunda hareket etmek olarak sıralanabilir (Divilioğlu ve Tarku 2011: 46).

Gemi acentesini görevini yerine getirirken taşıyıcıya karşı bir takım sorumlulukları bulunmaktadır. Bu sorumlulukları aşağıda sıralanmaktadır (Duman ve Eminoğlu, 2011: 4).

- Gemi gelmeden evvel liman masraflarını, acentelik ve diğer ücretleri, gemi sahibi, işleticisi, kiracısı veya genel acentesine bildirerek mutabakat sağlamak.
- Gemi sahibi, işleticisi, kiracısı veya genel acentesi ile sağlanan bu mutabakata göre gemi limana gelmeden evvel peşin olarak hesabına havale ettirmek.
- Acente, gemi limandan kalkışını müteakip kısa surede liman masraflarını çıkarmakla, varsa kullanılmayan bakiye tutarı geciktirmeksizin iade etmekle, yükümlüdür.



#### **d. Gemi acentesi seçiminin önemi ve gemi işletmecilerinin yurtdışı acentelerinden beklentileri**

Acenteler yükletenlerle donatanlar arasında ilişki oluşturmasını bilen ve bu ilişkileri uzun dönemli koruması gereken işletmelerdir. Bu anlamda müşterilerinin uzun dönemli isteklerine göre hizmet kalitesi taleplerini geliştirmek zorundadır (Cerit ve Önce, 1998: 113).

Acentelik, temsil etme vasfı ile ilişkinin, yüklenicilik niteliği ile güvene dayanan yapısı nedeniyle üzerine birçok sorumluluklar yüklenmektedir. Bağlama limanından uzakta dünyanın herhangi bir noktasında bir gemiyi kumanda eden gemi kaptanının veya işletmecisinin nam ve hesabına hareket edebilen ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bunların haklarını koruyan bir yapısı vardır. Bu kapsamda acenteler hizmet verdiği bölgede ona verilen yetkiye uygun olarak işinin veya mesleğinin genel niteliğine uygun olarak hareket etmelidir. Ayrıca acentenin makul olan özen ve beceriyle hareket etme sorumluluğu da bulunmaktadır (Latarche, 1998: 6). Acente, atama emrini aldığı tarafa bağlı olan sorumluluklarının bilincinde olmalıdır. Bu gemi donatanı, işleteni veya kiracısı olabilir. Esas olan acente, onu atayan ve ücretini ödeyen kimseye karşı sorumludur (McDowell ve Gibbs, 2007: 459).

Gemi acentesi, kendisini atayanın çıkarlarını en iyi şekilde koruyacak ve talimatlarını en etkin ve hızlı biçimde yerine getirecek, gereksinimlerine ve isteklerine, ticari çıkarlara uygun olarak özen gösterecek şekilde hareket etmesini bilmelidir (Duman, 2011: 221). Gemi acentesi, gemiyle ilgili talimatları, kendisini atayan taraftan alır ve onun gereksinimlerine uygun olarak yürürlüğe koyar. Acente kendisine verilmiş belirli talimatlar dışında hiçbir görev üstlenmemeli ve hiçbir şekilde hareket etmemelidir. Acentenin üstleneceği görev, belirli bir geminin belirli bir yük için hangi hizmetlere gereksinimi olduğunu belirlemeli ve gereken düzenlemeleri yapmalıdır (Hatipoğlu, 2007: 14).

Gemi acenteleri için genel olarak belirlenmiş olan beklentiler aşağıda sıralanmaktadır (Duman ve Eminoğlu, 2011: 5). İşinde uzman ve tecrübeli olmalı, gemi ile ilgili operasyonları 24 saat takip edebilecek imkân ve yeterlikte olmalı, acentelik hizmetlerinde çalıştırdığı elemanlarının iş arkadaşlarına, işverenlerine, vekiline saygılı davranışlar içerisinde olduğuna emin olmalıdır. Çalışanlarının gemi kaptanının, gemi direğinde asılı bayrağa ait ülkeyi temsil ettiğini unutmamalı, giyimi ve davranışlarıyla saygı uyandırır nitelikte olmalıdır. İşlemlerinde dakik olmalı ve işini ertelememeli, bağlı ve ilişkide bulunduğu resmi daireler ve özel kuruluşlarla çok iyi diyalog içinde olmalıdır.

Malcolm Latarche'a göre (1998: 6) "gemi işletmecisi acenteye, kendi çıkarlarını gözetken ve talimatlarını alan ve onları iyi ve karlı sonuca erıştiren kendi varlığının bir

uzantısı olarak bakmaktadır". Bu anlamda acentelikte öncelik, hizmetlerini vermeye başlayacağı limandaki gemi operasyonunu planlamak ve gerçekleştirmek sonra da gemi işletmecilerinin çıkarlarına en iyi şekilde hizmet edilmesini sağlamak için onların adına etkin olacak kapasiteyi yaratmak olacaktır. Söz konusu husus, gemileri ve yükleme boşaltma gereksinimlerini anlamak için yalnızca teknik beceriyi değil, bir geminin limanda donatana en ekonomik maliyetle sonuçlanan bir kalış suresini sağlamak için üçüncü tarafları etkileyebilmeyi de gerektirmektedir.

Acentelerin bugereksinimleri karşılayabilmesine göre, her acentenin pazardaki yansıması da farklı olmaktadır ki seçim kararı, çalışanın profesyonelliğine yönelik güvene dayanmaktadır (Hanhan, 2006: 60). Doğru bir ortak ile zamanında, en az risk ve en az maliyetle hizmet almak, işletmeleri diğerlerinden farklı kılmakta ve bir adım öne çıkarmaktadır. İşte bu faaliyetin bir sistematik içinde yapılması, karar verici olarak gemi operatörlerinin işlerinin kolaylaştırılması ve doğru kararın verilerek doğru acentenin seçilmesi çok önemlidir ve bu da araştırmanın önemini ortaya koymaktadır. Gemi işletmecisinin acente seçim süreci ve kriterleri ile ilgili herhangi bir çalışmaya rastlanmadığı için, bu çalışmada, yapılan araştırma ile kriterler ortaya konmaya çalışılmıştır.

### **3. Araştırmanın metodolojisi**

Araştırmada, gemi sahipleri ve/veya gemi işletmecilerinin yurtdışı gemi hizmetlerinde nasıl bir acente tayin etmek istedikleri ve bu acenteyi hangi yöntemleri kullanarak tayin ettikleri sorularına yanıt aranmıştır. Araştırma nitel bir araştırma olup, veriler "yapılandırılmış görüşme formu" kullanılarak toplanmıştır. Toplanan veriler içerik analizi yöntemi ile analiz edilmiştir. Araştırmanın kapsamı İzmir ilindeki kuru/dökme yük işleten armatör ve gemi işletmecileri ile sınırlandırılmıştır. Sonuç olarak; seçilen acentenin mevcut özelliklerinin neler olduğu ve gemi işletmecilerinin beklentilerini ne ölçüde karşılandığı tespit edilmiştir.

#### **a. Araştırmanın amacı**

Bu araştırmada amaç; İzmir ilindeki kuru/dökme yük gemisi işleten gemi sahipleri ve/veya gemi işletmecilerinin gemileri yurt dışında bir limanda iken bu limanda kendi nam ve hesabına hareket edebilecek ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı kendi haklarını koruyacak acenteleri tayin ederken ne gibi değişkenleri dikkatte aldığı ve bu acentelerin seçim kriterlerinin neler olduğunu ortaya çıkartmaktır.

#### **b. Araştırmada veri toplama yöntemi**

Araştırmada veri toplamak amacıyla "yapılandırılmış görüşme formu" kullanılmıştır. Yapılandırılmış görüşme formunda üç ana soru, literatüre dayalı olarak oluşturulmuştur.

Sorular genelden başlayarak özele doğru bir yapıda sıralanmış olup, sondaj soruları ile desteklenmiştir. İlk soru; “Yurt dışında acente tayin ederken; hangi kriterleri göz önüne alıyorsunuz?” şeklinde düzenlenmiştir. Bu soru ile ilgili olarak oluşturulan sondaj sorularında, ilk soru için ifade edilen kriterlerin işletmelerce ne derece ve nasıl uygulandığı sorulmuştur. Ayrıca acente tayini için bir prosedürlerinin olup olmadığı, var ise prosedüre uygun davranıp davranmadıkları sorulmuştur. İkinci soru ise acente tayini sırasında karşılaşılan zorlukların tespitine yönelik olarak; “Yurtdışı acente tayini edilirken ne gibi zorluklarla karşılaşıyorsunuz?” sorusu sorulmuştur. Son soru ise tayin edilen acentelerden beklentiler ve gerçekleşen durum arasındaki farkları tespit etmek amacıyla, “Belirlediğiniz kriterlere göre tayin edilen acente; her zaman beklentilerinizi karşılıyor mu?” sorusu sorulmuştur. Son soru ile ilgili olarak hazırlanan sondaj sorularında ise; gemi işletmecilerinin beklentilerinin karşılanamaması sebepleri ile ilgili olarak görüşleri tespit edilmeye çalışılmıştır. İzmir ilindeki kuru/dökme yük işleten armatör ve gemi işletmecileri ile gerçekleştirilen görüşmeler, Ocak - Mart 2013 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir.

### **c. Araştırmanın ana kütlesi ve örneklem**

Araştırmanın ana kütlesi İzmir’de düzensiz hatlarda hizmet veren kuru/dökme yük gemi işletmeleridir. Ana kütle ile ilgili olarak Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi üye listesi incelenmiştir. İncelenen listede istenen kriterlere uygun olarak sekiz adet işletme tespit edilmiştir. Tespit edilen ana kütlelerin tamamına ulaşılarak yüz yüze görüşme tekniği ile mülakatlar yapılmıştır. Görüşmelerde, firmaların organizasyon yapılarına göre yurtdışı acente seçiminde ve atanmasında karar alma yetkisine sahip; operasyon müdürü, sorumlusu ve yardımcısı, acente sorumlusu, filo müdürü ve genel müdür sıfatıyla ilgili kişiler ile görüşülmüştür.

### **d. Veri analiz yöntemi**

Yapılandırılmış görüşme formları kullanılarak toplanan veriler içerik analizi yöntemi ile analiz edilmiştir. Analizde sorulara ait verilen cevaplardan elde edilen verilerde yapılan kodlamalar ve temalar oluşturulmuş olup, sıklık ve yoğunluk değerleri çıkartılmıştır. Üç ana soru için ayrı ayrı yapılan analizlerde tespit edilen acente seçim kriterleri, seçim prosedürleri, karşılaşılan zorluklar için sıklık (frekans) tablosu ve verilen cevapların önem derecesini gösteren yoğunluk (intensity) tabloları oluşturulmuştur. Yoğunluk analizleri sırasında katılımcıların kendi ifadeleri üzerinde yapmış oldukları güçlendirici tanımlamalar dikkate alınarak değerlendirilmiştir. Bu güçlendiricilerde “çok”, “önemli”, “hayati” vb. tanımlamalar 3 puan ile değerlendirilirken, sıradan ve cümle içerisinde herhangi bir güçlendirici tanım yapılmadan kullanılan ifadeler ise 1 puan ile değerlendirilmiştir. Ara değer olan 2 puan ise, görüşmeyi yapan araştırmacının yapılan görüşme sırasındaki elde ettiği gözlemlerin sonucunda oluşturduğu kanaatlerde kullanılmıştır.

#### 4. Bulgular

Araştırmaya katılan sekiz gemi işletmesinin tamamı kendi gemilerini işletmektedir. Katılımcı gemi işletmelerinden dördü 1 adet gemiye sahip iken, diğer işletmelerin gemi sayısı sırasıyla 5, 4, 3 ve 2 adettir. Toplam 18 adet gemiye sahip katılımcı gemi işletmeleri, en az bir gemisini zaman esaslı kiralama yöntemiyle işletmekte olduğu tespit edilmiştir. Bu yöntem ile kiraya verilmiş olan gemiler için, kira sözleşmesi gereğince, acente atama işlemi kiracı tarafından yapılmaktadır. Bu durumda ise, katılımcı işletmeler kendilerini temsilen atadığı acente ise “koruyucu acente” olarak tanımlanmıştır. Diğer yandan, katılımcı gemi işletmelerinden 2 adedi, sahip olduğu gemilerden en az birini sefer esaslı kiralama yöntemiyle (voyage charter) işletmekte olduğu tespit edilmiştir. Söz konusu yöntem ile kiralanan gemi için atanan acente, “armatör acentesi” olup, sözleşme gereğince kiracının talebi doğrultusunda armatör tarafından atanmaktadır. Burada da acente seçimindeki esnekliğin kiracıya ait olduğu tespit edilmiştir.

Katılımcı gemi işletmelerinin gemileri yurt dışında bir limanda iken bu limanda kendi nam ve hesabına hareket edebilecek ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı kendi haklarını koruyacak acenteleri tayin ederken ne gibi değişkenleri dikkatte aldığı ve bu acentelerin seçim kriterlerinin neler olduğunu ortaya çıkartmak amacıyla hazırlanan yapılandırılmış görüşme formundaki ilk soru; Yurt dışında acente tayin ederken; hangi kriterleri göz önüne alıyorsunuz” sorusudur. Katılımcı gemi işletmelerinin tamamı acente atama işlemlerinde en önemli kriterin “kiracı acentesinin tavsiyesi” olduğunu belirtmiştir. Görüşmelerde, bu kriterin önemli bir hale gelmesinde temel sebebinin, son yıllarda artan gemi arzının deniz ticaretinde kiracının elini güçlendirdiği ortak bir fikir olarak ortaya çıkmıştır. Bunun yanında acente atanmasında kiracıların çok güçlü bir hale geldiği hatta, son beş yılda bu karmaşık ve özel yük operasyonları ve taşıma ya da personel değişikliği gibi işlemler dışında, gemi sahiplerinin koruyucu bir acenteyi bile atamadığı tespit edilmiştir. Yapılan görüşmelerde elde edilen verilerin analizi sonucunda en sık kullanılan acente seçim kriterleri Tablo 1’de sıralanmıştır.

Tablo 1 incelendiğinde, acente seçim kriterleri için katılımcı gemi işletmelerinin ifade ettiği kriterler sırasıyla, “kiracı tavsiyesinin”, “tanınırlık”, önceki tecrübelerle dayalı olarak “deneyim”, “gidilen ülke”, “maliyet”, “güvenilirlik”, “referans”, “hizmet kalitesi”, “operasyon kalitesi”, “internet araştırma sonuçları”, “ana acente”, “hız”, “BIMCO üyeliği” olarak belirlenmiştir. Katılımcı gemi işletmeleri, Afrika, Güney Amerika ve Arap ülkeleri gibi belirsizliklerin olduğu, düzensiz ve sorunlu bölgelerde, güçlü ve siyasi gücü olan acentelerin seçiminin önemli olduğunu ve bu nedenle de acente seçim kriterinde bazen “gidilen ülke” kriterinin önem kazanabildiğini belirtilmişlerdir. “Maliyet” kriterinin ise özellikle düzensiz seferlerde önem kazandığı, navlun teklifi verilirken maliyet belirlenmesi yönünde önemli olduğu belirtilmektedir.

Araştırmada, acente seçim kriterlerinin Tablo 1’de verilen sıralamalarının çeşitli durumlara göre değişebileceği tespit edilmiştir. Örnek olarak; ilk kez gidilen bir ülke söz konusu olduğunda yapılan referans arama kriterinin yanında internet araştırması yapmak ve tanınırlık durumunu göz önüne almak işletmelerin en sık başvurduğu bir yöntem olarak ortaya çıkmaktadır. Ana acente kullanan yalnızca iki adet işletme bulunmaktadır. Bu işletmeler kimi zaman ana acentenin atadığı acenteyi kullanırken kimi zamanda tavsiye niteliğinde danışmanlık hizmeti almaktadırlar. Çalışmaya başlamadan önce en çok önem verilmesi beklenen kriterin acentenin “BIMCO (Baltic and International Maritime Council) üyesi olma şartı”, araştırma sonucunda sadece iki işletmenin aradığı kriterler arasında olduğu, ayrıca yalnızca bir katılımcı işletme için olmazsa olmaz koşul olduğu tespit edilmiştir.

Katılımcı gemi işletmeleri tarafından en sık ifade edilen acente seçim kriterleri sıralamasının yanında, bu kriterlerin gemi işletmeleri açısından önem dereceleri de tespit edilmiştir. Daha önce veri analizi bölümünde anlatıldığı gibi, katılımcı gemi işletmelerinin ifade ettiği kriterlerin üzerine yüklemiş olduğu yoğunluk değerleri dikkate alınarak, kriterlerin gemi işletmeleri için önem dereceleri tespit edilmiştir. Bu değerler Tablo 1’de kriterlerin frekans sıralaması ile birlikte gösterilmektedir. Kriterlerin yoğunluk değerleri incelendiğinde en önemli kriterin, en sık ifade edilen kriterde olduğu gibi “kiracı tavsiyesi” olduğu görülmektedir. “Deneyim” ve “Maliyet” kriterlerinin ise ikinci derecede önemli kriterler olduğu tespit edilmiştir. “Güvenilirlik” kriteri ise önemli bir kriter olarak dikkate alındığı görülmektedir.

**Tablo 1:**  
**Acente Seçim Kriterlerinin Frekans Sıralaması ve Önem Değerleri**

Kriterler	Frekans	Yoğunluk
Kiracının tavsiyesi	8	22
Tanınilılık	8	9
Deneyim	7	17
Gidilen ülke	6	8
Maliyet	6	17
Güvenilirlik	6	11
Referans	5	7
Hizmet kalitesi	5	8
Operasyon kapasitesi	5	7
İnternet araştırma sonuçları	3	4
Ana acentenin ataması	2	5
Hız	2	2
BIMCO üyeliği	2	4

Araştırmanın birinci sorusu ile ilgili olarak hazırlanan sondaj sorusunda; acente seçimi ile ilgili bir prosedürlerinin olup olmadığı, var ise neler olduğu ve bu prosedüre uygun davranılıp davranılmadığı soruları sorulmuştur. Katılımcı gemi işletmeleri acente seçimi ile ilgili olarak standart bir prosedürlerinin olmadığını, duruma göre değişik yöntemler kullandıklarını ifade etmiştir. Katılımcı gemi işletmelerinin acente tayini sırasında kullandıkları yöntemlere ait frekans ve yoğunluk değerleri Tablo 2’de gösterilmektedir. Acente seçim yöntemleri “yük ve taşımanın niteliğine göre kiracı acentesini kullanmak” en sık tekrarlanan ve önemli olan yöntem olarak tespit edilmiştir. Diğer yöntemler; “daha önceki deneyime göre seçim yapmak”, “lokal acenteler arasında teklif oluşturmak”, “ilk kez çalışılacak ise referans aramak”, “daha önceki deneyime göre ücrette pazarlık etmek”, “gidilen ülke ve limana göre belirlemek”, “ana acentenin belirlediği acenteyi kullanmak”, “BIMCO üyesi acenteler arasında teklif oluşturmak”, “yıl sonu değerlendirmeleri ile prosedür oluşturmak” şeklinde sıralanmıştır.

**Tablo 2:**  
**Acente Seçim Yöntemlerinin Frekans Sıralaması ve Önem Değerleri**

<b>Seçim Yöntemleri</b>	<b>Frekans</b>	<b>Yoğunluk</b>
Yük ve taşımanın niteliğine göre kiracı acentesini kullanmak	<b>8</b>	<b>20</b>
Daha önceki deneyime göre seçim yapmak	<b>7</b>	<b>14</b>
Lokal acenteler arasında teklif oluşturmak	<b>5</b>	<b>9</b>
İlk kez çalışılacak ise referans aramak	<b>5</b>	<b>8</b>
Daha önceki deneyime göre ücrette pazarlık etmek	<b>4</b>	<b>8</b>
Gidilen ülke ve limana göre belirlemek	<b>3</b>	<b>5</b>
Ana acentenin belirlediği acenteyi kullanmak	<b>2</b>	<b>5</b>
BIMCO üyesi acenteler arasında teklif oluşturmak	<b>2</b>	<b>4</b>
Yıl sonu değerlendirmeleri ile prosedür oluşturmak	<b>1</b>	<b>3</b>

Araştırmada katılımcı gemi işletmelerine yöneltilen ikinci soru; “Yurtdışı acente tayini edilirken ne gibi zorluklarla karşılaşıyorsunuz?” sorusudur. Toplanan verilere ait analiz sonuçları Tablo 3’de gösterilmektedir. Gemi işletmeleri genel olarak acente tayini sırasında zorluklar yaşanmadığını ifade etmektedir. Bunun yanında, acente tayininde ve işlemlerde yaşanan zorlukların geminin Afrika, Güney Amerika ve Arap ülkeleri gibi belirsizliklerin olduğu, düzensiz ve sorunlu bölgelerde yaşandığı belirtilmektedir.

Tablo 3’de gösterilen bu değerlerde de görüleceği gibi işletmeler genel olarak büyük bir zorlukla karşılaşmadıklarını ifade etmiştir. Gidilen ülke yasaları ve bürokrasi problemleri en çok şikâyet edilen durum olup yine gidilen ülkenin gelişmişlik düzeyi ve iletişim problemleri en çok karşılaşılan zorluklardır. Diğer yaşanan zorluklar; “gidilen ülke yasaları

ve bürokrasi”, “gidilen ülkenin gelişmişlik düzeyi”, “iletişim problemleri”, “kısa zamanda acente atama sıkıntısı”, “gidilen liman prosedürleri ya da mevzuatı”, “tarifelerin her zaman resmi olmayışı”, “referans alamamak”, “ülkenin coğrafik konumu”, “bazı limanların şehir merkezlerine uzaklığı” şeklinde sıralanmaktadır.

**Tablo 3:**

**Yurtdışı Acente Tayini Sırasında Karşılaşılan Zorluklara Ait Frekans Sıralaması**

<b>Acente Tayininde Karşılaşılan Zorluklar</b>	<b>Frekans</b>
Pek fazla karşılaşılıyor	7
Gidilen ülke yasaları ve bürokrasi	5
Gidilen ülkenin gelişmişlik düzeyi	5
İletişim problemleri	5
Kısa zamanda acente atama sıkıntısı	4
Gidilen liman prosedürleri ya da mevzuatı	3
Tarifelerin her zaman resmi olmayışı	2
Referans alamamak	1
Ülkenin coğrafi konumu	1
Bazı limanların şehir merkezlerine uzaklığı	1

Araştırmada katılımcı gemi işletmelerine yöneltilen son soru; “Belirlediğiniz kriterlere göre tayin edilen acente; her zaman beklentilerinizi karşılıyor mu?” sorusudur. Gemi işletmeleri genel olarak tayin ettikleri acentenin beklentilerini karşıladığını ifade etmiştir. Bunun yanında beklentilerinin karşılanmadığı durumlarda, bunların sebepleri ile ilgili olarak toplanan verilerin analizi Tablo 4’de gösterilmektedir. Acentelerin gemi işletmelerinin beklentilerini karşılayamama sebeplerinin başında “bulduğu ülkeden kaynaklı” olduğu tespit edilmiştir. Bunun yanında, acentenin hizmet kapasitesinin yeterli olmamasından dolayı beklentilerin karşılanamaması, gemi işletmeleri açısından en önemli sebep olarak ortaya çıkmıştır. Acentelerin gemi işletmelerinin beklentilerini karşılayamama konusundaki diğer sebepleri sırasıyla; “güvenilirlik ve etik değerlerinin eksikliği”, “acentenin kiracı tarafından belirlenmesi”, “hız ve zamanlama problemleri”, “acentenin sahip olduğu iletişim araçlarının yetersizliği”, “problem çözme kabiliyetinin eksikliği”, “acentenin finansal problemleri”, “acentenin yeterli sorumluluk duygusunun olmaması”, “acentenin aşırı iş yoğunluğu” olarak tespit edilmiştir.

**Tablo 4:**  
**Acentelerin Beklentileri Karşılıyamasının Sebeplerine Ait Frekans Sıralaması ve Önem Değerleri**

<b>Acentelerin Beklentileri Karşılıyamasının Sebepleri</b>	<b>Frekans</b>	<b>Yoğunluk</b>
Bulunduğu ülkeden kaynaklı sebepler	7	10
Hizmet kapasitesinin yeterli olmaması	5	11
Güvenilirlik ve etik değerlerinin eksikliği	5	9
Acentenin kiracı tarafından belirlenmesi	3	8
Hız ve zamanlama problemleri	3	4
Acentenin sahip olduğu iletişim araçlarının yetersizliği	3	3
Problem çözme kabiliyetinin eksikliği	3	5
Acentenin finansal problemleri	2	2
Acentenin yeterli sorumluluk duygusunun olmaması	2	2
Acentenin aşırı iş yoğunluğu	1	1

## 5. Sonuç

Bu çalışmada gemi işletmecilerinin yurtdışı acente tayininde seçim kriterlerinin ne olduğu sorusuna yanıt aranmıştır. Araştırmada karşılaşılan en dikkat çekici husus gemi işletmecilerinin yurt dışı acente seçimiyle ilgili geçmişten beri bilinen genel kanaatlerin özellikle son beş-on yıl içerisinde değişmiş olduğudur. Özellikle günümüz deniz ticaretinde bu konuda şikâyetçi olan işletmeler, artan gemi arzına nispeten daha az sayıda olan kiracıların talebelerine karşı güçsüz kaldığı ve kira sözleşmesinde güçlü olan tarafın gemi sahibi değil kiracılar olduğudur. Bu çerçevede gemi operasyonlarında ağır bir kiracı baskısı olduğu ve gemi sahiplerinin karmaşık bir operasyon ya da personel değişikliği olmadıkça koruyucu acente bile atamadıkları ve kiracı acentesini kullandıkları gerçeği ortaya çıkmıştır. Bu araştırma ile özellikle günümüz deniz ticaretinde kiracının acente seçimindeki rolü ortaya konmuştur. Acente seçim kriterlerinde “maliyet” ve “gemi işletmelerinin daha önceki deneyimleri” ikincil kriterler olarak tespit edilmiştir. Bunun yanında gemi işletmelerinin acente seçiminde standart bir prosedürlerinin olmadığı, duruma göre değişik yöntemler kullanabildikleri tespit edilmiştir. Ayrıca düzensiz hat seferi yapan gemiler için bir prosedür oluşturmanın pek mümkün olmadığı dile getirilmiştir. Acente tayin sırasında en fazla karşılaşılan zorluğun, acente ataması yapılacak olan ülkenin genel çevre faktörlerinin belirsizliği ve zayıflığı olduğu tespit edilmiştir. Gemi işletmelerinin genel olarak acentelerden alınan hizmetlerin beklentilerini karşıladığını ifade ederken, beklentilerinin karşılanmadığı durumlarda ise acente atamansın yapıldığı ülkenin makro çevre faktörlerinin etkili olduğu tespit edilmiştir.



Araştırmaya başlamadan önce en çok önem verilmesi beklenen kriterin, acentenin “BIMCO (Baltic and International Maritime Council) üyesi olma şartı”, olacağı düşünüldüğü halde sonuçlar tam tersini göstermiştir. Bu durum BIMCO ve FONASBA gibi uluslararası kuruluşların etkinliğini arttırması gerektiği ortaya çıkartmaktadır. Özellikle ülkemiz gemi işletmelerinin bu konuda bilgi düzeylerini arttırmaları ve ana kriter olarak bu kuruluşlara üyelik şartını aramaları gerektiği düşünülmektedir.

Bu çalışma şu anda sadece İzmir’deki gemi işletmeleri ile sınırlandırılmış olup, çalışmanın İstanbul’da düzensiz hat taşımacılığı yapan, kuru/dökme yük gemisi işleten gemi sahipleri ve/veya gemi işletmecilerini de kapsamaya verilerin genellenebilir haline gelmesini sağlayacaktır. Ayrıca yeterli katılımcı sayısına ulaşılarak acente tayinindeki kriterlerin, sefer bölgelerine, filo büyüklüğüne ve kiralama türüne göre karşılaştırmalar yapılabilecek verilerin toplanması gerekmektedir. Bu çalışmada veri toplama enstrümanı olarak kullanılan yapılandırılmış görüşme formunun elde edilen veriler ışığında geliştirilerek ana soru ve sondaj sorularının geliştirilmesi gerekmektedir.

#### KAYNAKÇA

**Cerit, Ayşe Güldem ve Günal Önce (1998)** “Denizcilik Acentelerinin Satış Yönetiminde İlişki Pazarlama”, *Çağdaş Denizcilik Stratejileri: İşletme Yönetimi Yaklaşımı*, s. 103-114.

**Çakır, Sinan (2011)** *Deniz İşletmeciliği; 2. Bölüm*, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi, Gemi Makinaları İşletme Mühendisliği Ders Notları, s. 11-36.

**Çetin, İsmail Bilge (1997)** *Dökme Kuru Yük Gemilerinin Sefer Esasına Göre Kiralanması (Türkiye Uygulaması)*, Basılmış Yüksek Lisans Tezi, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

**Çetingil, Ergon, Rayegan Kender ve Emine Yazıcıoğlu (2012)** *Deniz Ticaret Hukuku; Temel Bilgiler*, 13. Baskı, İstanbul: On İki Levha.

**Divilioğlu, Cengiz ve Yavuz Tarku (2011)** “Acente ve Otorite (Resmi Makamlar) İlişkisi”, *Gemi Acenteliği Eğitimi*, s.46-105, İstanbul: İ.M.E.A.K Deniz Ticaret Odası, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği.

**Dönmez, Onur (2009)** *Acente Sözleşmelerinden Doğan Hak ve Borçlar*, Basılmış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: Bahçeşehir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

**Duman, Ruhi (2011)** “Navlun Sözleşmeleri ve Acentenin Navlun Sözleşmelerinden Doğan Sorumlulukları – Acentenin Olası İş ve İşlemleri, Hizmetler”, *Gemi Acenteliği Eğitimi*, s. 182-221, İstanbul: İ.M.E.A.K Deniz Ticaret Odası, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği.

**Duman, Ruhi ve Emin Eminoğlu (2011)** "Gemi Acentesi ve Önemi", *Gemi Acenteliği Eğitimi*, s. 5-14, İstanbul: İ.M.E.A.K Deniz Ticaret Odası, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği.

**Hanhan, Uluç (2006)** *Uluslararası Denizcilikte Donatan İşletmelerinin Personel Seçim Ölçütleri: İzmir Bölgesi Analizi*, Tezsiz Yüksek Lisans Projesi, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

**Hatipoğlu, Halil N. (2007)** *Deniz Ticaret Odası ve Acente İlişkisi*, İzmir: İ.M.E.A.K Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi.

**İ.M.E.A.K Deniz Ticaret Odası (2012)** *Deniz Sektör Raporu*, İstanbul, <http://goo.gl/rpvKn2>, Erişim tarihi: 15 Mart 2013.

**Kişi, Hakkı (2013)** *Deniz Ulaştırma Piyasası*, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ders Notları, s.1-6.

**Latarche, Malcolm (1998)** *Port Agency*, Londra: The Institute Of Chartered Shipbrokers, Witherby&CO.

**McDowell, Carl E. ve Helen M. Gibbs (1999)** *Ocean Transportation*, Washington D. C.: Beardbooks.

**Muslu, Aziz (2008)** *Denizcilik Sektöründe İnsan Kaynakları Yönetimi ve Çalışma İlişkileri*, Basılmış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

**Nas, Selçuk (2008)** "Gemi Yönetimi Konusunda Gemi İşletmelerinin Nasıl Bir Gemi Kaptanı İstediklerinin Tespitine Yönelik Nitel Bir Araştırma", Yayınlanmış Doktora Tezinden Alınmış Makale, *Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 10(2), s.121-151.

**Saban, Metin ve Gülay Güğerçin (2009)** "Deniz Taşımacılığı İşletmelerinde Maliyetleri Etkileyen Faktörler Ve Sefer Maliyetleri", *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Dergisi*, 1(1).

**Sezer, Hande Ve Ömür Y. Saatçiođlu (2008)** "Düzenli Hat Deniz Taşımacılığında Nakliye Müteahhidinin Gemi Operatörü Seçimine Çok Kriterli Karar Destek Yaklaşımı", *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 10(4), s.19-46.

**Stopford, Martin (2009)** *Maritime Economics*, 3. Baskı, Londra ve New York: Roulledge Taylor&Franchis Group.

**Tek, Ömer Baybars (1999)** *Pazarlama İlkeleri*, 8. Baskı, İstanbul: Beta.

**The RS Platou International Ship & Offshore Brokers and Investment Bank (2013)** *The Platou Report*, <http://goo.gl/SWehLV>, Erişim tarihi: 15 Mart 2013.

**Türk Ticaret Kanunu (2013)** Kanunlar, <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.6102.pdf> Erişim Tarihi: 20 Mart 2013.

**T.C. Resmi Gazete Sitesi (2012)** *Gemi Acenteleri Yönetmeliği*, <http://goo.gl/iGij7M>, Erişim tarihi: 17 Mart 2013.

**Willangale, Malcolm (1998)** *Introduction to Ship Management*, Londra: Lloyd's of London UK.