

K. Ü.	
Merkez Kütüphane Müdürlüğü	
Dem. No. :	8745/1
Fiatı :	400,-

TRKİYE'DE DENİZ YÜK TAŞIMA İŞLETMELERİNDE MUHASEBE ORGANİZASYONU

Karadeniz Üniversitesi - Sosyal Bilimler Enstitüsünce
« Doktor »

Unvanının verilmesi için kabul edilen tezdır

Yusuf SÜR MEN

K. Ü. - İ. İ. B. F. KİTAPLIĞI	
Serimbaş Nr.	Tasvif Nr.
4746	657

Tezin Enstitüye verildiği tarih : 8.3.1985

Tezin savunulduğu tarih : 24.4.1985

Doktora Yöneticisi : Prof. Dr. İsmail ÖZASLAN (MÜ)
Danışman Üyesi : Prof. Dr. Cumhuri FERM AN (İÜ)
Danışman Üyesi : Doç. Dr. Oktay ALPUGAN (KÜ)



İÇİNDEKİLER

BİRİNCİ BÖLÜM

0. SUNUS	1 - 2
I. DENİZ TAŞIMACILIĞI	3 - 44
10. DENİZ TAŞIMACILIĞININ TANIMI VE ÖNEMİ.....	3 - 4
11. DENİZ TAŞIMACILIĞININ BAŞLICA ŞEKİLLERİ.....	5 - 11
110. Seferlerin Uzaklık ya da Yakınlıklarına Göre	5
110.0 Kıyı (Kabotaj) Taşımacılığı.....	5
110.1 Açık Deniz Taşımacılığı.....	5
111. Gemilerin Hizmet Türlerine Göre	5
111.0 Tarifeli (Liner) Taşımacılık	5
1110.0 Ro-Ro Taşımacılığı	6
1110.1 Konteyner Taşımacılığı	8
111.1 Tarifesiz (Tramp) Taşımacılık	9
112. Gemilerin Yük Türlerine Göre	10
112.0 Kuru Yük Taşımacılığı	10
1120.0 Parça Yük Taşımacılığı.....	10
1120.1 Dökme Yük Taşımacılığı.....	10
112.1 Sıvı Yük Taşımacılığı	10
12. DÜNYA VE TÜRK DENİZ TAŞIMACILIĞI.....	12-30
120. Dünya Deniz Taşımacılığı ile Ticaret Filosunun Durumu	12
121. Türk Deniz Taşımacılığı ve Ticaret Filosunun Durumu	16
121.0 Türkiye'de Ulaşım ve Deniz Ulaşım Politikası	22
13. DENİZ YÜK TAŞIMA İŞLETMELERİ	31-36
130. Deniz Yük Taşıma İşletmesi	31
131. Deniz Yük Taşıma İşletmesi Türleri	32

131.0	Tarifeli Deniz Yük Taşıma İşletmesi..	32
131.1	Tarifesiz Deniz Yük Taşıma İşletmesi	34
132.	Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmeleri....	35
14.	DENİZ TAŞIMA ACENTELERİ	37-39
140.	Deniz Taşıma Acentesi	37
141.	Deniz Taşıma Acentelerinin Başlıca Türleri	38
141.0	Hizmet Türlerine Göre	38
1410.0	Liman Acentesi	38
1410.1	İç Acente	38
141.1	Tayin Edilme Durumuna Göre	38
1411.0	Armatör Acentesi.....	39
1411.1	Kiracı Acentesi	39
1411.2	Koruyucu Acentesi.....	39
142.	Türkiye'de Deniz Taşıma Acenteleri.....	39
15.	DENİZ YÜK TAŞIMA SÖZLEŞMESİ.....	40-42
150.	Deniz Yük Taşıma Sözleşmesi.....	40
151.	DenizYük Taşıma Sözleşmelerinin Türleri....	40
151.0	Charter Party Deniz Yük Taşıma Sözleşmesi	40
1510.0	Seferlik Kiralama.....	40
1510.1	Sürelî Kiralama	41
1510.2	Çıplak Kiralama	41
151.1	Kırkambar Deniz Yük Taşıma Sözleşmesi	42
16.	LİMAN İŞLETMESİ	43-44

İKİNCİ BÖLÜM

2. TÜRKİYE'DE DENİZYÜK TAŞIMA İŞLETMELERİNDE MUHASEBE ORGANİZASYONU

20.	ORGANİZASYON KAVRAMI	45-46
200.	Tanım ve Açıklama	45
21.	MUHASEBE ORGANİZASYONU	47-53
210.	Tanım ve Açıklama	47

211. İşletme Organizasyonu İçerisinde Muhasebe Servisinin Yeri	50
22. DENİZ YÜK TAŞIMAIŞLETMELERİNİN ÖZELLİKLERİ VE FONKSİYONLARI	54-57
220. Deniz Yük Taşıma İşletmelerinin Temel Özellikleri	54
221. Deniz Yük Taşıma İşletmesinin Muhasebe Özellikleri	55
222. Deniz Yük Taşıma İşletmesinin Muhasebe Fonksiyonları	57
23. TÜRKİYE'DE DENİZ YÜK TAŞIMA İŞLETMELERİNDE BELGELERİN ORGANİZASYONU	58-70
230. Genel Açıklama	58
231. Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmelerinde Kullanılan Belgeler	59
232. Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmelerinde Belge Akışı	63
232.0 Deniz Taşıma Acentesi ile Liman İşletmesi Arasındaki Belge Akışı...	64
232.1 Türkiye'de Bazı Deniz Yük Taşıma İşletmelerinde Belgelerin Akışı....	65
233. Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmelerinde Belgelerin Dosyalanması ve Kodlanması....	66
24. TÜRKİYE'DE DENİZ YÜK TAŞIMA İŞLETMELERİNDE HESAP PLANLARININ ORGANİZASYONU.....	71-134
240. Genel Açıklama	71
241. Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmelerinin Kullandığı Hesap Planları ve Düzenleme Esasları	72
241.0 "A" Denizcilik ve Ticaret Anonim Şirketinin Hesap Planı ve Düzenlenme Esasları	73
241.1 "D" Anonim Şirketinin Hesap Planı ve Düzenlenme Esasları	74
241.2.D ,B Deniz Nakliyatı T.A.Şirketinin Hesap Planı ve Düzenlenme Esasları.	76

242.	Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmelerinde Kullanılan Hesap Planlarının Eleştirisi	78
242.0	"A" Denizcilik ve Ticaret Anonim Şirketinin Hesap Planının Eleştirisi	78
242.1	"D" Anonim Şirketinin Hesap Planının Eleştirisi.....	78
242.2	D.B Deniz Nakliyatı T.A.Şti'nin Hesap Planının Eleştirisi.....	79
243.	Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmeleri İçin Hesap Planı Gereği	80
244.	Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmeleri İçin Önerilen Genel Hesap Planı ve Hesap Planı	82
245.	Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmeleri İçin Önerilen Hesap Planı'nın Açıklanması ve İşleyişi	98
246.	Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmeleri İçin Önerilen Hesap Planı'nın Bilanço ve Kâr ve Zarar Hesaplarında Topluca Gösterilişi ile Gider ve Gelirin Akışı.....	118
247.	Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmeleri İçin Önerilen Bilanço Tipi.....	120
248.	Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmeleri İçin Önerilen Kar ve Zarar Hesabı Tipi...	125
249.	Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmeleri İçin Önerilen Sefer Hasılat-Maliyet Çizelgesi Tipi	128
25.	TÜRKİYE'DE DENİZ YÜK TAŞIMA İŞLETMELERİNDE	
	DEFTERLER.....	135-143
250.	Genel Açıklama	135
251.	Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmelerinde Tutulan Defterler.....	135
252.	Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmelerinde Defter Tutma Usulleri.....	141

26. TÜRKİYE'DE DENİZ YÜK TAŞIMA İŞLETMELERİNDE PERSONELİN ORGANİZASYONU.....	144-157
260. Genel Açıklama	144
261. Türkiye'de Bazı Deniz Yük Taşıma İşletmelerinin Muhasebe Servislerinin Organizasyon Şemaları	145
262. Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmeleri İçin Önerilen Muhasebe Servisi Organizasyon Şeması	147
263. Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmeleri İçin Önerilen Muhasebe Servisi Personelinin Görevleri.....	147
264. Türkiye'de Bazı Deniz Yük Taşıma İşletmelerinin Muhasebe Servisi Personelinin Yerleşim Düzeni	155

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. UYGULAMA	158-187
30. GENEL AÇIKLAMA	158
31. YURTDIŞI GİDERLERİN KARŞILANMASI	158-163
310. Genel Açıklama	158
311. Örnek Olay	160
32. KİRALIK GEMİ ÇALIŞTIRMA	164-168
320. Genel Açıklama	164
321. Örnek Olay	166
33. SÜRÜSTARYA VE DİSPEÇ GÜNLERİ VE ÜCRETİNİN HESAPLANMASI	169-176
330. Genel Açıklama	169
331. Örnek Olay.....	172
34. YURTDIŞI İRTİBAT BÜROSU GİDERLERİNİN KARŞILANMASI	177-181
340. Genel Açıklama	177
341. Örnek Olay	178
35. NAVLUN TAHSİLİ	182-184

350. Genel Açıklama	182
351. Örnek Olay	183
36. SÜRVEY ÜCRETİ	185-187
360. Genel Açıklama	185
361. Örnek Olay	187
4. SONUÇ	188-191
5. YARARLANILAN KAYNAKLAR	191-200

KISALTMALAR

a.g.e.	: adı geçen eser
AITIA	: Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi
BITIA	: Bursa İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi
çev.	: çeviren
ÇMYO	: Çorum Meslek Yüksek Okulu
DİE	: Devlet İstatistik Enstitüsü
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
Dz.	: Deniz
ETİA	: Eskişehir İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi
GCBS	: The General Council of British Shipping (İngiliz Gemicilik Genel Merkezi)
GVK	: Gelir Vergisi Kanunu
IDTO	: İstanbul Deniz Ticaret Odası
İİTİA	: İstanbul İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi
İSO	: İstanbul Sanayi Odası
İTO	: İstanbul Ticaret Odası
İÜ	: İstanbul Üniversitesi
İTÜ	: İstanbul Teknik Üniversitesi
İAV	: İktisadi Araştırmalar Vakfı
İF	: İşletme Fakültesi
Md.	: Madde
s.	: sayfa
TMMOB	: Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği
TIK	: Türk Ticaret Kanunu
TODAİE	: Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü
TÜTİS	: Türk Taşıt İşverenleri Sendikası
UEİB	: Uluslararası Endüstri ve Ticaret Bankası
UKİ	: Ulaştırma Bakanlığı Ulaştırma Koordinasyonu İdaresi
vb.	: ve benzeri
vs.	: vesaire
VUK	: Vergi Usul Kanunu

O. SUNUŞ

İşletme yöneticilerinin en önemli görevlerinden biri de, yerinde ve süratle karar almalarıdır. Yöneticilerin karar almadaki başarısı, bilgileri zamanında ve yeterince elde etmesine bağlıdır. Bu konuda yöneticilere en büyük destek muhasebedir. Muhasebe verilerine dayanmayan kararlar yöneticileri yanıltıcı yöne sevk edebileceği gibi, işletmeyi de ağır yükümlülükler altına sokabilir. Bunun bilincine varan işletme yöneticileri, işletmesinin muhasebe düzenini modern muhasebe organizasyonu ilkelerine göre kurmaya büyük özen gösterirler.

Türkiye'de son yıllarda hükümetlerin başlattıkları denizcilik politikaları deniz taşımacılığının yanında deniz yük taşıma işletmelerinin de önemini ve gelişimini daha da artırmıştır. Ulaştırma Ana Planı incelendiğinde bu artış, rakamlarla açık ve seçik olarak görülmektedir.

Deniz yük taşıma işletmeleri de öteki işletmeler gibi en az giderle en yüksek gelire ulaşmak istemektedirler. Bu yüzden hesaplarının ayrıntılarını bilmek zorundadırlar. Öte yandan oldukça dinamik bir yapıya sahip bulunan deniz yük taşıma işletmeleri; rekabete açık bir alanda hizmet üretmek, hizmet üretiminin boyutlarını genişletmek, gereken kararları yerinde ve zamanında almak için muhasebelerini iyi organize etmeleri gerekmektedir.

Bu çalışma, Türkiye'de deniz yük taşıma işletmelerinin muhasebe düzenlerini sağlıklı bir yapıya kavuşturma düşüncesinden doğmuştur.

Çalışmamız üç ana bölümden oluşmaktadır.

Birinci bölümde, deniz taşımacılığının tanımı ve önemi, başlıca şekilleri, dünya ve Türk deniz taşımacılığı, deniz yük taşıma işletmeleri, deniz taşıma acenteleri, deniz yük taşıma sözleşmeleri ve liman işletmesi konuları kısaca açıklanmıştır.

İkinci bölümde, deniz yük taşıma işletmelerinde muhasebe organizasyonu ele alınmıştır. İlk olarak organizasyon ve muhasebe organizasyonunun tanımı ve deniz yük taşıma işletmelerinin özellikleri açıklanmıştır. İkinci olarak, Türkiye'de kullanılmakta olan bazı hesap planlarına değinilmiş, eleştirisi yapılmış ve deniz yük taşıma işletmelerinde kullanılacak hesap planı önerisinde bulunulmuştur. Üçüncü olarak, bilanço kar ve zarar hesapları ile sefer hasılat-maliyet çizelgesi üzerinde durulmuş ve deniz yük taşıma işletmelerinde kullanılacak tip bilanço, kar ve zarar ile sefer hasılat-maliyet çizelgesi önerisinde bulunulmuştur. Bu arada, deniz yük taşıma işletmelerinde kullanılan belgeler, defterler ve muhasebe servisinde görev alacak personelin görev ve sorumluluklarına da değinilmiştir.

Üçüncü bölümde, deniz yük taşıma işletmelerinin özellik gösteren işlemleri açıklanarak, işlemler ile ilgili örnek olaylar verilmiştir. Ayrıca, örnek olayların kayıtları önerilen hesap planı doğrultusunda yapılmıştır.

Sonuç bölümünde de, deniz yük taşıma işletmeleri için muhasebe organizasyonunun gereği ve yararı belirtilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. DENİZ TAŞIMACILIĞI

10. DENİZ TAŞIMACILIĞININ TANIMI VE ÖNEMİ

Genel olarak taşıma; insan ve eşyanın, ihtiyaçları gidermek amacıyla zaman ve yer faydası sağlayacak şekilde yer değiştirmesini mümkün kılan bir hizmettir¹. Bu tanımdan hareketle deniz taşımacılığı şöyle tanımlanabilir: Deniz taşımacılığı, ekonomik faaliyetler nedeniyle ortaya çıkan talepleri karşılamak amacıyla insan ve eşyanın istenen yere, istenen zamanda denizyolu ile taşınmasıdır².

Bütün ulusların denizciliğe verdikleri önemin derecesi, tam bir asır evvel iktisatçı Friedrich Liest tarafından açık bir şekilde vurgulanmıştır.

Deniz, dünyanın en önemli caddesi, ulusların geçit resmi yeridir. Deniz, ulusların kuvvet ve teşebbüs kabiliyetlerinin yarış alanı, hürriyetlerin beşiğidir. Denizde payı olmayan ulusların her türlü dünya yenilik ve iyiliklerinden faydalanması ve ulusların arasında şerefli bir yer kazanması imkansızdır.

Bu sözün o gün olduğu kadar bugün için de bir hakikatın ifadesi olduğu şüphesizdir.

Yeryüzünün 3/4'ünün denizler ile kaplı olması yanında gerek ekonomik oluşu, gerekse öteki taşıma sistemlerine göre taşıma kapasitesinin büyüklüğü nedeniyle deniz taşımacılığı en önemli bir taşıma türü olarak

¹ Barda Süleyman, "Ulaştırma Ekonomisi Dersnotları", (Teksir, İÜ-İktisat Fakültesi, 1964), s.6.

² Muter Şener, "Bir Deniz Ülkesi Olan Türkiye'nin Deniz Taşımacılığındaki Yeri", Rapor Gazetesi, 15 Ocak 1981, s.6.

kabul edilmektedir. Nitekim, dünya ticaretinin % 78'inin denizyolu ile yapılması bunun bir kanıtıdır.

Deniz taşımacılığı, ulusal ekonominin temel taşlarından biridir. Buna dayanılmadıkça ne dış ticaret yapılabilir ve ne de geniş ölçüde endüstri kurulabilir .

Deniz taşımacılığına önem vermek, bir bakıma deniz ticaretine önem vermek demektir. Deniz taşımacılığına önem veren toplumlar daima dünya ticareti ve siyaseti üzerinde söz sahibi olmuşlardır. "Denizlere hakim olan dünyaya hakim olur" deyimini bunu açıkca belirtmektedir.

Deniz taşımacılığı ülke güçlerinin en büyük desteğidir. Bu güç, barış zamanlarında ülkelerin en etkili görünmez silahı aynı zamanda döviz kaynağıdır. Bu yüzden deniz taşımacılığına önem veren uluslar, genellikle döviz sıkıntısı çekmezler.

Ticari düzende yerini bulmuş toplumlar; deniz taşımacılığına dört elle sarılmış olanlardır. Bu gerçek, İngilizlerin "Ticaret bayrağın peşinden gider" sözünde de yatmaktadır. Öyle ki, bu sözün önemini kavramış, fakat denize kıyısı olmayan ülkeler dahi denizden iktisadi çıkar sağlama savaşına girişmişlerdir. İsviçre böyle ülkelere iyi bir örnektir.

Deniz taşımacılığının iç ekonomiye sağladığı yararlar pek çoktur. Bu yararlardan en önemlisi dökme yük taşımacılığında maliyet düşürücü etkisidir. Bu tür yükler çoğu kez fiziksel olarak ağır, değer yönünden düşük olan mallardır. Bu nedenle, bu yüklerin deniz taşımacılığının dışındaki ulaşım sistemlerinden yararlanılarak taşınması önemli maliyet artışlarına ve dolayısıyla kaynak israfına yol açar.

11. DENİZ TAŞIMACILIĞININ BAŞLICA ŞEKİLLERİ

Modern deniz taşımacılığı bakış açısına göre üç şekilde sınıflandırılabilir.

110. Seferlerin Uzaklık ya da Yakınlıklarına Göre

Deniz taşımacılığı, seferlerin uzaklığı ya da yakınlıklarına göre kıyı ve açık deniz taşımacılığı olmak üzere iki gruba ayrılır.

110.0. Kıyı (Kabotaj) Taşımacılığı

Kıyı taşımacılığı, bir ülkenin kendi ulusal suları içerisinde ve limanları arasında yapılan taşımacılıktır.

Kıyı taşımacılığı (coastwise transportation) "Bayrak Tekeli" olarak da adlandırılmaktadır. Türkiye'de "Kabotaj" ya da "Kıyı Taşımacılığı" hakkı bütünüyle Türk bandıralı gemilere bırakılmıştır¹. Kabotaj taşımacılığı, iç ticarete hizmet etmenin yanında dış ticareti tamamlayan özelliğe de sahiptir.

110.1. Açık Deniz Taşımacılığı

Açık deniz taşımacılığı, uzak mesafeler özellikle kıtalar ve ülkelerarası yapılan taşımacılıktır.

Açık deniz taşımacılığı "Okyanus" ve "Uzak Seferler" taşımacılığı olarak da adlandırılmaktadır. Kıyı taşımacılığının aksine, bu taşımacılık uluslararası rekabete açıktır.

111. Gemilerin Hizmet türlerine Göre

Deniz taşımacılığı, gemilerin hizmet türlerine göre tarifeli ve tarifesiz olmak üzere iki gruba ayrılır.

111.0. Tarifeli (Liner) Taşımacılık

Tarifeli taşımacılık, gemiler ile limanlar arasında düzenli seyir

¹ Türkiye Sahillerinde Kabotaj ve Limanlarla Karasular Dahilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkındaki Kanun, Md.1.

planına sahip ve belirli zaman aralıkları ile yapılan taşımacılıktır².

Tarifeli taşımacılık, "Düzgün Sefer Taşımacılığı" olarak da adlandırılmaktadır. Uluslararası tarifeli taşımaları, ülkelerin durumları ve konferans³ şartları belirler. Konferanslar, üyeleri arasındaki haksız rekabeti önlemek için çeşitli yöntemler kullanırlar. Örnek olarak, anlaşmalar, sefer tarifelerinin kontrolü ve anlaşmalara uyulmaması halinde uygulanacak cezalar vb. sayılabilir⁴. Tarifeli bir deniz yük taşıma işletmesi, bir ya da birden fazla konferansa üye olabilir. Örneğin, D.B.Deniz Nakliyatı T.A.Şti, Conturcon Ametile, Alfa, Med/Gulf ve Uk/Levant konferanslarının üyesidir.

Tarifeli taşımacılıkta çalışan gemiler başlıca üç tipte toplanabilirler. Bunlar:

1. Esas olarak yolcu ve posta taşıyan, çok az yük alanlar,
2. Yolcu ile birlikte ve özel yük taşıyanlar,
3. Sadece yük taşıyanlar⁵

Tarifeli taşımacılık, Ro-Ro taşımacılığı ve konteyner taşımacılığı olmak üzere iki gruba ayrılabilir.

1110.0. Ro-Ro Taşımacılığı

Ro-Ro⁶ taşımacılığı, taşıtların ya da tekerlekli taşıyıcıların

² Stuart G.E. ve Calvin C.H., *The Merchant Shipping Industry*, New York: John Wiley and Sons, Inc., 1925, s.35.

³ Konferans, üyeleri arasındaki haksız rekabeti ortadan kaldırmak ve üyesi olmayan taşımacılara karşı gerekli tedbirleri almak için oluşturulan birliktir.

⁴ Alexanderson Gunnar ve Norström Göran, *World Shipping*, Göteborg: Almquist and Wiksell, 1963, s.53.

⁵ Tümertekin Erol, *Ekonomik Coğrafya*, İstanbul: İÜ-Edebiyat Fak.Yayıncı Nr. 2926, 1982, s.10

⁶ Ro-Ro deyimini, İngilizce "roll on, roll off" sözcüklerinden türemiştir. Kendi giren kendi çıkan (tekerlekler üstünde) yükleri taşıyan gemi.

gemi ile taşınmasıdır.

Ro-Ro taşımacılığında yük, tekerlekli araçlardır.Yani, TIR'lar, kamyonlar, treylerler vb. tekerlekli araçlar gemilerin yükleridir.

Ro-Ro gemileri ilke olarak taşıdıkları yüklere göre adlandırılmaktadırlar. Yolcu ile yük taşıyan gemilere "feribot", sadece yük taşıyan Ro-Ro gemilerini ise, "yük Ro-Ro'su ya da "Ro-Ro" gemisi denilmektedir.

Ro-Ro taşımacılığında amaç, taşımaya hız kazandırma dolayısıyla, maliyet düşüklüğü sağlamaktır. Bu yüzden Ro-Ro gemilerine "çok amaçlı" gemiler de denilmektedir.

Ro-Ro taşımacılığı yük akımının çok ve liman tesislerinin yetersiz olduğu bölgeler için ideal taşımacılık türü olarak nitelenebilir. Örneğin, Orta-Doğu ülkelerinde olduğu gibi. Oysa, öteki taşımacılık türleri uygun liman tesisleri olmadıkça pek başarılı olamazlar⁷.

Ro-Ro gemileri (aynı zamanda Ro-Ro taşımacılığı) kısa mesafe taşımaları için ekonomik olduğu gibi, aynı zamanda da kolaydır⁸. Örnek olarak Venedik-Mersin ve Köstence-İrabzon hatları gösterilebilir. Oysa, Ro-Ro gemilerinin uzun süre denizde seyretmeleri halinde, geminin iç hacminden fazla yararlanılamadığı için kaybedilenlerin, bu gemilere yüklemenin kolay oluşundan sağlanan maliyet tasarruflarından daha fazla olduğu söylenebilir⁹.

Ro-Ro taşımacılığının yükleme noktasından, boşaltma noktasına kadar ki faydaları şöyle sıralanabilir:

⁷ İTO, *Ro-Ro Taşımacılığı*, İstanbul: 1982, s.10.

⁸ Ayrıntılı Bilgi İçin Bkz.

Günay Muzaffer, *Ro-Ro İşletmeciliği Kara ve Deniz Taşımacılığımızda Döviz Tasarrufuna Yönelik Entegrasyon Modeli*, İstanbul: İDTO Yayını Nr.3, 1984.

⁹ Çakıcı Latif, *Taşıma Kapları ile Zincirleme Taşımacılık*, Ankara: SBF Yayını Nr.421, 1978, s.129.

- a. Önce limana taşıma;
- b. Limanda Boşaltma;
- c. Gemiye yükleme;
- d. Varış limanında boşaltma;
- e. Başka taşıma araçlarına yükleme;
- f. Varış noktasında boşaltma işlerini kısaltır ve tek yükleme/ boşaltmaya indirger.

Böylece:

1. Yükleme/boşaltma sırasında meydana gelecek hasarlar azalır;
2. Zaman ve maliyet tasarrufu sağlanır;
3. Geminin yükleme, boşaltma süresi kısalır;
4. Geminin limanda zaman kaybı azalır;
5. Geminin rantabilitesi artar.

1110.1. Konteyner Taşımacılığı

Konteyner taşımacılığı, konteyner denen kapların gemi ile taşınmasıdır.

Konteyner, İngilizce "container" kavramı ile ifade edilmektedir. Anlamı ise, standart ölçülere göre çelik, plastik, alüminyum veya kontraplaktan yapılan ve soğutma tesisatına da sahip olabilen kaplara verilen isimdir¹⁰.

Konteyner taşımacılığının gelişmesi için, karayolu, demiryolu, havayolu arasında tam bir uyum sağlanması ve limanların buna cevap verecek şekilde organize edilmesi gerekir. Çünkü, konteyner taşımacılığında amaçlardan biri geminin bekleme süresinin azaltılmasıdır. Bu ise, iyi organize edilmiş liman tesisleri ve konteynerlerin limana zamanında yetişmesini sağlayacak genişlikte liman arka bölgesi(hinterlandı) ile mümkün olabilir. Bu nedenledir ki, Avrupa ülkelerinde özel olarak inşa edilmiş konteyner limanları vardır. Örneğin, İngiltere'deki Tilbury limanı. Türkiye'de ise, özel bir liman hazırlanmış değildir. Bugün, Türkiye'de konteyner taşımacılığı için en uygun liman Mersin Limanıdır.

¹⁰ Tekil Fahıman, *Navlun Mukaveleleri*, İstanbul: Bozak Matbaası, 1973, s.84.

Bugünün koşulları altında deniz konteyner taşımacılığının birim yük taşımacılığına göre, daha pahalı olduğu söylenebilir¹¹. Bunun yanında konteyner taşımacılığının faydaları çoktur¹².

111.1. Tarifersiz(Tramp) Taşımacılık

Tarifersiz taşımacılık, gemiler ile limanlar arasında seyir planına bağlı kalınmadan teklif üzerine yapılan taşımacılıktır¹³.

Tarifersiz taşımacılıkta belirli tarifeye bağlı kalınmadığı için her türlü mal kabul edilir. Bu taşımacılık 20.yüzyıl'a kadar okyanuslarda en yaygın taşımacılıktı. Çünkü, o yıllar modern haberleşme araçları gelişmediğinden ötürü aylarca gemilerden haber alınamayabilirdi. Bu yüzden hangi limanlardan ne tür yük alacağı da bilinemezdi. Belirli limanlara uğramak ve yük almakta tek yetkili kişi kaptandı. Günümüzdeki tarifersiz taşımacılık ise, eskiye benzemekle birlikte ve eski önemini yitirmiş durumdadır.

Tarifersiz taşımacılığın önemini yitirmesine yol açan etkenlerin başlıcaları şunlardır:

1. Bazı yüklerin azalması,
2. Tarifeli taşımacılığın gelişmesi
3. Özel yük taşıyan gemilerin çoğalması,
4. Çeşitli kuruluşlara ait gemilerin tonajlarının giderek artmasıdır.¹⁴

¹¹ Nitekim, Londra'da "Economist Intelligence Unit'in" Liverpool/Lagos/Apapa hattında yaptığı ücret kıyaslaması görüşümüzü doğrulamaktadır.

¹² Ayrıntılı Bilgi İçin Bkz.:

Deniz İnci, *Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları*, (Doktora Tezi), İstanbul:İÜ-Hukuk Fakültesi Yayını Nr.669, 1982, s.21.

ITO, *Konteyner Taşımacılığında Yeni Boyutlar, Türkiye'nin Uyumu ve Altyapıya İlişkin Sorunlar Semineri*, İstanbul: 1976.

¹³ Bross R.Steward, *Ocean Shipping*, Cambridge: Cornell Maritime Press, 1956, s.86.

¹⁴ Tümertekin Erol, a.g.e., s.355.

112. Gemilerin Yük Türlerine Göre

Deniz taşımacılığı gemilerin yk türlerine göre, kuru yük taşımacılığı ve sıvı yük taşımacılığı olmak üzere iki gruba ayrılır.

112.0. Kuru Yük Taşımacılığı

Kuru yük taşımacılığı, ambalaj ve istiflemeye müsait olan yüklerin taşınmasıdır.

Kuru yük taşımacılığı parça yük taşımacılığı ile dökme yük taşımacılığı olmak üzere iki gruba ayrılır.

1120.0. Parça Yük Taşımacılığı

Parça yük taşımacılığı, gemiye belirli ambalaj ve istifleme ile yerleştirilmiş yüklerin taşınmasıdır.

Liman donatımının yetersiz olduğu ülkelerde yükleme-boşaltmanın fazla zaman alması, bu taşımayı masraflı hale getirmiştir.

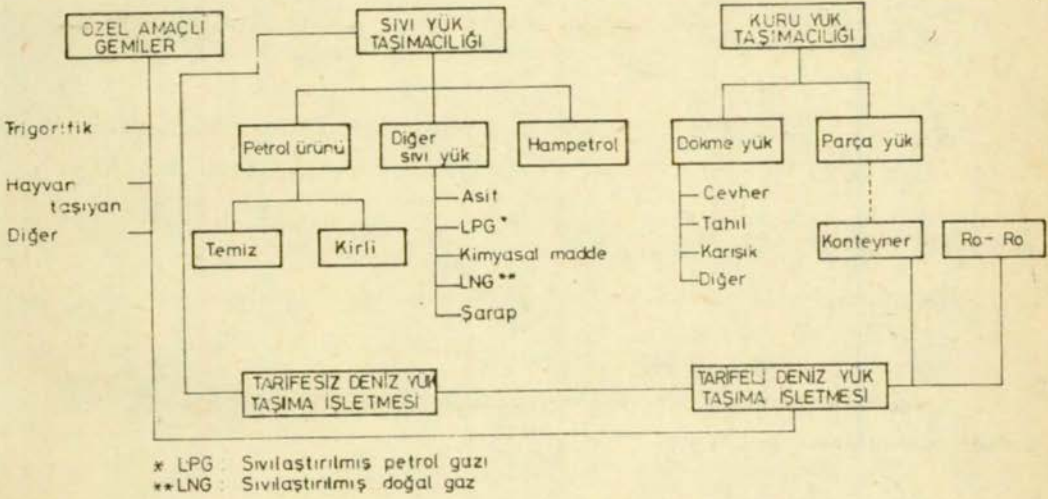
1120.1. Dökme Yük Taşımacılığı

Dökme yük taşımacılığı, gemiye yüklenirken hiçbir ambalaj ve istiflemeye tabi tutulmayan yüklerin taşınmasıdır.

112.1. Sıvı Yük Taşımacılığı

Sıvı yük taşımacılığı, ambalaj ve istiflemeye müsait olmayan yüklerin taşınmasıdır.

Yukarıda açıklanan taşıma türlerinden bazıları ile deniz yük taşıma işletmeleri arasındaki ilişki Şekil 1.1'de toplu olarak gösterilmiştir.



Şekil:1.1

Taşıma Türleri ile Deniz Yük Taşıma İşletmeleri Arasındaki İlişki

Kaynak: UETB, Deniz Yük Taşımacılığı, 1982, s.8'den uyarlanarak hazırlanmıştır.

12. DÜNYA VE TÜRK DENİZ TAŞIMACILIĞI

120. Dünya Deniz Taşımacılığı İle Ticaret Filosunun Durumu

Deniz taşımacılığı, dünya ticaretinde büyük bir öneme sahiptir. Yer-yüzün 3/4'nün denizlerle kaplı ve diğer ulaşım sistemlerine göre çok daha elverişli ve ekonomik olması bu taşımacılığın önemini daha da artırmaktadır. Örneğin, 1981 yılında toplam dünya taşımacılığının % 73,1'i denizyolu ile yapılmıştır¹.

1973 yılına kadar dünya ticaret hacmi önemli bir gelişme göstermiştir. Ancak, bu yıldan sonra, meydana gelen petrol bunalımı nedeniyle, dünya ticaret hacminde bir gerileme gözlenmiştir. Bu gerilemeye paralel dünya deniz taşımacılığına olan talep de azalmıştır.

Deniz taşımacılığı hizmetlerine olan talebin genel ölçüsü"denizyolu ile yapılan ticaret hacmindeki" artış ve azalışlardır. Bu durum Tablo:1'-de açık olarak görülmektedir.

TABLO: 1

DENİZYOLU İLE YAPILAN TİCARET HACMINDEKİ GELİŞMELER

	Yükleme			(Yılda % olarak değişim) Taşıma performansı (ton-mil)		
	Petrol	Kuruyük	Toplam	Petrol	Kuruyük	Toplam
1965 - 1966	+ 10	+ 6	+ 8	+ 7	+ 7	+ 7
1966 - 1967	+ 8	+ 3	+ 5	+24	+ 7	+ 16
1967 - 1968	+ 13	+ 7	+10	+20	+ 7	+ 16
1968 - 1969	+ 11	+ 9	+10	+13	+10	+ 12
1969 - 1970	+ 15	+ 7	+11	+15	+10	+ 14
1970 - 1971	+ 6	+ 2	+ 4	+15	+ 3	+ 10
1971 - 1972	+ 10	+ 5	+ 7	+16	+ 4	+ 11
1972 - 1973	- 1	+ 10	+ 4	+ 4	+11	+ 6
1973 - 1974	- 8	- 4	- 6	- 8	- 3	- 6
Ortalama	+ 7	+ 5	+ 6	+12	+ 8	+ 10
1965 - 1975						
1975 - 1976	+ 12	+ 6	+ 9	+15	+ 4	+ 11
1976 - 1977	+ 4	+ 1	+ 3	+ 2	+ 2	+ 2
1977 - 1978	- 2	+ 5	+ 2	- 7	+ 5	- 3
1979 - 1980	- 9	+ 4	- 3	-12	+ 5	- 5
1980 - 1981	- 10	+ 1	- 4	-11	+ 1	- 6
1981 - 1982	- 13	- 5	- 8	-17	- 3	- 10
Ortalama						
1975 - 1982	- 2	+ 3	+ 1	- 5	+ 4	- 1

Kaynak: Fearnleys, 1982 Review, Oslo:1983'den IDTO, Türk Denizcilik Politikası Semineri, İstanbul: 1983, Tablo: 2

¹ UETB, Deniz Yük Taşımacılığı, İstanbul: 1982, s.6.

Bu değerler dünya deniz ticaret filosuna da yansımıştır. Bu durum Tablo: 2'de görölmektedir.

TABLO: 2
DONYA DENİZ TİCARET FİLOSU(1983)

Bayrak	1 9 8 3		
	GRT ²	%	Sıra
Liberya	67.564.201	15,99	1
Japonya	40.751.915	9,64	2
Yunanistan	37.477.622	8,87	3
Panama	34.665.508	8,20	4
S.S.C.B.	25.549.350	6,05	5
A.B.D.	19.358.496	4,58	6
Norveç	19.229.966	4,55	7
İngiltere	19.121.457	4,52	8
İtalya	10.015.211	2,37	9
Fransa	9.868.075	2,34	10
Türkiye	2.524.374	0,59	29
Diğer Ölkeler	136.464.122	32,30	
TOPLAM	422.590.317	100	

Kaynak: Lloyd's Register of Shipping Statistical Tables(1983)

Not: Değerlendirmede 100 GRT(groston)dan büyük gemiler esas alınmıştır.

Tablo 2'de göröldüğü gibi, Liberya ve Panama gibi az gelişmiş ülkelerin dünya deniz ticaret filosunun ön sıralarında yer almaları başka ülke donatanlarına(armatörlerine) çeşitli kolaylıklar(vergi, bayrak satma, ucuz emek vb.) sağlamaları ile mümkün olmuştur. Bu davranışın ekonomik yararı olduğu kadar, siyasi yararı yani, "Bayrak Dalgalandırma" yararı da büyüktür. Gelişmiş ülkeler, ulusal bayraklarındaki bu kaçışları, ekonomik şartları değiştirmeyi amaçlayan teşvik tedbirleriyle önlemeye çalışmaktadırlar. Örnek olarak, 1980'de 11,9 milyon grostonluk(GRT) fi-

² GRT, İngilizce "Gross Register Ton" kelimelerinin baş harfidir. Her 100 adımküp 1 ton varsayımıyla gemi hacminin taşıyabileceği yükü ifade eder.

losu Temmuz 1981'e kadar 1 milyon groston azalan Fransa gemi yatırımlarında % 15'e kadar çıkan primler ayrıca, toplam 500 milyon Franklık faiz iadelerini içeren teşvik paketini yürürlüğe koyması gösterilebilir³.

Istanbul Deniz Ticaret Odasının yaptığı araştırma sonunda dünya deniz ticaret filosundaki gelişmeler, yıllar itibariyle aşağıda gösterilmiştir.

TABLO : 3
DÜNYA DENİZ TİCARET FİLOSUNDAKİ GELİŞMELER(Milyon GRT)

Yıllar	Toplam Tonaj	Değişken Temelli İndeks sayılar	% Artış-Azalış
1965	146,8	100	-
1970	217,9	148	+ 48
1973	289,9	197	+ 97
1983	422,6	146	+ 46

Kaynak: İstanbul Deniz Ticaret Odası, İstanbul, 1984.

Tablo 3'de görüldüğü gibi, 1965-1973 yılları arasındaki artış % 97 iken, 1973-1983 yılları arasında artış, % 46 olmuştur. Bu azalışta en büyük pay tanker filosunundur. Nedeni ise, 1973 yılından sonra dünya'da petrol üretim ve tüketiminde azalma ile boru hattı(pipe line) sisteminin gelişmesidir. Sözkonusu durum Tablo 4'de açıkça görülmektedir.

³ Baran Pekin, "Dünya'da ve Türkiye'de Deniz Taşımacılığının Halihazır Durumu, Sorunları ve Geleceği" Türkiye'nin Milletlerarası Deniz Ulaştırması Sorunları Semineri'ne sunulan bildiri, İstanbul; 4-5 Mart 1982, s.22.

TABLO: 4
DONYA TANKER FİLOSU (Milyon DWT⁴)

Yıllar	Toplam Tonaj	Değişken Temelli İndeks sayılar	% Artış-Azalış
1965	86,1	100	-
1973	188,9	219	+119
1980	324,7	172	+ 72
1981	320,2	99	- 1
1982	300,9	94	- 6
1983	280,2	93	- 7

Kaynak: GCBS British Shipping Facts and Figures 1984.

Tablo 4'de görüldüğü gibi 1965-1973 yılları arasındaki artış % 119 iken, 1973-1983 yılları arasındaki artış ise % 48 olmuştur.

Kuru yük filosuna gelince, tanker filosu kadar ağır olmamakla beraber o da durgunluk içerisinde.

TABLO: 5
DONYA KURU YÜK FİLOSU (Milyon DWT)

Yıllar	Toplam Tonaj	Değişken Temelli İndeks sayılar	% Artış-Azalış
1965	118,4	100	-
1973	235,4	199	+ 99
1980	316,6	134	+ 34
1981	328,5	104	+ 4
1982	342,1	104	+ 4
1983	352,4	103	+ 3

Kaynak: GCBS British Shipping Facts and Figures 1984.

⁴DWT, İngilizce, "Dead Weight Ton" kelimelerinin baş harfidir. Geminin taşıyabileceği tüm yük ağırlığına ifade eder; kumanya, yakıt ve yardımcı malzeme ile taşınacak yükü kapsar.

Tablo 5'de görüldüğü gibi 1965-1973 yıllarındaki artış % 99 iken, 1973-1983 yılları arasındaki artış ise % 50 olmuştur.

121. Türk Deniz Taşımacılığı ve Ticaret Filosunun Durumu

Üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye'de deniz taşımacılığı yeterince gelişmemiştir. Oysa, ulaştırma sistemlerimizde deniz taşımacılığı normal olarak çok önemli yer tutmalıdır. Fakat, Türkiye'de ülke içi taşıma işleri normal ve eşit şartlar altında ve normal ekonomi kurallarına uygun olarak yürütülmediği için özellikle 1950 yılından sonra gelişememiş ve deniz taşıması önemini kaybetmiştir⁵.

Türkiye'de deniz taşımacılığının geri kalmasının sebepleri şu şekilde özetlenebilir:

a. Karayolları Politikası

1950 yılından itibaren deniz taşımacılığı ihmal edilerek karayolu taşımacılığına ağırlık verilmiştir. Oysa, Türkiye gibi bir ülkede deniz taşımacılığının büyük ölçüde ihmal edilmesini haklı gösterecek hiç bir sebep yoktur⁶. Çünkü, deniz taşımacılığı yolcu ve yük taşımacılığı için rasyonel bir taşımacılık türüdür. Diğer yandan dışa bağımlılığı karayolu taşımacılığına göre de çok azdır.

b. Petrolün Bazı Yıllarda Çok Ucuz Olması Sebebiyle Karayolu Taşıma Maliyetlerinin Suni Olarak Düşüklüğü

Dünya pazarlarındaki petrol fiyatları artışının, devlet fonlarından karşılanarak içeriye yansıtılmaması sonucu, karayolu taşımacılığının ucuz petrolle işletilmesinin sağlanması⁷ neticesinde karayolu taşıma maliyetlerinde suni olarak düşüşler görülmüştür. Böylece, karayolu taşımacılığının her alandaki yüksek kârlılığı devlet eliyle korunmuştur.

⁵ DPT, *Ulaştırma (Deniz Ulaştırması)*, Ankara: 1964, s.5

⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz.

Güven H.Sami, *Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri*, Ankara: TODAİE Yayını Nr.199, 1982.

⁷ İlkin Akın, *"Ulaştırma Kesiminde Başlıca Sorunlar"*, 1.Ulusal Demiryolu Kongresi'ne sunulan bildiri, Ankara; 9-11 Ocak 1979, s.215.

c. Liman Tesislerin Yetersizliği

Limn tesisleri deniz taşımacılığının gelişmesi için birinci derece önemlidir. Çünkü, limanda geçen her süre gemi için önemli kayıp sayılır. Bu nedenle gemi inşası ve ithalı kadar modern liman tesislerine sahip olmak da önemlidir. Türkiye'deki çoğu limanların modern tesislerden yoksun oluşları deniz taşımacılığına olan talebin diğer ulaşım sistemlerine kaymasına sebep olmuştur.

Bugün ise, deniz taşımacılığının ülke ekonomisine yapacağı katkıların farkına geç te olsa varılarak hatalardan dönölmüş ve özellikle 1980 yılından itibaren büyük atılımlar içerisine girilmiştir. Çünkü, ihracattaki başarı, turizm gelirlerinin artması ve iç piyasada maliyetlerin kararluluk kazanması gibi değişik ana hayati konular hep yeterli ve sağlıklı bir denizcilik kesimini gerektirir⁸. Türkiye'nin ithalatının % 92'si⁹ deniz yolu ile yapıldığı düşünölrse deniz taşımacılığının önemi daha iyi anlaşılır.

Türkiye'nin iç ve dış hatlardaki deniz taşımaları Tablo 6 ve 7'de görölmektedir.

⁸ ITO, 1980 Dünya ve Türkiye Ekonomisine 1981'e Bakış, İstanbul: 1981, s.28.

⁹ D.B Deniz Nakliyatı T.A.Ş., Uzun Vadeli Ulaştırma Politika ve Strateji Brifingi, İstanbul: 1982, s.1.

TABLO : 6
KABOTAJ: GİREN ÇIKAN GEMİ SAYISI İLE YÜKLEME VE
BOŞALTMA

	1980	1981	1982
<u>Giren Gemi(Sayı)</u>	12 404	16 613	20 310
Boş	5 621	7 321	6 900
Dolu	6 783	9 292	13 410
Boşaltma			
İnen Yolcu(sayı)	243 615	314 951	561 763
Hayvan(baş)	6 854	7 392	9 554
Eşya(ton) ₃	8 574 835	10 840 742	15 196 155
Kereste(m ³)	106 981	118 682	494 933
<u>Çıkan Gemi(sayı)</u>	12 390	16 638	494 933
Boş	5 524	7 959	10 704
Dolu	6 866	8 679	9 511
Yükleme			
Binen Yolcu(sayı)	221 548	302 535	509 521
Hayvan(baş)	-	368	380
Eşya(ton) ₃	10 885 838	13 608 628	15 003 003
Kereste(m ³)	132 424	154 187	160 925

Kaynak: DİE, Türkiye İstatistik Yıllığı, 1983, Ankara: 1983, s.321,
Tablo 270.

TABLO: 7
ULUSLARARASI DENİZ TAŞIMASI: GİREN ÇIKAN GEMİ SAYISI İLE YÜKLEME VE
BOŞALTMA

	1980	1981	1982
<u>Giren Gemi(sayı)</u>	7 487	8 466	11 655
Boş	2 320	2 869	3 641
Dolu	5 167	5 597	8 014
Boşaltma			
İnen Yolcu(sayı)	340 346	326 064	385 216
Hayvan(baş)	586 818	547 750	1 843
Eşya(ton) ₃	21 093 317	20 183 539	24 318 014
Kereste(m ³)	77 129	41 042	51 232
<u>Çıkan Gemi(sayı)</u>	7 276	8 413	11 722
Boş	2 412	2 609	3 643
Dolu	4 864	5 804	8 079
Yükleme			
Binen Yolcu(sayı)	331 919	309 938	382 727
Hayvan(baş)	363 830	346 571	580 766
Eşya(ton) ₃	22 165 359	26 352 583	32 477 228
Kereste(m ³)	25 846	41 005	60 769

Kaynak: DİE, Türkiye İstatistik Yıllığı, 1983, Ankara: 1983, s.321,
Tablo 271-272.

Türk deniz ticaret filosuna gelince, Türk deniz ticaret filosunun gelişimi gemi sanayi ile paralel düşünüldüğünden gelişmemiştir. Özellikle 2.Baş Yıllık Plan döneminde gemi ithalatının kısıtlanması deniz ticaret filosunun gelişmesini engellemiştir ve yine 2.Baş Yıllık Plan döneminde ulusal bayraklı gemilerin payı % 15 olarak kalmıştır¹⁰. Bugün için deniz ticaret filosu Türkiye'nin ithalat-ihracat miktarının yarısını taşıyabilecek kapasitededir. Örneğin, Türkiye'ye her yıl denizyolu ile giren yük miktarı 20-25 milyon ton dolayında ve bu miktar dünya ticaret hacminin % 5'si kadardır. Türk deniz ticaret filosu tonajı 4,1 milyon DWT olduğu düşünülürse, buradan Türkiye'ye gelen-giden yüklerin yarısı Türk bandıralı gemiler ile yapılabilir anlamı çıkar. Oysa, sözkonusu yükün ancak % 28'i Türk bandıralı gemiler ile, % 72'si ise yabancı bandıralı gemiler ile taşınmaktadır. Böylece, yabancı bandıralı gemilere ödenen navlun ve sigorta bedelleri 1981'den itibaren 1 milyar doları aşmış durumdadır¹¹.

Türk deniz ticaret filosunun durumu aşağıda görülmektedir.

TABLO : 8
TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU
(1983)

Sektörü	Adet	T O N A J	
		GRT	DWT
Kamu	210	823 461	1 082 649
Özel	477	1 700 913	3 005 743
TOPLAM	687	2 524 374	4 088 392

Kaynak: Lloyd's Register of Shipping Statistical Tables(1983)

¹⁰ DPT Dördüncü Baş Yıllık Kalkınma Planı 1979-1983, Ankara: 1979, s.410.

¹¹ "Haftalık Haber Dergisi" İstanbul, Sayı: 2(7-13 Mart 1983), s.47.

Denizcilik Bankası T.A.O'na ait karışık(yük-yolcu) gemileri ile de bir miktar yük taşınmaktadır.

TABLO: 9

DENİZCİLİK BANKASI T.A.O AIT YÜK-YOLCU KARIŞIK GEMİLER

Adet	Tonaj
14	59 806

Kaynak: Denizcilik Bankası T.A.O 1983 32'nci Hesap Yılı, İstanbul, 1984, s.49.

Ayrıca, resmi olmayan kayıtlara göre, daha iyi imkan ve himayeye sahip yabancı bayraklar altında çalışan Türk gemilerinin 1,5 milyon DWT olduğu tahmin edilmektedir¹². Bu gemilerin ne tür oldukları ve hangi hatlarda çalıştıkları bilinmemektedir.

Türkiye'nin denizyolu ile yaptığı ithalat ve ihracat taşımalarında Türk deniz ticaret filosunun payı aşağıda görülmektedir.

¹² Pakdemirli Ekrem, "Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi İçin Alınacak Teşvik Tedbirleri" Denizati Dergisi, Cilt: 12, Sayı: 4(Nisan 1982), s.6.

TABLO : 10

TÜRKİYE'NİN DENİZ YOLU İLE YAPTIĞI İTHALAT VE İHRACAT TAŞIMALARINDA TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSUNUN PAYI (TON)

	1977	%	1980	%	1983	%
Deniz yolu ile yapılan ithalat toplamı	20 516 374	100	21 093 317	100	22 385 326	100
Yabancı Bayraklı Gemiler	14 898 644	73	13 183 323	62,5	6 924 777	30,8
Türk Bayraklı Gemiler	5 617 730	27	7 909 994	37,5	15 460 549	69,2
Deniz yolu ile yapılan ihracat toplamı	6 673 702	100	5 445 639	100	8 683 569	100
Yabancı Bayraklı Gemiler	5 185 093	78	3 387 188	62,2	6 260 689	72,1
Türk Bayraklı Gemiler	1 488 609	22	2 058 451	37,8	2 422 880	27,9

Kaynak: Başbakanlık Deniz Müsteşarlığı, *Liman Faaliyetleri ve Deniz Taşımacılığı*, Ankara, 1983, s.14

121.0. Türkiye'de Ulaşım ve Deniz Ulaşım Politikası

Ülkelerin dünya'da etkin yerlerinin oluşu bir bakıma ulaşım sistemlerini iyi değerlendirmelerinden kaynaklanmaktadır. Denebilir ki, bir ülkenin ulaşım sistemlerindeki gelişmişliği, o ülkenin sosyo-ekonomik gelişmişliğinin bir göstergesidir¹³. Özellikle gelişmekte olan ülkelerin ulaşım politikaları, sağlam ve akılcı temellere dayanmadıkça o ülkelerde, sağlıklı bir gelişme ortamının oluşması kaçınılmaz hal alır.

Türkiye'de ulaşım politikasını Cumhuriyet öncesi ve Cumhuriyet dönemi olarak incelemek mümkünse de, çalışmada Cumhuriyet dönemi incelenecektir. Cumhuriyet döneminde ulusal bir politika izlemekle birlikte, ulaşım yönünden köklü bir değişiklik olmamıştır¹⁴. Türkiye'nin ulaşım politikasına 1946 yılına kadar "Anayurdun Dörtbaştan Çelik Ağlarla Örmek" sloganı egemen olmuştur. 1950 yılından sonra, bu politika tamamen terk edilmiş ve "Gidemediğin Yer Senin Değildir" sloganı ile karayolu yapımına ağırlık verilmiştir. Öyle ki, yol yapım hızı dünyadaki benzer gelişmelerden de ileride gerçekleşmiştir. Kısaca, Türkiye'de karayolu, deniz yolu, demiryolu ve havayolu arasında dengesizlik açık olarak görülmüştür. Sistemlerde ekonomik yarar yerine politik yarar aranılmıştır. Bu politika 1963 yılında başlayan planlı dönemlerde de geçerliliğini yitirmemiştir. Bunun açık kanıtı planlı dönemlerin yatırım ve taşıma paylarında görülebilir.

¹³ UKİ, *Ulaştırma Tekniği*, Ankara: 1973, ss. 1-2.

¹⁴ TMMOB, *Türkiye'de Ulaşım Politikası*, Ankara: 1977, s.33.

TABLO: 11
PLANLI DÖNEMDE(1963-1977) ULAŞIM SEKTÖRÜ YATIRIMLARI
(1971 Fiyatlarıyla = Milyar TL)

Sektör	1.Planlı Dönem %		2.Planlı Dönem %		3.Planlı Dönem %		Toplam %	
	1963-1967		1968-1972		1973-1977			
Karayolu	9,9	72	18,9	73	17,6	53	46,4	63
Demiryolu	2,4	17	4,9	19	7,6	22	14,9	21
Denizyolu	1,2	9	1,4	5	4,2	12	6,8	9
Havayolu	0,3	2	0,8	3	4,4	13	5,5	7
TOPLAM	13,8	100	26	100	33,8	100	73,6	100

Kaynak: Bu tablo, 1, 2 ve 3.Bes Yıllık Kalkınma Planlarından hazırlanmıştır.

TABLO: 12
1978-1983 DÖNEMİ ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ YATIRIMLARI
(1978 Fiyatlarıyla = Milyar TL)

Sektör	Kamu		Özel		Toplam	
		%		%		%
Karayolu	68,0	46,9	72,0	84,0	140,0	60,7
Demiryolu	56,6	39,0	-	-	56,6	24,6
Denizyolu	10,2	7,0	13,3	15,6	23,5	10,2
Havayolları	6,3	4,3	0,2	0,4	6,5	2,8
Boru Hattı	4,0	2,8	-	-	4,0	1,7
TOPLAM	145,1	100,0	85,5	100,0	230,6	100,0

Kaynak: Türkiye Odalar Birliği, *İktisadi Rapor*, 1981, Ankara: 1981, s. 205.

TABLO: 13
PLANLI DÖNEMLERDE ŞEHİRLERARASI YOLCU TAŞIMA PAYLARI(YÖZDELERİ)

Sektör	1.Planlı Dönem 1963-1967	2.Planlı Dönem 1968-1972	3.Planlı Dönem 1973-1977	4.Planlı Dönem 1979-1983
Karayolu	90,2	93,3	95,7	92,8
Demiryolu	8,9	5,7	2,7	5,4
Denizyolu	0,4	0,2	0,3	1,1
Havayolu	0,5	0,8	1,3	0,7
TOPLAM	100,0	100,0	100,0	100,0

Kaynak: Bu tablo 1, 2, 3 ve 4.Bes Yıllık Kalkınma Planlarından hazırlanmıştır.

TABLO: 14
PLANLI DÖNEMLERDE ŞEHİRLERARASI YÜK TAŞIMASI PAYLARI(YÖZDELERİ)

Sektör	1.Planlı Dönem 1963-1967	2.Planlı Dönem 1968-1972	3.Planlı Dönem 1973-1977	4.Planlı Dönem 1979-1983
Karayolu	56,1	65,0	76,5	66,6
Demiryolu	24,6	16,7	13,9	22,7
Denizyolu	19,3	18,3	9,6	10,7
TOPLAM	100,0	100,0	100,0	100,0

Kaynak: Bu tablo 1, 2, 3 ve 4.Bes Yıllık Kalkınma Planlarından hazırlanmıştır.

Tablo 11, 12, 13 ve 14'te gerek yatırımlar ve gerekse taşıma payları incelendiğinde birinci sırayı karayolunun aldığı görülecektir. Tablolardaki yüzdelerin sistemlere göre dağıtılmasında bir kriter yoktur. Bu yüzdendir ki, bir sistem gelişirken diğer sistemler büyük ölçüde terk edilmiştir. Kısaca, Türkiye'nin imkanları bir kenara itilerek anlamsız bir sürece girilmiştir. Oysa, Türkiye'nin şartları(ülke genişliği, enerji durumu, üç tarafının denizlerle çevrili oluşu vb.) karayolu ulaşımına bu kadar ağırlık verilmesini gerektirmiyordu. Çünkü, karayolu araçları ve enerji kaynağı dışa bağımlıdır.Buün,Türkiye'de ulaşım alanlarında

kullanılan enerji kaynağının % 83'ü petrole dayanmaktadır.

Elbette ki, hiçbir ulaşım sistemi ülkeler için tek başına yeterli değildir. Önemli olan tercih edilecek sistemin dışa bağımlılığı az, ucuz ve ülke ekonomisine uygun olmasıdır. Uygunluk eldeki kapasiteden tam yararlanmayı, maliyetleri düşürmeyi, hizmetleri iyileştirecek hususları gözönünde tutmakla sağlanır. Ülkeler için seçilecek ulaşım sisteminin ne olacağını belirlemek için çeşitli yönlerden karşılaştırmalardan (enerji, maliyet, sistemlerin yarar ve sakıncaları vb. gibi) sonra mümkün olabilir. Bu karşılaştırmalar aşağıda yapılmıştır.

a. Birim Maliyetler Açısından Karşılaştırma

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından yapılan bir araştırmaya göre sistemlerdeki birim maliyetler şöyle belirlenmiştir.

Taşıma Sistemi	Taşıma Maliyeti	
	Ton - Km	Ton - Mil
Tarifeli uçak(yük, yolcu ve posta)	25,2 birim	36,8 birim
Yük uçak	5-10 birim	7-15 birim
Karayolu(yük)	3-8 "	4-12 "
Demiryolu(yük)	0,75-5 "	0,1-7 "
Denizyolu(yük)	0,1-2 t	0,1-3 "

Kaynak: Metaxas B.N, *The Economics of Tramp Shipping*, London: Athlone Press, 1971, s.133.

b. Enerji Kullanımı Açısından Karşılaştırma

Enerji kullanımı açısından sistemlerin karşılaştırılması aşağıda gösterilmiştir.

Sistem	Akaryakıt	Katı Yakıt	Elektrik
Havayolu	x		
Karayolu	x		
Demiryolu	x	x	x
Denizyolu	x	x	

c. Enerji Tüketimi Açısından Sistemleri Karşılaştırma

Enerji tüketimi açısından sistemlerin karşılaştırılması aşağıda gösterilmiştir.

TABLÖ: 15

TÜRKİYE'DE ULAŞTIRMA SİSTEMLERİNDE TÜKETİLEN ENERJİ(10³)

Sistemler	Kömür (ton)	Fuel-Oil (ton)	Motorin (ton)	Benzin (ton)	Jet Yakıtı (ton)	Elektrik (ton)	Toplam (ton)*
Demiryolu	847	267	69	-	-	65 280	1263,6
Karayolu	-	-	1417	618	-	-	2 994
Denizyolu	-	95	28	0,5	-	-	176,7
Havayolu	-	-	-	-	112	-	160
TOPLAM							4 594,3

Kaynak: Tarım Güzin, Çetinel Hasan, "Ulaştırma Alt Sistemlerinin Genel Karşılaştırılması, Kullanış Biçimleri ve Alınması Gereken Önlemler", 1.Ulusal Demiryolu Kongresi'ne sunulan bildiri, Ankara, 9-11 Ocak 1979.

*Kömür, eşdeğer cinsinden ton miktarı

Ulaştırma sistemlerinin yarar ve sakıncaları çalışmayı uzatacağından bunlara değinilmeyecektir.

Bu açıklamalardan sonra, Türkiye için en uygun ulaşım sisteminin denizyolu ve demiryolu olabileceği kolayca anlaşılır. Çünkü, Türkiye ihtiyaçlarını karşılayabilecek yeterli petrolü üretemeyen buna karşılık kömür ve hidroelektrik potansiyeli yüksek bir ülkedir. Ayrıca, kitle taşımacılığında denizyolu ve demiryolu araçları karayolu araçlarına nazaran daha yararlıdır. Onun içindir ki, 1979 yılı program ile Ulaştırma Bakanlığına kentlerarası yolcu ve yük taşınmasının demiryolu ve denizyoluna kaydırılması için somut hedefleri içeren bir geçiş planı hazırlanması görevi verilmişti¹⁵.

¹⁵ Şanlı Mustafa, "Türkiye'de Ulaştırma Sektörünün Yapısı ve 1980-2003 Dönemi Ulaşım Örgüsü ile Enerji Tüketimi İstemi" (Master Tezi, AİTİA 1981), s.68.

Türkiye'de deniz ulaştırma politikasına gelince, yukarıda açıklandığı gibi, deniz taşımacılığı çeşitli nedenler yüzünden(hükümet politikaları, bürokratik engeller) arzulanan seviyeye ulaşamamıştır. Türk deniz ticaret filosunu geliştirmek için hükümetlerce çeşitli kararlar alınmıştır. Örneğin, 1977 yılında alınan "ithalatın Türk gemileri ile yapılması" kararı, yabancı gemilere döviz ödenmemesini ve Türk deniz taşımacılığının gelişmesini öngörüyordu. Karar, Armatörler Birliği tarafından olumlu karşılanmış,D.B Deniz Nakliyatı T.A.Ş'de yeni gemiler olarak filosunu geliştirme yoluna gitmişti.

Bu karara göre, ithal edilecek malı taşıyacak kapasitede Türk gemisi yoksa ya da o sırada Türk gemileri boş değilse, ithalatçı firma, D.B.Deniz Nakliyatı T.A.Ş ve Türk Armatörler Birliğinden "bu malın Türk gemileri ile taşınması mümkün değil" ya da "boşta Türk gemisi yok" şeklinde resmi bir yazı olmak zorundaydı.

Ancak, bu kararın tam uygulandığı söylenemez. Çünkü, karardan sonra bile, ithalatın Tablo 10'da görüldüğü gibi, 1977'de % 73, 1980'de % 62,5 yabancı bayraklı gemilerce taşınmıştır.

Bugün ise geçmişin hatalarından geç te olsa dönülmüştür. Özellikle 1980 yılından itibaren Türkiye için büyük önem taşıyan deniz taşımacılığına Devletçe gerekli önem verilmeye başlanmıştır. Örnek olarak, deniz taşımacılığının geliştirilmesi için eğitim ve araştırma programlarının Yüksek Öğretim Kurumlarında¹⁶ uygulanması, gemi inşası ve gemi ithali konusunda % 90-95'e kadar varan kredi oranı ile özel sektörün desteklenmesi¹⁷, çeşitli teşvik tedbirlerinin(gümrük muafiyeti, Emlak Vergisi istisnası, Rıhtım Vergisi istisnası, vergi, resim ve harç istisnası, yatırım indirimi, faiz farkı iadesi, öncelikli döviz tahsisi vb.gibi) uygulanması, Başbakanlık Deniz Müsteşarlığı ile İstanbul'Deniz Ticaret Odasının kurulmaları gösterilebilir. Başbakanlık Deniz Müsteşarlığı 20.8.1981 gün ve 2512 sayılı Kanunla kurulmuştur. Anılan Müsteşar-

¹⁶Yüksek Öğretim Kurulun 31.3.1983 tarih ve 290/782 sayı ile 23.6.1983 tarih ve 250/5263 sayılı yazıları.

¹⁷Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun.

lığın Ulaştırma Bakanlığından bağımsız olarak Başbakanlığa bağılı olması, çalışma konusunun öneminden kaynaklanmaktadır. Deniz Müsteşarlığının görevi deniz taşıma hizmetlerinde gerekli etkinliği ve koordinasyonu sağlamaktır.

Ayrıca, 1983-1993 Ulaştırma Ana Planında deniz taşımacılığının geliştirilmesi ön planda tutulmaktadır. Nitekim, Ulaştırma Ana Planı denizyolu taşımalarını 1980 yılının iki katına çıkarmayı öngörmektedir. Bu talebi karşılayabilmek için de 1993 yılında gerçekleştirilmesi öngörülen filo kapasitesi 7,4 milyon DWT'dur. Anılan planın hedeflerinden bazıları aşağıda görölmektedir.

TABLO: 16
ULUSLARARASI DENİZYOLU VE HAVAYOLU HEDEFLERİ

Sistem	Birim	1980	1993
Denizyolu	Milyon Tonxkm	48 850	154 400
Havayolu	Milyon Tonxkm	1 930	3 506

Kaynak: DPT, 1983-1993 Ulaştırma Ana Planı, Ankara: 1982, s.35.

TABLO: 17
ŞEHİRLERARASI TAŞIMALARIN ULAŞTIRMA SİSTEMLERİNE DAĞILIMI

	Yolcu Taşımaları				Yük Taşımaları			
	Yolcuxkm (milyon)		Yolcuxkm (yüzde)		Tonxkm (milyon)		Tonxkm (yüzde)	
	1980	1993	1980	1993	1980	1993	1980	1993
Denizyolu	1017	1 662	1,18	1,08	7 880	29 800	15,87	32,16
Demiryolu	3 549	6 253	4,12	4,04	5 167	25 436	10,41	27,45
Boruhattı	-	-	-	-	727	4 016	1,46	4,33
Karayolu	80 828	145 197	93,96	94,06	35 861	33 400	72,26	36,06
Havayolu	630	1 265	0,74	0,82	5	9,7	-	-
TOPLAM	86 024	154 359	100,0	100,0	49 640	92 661,7	100,0	100,0

Kaynak: DPT, 1983-1993 Ulaştırma Ana Planı, Ankara: 1982, s.35

1983-1993 Ulaştırma Ana Planında öngörülen hedeflerin gerçekleşmesi için yatırımların ulaştırma sistemlerine dağılımı aşağıda gösterilmiştir.

TABLO: 18

1983-1993 DÖNEMİ KAMU ULAŞTIRMA SEKTÖRÜ			
YATIRIMLARINI(HABERLEŞME HARİÇ) DAĞILIMI(1981 FİYATLARIYLA MİLYON TL)			
1982 Top.Yat.			
Sistem	Tahmini %	Tutar	%
Denizyolu Taşınması	10,04	377.170	15,03
Demiryolu Taşınması	17,56	711,000	28,34
Karayolu Taşınması	53,76	1.153.690	45,98
Havayolu Taşınması	16,12	231.560	9,23
Boru Hattı	2,52	35,740	1,42
Aratoplam	100,0	2.509.160	100,0
Boğaz Demiryolu Geçisi ve Büyük Kentlerin			
Toplu Taşıma Projeleri		80.000	
Rezerv		30.000	
TOPLAM		2.619.160	

Kaynak: Resmi Gazete, s.17814 (16.9.1982).

Tablo 18'deki yatırımlarda özel sektörün payı 1.180 milyar TL olarak tahmin edilmiş olup, bu miktarın 320 milyar TL.sı denizyolu, 860 milyar TL.sı ise karayolu taşınması içindir.

Özetle, Türkiye yakın geleceğin hiç şüpheli olmayan bu gelişmelerine göre tedbir aldığı ve denizciliği yön verdiği takdirde, önemli yararlar sağlayabilir¹⁸. Bu tedbirlerin belli başlıları şunlar olabilir.

1. Navlun politikasını yürütecek Türkiye Navlun Kurumu(konferans) gibi bir devlet kurumu kurulmalı,

¹⁸ Türkiye Armatörler Birliği, "Türk Denizciliğinin Sorunları Hakkındaki Memorandum", İstanbul: 1975, s.9.

2. Denizcilik yatırımları cazip hale getirilmeli,
3. Yabancı bayraklar altında çalışan Türk gemilerini Türk ticaret filosuna katmanın yolları aranmalı,
4. Yükler için dış ülkelere ödenen sigorta primlerini önlemek için Türkiye'de Sigorta Piyasası oluşturulmalı,
5. Yabancı ülkelerdeki konsolosluk ve elçiliklerimizde deniz taşımacılığına ilişkin birimler kurulmalı¹⁹.
6. Çeşitli Lloyd'lara²⁰ kayıtlı Türk bayraklı gemilerin özellikleri ve yük kapasiteleri gerçekleri yansıtmalı,
7. Gemi yapım, onarım, deniz taşımacılığı ile ilgili araştırmalar yapacak ve kalifiye gemi adamı yetiştirecek eğitim ve araştırma merkezleri kurulmalı,
8. Deniz taşımacılığı için gerekli olan araç-gereç ile altyapı tesisleri günümüz ihtiyaçlarına cevap verecek düzeye getirilmeli,
9. Gemi alımı ve inşası için gerekli vb. tedbirler²¹ alınmalıdır.
10. Denizciliğin her yönünü, su ürünleri, armatörlük, gemi inşası ve tamiri, limanlar ve ilgili diğer sorunları kapsayan bir Denizcilik Kanunu çıkarılmalıdır.

¹⁹ Akten Necmettin, "Dünya Denizciliği ve Türkiye", Türk Denizciliğini Kalkındırma Simpoziumu'na sunulan bildiri, İstanbul, 1970, ss.10-11.

²⁰ Lloyd, gemi ile ilgili araç, gereç ve tesislerin her çeşit muayene, kontrol, klaslama ve sicillerinin tutulmasını sağlayan kuruluştur.

²¹ Ayrıntılı Bilgi İçin Bkz.:

IDTO, *Türk Deniz Ticaretinin Sorunları ve Çözüm Önerileri*, İstanbul: 1983.

13. DENİZ YÜK TAŞIMA İŞLETMELERİ

130. Deniz Yük Taşıma İşletmesi

Genel olarak işletme, insanların ihtiyaçlarını doğrudan doğruya veya dolayısıyla karşılamak amacı ile işleyen veya işleten her iktisadi birime denir¹. Bu tanımdan hareketle deniz yük taşıma işletmesi şöyle tanımlanabilir: Deniz yük taşıma işletmesi, denizde insanlığa hizmet amacı ile malların bir yerden bir yere taşınması için yer ve zaman kavramlarını gözönünde tutarak teknik, iktisadi ve kültürel yönleriyle hizmet gören iktisadi birime denir².

Deniz yük taşıma işletmesi genellikle taşıyan diye bilinir. Ancak, taşıyan donatan olabileceği gibi, işleten de olabilir. donatan ile işleten arasındaki temel ayırım geminin mülkiyetinde belirir. donatan gemi sahibidir. İşleten ise, başkasının gemisini deniz ticaretinde kullanandır³.

Deniz yük taşıma işletmesi, hizmet kuruluşudur ve ekonomik-kültürel yönden kalkınan bir ülkede önemli yer tutar. Öyle ki, bazı bilim adamlarına göre, bir ülkede refahın olabilmesi için verimli bir toprak, iş bulma imkanları ile insan ve eşyanın bir yerden diğerine kolayca taşınması (dolayısı ile taşıma işletmeleri) gerektiğini belirtirler⁴.

Deniz yük taşıma işletmesi de diğer ulaştırma sistemlerindeki işletmelerde olduğu gibi, ulaştırmanın iktisadi fonksiyonlarını (fayda, işbölümü, üretim ve tüketimi artırma, ucuzluk ve arzın denkleşimini sağlama) en iyi şekilde yerine getirmeyi ve sunmayı amaçlar.

¹ Oluç Mehmet, *İşletme Organizasyonu ve Yönetimi*, Cilt I, 3.baskı, İstanbul: İÜ-İşletme Fak.Yayıncılık Nr.77, 1978, s.4.

² Pamukoğlu S.Zeki, *Türk Deniz Taşımacılığı*, İstanbul: İstanbul Matbaası, 1982, s.115.

³ TTK, Md.946.

⁴ Barda Süleyman, *"Ulaştırma Ekonomisi Dersnotları"*, (Teksir, İÜ-İktisat Fakültesi, 1964), s.3.

131. Deniz Yük Taşıma İşletmesi Türleri

Deniz yük taşıma işletmeleri hizmet türlerine göre tarifeli(liner) ve tarifersiz(tramp) deniz yük taşıma işletmesi olmak üzere iki gruba ayrılırlar.

131.0. Tarifeli Deniz Yük Taşıma İşletmesi

Tarifeli deniz yük taşıma işletmesi, gemiler ile limanlar arasında düzenli seyir planına sahip ve belirli zaman aralıkları ile taşıma yapan işletmedir.

Bu tür işletme adından da anlaşılabacağı gibi, tarifeli çalışır; yk olsun veya olmasın belirli limanlara uğramak zorundadır. Tarifeli deniz yük taşıma işletmesi belirli hatlarda çalışırken aşağıdaki faktörleri gözönünde bulundurmak zorundadır. Bu faktörler:

1. Saha limanları arasındaki yük türlerini trafik kapasitesi hakkında sıhhatli istatistiki bilgiler,
2. Yük trafiğinin mevsimlere bağılı değişiklik arz edip etmediğı,
3. Çalışan diğer tarifeli deniz yük taşıma işletmeleri ve trafiğe sunulan gemi adeti ve tonajı ile sefer aralıkları,
4. Navlun konferanslarının mevcut olup olmadığı, var ise konferans navlun politikasının ne olduğı, yeleri arasındaki ve *outsider* tabir olunan konferan dışı deniz yük taşıma işletmelerinin birbirleri ile hangi koşullar altında rekabet ettikleri,
5. Hatta tahsis edilecek gemi tipi, adeti ve tonajının tespiti,
6. Tarifeli sefer aralıklarının ne olması gerektiğı,
7. Düzenli uğrak yapılacak limanların özelliğı ve limanlarda yükleme/boşaltma, romorkaj, puantaj vb. liman hizmetlerinin sözleşmeler ile bağılandığında yaklaşık giderlerin ne olacağıının tespiti,
8. İşinin ehli ve iyi tanınmış liman acenteleri ile trafiğin özelliğine göre, yk bağılantı hizmetlerinde kullanılmak üzere, i acenteler organizasyonunun oluşturulması,
9. Mahalli limanlarda ve i sanayi merkezlerinde önemli forwarder⁵

⁵ Forwarder, imalatçı, ihracatçı veya alıcı ile taşımacı acentesi arasındaki bağıntıyı, diğer bir deyimle yükün bilfiil bağılanmasını sağılayan kuruluştur.

firmaları varsa konferanslarla sözleşmeli olup, olmadığı,
10. Mevcudiyeti halinde navlun konferansına üye olması veya konferans dışı çalıştırılmasından hangisi kazançlı ise bu hususun tespit edilmesi gerekmektedir⁶.

Tarifeli deniz yük taşıma işletmesinde seferler planlı yürütüldüğünden, uğrak limanların ve yük ilgililerinin bilgi sahibi olabilmeleri amaçlı ile ilân vermek gereklidir. İlânda geminin adı, özellikleri, kalkacağı ve uğrayacağı limanlar ile kalma süreleri yer alır.

Tarifeli deniz yük taşıma işletmesi hizmet amaçlarına uygun olarak değişik tipte gemi çalıştırır. Örnek olarak Break-Bulk(Dökmeyük), Full Container ve Lash⁷ tipi gemiler ile kısmen Break-Bulk ve kısmen de Ro-Ro tipi gemiler ile benzerleri sayılabilir.

Tarifeli taşımacılık pahalı bir taşımacılık türüdür. Onun içindir ki, tarifeli deniz yük taşıma işletmesi özelliği gereği, tarifesiz deniz yük taşıma işletmesinden daha büyük organizasyon yapısına⁸ ve mesleğinde tecrübeli kişilere ihtiyaç duyar. Çünkü, seferdeki gemiyi iyi takip etmek zorunludur. Aksi halde anılan işletme büyük zararlarla karşılaşabilir.

Tarifeli deniz yük taşıma işletmesi, tarifeli çalıştığından sahip olduğu gemiler limanlarda belirli sürelerle kalırlar. Bu yüzden yükleme-boşaltmada geçecek süre çok önemlidir. denizciliğe önem veren ülkeler bunun bilincinde olduklarından yükleme-boşaltma hizmetlerini en seri şekilde yapmayı ve süreyi kaybetmeyi istemezler.

⁶ D.B.Deniz Nakliyatı T.A.Ş., *Deniz Ticaret Bilgileri*, İstanbul: 1976, ss.14-15.

⁷ Lash, Layter taşıyan gemidir. Layter, küçük bir teknedir. Gemiden denize atılmakta, gemi bordasına gelen romorkör bu layteri çekerek limana ya da boşaltılacağı iskeleeye götürmektedir. Layterin konteynerden farkı, hem kapasiteleri büyüktür hem de konteynerlerin antrepo ya da ardiye de yüklenmesine rağmen layterlerin denizde(yani rıhtımda ya da iskelede) yüklenmesidir.

⁸ Alderton P.M., *Sea Transport Operation and Economics*, London: Thomas Reed Publications Ltd.,1973, s.71.

Dünya'da tarifeli deniz yük taşıma işletmeciliğinde İngiltere'yi sırasıyla Japonya, Rusya, Batı Almanya ve Norveç izler⁹. Türkiye'de ise, D.B Deniz Nakliyatı T.A.Şti'ni Koçtuğ Denizcilik ve Tic.A.Şti izler.

131.1. Tarifersiz Deniz Yük Taşıma İşletmesi

Tarifersiz deniz yük taşıma işletmesi, gemiler ile limanlar arasında düzenli seyir planına bağlı kalınmadan teklif üzerine taşıma yapan işletmedir.

Tarifersiz deniz yük taşıma işletmelerinin adından da anlaşılacağı gibi, belirli bir tarifeleri yoktur; hangi limanda yük varsa gemi veya gemiler oradadır. Tarifersiz deniz yük taşıma işletmesi, dünya navlun piyasasını yakından izlemek için ticari merkezlerdeki büro veya temsilcilikleri ile yakın telefon,teleks ve telgraf haberleşmesi içinde bulunur¹⁰. Ticari merkezler, acenteler olabileceği gibi, komisyoncu da olabilirler. Tarifersiz deniz yük taşıma işletmesi bu tür ticari merkezler ile her zaman ilişki kurarak dünya navlun piyasasından anında haber alır. Ticari merkezlerin istihbaratları ve haberlerine güvenilir.

Tarifersiz deniz yük taşıma işletmesinde bir limandan yük alan gemi, sürekli ve düzenli olarak o limana uğramak zorunda değildir. Önemli olan, yük bulunan limana uğramaktır. Zaten bu tür işletmelerde temel ilke budur.

Tarifersiz deniz yük taşıma işletmesinde karar seyrek verilir ve karar verenler de azdır. Oysa, karar kolaylıkla ve sür'atle alınır. Tabii buna karşılık, yapılacak hatalara karşı bir denetim sistemi var sayılmaz¹¹.

Tarifersiz deniz yük taşıma işletmesinde çalışan geminin taşıma maliyeti navlundan fazla olması durumunda, başka bir ifade ile Dünya nav-

⁹ Alderton, s.71.

¹⁰ Metaxas B.N., *The Economics of Tramp Shipping*, London: The Athlone Press, 1971, s.19.

¹¹ Salman Günay, *Liman ve Deniz İşletmeciliği*, İstanbul: Yük,Dz.Okulu Yayını Nr.3, 1980, s.65.

lun piyasasında düşüş istihbarat edilirse, gemi personelinin(mürettebatının) işine uygun olarak son verilir ve navlun piyasasının yükselmesi beklenir. Bu bekleme süresi içerisinde tarifersiz deniz yük taşıma işletmesi sahip olduğu gemi veya gemileri bağlayarak(sefere çıkarmama) büyük zararları önlemeye çalışır.

Dünya'da en büyük tarifersiz deniz yük taşıma işletmeciliğinde Liberya'yı sırasıyla Yunanistan ve Panama izler. Daha önce ifade edildiği gibi, Panama ve Liberya gibi az gelişmiş ülkelerin dünya deniz taşımacılığında etkin yerlerinin oluşu bayrak satan ülke olmalarından kaynaklanmaktadır.

132. Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmeleri

Bugün için Türkiye'deki tarifeli ve tarifersiz deniz yük taşıma işletmelerinin sayıları hakkında kesin bir bilgi yoktur. Bu işletmelerin sayıları hakkında bilgi edinmek amacıyla 1984 yılında İstanbul Deniz Ticaret Odasınınca çalışmalara başlanmıştır. Bu maksatla, İstanbul ili dışındaki denize kıyısı bulunan il ve ilçelerin Ticaret ve Sanayi Odalarına yazı yazılarak odalarına kayıtlı deniz yük taşıma işletmeleri ile acentelerin adları, sayıları ve adresleri ayrı ayrı istenmiştir. Fakat, bu odalardan sağlıklı cevap alınamamıştır. Örneğin, Trabzon'da deniz yük taşıma işletmesi bulunmamasına rağmen, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odasınınca altı adet olduğu bildirilmiştir. Oysa, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odasınınca ifade edilmek istenen deniz taşıma acentesi sayısıdır. Bu durumu, İstanbul Deniz Ticaret Odasında kendi araştırmamız sonucu gördük.

Türkiye'de Deniz yük taşıma işletmeleri ile deniz taşıma acentelerinin sayıları Tablo: 19'da gösterilmiştir.

TABLO: 19.

TÜRKİYE'DE DENİZ YÜK TAŞIMA İŞLETMESİ İLE DENİZ TAŞIMA AJANLARI*
SAYISI (ADET)

Bulunduğu İl veya İlçe	Adet
Rize	7
Trabzon	6
Giresun	2
Samsun	8
Sinop	1
Bartın	2
Zonguldak	2
Karadeniz Ereğlisi	4
İzmit	7
İstanbul	281
Tekirdağ	2
Bandırma	2
Çanakkale	4
İzmir	32
Muğla	4
Bodrum	5
Antalya	17
Mersin	74
İskenderun	35
TOPLAM	495

Kaynak: İstanbul Deniz Ticaret Odası, İstanbul, 1984.

* İstanbul ili deniz yük taşıma ajantları hariçtir.

Bu veriler İstanbul Deniz Ticaret Odasınınca yapılan ankete dayanmaktadır. Bu ankete verilen cevaplar sağlıklı değildir. Dolayısıyla bu sayıların ne kadarının deniz yük taşıma işletmelerine ve ne kadarının da deniz taşıma ajantlarına ait olduğu bilinmemektedir.

14. DENİZ TAŞIMA ACENTELERİ

140. Deniz Taşıma Acentesi

Genel olarak acente; ticari temsilci, ticari vekil, satış memuru veya müstahdem gibi tabii bir sıfatı olmaksızın bir sözleşmeye dayanarak muayyen bir yer veya bölge içinde daimi bir sürette ticari bir işletmeyi ilgilendiren sözleşmelere aracılık etmeyi veya bunları o işletme adına yapmayı meslek edinen kimseye denir¹. Bu tanımdan hareketle deniz taşıma acentesi şöyle tanımlanabilir: Deniz taşıma acentesi, belirli deniz taşıma işletmelerinin belirli yerler için temsilciliklerini üstlenen, sözkonusu işletmeler adına buldukları bölgede komisyoncularla temas kurma yanında, temsilciliklerini yaptıkları deniz taşıma işletmelerine ait gemilerin liman(ikmal, bakım) ve yol hizmetlerini(klavuz bulma vb) yerine getiren ticari kuruluşlardır².

Deniz taşıma acenteleri, temsilcisi bulunduğu deniz taşıma işletmelerine çeşitli hizmetler verirler. Bu hizmetler, gemilere yük ve yolcu temin etmek, su, yakıt ve kumanya gibi ihtiyaç maddelerini sağlamak vb. gibi sıralanabilir. Sözkonusu hizmetler karşılığında belirli ücret alırlar.

Deniz taşıma acenteleri, görevlerini yerine getirirken belirli yetkilerle donatılır. Bu yetkiler sözleşme ile sağlanır.

Deniz taşıma acentelerinin görevleri şöyle sıralanabilir:

1. Türk Ticaret Kanunu hükümleri gereğince donatanın işlerini görmek, çıkarlarını korumak,
2. Donatanı ilgilendiren bütün hususlar hakkında zamanında haber vermek(piyasa durumu, alıcıların mali durumunu takip etmek vb.),
3. Donatan adına teslim alınan eşyada hasar ve ayıp belirtileri varsa veya mal çabuk bozulma tehlikesiyle karşı karşıya ise,

¹ TTK, Md. 116.

² UETB, *Deniz Yük Taşımacılığı*, İstanbul: 1982, s.11.

donatanın hak ve çıkarlarını korumak üzere gereken önleyici tedbirleri almak ve bunları donatana bildirmek,

3. Donatanın verdiği talimata uygun hareket etmek,
4. Donatana ait parayı zamanında ödemek,
5. Rekabet yapmamadır³.

141. Deniz Taşıma Acentelerinin Başlıca Türleri

Deniz Taşıma acenteleri, hizmet türlerine ve tayin edilme durumlarına göre iki gruba ayrılır.

141.0. Hizmet Türlerine Göre

Deniz taşıma acenteleri hizmet türlerine göre liman acentesi ve iç acente olmak üzere ikiye ayrılırlar.

1410.0. Liman Acentesi

Liman acentesi, geminin o limana girişinden çıkışına kadar tüm hizmetleri yapmak, tertip ve denetlemekle görevli olan acentedir⁴.

Liman acentesi, geminin limanda kaldığı süre içerisinde klavuzluk, romorkör, rıhtımda yer ayırma vb. hizmetleri yapar, Hatta, bazan navlun ve yüke haciz koyma gibi hizmetlerde de bulunabilir.

1410.1. İç Acente

İç acente, gemilere yük temin etmek amacıyla arka bölge(hinterland) gerisinde veya iş merkezlerinde bulunan acentedir.

İç acente, genellikle tarifelideniz yük taşıma işletmeleri ile iş yapar .

141.1. Tayin Edilme Durumuna Göre

Deniz taşıma acenteleri, kıracı acentesi, armatör acentesi ve koruyucu acentesi olmak üzere üçe ayrılır.

³ Pamukoğlu S.Zeki, *Türk Deniz Taşımacılığı*, İstanbul: İstanbul Matbaası, 1982, s.112.

⁴ D.B.Deniz Nakliyatı T.A.Ş, *Deniz Ticaret Bilgileri*, İstanbul: 1976, s.17.

1411.0. Armatör Acentesi

Armatör acentesi, gemilerin her türlü hizmetlerini karşılamak için armatörce tayin edilen acentedir.

1411.1. Kiracı Acentesi

Kiracı acentesi, bütün ihracatçılar veya ithalatçılar tarafından mallarının taşınması için gereken amaçları temin etmek maksadıyla, hususi surette tayin edilmiş acentedir⁵.

Kiracı acentesi, genellikle tarifeli deniz yük taşıma işletmeleri ile iş yaparlar.

1411.2. Koruyucu Acentesi

Koruyucu acentesi, gemilerin her türlü hizmetlerini görmek için anlaşılan kiracı acentelerin dışında, armatörün ve personelin(mürettebatın) haklarını daha iyi korur düşüncesiyle armatörce tayin edilen acentedir.

142. Türkiye'de Deniz Taşıma Acenteleri

Türkiye'de İstanbul ilinin dışındaki il ve ilçelerdeki mevcut acentelerin türleri ve sayıları hakkında kesin sayı vermenin mümkün olmadığı daha önce açıklanmıştı. İstanbul ilindeki mevcut deniz taşıma acenteleri türleri ile sayıları Tablo 20'de gösterilmiştir.

TABLO: 20

İSTANBUL İLİNDE MEVCUT DENİZ TAŞIMA ACENTESİ TÖRLERİ VE SAYILARI(ADET)

<u>Acente Türü</u>	<u>Sayı</u>
Kıyı Acenteleri	41
Tarifeli deniz yük taşıma işletmesi acentesi	32
Tarifersiz deniz yük taşıma işletmesi acentesi	48
<u>TOPLAM</u>	<u>121</u>

Kaynak: İstanbul Deniz Ticaret Odası, İstanbul, 1984.

⁵ Bes J., *Kiralama ve Deniz Nakliyat Terimleri*, Çev: Biren Ferit, İstanbul: Hilal Matbaacılık, 1964, s.33.

15. DENİZ YÜK TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

150. Deniz Yük Taşıma Sözleşmesi¹

Deniz yük taşıma sözleşmesi, bir navlun karşılığında bir malın denizde bir yerden bir yere taşınması konusunda taşıyan ile taşıtan arasında yapılan sözleşmeye denir.

151. Deniz Yük Taşıma Sözleşmelerinin Türleri

Deniz yük taşıma sözleşmeleri, charter party ve kırkambar olmak üzere iki gruba ayrılır.

151.0. Charter Party Deniz Yük Taşıma Sözleşmesi

Charter party deniz yük taşıma sözleşmesi, geminin tamamını veya bir kısmını veya muayyen bir yerini taşıtana tahsis ederek, eşyayı denizde taşımaya taahhüt eden sözleşmedir².

Charter party deniz yük taşıma sözleşmesi, çıplak, brüt, açık, devren, götürü, süreli ve seferlik olmak üzere bölümlere ayrılabilir. Dünya deniz ticaretinde çok kullanıldıklarından aşağıda, seferlik, süreli ve çıplak kiralamalar açıklanmıştır.

1510.0. Seferlik Kiralama

Seferlik kiralama (trip ya da voyage charter), geminin bir veya birkaç sefer için kiralanmasıdır. Seferlik kiralamada (trip ya da voyage charter) navlun, götürü olabileceği gibi taşıyan yükün üzerinden de olabilir. Kiralama götürü ise, kiralayan gemiye istediği kadar yük koyabilir. Hatta sözleşme şartlarında varsa güverteye de yük koyabilir.

Seferlik kiralamada, kiracı ile taşıyan, yükün yükleme-boşaltma süresinde anlaşılır; yani sözleşmeye şart koyarlar. Yük, sözleşmede belir-

¹ Deniz yük taşıma sözleşmesi, navlun sözleşmesi anlamında kullanılmıştır.

² TTK, Md. 1016/1.

tilenden fazla bir sürede boşaltılmış ya da yüklenmişse(kiracıların kontrolü dışındaki durumlar hariç) kiracı taşıyana bir tazminat öder ki, buna demurrage veya sürastarya ücret denir. Yük, sözleşmede belirtilen süreden erken boşaltılmış ya da yüklenmişse, taşıyan kiracıya bir tazminat öder ki, buna da dispeç parası(despatch money) denir. Kural olarak dispeç parası mutabık kalınan sürastarya ücretinin % 50'si esaslı üzerinden hesap edilir. Kiralama sözleşmesinde, dispeç parasının "kazanılan bütün çalışma zamanı" (all working time saved) için mi, yoksa "kazanılan bütün zaman"(all time saved) için mi ödeneceği şartının yer alması çok önemlidir³. Sürastarya ücreti ile dispeç parasının hesaplanması ileride örneklerle açıklanacaktır.

1510.1. Süreli Kiralama

Süreli kiralama (time charter), geminin tamamının belirli bir süre için kiralanmasıdır.

Süreli kiralamada, kiralama süresi günlük, aylık olabileceği gibi, yıllık ta olabilir. Genellikle süre en az bir ay ve en fazla onbeş yıldır. Kira bedeli de günlük, aylık ve yıllık olabileceği gibi, DWT ve GRT başına aylık birim navlun ile de belirlenebilir. Kural olarak, kira bedeli aylık ve onbeş günlük süreler ile ve peşin ödenir.

Süreli kiralamada esas düşünce, taşınacak yükün sürekli ve piyasanın ise düşük olmasıdır. Sürekli olmayan yüklerde veya piyasanın yüksek olması durumunda seferlik kiralama daha uygundur. Sürekli kiralamada geminin olağanüstü(makinelerin bozulması, havuzlama) durumlara kalması kira süresi dışındadır.

1510.2. Çıplak Kiralama

Çıplak kiralama (bare boat charter), geminin personelsiz(mürettebatsız) olarak kiralanmasıdır.

³ Bes J., "Kiralama ve Deniz Nakliyatı Terimleri", Çev.: Biren Ferit, İstanbul: Hilal Matbaacılık, 1964, s.43.

Çıplak kiralamada, gemi kiracıları, gemi sanki kendilerininmiş gibi bütün kontrolü ele alırlar. Kiralama süresi içerisinde geminin sigorta bedeli hariç, tüm giderler(tamirat, genel bakım dahil) kiracıya aittir.

Gemi kiracıya verilirken veya kiracıdan geri alınırken muayeneye (survey) tabi tutulur. Muayene giderleri gemi kiraya verilirken kiracıya, gemi geri iade edilirken de gemi sahibine aittir. Gemi geri iade edilirken, gemiye kiracı tarafından konulan yakıt ve diğer malzemelerin bedellerini gemi sahibi kabul edip, karşılığını ödemek zorundadır. Bu taşıma sözleşmesinde kiracı gemi sahibinin oluruunu almadan gemide hiçbir yapı değişikliği yapamaz.

Günümüzde çıplak kiralamaya pek rastlanmamaktadır. Ancak, donatanlar filolarına ait gemilerin kazaya uğraması veya gemi inşa maliyetlerinin yüksekliği nedeniyle mevcut yüklerini taşıtmak için yeni gemi sipariş verme yerine, bu tür kiralama yolunu tercih ederler.

151.1. Kırkambar Deniz Yük Taşıma Sözleşmesi

Kırkambar deniz yük taşıma sözleşmesi, parça olan muayyen eşyayı denizde taşımaya taahhüt eden sözleşmedir⁴.

Kırkambar deniz yük taşıma sözleşmesi tanımından da anlaşılacağı gibi, gemideki yük bir kişiye değil, birkaç kişiye aittir. Onun içindir ki, kırkambar sözleşmesi, taşıtanın arzularına hemen hemen yer bırakmayan kitlevi bir sözleşmedir⁵.

Kırkambar deniz yük taşıma sözleşmesi, genellikle tarifeli deniz yük taşıma işletmelerinde kullanılır. Çünkü, tarifeli deniz yük taşıma işletmeleri, birçok kişinin malını taşıdığından bunlarla ayrı ayrı ve arzularına uygun sözleşme yapmasına imkan yoktur. Bundan ötürü, deniz yük taşıma işletmeleri taşıma şartlarını genel bir surette tespit ve ilân veya konişmentoya kaydederler. Bunlar herkes için geçerlidir⁶.

⁴ TTK, Md. 1016/2.

⁵ Çağa Tahir, *Deniz Ticaret Hukuku*, Cilt II, İstanbul: İÜ-Hukuk Fakültesi Yayını Nr. 572, 1979, s.9.

⁶ Çağa, s.19.

16. LİMAN İŞLETMESİ

Liman işletmesi, gemilerin her tehlikeden korunmuş bir halde barınmalarını ve rahat, kolay, çabuk ve ucuz yükletilip boşaltılmalarını sağlayan her türlü modern tesisler ve araçlarla donatılmış bir limanı bir bütün halinde idare eden ve işleten iktisadi birimdir¹.

Liman işletmesi, ülkenin denize dolayısı ile, Dünya'ya açılan kapıdır. Deniz taşımacılığının gelişmesi, liman ve liman işletmesinin gelişmesine bağlıdır. Çünkü, geminin kalkış ve varış yeri limanda son bulmaktadır. Limanlardan çeşitli yönlerden beklenen hizmetlerin yetersiz olması ilgili bütün ulaştırma sistemlerine büyük ölçüde tesir eder.

Liman işletmesinden yararlananların başında esas itibariyle donatan (armatör, gemi sahibi) ve işleten (gemi işleticisi) gelir. Bu kişiler liman işletmesinden yararlanırken belirli hususların üzerinde önemle dururlar. Bunlar:

1. Limanın emin olması,
2. Limanın kalabalık olmaması, yani gemilerin yükleme/boşaltma için sıra beklememeleri,
3. Limanda iyi bir organizasyondur².

Liman işletmesinin gemilere sunduğu hizmetler zorunlu ve isteğe bağlı olarak iki gruba ayrılır.

1. Zorunlu Hizmetler:

- a) Klavuz,
- b) Su temini,
- c) Yükleme, boşaltma ve aktarma,
- d) Ambarlama,
- e) Rıhtım, şamandra, palamar vb. hizmetlerdir.

¹ Altuğ Ayet, *Denizcilere Kuhtasar İşletme Ekonomisi*, İstanbul: D.Dz.Y ve L.Matbaası, 1950, s.23.

² Işın Fethi, *Liman İşletmeciliği Gemiler, Yükleme-Boşaltma ve Ambarlama*, İzmir: TCDD Yayını, 1972, s.36.

2. İsteğe Bağlı Hizmetler:

- a) Gemilere telefon verilmesi,
- b) Kap yıkama ve tartı işleri,
- c) Dalgıç ve balık adamı işleri,
- d) Gemilere akaryakıt verilmesi vb. hizmetlerdir³.

Liman işletmesinde verilen hizmetler karşılığında alınan bedeller üç ana grupta toplanabilir.

- Yükleme ve boşaltma mallarından(ağırlığına göre) alınan bedeller,
- Limanı kullanan gemiden alınan resimler,
- Limanın sağladığı hizmetlerden yararlanma karşılığında alınan bedellerdir.

Dünya'da olduğu gibi, Türkiye'de de liman işletmelerinin yönetimi kamu ve özel sektörce yürütülmektedir. Bugün, Türkiye'de TCDD'nin 6, Denizcilik Bankası T.A.O'nun 13, Türkiye Kömür İşletmelerinin 2, Belediyelerin 32, 11 özel idarelerinin 4, Liman Başkanlıklarının kontrolünde 3 ve özel kuruluşların 2 olmak üzere toplam 62 liman işletmesi vardır⁴.

Türkiye'deki liman işletmeleri gerek saha, gerekse araç-gereç yönünden yetersizdirler. Bazı kamu liman işletmelerini günümüz ihtiyaçlarına cevap verecek seviyeye getirmek için Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, kendi bünyesi yanında, Yükseköğretim kurumları⁵ ve yabancı Müşavirlik Bürolarına⁶ da projeler hazırlattırılmıştır. Bu projelerin mali kaynakları Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Dünya Bankası ve özkayaklardan finanse edilmesi planlanmıştır.

³ Denizcilik Bankası T.A.O., *Liman İşletmelerinde Maliyet Muhasebesi*, İstanbul: 1981, ss.3-4.

⁴ Şanlı Mustafa, *Türkiye'de Ulaşım Sektörünün Yapısı ve 1980-2003 Dönemi Ulaşım Öngörüsü ile Enerji Tüketimi İstemi*, (Master Tezi AİTİA, 1981), S. 39.

⁵ Boğaziçi Üniversitesi, *İstanbul ve Marmara Limanları Master Planı Raporu*, Cilt I, II, III, İstanbul: 1976.

⁶ Kampsax, *İstanbul Limanı Nazım Planı Etüdü Nihai Raporu*, Cilt, I, II, Kopenhag: 1971.

İKİNCİ BÖLÜM

2. TÜRKİYE'DE DENİZ YÜK TAŞIMA İŞLETMELERİNDE MUHASEBE ORGANİZASYONU

20. ORGANİZASYON KAVRAMI

200. Tanım ve Açıklama

Organizasyon sözü, Lâtince kökenli olan "organum" sözüne dayanır. Bu söz, "tertip, düzen" anlamına gelmektedir. Türkçe'de kullanılmakta olan "organizasyon" sözü bu Lâtince kökten dilimize geçmiştir. Bu söz yalnız Türkçe'ye değil, Dünya'daki birçok ulusların dillerine de girmiştir.

Organizasyonun çeşitli açılardan tanımı yapılmıştır. Örneğin, Mellerowicz'e göre organizasyon, herhangi bir görevin yerine getirilmesi için gerekli araçların planlı bir şekilde seçilmesidir. Fritz Nordsieck'e göre ise, organizasyon, işletmelerin içindeki faaliyetleri tanzim eden, işletme hayatının oluşumunu sağlayan düzenleyici kurallardan meydana gelen sistemdir¹. Bu tanımlarda bulunan ortak özelliklerden hareketle organizasyon şu şekilde tanımlanabilir: Organizasyon, yapılacak işin bölümlere ayrılması, bölümler arasındaki ilişkilerin tespiti ve bu bölümlerin görevlerini yapabilmeleri için gerekli düzenin sağlanmasıdır.

Organizasyonun amacı, işlerin yürütülmesinde ve yönetiminde tespit edilen hedefe en çabuk, en kısa yoldan varmak ve gerekli tasarrufu sağlamaktır².

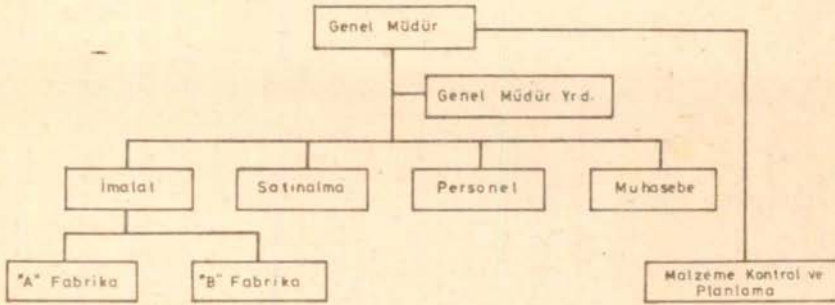
İşletmelerin organizasyon yapıları³, iş kolları, hukuki durumları ve gösterdikleri özelliklere göre değişik olabilirler. Örneğin, bir sanayi

¹ Keskinoglu Suat, *Genel İşletme Ekonomisi Dersleri*, Cilt I, İstanbul: Hilâl Matbacılık Koll.Şti., 1970, s.290.

² Glautier MWE, *Accounting In A Changing Environment*, London: Pitman Publishing, 1974, s.7.

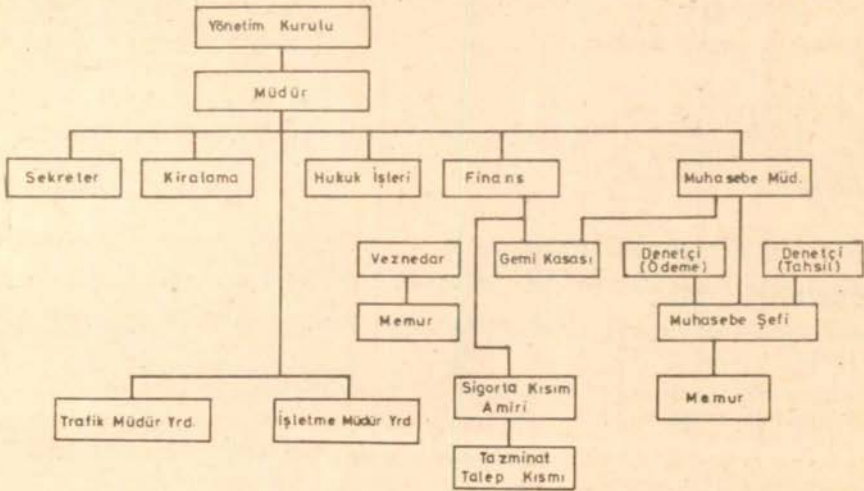
³ Organizasyon yapısı, bir organizasyonun alt bölümleri veya bileşenlerinin gösterdiği düzendir.

işletmesinin organizasyon yapısı ile bir deniz yük taşıma işletmesinin yapısı değişiktir. Hatta bazan aynı iş kolundan işletmeler bile esas itibarıyla birbirlerine benzerlerse de bazı özellikleri nedeniyle az, çok farklılıklar gösterebilirler. Bu farklılıkları aşağıdaki organizasyon şemalarında açıkça görmek mümkündür.



Şekil: 2.1

Bir Endüstri İşletmesinde Organizasyon Yapısı



Şekil: 2.2

Bir Deniz Yük Taşıma İşletmesinde Organizasyon Yapısı

Kaynak: Bross R. Steward, *Ocean Shipping*, Cambridge: Cornell Maritime Press, 1956, s.95

21. MUHASEBE ORGANİZASYONU

210. Tanım ve Açıklama

Muhasebe organizasyonu, muhasebe araçlarının, muhasebeci görevlerini yerine getirecek şekilde ve muhasebe yasa, kural, teori, ilke ve yöntemlerine göre düzenlenmesine denir¹.

İşletmeler belirli sonuçları elde etmek için muhasebe servisini organize ederler. Bunlar²:

1. Bilgileri zamanında ve tam olarak sağlamak,
2. İşletmeden istenen sonuçları istenilen şekilde, zamanında ve doğru olarak vermek,
3. Bilgileri istenilen açılardan zamanında ve doğru olarak değerlendirmeye tabi tutmak ve neticeleri çıkarmaktır.

Muhasebe organizasyonunun amacı, muhasebe servisini daha etkin ve düzenli hale getirmek olduğuna göre; elbette ki bu oluşumu zorlayan pek çok sebep vardır. Bunlar³:

1. İş hacminin sürekli genişlemesi,
2. Bilgi ihtiyacının artması,
3. İşletmelerin sermayelerinin büyümesi,
4. İşletmelerarası rekabetin artmasıdır.

¹ Ulukol Cemalettin, *İcracı ve Uzman Muhasebecilik*, Ankara: Balkanoğlu Matbaacılık Ltd.Şti., 1970, s.61

² Tokat Necmettin, *"Muhasebe Organizasyonu ve Defter Sistemleri Dersnotları"*, (Teksir, ÇMYO Yayını, 1982), s.11.

³ Arkun Fikret ve Ötken Sönmez, *"Muhasebe Organizasyonu ve Sistemleri Dersnotları"*, (Teksir, BİTİYO Yayın ve Yardım Derneği Yayını Nr.45, 1981), s.1.

Muhasebe servisi, muhasebenin fonksiyonlarına veya işletme birimlerine(bölüm temeline) göre organize edilebilir. Fonksiyonlarına göre organlaşmanın ana amacı, her servisin elemanının kendi konusunda ihtisaslaşmaya gitmesini sağlamaktır.⁴ İşletme birimlerine göre organlaşmanın ana amacı ise, her sevisin belirgin ihtiyaçlarına göre kullanılan araçları kolayca değiştirme imkanına sahip olabilmeleridir. Baska bir amacı ise, kaliteli ve yetenekli eleman yetiştirilebilmesine imkan sağlamaktır.

Yukarıda muhasebe organizasyonunun amacının muhasebe servisini etkin ve düzenli hale getirmek olduğundan söz edildi. Bu etkinlik ve düzenlilik, muhasebe organizasyonunun şu öğeleri ile sağlanır. Bunlar⁵:

1. Belgeler,
2. İşletmeye uygun hesap planı,
3. İşletmenin cins ve büyüklüğüne göre uygun defter sistemi,
4. Personeldir.

Muhasebe servisinde görev alacak yönetici, muhasebe işlemlerini zamanında ve en etkin biçimde görebilmek için bu dört öğeyi iyi organize etmelidir. Yönetici, muhasebe servisini organize ederken üzerinde durması gereken konulardan biri de anılan servisinin özellikleridir. Muhasebe servisinin belgeleme ve bilgi sağlama(yönetime araç olma) diye iki özelliği vardır.

Belgeleme özelliği işletmelerdeki bütün varlığın, borçların ve işolgularının(vak'aların) nicelik ve değerlerinin, hukukça gerekli yazılı not ve belgelere dayanması ve bunlarla tanıtılmasıdır⁶. Muhasebe kayıtları muhakkak belgeye dayanmak zorundadır. Çünkü, muhasebenin belgesellik ilkesi bunu gerektirir. Kanun koyucu bu yoldan hareketle muhasebe belgeleri ile ilgili çeşitli hükümler koymuştur. Örneğin, TTK'nun 66-86 ile VUK'nun 171-242 maddeleri gibi.

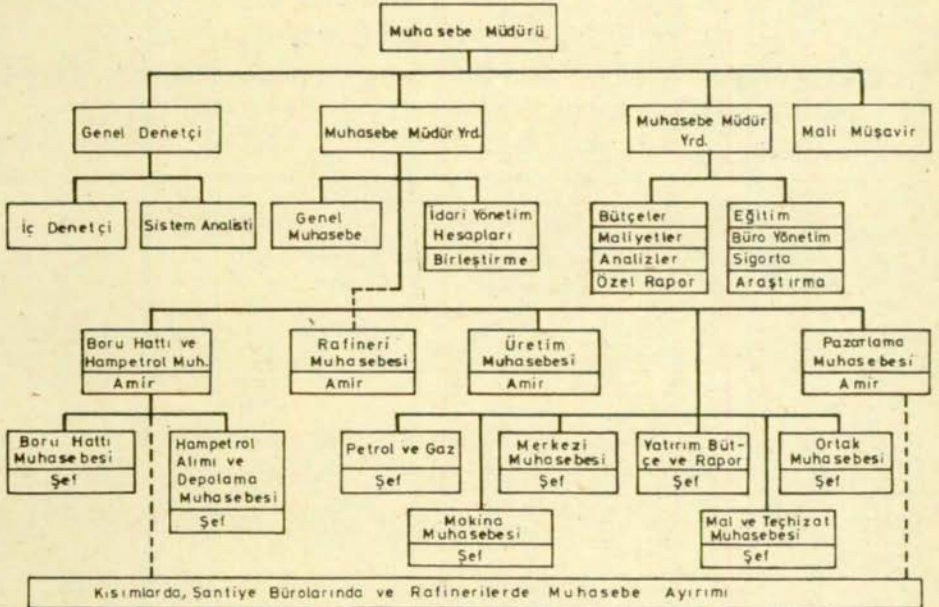
⁴ Wylie Harry L., *Office Management Handbook*, New York: MC Grav Hill Co., 1958, s.2.5.

⁵ Erkural Kenan, *Muhasebe Organizasyonu*, İstanbul: İİTİA Nihad Sayar Yayın ve Yardım Vakfı Yayını Nr.328-561, 1979, s.1.

⁶ Yazıcı Mehmet, *İşletmelerde Hesap İşleri Düzeni*, İstanbul: İİTİA Öğrenci Yayın ve Yardım Bürosu Yayını Nr.213, 1970, s.335.

Bilgi sağlama özelliği ise, yönetici veya yöneticilerin doğru kararlar verebilmeleri için muhasebeden edindikleri bilgileri araç olarak kullanmadır. İşletmelerin karar almalarında muhasebenin bilgi sağlama özelliği büyük rol oynar.

Muhasebe servisinin organizasyonu, işletmenin fiziki yerleşimine uygulanan endüstriyel yöntemlere, merkezîyetçi ve yerinden yönetim(merkezîyetçi olmayan) ile işletmenin organizasyon yapısına da bağlıdır⁷. Bu yüzden bir deniz yük taşıma işletmesi ile bir endüstri işletmesinin muhasebe servisinin organizasyon yapısı aynı değildir. Bunlar arasında bazı benzerlikler olmakla birlikte işkollarının özellikleri itibarıyla az çok ayrıcalıklar bulunabilmektedir. Bu ayrıcalıklar işletmelerin muhasebe sistemleri yanında, büyüklükleri ile uğraş konularına göre de değişebilir. Aşağıda orta ve büyük iki endüstri işletmesinin muhasebe servislerinin organizasyonları görülmektedir.

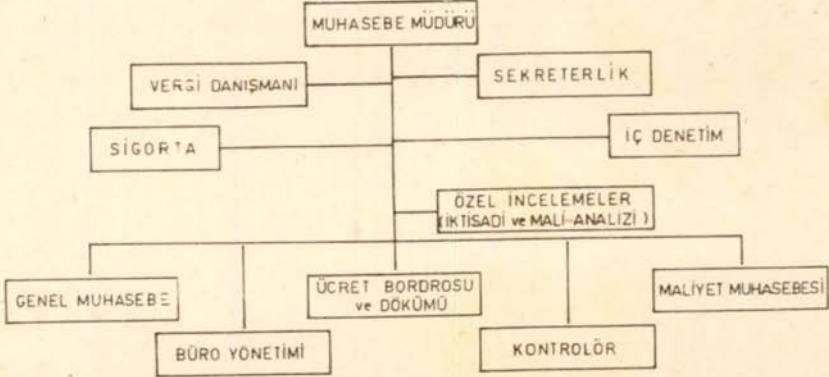


Sekil: 2.3

Bir Büyük Petrol Üretim İşletmesinde Muhasebe Servisinin Organizasyonu

Kaynak: Smith Aubrey C. ve Broek Horace R., *Accounting for Oil and Gas Producers*, Englewood: Prentice-Hall, Inc., 1967, s.58.

⁷ Smith Aubrey C ve Ashburne Jim G., *Financial and Administrative Accounting*, London: Mc Graw-Hill Book Co.Inc., 1960, s.312.



Sekil: 2.4

Bir Orta Büyüklükte Endüstri İşletmesinde Muhasebe Servisinin Organizasyonu

Kaynak: Heckert Brooks J ve William James D., *Controllershship The Work of The Accounting Executive*, New York: The Ronald Press Co., 1962, s.500.

211. İşletme Organizasyonu İçerisinde Muhasebe Servisinin Yeri

İşletmeler kaynaklarını çoğaltmak hiç olmazsa korumak için uğraşırlar. İşletmeler bu amaçlarına iyi yönetim ile ulaşırlar. Küçük işletmelerin sahipleri aynı zamanda işletmelerin yöneticisi olduklarından bu tür işletmeler için fazla sorun yoktur. Fakat, bu iş büyük işletmelerde farklıdır. Sanayi ve teknolojiye meydana gelen gelişmeler işletmelerin de gelişmelerine sebep olmuştur. İşletmeler büyüdükçe yönetimleri zorlaşmış, sahiplik ve yönetim birbirinden tamamen ayrılmıştır. Büyük işletme sahipleri, işletme içerisinde olup biteni kişisel olarak gözleyemezler ve kişisel yargı ve tahminlerde yetersiz kalırlar. Bu yüzden yöneticiler işletme ile ilgili kararlarda ihtiyaç duydukları verileri ancak muhasebeden alabilirler.

Bazıları muhasebeyi işletmenin destekleyici fonksiyonları arasında⁸

⁸ Cemalcılar İlhan ve diğerleri, *İşletmecilik Bilgisi*, Eskişehir: ETTA Yayını, 1979, s.17.

bazıları ise, işletmenin başlı başına bir fonksiyonu olarak⁹ görülmektedirler. Bu yüzden muhasebe, işletmelerin ekonomik durumlarını belirtmeden çok gelişmelere engel etkenlere karşı tedbirlerin alınması ve planlamada gerekli günlük verilerin sağlanması açısından önem kazanmıştır¹⁰. Hatta, işletmenin kurmay bölümleri arasına girmiştir¹¹. Muhasebe; "işletmenin dilidir", "sinir sistemidir"¹² deyimleri bu nedenle söylenmiştir.

Muhasebe, kendinden beklenen bu temel fonksiyonu çeşitli şekillerde yerine getirmektedir. Örneğin, bazan Muhasebe-Finansman bir servis olarak düşünülebileceği gibi, bazan da Muhasebe ile Finansman ayrı ayrı servisler olarak ta düşünülebilir. Muhasebe ve Finansman servisleri ayrı ayrı düşünüldüğünde, Muhasebe servisi işletmenin türsel fonksiyonlarının yürütülmesini destekler. Finansman servisi ise, bu fonksiyonu kolaylaştırır. Yani Muhasebe servisi, işletmenin finansal kayıtları ile uğraştığı gibi, yönetimin karar almasına yararlı olacak verilerin sağlanmasına da yardımcı olur. Finansman servisi, işletmenin kısa ve uzun vadeli nakit akışı tahminleri yapmasının yanında fonların en uygun koşullarda temin edilmesini ve en etkin kullanılmasını da sağlar. Muhasebe ve Finansman servislerinin ayrı ayrı servisler altında toplanması genellikle belli büyüklüğe ulaşmış işletmelerde olmaktadır. Çünkü, büyük işletmelerde servisler arasında daha kesin işbölümüne gidilir. Bu tür işletmelerde Muhasebe servisi yöneticisinin belli başlı görevleri def-

⁹ Fayol Henry, *Administration Industrielle et Générale*, Paris: [t.y.] den Canoğlu Mehmet Ali, "İşletmelerde Muhasebenin Yeri ve Önemi", *Muhasebe Dergisi*, sayı 2 (Kasım 1975), s. 55.

¹⁰ Sertoğlu Sebahattin, *Muhasebe*, Cilt I, Ankara: Sevinç Matbaası, 1969, s.5.

¹¹ Yelken Nurettin ve diğerleri, *Yönetim Muhasebesi*, İzmir: Mas Matbaası, 1982, s.5

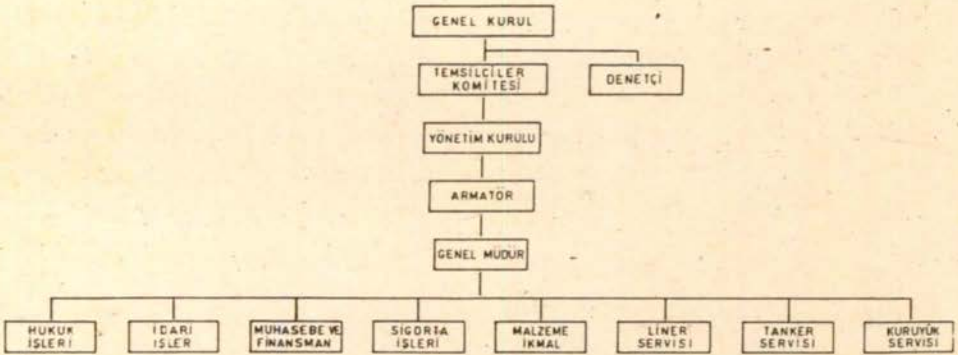
¹² Canoğlu, s.55.



ter tutma, mali tabloları hazırlama, yorumlama, ilgililere bilgi verme, denetim ve onaydır. Finansman servisi yöneticisinin görevleri ise, finansal planlama ve denetleme; fonların bulunması, toplanması ve fonların yatırımdır¹³.

Muhasebe ve Finansman servislerinin aynı servis altında toplanması genellikle küçük işletmelerde olmaktadır. Çünkü, bu işletmelerde servisler arasında kesin bir işbölümü yoktur. Bu tür işletmelerde genellikle yetki ve sorumluluk tek bir yöneticiye verilir. Muhasebe ve Finansman aynı servis altında birleşmesi durumunda muhasebenin destekleyici, Finansmanın da kolaylaştırıcılığı bir arada toplanır ve işletmenin türsel fonksiyonlarını birlikte yürütürler.

Muhasebe - Finansman bir servis olarak düşünüldüğünde işletmenin organizasyonu içerisindeki yeri aşağıdaki gibi olabilir.



Şekil 2.5

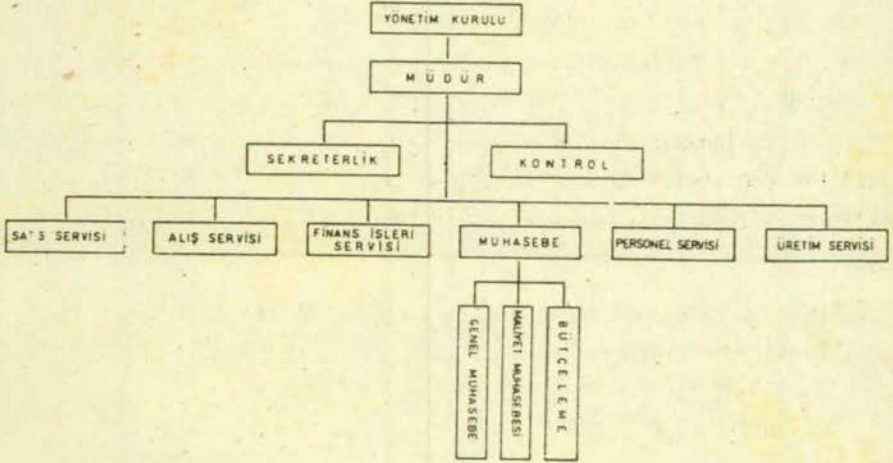
Bir Deniz Yük Taşıma İşletmesinin Organizasyonu

Kaynak: Norwegian Shipping Academy, The Shipowners Business

Course Book I, Revised Ed., y.y. : 1980, s.66.

¹³ Oluç Mehmet, *İşletme Organizasyonu ve Yönetimi*, Cilt I, 3.Baskı, İstanbul: İÜ-İF Yayın Nr.77, 1978, s.339.

Muhasebe - Finansman ayrı ayrı birer servis olarak düşünülduğünde işletmenin organizasyon içerisindeki yerleri aşağıdaki gibi olabilir.



Şekil: 2.6

Bir Endüstri İşletmesinin Organizasyonu

Kaynak: Dirimtekin Tuğrul, Muhasebe İçi Kontrol İlkeleri, Bursa: BİTİA Yayını, 1981, s.41.

22. DENİZ YÜK TAŞIMA İŞLETMELERİNİN ÖZELLİKLERİ VE FONKSİYONLARI

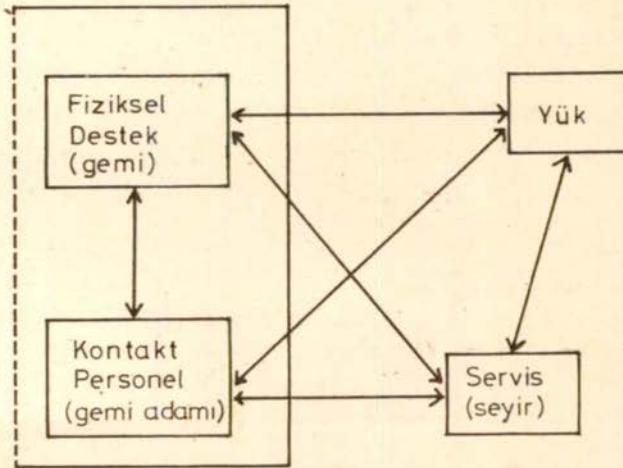
220. Deniz Yük Taşıma İşletmelerinin Temel Özellikleri

Deniz yük taşıma işletmelerini diğer işletmelerden ayıran pek çok özellikler vardır. Bu özelliklerden başlıcaları şunlardır:

1. Deniz yük taşıma işletmelerinde yapılan hizmet diğer servis kollarında olduğu gibi, elle tutulur, gözle görülür bir maddeye dayalı olmadığı için stoklanamaz niteliktedirler. Taşımadan dolayı eşya üzerinde fiziksel bir değişiklik de meydana gelmemektedir. Başka bir ifade ile deniz yük taşıma işletmelerinde madde akışı ile belirli fiziki girdi-çıkışı yoktur,

2. Deniz yük taşıma işletmeleri karşılıklı ilişki halinde olan
- Fiziksel destek,
 - Kontakt(temas) sağlayan personel ve
 - Eşya(yük)'dan oluşur.

Aşağıdaki şekil bu durumu açıklamaktadır:



Şekil: 27

2. Deniz yük taşıma işletmelerinde hizmeti yapan ile alıcı arasında doğrudan bir temas, yüz yüze bir ilişki zorunludur¹.

4. Deniz yük taşıma işletmelerinde talep düzensizdir. Bu yüzden büyük talepler için kapasite değiştirmeleri hemen yapılamaz.

5. Deniz yük taşıma işletmeleri kuruluşta ve çalışmalarında devamlı büyük sermayeye ihtiyaç duyarlar. Yani, sermaye-yoğun bir sektördür.

6. Deniz yük taşıma işletmesinde bir gemi tekrar yük alabilecek duruma geldiği zaman seferi tamamlamış sayılır².

7. Deniz yük taşıma işletmelerinde kalite kişiye, zevke, gemiye vb. göre değişir³.

8. Deniz yük taşıma işletmelerinde üretim, hizmetin sunulduğu anda gerçekleşir⁴.

9. Deniz yük taşıma işletmelerinde üretim araçları sürekli yer değiştirir. Hizmet, üretim araçlarının yer değiştirmesi ile üretilir.

221. Deniz Yük Taşıma İşletmelerinin Muhasebe Özellikleri

Deniz yük taşıma işletmelerinin muhasebesi, önemli ihtisas(türsel) muhasebelerinden biridir. Her ne kadar deniz yük taşıma işletmelerinin sahip oldukları özellikler bu işletmelerin muhasebelerinde farklılaşma meydana getiriyorsa da öteki muhasebeler ile aralarında yasa, ilke, yöntem, teori, kural ve benzeri açılardan bir fark yoktur.

¹ Köksel Mustafa, "Havayolu Ulaştırma İşletmelerinde Uçuş Ekiplerinin Programlanması Problemi için Geliştirilen Bilgisayara Dayalı Sezgisel Bir Model", (Basılmamış Doçentlik Tezi, İÜ-İşletme Fakültesi, 1982) ss9-10.

² Asafkan Kenan, "Gemi İşletmeciliği Muhasebesi", Metodik Muhasebe Ansiklopedisi, Ankara, Ayyıldız Matbaası, 1959.

³ Saraçer Önder, "Denizulaşım İşletmesi İçinde Muhasebe Departmanının Yeri ve Fonksiyonu" (Yüksek Lisans Tezi, İÜ-İşletme Fakültesi, 1982) s.6.

⁴ Orhon Feryal, Ulaştırma İşletmelerinde Maliyet Muhasebesi, İstanbul: Ekonomik ve Bilimsel Yayınlar Ltd.Şti Yayını Nr. 7, 1984, s. 28.

Deniz yük taşıma işletmelerinin muhasebe özelliklerinden başlıcaları şunlardır:

1. Deniz yük taşıma işletmelerinde her geminin her seferi, o geminin adı ve sefer numarasını taşıyan özel bir hesap üzerinde izlenir⁵.

2. Deniz yük taşıma işletmelerinde hizmet stoklama imkânı yoktur,

3. Deniz yük taşıma işletmelerinde sabit varlıklara ait amortismanlar bilançoda büyük yer tutar. Bu tür işletmelerde gemiler amortismanı(gemilerin kıymeti üzerinden) ve gemiler envanteri amortismanı(gemi demirbaşları üzerinden) olmak üzere iki tür amortisman vardır,

4. Deniz yük taşıma işletmelerinin bilançolarındaki varlıkların yaklaşık % 80-90'ını sabit varlıklar, % 10-20'sini ise dönen varlıklar oluşturur,

5. Deniz yük taşıma işletmelerinde gemi seferinin biteceği tarih bilinmediğinden, gelirler ile giderlerin seferin tamamlanmış ve tamamlanmamış bölümleri arasında uygun bir şekilde paylaştırmak güctür⁶.

6. Deniz yük taşıma işletmelerinde her seferin ayrı bir muhasebesinin yapılması zorunludur⁷.

7. Deniz yük taşıma işletmelerinde sefer, hesap dönemi sonuna kadar bitmemişse seferin toplam gelir ve giderleri kâr ve zarar hesabına intikal ettirilmeden önce doğrudan gelecek döneme aktarılır⁸.

⁵ Lejeuna Ch, *Notlu Ticaret ve İhtisas Muhasebeleri*, Çev. Arat Cahit, Ankara: Akın Matbaacılık Ltd.Şti, 1956, s.215.

Bross Steward R., *Ocean Shipping*, Cambridge: Cornell Maritime Press, 1956, s. 238.

⁶ Altuğ Osman, *Deniz Taşıt İşletmelerinde Maliyetler ve Maliyetlerin Yönetim Yönünden İncelenmesi*, İstanbul: İİTİA Yayını, 1974, s.32.

⁷ Lee A.G., *Transport Finance and Accounting*, 2 nd Ed., London: Sir Isaac Pitman and Sons Ltd., 1969, s.84.

⁸ Cheng Philip C., *Steamship Accounting*, Cambridge: Cornell Maritime Press, 1969, s.139.

222. Deniz Yük Taşıma İşletmesinin Muhasebe Fonksiyonları

Deniz yük taşıma işletmesinin muhasebe fonksiyonlarından başlıcaları şunlardır:

1. Deniz yük taşıma işletmesinde kıymet hareketlerinin devamlı bir şekilde kaydını ve tespitini yaparak kontrolu sağlamak,
2. Alıcılara(taşıtanlara) verilen hizmetlerin "neye mal olduğunu" başka bir ifade ile, "seferin neye mal olduğunu" ve armatrn/donatanın gerçek kr ve zararını tespit etmek,
3. Çeşitli hesap dönemlerinin kayıtlarındaki bilgilere dayanarak dönemlerin karşılaştırılmasına imkan verebilecek istatistiki bilgileri sağlamak,
4. Deniz yük taşıma işletmesinin üçüncü kişilerle olan durumu ve ödeme kabiliyeti hakkında bilgi vermek,
5. Deniz yük taşıma işletmesindeki gemilerin her seferinin gelir ve giderlerini ayrı ayrı hesaplamak,
6. Merkez işletmenin ve gemilerin maliyet ve hasılatını ayrı ayrı tespit ettikten sonra, deniz yük taşıma işletmesini krını bir bütün olarak ölçmek ve bunların tümünü toplu bir halde kr ve zarar hesabında göstermek,
7. Muhasebe kayıtlarından elde edinilen sonuçlara göre, gerekli tedbirlerin alınmasında, işletme içinde zararlı ve faydasız çalışmalardan vazgeçilerek deniz yük taşıma işletmesinin gelecekte daha iyi bir duruma gelmesine yardım etmektir.

23. TÜRKİYE'DE DENİZ YÜK TAŞIMA İŞLETMELERİNDE BELGELERİN
ORGANİZASYONU

230. Genel Açıklama

Belge, işolgularını(vak'a) kişi, yer, zaman, nitelik ve nicelik gibi açılardan tespit eden, tanıtlayan ve kanıtlayan nesnelere¹:

Muhasebede yapılan her kayıt yazılı bir belgeye dayanmak zorundadır. Belge, hesaplara yapılan kayıtlar arasında organik bağlantıyı sağlar. Onun içindir ki, belge muhasebe organizasyonunun temeli², hatta muhasebenin temel taşıdır³.

İşletmelerdeki mali karakterli olayların iş akışı doğal ve yapay belgelerle sağlanır. Doğal belgeler kanun hükümleri⁴ ile yapay belgeler ise genellikle isteğe bağlı olarak düzenlenirler. Dışarıdan işletmeye ve işletmeden dışarıya iş akışları doğal belge, işletme içinde oluşan olaylar ise yapay belgeler ile sağlanır.

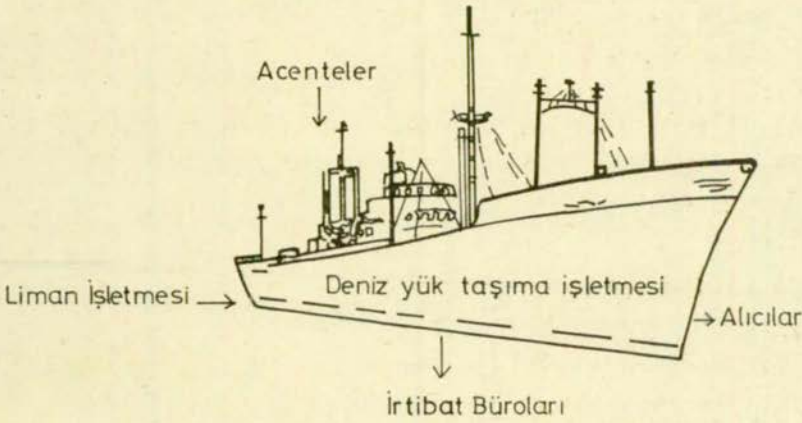
Bir deniz yük taşıma işletmesinde iş akışını şu şekilde göstermek mümkündür.

¹ Yazıcı Mehmet ve Durmuş A.Hayri, *Muhasebe Kuramları ve Uygulamaları*, İstanbul:İTİA Nihad Sayar Yayın ve Yardım Vakfı Yayını Nr.251, 1975, s.8.

² Keyman Hikmet, *Ticari-Muzaaf Muhasebe*, Cilt I, Ankara: Güzel İstanbul Matbaası, 1955, s.280

³ Lâlik Ömer, *Finansal Muhasebe*, Ankara: AİTİA Muhasebe Yük.Okulu Yayını Nr.3, 1982, s.12.

⁴ VUK, Md.227.



Şekil: 2-8

Deniz Yük Taşıma İşletmesinde İş Akışı

231. Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmelerinde Kullanılan Belgeler

Deniz yük taşıma işletmesinde iş akışını sağlayan belgeler gemi belgeleri ve işletme belgeleri olmak üzere iki gruba ayrılırlar. İşletmelerdeki belgeler diğer işletmelerden pek farklı olmamasına rağmen gemi belgeleri farklıdır.

Gemi belgelerinden(uluslararası kurallarla istenenler dahil) başlıcaları şunlardır⁵.

- Denize Elverişlilik Belgesi
- Konişmento

⁵ Süygen Yücel ve Akten Necmettin, *Denizcinin Kılavuzu*, İstanbul: Ercivan Matbaası, 1980, s.451.

Branch Alan E., *The Elements of Shipping*, 2 nd Ed., London: Chapman and Hall Ltd, 1970, s.56.

Akdoğan Refik, *English For The Merchant Marine*, İstanbul: 1984, s.93.

Altuğ Ayet, *Deniz Ulaştırması*, İstanbul: D.Dz.Y ve L. Matbaası, 1946, s.91.

- Ordino
- Manifesto
- Gümrüklü Malzeme Üstesı
- Yükleme Çizgisi Belgesi
- Teçhizat Emniyet Belgesi,
- Telsiz Emniyet Belgesi
- Gemi Sicili
- Gemi Jurnalı
- Pratika
- İnşa Emniyet Belgesi
- İtlafi Far Belgesi (Fareden Arınma Belgesi)
- Gemi Ölçü Belgesi (Gemi Ölçü Raporu)

Gemi belgeleri taşıdığı bilgiler aynı kalmak şartıyla değişik tip ve ebatta olabilirler⁶.

Çalışmada seferde devamlı kullanılan belgeler (konişmente, ordino ve manifesto) ile gemi içinde bulundurulan belgelerden biri (ölçü belgesi) açıklanacaktır.

Gemi Ölçü Belgesi (Gemi Ölçü Raporu)

Gemi Ölçme Belgesi, 4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Kanununun 7 nci maddesi hükmünce Ticaret Gemileri Ölçme Tüzüğüne göre ticaret gemilerine verilen belgedir.

Bu belge, geminin ölçme neticesini (tonaj, sınıf, vs.) verir. Bir Gemi Ölçme Belgesi örneği aşağıda verilmiştir.

⁶ Ayrıntılı Bilgi İçin Bkz.:

Martin Ben, *Shipmaster's Handbook On Ship's Business*, Cambirdge: Cornell Maritime Press, Inc., 1969.

Küçük Ferhat, *Gemi İnşaat Kaideleri*, İstanbul: İTÜ Yayını Nr.1007, 1974.

Konışmento taşıma sözleşmesi niteliğindedir. Gemiye yüklenen malı temsil eder ve temsil ettiği mal üzerinden tasarruf hakkını sağlar. Konışmento'da bulunacak bilgiler TTK, Md.1098'de sayılmıştır.

Konışmento'da yazılı malı teslim almaya yetkili olan kimseye konışmentonun teslimi, malın teslimi hükmündedir. Taşıma sözleşmesinde aksi kararlaştırılmadıkça konışmento göndericinin isteği üzerine gönderilenin emrine veya yalnız emre düzenlenir⁸ ve dünya ticaretinde ciro edilebilir özelliğe sahip bir belge olarak kabul edilir⁹.

Konışmento taşıtanın isteği kadar verilebilir. Ancak, verilen nüshaların aynı olması ve kaç nüsha düzenlendiğinin gösterilmesi şarttır. Ayrıca, nüshaların üzerine sadece birinin işlem görmesi ile diğerlerinin hükümsüz kalacağı da yazılmalıdır.

Doğru, temiz, kirli(klozlu), grup, aktarma, cirolu, emre yazılı, sundurma, tek, nama yazılı olmak üzere çeşitli konışmentolar vardır.

Ordino

Ordino(order), denizyolu ile taşınacak bir malın gemiye yüklenmesi veya boşaltılması için taşımacı veya gemi sahibi tarafından düzenlenen bir belgedir.

Bir ordino'da en az şu bilgiler bulunur.

- Geminin adı,
- Sefer durumu ile malın taşınması hakkında bilgi,
- Malın cinsi,
- Malın markası ve numaraları
- Taşıma ücreti(navlun) ve diğer bilgilerdir.

⁸ TTK, Md.1101

⁹ Mc Farland E.Myron, *Ship's Business and Cargo Loss and Damage*, Cambridge: Cornell Maritime Press, 1963, s.24.

Yükleme ve boşaltma olmak üzere iki çeşit ordino vardır.

Yükleme ordinosu, malın gemiye yüklenmesi için düzenlenen ordinodur. Yükleme ordinosunda, malı gönderen(taşıtan) "Ordino İsteme Kağıdını" yükleten(acente) "Yükleme İzin Kağıdını" ve kaptan da "Gemi Kağıdını" düzenler. Boşaltma ordinosu ise, taşınan malların gönderilene teslimi için konişmentonun iadesi karşılığında düzenlenen ordinodur.

Manifesto

Manifesto(manifest), gemideki yolcu ve yüklerin tüm özelliklerini ayrıntılarına kadar gösteren bir listedir¹⁰.

Manifesto konişmentoya göre düzenlendiğinden konimentodaki bilgileri kapsar.

Manifesto açık deniz taşımasında çalışan gemiler için düzenlenir; kıyı taşımasında çalışan gemiler için manifesto düzenlenmez. Manifesto'da yer almayan mallar, kaçak mal olarak nitelendirilir.

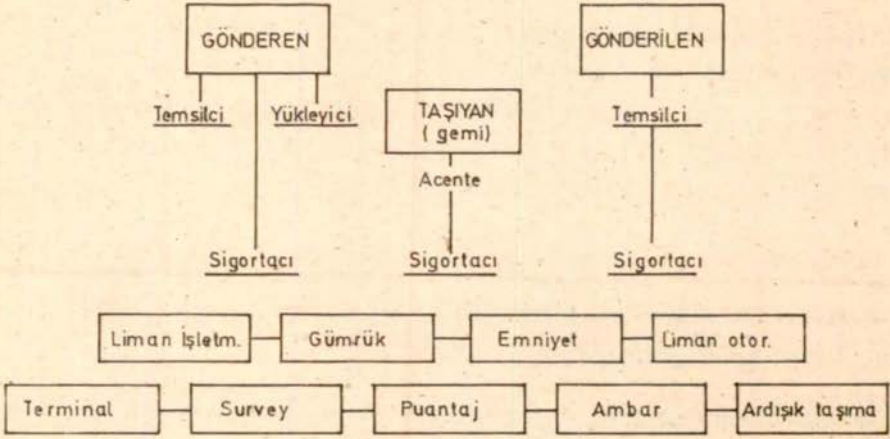
Yolcu, yük ve orijinal olmak üzere çeşitli manifesto vardır.

232. Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmelerinde Belge Akışı

Burada yukarıda açıklanan belgelerin deniz taşıma acentesi, liman işletmesi ve deniz yük taşıma işletmesindeki iş akışına geçmeden önce deniz yük taşıma işletmeleri ile ilişkili birimleri görmekte fayda vardır. Bu birimlerin ilişkilerini şematik olarak şöyle göstermek mümkündür.

Şekil2.10'da aralarındaki ilişkileri göstermek için birimleri bir takım doğrularla göstermeye gerek yoktur. Çünkü, bütün birimlerin birbirleri ile ilişkileri az veya çok, kısa veya uzun, şu veya bu nedenlerle, her zaman var sayılabilir. Bazan birbirleri ile ilişkisiz gibi görünen birimler bile bir konuda her an karşı karşıya gelebilmektedirler.

¹⁰ Branch Alan E., a.g.e., s.56.



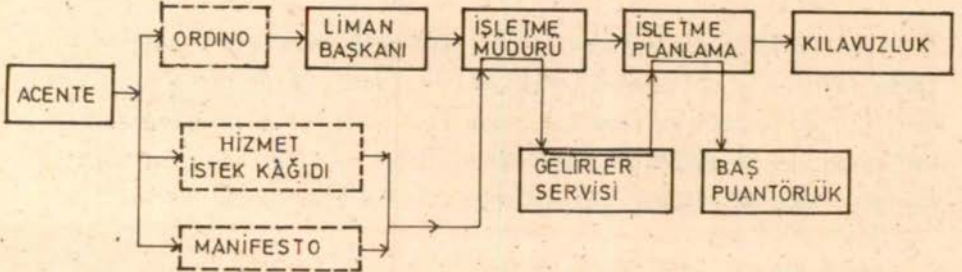
Şekil: 2.10.

Kaynak: Salman Günay, *Liman ve Deniz İşletmeciliği*, İstanbul: Yük. Dz. Ok. Yay. Nr. 3, 1980, s. 231.

Deniz Yük Taşıma İşletmesi İle İlişkili Birimler

232.0. Deniz Taşıma Acentesi ile Liman İşletmesi' Arasındaki Belge Akışı

Ordino ve manifesto belgeleri bir bakıma deniz taşıma acenteleri ile liman işletmeleri arasında haberleşme araçları sayılırlar. Bu haberleşmenin akışı aşağıda şekilde gösterilmiştir.



Şekil: 2.11

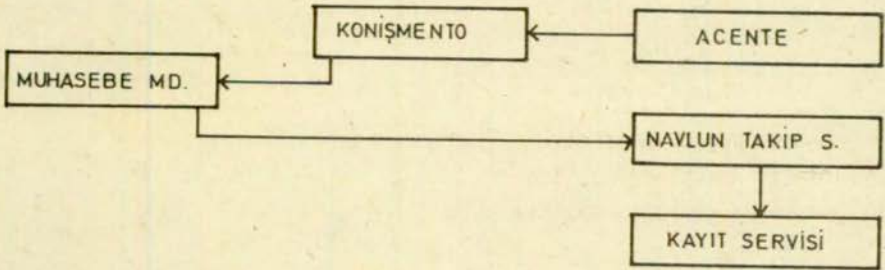
Bir Deniz Taşıma Acentesi ile Bir Liman İşletmesi Arasındaki Haberleşme Akışı

Deniz taşıma acentesi ile liman işletmesi arasındaki haberleşmede manifesto ile ordino belgeleri arasında bazı eksiklik ve yanlışlıklar olmaktadır. Bunların manifesto ile ilgili olanları şöyle sıralanabilir:

1. Yüklerin marka ve cinslerinin yanlış tercüme edilmesi,
2. Yük ağırlıklarının yanlış yazılması,
3. Yanıcı, yakıcı, patlayıcı ve zehirleyici maddelerin yük üzerine açık olarak yazılmamasıdır.

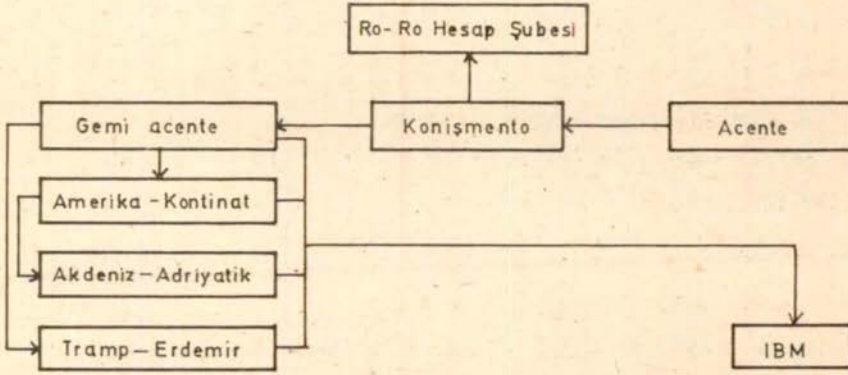
232.1. Türkiye'de Bazı Deniz Yük Taşıma İşletmelerinde Belgelerin Akışı

Ordino ve manifestonun deniz yük taşıma işletmelerinin muhasebe servisi ile pek ilgisi olmamasına karşılık, konişmentonun sözkonusu servisle ilgisi vardır. Bu ilgi aşağıdaki şekillerde gösterilmiştir.



Sekil: 2 .12

Konışmentonun Bir Özel Deniz Yük Taşıma İşletmesinin Muhasebe Servisindeki Akışı



Şekil: 2 .13

Konişmentonun Kamuya Ait Bir Deniz Yük Taşıma İşletmesinin Muhasebe Servisindeki Akışı

233. Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmelerinde Belgelerin Dosyalanması ve Kodlanması

Deniz yük taşıma işletmelerinde dosyalama ve kodlama önemli işlerden biridir. İşlemleri yapılan ve işaretlenen belgeler dosyalanır ve saklanır. Saklama süreleri ise, kanunlarda açıkça belirtilmiştir¹¹.

Deniz yük taşıma işletmelerinde dosyalar, haberleşme ve hesap işlerine(muhasebeye ait) ait olmak üzere iki gruba ayrılır.

1. Haberleşme Dosyaları

Deniz yük taşıma işletmeleri, deniz taşıma acentelerine, irtibat bürolarına, resmi ve özel daire ve kurumlara ve diğer deniz yük taşıma işletmelerine yazacakları her türlü yazıların, çekecekleri teleks ve telgrafların asıl veya suretleri tarih ve numara sırasıyla düzenli olarak bu dosyada saklanır.

¹¹ TTK, Md.68, - VUK, Md.253.

2. Hesap İşlerine Ait Dosyalar

Deniz yük taşıma işletmelerinde hesap işleri dosyaları faturalar, fişler, seferler, acenteler, vergiler, sigortalar vb. gibi türlere ayrılmaktadır.

Şimdi bu dosyalardan özellik gösteren seferler dosyasını açıklamaya çalışalım:

Deniz yük taşıma işletmelerinde her geminin her seferine ait olmak üzere bir dosya tutulur. Dosyanın üzerine geminin adı(M/S veya M/V Maçka, S/S veya S/V Ake1), sefer numarası(1984/1 veya 1/1984), seferin başlangıç ve bitiş tarihleri(1 Şubat 1984-1 Mart 1984) ile hattı(Trabzon-Napoli-Trabzon) yazılır.

Deniz yük taşıma işletmelerinde gemilerin seferleri için tutulan sefer dosyalarında çeşitli belgeler bulunur. Bunlar:

- a. Sefer dosyasındaki belgeleri inceleyen yetkilinin düşüncelerini içeren belge,

Hattı:	NOT:
Limana yarış tarihi:	
Limandan ayrılış tarihi:	
● Liman ve Acente:	
Gemi adı:	
Sefer nr'sı:	
Konşimento nr'sı:	
●	
İncelendiği tarih:	
İnceleyenin Adı ve Soyadı:	
İmza:	

- b. Geminin o seferine ait sözleşme ve haberleşme belgelerinin birer kopyası,
- c. Geminin o seferine ait olmak üzere taşınan yükün manifestosunun birer kopyası,
- d. Geminin o seferinde yurtdışı liman, yol, personel ve gemi ile ilgili her türlü giderleri karşılamak için Bankalardan döviz avansı alınmışsa Döviz Satış Bordrosunun bir kopyası,
- e. Konişmento düzenlenmesinde esas olan yükleyicinin imzalı talepnameşi ile kaptanın imzasını taşıyan yükleme ordinosu veya boşaltma ordinosu,
- f. Deniz taşıma acentelerince¹² ve deniz yük taşıma işletmelerince yapılan giderlerin belgelerinin kopyası,
- g. Yükün teslimi için Liman İşletmesine ve Gümrük İdaresine yazılan ordino kopyaları;
- h. Yükün gemiye teslim alındığına dair yükletene verilen konişmento kopyası,
- i. Geminin o seferine ait tüm yük raporları,
- j. Taşınan yük için düzenlenen faturaların birer kopyasıdır.

¹² Deniz yük taşıma işletmesi adına iş yapan deniz taşıma acentesi yaptığı giderler ile elde ettiği gelirleri bir aylık süre içerisinde deniz yük taşıma işletmesinin merkezine göndermek zorundadır. Merkeze gelen bu belgeler muhasebeşmeye hazır duruma getirilmeden önce gelir ve gider yönünden kontrole tabi tutulurlar. Örneğin gelir yönünden manifesto'da mevcut navlun birimleri, tarifeler, konferanslarla anlaşması bulunan alıcıların bu anlaşma şartları vb. gider yönünden ise; kullanılan amele postası, stevedore(istif) anlaşması, liman tarifesi, boşaltma şartlarınının *Free Out*(yükleme/boşaltma gideri alıcıya aittir) veya *Liner Terms*(Yükleme/boşaltma giderleri deniz yük taşıma işletmesine aittir. Ancak, liman koşulları ve töreleri de dikkate alınmalıdır) olup, olmadığı, anlaşmalı taşımalarda yükleme ve boşaltma süresi kontrol edilir. Yapılan kontroller sırasında tespit edilen hata ve eksikler, önemine göre, teleks, telgraf veya mektupla ilgili deniz taşıma acentesine bildirilir ve mutabakat sağlanır.

Belgelerin kodlanmasına gelince; deniz yük taşıma işletmelerinde belgelerin kodlanması konusunda tekdüzenlilik yoktur. Bir kısım deniz yük taşıma işletmeleri "Alfabetik Kodlama" türünü, bir kısmı "Konularına Göre", diğer bir kısmı ise, "Karışık, Coğrafi ve Sayısal Kodlama" türünü kullanmaktadırlar. Ancak, yaptığımız incelemede deniz yük taşıma işletmelerinde en çok kullanılan kodlama türünün "Konularına Göre Kodlama" olduğu gözlenmiştir. Konularına göre kodlamada rakam kullanılabilirse de (Dewey'de olduğu gibi) sözkonusu işletmelerde kullanılmamaktadır.

Konularına Göre Kodlama türünde, aynı konu üzerinde düzenlenen bütün belgelerin tarih sırası ile birbirini takiben toplama ve birleştirme suretiyle başlı başına bir dosya tutulur ve burada saklanır.

Ordino, konişmento, manifesto vb. gibi belgeler ise konularına göre tasnife tabi tutulurlar. Dolayısıyla anılan belgelerin kendi aralarında tarih sırası da korunmuş olur.

"Konularına Göre Kodlama" türünün şu avantajları vardır:

1. Belgeler az türlere ayrılır,
2. Zamandan ve maddi açıdan tasarruf sağlanır,
3. Sınırsız genişleme alanına sahiptir,
4. Belgeler teknik yapıları ya da istatistik durumlarına göre konuları itibarıyla kolay ayrılır¹³.

Belgelerin düzenlenmesine gelince, her asil belge için en az iki kopya olur ve bu kopyalardan bir tanesi ait olduğu dosyaya konulur. İkinci kopya ise tarih ve numara sırası takip etmek suretiyle genel bir dosyada toplanır. Bu surette deniz yük taşıma işletmesince düzenlenen belgenin tarih sırasına göre tasnif dosyası vücuda getirilmiş olur.

Deniz yük taşıma işletmesince düzenlenen bir belgenin gelen bir belgeye mi cevap olduğu, yoksa doğrudan doğruya mı düzenlendiğini kolayca anlayabilmek için bunların kopyalarının çeşitli renk kağıtlara alın-

¹³ Kahn Gilbert ve Yerian Theodore, *Progressive Filing*, New York: Mc Graw-Hill Co., 1955, s.127.

ması usuldendir. Örneğin, yazılan yazılar için beyaz, cevaplar için sarı kopya kağıdı(parşümen kağıdı) kullanılabilir.

Bir deniz yük taşıma işletmesinde yaptığımız incelemede dosyaların Konularına Göre Kodlanmasının aşağıdaki gibi yapıldığı gözlenmiştir.

- Faturalar
- Tahsil Fişleri
- Ödeme Fişleri
- Mahsup Fişleri
- Seferler
- Acenteler
- Haberleşmeler
- Vergiler
- Sigortalar

Yukarıdaki dosyaların üzerine hangi yıla ait ve kaçınıcı dosya oldukları yazılmaktadır. Kodlamada yer verilmeyen alıcılar, satıcılar, senetler, bankalar vb. için dosya tutmak yerine isteğe bağlı defter tutulması tercih edilmektedir.

24. TÜRKİYE'DE DENİZ YÜK TAŞIMA İŞLETMELERİNDE HESAP PLANLARININ
ORGANİZASYONU

240. Genel Açıklama

Hesap planı, bir işletmede tutulan hesapların sistemli bir şekilde ve türlü gruplara ayrılmış olarak yürütülmesi için düzenlenen ve aynı olayların daima aynı hesaplara kaydedilmesini sağlayan özel bir yönerge¹.

Hesap planı, ideal bir muhasebe organizasyonunu için kaçınılmaz bir zarurettir². Hatta, işletmelerde muhasebe organizasyonunun temel taşıdır³.

Genellikle her işletme, muhasebe organizasyonunda büyük önem taşıyan bir hesap planına sahip olmayı arzular. Çünkü, işletmeler hesap planı sayesinde muhasebe verilerini raporlara kolaylıkla aktarırlar ve istatistiki bilgileri kolay ve çabuk elde ederler. Ancak, ihtiyaç duyulan hesap planının düzenlenmesinde bazı hususların gözönünde tutulması gerekir. Bunlar:

1. Hesap planının düzeni, bilanço ve kar ve zarar cetvelinin sür'atle düzenlenmesine imkan sağlayacak biçimde olmalı,
2. Hesaplar, hesap planında muhasebeden istenen bilgileri kolayca verecek muhasebe raporlarına kolayca alınabilecek biçimde yer almalı,
3. Gerek hesap, gerekse yardımcı hesaplar işletme için gerekli ise açılmalıdır.
4. Hesap planının ana yapısı gerekli değişikliğe imkan verecek esneklikte olmalı, her değişiklikte planın bütünü etkilenmemelidir⁴.

¹ Yücesoy Cevat, *Muhasebede Hesap Planları*, İstanbul: İİTİA Yayını Nr. 1963-73, 1963, s.7.

² Eser Nevzat ve Özel Salih, *Muhasebede Hesap Planları*, Ankara: AİTİA İşletme İdaresi Araştırma Enstitüsü Yayını Nr.1, 1962, s.11

³ Yazıcı Mehmet, *Türk İşletmelerinin Tekdüzen Hesap Çerçevesi Üzerine Bir Öneri*, İstanbul: Sermet Matbaası, 1965, s.4.

⁴ Sihay Jale ve Sevilengül Orhan, *Genel Muhasebe*, 2.baskı, Ankara: AİTİA Yayını Nr.24, 1979, s.82.

Hesap planında yer alacak hesapları isimlendirirken harf, rakam ya da harf rakam karışımı kodlama (simgeleme) sistemleri kullanılır. Bunlardan Dünya'da ve Türkiye'de en çok kullanılanı rakam kodlama sistemlerinden olan desimal (onlu) kodlu sistemdir.

Desimal kodlu sistemde hesaplar 0'dan 9'a kadar 10 sınıfa bölünür. Her sınıf kendi arasında 00'dan 09'a kadar 10 kümeye (gruba) ayrılır. Her kümede 000'dan 009'a kadar 10 hesaba ayrılır. Böylece 10 sınıftan 1000 hesap ve 10 000 as hesap elde edilir. Örneğin;

0 0 0 0	→	Hesap Sınıfı	8 Öteki Giderler
0 0 0 0	→	Hesap Kümesi	80 Bakım ve Onarım Giderleri
0 0 0 0	→	Hesap	800 Gemilerin Onarım Giderleri
0 0 0 0	→	Yardımcı Hesap	8000 Sürvey ve Muayene Ücretleri

Türkiye'de deniz yük taşıma işletmelerinin çoğunda da desimal kodlu sistem kullanılmaktadır. Bu kodlu sistemin, anılan işletmelerce tercih edilmesinin nedenleri şunlardır:

1. Hesapların kodlanmasının kolay olması,
2. Her bölümün 10 ayırımı aşmamak şartıyla genişletilebilir olması,
3. Esnek bir yapıya sahip olması,
4. 1000 hesap içerebilir olduğundan anılan işletmelerde uygulama alanı bulabilmesidir.

241. Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmelerinin Kullandığı Hesap Planları ve Düzenleme Esasları

Türkiye'de kamu (D.B Deniz Nakliyatı T.A.Ş ve D.B Denizyolları İşletmesi) ve özel sektöre ait deniz yük taşıma işletmelerinin kullandıkları hesap planlarında tekdüzenlilik yoktur. Bu büyük bir eksiklik. Bu eksikliğin giderilmesi için, deniz yük taşıma işletmeleri bir bütün olarak ele alınıp incelenmeli ve böylece birbirleri arasında tekdüzenlilik ve uyum sağlanmalıdır. Bu işe, deniz yük taşıma işletmelerinin tümü için uygulanacak bir genel hesap planı ile mümkün olabilir.

Yukarıda Türkiye'deki deniz yük taşıma işletmelerinin kullandıkları hesap planları arasında tekdüzenliliğin olmadığından söz edildi. Bu durum bazı kamu ve özel deniz yük taşıma işletmelerine ait hesap sınıfları ve hesap planlarında açık olarak görülebilir.

241.0. "A" Denizcilik ve Ticaret A.Şti'nin Hesap Planı ve
Düzenleme Esasları

"A" Denizcilik ve Ticaret A.Şti 1957 yılında kurulmuş ve merkezi İstanbul'dadır. Özel sektöre ait ve tarifeli(liner) çalışan bu işletme 8 adet gemi ile toplam 67 845 DWT'luk tonaja sahiptir.

a. Hesap Sınıfları

- 1 Üz kaynaklar Hesapları
- 2 Yabancı Kaynaklar Hesapları
- 3 Bağlı Değerler Hesapları
- 4 Finansman Hesapları
- 5 Üçüncü Şahıs Hesapları
- 6 Transitar Hesaplar
- 7 İşletme Hesapları
- 8 Masraf Hesapları
- 9 Netice Hesapları

b. Hesap Planından Bir Bölüm

7 İŞLETME HESAPLARI

- 70 ... Gemiler Sefer Hesabı
 - 700 Merkez(Istanbul)
 - 7000 - M/S "F" Gemisi
 - 7001 - M/S "M" Gemisi
- 71 AEL Gemiler Sefer Hesabı
- 72 Diğer Yabancı Bayraklı Gemiler Sefer Hesabı
- 73 Diğer Türk Bayraklı Gemiler Sefer Hesabı
- 74 Tahsil Edilecek ... Gemileri Navlun Hesabı
- 75 Tahsil Edilecek AEL Gemi Navlunları Hesabı
 - 750 Merkez(Istanbul)

- 76
77
78
79 Gemiler Masraf Hesabı("A")
790 Merkez(Istanbul)
7900 - M/S "F" Gemisi

c. Hesap Planının Düzenlenme Esasları

1. Aktif ve Pasifi içeren 1, 2, 3, 4 ve 5 sayılı hesap sınıfları "Bilanço Hesaplarına" 8 ve 9 sayılı hesap sınıfları ise, "Kar ve Zarar" Hesabına ayrılmıştır.
2. Bilanço hesaplarından 3, 4 ve 5 sayılı hesap sınıfları aktifi, 1 ve 2 sayılı hesap sınıfları ise, pasifi meydana getirmektedir.
3. Hesapların numaralanmasında desimal(onlu) kodlu sistem kullanılmıştır.
4. Hesap numarası iki rakamdan ibarettir. Yardımcı hesapların numaralanmasında hesabın sağına bir ile iki rakam eklemek suretiyle üç ve dört haneli olarak elde edilmiştir.

241.1. "D" A.Şti'nin Hesap Planı ve Düzenleme Esasları

"D" Anonim Şirketi 1952 yılında kurulmuş ve merkezi İstanbul'dadır. Özel sektöre ait ve tarifersiz(tramp) çalışan bu işletme 3 adet gemi ile toplam 215 165 DWT'luk tonaja sahiptir.

a. Hesap Sınıfları

- 1 Kasa
- 2 Bankalar
- 3 Cari Hesaplar
- 4 Sabit Kıymetler
- 5 Sair Aktifler
- 6 Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar
- 7 Uzun Vadeli Yabancı Kaynaklar
- 8 Özkaynaklar
- 9 Kar ve Zarar
- 0 Diğer Kaynaklar

b. Hesap Planından Bir Bölüm

9 Kar ve Zarar
Muvakkat Kar/Zarar

Gelirler

471 "D" Gemisi Hasılatı
472 "E" Gemisi Hasılatı
473 "T" Gemisi Hasılatı
474
475
476 "D" Gemisi Sigorta Hasar Tazminatı
477 "E" Gemisi Sigorta Hasar Tazminatı
478 "T" Gemisi Hasar Tazminatı
479
480
481 PTT Gelirleri
484 Muhtelif Gelirler
485 Yakıt Gelirleri

İşletme Giderleri

Yedekler

- A. Ana Makina
X 37 Ana Makina Gömlek ve Kaverleri
X 70 Yük Pompaları
- B. Güverte
X 71 Ambar Kapakları
- E. Navigasyon
X Navigasyon Cihazları Yedekleri

c. Hesap Planınının Düzenlenme Esasları

1. Aktifi ve pasifi içeren 0,1,2,3,4,5,6,7 ve 8 sayılı hesap sınıfları "Bilanço Hesaplarına" ve 9 sayılı hesap sınıfı ise "Kar ve Zarar Hesabına" ayrılmıştır.
2. Hesap planında, hesaplar likidite sırasını takip etmekte olup, en fazla likit olan hesaptan en az likit olan hesaplara göre

- sıralanmıştır. 0,1,2,3, 4 ve 5 sayılı hesap sınıfları aktifi, 6, 7 ve 8 sayılı hesap sınıfları ise pasifi meydana getirmektedir.
3. Hesap numaralanmasında birbirini izleyen numara kullanılmıştır ve hesap numaraları üç rakamdan ibarettir.
 4. Hesap sınıfları bilanço esasına göre bölümlenmiştir.
 5. Hesap sistemi olarak "İkinci Sistem" kullanılmıştır.

241.2. D.B Deniz Nakliyatı T.A.Şti'nin Hesap Planı ve Düzenlenme Esasları

D.B Deniz Nakliyatı T.A.Şti 14.5.1955 tarih ve 4/5095 sayılı Kararname ile kurulmuş ve merkezi İstanbul'dadır.

D.B Deniz Nakliyatı T.A.Şti 5842 sayılı Kanun ve buna dayanılarak çıkartılmış Esas Sözleşme ve Ticaret Kanunu hükümlerine tabi olup, 21.3.1964 tarihinde yürürlüğe giren 440 sayılı İktisadi Devlet Teşekkülleri ile Müesseseleri ve İştirakleri Hakkında Kanun içinde de düşünülmüştür.

Kamu sektörüne ait ve tarifeli(liner) çalışan bu işletme 58 adet gemi ile toplam 1 082 649 DWT'luk tonaja sahiptir.

a. Hesap Sınıfları

- 1 Dönen Varlıklar
- 2 Duran Varlıklar
- 3 Kısa Vadeli Yabancı Kaynaklar
- 4 Uzun Vadeli Yabancı Kaynaklar, Gelecek Yıllara Ait Gelirler ve Üzsermaye
- 5 Hasılat Hesapları
- 6 Maliyet, Giderler ve Zararlar
- 7 Maliyetle ilgili Gider Türleri
- 8 Maliyetle ilgili Gider Dağıtım Hesapları
- 9 Serbest
- 0 Nazım Hesaplar

b. Hesap Planından Bir Bölüm

I DÖNEN VARLIKLAR

A KASA VE BANKALAR

100 Kasa

100.00 Merkez Kasası

100.10 Mutemet Kasası(Zabitan)

100.20 Mutemet Kasası(Mürettebat)

101 Alınan Çekler

101.00 Tahsil Olunacak Çekler(TL)

101.10 Tahsil Olunacak Çekler(Döviz)

c. Hesap Planının Düzenlenme Esasları

1. Bu işletmede Tekdüzen Hesap Planı Bakanlar Kurulun 7.7.1971 tarih ve 7/2767 sayılı Kararı ile 1972 takvim yılı başından itibaren uygulanmaya başlanmıştır. Sözkonusu sisteme ait esaslar ise Başbakanlık Kamu İktisadi Teşebbüsleri Reform Komisyonu tarafından hazırlanmıştır.
2. Aktif ve pasifi içeren 1, 2, 3 ve 4 sayılı hesap sınıfları; "Bilanço Hesaplarına" ve 5 ve 6 sayılı hesap sınıfları ise "Kar ve Zarar" hesabına ayrılmıştır.
3. "Hesap planında hesaplar likidite sırasını takip etmekte olup, en fazla likit olan hesaplardan başlayarak en az likit olan hesaplara doğru sıralanmıştır. Bilanço hesaplarından 1 ve 2 sayılı hesap sınıfları aktifi, 3 ve 4 sayılı hesap sınıfları ise, pasifi meydana getirmektedir. Kâr ve Zarar hesapları ise, gelir tablosundaki özel açıklamayı verecek bir düzen içinde sıralanmıştır⁵.
4. Hesapların numaralanmasında blok ve desimal kodlama sistemi kullanılmıştır. Hesap numarası üç rakamdan ibarettir.

Yardımcı hesapların numaralanmasında hesabın sağına iki rakam eklemek suretiyle beş haneli tasnif elde edilmiştir.

⁵ Devlet Planlama Teşkilatı, *Tekdüzen Genel Hesap Planı ve Açıklamaları*, 3.baskı, Ankara: 1974, s.17.

5. Hesap sınıfları, bilanço esasına göre bölümlenmiştir.
6. Hesap planının hazırlanmasında standart maliyetlere geçme durumları da esas alınmıştır⁶.

242. Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmelerinde Kullanılan Hesap Planlarının Eleştirisi

242.0. "A" Denizcilik ve Ticaret A.Şti'nin Hesap Planının Eleştirisi

1. Hesap planının kodlanmasında desimal sistem kullanıldığı halde hesaplar 9 sınıfa ayrılmıştır.
2. İşletmelerde genellikle 0 ve 9 sayılı hesap sınıfları Tranzituar Hesaplara tahsis edilir. Oysa, bu işletmede Tranzituar hesap sınıfı hareketli bir hesap sınıfı gibi düşünülmüş ve bu yüzden 6 sayılı hesap sınıfı anılan hesaba tahsis edilmiştir.
3. Bazı hesaplar, ilgisi olmayan hesap sınıfı altında gösterilmiştir. Örneğin, Emanet Paralar Hesabının, 2 sayılı Yabancı Kaynaklar Hesapları sınıfında, Hasılat Hesaplarının 9 sayılı Netice Hesapları sınıfında gösterilmesinde olduğu gibi,
4. Bazı hesapların anlamları anlaşılmamaktadır. Örneğin, Aktifle İlgisiz Karşılıklar Hesabı. Bu hesap, 1 sayılı Özkaynaklar Hesapları sınıfında yer almaktadır.

242.1. "D" A.Şti'nin Hesap Planının Eleştirisi

1. Hesapların Kodlandırılmasında(isimlendirilmesinde) kodlama türlerinin hiçbirine uyulmamıştır.
2. Kasa, Bankalar, Cari Aktifler ve Sair Aktifler birer Dönen Varlık unsuru oldukları halde dört ayrı sınıfta gösterilmiştir.
3. Hesap sınıflarında gider ve gelir hesaplarına ayrı ayrı hesap sınıfı tahsis edilmemiştir. Sadece tek Kâr ve Zarar Hesabına yer verilmiştir. Oysa, kural olarak gelir ve gider yapıldığı an-

⁶ Yalkın-Koç Yüksel, *Tekdüzen Muhasebe Sistemi ve Türkiye'deki Çalışmaları*, Ankara: AÜ-SBF Yayını Nr.386, 1975, s.73.

da doğruca Kâr ve Zarar Hesabına atılmaz.

4. Hesap sınıflarında Nazım Hesaplara da yer verilmemiştir.
5. Hesap planında bazı rakamların önünde "X" işareti bulunmaktadır. Örneğin, 9 sayılı hesap sınıfı içerisinde yer alan İşletme Giderlerinden Yedekler adı altında X 37 Ana Makina Gömlek ve Kaverleri vb. gibi. X işareti geminin adına ("D"'de 5, "E"'de 6 ve "T"'de ise 7'dir) göre numara almaktadır. Bir hesap planında bu tür düzenleme hesap planının biçim ve dış yapısına aykırıdır.
6. Bazı hesapların anlamları anlaşılmamaktadır. Örneğin, Talep Edilmeyen Borçlar gibi.

242.2. D.B.Deniz Nakliyatı T.A.Şti'nin Hesap Planının Eleştirisi

1. Hesap planı belirli bir sisteme dayanmamıştır⁷.
2. Hesap planının işleyişini anlamak oldukça güçtür.
3. Hesap planında yer alan hesapların gereğinden fazla ayrıntılara inmesi işletmenin muhasebe servisinde bilgisayar kullanımını gerektirmiştir.
4. Hesap planında genel muhasebenin yanında maliyet muhasebesine de yer verildiğinden muhasebe daha karışık bir duruma girmiştir. Öyle ki, özel deniz yük taşıma işletmelerinden hiçbirisi bu hesap planını kullanma yoluna gitmemişlerdir.
5. Hesap planında yer alan yardımcı hesaplar beş rakamlıdır. Oysa, bu hesaplar dört rakamlı olabilirdi.
6. Açılış ve Kapanış Bilançosu hesaplarına, planda hiç yer verilmemiştir.
7. Üçlü ikici sistemdeki Yansıtma ya da Bağlantı hesapları, hesap planlarında ayrı anlamlarda kullanılmıştır.
8. Hesap planında çeşitli maliyet hesaplarını, genel muhasebe dışında tutmak isteyecek deniz yük taşıma işletmelerinin kullanacakları hesap olan 700 sayılı maliyet muhasebesi Bağlantı ya da Yansıtma hesapları ile genel muhasebeden özgür olarak sonuç çıkarılamamaktadır. Ayrıca, maliyet muhasebesinde yer alan bir çok

⁷ Mehmet Yazıcı, "Türkiye'de Muhasebe Eğitiminin Etkinleştirilmesi İçin Alınması Gereken Önlemler-Panel", I.Türkiye Muhasebe Eğitimi Sempozyumu, İstanbul: İA-İF Muhasebe Enstitüsü Yayın Nr.32, 1979, s.361.

hesap, genel muhasebede yer alan hesaplar yardımıyla kapatılmaktadır⁸.

9. Standart maliyet uygulandığı hallerde deniz yük taşıma işletmesinin faaliyetlerinde tüketilen maddelerin miktarı ile alış bedelleri arasındaki farklar maliyet muhasebesi içinde yürütülmesi halinde bu muhasebe içinde muhasebeleştirilmesi gerekir. Oysa, bu farklar hesap planında genel muhasebedeki Farklar Hesaplarına(630-635) aktarılmakta ve orada muhasebeleştirilmektedirler.

243. Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmeleri İçin Hesap Planı Gereği

Türkiye'deki mevcut kanunlarda hesap planlarına gereken yerin verildiği söylenemez. TTK'nun 455-465'nci maddeleri "Anonim Şirketlerin Hesapları" başlığına yer vermiştir. Bu maddelerde bahsedilen hesap planı değil, envanter ve bilançoya ait değerlendirme ilkeleridir. Vergi Usul Kanununda ise, bazı maddelerde dolaylı olarak hesap planlarına değinilmektedir. Örneğin, VUK'un 175 nci maddesinde "yazılı maksat ve esaslara uymak şartı ile, defterlerini ve muhasebelerini işlerinin bünyesine uygun olarak, diledikleri usul ve tarzda tanzim etmekte serbesttir" denilmektedir. Buradan VUK'un gerek defter sistemini seçmede, gerekse hesap planını yapmada işletmeleri serbest bıraktığı çıkarılabilir. Ayrıca, 2499 sayılı Sermaye Piyasası Kanununun 16 ve 22 nci maddeleri ile 7129 sayılı Bankalar Kanununun 51 ve 52 nci maddelerinde de hesap planlarından dolaylı bahsedilmektedir. Örneğin, Sermaye Piyasası Kanununun 27 nci maddesinin "b" fıkrasında "kamunun aydınlatılmasını sağlamak amacıyla, genel ve özel nitelikte kararlar almak, özellikle bilanço ve kâr ve zarar tablosu, yıllık raporlar, denetim raporları ve diğer tablolar hakkında standartları tespit etmek ve bunları tebliğlerle duyurmak" denilmektedir.

Hesap planlarına, başka bir deyişle hesaplar arasındaki tekdüzenliliğe çok az yer veren mevcut kanunlar, mali tabloların eksiksiz, açık ve düzenli bir biçimde düzenlenmesi gerektiğini çok net ve açık biçimde vurgulamaktadırlar. Örneğin, Türk Ticaret Kanununun 75 nci maddesine

⁸ Ataman Ümit, *Endüstri İşletmelerinde Muhasebe Sisteminin Seçimi*, İktisadi ve Ticari İlimler Dergisi, sayı 1(1973), s.134.

göre "ilgililerin işletmenin iktisadi ve mali durumu hakkında doğru bir fikir edinebilmeleri için,... bilançolarının ... eksiksiz açık ve kolay anlaşılır bir biçimde düzenlenmesi" gerekmektedir denilmektedir. Bunu gerçekleştirmek için de hesapları bir düzene sokmak gereklidir. Çünkü, mali tablolar varlıklarını hesaplardan alırlar.

Tüm işletmeler açısından sözkonusu olan bu gerçek, konumuz açısından deniz yük taşıma işletmeleri için de geçerlidir. Türkiye'de deniz yük taşıma işletmelerinin hesap planlarında tekdüzenlilik anılan işkolu için kabul edilecek bir genel hesap planı ile mümkün olabilir. Bu sayede her işletme, temel ayırım ve hesap sınıfları aynı kalmak şartıyla kendilerine ait hesap planlarını yaparlar. Nitekim, Avrupa ülkelerinden bazılarında anılan işkolu için kabul edilmiş genel hesap planı vardır. Örnek olarak B.Almanya'da tüm(yolcu, yük) deniz taşıma işletmeleri için uygulanan genel hesap planı gösterilebilir.

B.Almanya'da Deniz Taşıma İşletmelerinin Genel Hesap Planı⁹:

- Hesap Sınıfları: 0 Yatırım Varlığı
1 Diğer Aktifler
2 Pasifler
3 Satış Kârı
4 Gemi Seyahat Giderleri
5 Gemi İşletme ve İdari Giderleri
6 Mali Gelir ve Giderler, Hisse Senetlerine İlişkin Özel Kalemler
7 Diğer Gelir ve Gider Hesapları
8 Ayarlama ve Kapanış Hesapları
9 Kâr ve Zarar Hesapları

Hesap sınıfları deniz taşımacılığının özel önemi üzerine ayarlanmış ve hesap numarası üç rakam üzerinde sınırlandırılmıştır¹⁰.

⁹ Riebel Paul, *Verkehrsbetriebe, Rechnungswesen der" Handwörterbuch der Betriebswirtschaft*, Volume 1/3, Stuttgart, 1976.

¹⁰ Ayrıntılı Bilgi İçin Bkz.:

Verband Deutscher Reeder, *Gemeinschaftskontenrahmen Für Die Deutsche Handelsschifffahrt*, Hamburg, 1970.

Türkiye'de de bazı bilim adamlarınca bu işkolu için genel hesap planı hazırlanmış ve önerilmiştir. Örnek olarak Prof.Cevat Yücesoy'un Türk deniz taşıma işletmeleri için önerdiği genel hesap planı gösterilebilir¹¹. Ancak, önerilen bu genel hesap planı, Alman Zorunlu Tekdüzen Hesap Çerçevesini temel almıştır denebilir.

Yücesoy'un genel hesap planı aşırı birinci sisteme göre düzenlenmiştir. Aşırı birinci sisteme uygun hesap çerçeveleri ve genel hesap planları sanayiye dikkate alarak düzenlenirler. Deniz yük taşıma işletmeleri hizmet işletmesi olması vb. nedenlerden dolayı Yücesoy'un genel hesap planını anılan işkolu için öneremiyoruz.

244. Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmeleri İçin Önerilen Genel Hesap Planı ve Hesap Planı

Türkiye'deki tüm(kamu, özel) deniz yük taşıma işletmeleri için önerdiğimiz genel hesap planı, Prof.Dr.Mehmet YAZICI tarafından hazırlanan ve Türk işletmeleri için önerilen "Türk İşletmelerinin Tekdüzen Hesap Çerçevesinden(THÇ)" alınmıştır. Çünkü, THÇ, Türkiye gerçeklerine ve özelliklerine uygun olarak hazırlanmıştır¹².

Türkiye'deki deniz yük taşıma işletmeleri için önerdiğimiz genel hesap planının hesap sınıfları ve kümeleri şu şekildedir:

¹¹ Yücesoy Cevat, a.g.e., ss.75-76.

¹² Ayrıntılı Bilgi İçin Bkz.:

Yazıcı Mehmet, *Türk İşletmelerinin Tekdüzen Hesap Çerçevesi Üzerine Bir Öneri*, İstanbul: Sermet Matbaası,1965.

B İ L A N Ç O H E S A P L A R I

1	2	3	4	5
Para, Alacaklar ve Aktif Geçici Hesaplar	Stoklar	Temel Yatırımlar, Sabitler	Borçlar ve Pasif Geçici Hesaplar	Özsermaye ve Sonuç Çıkarma
10 Kasalar	20 Stoklarla İlgili Önışlemler	30 Arsalar	40 Boş	50 Bağlantı Hesapları
11 Para Kurumları	21 Yakıt ve Malzeme Stoku	31 Yapılar (Binalar)	41 Para Kurumları	51 Sermaye
12 Döner Değer Belgeleri	22 Yedek Parça Stokları	32 Makinalar ve Tesisler	42 Borç Belgeleri	52 Cari Hesaplar (Sahip, Ortak ya da Paydaşlar için)
13 Satış ya da Taşımadan Doğan Alacaklar	23 Gemilerdeki Yakıt ve Malzeme Stokları	33 Gemiler ve Öteki Üretim Yardımcı Araçları	43 Yapılan Taşıma ve Satın Alınan Maldan Borçlar	53 Yedek Akçeler
14	24 Gemilerdeki Yedek Parça Stoklar	34 Gemilerin Enventeri ve Öteki Sabitler	44	54
15 Çeşitli Alacaklar	25	35 Özel Döşem ve Donatım İçin Boş	45 Çeşitli Borçlar	55 Boş ya da Özel Bimde Sonuç Çıkarma
16	28 Çeşitli Malzeme Stokları	36 Yapılmakta Olan Sabitler ve Donatım	46	56 Kar ve Zarar
17 Özel Varlık "Fon"		37 Aktifleştirilebilen Haklar ve Ekonomik Değerler	47 Karşılıklar	57 Bilanço
18 Aktif Geçici Hesaplar		38 Paydaşlık ve Yatırım Pay Belgeleri	48 Pasif Geçici Hesaplar	58
19 Para ve Alacakların Değer Düzeltimi	29 Stokların Değer Düzeltimi	39 Sabitlerin Değer Düzeltimi	49 Borçların Değer Düzeltimi	59 Sermayenin Değer Düzeltimi

SONUÇ HESAPLARI				DÜZENLEYİCİ H
6	7-8		9	0
Madde ve Malzeme Giderleri	Emek ve Öteki Giderler		Gelirler	Boş ya da Nazım Hesaplar
60-61 Yakıt ve Malzeme Giderleri	70 Ücretler	80 Bakım ve Onarım Masrafları	90-91 Taşıma Gelirleri	00 Emanet Mallar
	71	81 Kira ve Hasiyat Kirası		01
62 Yedek Parça Giderleri	72 Aylıklar, Temsilci Aylık ve Aracılık Yüzdelikleri	82 Sigorta Giderleri	92 Satış Bedelleri	02 Kefillikten Alacak ve Borçlar
63 Gemilerdeki Yakıt ve Malzeme Giderleri	73 Yolluk ve Buna Benzer Özlük Giderleri	83 Patent ve Lisans Giderleri	93 Taşıma ve Satış Bedellerinin Düzeltimi	03
64 Gemilerdeki Yedek Parça Giderleri	74 Yasal ve İsteğe Bağlı Sosyal Giderler	84 Vergiler ve Harçlar	94 İşletmenin Aktifleştirilen Üretimi	04 Teminat Mektuplarından Alacak ve Borçlar
65 68 Çeşitli Malzeme Giderleri	75 Hukuk, Denetleme ve Danışma Giderleri	85 Faiz ve İskonto Giderleri	95 Faiz ve İskonto Gelirleri	05
	76 Reklam, Hediye ve Temsil Giderleri	86 Başka Giderler	96 Başka Gelirler	06 Öteki Nazım Hesaplar
	77 PTT Giderleri	87	97	07
	78 Taşıma Giderleri	88 Sabitlerin Amortismanı	98 Malzeme Değerleme Farkları	08
69 Malzeme ile İlgili Yabancı İşçilik Gideri (Fason Ücreti)	79 Enerji Masrafları	89 Çeşitli Zararlar	99	

Yukarıdaki hesap sınıflarının üçü aktif, ikisi pasif olmak üzere beşi "Bilanço Hesaplarını", üçü gider ve biri gelir olmak üzere dördü de "Sonuç Hesaplarını" kapsamaktadır. Son hesap sınıfı ise, düzenleyici hesaplara bırakılmıştır.

Önerilen genel hesap planının biçimi ve dış yapısı desimal kodlu sisteme uygun olarak düzenlenmiştir. Yani, hesaplar 10 sınıfa, her sınıf da kendi arasında yine 10 kümeye, her küme de yine kendi arasında 10 hesaba ayrılmıştır. Genel hesap planında Büyük Defterin üç haneli sayılar ile numaralanması temel düşüncedir. Ancak, hesap numaralarının üç haneli olması zorunlu değildir. 0ç hane yetmiyorsa dört ve daha fazla sayılarla numaralanarak hesap sayıları çoğaltılabilir.

Ayrıca, önerilen genel hesap planı iç yapı ve öz kapsam olarak bilançoya göre bölümlenmeyi, genel muhasebe ile maliyet muhasebesi arasındaki ilişki ve bağıntı yönünden ise ikici(aşırı) hesap sistemini esas almıştır.

Önerilen genel hesap planı aynı zamanda standart ve makineli muhasebeye de uygundur.

Anılan genel hesap planından hazırlayıp, Türkiye'deki deniz yük taşıma işletmeleri için önerdiğimiz hesap planı aşağıdadır.

Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmeleri İçin Önerilen Hesap Planı

A K T İ F H E S A P L A R :

I PARA-ALACAKLAR VE AKTİF GEÇİCİ HESAPLAR

- 100 Kasa
- 101 Yabancı Paralar Kasası
- 102 Damga ve Posta Pulu Kasası
- 103 Kuponlar Kasası
- 104 Çek Kasası
- 110 ... Bankası

- 111 ... Bankası
- 112 Yurtdışı ... Bankası
- 120 Alacak Senetleri
- 121 Tahsil Senetleri
- 122 Teminat Senetleri
- 123 Iskonto Ettirilen Senetler
- 124 Tahviller
- 125 Hisse Senetleri
- 126 Protesto Edilen Alacak Senetleri
- 130 Yurtdışı Alıcılar
- 131 Yurtiçi Alıcılar
- 132 Yurtdışı Acenteler
- 133 Yurtiçi Acenteler
- 134 Yurtdışı Sigorta Şirketleri
- 135 Yurtiçi Sigorta Şirketleri
- 136 Yurtdışı İşletmeler
- 137 Yurtiçi İşletmeler
- 140 Şüpheli Alacaklar
- 141 Değersiz Alacaklar
- 142 Vazgeçilen Alacaklar
- 150 Yurtdışı Sipariş Avansları
- 151 Yurtiçi Sipariş Avansları
- 152 İş Avansları
 - 1520 Gemi Adamlarına Verilen Yiyecek Avansı
 - 1521 Mutemetlere Verilen Yiyecek Avansı
 - 1522 Yurtdışı Yol Giderleri Avansı
 - 1523 Yurtiçi Yol Giderleri Avansı
- 153 Personel Avansı
 - 1530 Kara Personeli Harcırah Avansı
 - 1531 Deniz Personeli Harcırah Avansı
 - 1532 Kaptanlara Verilen Döviz Avansı
 - 1533 Deniz Personeline Verilen Döviz Avansı
- 154 Diğer Avanslar
 - 1540 Üçüncü Kişilere Verilen Avanslar
 - 1541 Yurtdışı İrtibat Bürosu Avansı

- 155 Verilen Depozito ve Teminatlar
 - 1550 Teleks, Elektrik ve Diğer Depozitolar
 - 1551 Gümrüklere Verilen Depozitolar
 - 1552 Akreditif Teminatları
 - 1553 Bankalara Verilen Teminatlar
- 156 Yatırım İndirimi
- 157 Çeşitli Alacaklar
 - 1570 Geri Alınacak Vergiler, Primler ve Aidatlar
- 158 Veznedar Avansı
- 170 ... Yardım Kasası
- 171 ... Yardım ...Bankası
- 180 Peşin Ödenen Kira Giderleri
- 181 Peşin Ödenen Sigorta Giderleri
- 182 Peşin Ödenen Taşıma Komisyonları
- 183 Gerçekleşen Gelirlerden Alacaklar
- 190 Şüpheli Alacak Karşılığı
- 191 Alacak Senetleri Reeskontu

2 STOKLAR

- 210 Yakıt(Bunker) Stokları
 - 2100 Akaryakıt Stokları
 - 2101 Kömür Stokları
 - 2102 Su Stokları
- 211 Yağ Stokları
- 212 Boya Stokları
- 213 Ahşap Malzeme Stokları
- 214 Madeni Malzeme Stoku
- 215 Yiyecek ve İçecek Stoku
- 216 Giyim Eşyası Stoku
- 217 Kırtasiye ve Basılı Kâğıt Stoku
- 220 Deniz Araçlarına Ait Stoklar
- 221 Kara Araçlarına Ait Stoklar
- 222 Tesisat ve Makinalara Ait Yedek Stoklar
- 223 Gemilere Ait Yedek Stoklar
- 230 Gemilerdeki Yakıt(Bunker) Stoku

- 2300 Akaryakıt Stoku
- 2301 Kömür Stoku
- 2302 Su Stoku
- 231 Gemilerdeki Yağ Stoku
- 232 Gemilerdeki Yiyecek ve İçecek Stoku
- 240 Gemilerdeki Yedek Parça Stoku
- 290 Değerlerini Kaybeden Madde ve Malzeme Stok Karşılığı

3 SABİTLER

- 300 Arazi
- 301 Arsalar
- 310 İşletme Yapıları
- 311 Yönetim ve Konut Binaları
- 320 Tamir ve Bakım Atölyeleri
- 321 Depo Tesisleri
- 323 Tersaneler
- 330 Şilepler
- 331 Tankerler
- 340 Şilepler Envanteri
- 341 Tankerler Envanteri
- 342 Kara ve Deniz Araçları
 - 3420 Binek Otolar
 - 3421 Kamyonetler
 - 3422 Kamyonlar
 - 3423 Romorkörler
 - 3424 Mavnalar
 - 3425 Motobotlar
- 350 Mobilya ve Mefruşat
- 351 Kasalar
- 352 Dolaplar
- 353 Büro Makinaları
- 354 Haberleşme Araçları
- 355 Yangın Söndürücüler
- 360 Yapılmakta Olan Gemiler
- 361 Yapılmakta Olan Bina ve Tesisler

- 362 Değer Artırıcı Onarım ve Değişiklikler
370 Kuruluş ve Organlaşma Giderleri
371 Şerefiyeler
372 Özel Maliyet Bedeli
380 İştirakler
390 Arazi Birikmiş Amortismanı
391 Binalar Birikmiş Amortismanı
 3910 İşletme Binaları Birikmiş Amortismanı
 3911 Yönetim ve Konut Binaları Birikmiş Amortismanı
392 Tesislerin Birikmiş Amortismanı
 3920 Tamir ve Bakım Atölyeleri Birikmiş Amortismanı
 3921 Depo Tesisleri Birikmiş Amortismanı
 3922 Garaj Tesisleri Birikmiş Amortismanı
 3923 Tersane Birikmiş Amortismanı
393 Gemilerin Birikmiş Amortismanı
 3930 Şileplerin Birikmiş Amortismanı
 3931 Tankerlerin Birikmiş Amortismanı
394 Gemi Envanterinin Birikmiş Amortismanı
 3940 Şileplerin Envanterinin Birikmiş Amortismanı
 3941 Tankerlerin Envanterinin Birikmiş Amortismanı
395 Kara ve Deniz Taşıma Araçlarının Birikmiş Amortismanı
 3950 Binek Otoların Birikmiş Amortismanı
 3951 Kamyonetlerin Birikmiş Amortismanı
 3952 Kamyonların Birikmiş Amortismanı
 3953 Romorkörlerin Birikmiş Amortismanı
 3954 Mavnaların Birikmiş Amortismanı
 3955 Motorbotların Birikmiş Amortismanı
396 Döşem ve Demirbaşların Birikmiş Amortismanı
 3960 Mobilya ve Mefruşatın Birikmiş Amortismanı
 3961 Kasalar Birikmiş Amortismanı
 3962 Dolapların Birikmiş Amortismanı
 3963 Büro Makinaları Birikmiş Amortismanı
 3964 Haberleşme Araçları Birikmiş Amortismanı
 3965 Yangın Söndürücülerin Birikmiş Amortismanı
397 Aktifleştirilmiş Haklar ve Ekonomik Değerlerin Birikmiş Amortismanı

- 3970 Kuruluş ve Organlaşma Giderlerinin Birikmiş Amortismanı
- 3971 Şerefiyenin Birikmiş Amortismanı
- 3972 Özel Maliyet Bedelinin Birikmiş Amortismanı
- 398 Yapılmakta Olan Yatırımların Birikmiş Amortismanı
- 3980 Yapılmakta Olan Gemilerin Birikmiş Amortismanı
- 3981 Yapılmakta Olan Bina ve Tesislerin Birikmiş Amortismanı
- 3982 Değer Artırıcı Onarım ve Değişikliklerin Birikmiş Amortismanı

P A S İ F H E S A P L A R

4 BORÇLAR VE PASİF GEÇİCİ HESAPLAR

- 410 Bankalar Açık Kredileri
- 411 Bankalar Senet Karşılığı Kredileri
- 412 Bankalar Akreditif Kredileri
- 413 Bankalar Teminat Mektubu Karşılığı Krediler
- 414 Bankalar İpotek Karşılığı Kredileri
- 420 Borç Senetleri
- 421 Çıkarılan Tahviller
- 430 Yurtdışı Satıcılar
- 431 Yurtiçi Satıcılar
- 432 Yurtdışı Acenteler
- 433 Yurtiçi Acenteler
- 434 Yurtdışı Sigorta Şirketleri
- 435 Yurtiçi Sigorta Şirketleri
- 436 Yurtdışı İşletmeler
- 437 Yurtiçi İşletmeler
- 450 Alınan Avanslar
 - 4500 Yurtdışı Alıcılardan Alınan Avanslar
 - 4501 Yurtiçi Alıcılardan Alınan Avanslar
 - 4502 Diğer Avanslar
- 451 Alınan Depozito ve Teminatlar
- 452 ... Vergi Dairesi
 - 4520 Kurumlar Vergisi
 - 4521 Gelir Vergisi
 - 4522 Gider Vergisi

4523 Personel Gelir Vergisi

4524 Damga Vergisi

- 453 ... Sosyal Sigorta Kurumu
- 454 Sendika Aidatı Kesintileri
- 455 Ödenecek Ücret ve Primler
- 456 Ödenecek Tahvil Faizleri
- 457 Dağıtılacak Kârlar
- 468 Çeşitli Borçlar
- 470 ... Fonu Karşılığı
- 472 Yatırım İndirimi Karşılığı
- 480 Gelecek Dönemlere Ait Gelirler
- 481 Kapatılan Döneme Ait Giderlerden Borçlar
- 490 Borç Senetleri Prekontu

5 ÜZSERMAYE VE SONUÇ ÇIKARMA

- 501 Dağıtılacak Kar ve Zarar
- 510 Sermaye
- 511 Üdenmemiş Sermaye
- 512 Ortaklar Sermaye Taahhütleri
- 513 Çıkarılan Hisse Senetleri
- 520 ...Ortak Cari H
- 521 ...Ortak Cari H
- 530 Kanuni Yedek Akçeler
- 531 İsteğe Bağlı Yedek Akçeler
- 532 Yenileme Fonu
- 540 Dağıtılmamış Karlar
- 560 Kâr ve Zarar
- 570 Açılış Bilançosu
- 580 Kapanış Bilançosu
- 590 Dönem Kâr ve Zararı
- 591 Yeniden Değerleme Farkları

GİDER HESAPLARI

6 MADDE VE MALZEME GİDERLERİ

- 610 Yakıt(Bunker) Giderleri
 - 6100 Akaryakıt Gideri
 - 6101 Kömür Gideri
 - 6102 Su Gideri
- 611 Yağ Giderleri
- 612 Boya Gideri
- 613 Ahşap Malzeme Gideri*
- 614 Madeni Malzeme Gideri
- 615 Yiyecek ve İçecek Giderleri
- 616 Giyim Eşyası Gideri
- 617 Kırtasiye ve Basılı Kağıt Gideri
- 620 Deniz Araçlarına Ait Giderler
- 621 Kara Araçlarına Ait Giderler
- 622 Tesisat ve Makinalara Ait Yedek Parça Gideri
- 623 Gemilere Ait Yedek Parça Gideri
- 630 Gemilerdeki Yakıt(Bunker) Giderleri
 - 6300 Akaryakıt Gideri
 - 6301 Kömür Gideri
 - 6302 Su Gideri
- 631 Gemilerdeki Yağ Giderleri
- 632 Gemilerdeki Yiyecek ve İçecek Giderleri
- 640 Gemilerdeki Yedek Parça Giderleri

7- 8 EMEK VE ÜTEKİ GİDERLER

- 720 Kara Personeli Aylıkları
- 721 Deniz Personeli Aylıkları
- 722 Kıdem Tazminatı
 - 7220 Kara Personeli Kıdem Tazminatı
 - 7221 Deniz Personeli Kıdem Tazminatı
- 723 İhbar Tazminatı
 - 7230 Kara Personeli İhbar Tazminatı
 - 7231 Deniz Personeli İhbar Tazminatı
- 724 İkramiye, Primler, Fazla Çalışma,Kasa Tazminatı
 - 7240 Kara Personeli İkramiye, Primler, Fazla Çalışma,Kasa Tazminatı
 - 7241 Deniz Personeli İkramiye, Primler,Fazla Çalışma,Kasa Tazminatı

- 730 Yolluklar
 - 7300 Kara Personeli Yollukları
 - 7301 Deniz Personeli Yollukları
 - 7302 Yabancı Uzman Yollukları
- 740 Sosyal Sigorta Primi İşveren Payı
- 741 Doğum, Evlenme ve Ölüm Yardımı
 - 7410 Kara Personeli Doğum, Evlenme ve Ölüm Yardımı
 - 7411 Deniz Personeli Doğum, Evlenme ve Ölüm Yardımı
- 750 Avukatlık Ücreti
- 751 Noter Ücretleri
- 752 Mahkeme Giderleri
- 753 Denetleme Giderleri
- 760 Reklam, İlân Giderleri
- 761 Temsil ve Ağırılama Giderleri
- 770 Posta Giderleri
- 771 Telgraf Giderleri
- 772 Teleks Giderleri
- 773 Telefon Giderleri
- 774 Telsiz Giderleri
- 775 Radyo ve Televizyon Abone Ücretleri
- 776 Gazete, Dergi ve Broşür Giderleri
- 780 Taşıma Giderleri
- 781 Taşıma ile ilgili Üteki Giderler
- 782 Gümrük Giderleri
- 790 Su Giderleri
- 791 Elektrik Giderleri
- 792 Havagazı Giderleri
- 800 Gemilerin Onarım Giderleri
 - 8000 Küçük Onarım Giderleri
 - 8001 Sürvey ve Muayene Ücretleri
- 801 Tamir ve Bakım Giderleri
 - 8010 Binaların Tamir ve Bakım Giderleri
 - 8011 Kara Taşıma araçlarının Tamir ve Bakım Giderleri
 - 8012 Deniz Taşıma Araçlarının Tamir ve Bakım Giderleri
 - 8013 Mefrusat, Demirbaş Tamir ve Bakım Giderleri
 - 8014 Tesislerin Tamir ve Bakım Giderleri

8015 Büro Makinaları Tamir ve Bakımı Giderleri

- 810 arazi ve Arsa Kiraları
- 811 İşletme Yapıları Kiraları
- 812 Gemi Kiraları
- 813 Teleks Hat Kiraları
- 814 Bilgisayar Kirası
- 815 Tesis Kiraları
- 816 Hasılat Kirası
- 820 Gemilerin Sigorta Giderleri
 - 8200 Tekne Sigortası
 - 8201 Harp Sigortası
 - 8202 Klüp Sigortası
- 821 Binaların Sigorta Giderleri
- 822 Tesislerin Sigorta Giderleri
- 823 Mefruşat ve Demirbaşların Sigorta Giderleri
- 824 Büro Makinalarının Sigorta Giderleri
- 825 Kara Taşıma Araçlarının Sigorta Giderleri
- 826 Deniz Taşıma Araçlarının Sigorta Giderleri
- 830 Patent Giderleri
- 840 Vergiler
- 841 Harçlar
- 850 Faiz ve İskonto Giderleri
- 860 Liman ve Yükleme/Boşaltma Ücreti
 - 8600 Dış Yükleme Ücreti
 - 8601 İç Yükleme Ücreti
 - 8602 Dış Boşaltma Ücreti
 - 8603 İç Boşaltma Ücreti
 - 8604 Dış Liman Hizmetleri Ücreti
 - 8605 İç Liman Hizmetleri Ücreti
 - 8606 Dış Yükleme ve Boşaltma Komisyonları
 - 8607 İç Yükleme ve Boşaltma Komisyonları
- 861 Protesto Senet Giderleri
- 862 Akreditif Giderleri
- 863 Derneklere ve Birliklere İsteğe Bağlı Yardımlar
- 864 Havale Giderleri

- 865 İç ve Dış Temsilcilik Giderleri
 - 8650 ...İrtibat Bürosu Giderleri
 - 8651 ...İrtibat Bürosu Giderleri
 - 8652 ...Temsilcilik Giderleri
 - 8653 ...Temsilcilik Giderleri
- 866 Verilen Dispeç
 - 8660 Dışta Verilen Dispeç Parası
 - 8661 İçte Verilen Dispeç Parası
- 867 Tahvil İhraç ve Faiz Giderleri
- 868 Kanunen Kabul Edilmeyen Giderler
 - 8680 Cezalar
 - 8681 Bağışlar
- 869 Dezenfekte Giderleri
- 870 Acente Ücretleri
- 871 Konferans Giderleri
- 872 Seyahat Giderleri
- 873 Sermaye Artırma Giderleri
- 874 Taşıma Komisyonları
- 875 Başka Giderler
- 876 Avarya Giderleri
- 880 Arazi Amortisman Gideri
- 881 Binaların Amortisman Giderleri
 - 8810 İşletme Binalarının Amortisman Giderleri
 - 8811 Yönetim ve Konut Binalarının Amortisman Giderleri
- 882 Tesislerin Amortisman Giderleri
 - 8820 Tamir ve Bakım Atölyelerinin Amortisman Giderleri
 - 8821 Depo Tesisleri Amortisman Gideri
 - 8822 Garaj Tesisleri Amortisman Gideri
 - 8823 Tersane Amortisman Gideri
- 883 Gemilerin Amortisman Giderleri
 - 8830 Şileplerin Amortisman Giderleri
 - 8831 Tankerlerin Amortisman Giderleri
- 884 Gemi Envanterinin Amortisman Giderleri
 - 8840 Şileplerin Envanterinin Amortisman Giderleri
 - 8841 Tankerlerin Envanterinin Amortisman Giderleri

- 885 Kara ve Deniz Taşıma Araçlarının Amortisman Giderleri
8850 Binek Otoların Amortisman Giderleri
8851 Kamyonetlerin Amortisman Giderleri
8853 Romorkörlerin Amortisman Giderleri
8854 Mavnaların Amortisman Giderleri
8855 Motorbotların Amortisman Giderleri
- 886 Döşem ve Demirbaşların Amortisman Giderleri
8860 Mobilya ve Mefruşatın Amortisman Giderleri
8861 Kasaların Amortisman Giderleri
8862 Dolapların Amortisman Giderleri
8863 Büro Makinalarının Amortisman Giderleri
8864 Haberleşme Araçlarının Amortisman Giderleri
8865 Yangın Söndürücülerin Amortisman Giderleri
- 887 Aktifleştirilmiş Haklar ve Ekonomik Değerlerin Amortisman Gideri.
8870 Kuruluş ve Organlaşma Giderlerinin Amortisman Gideri
8871 Şerefiyenin Amortisman Gideri
8872 Özel Maliyet Bedelinin Amortisman Gideri
- 888 Yapılmakta Olan Yatırımların Amortisman Giderleri
8880 Yapılmakta Olan Gemilerin Amortisman Giderleri
8881 Yapılmakta Olan Bina ve Tesislerin Amortisman Giderleri
8882 Değer Artırıcı Onarım ve Değişikliklerin Amortisman Gid.
- 890 Sayım Noksanları
891 Sigortaca Karşılanmayan Sabitlerin Hasarları
892 İşletmenin Hisse Senetleri ve Tahvillerinin Satış Zararları
893 Düzen, Mahkeme ve Yönetim Giderleri
894 Sabitlerin Satış Zararları
895 Diğer Zararlar

9 GELİRLER

- 900 Şileplerin Taşıma Gelirleri
9000 Yurtdışı Taşıma Gelirleri
9001 Yurtiçi Taşıma Gelirleri
- 910 Tankerlerin Taşıma Gelirleri
9100 Yurtdışı Taşıma Gelirleri
9101 Yurtiçi Taşıma Gelirleri

- 920 Hurda Satış Gelirleri
- 921 Sabitlerin Satış Geliri
- 922 Madde ve Malzeme Satış Geliri
- 923 Yedeklerin Satış Geliri
- 924 Gemi Envanterinin Satış Geliri
- 925 Gemilerdeki Stokların Satış Geliri
- 930 İhracat Primleri
- 931 Teşvik Primleri
- 932 Sonradan Yapılan İndirimler
- 940 İşletmenin Aktifleştirilen Üretimi
 - 9400 İşletmece Yapılan Binalar
 - 9401 İşletmece İnşa Edilen Gemiler
- 950 Faiz ve İskonto Gelirleri
- 951 Tahvil Faizleri
- 960 Olağanüstü Gelirler
- 961 Kira Geliri
- 962 Alınan Tazminatlar
- 963 Sayım Fazlalıkları
- 964 Alınan Sürastarya (Demurrage) Ücreti
 - 9640 Dışta Alınan Sürastarya Ücreti
 - 9641 İçte Alınan Sürastarya Ücreti
- 966 Diğer Gelirler
- 980 Değerleme Farkları
- 981 Kambiyo Kuru Farkları

0 NAZIM HESAPLAR

- 000 Yurtdışından Gönderilen Dövizler
- 010 Döviz Gönderen Yurtdışı İşletmeler
- 020 Kefillikten Alacaklar
- 030 Kefillikten Borçlar
- 040 Teminattan Alacaklar
- 050 Teminattan Borçlar

245. Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmeleri İçin Önerilen Hesap Planının Açıklanması ve İşleyişi

Bu hesap planının önerildiği deniz yük taşıma işletmelerinde alım ve satım işlemlerinde Sürekli(Düzenli) Aralıksız Envanter Yöntemi, amortismanların kaydedilmesinde ise Dolaylı (Endirekt) Yöntem kullanıldığı varsayılmaktadır. Eğer anılan işletmelerin alım ve satım işlemlerinde Tecrübi(Görgül) Aralıklı Envanter Yöntemi kullanılacaksa 6 sayılı hesap sınıfı, amortismanların kaydedilmesinde de Doğruca(Direkt) Yöntem kullanılacaksa 39 sayılı hesap kümesi(grubu) kullanılmaz.

Yine, önerilen hesap planında 1 sayılı hesap sınıfı 4 sayılı hesap sınıfı ile 2 sayılı hesap sınıfı ise 6 sayılı hesap sınıfı ile uygun olması düşünülmüş ve ona göre bölümlenmiştir. Bu yüzden bazı hesap kümeleri diğer hesap kümeleri ile uygunluk sağlaması bakımından boş bırakılmıştır. Örneğin, 10 sayılı hesap kümesini teşkil eden "kasalar" pasifte karşılıkları olmadığı için 40 sayılı hesap kümesi boş bırakılmıştır.

Büyük defter hesaplarının numaralandırılmasında, üç haneli rakam kullanılmıştır. Yardımcı hesapların numaralandırılmasında ise, büyük defter rakamlarının sağ tarafına bir rakam ilave edilmiştir. Deniz yük taşıma işletmeleri yardımcı hesap adetlerini arttırabilecekleri gibi, bazı büyük defter hesaplarına da yardımcı hesap açabilirler. Bu yüzden yardımcı hesapların ayrıntıları için bir kodlamaya gidilmemiş ve bu husus deniz yük taşıma işletmelerinin kendi görüşlerine bırakılmıştır.

Aşağıda önerilen hesap planında genellikle özellik gösteren hesaplar açıklanacaktır. Bunlardan bazıları sadece anlam, bazıları ise, hem anlam hem de işleyiş yönünden ele alınacaktır. Özellik gösteren hesaplardan kastedilmek istenen, diğer işletmelerde olmayıp sadece deniz yük taşıma işletmelerine özgü hesaplardır. Örneğin, Şilepler Envanteri Hesabı Sürvey ve Muayene Ücretleri vb. gibi.

Hesap Sınıfı: 1 PARA,ALACAKLAR VE AKTİF GEÇİCİ HESAPLAR

1 sayılı hesap sınıfı, döner varlıkları, uzun vadeli alacakları ve bunların değer düzeltimi ile ilgili hesap kümelerini kapsar.

130 Yurtdışı Alıcılar

Bu hesap, yurtdışına yapılan taşıma ve hizmet işlemleri dolayısıyla meydana gelen alacakları kapsar.

134 Yurtdışı Sigorta Şirketleri

Bu hesap, bir deniz sergüzeştine atılmış olan gemiyi ve yükü tehdit eden bir tehlikeden korumak maksadıyla, sigorta yapan yurtdışı şirketlerin deniz yük taşıma işletmesine avaryadan¹³ dolayı ödeyecekleri hasar tazminatı borçlarını kapsar.

Avaryadan dolayı yurtdışı sigorta şirketlerinin deniz yük taşıma işletmesi adına ödeyecekleri paralar bu hesaba borç, 962 Alınan Tazminatlar Hesabına alacak kaydedilir.

150 Yurtdışı Sipariş Avansları

Bu hesap, yurtdışından mal(gemi vb.) ve hizmet alımları dolayısıyla satıcılara, malın teslimi veya hizmetin bitirilmesinden önce ödenen avansları kapsar.

Bu hesap yurtdışında kamu ve özel sektöre ait tersanelerde inşa ettirilecek gemiler için açtırılan akreditifleri de kapsar.

152 İş Avansları

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesi adına yaptırılacak giderleri karşılamak için personele verilen avansları kapsar.

Bu avansların içerisinde özellik arz eden yurtdışı ve yurtiçi yol giderleri avanslarıdır. Yurtdışına sefer yapacak gemilere, her türlü yol giderlerini karşılamak için her sefer ve her gemi başına belirli bir miktar döviz avansı Bankalarca tahsis edilir. Yurtiçine sefer yapacak

¹³ Avarya, Latince Avaria kelimesinden alınmış ve hasar anlamına gelmektedir. Yılmaz Nurettin, *Deniz Sigortası ve Pratik Bilgiler*, İstanbul: 1980, s.44.

gemilere de her seferinde deniz yük taşıma işletmelerince Türk parası olarak ta avans verilebilir.

154 Diğer Avanslar

Bu hesap, yukarıdaki avansların dışında kalan ve diğer nedenler dolayısıyla verilen avansları kapsar.

1532 Kaptanlara Verilen Döviz Avansı

Bu yardımcı hesap, kaptanın Türk suları dışındaki seferlerinde özel ihtiyaçlarını karşılamak için Türk Lirası ücretinin belirli yüzdesi kadar aldığı avansları kapsar.

Kaptan, bu avansı deniz yük taşıma işletmesinden alabileceği gibi, deniz yük taşıma işletmesinin yurtdışında iş yaptığı deniz taşıma acentesinden veya ilişkide bulunduğu yurtdışı deniz yük taşıma işletmelerinden de alabilir. Kaptanlara verilen döviz avansı miktarı, genellikle Türk Lirası ücretinin % 60'ı kadardır.

Alınan avans miktarı, bu hesaba borç, kaptanın nakden iadesi, ücretinden kesinti şeklinde olması halinde bu hesaba alacak kaydedilir.

170. ... Yardım Kasası

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesinin karından belirli amaçlar için ayrılan paraları kapsar.

Bu hesabın işleyişi 470... Fonu Karşılığı Hesabı ile birlikte açıklanmaktadır.

182 Peşin Ödenen Taşıma Komisyonları

Bu hesap, kapatılan hesap döneminde taşıma komisyonları hesabına işlenmiş, fakat ertesi dönem için yapılmış komisyon ödemelerini kapsar.

Hesap dönemi sonunda gelecek dönemlere ait taşıma komisyonu varsa, bu hesaba borç, 874 Taşıma Komisyonları Hesabına alacak kaydedilir.

183 Gerçekleşen Gelirlerden Alacaklar

Bu hesap, kapatılan hesap dönemine düşen fakat henüz tahsil edilmemiş gelirleri kapsar.

Hesap Sınıfı : 2 STOKLAR

Bu hesap sınıfı, madde(ham, yarı, tam) ve bunlara benzer gereçleri kapsar.

210 Yakıt(Bunker) Stokları

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesinin gemileri ile bürosunda kullanılmak üzere satın alınan yakıtı kapsar.

Gemilerin motorlu ya da buharlı(kömürlü) oluşu geminin adından önce gelen simgeden anlaşılır. Örneğin, gemi adının önünde M/S (motorship) veya M/V(motor vessel) simgesi varsa motorlu, S/S(steamship) simgesi varsa buharlı gemi demektir.

Stokların işleyişi 6 sayılı hesap sınıfında açıklanacaktır.

211 Yağ Stokları

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesinin gemileri ile taşıma araçlarında(kara, deniz) kullanılmak üzere satın alınan yağları kapsar.

220 Deniz Araçlarına Ait Yedek Stoklar

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesine ait deniz araçlarında kullanılmak üzere satın alınan yedek makine ve teçhizatı kapsar.

230 Gemilerdeki Yakıt(Bunker) Stokları

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesinin deposundaki yakıttan peygider karşılığı sarf edilmek üzere gemiye verilen veya yurtdışı,yurtiçinden satın alınan yakıtı kapsar.

290 Değerini Kaybeden Madde ve Malzeme Stok Karşılığı

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesinin gemisi veya bürosunda bulu-

nan madde, malzeme, yedek ve gemilerdeki stoklarda meydana gelen değer düşüklüklerini kapsar.

Bu hesabın amacı fire, çalıntı vb. gibi nedenlerle ortaya çıkan değer değişimleri dışındaki değer düşüklüklerini (azalışlarını) aktiften indirmemek, yani aktifi brüt tutmak ve değer azalışını pasifte göstermektir. Değer düzeltimi kısmı kayıplarda sözkonusudur, tümüyle değer kaybında karşılık hesabı kullanılmaz¹⁴.

Hesap Sınıfı : 3 SABİTLER

Bu hesap sınıfı, maddesel ve finansal bağlı varlıklar ile bunların değer düzeltimlerini kapsar.

321 Depo Tesisleri

Bu hesap, yapıldığı malzeme ne olursa olsun, işletmeye ait madde ve malzeme, yedekleri korumak ve gerektiğinde kullanmak için tahsis edilmiş yapıları kapsar.

330 Şilepler

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesinin sahip olduğu şilepleri kapsar.

Burada şilepten kastedilen yük gemisidir. Yük gemisi ise, 12 ve daha az yolcu ve her türlü yük taşıyan ticaret gemisidir¹⁵.

340 Şilepler Envanteri

Bu hesap, şilebin içinde bulunan, ancak şilep kıymetinin dışında bırakılan ve kıymetleri 5.000,- TL'yi geçen demirbaşları kapsar.

¹⁴ Durmuş A.Hayri, *Envantere Değerleme ve Muhasebe İşlemleri*, İstanbul İTİA-Nihad Sayar -Yayın ve Yardım Vakfı Nr. 314-546, 1979, s.109.

¹⁵ Ticaret Gemilerinin Teknik Durumları Hakkında Tüzük, md.3/ç

Şilep ile şilep envanteri değeri birlikte amortismanına tabi tutulur.

3423 Romorkörler

Bu yardımcı hesap, deniz yük taşıma işletmesinin sahip olduğu romorkörleri kapsar.

Romorkör, yedeğinde başka taşıtları götüren deniz araçlarıdır¹⁶.

3424 Mavnalar

Bu yardımcı hesap, deniz yük taşıma işletmesinin sahip olduğu mavnaları kapsar.

Mavna, gemilere ve yakın kıyılara yük taşıyan güvertesiz büyük teknelerdir¹⁷.

3425 Motorbotlar

Bu yardımcı hesap, deniz yük taşıma işletmesinin sahip olduğu motorbotları kapsar.

Motorbot, motorlu sandal demektir¹⁸.

398 Yapılmakta Olan Yatırımların Birikmiş Amortismanı

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesinin kendi imkan veya başka işletmelere (tersane, deniz yük taşıma işletmesi) yaptırdığı sabit kıymetleri ile bunları kullanmaya hazır hale getirinceye kadar yapılan harcamalara ayrılan amortismanları kapsar.

Yapılmakta olan yatırımlar için ayrılan amortisman tutarı, 888 Yapılmakta Olan Yatırımların Amortisman Giderleri Hesabına borç, bu hesaba alacak kaydedilir.

Hesap Sınıfı: 4 BORÇLAR VE PASİF GEÇİCİ HESAPLAR

Bu hesap sınıfı, bütün borçlar ile 5 sayılı hesap sınıfı dışında kalan bütün pasif hesapları kapsar.

16., 17 ve 18

Türk Dil Kurumu, *Türkçe Sözlük*, 6. Baskı, Ankara: 1979

436 Yurtdışı İşletmeler

Bu hesap, yurtdışındaki deniz yük taşıma işletmelerine yaptırılan taşıma ve benzeri hizmetlerden doğan borçları kapsar.

Eğer, 43 sayılı hesap kümesiyle aktifteki 13 sayılı hesap kümesi içinde aynı kişi ya da deniz yük taşıma işletmesine ait, bir yandan borç öte yandan alacak teşkil eden aynı mahiyetteki tutarlar varsa özellikle 436 Yurtdışı İşletmeler ile 136 Yurtdışı İşletmeler aynı kişi veya işletme iseler aralarında bir ödeme yapılabilir.

450 Alınan Avanslar

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesinin ileride yapacağı taşıma, hizmet, satacağı mal veya bunlara ilişkin olarak yapılacak giderlere sayılmak üzere önceden aldığı para ve benzeri değerleri kapsar.

470 ... Fonu Karşılığı

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesinin karından belirli oranlarda kesilen ve belirli amaçlar için ayrılan karşılıkları kapsar.

Deniz yük taşıma işletmesinin dönem kârından belirli amaçlar için ayrılan paralar 590 Dönem Kâr ve Zarar Hesabına borç, bu hesaba alacak kaydedilir. Söz konusu para ilgili birim emrine hazır olarak kasa ve bankada tutulursa 170 ... Yardım Kasası Hesabına veya 171, ... Yardım... Bankası Hesabına borç, ödeme araçlarına (Kasa, banka) alacak kaydedilir. Emre hazır paradan amaca uygun bir harcama yapıldığında bu hesaba borç, 170 ... Yardım Kasası Hesabı veya 171 ... Yardım ... Bankası Hesabına alacak kaydedilir.

481 Kapatılan Döneme Ait Giderlerden Borçlar

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesinin kapatılan hesap dönemine düşen fakat, henüz hesaplara işlenmemiş giderlerini kapsar.

Bu giderler deniz yük taşıma işletmesinin gemilerine yük bulan deniz taşıma acenteleri, komisyoncu bedelleri, telefon, su, elektrik, gaz vb. gibi bedelleri ödenmediği halde yararlanılan hizmetlere ait giderlerdir.

Deniz yük taşıma işletmesince yararlandırdığı halde, henüz bedelleri ödemiş giderler bu hesaba alacak, 81-85 sayılı hesap kümelerindeki ilgili hesaplara borç kaydedilir. Ertesi dönem ise, yapılan giderler ödendiğinde bu hesap kapatılır. Yani, bu hesaba borç ödeme araçlarına alacak kaydedilir.

Aktif geçici hesaplar ile pasif geçici hesapların bakiyeleri birbirleriyle mahsup edilemez. Dolayısıyla bu hesabın 183 Gerçekleşen Gelirlerden Alacaklar Hesabı ile mahsup edilmesine imkân yoktur.

Hesap Sınıfı: 5 ÜZSERMAYE VE SONUÇ ÇIKARMA

Bu hesap sınıfı, özsermaye, işletmenin gelir ve giderlerinden bir sonuç olarak çıkarılan kar ve zarar ile bilanço hesabını kapsar.

560 Kâr ve Zarar

Bu hesap, 6, 7, 8 sayılı hesap kümeleri ile 9 sayılı hesap kümesi altındaki hesapların bakiyelerinin aktarıldığı ve deniz yük taşıma işletmesinin sonucunun bulunduğu hesapları kapsar.

Dönem sonlarında 6, 7 ve 8 sayılı hesap kümesindeki ilgili hesapların bakiyeleri bu hesabın borcuna, 9 sayılı hesap kümesindeki ilgili hesapların bakiyeleri ise alacağına yazılır. Kar ve Zarar hesabında yer alan gelir ve gider hesaplarının toplamları arasındaki fark deniz yük taşıma işletmesinin kâr ya da zararını oluşturur.

Dönem sonunda oluşan kâr ise, bu hesaba borç, 590 Dönem Kâr ve Zarar Hesabına alacak kaydedilir. Dönem sonlarında oluşan zarar ise, yukarıdaki kaydın tersi yapılır.

Hesap Sınıfı: 6 MADDE VE MALZEME GIDERLERİ

Bu hesap sınıfı, mal ve hizmet üretimi için kullanılan madde ve malzeme giderlerinin işlendiği hesapları kapsar.

610 Yakıt(Bunker) Giderleri

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesinin gemileri ile bürosunda(kara, deniz araçlarında) sarf edilen yakıtı kapsar.

Yakıt satın alındığında 210 Yakıt(Bunker) Stokları hesabına borç, ödeme araçları veya 4 sayılı hesap sınıfındaki ilgili hesaplara(satıcılar, işletmeler vb. gibi) alacak kaydedilir. Deniz yük taşıma işletmesinin deposundan bürosuna ve deniz-kara taşıma araçlarına kullanılmak(sarfedilmek) üzere yakıt verildiğinde bu hesaba borç, 210 Yakıt(Bunker) Stokları Hesabına alacak kaydedilir. Eğer, deniz yük taşıma işletmesinin böyle bir deposu yoksa, yani kullanılacak yakıt büroya ve deniz-kara taşıma araçlarına herhangi bir akaryakıt satıcısından(Petrol Ofisi, Mobil, Shell, BP, TP vb. gibi) sağlanıyorsa 210 Yakıt(Bunker) Stokları Hesabı kullanılmayabilir. O zaman akaryakıt satıcısından sağlanan yakıt bu hesaba borç, ödeme araçları veya 4 sayılı hesap sınıfındaki ilgili hesaplara alacak kaydedilir.

611 Yağ Giderleri

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesinin gemileri ile taşıma araçlarında(kara, deniz) kullanılan yağları(madeni) kapsar.

Yağın satın alınması ve kullanılması 610 Yakıt(Bunker) Giderleri Hesabında açıklandığı gibidir.

630 Gemilerdeki Yakıt(Bunker) Giderleri

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesinin deposundaki yakıttan peyderpey alınan veya yurtdışından ve yurtiçinden satın alınıp kullanılan yakıtları kapsar.

Deniz yük taşıma işletmesinin deposundan gemiye yakıt verildiğinde 230. Gemilerdeki Yakıt Stoku Hesabına borç, 210 Yakıt Stokları Hesabına alacak kaydedilir. Gemi yurtdışından ve yurtiçinden gerek seyir, gerekse limanlardan yakıt satın aldığı anda 230 Gemilerdeki Yakıt Stoku Hesabına borç, ödeme araçları veya 4 sayılı hesap sınıfındaki ilgili hesaplara alacak kaydedilir.

Yurtdışından satın alınan yakıt gemicilik dilinde "transit yakıt" olarak adlandırılmaktadır. Transit yakıtın harcanmayan kısmı geminin yurda girişinde Gümrük Beyannamesi(Shipping Bill) ile ilgili Gümrük İdaresine bildirilir ve gümrüğü ödenir. Gümrüğü ödenmeyen transit ya-

kıtın kabotaj taşımalarında kullanılması yasaktır.

Gemilerde harcanan yakıt miktarı Makine Sarfiyat Jurnalından alınır. Eğer, gemide bu tür bir jurnal tutulmuyorsa, harcanan tutar envanter sonucu tespit edilir. Sarfedilen yakıt miktarı bu hesaba borç, 230 Gemilerdeki Yakıt Stoku Hesabına alacak kaydedilir.

Hesap Sınıfı: 7 EMEK VE ÖTEKİ GİDERLERİ

Bu hesap sınıfı tüm emek giderleri, reklam, hediye ve temsil ağrılama, PTT, üçüncü kişilerce yapılan taşıt giderleri ve enerji giderlerinin işlendiği hesapları içine alan hesapları kapsar.

721 Deniz Personeli Aylıkları

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesinin gemilerde Deniz İş Kanununa göre çalıştırdığı gemi adamlarına ödediği aylıkları (brüt olarak) kapsar.

Burada gemi adamı kavramı, gemide fiilen çalışan kaptandan miçoya kadar tüm personeli kapsar. Gemi adamlarına ödenen aylıklar, ya hizmet sözleşmesi ile ya da toplu iş sözleşmesi¹⁹ ile tespit olunur.

Deniz personeline aylık ödendiğinde, bu hesaba borç, ödeme araçları, 452 ... Vergi Dairesi ve 453 ... Sosyal Sigorta Kurumu (işçi primi için) Hesaplarına alacak kaydedilir. İkinci bir madde ile de 740 Sosyal Sigorta Primi İşveren Payı Hesabına borç, 453 ... Sosyal Sigorta Kurumu (işveren primi için) Hesabına alacak kaydedilir.

780 Taşıma Giderleri

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesinin üçüncü kişilere yaptırdığı taşımaları kapsar.

Burada açıklanan taşıma giderleri yapılan satış veya teslim edilen mal içindir. Alışlar için yapılan taşıma giderleri alış bedelinin bir parçası olduğundan 2 sayılı hesap sınıfı altındaki ilgili hesaplara işlenir.

19

Ayrıntılı Bilgi İçin Bkz.:

D.B Deniz Nakliyatı T.A.Ş. İşyeri İçin TÜTİS Sendikası ile Deniz Ulaş-İş Sendikası (1974-1976) Toplu İş Sözleşmesi, İstanbul: 1976.

790 Su Giderleri

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesinin büro, depo vb. gibi yerlerinde kullanılmak üzere üçüncü kişilerden temin edilen suları kapsar.

Bu hesapta yer alan su ile 210 Yakıt Stokları Hesabında yer alan su aynı değildir. Bu hesapta yer alan su, deniz yük taşıma işletmesinin büro, depo vb. gibi yerlerinde kullandığı, diğeri ise gemilerde kullanılan sudur.

Hesap Sıfıfı: 8 ÖTEKİ GİDERLER

Bu hesap sıfıfı, 6 ve 7 sayılı hesap sıfıfıların dışında kalan bütün giderlerin işlendiği hesap kümelerini kapsar.

800 Gemilerin Onarım Giderleri

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesinin gemilerinin yıl içerisinde yurtdışı ve yurtiçi tersanelerde yaptırılan bakım ve onarımları ile ilgili giderleri kapsar.

8000 Küçük Onarım Giderleri

Bu yardımcı hesap, sürvey (denetim, kontrol) neticesinde lüzum görümler ve geminin kıymetini artırıcı mahiyette olmayan onarım giderlerini kapsar.

Küçük onarım, geminin süratını artırmak ve eşya yükleme ve boşaltma kapasitesini artırmak süratiyle iktisadi kıymetini devamlı olarak artırıcı mahiyette ise, bu giderler maliyete eklenir²⁰. O zaman bu tür onarım giderleri bu hesapta değil, 362 Değer Artırıcı Onarım ve Değişiklikler Hesabına kaydedilir.

8001 Sürvey ve Muayene Ücretleri

Bu yardımcı hesap, deniz yük taşıma işletmesi gemilerinin sürvey ve muayenesini yapanlara ödenen ücretleri kapsar.

20 VUK, Md.272.

Gemilerin sürvey ve muayeneleri kayıtlı oldukları Lloydların sürveyörleri tarafından yapılmaktadır. Bu tür sürvey ve muayenelerin yapılması Uluslararası SOLAS(Safety of Life At Sea-- Denizde Can Güvenliği) Anlaşması ile emredilmiştir. Tüm devletlerin bu anlaşmaya uygun hareket etmeleri zorunludur. Gemiler bu tür sürvey ve muayeneye denizde can ve mal güvenliğinin sağlanması için tabi tutulurlar.

Mutad sürveyler, gemilerin klaslarına göre 4 ve 5 yılda bir yapılır²¹.

801 Tamir ve Bakım Giderleri

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesinin gemileri dışındaki sabit kıymetlerine yapılan tamir ve bakım giderlerini kapsar.

820 Gemilerin Sigorta Giderleri

Bu hesap deniz yük taşıma işletmesine ait gemilerin her türlü sigorta(hasar, sorumluluk vb. gibi) primlerini kapsar.

Sigorta primleri oranları çeşitli faktörler nedeniyle devamlı değişir özellik gösterirler. Bu önemli faktörler arasında geminin yaşı, tipi, değeri, geminin ticari ünvanı, filodaki gemi sayısı, daha önce kaza yapıp yapmadığı, piyasanın durumu sayılabilir²².

Deniz ticaretinde tekne, harp, klüp, mali mesuliyet, navlun, grev, inşaatçı risk vb. gibi sigorta türleri vardır. Ancak, deniz ticaretinde en çok kullanılanları tekne, harp ve klüp sigortalarıdır. Bu yüzden yardımcı hesaplarda anılan sigorta türlerine yer verildi. Eğer, deniz yük taşıma işletmeleri bu sigorta türlerinden başka, sigorta türü kullanıyorsa, kullanılan sigorta türü için başka yardımcı hesap açabilirler.

²¹ Downard John M., *Running Costs*, Ship Management Series, London: Fairplay Publications, 1981, s.17.

²² Elden Rodwey M., *Ship Management*, Cambridge: Cornell Maritime Press Inc., 1962, s.68.

8200 Tekne Sigortası

Bu yardımcı hesap, geminin ana yapısının meydana getiren vebütün bölümlerini bir kabuk gibi saran yapının yani teknenin risklere karşı sigortasına ait primleri kapsar.

Burada tekne, "malzemeyi, teçhizat, gemi zabitanları ve tayfaların kumanya ve levazımını, keza özel bir vazife gören gemilerde bu vazife için mutaden gerekli teçhizat ve buharlı gemide makineyi, kazanları ve eğer sigortalıya aitse kömürü ve makine levazımını da kapsamaktadır"²³.

Genelde tekne sigortası için tekne değerinin % 2,5'i oranında bir prim uygulanmaktadır.

8201 Harp Sigortası

Bu yardımcı hesap, geminin harp bölgesi olarak belirlenen bölgelerdeki riske ve greve karşı yapılan sigortasının primlerini kapsar.

Genelde harp sigortası için tekne değerinin % 0,05 civarında prim uygulanmaktadır.

8202 Klüp Sigortası

Bu yardımcı hesap, gemilerin taşıdığı yükleri rıhtımlarda depolama ve kreyin(vinç)lerden ileri gelebilecek risklere karşı garanti eden ve deniz kirletmeleri sebebiyle tahakkuk ettirilecek cezaları da risk kapsamına alan sigortanın primlerini kapsar.

Klüp sigortası, gemicilik dilinde P and I (Protection and Indemnity) olarak adlandırılmaktadır. Klüp bir bakıma armatör birliği, sigorta primleri de aidat niteliğindedir.

Klüp sigortasında prime esas olan fiyat Uluslararası Tarife Tesbit Komisyonunca belirlenir. Genelde gemilerin grostonları esas alınarak fiat tayin edilmektedir.

²³ Smet De Robert, *Deniz Sigortaları İngiliz Hukuku*, Çev.: Tekil Fahiman
İstanbul: Bozak Matbaası, 1971,s.72.

850 Faiz ve İskonto Giderleri

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesinin verdiği faiz ve iskonto-
ları kapsar

Faiz giderleri, bankalardan alınan kredilere ödenen faiz, komisyon
vb. gibi giderlerdir. İskonto giderleri ise, senet kırdırma sırasında
yapılan giderlerdir. Buradaki *iskonto* uygulamada kullanılan *indirim*
(*tenzilât*) anlamında değildir. İndirim(*tenzilât*) ise, 9 sayılı hesap
sınıfındaki ilgili hesaplara kaydedilir.

8601 İç Yükleme Ücreti

Bu yardımcı hesap, deniz yük taşıma işletmesinin gemisine yurtiçi
limanlarında mal(şya) yükleme sırasında yapılan giderleri kapsar.

Bu ücretler, yükleme, puantör, aktarma, şifting(yer değiştirme) ,
bekleme, istif mazemesi vb.leridir.

Puantör ücreti, yükün gemiye yüklenmesi veya boşaltılması sırasın-
da yükü kaydedenlere verilen ücrettir.

Şifting ücreti, yer değiştirme sırasında ödenen ücrettir. Yük şif-
tingi ve gemi şifting'i olmak üzere iki türlü şifting vardır. Yük şifting,
geminin içindeki yükü değiştirme, gemi şiftingi ise, geminin limanda ye-
rinin değişmesidir.

Bekleme ücreti, geminin limana beklenen sürede gelmemesi dolayısıyla
ödenen ücrettir.

İstif malzemesi ücreti, yükün ambarlara gereği gibi yerleştirilmesi
için gerekli olan malzemenin ücretidir.

Aktarma ücreti, gemideki yükün, uğranılacak limandan başka limana
veya başka yere gönderilmesi için ödenen ücrettir.

Yukarıda sözkonusu edilen ücretler boşaltmada da aynen vardır.

8605 İç Liman Hizmetleri Ücreti

Bu yardımcı hesap, deniz yük taşıma işletmesinin gemilerine yurtiçi limanlarda verilen hizmet karşılığı ödenen ücretleri kapsar.

Hizmet karşılığı ödenen ücretler, kılavuzluk, romorkör, palamar, sahil sıhhiye, işgaliye, fener, liman resmi, rıhtım vb. leridir.

Kılavuzluk ücreti; boğaz veya kanaldan geçme ve limana yanaşmada ilgililerden istenen kılavuz kaptanlarına ödenen ücrettir. Bu hizmet, ülkelerin kanunlarına göre zorunlu olabileceği gibi, isteğe bağlı da olabilir. Örneğin, Türkiye'de bu hizmet ihtiyarıdır²⁴.

Romorkör ücret; gemileri limana yanaştırma ve ayırmada kullanılan romorkörlere ödenen ücrettir.

Palamar ücret; geminin halatlarla rıhtımdaki babalara bağlanması veya geminin limandan ayrılması sırasında halatların rıhtımdaki babalardan çözülmesi ücretidir.

Sahil sıhhiye ücreti; limana gelen gemilerde bulaşıcı hastalığın bulunup bulunmadığının tespiti için ödenen ücrettir.

Rıhtım ücreti; gemilerin limanda kalış süreleri içerisinde yanaştığı liman veya bağlandığı şamandıralar için ödenen ücrettir. Bu ücretin tespitinde ya geminin limanda kalış süresi ya da geminin kayıtlı tonajı (register tonaj) esas alınmaktadır. Geminin rıhtıma yanaşmadığı veya şamandıraya bağlanmadığı halde, liman alanı içerisinde demirlemesi halinde bile bu ücret sözkonusudur.

Fener ücreti; gemilerin fenerden yararlanmaları sırasında ödedikleri ücrettir. Bu ücretin tespitinde geminin kayıtlı tonajı esas alınır.

İşgaliye ücreti; geminin limanda rıhtım dışındaki bir yere yanaşması veya demirlemesi halinde ödenen ücrettir. Bu ücretin tespitinde geminin kayıtlı tonajı esas alınır.

²⁴ Monteux Andlaşması, md. 1,3.

Yukarıda sözkonusu edilen ücretler, yurtdışında da vardır.

8607 İç Yükleme ve Boşaltma Komisyonları

Bu yardımcı hesap, deniz yük taşıma işletmesinin gemilerine yurtiçi limanlarda yapılan yükleme ve boşaltma dolayısıyla ilgililere ödenen ücretleri kapsar.

Bu komisyonlar acente, forwarder, simsariye(brokerage) vb. gibidirler.

Acente komisyonu, yurtiçindeki limanlarda gemiyi yükleme veya boşaltma dolayısıyla deniz yük taşıma işletmesince acentelere verilen komisyonudur.

Forwarder komisyonu; gemiye yük bulmak ve bulunduğu yükü gemiye getirmek gibi işlemleri yapanlara verilen komisyonudur.

Simsariye ücreti; deniz yük taşıma işletmesi ile kiracılar arasındaki ilişkiyi sağlayan ve aynı zamanda bağlantıyı sağlayanlara verilen komisyonudur.

Yukarıda sözkonusu edilen komisyonlar, yurtdışında da vardır.

865 İç ve Dış Temsilcilik Giderleri

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesinin yurtdışı ve yurtiçi temsilcilik ve irtibat bürolarında çalışan personelin aylıkları ile diğer giderlerini kapsar.

Aylıkların dışındaki giderler, temsil, şehiriçi taşıma, kira, posta, ilan ve reklam gibi giderlerdir.

Deniz yük taşıma işletmeleri yurtdışı temsilcilik ve irtibat büroları giderlerini Maliye ve Gümrük Bakanlığının izni ile Bankalardan alınan döviz veya navlundan mahsup etmek suretiyle karşılarlar.

866 Verilen Dispeç Parası

Bu hesap, "yükleme ya da boşaltmanın sözleşmede belirtilen sürede

veya daha önce yapılması halinde deniz yük taşıma işletmesinin ilgililere(taşıtana) ödediği paraları²⁵ kapsar.

Dispeç(despatch money) parasının sözkonusu olabilmesi için, bu konuda taşıma sözleşmesinde hüküm bulunması gerekir.

Dispeç parasının hesabı bu konuda uzmanlaşmış kişiler tarafından yapılır ve kendilerine bu hizmet karşılığında bir ücret ödenir.

869 Dezenfekte Giderleri

Bu hesap, gemiyi haşerelerden korumak için belirli süreler ile gemiye yapılan dezenfeksiyon giderlerini kapsar.

870 Acente Ücretleri

Bu hesap, geminin limanda kaldığı süre içerisinde gemiye hizmet veren acentelere bu hizmet karşılığı verilen ücretleri kapsar.

Acente ücretleri, geminin tonajına ve yükün özelliğine göre değişebilir.

871 Konferans Ücretleri

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesinin üyesi bulunduğu konferans veya konferanslara ödediği aidat ve benzeri ücretleri kapsar.

876 Avarya Giderleri

Bu hesap deniz yük taşıma işletmesinin gemilerinin avaryadan dolayı sigorta şirketleri tarafından karşılanamamış olan giderlerini kapsar.

Hesap Sınıfı: 9 GELİRLER

Bu hesap sınıfı, işletmenin gelirlerinin yer aldığı hesapları kapsar.

²⁵ Kemp J.F ve Young Peter, *Business For Shipmasters*, Surrey: Kandy Publications, 1963, s.19.

900 Şileplerin Taşıma Gelirleri

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesinin sahip olduğu veya kiralandığı şilepler ile yaptığı taşımalardan elde ettiği gelirleri kapsar.

Taşıma gelirleri elde ediliş bakımından peşin ve havale olmak üzere iki türe ayrılırlar. Peşin taşıma geliri(navlun), yük taşınmadan önce elde edilir, havale navlun ise, yükün istenilen yere taşınmasından sonra elde edilir.

9000 Yurtdışı Taşıma Gelirleri

Bu yardımcı hesap, deniz yük taşıma işletmesinin sahip olduğu veya kiralandığı şilepler ile Türkiye'den dış ülkeler, dış ülkelere Türkiye'ye veya bir dış ülkeden diğer bir dış ülkeye yaptığı taşımalardan elde ettiği gelirleri kapsar.

9001 Yurtiçi Taşıma Gelirleri

Bu yardımcı hesap, deniz yük taşıma işletmesinin sahip olduğu veya kiralandığı şilepler ile Türk limanları arasında yaptığı taşımalardan elde ettiği gelirleri kapsar.

Yurtiçi taşıma yani kabotaj taşıması Nakliyat Vergisine tabidir²⁶.

Yurtiçi taşımalardan elde edilen taşıma geliri(navlun) ödeme araçları(kasa, banka v.b gibi) veya 1 sayılı hesap sınıfındaki ilgili hesaplara(13-16 hesap kümesi) borç, bu hesap ile Nakliyat Vergisinden dolayı 452 ... Vergi Dairesi Hesabındaki ilgili yardımcı hesaplara alacak kaydedilir.

Yukarıda sözkonusu edilen gelirler, tanker taşımalarında da aynıdır.

925 Gemilerdeki Stokların Satış Geliri

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesinin gemisinde bulunan stokla-

²⁶ Gider Vergisi Kanunu, Md.34-38.

rın satışından elde ettiği gelirleri kapsar.

Seyir halindeki gemilere denizlerin belirli yerlerinde gerek sabit ve gerekse seyyar yakıt satan işletmeler vardır. Bu tür işletmeler gemicilik dilinde "Ship Chandler"(Deniz bakkalı) diye adlandırılmaktadırlar. Yakıtı ihtiyaç duyan seyir halindeki gemiler, çeşitli nedenler yüzünden shipchandlerden yakıt ikmali yapamavabilirler. O zaman denizlerde bulunan çeşitli, özellikle iş ilişkisi olan deniz yük taşıma işletmelerinin gemilerinden yakıt ikmali yapma yoluna giderler.

Gemilerden yakıt satıldığında ödeme araçları veya 13-16 hesap kümelerindeki ilgili hesaplara borç, bu hesaba alacak kaydedilir. Ayrıca, ikinci madde ile de 630 Gemilerdeki Yakıt Giderleri Hesabına borç, 230 Gemilerdeki Yakıt Stokları Hesabına alacak kaydedilir.

930 Sonradan Yapılan İndirimler

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesinin satış, taşıma ya da hizmet ile ilgili artış ve azalışlarını kapsar.

Bu hesap özelliği itibariyle borç, bakiyesi verebileceği gibi, alacak bakiyesi de verebilir. Örneğin, belirli hizmetler için alınan indirimler bu hesabın alacağına kaydedilmesine rağmen, alıcılara taşımadan dolayı yapılan fiyat indirimi(fatura kesildikten sonra) ise bu hesaba borç kaydedilir. Bu hesapta yer alan indirimler içinde bulunulan dönemi kapsar. Geçen dönemleri ilgilendiren indirimler ise, 86-87 sayılı hesap kümelerinde yer alır.

940 İşletmenin Aktifleştirilen Üretimi

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesinin kendisi için ürettiği veya üretmekte olduğu sabitleri ya da bunların değerini yükselten üretim tutarlarını kapsar.

Deniz yük taşıma işletmeleri, kendileri için ürettiği ya da üretmekte olduğu sabitleri, genel muhasebenin dışında ayrı bir yerde belirler ve sonra bu hesaba alacak, 30-35 ya da 36 sayılı hesap kümeleri altındaki ilgili hesaplara borç kaydedilir.

964 Alınan Sürastarya (Demurrage) Ücreti

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesinin gemilerine yükleme ve boşaltma için tespit edilen muayyen süreler zarfında yükleme veya boşaltma yapılmaması halinde geminin taşıma sözleşmesi uyarınca fazladan bekliyeceği süre için aldığı paraları²⁷ kapsar.

Sürastaryaya uygulamada bazan "demurrage(demoraj)" denildiği gibi, "istarya" da denilmektedir. Bu nedenle "sürastarya", "istarya" ve demoraj arasında hukuk deyiimi bakımından bir fark yoktur.

Sürastarya ücreti, genellikle sözleşme ile tayin edilir, sözleşme ile tayin edilmezse hakkaniyet üzerinden hesap olunur²⁸.

966 Diğer Gelirler

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesinin işkonusunu ilgilendirmeyen (plan, model, örnek satışı) işlerden elde edilen gelirleri kapsar.

980 Değerleme Farkları

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmelerinde madde ve malzemelerin maliyet fiyatı ile standart fiyatı arasındaki farkı(olumlu, olumsuz) kapsar.

Bu hesap özelliği itibariyle borç bakiyesi verebileceği gibi, alacak bakiyesi de verebilir. Girişler maliyet fiyatıyla, çıkışlar standart fiyatla değerlendirildiğinde dönem sonunda kalan stoklar ortalama fiyatla yeniden değerlendirilir. Standart fiyat, ortalama fiyattan daha yüksek tespit edilirse, aradaki fark "ek maliyet", tersine standart fiyat ortalama fiyattan daha düşük ise, aradaki fark "etkisiz gider" olarak bu hesapta yer alır.

²⁷ Genay Nefise, "Nakliyat Vergisinde Sürastarya ve Boş Navlun Konusu" Vergi Dünyası, sayı 10(Haziran 1982), ss.36.

²⁸ TTK, Md.1035.

981 Kambiyo Kuru Farkı

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesinin çeşitli döviz işlemlerinde doğan lehte ve aleyhte farkları kapsar.

Bu hesap özelliği itibariyle borç bakiyesi verebileceği gibi, alacak bakiyesi de verebilir.

Döviz kurlarında meydana gelen lehte fark bu hesabın alacağına, aleyhte fark ise borcuna kaydedilir.

Hesap Sınıfı : 0 NAZIM HESAPLAR

Bu hesap sınıfı, deniz yük taşıma işletmesinin sağladığı garantiler, yüklendiği yükümlülükleri vb. hesapları kapsar.

000 Yurtdışından Gönderilen Dövizler

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesine yurtdışındaki deniz yük taşıma işletmeleri tarafından emanet gönderilen dövizleri kapsar.

Deniz yük taşıma işletmesine yurtdışından emanet döviz gönderildiğinde bu hesaba borç, 010 Döviz Gönderen Yurtdışı İşletmeler Hesabına alacak kaydedilir. Emanet döviz geri iade edildiğinde yukarıdaki kaydın tersi yapılır.

010 Döviz Gönderen Yurtdışı İşletmeler

Bu hesap, deniz yük taşıma işletmesine yurtdışından emanet döviz gönderen deniz yük taşıma işletmelerini kapsar.

246 Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmeleri İçin Önerilen Hesap Planının Bilanço ve Kâr ve Zarar Hesaplarında Topluca Gösterilişi ile Gelir ve Giderin Akışı

Burada, Bilanço ve Kâr ve Zarar Hesaplarında yer alan hesapların (üç rakamlı) yanında, hesap sınıfı (tek rakamlı) ve hesap kümesi (çift rakamlı) de gösterilecektir. Hesapların ve hesap kümesi numaralarının Bilanço ve Kâr ve Zarar Hesaplarında tek tek gösterilmesi fazla yer işgal edeceğinden şu hesaptan şu hesaba, şu hesap kümesinden şu hesap kü-

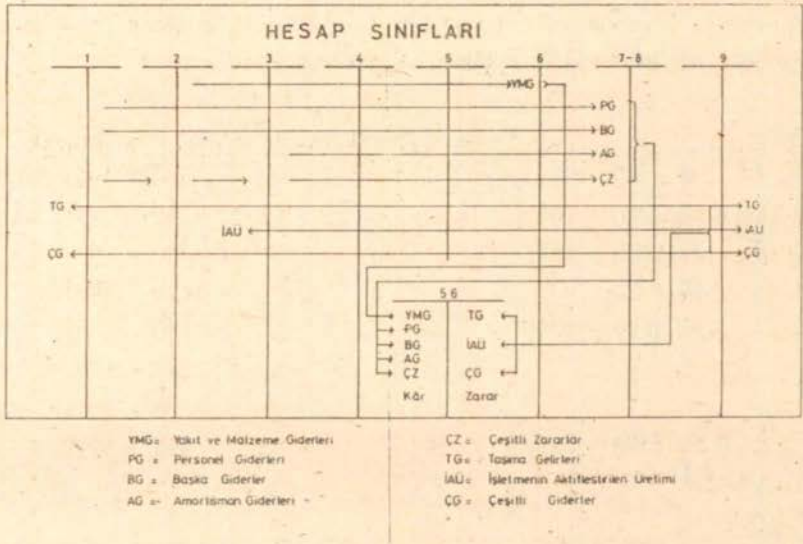
mesine kadar anlamını ifade edecek (-) işareti kullanılmıştır. Örneğin, (200 - 289)'un anlamı, 200 numaralı hesaptan 289 numaralı hesaba kadar olan hesapları kapsar. Ayrıca, bazı hesap kümeleri ve hesaplar Bilanço ve Kâr Zarar Hesaplarının hem borç, hem de alacak yanlarında yer almaktadırlar. Sözkonusu bu durum bunların özelliklerinden (hem borç, hem de alacak bakiyesi verebilirler) kaynaklanmaktadır.

Borç		580 KAPANIŞ BİLANÇOSU HESABI		Alacak	
1	10 - 18 (100 - 189)	1	19	(190 - 199)	
2	20 - 28 (200 - 289)	2	29	(290 - 299)	
3	30 - 38 (300 - 389)	3	39	(390 - 399)	
4	49 (490 - 499)	4	41-48	(410 - 489)	
5	52 (520 - 529)	5	51	(510 - 519)	
			52	(520 - 529)	
			53-54	(530 - 549)	
			59	(590 - 599)	
	59 (590 - 599)				

Kâr

Borç		560 KAR VE ZARAR HESABI		Alacak	
(6-8)	60-89 (600 - 899)	9	90-92	(900 - 920)	
	93 (930 - 939)		93	(930 - 939)	
	98 (980 - 989)		94-97	(940 - 979)	
	99 (990 - 999)		98	(980 - 989)	
			99	(990 - 999)	
5	59 (590 - 599)	5	59	(590 - 599)	

Zarar



Şekil: 2.15

Önerilen Genel Hesap Planındaki Hesap Sınıflarının İşleyişi
247. Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmeleri İçin Önerilen
Tip Bilanço

Daha önceki bölümde, deniz yük taşıma işletmeleri için önerilen hesap planının işleyiş ve açıklamaları, aslında bu bölümde ortaya konulacak tip bilançonun nasıl çıkarılacağını belirtmek amacıyla yapılmıştır.

Burada Türkiye'deki deniz yük taşıma işletmeleri için tip bilanço örneği önermeden önce, aynı işi yapan Türk ve yabancı işletmelerin bilançolarından örnek vermeyi yararlı görüyoruz.

Yurtdışındaki bazı deniz yük taşıma işletmelerine (Aliberia Line Opr.EMA, Maersk Line A.P, Adrea Merzario S.A., Johnson Line, vb.) ile kurumlara (The General Council of British Shipping, The Norwegian Shipping Academy, Deutschen Schiffahrt Institutes, Verband Deutscher

Reeder) yazı yazılarak bunlardan hesap planı, bilanço ile kar ve zarar hesaplarının tipleri istenmiştir. Anılan işletme ve kurumlardan bazıları bilanço ile kâr ve zarar hesaplarının tiplerini göndermiş,diğer bazıları ise yazılara hiç cevap vermemiştir.

Aşağıda Danimarka, İsveç ve Türkiye'ye ait üç deniz yük taşıma işletmesinin bilançoları sunulmuştur.

Aktif	BİLANÇO	Pasif
<u>SABİT VARLIKLAR</u>		<u>ÖZSERMAYE</u>
Gemiler vb.		Sermaye
(-)Amortisman		Başka Kaynaklar
Gayrimenkul Mallar		Gelecek Yıllara Ait Gelirler
(-) Amortisman		
<u>DÖNEN VARLIKLAR</u>		<u>BORÇLAR</u>
Diğer Yatırımlar		Gemilerin Rehinli Borçları
Yatırım Hakları		Uzun Süreli Banka ve Diğer Kr.
Uzun Süreli Alacaklar		Gayrimenkul İpotekleri
Banka Mevduat ve Kasa		Diğer Borçlar
Tahvil ve Hisse Senetleri		Kâr
Kısa Süreli Alacaklar		
Ambar ve Gemi Stokları		
Bitmemiş Sefer Giderleri		
Gelecek Dönem Giderleri		
Zarar		

Danimarka'da Bir Deniz Yük Taşıma İşletmesinin Bilanço Tipi

Kaynak: Maersk Dampskibsselskabet af 1982 Aktieselskab
Accounts, Copenhagen: 1982, ss. 10-11.

Aktif

BİLANÇO

Pasif

DÖNEN VARLIKLAR

Kasa ve Banka Mevduatı
Kısa Süreli Yatırımlar
Ana Şirketten Kısa Süreli Alacak
Yavru Şirketten Kısa Süreli Alacak
Alıcılar
Peşin Ödenen Giderler ve Tahakkuk
Eden Gelirler
Vergi Alacağı
Diğer Dönen Varlıklar
Stoklar

SABIT VARLIKLAR

Yavru Şirketlerin Hisse Senetleri
Hisse Senetleri ve Diğer Şirketlerin
Tahvilleri
Ana Şirketlerden Uzun Süreli Alacaklar
Yavru Şirketten Uzun Süreli Alacaklar
Diğer Uzun Süreli Alacaklar
Şerefiyeler
Tamamlanmamış Tesisler
Gemiler
Makine ve Teçhizat
Binalar
Arsa

KISA SÜRELİ BORÇLAR

Ana Şirkete Borçlar
Yavru Şirkete Borçlar
Satıcılar
Vergi Borçları
Gerçekleşmiş Giderler ve Gelecek
Dönem Gelirleri
Diğer Kısa Süreli Borçlar

UZUN SÜRELİ BORÇLAR

Banka Kredileri
Ana Şirkete Uzun Süreli Borç
Yavru Şirkete Uzun Süreli Borç
Diğer Uzun Süreli Borçlar
Personel Borçları

KARŞILIKLAR

Stok Karşılıkları
Birikmiş Amortismanlar
- Gemiler
- Makineler ve Teçhizatlar

ÖZ KAYNAKLAR

Sınırlı Kaynaklar
- Sermaye
- Kanuni Yedek Akçeler
Sınırsız Kaynaklar
- Dağıtılmamış Kârlar
-Net Kârlar

REHİNLİ AKTİFLER

İpotekli Gayrimenkuller
İpotekli Gemiler
Hisse Senetleri

MUHETEMEL BORÇLAR

Kefaletler ve Diğer Muhtemel Borçlar
Yavru Şirketlerin Hesabına Muht. Borçlar
Diğer Muhtemel Borçlar

AKTİF TOPLAMI

İsveç'te Bir Deniz Yük Taşıma İşletmesinin Bilanço Tipi

Kaynak: Johnson Line, Annual Report 1983, Stockholm: 1984, ss.22-23.

Aktif	BİLANÇO	Pasif
<u>A. DÖNEN VARLIKLAR</u>		<u>D. KISA SÖRELİ YABANCI KAYNAK</u>
Hazır Değerler		Uzun Vadeli Kredi Taksitleri
Menkul Kıymetler		Kısa Vadeli Banka Kredileri
Muhtelif Alacaklar(Cari)		Muhtelif Borçlar(Cari)
Peşin Yapılmış Ödemeler		Ödenecek Vergi, Harçlar
		Borç Senetleri
<u>B. DURAN VARLIKLAR</u>		Diğer Kısa Vadeli Borçlar
Uzun Vadeli Alacaklar		
Sabit Kıymetler		<u>E. UZUN SÖRELİ YABANCI KAYNAKLAR</u>
(-) Birikmiş Amortisman		Uzun Vadeli Banka Kredileri
		Diğer Uzun Vadeli Borçlar
<u>C. DİĞER VARLIKLAR</u>		<u>F. ÖZKAYNAKLAR</u>
Depozitolar ve Teminatlar		Sermaye
Diğer Aktifler		Yedek Akçeler
		Yenileme Fonu
		Dağıtılmamış Kârlar
		Devre Kârı/Zararı
		<u>G. DİĞER KAYNAKLAR</u>
		Gelecek Yıllara Ait Gelirler
		Taahhütler
		Diğer Pasifler
TOPLAM	=====	=====

Türkiye'de Bir Özel Deniz Yük Taşıma İşletmesinin Bilanço Tipi

Aktif	BİLANÇO	Pasif
<u>1 SAYMACA DÖNEN VARLIK</u>		<u>4 BORÇLAR</u>
10 Kasalar		41 Bankalar
11 Bankalar		42 Borç Senetleri
12 Dönen Değer Belgeleri		43-44 Satıcılar
13-14 Alıcılar		45-46 Çeşitli Borçlar
15-16 Çeşitli Alacaklar		47 Özel Varlık
17 Özel Varlık		48 Pasif Geçici Hesaplar
18 Aktif Geçici Hesaplar		49 Borçların Değer Düzeltimi
19 Alacakların Değer Düzeltimi(-)		<u>5 ÖZSERMAYE</u>
<u>2 MALCA DÖNEN VARLIK</u>		51 Esas Sermaye
20-21 Yakıt ve Malzeme Stokları		52 Sahip, Ortak ya da Hissedarlar
22 Yedek Stoklar		53-54 Yedekler
23 Gemilerdeki Yakıt ve Malz.Stokları		59 Dönem Kârı(Varsa)
24 Gemilerdeki Yedek Parça Stokları		
25-28 Çeşitli Malzeme Stokları		
29 Stokların Değer Düzeltimi(-)		
<u>3 MALCA SABİT VARLIK</u>		
30: Arsalar		
31 Yapılar		
32 Tesisler		
33 Gemiler		
34 Gemilerin Envanteri		
35 Mobilya ve Mefruşat		
39 Sabitlerin Değer Düzeltimi(-)		
<u>4 SAYMACA SABİT VARLIK</u>		
36 Yapılmakta Olan Sabitler		
37 Aktifleştirilen Haklar		
38 İştirakler		
59 Dönem Zararı(Varsa)		
AKTİF TOPLAMI	=====	PASİF TOPLAMI
Nazım Hesaplar	=====	Nazım Hesaplar

248. Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmeleri İçin Önerilen Tip
Kar ve Zarar Hesabı

Burada Türkiye'deki deniz yük taşıma işletmeleri için tip kar ve zarar hesabı örneği önermeden önce, aynı işi yapan biri Norveç'te diğeri ise, Türkiye'de olmak üzere iki deniz yük taşıma işletmesinin kullandıkları kar ve zarar hesabı tiplerini vermeyi yararlı görüyoruz.

Giderler	KAR VE ZARAR HESABI	Gelirler
<u>İŞLETME GİDERLERİ</u>		<u>İŞLETME GELİRLERİ</u>
Gemilerin Sefer Giderleri		Gemilerin Taşıma Gelirleri
Kiralık Gemilerin Sefer Giderleri		Diğer İşletme Gelirleri
Gemilerin Diğer İşletme Giderleri		
<u>MALI GİDERLER</u>		<u>MALI GELİRLER</u>
Faiz Giderleri		Faiz Gelirleri
		Yatırımların Kâr ve Temettüleri
		Kambiyo Kârı
<u>DIĞER GİDERLER</u>		<u>DIĞER GELİRLER</u>
Olağanüstü Giderler		Olağanüstü Kârlar
Gemilerin Amortisman Giderleri		Gemilerin Satış Kârı
Diğer Sabitlerin Amortisman Gider.		Diğer Aktiflerin Satış Kârı
Dönem Kârı (Varsa)		Dönem Zararı (Varsa)
TOPLAM	_____	_____
	=====	=====

Norveç'te Bir Deniz Yük Taşıma İşletmesinde Kâr ve Zarar Hesabı Tipi

Kaynak: The Norwegian Shipping Academy, "The Shipowners Business Course Book I, "Revised Ed., y.y: 1980, s.109.

Borç	KAR VE ZARAR HESABI	Alacak
<u>İŞLETME GİDERLERİ</u>		<u>GELİRLER</u>
Yakıt Giderleri		Navlun Gelirleri
Liman Giderleri		Sürastarya Öcreti
Kumanya Giderleri		Zarar(Varsa)
Bakım-Onarım Giderleri		
Amortisman Giderleri		
<u>GENEL GİDERLER</u>		
Banka Giderleri		
Faiz-Komisyon Giderleri		
Öcretler		
İşveren Hissesi		
Müteferrik		
Kâr(Varsa)		
TOPLAM	=====	=====

Türkiye'de Özel Bir Deniz Yük Taşıma İşletmesinin²⁹ Kar ve Zarar Hesabı
Tipi

²⁹ Bu işletme 1960 yılında kurulmuş ve merkezi İstanbul'dadır. Özel Sektöre ait ve tarifesiz çalışan bu işletme 7 adet gemi ile toplam 12 774 DWT'luk tonaja sahiptir.

Borc	KAR VE ZARAR HESABI	Alacak
<u>6 MADDE VE MALZEME SARFLARI</u>		<u>9 GELİRLER</u>
60-61 Yakıt ve Malzeme Giderleri		90-91 Taşıma Gelirleri
62 Yedek Parça Giderleri		92 Satış Gelirleri
63 Gemilerdeki Yakıt ve Malzeme Giderleri		93 Taşıma Gelirleri Değer Düzeltimi ±
64 Gemilerdeki Yedek Parça Giderleri		94 İşletmenin Aktifleştirilen Sabitleri
25-28 Çeşitli Malzeme Giderleri		95 Faiz ve İskonto Gelirleri
69 Fason İşçiliği		96-97 Başka Gelirler
<u>7-8 EMEK VE ÖTEKİ GİDERLER</u>		98 Malzeme Değerleme Farkları ±
70-71 Ücretler		99 Boş
72 Aylıklar		59 Dönem Zararı (Varsa)
73 Yolluklar		
74 Sosyal Giderler		
85 Hukuk, Denetleme		
76 Reklâm, Hediye, temsil		
77 PTT Giderleri		
78 Taşıma Giderleri		
79 Enerji Giderleri		
80 Bakım ve Onarım Giderleri		
81 Kiralar		
82 Sigorta		
83 Patent ve Lisans		
84 Vergiler ve Harçlar		
85 Faiz ve İskonto Giderleri		
86 -87 Başka Giderler		
88 Amortisman Giderleri		
89 Çeşitli Zararlar		
Dönem Kârı (Varsa)	_____	
DPLAM	=====	TOPLAM _____

Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmeleri İçin Önerilen Kâr ve Zarar Hesabı Tipi

249. Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmeleri İçin Önerilen Tip
Sefer Hasılat-Maliyet Çizelgesi

Daha önce, Türkiye'deki deniz yük taşıma işletmeleri için önerdiğimiz genel hesap planının Aşırı İkinci sisteme dayandığı ifade edilmişti. Aşırı İkinci sistemin özelliği gereği, maliyetler genel muhasebenin dışında çizelgeler yardımıyla ya da başka biçimde bulunur. Ancak, giderlerin ayrıntıları genel muhasebeden alınır.

Deniz yük taşıma işletmelerinde seferin maliyetinin hesaplanması çok önemlidir. Çünkü, deniz yük taşıma işletmelerinde her sefer bir muhasebe birimidir ve her geminin her ayrı seferinin muhasebesinin yapılması zorunludur. Ayrıca, bazı deniz yük taşıma işletmelerinin taşıtana verdikleri fiyat teklifleri, büyük ölçüde ya daha önce aynı hat veya gemi için tespit edilen sefer maliyetlerine ya da o hat veya gemi için tespit edilecek tahmini maliyetlere dayanır. Deniz yük taşıma işletmeleri filii ve tahmini sefer maliyetlerini ya formül³⁰ ya kullandıkları hesap planı (D.B Deniz Nakliyatı T.A.Şirketinde olduğu gibi) ya da bu konuda hazırladıkları Sefer Hasılat-Maliyet Çizelgeleri aracılığı ile hesaplarlar.

Önerdiğimiz genel hesap planında sefer maliyeti bu konuda hazırlanmış Sefer Hasılat-Maliyet Çizelgesi aracılığıyla yapılmalıdır. Bu yüzden, Türkiye'deki deniz yük taşıma işletmeleri için tip Sefer Hasılat-Maliyet Çizelgesi gereklidir. Ancak, önerdiğimiz Sefer Hasılat-Maliyet Çizelgesinde yer alan hesap planları daha önce (hesap planının açıklanmasında) açıklandığından burada tekrar açıklanmayacaktır.

³⁰ Ayrıntılı Bilgi İçin Bkz.

UKİ, *Taşıma Sistemlerinde İşletme Maliyeti-Denizyolu Taşınması*, Ankara, 1974.

Mühürdar Atilla, *"Denizyolu Yük Taşımacılığında Gemi Rantabilitesi ve Bir Uygulama"*, (Yüksek Lisans Tezi, İÜ-İşletme Fakültesi, 1982, Mürtezaoğlu İlyas, *Deniz Ulaştırma İşletmeleri ve Maliyet Analizleri"*, (Yüksek Lisans Tezi, İÜ-İşletme Fakültesi, 1982).

Önerilen Sefer Hasılat-Maliyet Çizelgesinde dönem ayırımı yapılmamasındaki amaç, hesap dönemi sonuna kadar bitmemiş sefer giderleri ile sigorta vb. giderlerin dönem dışında kalanlarının ayıklanmasıdır.

Ek Maliyet ise, sefer giderlerinin genel muhasebenin gider hesapları içerisinde yer almayan kısmıdır. Bu maliyet yasal yönden genel muhasebeye gider olarak işlenemez. Ancak, sefer maliyetlerine katılır. Bunlar, hesapsal amortismanlar, işletmeci ücreti, özsermayeye hesaplanan faiz(faizlerin maliyet olduğu varsayılırsa) vb. maliyetlerdir. Hesapsal amortisman, sefer maliyetine girebilen sabit varlıkların(gemi, gemi envanteri) genel muhasebede değerleri 1,-lira olarak yer aldığı halde, bu sabit varlıklar hizmette kullanılmakta ise, bunlara hesaplanacak amortismandır. Hesapsal amortismanların sefer maliyetine katılması gereklidir. İşletmeci ücreti ile özsermayeye hesaplanan faizlerin mantıki dayanağı hesapsal amortismanlarda olduğu gibidir.

Sefer Değerleme Çizelgesinde yer alan Diğer Gelirler ise, geminin sefer sırasında taşıma bedeli(navlun) dışında gemiden yapılan akaryakıt vb. satışlardan elde ettiği gelirlerdir.

Türkiye'deki deniz yük taşıma işletmeleri için Sefer Hasılat - Maliyet Çizelgesi önermeden önce, aynı işi yapan biri Amerika'da, diğeri ise Türkiye'de olmak üzere iki deniz yük taşıma işletmesinin kullandıkları Sefer Hasılat-Maliyet Çizelgelerini vermeyi yararlı görüyoruz.

SEFER HASILAT - MALİYET ÇİZELGESİ ÖRNEĞİ

Gemi :

Sefer Nr. :

Tarih :

GELİMLER

Yük Navlunu

Kiralama

TOPLAM GELİMLER

MASRAFLAR:

a. Liman Masrafları

Kılavuzluk ve romorkör

Palamar

Sıhhiye resmi

Liman resmi

Fener resmi

Vize harcı

Cemiyet aidatı

b. Yükleme/Boşaltma Masrafları

Boşaltma

Yükleme

Yük aktarma

Puantaj

Muhzam işçi

Techizat

c. Gemi ve Tayfa Masrafları

Bunker

Su

Malzeme

Kumanya

Çamaşır

Tamirat

Gemi avansı

İlaç ve tedavi

Seyahat masrafları

Tayfa mektubu	.....
Tayfa seyahat masrafları	.....
Motor	.....
Fazla mesai	.....
<u>d. Muhtelif Masraflar</u>		
Posta	.....
Telgraf	.....
Teleks	.....
Telefon	.....
Noter Masrafı	.....
Konsolosluk ücreti	.....
Taksi ücreti	.....
Süvariye ödenen	.....
Damga pulu	.....
Fotokopi	.....
Yük üzerinden komisyon	.....
Acentelik hakkı	.....
Nezaret ücreti	.....
Boğaz nezareti	.....
TOPLAM MASRAFLAR		=====
SEFER MALİYETİ:		
Toplam Gelirler		=====
Toplam Masraflar		=====
(±) Fark SEFER KARI YA DA ZARARI		=====

Türkiye'de Bir Özel Deniz Yük Taşıma İşletmesinde³¹ Sefer Hasılat-
Maliyet Çizelgesi Tipi

³¹ Bu işletme 1981 yılında kurulmuş ve merkezi İstanbul'dadır. Özel sektöre ait ve tarifersiz çalışan işletme 1 adet gemi ile toplam 2418 DWT'luk tonaja sahiptir.

Bakım ve Onarım Giderleri:

Yenileme	.....
Onarım Giderleri ³²	.....

Sigorta:

Tekne sigortası primleri	.....
Klüp sigortası primleri	.....
Diğer sigorta primleri _____

Öteki Gemi Giderleri:

İçme suyu	.....
Motor kirası	.....
Diğerleri _____

Liman Giderleri:

Acentelik ücreti	.....
Yük üzerinden komisyon	.....
Simsariye ücreti	.....
Iskele ve rıhtım ücretleri	.....
Kılavuzluk ve romorkör ücretleri	.....
Liman rüsumleri ve giderleri	.....
Diğer liman giderleri	.....

Yük ile ilgili Giderler:

Yükleme veya boşaltmada yapılan giderler	.....
İstif malzemesi giderleri	.....
Puantör ücreti	.....
Ambarların ve yük tanklarının temizliğinin gid.	.....
Diğer yük ile ilgili giderler _____

Diğer Sefer Giderleri:

Kanal Giderleri	.....
Diğer sefer giderleri _____
Toplam İşletme Giderleri	=====
Hükümetçe verilen para yardımı	=====

Amerika'da Bir Deniz Yük Taşıma İşletmesinde Sefer Hasılat-Maliyet
Çizelgesi Tipi

Kaynak: Mc Dowell Carl E. ve Gibs Helen M., Ocean Transportation,
New York: Mc Graw-Hill Book Co., Inc., 1954, ss.290-292.

³² Onarım Giderleri Tablo 19 uyarınca bir seferin maliyetine yüklenmesi gereken tutar.

25. TÜRKİYE'DE DENİZ YÜK TAŞIMA İŞLETMELERİNDE DEFTERLER

250. Genel Açıklama

Türkiye'deki deniz yük taşıma işletmelerinin büyük çoğunluğu hatta tümü birinci sınıf tüccardır denebilir. Birinci sınıf tüccarlar ise, VUK Md 171-182 ve TTK Md 66-87 nci maddeleri gereğince bilanço esasına göre defter tutmak zorundadırlar.

251. Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmelerinde Tutulan Defterler

Türkiye'deki deniz yük taşıma işletmelerinde zorunlu ve isteğe bağlı olmak üzere iki türlü defter tutulmaktadır. Şimdi bu defterleri incelemeye çalışalım.

A. Tutulması Zorunlu Defterler

Türkiye'deki deniz yük taşıma işletmelerinin VUK, TTK ve Dz.İş Kanununun ilgili hükümlerine göre tutmakla yükümlü oldukları defterler şunlardır:

1. İşletmede(Merkez'de) Tutulan Zorunlu Defterler

- a. Günlük Defter(Yevmiye Defteri)
- b. Büyük Defter(Defteri Kebir)
- c. Envanter ve Bilanço Defteri
- c. Günlük Kasa Defteri
- d. Nakliyat Vergisi Defteri

2. Gemide Tutulan Zorunlu Defterler

- a. Ücret Ödeme Defteri
- b. Gemi Jurnalı(Güverte Jurnalı)

İşletmede tutulan zorunlu defterlere, deniz yük taşıma işletmesinin sermaye şirketi olması durumunda anılan şirketlerin tutmak zorunda oldukları diğer defterler de (Karar Defteri, Pay Senedi Defteri vb.gibi) de eklenmelidir.

Bu defterlerden özellik gösteren Ücret Ödeme Defteri, Nakliyat Vergisi Defteri ile Gemi Journalını incelemeye çalışalım.

Nakliyat Vergisi Defteri

Nakliyat Vergisi Defteri, yurtiçine sefer yapan gemilerin navlun gelirlerinden kesilen Gider Vergisini kaydedildiği defterdir.

Bu deftere VUK Md.206 ncı maddesinde sayılan bilgiler yazılır. Aynı bir Nakliyat Vergisi Defteri tutmak istemeyen işletmeler, deftere yazılacak bilgileri ticari defterlerinde açacakları cari hesaplarda veya hesabın ayrı bir sütununda gösterirler.

Taşıma işleriyle uğraşan Kamu İktisadi Teşebbüslerinin(D.B.Deniz Nakliyat T.A.Ş ve D.B.Deniz Yolları İşletmesi) tuttukları defterler ve kayıtlar Nakliyat Vergisi Defteri yerine geçer.

Ücret Ödeme Defteri

Ücret Ödeme Defteri, gemi mürettebatına ödenen ücretlerin kaydedildiği defterdir.

Deniz İş Kanununun 31/1 nci maddesinde Her gemide, noterlikçe tasdikli bir ücret ödeme defteri tutulur. Şu kadar ki, liman seferi yapan gemilerde bu defter işverenin bürosunda da tutulabilir denmektedir.

Gemi Journalı(Güverte Journalı)

Gemi Journalı(Log Book), her yolculukta yük veya safranın yüklenmeye başlandığı andan itibaren geçecek belli başlı olayların kaydedildiği defterdir¹.

Gemi journalına günü gününe şunlar yazılır².

1. Hava ve rüzgarın durumu,
2. Geminin takip ettiği rota ve kaydettiği mesafeler,
3. Geminin bulunduğu enlem ve boylam daireleri,
4. Sintinelerdeki su yüksekliği,

¹TTK, Md.980.

²TTK, Md.981.

Bunlardan başka şunlar da jurnala yazılır:

1. Iskandil edilen su derinliği,
2. Kılavuz alınması ve kılavuzun gemiye girdiği ve ayrıldığı saatler,
3. Gemi meclisince verilen kararlar,
4. Gemi veya yükünün uğradığı bütün kazalar ve bunların açıklamaları.

Gemide işlenen suçlar ve verilen disiplin cezaları ile gemideki doğum ve ölüm vak'aları dahi jurnala yazılır.

Bir liman içinde yolculuk eden küçük gemilerde gemi journalı tutmak zorunluluğu yoktur.

Bir Gemi Journalı örneği aşağıda gösterilmiştir.

B. Tutulması İsteğe Bağlı Defterler

Türkiye'deki deniz yük taşıma işletmelerinin çalışmalarında zaman zaman isteğe bağlı defterler de tutulmaktadır. İsteğe bağlı defterlere yardımcı defterler de denilmektedir. İsteğe bağlı defterlerin amacı, yapılan işlemlerin tamamının başlangıçtan sona kadar kontrolünü sağlamaktır³.

1. İşletme'de(Merkez'de) Tutulan İsteğe Bağlı Defterler

Diğer işletmelerde tutulan defterlerden farklı değildirler.

2. Gemide Tutulan İsteğe Bağlı Defterler

- a. Konişmento Kayıt Defteri,
- b. Makina Sarfiyat Journalı
- c. Manifesto ve Hamule Defteri,
- ç. Gemi Yevmiyesi Defteri,
- d. Erzak Defteri,
- e. Gemi Kasa Defteri,
- f. Mal Satış Defteri.

³ Çaldağ Yurdakul, *Sigorta İşletmeleri ve Muhasebesinin İncelenmesi*,
Doktora Tezi, Ankara: AİTİA Yayını Nr.125, 1979, s.84.

Şimdi bu defterlerden özellik gösteren Manifesto ve Hamule Defteri, Makina Sarfiyat Jurnalı, Gemi Yevmiyesi Defteri, Gemi Kasa Defteri ve Mal Satış Defterlerini incelemeye çalışalım.

Manifesto ve Hamule Defteri

Manifesto ve Hamule Defteri, yurtdışına sefer yapan gemilerdeki yüke ait manifesto ve onun yerine düzenlenen(hamule) belgenin kaydedildiği defterdir.

Kaptan veya onun yerine yetkili kişi tarafından imzalan bu defter yükleme limanında, eğer varsa Türk Konsolosu tarafından da tasdik edil-
melidir.

Gemi Yevmiyesi Defteri

Gemi Yevmiye Defteri, sefer esnasında tahsil, ödeme, yiyecek ve akar-yakıt alışları ile gemi personeline verilen avansların kaydedildiği defterdir.

Gemi Kasa Defteri

Gemi Kasa Defteri, sefer esnasında elde edilen gelirler ile yapılan ödemelerin veya iade edilen paraların kaydedildiği defterdir.

Bir Gemi Kasa Defteri örneği aşağıda gösterilmiştir.

				Geminin Adı				
				Ay ve yıl				
Sıra NO.	TARİH	İZAHAT	Verilen veya alınan		TAHSİLAT		ÖDEMELER	
			TARİHİ	Nr. sı	Lira	Kr.	Lira	Kr.

Şekil: 2.18
Gemi Kasa Defteri Örneği

Mal Satış Defteri

Mal Satış Defteri, alıcısı belli olmayan veya alıcısı tarafından be-
genilmeyen gemideki malların satılıp kaydedildiği defterdir.

Armatör malları satmak görevini üzerine alabilir; satış üzerinden
bir komisyon alır.

Makina Sarfiyat Jurnalı

Makina Sarfiyat Jurnalı, gemideki yakıt, yağ ve su tüketiminin(miktar
olarak) kaydedildiği defterdir.

Bir Makina Sarfiyat Jurnalı örneği aşağıda gösterilmiştir.

MAKINA SARFIYATI JURNALI

Hattı :

Sefer No. :

...../197...den...../197..

Havuz Tarihi :

LİMAN	VARİŞ			KALKIŞ			KAUN- TER FARKI	MESA- FE MİL	SEYİR		ARAM		1. JENERATOR		2. JENERATOR		3. JENERATOR		
	Tarih	Gün	Saat	Tarih	Gün	Saat			Saat	Ton	Saat	Ton	Seyir Saat	Aram Saat	Seyir Saat	Aram Saat	Seyir Saat	Aram Saat	

SEFERDE SAATTE SARFIYAT
(GEMİCİ DOLDURULACAKTIR)

Sarfiyat Cinsi	SEYİRDE		ARAMDA	
	Tahsi- ni Kg.	FİİLİ Kg.	Tahsi- ni Kg.	FİİLİ Kg.
YAKIT				
YAĞ				
SU				

BAŞMAKİNİST

Adı, Soyadı İmzası

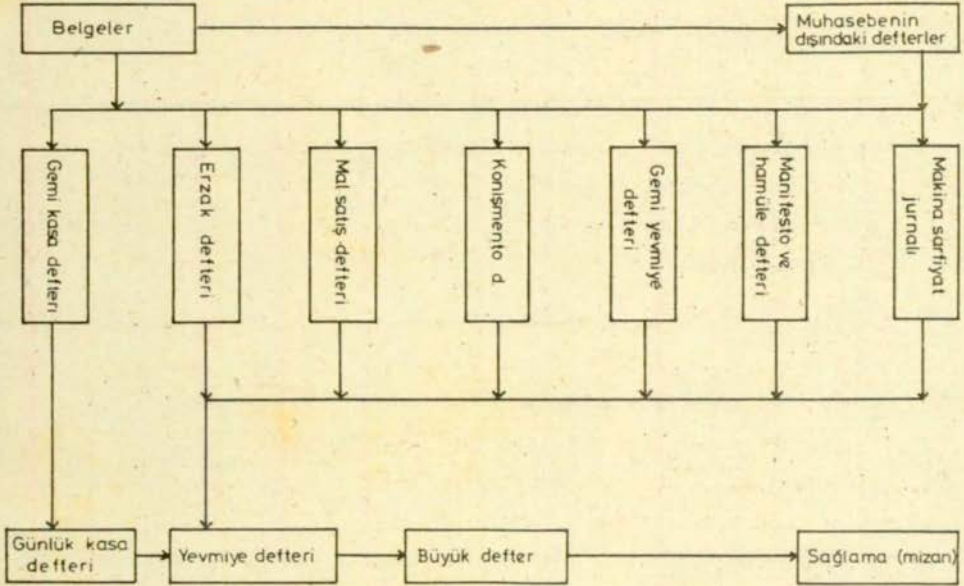
CİNSİ	TASARRUF		FAZLA SARF.	
	Ton/Kg.	TL	Ton/Kg.	TL
YAKIT				
YAĞ				
SU				

Şekil: 2.19

Makina Sarfiyat Jurnalı Örneği

Her geminin sefer dönüşünde, isteğe bağlı defterlerdeki kayıtlar ile
sefer esnasındaki belgeler merkezdeki muhasebeye geçirilir. Muhasebeye
geçiriliş ise, doğrudan doğruya belgelerden olabileceği gibi, isteğe
bağlı defterlere dayanılarak ta yapılabilir.

Muhasebeye geçiriliş isteğe bağılı defterlere dayandığı takdirde, isteğe bağılı defterlerin işleyişi şu şekilde gösterilebilir:



Sekil: 2.20

Deniz Yük Taşıma İşletmesinde Yardımcı Defterlerin İşleyişi

252. Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmelerinde Defter Tutma Usulleri

Yukarıda sözkonusu edilen zorunlu ve isteğe bağılı defterlere belgeler elle işlenebileceğı gibi, makina ile de işlenebilir. Defterlere elle veya makina ile işleniş defter tutma usullerini meydana getirmiştir.

Deniz yük taşıma işletmeleride (özellikle büyük işletmelerde) defter tutma usulleri konusunda yaptığımız araştırmada tespit edilen hususlar Tablo 20'de gösterilmiştir.

Tablo 20 'de görüldüğü gibi, deniz yük taşıma işletmelerinin çoğunda bilgisayar kullanmaya doğru bir eğilim gözlenmektedir. Böyle bir eğilim doğaldır. Çünkü, deniz yük taşıma işletmelerinde yoğun bir rekabet söz konusudur. Bu tür işletmeler rekabette üstünlük sağlayabilmek için gerekli bilgileri doğru, çabuk almak ve anında değerlendirmek zorundadırlar. Ayrıca, Türkiye'de tüm taşıma işletmelerinde olduğu gibi, deniz yük taşıma işletmelerinin de muhasebeleri merkezîyetçi sisteme dayanmaktadır. Böyle olunca, deniz yük taşıma işletmesinin yurtiçi ve yurtdışı irtibat bürosu ve iş yaptığı deniz taşıma acentelerinden gelen belgeleri anında muhasebeye işleyip değerlendirmesi gereklidir ki, piyasada tutunabilsin. Bu işe, bilgisayarlarla mümkün olabilir.

Bu çalışmada, deniz yük taşıma işletmeleri için bilgisayar önerisinde bulunulmamıştır. Çünkü, öneride bulunmak için, bilgisayarların deniz yük taşıma işletmelerine sağladığı emek tasarrufu ve muhasebe servisindeki emek faktörünün toplam maliyetteki payı bilinmelidir. Bu husus başka bir araştırma konusunu oluşturacağından çalışmamızın dışında tutulmuştur⁴. Bu nedendir ki, deniz yük taşıma işletmeleri için önerdiğimiz muhasebe servisinin organizasyonu şemasında da Bilgi İşlem Servisi açık(isteğe) bırakılmıştır. Ancak hemen ifade edelim ki, deniz yük taşıma işletmelerinde bilgisayar kullanılsa bile, önerdiğimiz hesap planında bir değişikliği gerektirmez. Zira, hesap planı makinali muhasebeye de uygundur.

Ciltli defter tutan deniz yük taşıma işletmeleri için, defterin tek kişi tarafından kolayca tutulması, diğer usullere göre daha etraflıca bilgi vermesi, hataların kolayca düzeltilmesi vb. gibi bakımlardan İtalyan Defter Tutma Usulü önerilebilir.

¹ Ayrıntılı bilgi için bkz.

Uslu Selçuk, *Bilgisayarların Muhasebede Kullanılması Yararları ve Önemi*, Doktora Tezi, Ankara: AİTİA Yayını Nr. 78, 1975.

Uman Nuri, *Bilgi İşlemlerde Kompüterlerin ve Türkiye'de Kompüterlerin Durumu*, Ankara: AÜ-SBF Yayını Nr.364, 1973.

Üstün Rıfat, *Türkiye'de Bilgisayarların Kiralanması ya da Satın alınması Sorunu ve Analizi*", EİTİA Dergisi, Cilt XVII, Sayı 2(Haziran 1981).

TABLO : 20

BAZI DENİZ YOK TAŞIMA İŞLETMELERİNDE DEFTER TUTMA USULLERİ

Deniz Yük Taşıma İşletmesinin Adı	Gemi Sayısı	Makinelı Muhasebe			Ciltli Defter Tutma			
		Kopyalı	DelikliKart	Bilgisayar	İtalyan	Alman	Fransız	Amerikan
D.B Deniz Nakliyat T.A.Ş	58			X				
Koçtuğ Denizcilik ve Ticaret A.Ş.	8	X						
Zihni Denizcilik ve Ticaret A.Ş.	9			X				
Martı Denizcilik ve A.Ş	5			X				
Denizcilik A.Ş.	3			X				
Cerrahoğulları Umum Nakliyat Vapurculuk ve Ticaret A.Ş.	4					X		
Petronas Deniz ve Genel Ulaşım Tic. ve Sanayi A.Ş.	1					X		
Kaptanoğlu Şirketler Grubu	7							X

26. TÜRKİYE'DE DENİZ YÜK TAŞIMA İŞLETMELERİNDE PERSONELİN ORGANİZASYONU

260. Genel Açıklama

Muhaseba organizasyonunun önemli öğelerinden biride personeldir. Çünkü, muhasebe uygulaması personel tarafından yapılır. Bu yüzden muhasebe servisinde çalıştırılacak personelin seçilmesi, yerinin belirlenmesi ve yetiştirilmesi önemli bir iştir.

Muhasebe servisinin organizasyonunda birinci iş, personelin yerinin belirlenmesidir. Bu işi yaparken de aşağıdaki hususların gözönünde bulundurulması gerekir. Bunlar:

1. İş akışının kesintisiz yürütülmesini sağlamak için birbiriyle ilgili servisler arasındaki bağıntı ve personelin birbiriyle olan irtibatının çok kısa olması,
2. Muhasebe servisinde, ihtisaslaşmayı mümkün kılan muhasebenin fonksiyonlarına göre mi, yoksa kaliteli ve yetenekli eleman yetiştirmeyi mümkün kılan işletme birimlerine(bölmelerine) göre bir organizasyonu benimsenecek,
3. Muhasebe servisinin büyüklüğüdür.

Muhasebe servisinin organizasyonunda personelin yerini belirledikten sonra, yapılacak ikinci iş, personelin görev, yetki ve sorumluluklarının belirlenmesidir. Bir görevin olduğu yerde muhakkak sorumluluk vardır. Bu ikisinin olduğu yerde ise, yetkinin de bulunması gereklidir. Bir muhasebe servisinde sorumlulukların dağıtımı işletmenin büyüklüğü ve karmaşıklığı ile bağıntılıdır¹.

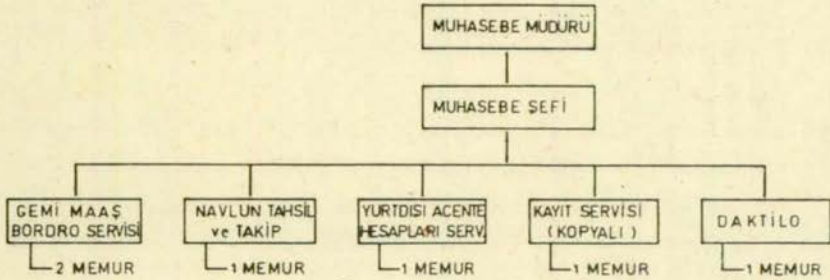
Bu açıklamalardan sonra, esas sorun, deniz yük taşıma işletmeleri muhasebe servisinde personelinin nasıl organize edileceğidir. Başka bir ifade ile muhasebe servisinde ne kadar personel çalışacak ve bunların görev, sorumluluk ve yetkileri neler olacaktır. Çalışmanın bu ayırımında bunlar ele alınacaktır.

¹ Keller W. ve Ferrera W.L., *Management Accounting For Profit Control*, Tokyo: Mc Graw-Hill Book Co.Inc., 1966, s.9.

İşletmelerin muhasebe servisini düzenlemede en önemli araç, organizasyon şemasıdır. Çünkü, organizasyon şeması, çalışmalarını aydınlatır ... personelin tayinine yardım eder².

Türkiye'de deniz yük taşıma işletmeleri için bir muhasebe servisi organizasyonu şeması önermeden önce, aynı tür işi yapan kamu ve özel sektöre ait deniz yük taşıma işletmelerinden bazılarının mevcut muhasebe servisi organizasyon şemalarını vermeyi yararlı görüyoruz.

261. Türkiye'de Bazı Deniz Yük Taşıma İşletmelerinin Muhasebe Servislerinin Organizasyonu Şemaları.

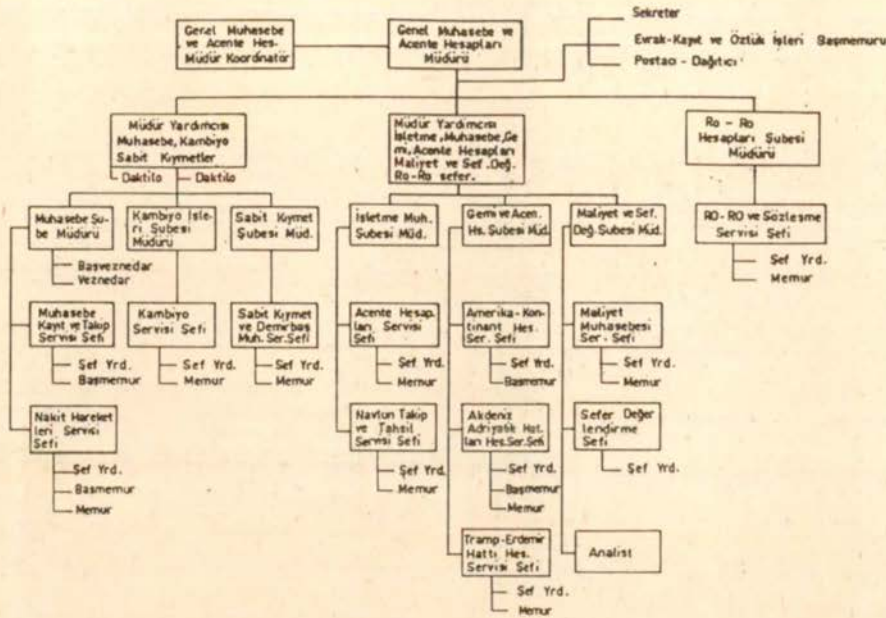


Sekil: 2.21

"A" Denizcilik ve Ticaret A.Şti'nin³ Muhasebe Servisinin Organizasyonu

² Benligiray Yılmaz, *Otel İşletmelerinde Kâr Planlaması ve Maliyet Kontrolü*, Doktora Tezi, Eskişehir EİTİA Yayını Nr. ,1977, s.21.

³ Bu işletme hakkında daha önce bilgi verilmişti.



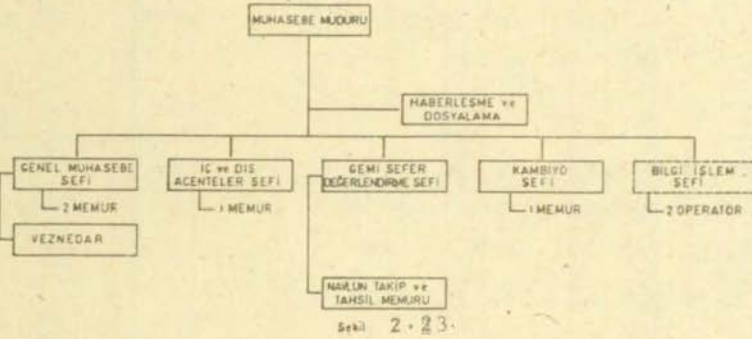
Şekil 2.22

D.B.Deniz Nakliyatı T.A.Şti'nin Muhasebe Servisinin Organizasyonu

262. Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmeleri İçin Önerilen Muhasebe Servisi Organizasyonu Şeması

Türkiye'de deniz yük taşıma işletmeleri için önerilen muhasebe servisi organizasyonunun şemasında şu varsayımlardan hareket edilmiştir:

1. Deniz yük taşıma işletmesi 15 adet gemiye sahiptir,
2. Deniz yük taşıma işletmesinde 45 kara personeli çalışmaktadır.
3. Deniz yük taşıma işletmesinde Bilgisayar kullanmak isteğe bırakılmıştır,
4. Deniz yük taşıma işletmesinde Aşırı İkinci Sistem kullanılmaktadır.



Şekil 2.23.

Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmeleri İçin Önerilen Muhasebe Servisinin Organizasyonu

263. Türkiye'de Deniz Yük Taşıma İşletmeleri İçin Önerilen Muhasebe Servisi Personelinin Görevleri

Türkiye'de deniz yük taşıma işletmeleri için önerilen muhasebe servisi personelinin görevleri, yükümlülükleri ve bağlılıkları şu şekilde olacaktır.

MUHASEBE MÜDÜRÜ

Önvanı : Muhasebe Müdürü

Ana Görevleri:

Muhasebe servisine bağlı tüm birimlerin her türlü işlemlerini ve muhasebe kayıtlarını yürürlükteki kanun, tüzük, yönetmelik ve Yönetim Kurulu veya sahip/sahiplerin kararları ile Genel Müdürün emirleri doğrultusunda yürütmek. Ayrıca borç ve alacakların takibi ve zamanında tahsil ve ödemesini temin etmek.

Görev ve Yükümlülükleri

1. Muhasebe servisine bağlı tüm birimlerin her türlü işlemlerini ve muhasebe kayıtlarının yürürlükteki kanun, tüzük, yönetmelik ve Yönetim Kurulu veya sahip/sahiplerin kararları ve Genel Müdürün emirleri doğrultusunda yürütmeyi sağlamak,
2. Borç ve alacakların takibi ile zamanında tahsil ve ödemesini temin etmek,
3. İşletmenin gelir, gider, alacak ve borçlarını ilgilendiren işlemlerin muhasebeleştirilmesini sağlamak,
4. Finansman programlarını hazırlamak,
5. Acentelerin işletmenin adına yaptığı gider ve gelirlerinin kontrolünü sağlamak,
6. Kendine bağlı servisler arasında koordinasyonu ve haberleşmeyi sağlamak,
7. Muhasebe servisinde tüm işlerin denetimini yapmak ve alınan neticelere göre gereğini yaptırmak,
8. İşletmenin akreditif ve kambiyo işlemlerini düzenlemek ve yürütmek,
9. Muhasebe servisine bağlı personelin eğitimi ile ilgili düzenlemeleri yapmak.

Bağlılıkları

Muhasebe Müdürü görev ve yükümlülüklerinden, Genel Müdür, Yönetim Kurulu veya sahip/sahiplere karşı sorumludur.

Emir Alacağı Makam: Genel Müdür, Yönetim Kurulu veya sahip/sahipler
Emir Vereceği Makam:Tüm Şef ve memurlara

HABERLEŞME VE DOSYALAMA MEMURLUĞU,

Onvanı: Haberleşme ve Dosyalama Memuru

Ana Görevleri

Muhasebe ile ilgili yazışmaları yapmak, belgeleri kodlarına göre ayırmak ve kanun, yönetmelik ve tüzükleri biriktirmek.

Görev ve Yükümlülükleri

1. Geçmiş yıllara ait muhasebe belgelerini ve defterlerini saklamak,
2. Mevzuatla ilgili kanun, yönetmelik ve tüzükleri biriktirmek,
3. Muhasebe ile ilgili basılı belgeleri, kartları ve dökümantasyonları saklamak,
4. Muhasebe servisinde bilgisayar kullanılıyorsa, kullanılan ve kullanılmayan kağıtları(kartları) saklamak,
5. Yıl içerisinde muhasebede işlem gören belgeleri kodlarına ve türlerine göre ayırmak ve dosyalamak,
6. Muhasebe ile ilgili yazışmaları yapmaktır.

Bağlılıkları

Haberleşme ve dosyalama memuru görev ve yükümlülüklerinden dolayı Muhasebe Müdürüne karşı sorumludur.

Emir Alacağı Makam : Muhasebe Müdürü

Emir Vereceği Makam : -

GENEL MUHASEBE ŞEFLİĞİ

Onvanı: Genel Muhasebe Şefi

Ana Görevleri

Genel muhasebe servisine gelen belgelerin, VUK veya diğer kanunlara uygunluğunu araştırmak, mali tabloları hazırlamak ve ödenmesi gereken vergi, harç, resim, aidat ve primlerin zamanında ödenmesini sağlamaktır.

Görev ve Yükümlülükleri

1. Aylık sağlama, Genel Geçici Sağlama, Kar ve Zarar, Bilanço ve Çalışma Raporlarını hazırlamak,
2. Muhasebeye ait istatistiki bilgileri hazırlamak,
3. Tüm vergi beyannameleri, ücret bordroları, sigorta vb. bildiregeleri hazırlayarak kanuni süresi içinde ödenmesini sağlamak,
4. İç ve dış acenteler ile belirli sürelerde muhasebe kayıtları bakımından uygunluğu sağlamak,
5. Muhasebeleşmiş bulunan her türlü borç ve alacakları takip ve sonuçlandırmak,
6. İşletmenin her türlü bütçesini hazırlamak,
7. Muhasebe ile ilgili gelişmeleri takip etmek,
8. İşletmeye ait gayrimenkullerin ve diğer demirbaşların, gemilerin vb. sabit kıymetlerin sigorta işlemlerini yapmak ve takip etmek,
9. Kanuni defterlerin süresi içinde noter tasdiklerini yaptırmaktır.

Bağlılıkları

Genel Muhasebe Şefi, görev ve yükümlülüklerinden dolayı Muhasebe Müdürüne karşı sorumludur.

Emir Alacağı Makam : Muhasebe Müdürü
Emir Vereceği Makam : Veznedar ve memurları

VEZNEDARLIK

Unvanı : Veznedar

Ana Görevleri

Kasaya giren ve çıkan para, çek, bono, poliçe, hisse senetleri ile tahvilleri alıp saklamak ve işletme ile ilgili ödemeleri yapmak, bankalara para yatırmak, tahsil etmektir.

Görev ve Yükümlülükleri

1. Kasadaki para, çek, bono, poliçe, hisse senedi ve tahvilleri saklamak,
2. Tahvil ve hisse senetlerinin kuponlarını kesip tahsil etmek,

3. Tahvil ve ödemeleri yaparken fişlerin usulüne uygun olmasına dikkat etmek,
4. Günlük Kasa Defterini tutmak,
5. Bankalara para yatırmak, çekmek ve hesap durumlarını kontrol etmek,
6. Kasanın kontrolünü yapmaktır.

Bağlılıkları

Veznedar görev ve yükümlülüklerinden dolayı Genel Muhasebe Şefine karşı sorumludur.

Emir Alacağı Makam : Genel Muhasebe Şefi

Emir Vereceği Makam: -

İÇ VE DIŞ ACENTELER ŞEFLİĞİ

Onvanı: İç ve Dış Acenteler Şefi

Ana Görevleri

Acentelerin işletme adına veya hesabına yaptığı giderlerle, sağladığı navlun gelirlerine ait acente sözleşmeleri, tarife, konferans, örf ve adet, Yönetim Kurulu veya sahip/sahiplerin kararları ve Muhasebe Müdürünün emirleri gereğince takip ve neticelendirilmesini sağlamak. Ayrıca, işletmenin iç ve dış acenteler ile olan borç ve alacak ilişkilerinin takibini ve gerekli belgelerin düzenlenmesini sağlamaktır.

Görev ve Yükümlülükleri

1. İşletmeye iç ve dış acentelerden gönderilen gelir ve gider kalemlerinin mevcut sözleşme, konferans, tarife vb. mevzuat hükümlerine uygunluğunun araştırılmasını sağlamak,
2. İç ve dış acenteler ile ilgili belgeleri muhasebeleştirmek için hazır duruma getirmek,
3. İç ve dış acenteler ile olan borç ve alacak ilişkilerinin takibini sağlamaktır.

Bağlılıkları

İç ve Dış Acentelikler Şefi, bu görev ve yükümlülüklerinden dolayı



Muhasebe Müdürüne karşı sorumludur.

Emir Alacağı Makam : Muhasebe Müdürü

Emir Vereceği Makam : İlgili birimdeki memurlar

GEMİ - SEFER DEĞERLENDİRME ŞEFLİĞİ

Onvanı : Gemi - Sefer Değerlendirme Şefi

Ana Görevleri

Gemilerin her seferine ait gelirlerini, giderlerini, sefer maliyetlerini tespit etmek, evvelki seferler ile karşılaştırmasını yapmak, seferler ile ilgili değerlendirmeleri yapmak ve gerekli değerlendirme raporlarını yetkililere sunmaktır.

Görev ve Yükümlülükleri

1. Gemilerin her sefer sonunda gelirlerini ve giderlerini tespit etmek,
2. Sefer maliyetlerini tespit etmek,
3. Sefer ile ilgili sefer değerlendirme raporlarını hazırlayarak yetkililere sunmak,
4. Gemilerin her seferine ait kâr ve zararlarını bulmaktır.

Bağlılıkları

Gemi - Sefer Değerlendirme Şefi, görev ve yükümlülüklerinden dolayı Muhasebe Müdürüne karşı sorumludur.

Emir Alacağı Makam : Muhasebe Müdürü

Emir Vereceği Makam: Navlun, Takip ve Tahsil Memuru

NAVLUN TAKİP VE TAHSİL MEMURLUĞU

Onvanı: Navlun Takip ve Tahsil Memuru

Ana Görevleri

Taşıma sözleşmeleri ile belirlenen navlun(taşıma bedeli) faturalarını

düzenlemek için hazır duruma getirmek ve işletmenin alacaklarını zaman aşımına uğramadan tahsil etmektir.

Görev ve Yükümlülükleri

1. Tüm alacaklara(kiralık gemi dahil) ait faturaları düzenlenecek duruma getirmek,
2. Taşımalardan doğacak navlunları süresinde tahsil etmek,
3. Kabotaj seferlerinden doğacak Nakliyat Vergisinin tahakkukunu yaparak süresi içinde ilgili dairelere ödenmesini sağlamak,
4. Navlundan doğan alacak ve borçların belirli sürelerde ilgili firmalarla uygunluğunu sağlamaktır.

Bağlılıkları

Navlun Tahsil ve Takip Memuru, görev ve yükümlülüklerinden dolayı Gemi - Sefer Değerlendirme Şefine karşı sorumludur.

Emir Alacağı Makam : Gemi - Sefer Değerlendirme Şefi

Emir Vereceği Makam: -

KAMBIYO ŞEFLİĞİ

Unvanı : Kambiyo Şefi

Ana Görevleri

Döviz işlemlerini kambiyo mevzuatı, Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkındaki kanun, kararname ve tüzük hükümlerine göre yürütmek, değişen yabancı paraların kurlarını zamanında acentelere ve Muhasebe Müdürüne bildirmektir.

Görev ve Yükümlülükleri

1. Değişen yabancı paraların kurlarını takip etmek ve zamanında acentelere ve Muhasebe Müdürüne bildirmek,
2. Yurtdışında gemilere alınan malzemelere ait faturaların ödenmesi için acenteler talimat vermek,
3. Gemilerin yurtdışındaki giderlerini karşılamak için Maliye ve Güm-

rük Bakanlığınca tespit edilen döviz avansını almak ve gemi seferden döndükten sonra, VUK'na uygun olarak Türk Lirası değerini bulmak ve avansın kapanmasını sağlamak,

4. Yatırımlarla ilgili akreditifleri açmak, transferlerin zamanında kapatılmasını sağlamak,
5. Yurtdışında gemi inşaatı ve alımı nedeni ile borçlanılan tutarın ödeme tablolarını hazırlamak,
6. Yabancı ülkeler ile yapılan kredi sözleşmelerininkambiyo mevzuatı yönünden yerine getirilmesi gereken işlemlerini yapmak,
7. Kiralık gemi verme ve almada(yabancı ülkelere) sağlanan veya ödenen dövizlerin transferini yapmak,
8. Navlun geliri olarak yurda getirilmesi zorunlu olan dövizler için beyannameyi ilgili kurumlara vermektir.

Bağlılıkları

Kambiyo Şefi görev ve yükümlülüklerinden dolayı Muhasebe Müdürüne karşı sorumludur.

Emir Alacağı Makam : Muhasebe Müdür
Emir Vereceği Makam: İlgili birimdeki memur

BİLGİ İŞLEM ŞEFLİĞİ

Onvanı: Bilgi İşlem Şefi

Ana Görevleri

Bilgisayarların verimli bir şekilde çalışmasını sağlamak, personelin eğitimi ile yakından ilgilenmektir.

Görev ve Yükümlülükleri

1. Yöneticilere karar almalarında yardım etmek,
2. Çalışanların ücret ve tazminatlarını hesaplamak,
3. Gemi seferlerinin maliyetlerini hesaplamak,
4. İç ve dış acentelerin hesaplarını izlemek,
5. Kanuni defterleri tutmak,
6. Belirli süreler sonunda sağlama çıkartmaktır.

Bağlılıkları

Bilgi İşlem Şefi görev ve yükümlülüklerinden dolayı Muhasebe Müdürüne karşı sorumludur.

Emir Alacağı Makam : Muhasebe Müdürü

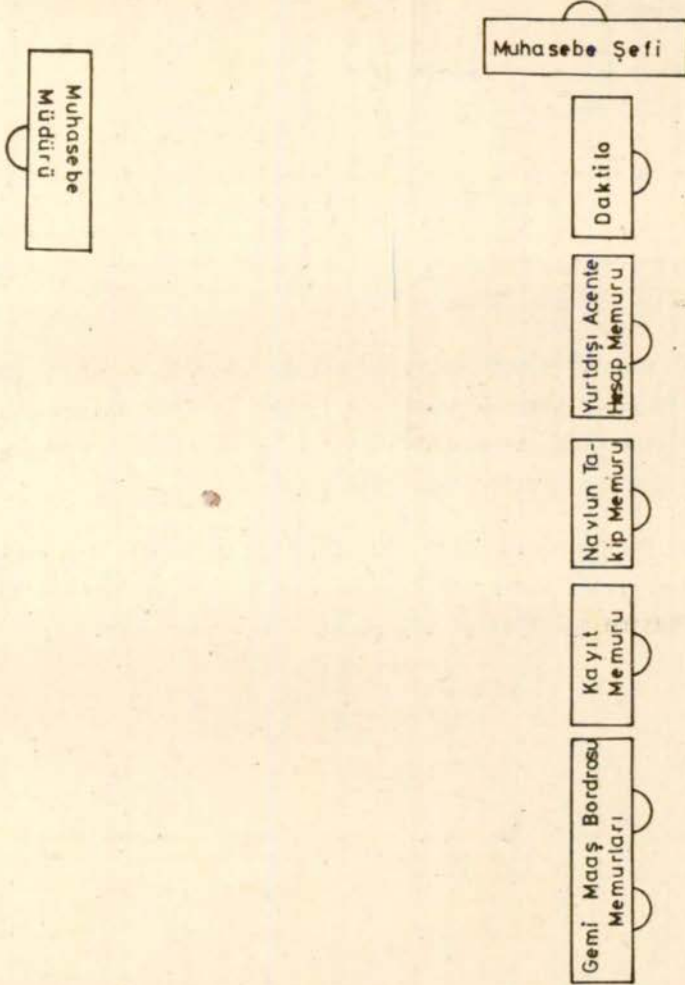
Emir Vereceği Makam: Makine operatörleri

264. Türkiye'de Bazı Deniz Yük Taşıma İşletmelerinin Muhasebe Servisi Personelinin Yerleşim Düzenleri

Muhasebe servisindeki işlerin iyi ve verimli bir şekilde yürütülmesinde personelin yerleşim düzeni önem taşır.

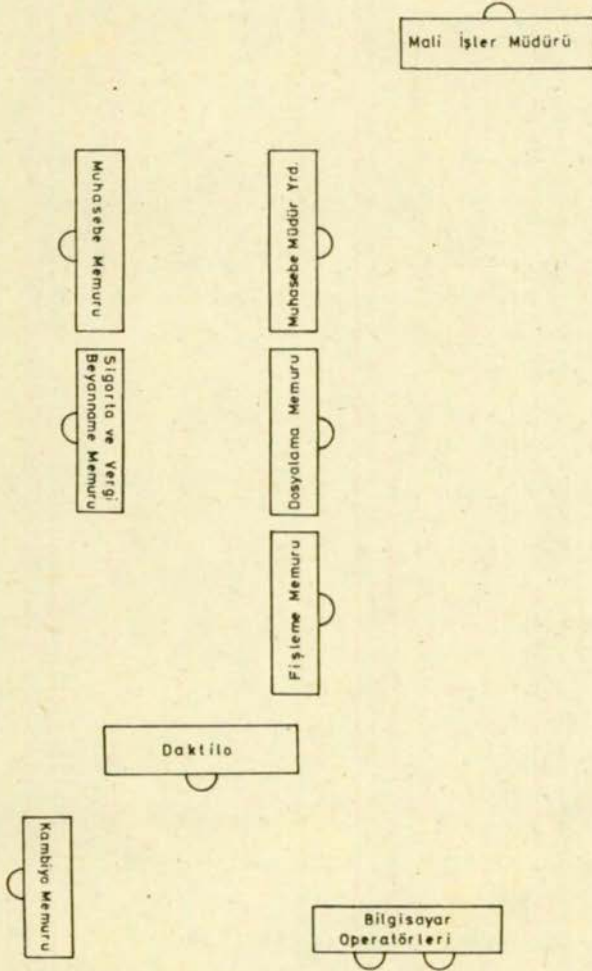
Deniz yük taşıma işletmeleri için tekdüzen yerleşim düzeni yoktur. Zira bir deniz yük taşıma işletmesinin yerleşim düzeni birçok unsurların tesirinden doğar. Bu unsurların başlıcaları bina planı, personelin yetiştirilişi ve binanın mülkiyetinin cinsidir.

Bu yüzden önerilen organizasyon şemasındaki personel için yerleşim düzeni yapılmamıştır. Ancak, karşılaştırma yapmak için Türkiye'de iki özel deniz yük taşıma işletmesine ait yerleşim düzenleri verilmiştir.



Şekil 2.24

"A" Denizcilik ve Ticaret A.Şti'nin Muhasebe Servisindeki Personelin Yerleşim Düzeni



Şekil 2.25

"M" Denizcilik ve Ticaret A.Ş.⁴'nin Muhasebe Servisindeki Personelin Yerleşim Düzeni

Şekil 2.24'deki yerleşim düzeninin Şekil 2.25'deki yerleşim düzenine nazaran daha rasyonel olduğu söylenebilir. Çünkü, gerek belge akışı ve gerekse personelin uzlanım alanlarının yakınlığı Şekil 2.25'den daha iyidir.

⁴ Bu işletme 1980 yılında kurulmuş ve merkezi İstanbul'dadır. Özel sektöre ait bu işletme 5 adet gemi ile toplam 26.175 DWT'luk tonaja sahiptir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. UYGULAMA

30. GENEL AÇIKLAMA

Deniz yük taşıma işletmelerinin muhasebesi ile diğer işletmelerin muhasebeleri arasında yasa, ilke, yöntem, teori, kural ve benzeri açılardan fark yoktur. Ancak, deniz yük taşıma işletmelerinde yurtdışı giderlerin karşılanması, kiralık gemi çalıştırma, sürastarya ve dispeç ücretinin hesaplanması vb. muhasebe işlemleri özellik gösterir. Fakat, yukarıda değinildiği gibi, yasa, ilke, yöntem, teori, kurallar aynıdır. Çalışmada bu özellik gösteren işlemler kısaca açıklanacak ve bunların muhasebe kayıtları önerilen hesap planına göre yapılacaktır.

31. YURTDIŞI GİDERLERİN KARŞILANMASI

310. Genel Açıklama

Deniz yük taşıma işletmelerindeki giderlerin neler olduğu 28 Ekim 1964 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan Ortalama Kâr Hadlerinin Tespiti Hakkındaki Yönetmeliğin 40.ncı maddesinde belirtilmiştir. Buna göre:

- a. Gemilerin akaryakıt, kömür ve su giderleri,
- b. Gemilerin tamir, bakım ve malzeme giderleri,
- c. Gemilerin amortismanı,
- c. Yükleme, boşaltma, istif ve aktarma giderleri,
- d. Tekne, makina ve klüp sigortaları ile navlun sigortaları.
- e. Deniz adamlarına ait maaş ve ücretler,
- f. Kumanya ve elbise giderleri,
- g. Navlun ve acente komisyon giderleri,
- h. Survey, Lloyd ve avarya giderleri ve dispeçler,
- ı. Liman, kılavuz, romorkör giderleri,
- i. Gümrük, liman, fener ve rıhtım resmi ve harçları,

- j. Gemi ile ilgili telefon, telsiz ve kırtasiye giderleri,
k. Gemi ile ilgili sair giderlerdir.

Bu açıklamalardan sonra esas sorun, bu giderlerin nasıl karşılanacağıdır. Yabancı sulara sefer yapan Türk bayraklı gemilerin yurtdışında yapacakları liman, yol, personel ve gemi ile (satın alınmasıyla ilgili giderler dahil) ilgili her türlü giderleri karşılamak için Bankalarca döviz avansı tahsis edilebilir.

Ancak, Süveyş Kanalından geçmesi gereken Türk bayraklı gemilerin kanal geçiş ve liman giderlerini gösteren proforma fatura ya da miktar gösteren benzeri belgelere dayanılarak, kontenjan dışında avans olarak döviz satışı yapılır ve avans hesapları, kati faturalara göre aynı süre içerisinde kapatılır.

Türk Ticaret Kanunu gereğince, yabancı bayraklı gemilerin Türk limanlarındaki bekleme sürelerinden doğan ve navlun içerisinde düşünülmeyen yükleme ve boşaltma sürastarya ücretleri de yukarıdaki hükme tabidir.

türk deniz taşıma işletmeleri tarafından, yukarıdaki belirtilen giderleri karşılamak için bugün için tahsis edilen avans döviz miktarları şöyledir:

1000 (dahil) gros tona kadar	§ 50.000,-
1001 - 5000 gros ton	§ 75.000,-
5001 - 10.000 gros ton	§ 100.000,-
10.001 - 50.000 gros ton	§ 250.000,-
50.001 - gros tondan yukarı	§ 400.000,-

olmak üzere sahip oldukları toplam gemi sayısına göre Bankalarca kontenjan saptanır ve bu kontenjandan avans olarak kullanılacak dövizlerle ilgili hesapların en az % 60'ını, bu fıkra kapsamına giren maddeler ile ilgili sarf belgelerini ibraz ederek altı ay içinde kapatmaları halinde, kapatılan miktar kadar ve verilen limiti aşmamak üzere yeniden döviz satışı yapılır¹.

¹ Resmi Gazete, S. 18288(21.1.1984). ve S.18390(3.5.1984).

311. Örnek Olay

Anlaş Denizcilik Anonim Şirketine ait gemiler ve tonajlar ile bu işletme için Bankaca tespit edilen döviz avansı kontenjanı aşağıdaki gibidir.

Anlaş Denizcilik An.Şti'ne Ait Gemiler ve Tonajları:

<u>Gemi Adı</u>	<u>Tonajı(Gros ton)</u>
M/S Akel	4.000
M/S Poyrazel	7.500
M/S Denizatı	15.000

Anlaş Denizcilik Anonim Şirketi için Bankaca tespit edilen döviz avansı kontenjanı aşağıdaki gibidir.

<u>Gemi Adı</u>	<u>Tonajı(Gros Ton)</u>	<u>Kontenjan Miktarı</u>
M/S Akel	4.000	§ 75.000,-
M/S Poyrazel	7.500	§ 100.000,-
M/S Denizatı	15.000	§ 250.000,-
		<u>425.000,-</u>

Anılan deniz yük taşıma işletmesinin M/S Akel gemisi Trabzon-Rotterdam-Trabzon hattındaki 1984/1 sayılı seferini 1 Ekim 1984-1 Kasım 1984 tarihleri arasında tamamlamıştır.

M/S Akel gemisinin yurtdışındaki liman, yol, personel ve benzeri giderlerinin karşılanması için X Bankasınca bu deniz yük taşıma işletmesine tespit ettiği kontenjandan § 75.000 verilmiştir.

Geminin yurtdışındaki yaptığı giderleri gösterir cetvel aşağıdadır.

Gemilerin Döviz Sarf Cetveli

Geminin

Adı	: M/S Akel
Bayrağı	: Türk
Bağlama Limanı	: Trabzon
Tonajı	: 4.000 gros ton
Sefer Nr.sı	: 1984/1
Sefer Hattı	: Trabzon - Rotterdam - Trabzon
Sefere Başlama Tarihi	: 1 Ekim 1984
Seferin Bitiş Tarihi	: 1 Kasım 1984
Çalıştığı Mutad Hat	: Kontinant
Gemide Çalışan Personel Sayısı	: 16
Hizmet Türü	: Tarifeli (Liner)

Giderler:

Tutar

Akaryakıt gideri	§ 22.500,-
Su gideri	§ 2.500,-
Tamir bakım giderleri	§ 2.000,-
Yükleme giderleri	§ 1.000,-
Boşaltma giderleri	§ 1.000,-
Harp Sigortası	§ 1.000,-
Deniz adamlarına ödenen maaşlar	§ 5.000,-
Yiyecek ve içecek(Kumanya) giderleri	§ 5.000,-
Navlun komisyon giderleri	§ 5.000,-
Acente komisyon giderleri	§ 5.000,-
Verilen dispeç parası	§ 2.000,-
Liman, kılavuzluk, romorkör giderleri	§ 2.000,-
Liman, fener ve rıhtım resmi ve harçları	§ 1.000,-
Gemi ile ilgili telefon giderleri	§ 1.000,-
Gemi ile ilgili sair giderler	§ 4.000,-
TOPLAM	<u>60.000,-</u>

Kur: % 1 = 380,- TL

Cözüm

Bankadan döviz avansı alındığında yapılacak kayıt:

		t		
101 YABANCI PARALAR KASASI			28.500.000,-	
	100 KASA H.			28.500.000,-
.... Bankasından alınan 387574 Nr.1ı Döviz Satış Bordrosu				
	§ 75.000,-x 380,- TL		28.500.000,-	

Döviz gemi kaptanı veya gemi mutemetine verildiğinde yapılacak kayıt

		t		
152 İŞ AVANSLARI			28.500.000,-	
	1522 Yurtdışı Yol Giderleri Avansı			
	101 YABANCI PARALAR KASASI			28.500.000,-
.... tarih ve 387574 Nr.1ı Döviz Satış Bordrosu ile				
alınan dövizin M/S Ake1 gemisine verilmesi				

Gemi seferden dönüp, sarf belgelerini muhasebeye intikal ettirdiğinde yapılacak kayıt:

		t		
630 GEMİLERDEKİ YAKIT GİDERLERİ			9.500.000,-	
	6300 Akaryakıt Giderleri	8.500.000,-		
	6302 Su Giderleri	950.000,-		
632 GEMİLERDEKİ YIYECEK VE İÇECEK GİDERLERİ			1.900.000,-	
721 DENİZ PERSONELİ AYLIKLARI			1.900.000,-	
773 TELEFON GİDERLERİ			380.000,-	
800 GEMİLERİN ONARIM GİDERLERİ			760.000,-	
820 GEMİLERİN SİGORTA GİDERLERİ			380.000,-	
	8201 Harp Sigortası			
860 LİMAN VE YÖKLEME/BOŞALTMA ÜCRETLERİ			1.900.000,-	
	8600 Dış Yükleme Ücreti	380.000,-		
	8602 Dış Boşaltma Ücreti	380.000,-		
	8604 Dış Liman Hizmet Ücreti	1.140.000,-		
866 VERİLEN DİSPEÇ PARASI			760.000,-	
	8660 Dışta Verilen Dispeç Parası			
870 ACENTE ÜCRETİ			1.900.000,-	
873 TAŞIMA KOMİSYONLARI			1.900.000,-	
875 BAŞKA GİDERLER			1.520.000,-	
	152 İŞ AVANSLARI			22.800.000,-
	1522 Yurtdışı Yol Giderleri Avansı			

Yurtdışında gemi için akaryakıt, su ve kumanya (yiyecek, içecek) alındığında yapılacak kayıt:

		t
230 GEMİLERDEKİ YAKIT STOKLARI		9.500.000,-
2300 Akaryakıt Stokları	8.550.000,-	
2302 Su Stokları	<u>950.000,-</u>	
232 GEMİLERDEKİ YIYECEK VE İÇECEK STOKLARI		1.900.000,-
152 İŞ AVANSLARI		11.400.000,-
1522 Yurtdışı Yol Giderleri Avansı		

Gemi seferden dönüp, sarf belgelerini (su, kumanya) muhasebeye intikal ettirdiğinde yapılacak kayıt:

630 GEMİLERDEKİ YAKIT GİDERLERİ		9.500.000,-
6300 Akaryakıt Giderleri	8.550.000,-	
6302 Su Giderleri	<u>950.000,-</u>	
632 GEMİLERDEKİ YIYECEK VE İÇECEK GİDERLERİ		1.900.000,-
230 GEMİLERDEKİ YAKIT STOKLARI		9.500.000,-
2300 Akaryakıt Stokları	8.550.000,-	
2302 Su Stokları	<u>950.000,-</u>	
232 GEMİLERDEKİ YIYECEK VE İÇECEK STOKLARI		1.900.000,-

Anlaş Denizcilik Anonim Şirketi M/S Akel gemisine "X" Bankasından tekrar döviz avansı alabilmesi için daha önce kontenjandan kullandığı 875.000,-'in en az % 60'ünü yani, 845.000,- lık kısmına ait ilgili sarf belgelerini "X" Bankasına ibraz ederek döviz avansını altı ay içerisinde kapatması gereklidir.

Ayrıca, Anlaş Denizcilik Anonim Şirketi, aldığı döviz avansı miktarını aşan ve navlun hasılatından karşılanan herhangi bir gideri olduğu takdirde "X" Bankasına bildirmesi ve bu durumu "Devre Beyannamesinde"² göstermesi zorunludur.

² Devre Beyannamesi, yurtdışına taşıma yapan işletmelerin belirli süre içerisinde yaptıkları taşımalar ve bunlarla ilgili giderler ile bunlara karşılık yurtdışından getirdikleri dövizleri göstermek için düzenledikleri beyannamedir.

32. KİRALIK GEMİ ÇALIŞTIRMA

320. Genel Açıklama

Deniz yük taşıma işletmeleri, yükün özelliği veya benzer nedenler ile gemi kiralayabilirler. Sicile kayıtlı gemilerin kiralanmasında Borçlar Kanununun gayrimenkul kiralarına müteallik hükümleri kıyas yolu ile tatbik olunur¹. Gemi kiralaması, seferlik, süreli olabileceği gibi, çıplak kiralama şeklinde de olabilir. Bu kiralama şekilleri daha önce açıklanmıştı. Gemi kiralamaları, taşıma sözleşmeleri ile yapılır. Seferlik ile çıplak gemi kiralanmasının taşıma sözleşmelerinde yer alan hükümler aynı olmasına rağmen, süreli kiralanma sözleşmesinde ise bazı hükümler değişiklidir.

Bir taşıma sözleşmesinde, başlık (tarafklar, gemi ve özellikleri vb.) yük ve özellikleri, yükleme tarihi ve yükleme boşaltma süresi, yükleme yeri/yerleri, boşaltma yeri/yerleri, navlun ve ödeme biçimi, sürastarya, yükleme boşaltma giderleri ve kime ait olacağı, rotadan sapma ya da ayrılma, konişmento, tahkim, grev ve durdurma, fazla çalışma, komisyon ve nasıl ödeneceği, simsariye, sözleşmeye uyulmaması halinde durum, harp hali, deniz buzları, haber verme ve talimat verme, geminin yeniden ya da kısmen kiralanması, taşıyanın sorumlulukları ve diğer hükümler çoklukla yer alır².

Kiralama Türlerine Göre Giderlerin Paylaşım Çizelgesi

Time-Charter ile Kiraya Verilen Gemi

Gemi Sahipleri Hesabına

Ücretler
Kumanya
Bakım ve Onarım
Malzeme, teçhizat ve takım
Yağlama yağı
Su (1)
Sigorta
Sürvey
Genel Giderler
Amortisman

Kiracıların Hesabına

Yakıt,
Liman Giderleri,
Stevedor giderleri
Ambar temizleme
İstif tahtası
Safra (eğer varsa)
Simsariye (yalnız yük üzerinden)
Su (3)
Komisyon

¹ TTK, Md.890.

² Akten Necmettin, "Gemi Kiralama Dersnotları", (Teksir, İstanbul Ticaret Odası Yayını, 1981), ss 79-80.

Gemi Sahipleri Hesabına

Simsariye, eğer varsa zarar ziyan taleplerinin bir kısmı (2)

Kiracıların Hesabına

Zarar, ziyan taleplerinin bir kısmı(4)

1, 2, 3, ve 4 sözleşmede belirtilen şartlara göre değişik olabilir.

Çıplak Kiralama Sözleşmesi

Üzerinden Kiraya Verilen Gemi

Gemi Sahipleri Hesabına

Amortisman

Sigorta(Başka türlü kararlaştırılmadıkça)

Sürvey

Simsariye(eğer varsa)

Kiracılar Hesabına

Öcretler

Kumanya

Bakım ve onarım

Yağlama yağı

Su

Sürvey(başka türlü kararlaştırılmadıkça)

Sigorta

Genel giderler

Yakıt

Liman giderleri

Stevedor giderleri

Ambar temizleme

İstif tahtası

Safra(eğer varsa)

Komisyon (yalnız yük üzerinden)

Simsariye

Zarar, ziyan talepleri

Malzeme, teçhizat ve

takım

Seferlik Kiralama Sözleşmesi
Üzerinden Kiraya Verilen Gemi

Gemi Sahipleri Hesabına

Ücretler
Kumanya
Bakım ve onarım
Malzeme, teçhizat ve takım
Yağlama yağı
Su
Sigorta
Sürvey
Genel giderler
Amortisman
Yakıt
Liman giderleri
Stevedor giderleri (5)
Ambar temizleme
İstif tahtası
Safra (eğer varsa)
Komisyon ve simsariye
Zarar, ziyan talepleri

Kiracıların Hesabına

Navlun(deniz yük) sözleş-
mesine göre stevedor gi-
derleri kısmen veya tama-
men kiracılar hesabına
olmadıkça hiç gider yok(6)

5 ve 6 sözleşmede belirtilen şartlara göre değişik olabilir.

321. Örnek Olay

Trabzon Denizcilik Anonim Şirketi kabuklu fıındığı Trabzon'dan Mısır'ın Port Said limanına taşımak için Rize Vapurculuk Nakliyat ve Ticaret Ltd. Ytinden M/S Çayeli gemisini bir aylık süre(time charter) ile kiralamıştır. Sözleşmede su giderleri ile zarar ve ziyanlar Rize Vapurculuk Nakliyat ve Ltd.ŞTi'ne aittir ve bir aylık gemi kira tutarı ise 10.000.000,- TL.dır.

M/S Çayeli gemisi Trabzon-Port Said-Trabzon seferini bir aylık sürede tamamlamıştır ve bu sefere ait giderler ise aşağıdadır.

<u>Giderler:</u>	<u>Tutar (₺)</u>
1. Geminin akaryakıt giderleri	10.000,-
2. Geminin tamir ve bakım giderleri	2.000,-
3. Sigorta giderleri	5.000,-
4. Yiyecek ve içecek (kumanya) giderleri	2.000,-
5. Liman, kılavuzluk, romorkör giderleri	1.000,-
6. Sürvey ve avarya giderleri	1.000,-
Toplam	<u>21.000,-</u>

Çözüm:

<u>A. Gemi Sahibinin Hesabına Ait Giderler</u>	<u>Tutar (₺)</u>
Yiyecek ve içecek(kumanya) giderleri	2.000,-
Geminin tamir ve bakım giderleri	2.000,-
Sigorta giderleri	5.000,-
Sürvey ve avarya giderleri	1.000,-
Toplam	<u>10.000,-</u>

B. Kiracıların Hesabına Ait Giderler

Geminin akaryakıt giderleri(tümü sarf edilmiştir)	10.000,-
Liman, kılavuzluk, romorkör giderleri	1.000,-
Toplam	<u>11.000,-</u>

Not:... . tarihli kur uygulanmıştır (₺ 1 =380,- TL)

M/S Çayeli gemisine ödenen kira bedelinin kaydı.

t	
812 GEMİ KİRALARI	10.000.000,-
100 KASA	10.000.000,-

M/S Çayeli gemisinin bir aylık kira bedeli

Burada döviz avansının kaydı tekrar edilmeyecektir.

Gemiye akaryakıt alındığında yapılacak kayıt

t	
230 GEMİLERDEKİ STOKLAR	3.800.000,-
2300 Akaryakıt Stoku	
152 İŞ AVANSLARI	3.800.000,-
1522 Yurtdışı Yol Giderleri Avansı	
§ 10.000,- x 380,- TL	3.800.000,- TL

t	
630 GEMİLERDEKİ YAKIT GİDERLERİ	3.800.000,-
6300 Akaryakıt Giderleri	
230 GEMİLERDEKİ STOKLAR	3.800.000,-
2300 Akaryakıt Stokları	

t	
860 LIMAN VE YOKLEME/BOŞALTMA ÜCRETLERİ	38 0.000,-
8604 Dış Liman Hizmetleri Ücreti	
152 İŞ AVANSLARI	380.000,-
1522 Yurtdışı Yol Gider Avansı	
§ 1.000,- x 380,- TL =	380.000,-

Kiralanın M/S Çayeli gemisi için yapılmış ta Gider Paylaşım Çizelgesine göre gemi sahibine ait olan § 10.000,- lık gider, belgeleri ile birlikte Rize Vapurculuk ve Nakliyat Ltd. Şti'ne iade edilecek harcanan bedel geri alınabilir veya belgeler iade edilerek, kiradan mahsup yapılabilir

33. SÜRASTARYA VE DİSPEÇ GÜNLERİ VE ÜCRETİNİN HESAPLANMASI

330. Genel Açıklama

Sürastarya, yükleme ve boşaltma için tespit edilen muayyen süreler zarfında yükleme veya boşaltma yapılmaması halinde geminin taşıma sözleşmesi uyarınca fazladan bekliyeceği süre için ödenecek paradır¹.

Sürastarya ücreti, ne bir tazminat ve ne de bir cezai şart niteliğinde değildir, bir ücret, munzam bir navlundur. Bu sebeple TTK'nun 1951 tasarısındaki "tazminat" sözü çıkarılmış ve yerine "ücret" denilmiştir.

Sürastarya, sözleşme ile kararlaştırılmışsa taşıyan, eşyanın yükletilmesi ya da boşaltılması için "yükleme süresi"nden fazla beklemek zorundadır. Bu fazla süreye "sürastarya"süresi denir. Eğer, sözleşmede sürastarya süresi tayin edilmemişse bu süre yükleme ya da boşaltma süresi(starya)'nin yarısından ibarettir². Taşıtan, sürastarya süresi için taşıyana sürastarya ücreti ödemekle yükümlüdür³.

Sürastarya süresi, yükleme ya da boşaltma süresinin bitimiyle başlar. Yükleme ya da boşaltma süresi veya sürastarya süresi bittikten sonra taşıyan yükleme ya da boşaltma için fazla beklemeye mecbur değildir. Bununla beraber taşıyan fazla beklemek istemiyorsa, yükleme ya da boşaltma veya sürastarya süresinin bitmesinden üç gün önce taşıtana bunu bildirmeye mecburdur; bildirmezse yükleme ya da boşaltma veya sürastarya süresi, sonradan yapacağı ihbardan itibaren üç gün geçmedikçe bitmez.

Yukarıda yazılı üç gün bütün hallerde takvime göre aralıksız olarak hesap olunur⁴.

Sürastarya ücreti, genellikle sözleşme ile tayin edilir, sözleşme ile tayin edilmemişse hakkaniyet üzere takdir olunur⁵.

¹ Genay Nefise, "Nakliyat Vergisinde Sürastarya ve Boş Navlun Konusu", *Vergi Dünyası*, Sayı 10(Haziran 1982), ss.36.

² TTK, Md 1031/2.

³ TTK, Md.1030/3.

⁴ TTK, Md.1033.

⁵ TTK, Md. 1035.

Sürastarya ücretinin süresinin hesaplanmasına gelince, bu ücrette de süre aralıksız hesap olunur.

Taşıtanın faaliyet sahasında tahakkuk eden tesadüfi sebepler dahi yükleme ya da boşaltma ve sürastarya sürelerinin hesabında nazara alınır.

Taşıyanın faaliyet sahasında tahakkuk eden tesadüfi sebepler dolayısıyla yükün gemiye alınması ya da boşaltılması mümkün olmayan günler ise bu sürenin hesabında nazara alınmaz; sürastarya süresi içinde olsa bile bu günler için sürastarya ücreti istenemez⁶.

Fırtına istilâsı veya seferberlik gibi her iki tarafın faaliyet sahasını ilgilendiren tesadüfi sebepler dolayısıyla yükün gemiye teslimi, alınması ya da boşaltılması mümkün olmayan günler bekleme süresine ilave olunur; şu kadar ki; yükleme süresi içinde olsa bile taşıtan bu günler için taşıyana sürastarya ücreti ödemekle yükümlüdür⁷.

Dispeç parası(despatch money) ise, yükleme ya da boşaltmanın sözleşmede belirtilen sürede veya daha önce yapılması halinde deniz yük taşıma işletmesinin(taşıyanın) taşıtana ödediği paradır⁸.

Taşıma sözleşmesinde belirtilen süre içerisinde, geminin yüklenmesi ya da boşaltılmasında kazanılan günlere "dispeç günleri" denir.

Sözleşmede süre, fiilen gerçekleştirilebilecek yükleme ya da boşaltma süresi kadar belirtilir, bu süre içerisinde yükleme ya da boşaltma gerçekleştirildiğinde bile, taşıtan dispeç parasına hak kazanır.

TTK'nunda dispeç parasından bahs olunmamıştır. Ancak gerek dispeç parasının tayini ve gerekse bekleme süresinin hesaplanması, sürastarya ücretinin hesaplanmasından farklı değildir.

Sürastarya ücreti ile dispeç parasının hesaplanmasında sözleşmede yer alacak klozların (sözleşme maddesi) iyi bilinmesi gerekir. Ayrıca

⁶TTK, Md.1036/1.

⁷TTK, Md.1036/4.

⁸Kemp J.F ve Young Peter, *Business For Shipmasters*, Surrey: Kandy Publications, 1963, s.19.

sözleşmede sürastarya ücreti ile dispeç parasının "kazanılan bütün çalışma süresi" için mi, yoksa "kazanılan bütün zaman süresi" için mi ödeneceği şartının yer alması da çok önemlidir.

Sürastarya ve dispeç günlerinin hesaplanmasında gün ile ilgili "running days" ve "working days" olmak üzere iki türlü kloz vardır.

Running days, cari günler anlamına gelen ve 24 saat aralıksız olarak dikkate alan klozdur. Cari günlerin takvim günlerinden farkı, günlerin sıfırdan değil, sözleşmede gösterilen saatten itibaren başlamak üzere sayılmasıdır⁹. Bu klozda Cumartesi, Pazar ve tatiller cari gün içinde yer alır. Running days klozunun yanına SHex(Sundays and Holidays excepted) ifadesi eklendiğinde Pazar ve tatillerin yükleme ya da boşaltma süresinden sayılmayacağı anlaşılır.

Running days klozunun yanına SHinc(Sundays and Holidays included) ifadesi eklendiğinde ise, Pazar ve tatillerin yükleme ve boşaltma süresi içinde sayılacağı anlaşılır.

Cuma günlerinin tatil olduğu ülkelerde SHex yerine, FHex(Friday Holidays excepted), SHinc yerine ise FHinc(Friday Holidays included) kullanılır.

Working days, iş günü ile ilgili klozdur. Bu klozda pazar günleri ile kanuni tatil günleri müstesna tutulur. Fakat gün bölünmez. Ancak bu kloz ile limanın normal çalışma saatleri dikkate alınır ve birçok limanda bu çalışma, gece mesaisini kapsamaz. Buna karşılık gece mesaisini de süreye alan "per working day of 24 hours" veya "per clear working day of 24 hours" şeklinde kloz da vardır¹⁰.

Sürastarya ücreti ve dispeç parasının hesaplanmasında aşağıda gösterilen hususlara dikkat etmek gereklidir¹¹.

- a. Açık deniz yerine veya limana varış tarihi ve saati,
- b. Yükleme veya boşaltma yerine varış tarihi ve saati,
- c. Hazırlık Mektubu(Notice of Readiness) ile kanıtlandığı gibi geminin yükleme veya boşaltma için her bakımdan hazır olduğu tarih ve saat,

⁹ Tekil Fahıman, *Navlun Mukaveleleri*, İstanbul: Bozak Matbaası, 1973, s.53.

¹⁰ Tekil Fahıman, a.g.e., s.53.

¹¹ Akdoğan Refik: *İngilizce-Türkçe Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü*, 2.baskı, İstanbul: 1982, s.515.

- d. Aradaki anlaşmaya göre Hazırlık Mektubunun verildiği tarih ve saat,
- e. Hazırlık Mektubunun kiracılar tarafından kabul edildiği tarih ve saat,
- f. Yükleme veya boşaltmanın fiilen başladığı tarih ve saat. Ayrıca yükleme veya boşaltmanın yapıldığı günler ve saatler,
- g. Kiralama sözleşmesine göre yükleme veya boşaltma oranları ve miktarı,
- h. Çalışılmayan günlerin ifadesi ve açıklaması, örneğin pazarlar, bayramlar, grev, hava koşulları (eğer havanın çalışmaya elverişli olduğu günler "weather working days" üzerinde anlaşmaya varılmışsa) vb.,
- ı. Yüklenen veya boşaltılan yükün toplam miktarının olduğu gibi, günlük yüklenen veya boşaltılan yükün toplam miktarı,
- i. Kiralama anlaşma koşullarına göre (g) ve (ı) fıkralarına dayanarak yüklemek veya boşaltmak için ayrılan zaman,
- j. Yükleme ve boşaltma işlemlerinin tamamlandığı tarih ve saattir.

331. Örnek Olay¹²

A gemisinin kayıtlı tonajı 5000 tondur. Yükleme hazırlık mektubu verildikten 24 saat sonra başlanacaktır. Dispeç parası her gün için \$ 250 iken, sürastarya ücreti her gün için \$ 350'dir.

Taşıma sözleşmesinde yükleme ile ilgili şartlar ayrıntıları ile aşağıda gösterilmiştir.

1. 10 cari gün,
2. Havanın çalışmaya müsait olduğu her iş günü için 600 ton (Pazarlar ve tatiller hariçtir)
3. Yükleme 10 günü kabul edildi (Pazar ve tatil günleri yükleme devam edilirse sayılacaktır)

¹² Kemp J.F ve Young Peter, a.g.e., s.71.

27 Aralık, Perşembe günü öğlede hazırlık mektubu yetkililere verildi. 1-2 Ocak Salı ve Çarşamba günleri tatildi, fakat 3 Ocak günü yükleme yapıldı. 4 ve 9 Ocak günleri yağmur yağdığından çalışma yapılamadı. 10 Ocak öğlede yükleme tamamlandı ve konişmento imza edildi.

a) Hazırlık mektubu 27 Aralık, saat 12.00'de yetkiliye verildi, yükleme süresi 28 Aralık, Cuma günü saat 12.00'de başladı.

Yükleme süresi(starya)	28 Aralık saat 12.00'de başladı
Yükleme günü izni	<u>10</u>
Yükleme süresi sonu	7 Ocak saat 12.00
Yükleme tamamlandı	<u>10 Ocak saat 12.00</u>
Sürastarya(demurrage)süresi	<u>3 gün</u>

Ödenmesi gereken sürastarya tutarı $\$ 350 \times 3 \text{ gün} = \$ 1.050,-$

b) Yükleme süresi $\frac{6000}{600}$ 10 gündür

ZAMAN TABLOSU

Gün ve Tarih	AÇIKLAMA	Yüklemede işleyen süre	Toplam Yükleme Süresi
Perş.27 Aralık	12.00 hazırlık mektubu yetkiliye verildi		-
Cuma 28 Aralık	12.00 yükleme başladı	12 saat	12 saat
C.tesi29 "	"	24 "	1 gün 12 saat
Pazar 30 "	Tatil-işlemez		1 gün 12 saat
P.tesi31 "	"	24 "	2 gün 12 saat
Salı 1 Ocak	Tatil-işlemez		2 gün 12 saat
Çarş. 2 Ocak	Tatil-işlemez		2 gün 12 saat
Perş. 3 Ocak	"	24 "	3 gün 12 saat
Cuma 4 Ocak	Yağmur, çalışma yapılmadı- işlemez		3 gün 12 saat
C.tesi 5 Ocak	"	24 "	4 gün 12 saat
Pazar 6 Ocak	Tatil-işlemez		4 gün 12 saat
P.tesi 7 Ocak	"	24 "	5 gün 12 saat
Salı 8 Ocak	"	24 "	6 gün 12 saat
Çarş. 9 Ocak	Yağmur, çalışma yapılmadı- işlemez		6 gün 12 saat
Perş. 10 Ocak	12.00 yükleme tamamlandı ve konişmento imza edildi	24 "	7 gün 12 saat

Ödenmesi gereken sürastarya ücreti $\text{₺ } 350 \times 3 \text{ gün} = \text{₺ } 1.050,-$

Not: 10 Ocak 1984 tarihli kur uygulanmıştır (I $\text{₺} = 300,-$ TL)

ZAMAN TABLOSU

Gün ve Tarih	AÇIKLAMA	Yüklemede işleyen süre	Toplam Yükleme
Perş. 27 Aralık	12.00 hazırlık mektubu yetkiliye verildi	-	-
Cuma 28 "	12.00 yükleme başladı	12 saat	12 saat
C.tesi 29 "		24 saat	1 gün 12 saat
Pazar 30 "	-Tatil-işlemez	-	1 gün 12 saat
P.tesi 31 "		24 "	2 gün 12 saat
Salı 1 Ocak	Tatil-işlemez	-	2 gün 12 saat
Çarş.2 Ocak	Tatil-işlemez	-	2 gün 12 saat
Perş.3 Ocak		24 "	3 gün 12 saat
Cuma 4 Ocak	Yağmur, çalışma yapılmadı-işlemez	-	3 gün 12 saat
C.tesi 5 Ocak		24 "	4 gün 12 saat
Pazar 6 Ocak	Tatil-işlemez	-	4 gün 12 saat
P.tesi 7 Ocak		24 "	5 gün 12 saat
Salı 8 Ocak		24 "	6 gün 12 saat
Çarş. 9 Ocak	Yağmur, çalışma yapılmadı-işlemez		6 gün 12 saat
Perş.10 Ocak	12.00 yükleme tamamlandı ve konişmento imza edildi	24 "	7 gün 12 saat
Cuma 11 Ocak		24 "	8 gün 12 saat
C.tesi 12 Ocak		24 "	9 gün 12 saat
Pazar 13 Ocak	Tatil-işlemez		9 gün 12 saat
P.tesi 14 Ocak	12.00 yükleme süresinin sonu	12 "	10 gün

Yükleme süresinin sonu	14 Ocak	saat 12.00
Yüklemenin tamamlanması	10 Ocak	saat 12.00
Kazanılan zaman	<u>4 gün</u>	

Ödenecek dispeç parası $\text{₺ } 250,- \times 4 \text{ gün} = \text{₺ } 1.000,-$

Not: 14 Ocak 1984 tarihli kur uygulanmıştır ($\text{₺ } 1 = 300,- \text{ TL}$)

Sürastarya ücreti tahsil edildiğinde yapılacak kayıt

Ocak 1984

10

100 KASA H.	315.000,-	
964 ALINAN SORASTARYA ÜCRETİ		315.000,-
9640 Dışta Alınan Sürastarya Ücreti		

$\text{₺ } 1.050,- \times 300,- \text{ TL} = 315.000,- \text{ TL}$

Dispeç parası verildiğinde yapılacak kayıt

Ocak 1984

10

866 VERİLEN DISPEÇ PARASI	300.000,-	
8660 Dışta Verilen Dispeç Parası		
100 KASA		300.000,-

$\text{₺ } 1.000,- \times 300,- \text{ TL} = 300.000,- \text{ TL}$

34. YURTDIŞINDAKİ İRTİBAT BÜROSU GİDERLERİNİN KARŞILANMASI

340. Genel Açıklama

Yurtdışı taşımalarında başarı büyük ölçüde irtibat bürolarına bağlıdır. Çünkü, irtibat bürosu deniz yük taşıma Őletmeleri ile taŐıtanı birbirine yakınlılaŐtırır.

Türkiye'de ikamet eden gerçek ve tüzel kişilerin yurtdışında irtibat bürosu açmaları için Türk Parası Kıymetini Koruma hakkındaki 7 Temmuz 1984 tarih ve 30 sayılı karara ilişkin 84-30/1 Nr.lı Tebliğin 13.ncü maddesi gereğince Hazine ve Dış Ticaret MüsteŐarlıėının bağlı olduğu Bakanlıktan izin almaları gereklidir.

Anılan Bakanlıktan büro açma izni alan deniz yük taşıma Őletmesi, irtibat bürosu için çeşitli giderleri(irtibat bürosu kirası, irtibat bürosunda çalışan personelin ücretleri vb. gibi) yaparlar ve bunları yukarıdaki Tebliğ uyarınca Merkez Bankası tarafından çıkarılan 13 Temmuz 1984 tarih ve 1/a sayılı genelgenin B-2 "Komisyonculuk ve Mümessillik Hizmetleri" bölümü hükümlerine göre uygular ve bunları iki Şekilde karŐılar.

1. Döviz Avansı ile Karşılama

Döviz avansı ile karşılama, deniz yük taşıma Őletmesinin bankadan döviz avansı olarak alıp, yurtdışı irtibat bürosu giderlerini bu yolla karŐılamasıdır.

Banka, irtibat bürosu giderlerini karşılamak için deniz yük taşıma Őletmesine aylık ya da en çok iyi yıllık döviz tahsisinde bulunur. Anılan Bakanlıkça verilen izinlere göre tahsis edilen döviz Merkez Bankasından avansı olarak alınır. Belli bir süre sonunda (ay ya da yıl) irtibat bürosunca yapılan giderler bankaya ibraz edilmek suretiyle döviz avansı kapatılır.

Genellikle anılan Bankaca tahsis edilen döviz miktarı ile harcanan döviz miktarı eŐittir. Çünkü, deniz yük taşıma Őletmesince talep edilecek döviz miktarı isteğe bırakılmıştır. Buna rağmen, yine de tahsis

edilen döviz miktarı ile harcanan döviz miktarı arasında az çok fazlalık ve noksanlıklar olabilmektedir. Eğer, tahsis edilen döviz miktarı harcanan döviz miktarından fazla ise, aradaki fark bankaya iade edilir; noksan ise, noksan olan miktar "Farazi Transfer" ile karşılanır. Farazi Transfer, deniz yük taşıma işletmesinin ek döviz avansı talebinde bulunmasıdır ve olay şu şekilde meydana gelmektedir: Deniz yük taşıma işletmesine yurtdışı irtibat bürosu giderlerini karşılaması için tahsis edilen döviz miktarından fazla gider yapılmışsa, fazla giderlerin belgeleri bankaya ibraz edilerek ek döviz talebinde bulunulur. Aslında, deniz yük taşıma işletmesi fazla giderlerin belgelerini bankaya ibraz etmeden önce gerekli döviz ihtiyacını yurtdışında ticari ilişkileri olan deniz yük taşıma işletmelerinden veya kurumlardan borç alarak karşılamıştır. Banka bu durumu bildiği halde, deniz yük taşıma işletmesine ek döviz avansı vermek için olayı deniz yük taşıma işletmesinin yurda dışarıdan döviz getirmesi ve getirilen dövizin tekrar aynı deniz yük taşıma işletmesince talep edilmesi gibi varsayar ve bir taraftan Döviz Satış Bordrosunu diğer taraftan da Döviz Alış Bordrosunu düzenleyerek ek döviz transferini bu varsayımla yapar.

Ancak, hemen belirtelim ki, günlük hayatta Farazi Transfer ile yurtdışı irtibat bürosu giderlerinin karşılanmasına pek rastlanmaz.

2. Navlun ile Karşılama

Navlun ile karşılama, deniz yük taşıma işletmesinin yurtdışından getirmek zorunda olduğu navlun gelirleri ile yurtdışı irtibat bürosu giderlerinin karşılanmasıdır.

Bu karşılama şeklinde, deniz yük taşıma işletmesi irtibat bürosunun yıllık giderlerini "Devre Beyannamesi" ile ilgili Kambiyo Müdürlüğüne bildirir. Böylece, irtibat bürosu giderleri navlundan karşılanmış (mahsup edilmiş) olur.

Bugün için navlun ile giderleri karşılamanın bir sonucu yoktur.

341. Örnek Olay

Trabzon Denizcilik A.Ş'ti gerekli yasal işlemleri tamamlayarak B.Alman-

ya'nın Hamburg şehrinde bir irtibat bürosu açmıştır. Bu irtibat Bürosunun kirası, çalışan personelin ücreti ve benzeri giderlerin ödenmesi için Maliye ve Gümrük Bakanlığından 8.165,66 DM.lık döviz tahsisi istemiş ve istek aynen kabul edilmiştir.

Anılan deniz yük taşıma işletmesine ait Hamburg irtibat bürosunun aylık giderleri aşağıdadır.

Hamburg İrtibat Bürosu Ocak 1984 Ayı Giderleri

PERSONEL ÖCRETLERİ

<u>Sıra Nr.</u>	<u>Adı ve Soyadı</u>	<u>Steuer-Brutto Brüt Öcret</u>	<u>Rentenvers Emekli Primi</u>	<u>Krankensvers Hastalık</u>	<u>Arbeitslosenvers İşsizlik Sigortası</u>	<u>Lohnstev Vergi</u>	<u>Netta-Verdients Net Öcret</u>	<u>İmza</u>
1	Eren BAYRAKTAR	2.000,-	185,-	116,-	46,-	176,10	1.476,90	.....
2	Samî TURHAN	2.768,67	256,10	150,89	63,68	498,-	1.800,-	.....
3	Erol DENİZCİ	2.196,99	203,22	119,74	50,53	323,50	1.500,-	.....
		<u>6.965,66</u>						

BÜRO KİRASİ

Hans KARLEMAN

1.200,-

TOPLAM

8.165,66 DM

Not: 31.1.1984 Tarihli kur uygulanmıştır(1 DM = 135,- TL)

Bankadan döviz alındığında yapılacak kayıt:

t	
101 YABANCI PARALAR KASASI	1.102.364,10
100 KASA	1.102.364,10
... Bankasından alınan ... Nr.11 Döviz Satış Bordrosu	
8.165,66 DM x 135,- TL = 1.102.364, 10 TL	

Döviz Hamburg irtibat bürosuna gönderildiğinde yapılacak kayıt:

154 DIĞER AVANSLAR	1.102.364,10
1541 Yurtdışı İrtibat Bürosu Avansı	
101 YABANCI PARALAR KASASI	1.102.364,10
... Nr.11 Döviz Satış Bordrosu	
8.165,66 DM x 135,- TL = 1.102.364,10 TL	

Hamburg irtibat bürosunun Haziran 1984 ayındaki giderlerinin ödenmesinde yapılacak kayıt:

t	
865 İÇ VE DIŞ TEMSİLCİLİK GİDERLERİ	1.102.364,10
8650 Hamburg İrtibat Bürosu Giderleri	
154 DIĞER AVANSLAR	1.102.364,10
1541 Yurtdışı İrtibat Bürosu Avansı	
Öcret Bordrosu	6,965,66 DM x 135,- TL = 940,364,10
Kira	1.200,- DM x 135,- TL = 162.000,-

Hamburg irtibat bürosunun Haziran 1984 ayındaki giderleri navlundan karşılandığında yapılacak kayıt

865 İÇ VE DIŞ TEMSİLCİLİK GİDERLERİ	1.102.364,10
8650 Hamburg İrtibat Bürosu Giderleri	
900 ŞİLEPLERİN TAŞIMA GELİRLERİ	1.102.364,10
9000 Yurtdışı Taşıma Gelirleri	
Öcret Bordrosu	6,965,66 DM x 135 TL = 940.364,10
Kira	1.200,- DM x 135,- TL = 162.000,-

35. NAVLUNUN TAHSİLİ

350. Genel Açıklama

Deniz yük taşıma işletmeleri yurtdışındaki kişi ya da işletmelere yaptıkları taşımalar için düzenledikleri faturalar yabancı para cinsindedir. Faturanın Türk Lirası karşılığı ise, yabancı paranın kuru dikkate alınarak bulunur.

Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkındaki 7 Temmuz 1984 tarih ve 30 Sayılı karara ilişkin 84-30/1 Nr.11 Tebliği uyarınca Merkez Bankası tarafından çıkarılan 13 Temmuz 1984 tarih ve 1/A sayılı genelgenin "Görünmeyen İşlemlerine İlişkin Hükümler" bölümünün 1 nci maddesi gereğince Türkiye'de yerleşik kişilerin, dışarıda yerleşik kişiler için ya da bunlar adına yurtiçinde ve dışında yapmış oldukları tüm hizmet karşılığı dövizler ile dışarıda yerleşik kişiler nam ve hesabına yapılan gider karşılığı dövizlerin yurda getirilmesi, getirilmeyen kısımları mahsubunun yapılması esastır.

Bu dövizlerin yurda getirilmesinde süre sözkonusu değildir. Yurda getirilen dövizlerin alış işlemlerinde, alış işlemlerinin yapıldığı tarihlerdeki cari kurlar uygulanır. 1/A sayılı genelgenin bu hükmünden ve Türk Lirasının yabancı paralar karşısındaki değerinin sık sık değişmesinden dolayı Türk deniz yük taşıma işletmelerinin lehine ve aleyhine durumlar meydana gelmektedir.

Türk deniz yük taşıma işletmeleri yaptıkları taşımalar için düzenledikleri faturaların bilanço günü henüz tahsil edilemeyen miktarlarının değerlendirilmesi, VUK Md. 280 nci maddesine göre yapılır. Bu değerlendirme, bilanço günü Maliye ve Gümrük Bakanlığınca tespit edilen (TTK Md.75) kurlara göre yapılmaktadır. Maliye ve Gümrük Bakanlığı ise, günlük kurların tespiti yetkisini Merkez Bankasına bıraktığından değerlemede Merkez Bankasınınca yayınlanan kurlar esas alınır.

351. Örnek Olay

TRABZON DENİZCİLİK A.Ş

Invoice

Date: 15 September 1984

Turra National General Ltd.

Ref.Nr.YS

Le Havre - NEDERLAND

Nr. 186

On Carriage	KGS	TON	§	TOTAL §
Trabzon - Le Havre	20 000	200		4.000,-
General Cargo				
§ 4.000,- Dollars only				
			Debit	4.000,-

§ 1 = 380,- TL

§ 4.000,- x 380,- TL = 1.520.000,-

Fatura bedeli yurtdışındaki firmadan henüz tahsil edilmemişse kaydı söyle olacaktır. Eylül 1984.

15

130 YURTDIŞI ALICILAR

1.520.000,-

- Turra National General Ltd.

900 ŞİLEPLERİN TAŞIMA GELİRLERİ

1.520.000,-

9000 Yurtdışı Taşıma Gelirleri

186 Nr.1 Fatura

Türk deniz yük taşıma işletmesi(Trabzon Denizcilik A.Ş) lehine tahakkuk edecek bu miktarı(4.000,- §) iki ay sonra yani 15 Kasım 1984 tarihinde Türkiye'ye getirerek bozdurmuştur. Ancak, 15 Kasım 1984 tarihinde doların döviz kuru 400,- TL olmuştur.

Bu durumda Trabzon Denizcilik A.ŞTi'nin bozdurduğu döviz miktarı 4.000,- doları olarak kalmakla beraber, bu miktar döviz karşılığı elde edilen Türk Lirası artık 1.520.000,- TL değil, 1.600.000,- TL'dir. Yani, Trabzon Denizcilik A.Şti, 15 Eylül 1984 tarihindeki kur üzerinden gelir hesaplarına kaydettiği 1.520.000,- TL'nin üzerine ek olarak 80.000,- TL daha sağlamıştır ve bu miktar kur farkı kârıdır.

Söz konusu döviz kuru kararının kaydı şöyle olacaktır.

Kasım 1984
15

100 KASA	1.600.000,-
130 YURTDIŞI ALICILAR - Turra National General Ltd.	1.520.000,-
981 KAMBIYO KURU FARKLARI	80.000,-
... Nr.11 Tahsil(veya ... Döviz Alım Bordrosu)	

Eğer, Trabzon Denizcilik A.Ş'ti bu alacağını henüz tahsil etmeyip, yapılan bir devalüasyondan sonra bir değerlendirme yapsa idi, bu takdirde devalüasyon neticesinde doğan döviz kuru kararının kaydı şöyle olacaktır.

Kasım 1984

15

130 YURTDIŞI ALICILAR	80.000,-
- Turra National General Ltd.	
981 KAMBIYO KURU FARKI	80.000,-
380,- TL'dan değerlendirilen 4.000,- dolarlık alacağın devalüasyon nedeni ile 400,- dolardan değerlendirilmesi	

Trabzon Denizcilik A.Ş'ti faturayı 20 Ekim 1984 tarihinde düzenlediğini, fatura bedelini bilanço gününe kadar yurda getiremediği ve bilanço günü doların döviz kurunun ise, 420,- TL olduğu varsayıldığında döviz kuru kararının kaydı şöyle olacaktır.

Aralık 1984

31

183 GERÇEKLEŞEN GELİRLERDEN ALACAKLAR	160.000,-
981 KAMBIYO KURU FARKLARI	160.000,-
380,- TL'dan değerlendirilen 4.000,- dolarlık alacağın bilanço günü	
420,- TL'dan değerlendirilmesi	
§ 4.000,- x 40,- TL = 160.000,- TL	

36. SÜRVEY ÜCRETİ

360. Genel Açıklama

Sürvey, kelime olarak "teftiş, tetkik, yoklama, muayene, durum tespiti anlamına gelmektedir"¹. Sürvey yapanlara da "Sürveyör" denilmektedir. Sürveyörler, makine ve güverte olmak üzere iki türdür.

Sürvey ücreti, herhangi bir nedenle gemilerin kayıtlı oldukları klas (classification) kurumlarından (Lloyd's Register of Shipping, American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Norske Veritas, Germanscher Lloyd, Türk Lloyd vb. gibi) çağrılan sürveyörlere ödenen paradır.

Mutad sürveyler dışında, yani herhangi bir kaza olayında veya geminin hasara uğraması durumunda geminin klas kurumundan sürveyör çağrılır. Çünkü artık geminin denize elverişliliği (seaworthiness) ortadan kalkmıştır. Geminin kaza veya hasardan sonra tekrar denize elverişli hale gelebilmesi sürveyörün, sürvey neticesinde vereceği Denize Elverişlilik Belgesi ile mümkün olabilir. Eğer, bu yapılmamışsa sonradan doğabilecek herhangi kusur, sigortacılar, kiracılar veya alıcılar gemi denize elverişli bir durumda değildir diye kanıtlama girişimine geçebilirler.

Makine ve kazan hasarları klas kurumlarının sürveyörleri tarafından yapılır. Ancak, zorunlu hallerde gemideki makine personeli tarafından da yapılabilir. Klas kurumlarının sürveyörleri kaza veya hasarın tespitini yapabilmeleri için ya doğrudan klas kurumları ya da yerel temsilcileri (şubeleri) haberdar edilirler. Haber aracı ise, kaptanın Hasar Bildirim Mektubudur (Notice of Damage).

361. Örnek Olay

A. Hasar Bildirim Mektubu

M/S Maçka gemisi kaptanı, "A" Lloyd'u'na sürvey konusunda bir Hasar Bildirim Mektubu gönderdi. Bu mektup şöyledir:

¹Akdoğan Refik, *İngilizce-Türkçe Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü*, 2.baskı, İstanbul, 1982.

"A" Lloyd

Gemi : M/S Maçka

Yer : Giresun

Trabzon

Tarih: 2 Eylül 1984

30 Ağustos 1984 günü takribi saat 16.00 sularında Giresun açıklarında aşağıdaki hasarın meydana geldiğini belirtmek isterim.

Hasar, geminin shaft(shaft) ile esnek bağlantısı arasındaki yerdedir.

Sürvey yapılması ve mümkünse geminin hareket etmeden önce onarımının yapılmasını rica ederim.

M/S Maçka gemisi Kaptanı
Ali KARATAY

B. Klas Kurumu Sürveyörünün Raporu

"A" Lloyd Trabzon Şubesi

Trabzon, 10 Eylül 1984

Rapor Nr. 1879/A

Bu rapor, "A" Lloyd'u'na bağlı aşağıda imzası bulunan sürveyar tarafından geminin sahibi olan Trabzon Denizcilik Anonim Şirketinin isteği üzerine verildi.

M/S Maçka gemisi Giresun'da 8 Eylül 1984 tarihine kadar bekletilmiştir. Bunun sebebi ise, 30 Ağustos 1984 - 1 Eylül 1984 tarihleri arasında Köstence'den Trabzon'a yüklü gelirken yolda vuku bulan makine arızasıdır. Daha fazla bilgi için gemi jurnaline(güverte jurnalı) bakınız ve bu rapor şöyledir.

1. 30 Ağustos 1984 tarihinde geminin shaftı ile esnek bağlantısı arasındaki yerde bazı bağların bozulmuş, bazılarının kırılmış ve yerlerine yenilerinin takılmış olduğu gemi kaptanı tarafından rapor edilmiştir. Ancak, aynı bağlar esnek bağlantı ile birlikte tekrar kırılmıştır. Gemiyeye yeni yedek parçalar temin edilip, gemi personeli tarafından takılmış ve gemi Giresun'a getirilmiştir.

2. Gemi, 8 Eylül 1984 tarihinde aşağıdaki imza sahibi sürveyar tarafından Giresun'da teslim alındı.

İnceleme Sonucu Tespit Edilenler

- a. Ana makine ile şaft arasındaki bağlar ilave bileziklerle önceden bağlanmış, beyaz metal arızalı.
- b. Yedek esnek bağlantı yerine takılmış.
- c. -----
- d. Vites kontrol edildi ve yeterli bulundu.
- e. -----
- f. Yukarıda istenilen onarımlar ve yenilemeler tatmin edici şekilde yerine getirilmiştir.

Öneriler

- a. Yerine yenisinin konması istendi.
- b. Bağlantının sıkılması istendi.
- c. Şaftın kaynak yapılması istendi.
- d. -----
- e. Onarımın gözden geçirilmesi ve test edilmesi istendi.

Ahmet ŞEKERCİ
Sürveyör

M/S Maçka gemisinin Giresun'da yapılan makine hasar onarım sürvey ücreti olan 115.000,- TL "A" Lloyd'u'na nakden ödenmiştir.

Sürvey ücretinin kaydı şöyle olacaktır.

Eylül 1984

10

800 GEMİLERİN ONARIM GİDERLERİ H.

115.000,-

8001 Sürvey ve Muayene Ücretleri

100 KASA H

115.000,-

"A" Lloyd'unun ...Nr.11 Ft.

4. SONUC

Bir deniz ülkesi olan Türkiye'nin deniz taşımacılığında etkin bir yer alabilmesi için özellikle 1980 yılından itibaren büyük girişimler yapılmıştır. Bu girişimler, deniz ticaret filosunun geliştirilmesinin yanısıra çeşitli birimlerin kurulması biçiminde olmuştur.

Deniz taşımacılığına önem vermek, bir bakıma deniz taşıma işletmelerine önem vermek demektir. Çünkü, deniz taşıma işletmeleri deniz taşımacılığında lokomotif rolü oynarlar. Hatta, deniz taşıma işletmeleri olmaksızın deniz taşımacılığı düşünülemez. Türkiye'deki deniz yük taşıma işletmelerinin çoğunda organizasyon yönünden modern işletmecilik ilkelerine pek uyulmamaktadır. Örneğin, birçok ülkede deniz yük taşıma işletmelerinin muhasebe organizasyonunda tekdüzenlilik sağlandığı halde, Türkiye'de buna rastlanamamıştır. Bu çalışmada, deniz taşıma işletmeleri yalnızca yük taşımacılığı açısından ele alınmış ve bu işletmelerin muhasebe organizasyonu incelenmiştir.

Deniz yük taşıma işletmelerinde, rekabetin uluslararası düzeyde olması yanında, muhasebenin de merkezîyetçi sisteme dayanması, ayrı bir özellik taşımaktadır. Deniz yük taşıma işletmeleri yöneticilerinin rekabetten olumsuz yönde etkilenmemeleri ve ileriye dönük isabetli kararlar alabilmeleri için muhasebe servisini iyi organize etmeleri gerekmektedir.

Muhasebe organizasyonunu bazı yazarlar hesap planı şeklinde, bazıları ise, hesap planı ve defter tutma sistemi şeklinde ele almaktadırlar. Her iki görüşün de anlamlı ve değerli olduğuna şüphe yoktur. Ancak, muhasebe organizasyonuna daha geniş anlamda bakma gereği çalışmamızda temel faktör olmuştur. Bu nedenle konu hesap planı, defter tutma sisteminin yanısıra belgeler ve personeli de kapsayacak şekilde ele alınmıştır. Kaldı ki, bu çalışmada diğer muhasebe organizasyonu öğelerine nazaran hesap planına daha fazla ağırlık verilmiştir. İşletmeler arasında

hesap birliği ve muhasebe işlemlerinde terim birliğini, dolayısıyla ülkelerde ekonomik bütünlüğü sağlama, karşılaştırma ve muhasebe organizasyonunu kolaylaştırma gibi önemli hususlar ancak hesap planları ile gerçekleştirilebilir.

Türkiye'de deniz yük taşıma işletmelerinin kullandıkları hesap planlarında tekdüzenlilik olmadığı yaptığımız inceleme sonucu görülmüştür. Anılan işletmelerin hesap planlarında tekdüzenlilik ise, bu işkolu için kabul edilecek genel hesap planı ile mümkün olabilir. Bu yüzden, anılan işletmeler için bir genel hesap planı önerilmiştir. Bu sayede her işletme, temel ayırım ve hesap sınıfları aynı kalmak şartıyla kendilerine ait hesap planı yapma serbestliğine sahip olabilecektir.

Hesap sınıfı ve adlarının yanında, mali tablolarda da tekdüzenlilik önemlidir. Çünkü, işletmeler mali tabloları sayesinde, muhasebe verilerini raporlarına daha kolay bir şekilde aktarırlar ve istatistiki bilgileri daha çabuk elde ederler. Bu yüzden deniz yük taşıma işletmeleri için hesap planının yanında bilanço ile kâr ve zarar hesabı tipleri de önerilmiştir.

Gerek konferans dışı deniz yük taşıma işletmelerinde sefer fiyat tekliflerinin, gerekse konferans üyesi olan deniz yük taşıma işletmelerinde sefer maliyetinin ayrıntılı bir şekilde bilinmesi yanında aynı hatta çalışan aynı tipteki gemilerin giderlerinin karşılaştırılabilmesi büyük önem arz etmektedir. Gemi sefer maliyeti önermiş olduğumuz genel hesap planının dayandığı aşırı ikici muhasebe sistemine göre muhasebenin dışında çizelgeler veya tablolar yardımıyla gerçekleştirilir. Bu sebeple çalışmada bir gemi hasılat-maliyet çizelgesi geliştirilmiş ve önerilmiştir. Anılan çizelge için gerekli bilgilerden bir kısmı gemide tutulan zorunlu ve isteğe bağlı defterlerden alınacağından ayrı bir sefer raporu önerilmemiştir. Ancak, giderlerin ayrıntılı bir şekilde dağıtılabilmesi bakımından katedilen mesafe, seferde ve aramda (duruş) geçen sürenin bilinmesi gereklidir.

Genel işletme organizasyonunda olduğu gibi, muhasebe organizasyonunu da yürütecek olan personeldir. Bu personelin, işlerini bir düzen ve plan içinde yürütebilmesi için işletmede iş akışı yanında görev,

sorumluluk ve bağılılıklarını da iyi bilmeleri gerektiğinden, çalışmada bir muhasebe servisi şeması önerilmiştir. Bu şemada muhasebe servisinde çalışacak personelin, görev, sorumluluk ve bağılılıkları açıklanmıştır. Ancak, belirli varsayımlar kabul edilerek önerilen bu şemada varsayım uymayan durumların olması halinde, servis ve görevler aynı kalmak şartıyla, gerekli değişiklikler yapılabilir.

Muhasebe organizasyonunda belgeler önemli yer tutar. Çünkü, bütün muhasebe kayıtlarının tespiti ve şekillenmesi belgeler ile vücut bulur. Bu belgeler, işolgusu ile muhasebenin irtibat aracı ve muhasebe kayıtlarının dayanağıdır. Bu sebeple belgeler muhasebe organizasyonunun temel taşıdır. Bugün, Türkiye'de diğer işletmelerde olduğu gibi, deniz yük taşıma işletmelerinde de yaygın bir belgeleme ve dosyalama düzeni kurulamamıştır. Örneğin, bazı deniz yük taşıma işletmelerinde haberleşme ve hesap işleri özellikle sefer dosyasının tutulmasına büyük özen gösterilirken, diğer bazılarında ise, bu tür dosyanın tutulmasına gerek duyulmamaktadır. Belgelerin kodlanması da yukarıda ifade edilenden pek farklı değildir. Bu çalışmada deniz yük taşıma işletmelerinin iç ve dış ilişkilerini düzenleyen belgelerin şekilleri, boyutları ve türleri konusunda ayırım ve öneride bulunulmamıştır. Çünkü, bu iş organizasyon sahasında başlıbaşına bir konu, ayrı bir ihtisas ve sanat işidir.

Deniz yük taşıma işletmelerinin defter tutma usullerinde de tek düzenlilik yoktur. Nitekim, bazı deniz yük taşıma işletmelerinde ciltli defter tutma usulleri kullanılırken, diğer bazılarında ise, makineli işleme usulleri kullanılmaktadır. Ancak, deniz yük taşıma işletmelerinin çoğunda bilgisayar kullanmaya doğru bir eğilim gözlenmektedir. Böyle bir eğilim doğaldır. Çünkü, deniz yük taşıma işletmelerinde yoğun bir rekabet söz konusudur. Bu tür işletmelerin rekabette üstünlük sağlayabilmeleri için gerekli bilgileri doğru ve çabuk alması, anında değerlendirmesi gerekir ki, piyasada tutunabilsin. Bilgisayarın muhasebe servisinde sağlayacağı tasarrufun hesaplanması ayrı bir çalışmayı gerektirdiğinden çalışmanın dışında tutulmuştur. Ancak, ciltli defter usulü uygulayan deniz yük taşıma işletmeleri için, defterin tek kişi tarafından kolayca tutulması, diğer usullere göre daha etraflıca bilgi vermesi, hataların kolayca düzeltilmesi vb. bakımlardan İtalyan Defter Tutma Usulü önerilebilir.

Deniz yük taşıma işletmeleri için anlatılanlar öteki ulaştırma sistemlerindeki işletmelerin sorunlarına ışık tutabilir ve çözüm yolu bulunmasına da yardımcı olabilir.

5. YARARLANILAN KAYNAKLAR

A. KİTAPLAR:

- AKDOĞAN, Refik. *English For The Merchant Marine*, İstanbul: 1984.
- AKTEN, Necmettin, "*Gemi Kiralama Dersnotları*", Teksir, İstanbul Ticaret Odası, 1981.
- ALDERTON, P.M. *Sea Transport Operation and Economics*. London: Thomas Reed Publications Ltd, 1973.
- ALEXANDERSON, Gunnar ve GÖRAN Norström, *World Shipping*. Göteborg: *Almquist and Wiksell*, 1963.
- ALTUĞ, Ayet. *Deniz Ulaştırması*, İstanbul: D.Dz.Y ve L.Matbaası, 1946. *Denizcilere Muhtasar İşletme Ekonomisi*, İstanbul: D.Dz.Y ve L.Matbaası, 1950.
- ALTUĞ, Osman. *Deniz Taşıt İşletmelerinde Maliyetler ve Maliyetlerin Yönetim Yönünden incelenmesi*, İstanbul: İstanbul Matbaası, 1974.
- ARKUN, Fikret ve SÖNMEZ Ötken, "*Muhasebe Organizasyonu ve Sistemleri Dersnotları*", Teksir, Beyazıt İTİYO Yayın ve Yardım Derneği Yayın Nr. 45, 1981.
- BARDA Süleyman, "*Ulaştırma Ekonomisi Dersnotları*", Teksir, İO-İktisat Fakültesi, 1964.
- Başbakanlık Deniz Müsteşarlığı, *Liman Faaliyetleri ve Deniz Taşımacılığı*, Ankara: 1983.
- BENLİGİRAY, Yılmaz, *Otel İşletmelerinde Kâr Planlaması ve Maliyet Kontrolü*, Eskişehir: EİTİA Yayını Nr.180/111, 1977.
- BES, J. *Kiralama ve Deniz Nakliyatı Terimleri*. Çev.Ferit Biren, İstanbul: 1974.
- Boğaziçi Üniversitesi. *İstanbul ve Marmara Limanları Master Planı Raporu*, Cilt I, II, III. İstanbul: 1976.
- BRANCH, Alan E. *The Elements of Shipping*, 2 nd ed.London: Chapman and Hall Ltd., 1970.
- BROSS, Steward R.. *Ocean Shipping*, Cambridge: Cornell Maritime Press, 1956.
- CEMALCILAR, İlhan, DOĞAN Bayar, İNAL Cem Aşkun ve ŞAN Öz-Alp. *İşletmecilik Bilgisi*, Eskişehir: EİTİA Yayını, 1976.

- CHENG, Philip C. *Steamship Accounting*. Cambridge: Cornell Maritime Press, 1969.
- ÇAĞA, Tahir. *Deniz Ticaret Hukuku*, Cilt II, İstanbul: İO-Hukuk Fakültesi Yayını Nr.572, 1979.
- ÇALDAĞ, Yurdakul. *Sigorta İşletmeleri ve Muhasebenin İncelenmesi*, Ankara: AİTİA Yayını Nr. 125, 1979
- ÇAKICI, Latif. *Taşıma Kapları ile Zincirleme Taşımacılık*, Ankara: AO-SBF Yayını Nr.421, 1978.
- DENİZ, İnci. *Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları*, İstanbul: İO-Hukuk Fakültesi Yayını Nr.669, 1982.
- Denizcilik Bankası T.A.O. *Liman İşletmelerinde Maliyet Muhasebesi*, İstanbul: 1981.
- 1983 32 nci Hesap Yılı, İstanbul: 1984.
- D.B.Deniz Nakliyatı T.A.Ş. *Deniz Ticaret Bilgileri*, İstanbul: 1976.
- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Deniz Teknik Muhasebe Kitabı*, İstanbul:1956.
- Devlet Planlama Teşkilatı, *Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1979-1983*. Ankar: 1983.
- . Organization of The Finance, Accounting and Control Department, Ankara, 1969.
- . 1983 - 1993 Ulaştırma Ana Planı, Ankara: 1982.
- . Ulaştırma(Deniz Ulaştırması), Ankara: 1964.
- . Tekdüzen Genel Hesap Planı ve Açıklamaları. Ankara: 1974.
- DIRİMTEKİN, Tuğrul. *Muhasebe İçi Kontrol İlkeleri*, Bursa:BITİA Yayını, 1981.
- DOWNARD, John M. *Runnig Costs*. Ship Management Series. London: Fairplay Publications, 1981.
- DURMUŞ, A.Hayri. *Envanterde Değerleme ve Muhasebe İşlemleri*, İstanbul: İİTİA Nihad Sayar Yayın ve Yardım Vakfı Yayını Nr. 314-546,1979.
- ELDEN, Rodwey M. *Ship Management*. Cambridge: Cornell Maritime Press Inc. 1962.
- ERKURAL, Kenan. *Muhasebe Organizasyonu*, İstanbul: İİTİA Nihad Sayar Yayın ve Yardım Vakfı Yayını Nr. 328-561, 1979.
- ESER, İ.Nevzat ve Salih ÖZEL. *Muhasebede Hesap Planları*, Ankara: AİİİA İşletme İdaresi Araştırma Enstitüsü Yayını Nr.1, 1962.
- GLAUTIER MUE. *Accounting In A Changing Environment*, London: Pitman Publishing, 1974.

- GONAY, Muzaffer, *Ro-Ro İşletmeciliği Kara ve Deniz Taşımacılığında Döviz Tasarrufuna Yönelik Entegrasyon Modeli*, İstanbul: İstanbul Deniz Ticaret Odası Yayını Nr.3, 1984.
- GOVEN H.Sami, *Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri*, Ankara: TODAİE Yayını Nr. 199, 1982.
- HECKERT Brooks J ve JAMES William D. *Controllershıp The Work Of The Accounting Executive*. New York: The bnaıd Pres Co., 1962.
- IŞIN, Fethi, *Lıman İşletmeciliği Gemiler, Yükleme-Boşaltma ve Ambarlama*, İzmir: TCDD Yayını, 1972
- İstanbul Deniz Ticaret Odası, *Türk Denizcilik Politikası Semineri*, İstanbul: 1983.
- Türk Deniz Ticaretinin; Örunları ve Çözüm Önerileri, İstanbul: 1983.
- İstanbul Ticaret Odası, *1980 Dünya ve Türkiye Ekonomisine 1981'e Bakış*, İstanbul: 1981.
- . *Konteyner Taşımacılığında Yeni Boyutlar ve Türkiye'nin Uyumlu Altyapıya İlişkin Sorunları Semineri*, İstanbul: 1976.
- . *Ro-Ro Taşımacılığı*, İstanbul: 1982.
-*Türk Firmalarınca Yurt Dışında Büro ve Şube Açılmasına İlişkin İşlemler ve Yararlı Bilgiler*, İstanbul: 1982.
- İÇŞEL, İ.Zeki, *Deniz Yolu Yük Nakliyat*, İstanbul: Fono Matbaası, 1970.
- İnşaat Mühendisleri Odası, *Türkiye'de Ulaşım Politikası*, Ankara:1977.
- JOHNSON Line, *Annual Report 1983*, Stocholm: 1984.
- KAMPSAX, *İstanbul Limanı Nazım Planı Etüdü Nihai Raporu*, Cilt I, II, III, Copenhag: 1971.
- KAHN, Gilbert ve THEODORE Yarian, *Progressive Filling*, New York: Mc Graw-Hill Co., 1955.
- KELLER, W ve L.W.FERRERA, *Management Accounting For Profit Control*. Tokyo: Mc Graw-Hill Book Co.Inc., 1966.
- KEMP J.F. ve PETER YOUNG, *Business For Shipmasters*, Surrey: Kandy Publications, 1963.
- KESKİNOĞLU, Suat, *Genel İşletme Ekonomisi Dersnotları*, Cilt I, İstanbul: Hilal Matbaacılık Koll.Şti, 1970.
- KEYMAN, Hikmet, *Ticari-Muzaaf Muhasebe*, Cilt I. Ankara: Güzel İstanbul Matbaası, 1955.

- KÖKSAL, Mustafa, "Havayolu Ulaştırma İşletmelerinde Uçuş Ekiplerinin Programlanması Problemi İçin Geliştirilen Bilgisayara Dayalı Sezgisel Bir Model", Basılmamış Doçentlik Tezi. İÜ-İşletme Fakültesi, 1982.
- KOÇOK, Ferhat, *Gemi İnşaatı Kaideleri*, İstanbul: İTO Yayını Nr.1007, 1974.
- LALİK, Ömer, *Finansal Muhasebe*, Ankara: AİTİA Muhasebe Yük. Okulu Yayını Nr.3, 1982
- LEE, A.G. *Transport Finance and Accounting*, 2 nd ed. London: Sir Isaac Pitman and Sons Ltd., 1969.
- LEJEUNA, Ch. *Notlu Ticaret ve İhtisas Muhasebeleri*, Çev.Cahit Arat. Ankara: Akın Matbaacılık Ltd.Şti., 1956.
- MAERSK, *Dampskibsselskabet Af 1982 Aktieselskab Accounts*, Copenhagen: 1982.
- MATIN, Ben, *Shipmaster's Handbook On Ship's Business*. Cambridge: Cornell Maritime Press. Inc., 1969.
- MC DOWELL, Carl E ve GIBBS Helen M. *Ocean Transportation*. New York: Mc Graw-Hill Book Co., Inc., 1954.
- Mc FARLAND, Myron E., *Ship's Business and Cargo Loss and Damage*. Cambridge: Cornell Maritime Press, 1963.
- MEIAXAS, B.N. *The Economics of Tramp Shipping*, London: The Athlone Press, 1981.
- MOREBY D.H., *Personel Management in Mechant Ships*, Oxford Pergaman Press, 1968.
- MOHORDAR, Atilla, "Denizyolu Yük Taşımacılığında Gemi Rantabilitesi ve Bir Uygulama", Yüksek Lisans Tezi, İÜ-İşletme Fakültesi, t.y.
- MORTEZA OĞLU, İlyas, "Deniz Ulaştırma İşletmelerine Maliyet Analizleri", Yüksek Lisans Tezi. İÜ-İşletme Fakültesi, 1982.
- The Norwegian Shipping Academy, *The Shipowners Business Course Book I*, Revised Ed. y.y: 1970.
- OLUŞ, Mehmet, *İşletme Organizasyonu ve Yönetimi*, Cilt I. 3 baskı, İstanbul İÜ-İşletme Fakültesi Yayını, Nr.77, 1969.
- ORHON, Feryal, *Ulaştırma İşletmelerinde Maliyet Muhasebesi*, İstanbul: Eko-Bil Yayınları Nr.7, 1984.
- ÖZASLAN İsmail, *Kamu Kurumu Niteliğindeki Mesleki Teşekküllerde Hesap İşleri Organizasyonu*, İstanbul: 1967.
- ... Muhasebenin Esasları, İstanbul: İİİİA Yayını Nr.51, 1970.
- PAMUKOĞLU, Salih Zeki, *Türk Deniz Taşımacılığı*, İstanbul: İstanbul Matbaası, 1982.

- SALMAN, Günay, *Liman ve Deniz İşletmeciliği*, İstanbul:Yük.Dz.Okulu Yayını Nr.3, 1980.
- SARAÇER, Ünder, *Deniz Ulaşım İşletmesi İçersinde Muhasebe Departmanının Yeri ve Fonksiyonu*", Yüksek Lisans Tezi, İT-İşletme Fakültesi, 1982.
- SERTOĞLU, Sebahattin, *Muhasebe*, Cilt I. Ankara: Sevinç Mataası, 1969.
- SIHAY Jale ve Urhan SEVİLENGÖL, *Genel Muhasebe*, 2.baskı, Ankara: AITIA Yayın Nr.24, 1979.
- SOYGEN Yücel ve Necmettin AKTEN, *Denizcinin Kılavuzu*, İstanbul: Ercivan Matbaası, 1980.
- Smet De Robert, *Deniz Sigortaları-İngiliz Hukuku*, Çev.Fahiman Tekil, İstanbul: Bozak Matbaası, 1971.
- SMITH, Aubder C ve Jim G.Ashburne. *Financial and Administrative Accounting*.London: Mc Graw-Hill Book Co.Inc., 1960.
- SMITH, Aubdery C ve Horace R.Brock,*Accounting For Oil and Gas Producers*, Englewood: Prentice-Hall Inc., 1967.
- STUART, G.E. ve C.H.Calvin, *The Merchant Shipping Industry*. New York: John Wiley and öns Inc., 1925.
- ŞAHINBAŞ Süleyman, *İşletmelerde Muhasebe Organizasyonu*, İstanbul: Halk Basımevi, 1965.
- ŞANLI, Mustafa, "*Türkiye'de Ulaşım Sektörünün Yapısı ve 1980-2003 Dönemi Ulaşım Öngörüsü ile Enerji Tüketimi İstemi*", Master Tezi. AITIA, 1982.
- TEKİL, Fahiman, *Navlun Mukaveleleri*, İstanbul: Bozak Matbaası, 1973.
- TOKAT, Necmettin, "*Muhasebe Organizasyonu ve Defter Sistemleri Dersnotları*" Teksir, Çoum MYO Yayını, 1982.
- TOMERTEKİN, Erol, *Ekonomik Coğrafya*, İstanbul:10-Edebiyat Fakültesi Yayını Nr.2926, 1982.
- Türk Armatörler Birliği, *Türk Denizciliğinin Sorunları Hakkında Memorandum.*, İstanbul: 1975.
- Türkiye 2.İktisat Kongresi, "*Altyapı, Enerji ve Ulaştırma Komisyonu Tebliğleri*, IV Cilt. İzmir, 1981.
- Türkiye Odalar Birliği, *İktisadi Rapor, 1981*, Ankara: 1982.
- Ulaştırma Bakanlığı Ulaştırma Koordinasyon İdaresi. *Taşıma Sistemlerinde İşletme Maliyeti-Denizyolu Taşımaları*, Ankara: 1974.
- . *Ulaştırma Tekniği*, Ankara: 1973.
- Uluslararası Endüstri ve Ticaret Bankası, *Deniz Yük Taşımaları*, İstanbul: 1982.
- ULUKOL, Cemalettin, *İcracı ve Uzman Muhasebecilik*, Ankara: Balkan-

- oğlu Matbaacılık Ltd.Şti., 1970.
- UMAN, Nuri, *Bilgi İşlemede Kompüterler ve Türkiye'de Kompüterlerin Durumu*, Ankara:AO-SBF Yayını Nr.364, 1975.
- USLU, Selçuk, *Bilgisayarların Muhasebede Kullanılması Yararları ve Önemi*, Ankara: AITIA Yayını Nr 78, 1975.
- Verband Deutscher Reeder. *Gemeinschafttskontenrahmen Für Die Deutsche Handelsschiffahrt*. Hamburg: 1970.
- Whyllie Harry L. *Office Management Handbook*. New York: Mc Graw Hill Book Co., 1958.
- YALKIN-KOÇ Yüksel, *Tekdüzen Muhasebe Sistemi ve Türkiye'deki Çalışmalar*. Ankara: AO-SBF Yayını Nr.386, 1975.
- YAZICI, Mehmet, *İşletmelerde Hesap İşleri Düzeni.*, İstanbul: İTİA Öğrenci Yayın ve Yardım Bürosu Yayını Nr.213, 1970.
- . *Türk İşletmelerinin Tekdüzen Hesap Çerçevesi Üzerine Bir Öneri*, İstanbul: Sermet Matbaası, 1965.
- YAZICI, Mehmet ve A.Hayri DURMUŞ, *Muhasebe Kuramları ve Uygulamaları*, İstanbul: İTİA Hihad Sayar Yayın ve Yardım Vakfı Yayını Nr. 251, 1975.
- YELKEN, Nurettin, Nejat AKINCI ve Hasan KARADENİZ, *Yönetim Muhasebesi*, İzmir: Mas Matbaası, 1982.
- YILMAZ, Nurettin, *Deniz Sigortası ve Pratik Bilgiler*, İstanbul: Matbaa Teknisyenleri Basımevi, 1980.
- YOCESoy, Cevat, *Muhasebede Hesap Planları*, İstanbul: İTİA Yayını Nr. 1963-73, 1963.

B. MAKALELER

- ATAMAN, Omit, "Endüstri İşletmelerinde Muhasebe Sisteminin Seçimi" *İktisadi ve Ticari İlimler Dergisi*, sayı 2(Kasım 1975), ss.119-142.
- AKTEN, Necmettin, *Dünya Denizciliği ve Türkiye*", Türk Denizciliğini Kalkındırma Simpoziumu, der. Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları Cemiyeti, İstanbul: 1970, ss. 1-11.
- ASAFKAN, Kenan, "Gemi İşletmeciliği Muhasebesi", *Metodik Muhasebe Ansiklopedisi*, Ankara: Ayyıldız Matbaası, 1959, ss.829-836.
- BARAN, Pekin, "Dünyada ve Türkiye'de Deniz Taşımacılığının Halihazır Durumu, Sorunları ve Geleceği", *Türkiye'nin Milletlerarası Deniz Ulaştırması*, İstanbul: İktisadi Araştırmalar Vakfı Yayını Nr.51, ss.15-48.

- BARUTÇU, Mahir, "Türkiye'de Milletlerarası Deniz Nakliyeciliğinin Geliştirilmesini Engelleyen Ekonomik ve Mali Meseleler ve Bu Konuda Alınması Gereken Tedbirler", Türkiye'de Milletlerarası Deniz Nakliyeciliği ve Geliştirilmesi İmkanları Semineri, İstanbul: IAV Yayını Nr. 29, 1972, ss.73-83.
- CANOĞLU, Mehmet Ali, "İşletmelerde Muhasebenin Yeri ve Önemi", İF-Muhasebe Enstitüsü Dergisi, Sayı 2(Kasım 1975), ss.54-61.
- GENAY, Nefise, "Nakliyat Vergisinde Sürastarya ve Boş Navlun Konusu", Vergi Dünyası, Sayı 10(Haziran 1982), ss.34-39.
- Haftalık Haber Dergisi, sayı 2(7-13 Mart 1983), ss.18-22.
- İLKİN Akın, "Ulaştırma Kesiminde Başlıca Sorunlar", Birinci Ulusal Demiryolu Kongresi'ne Sunulan Bildiri, Ankara 9-11 Ocak 1979.
- MUTER, Şener, "Bir Deniz Ülkesi Olan Türkiye'nin Deniz Taşımacılığın daki Yeri" Rapor Gazetesi, 15 Ocak 1981.
- PAKDEMİRLİ, Ekrem, "Türk Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi İçin Alınacak Teşvik Tedbirleri, Denizatı Dergisi, Cilt 12, Sayı 4(Nisan 1982), ss.3-6.
- RIEBEL, Paul, "Verkehrsbetriebe Rechnungswesen der", Handwörterbuch der Betriebswirtschaft, Volume 1/3, Stuttgart, 1979, ss.4163-4181.
- TARIM Güzin ve Hasan ÇETİNEL, Ulaştırma Alt Sistemlerinin Genel Karşılaştırılması, Kullanış Biçimleri ve Alınması Gerekli Önlemler" 1.Ulusal Demiryolu Kongresine Sunulan bildiri, Ankara, 9-11 Ocak 1979.
- OSTÜN, Rıfat, "Türkiye'de Bilgisayarların Kiralanması ya da Satın Alınması Sorunu ve Analizi", EİTİA Dergisi, Cilt XVII, Sayı 2 (Haziran 1981), ss.166-181.
- YAZICI, Mehmet, "Türkiye'de Muhasebe Eğitiminin Etkinleştirilmesi İçin Alınması Gereken Önlemler-Paneli", I.Türkiye Muhasebe Eğitimi Sempozyumu, der.Ateş Fırat, Haluk Onal ve Göksel Yücel, İstanbul:İO-İF Muhasebe Enstitüsü Yayını Nr.32, 1979, ss.327-363.