OZGURKONAKCİ.COM · LOJİSTİK REHBERİ · 23

Gemi acenteliği: liman, hat ve koruyucu acente

Acente türleri, bir liman ziyaretinin adımları, proforma ve final DA, hat acentesinin konşimento, konteyner ve demuraj işleri, Türkiye'de yönetmelik ve FONASBA çerçevesi

Hazırlayan: Özgür Konakcı · Seviye: Başlangıç–Orta · Sürüm: 12 Kasım 2026

Çevrimiçi ve interaktif sürüm: **https://ozgurkonakci.com/rehber/gemi-acenteligi/**

KISA CEVAP

Gemi acentesi, armatörü, işleteni ya da kiracıyı limanda temsil eden şirkettir. Liman acentesi bir liman ziyaretini yönetir: yanaşma, kılavuz ve römorkör, resmî bildirimler, ikmal ve mürettebat işleri. Masrafları proforma DA ile tahmin eder, avansla öder, gemi ayrılınca final DA ile kapatır. Hat acentesi ise konteyner hattı adına booking alır, konşimento ve ordino düzenler, konteyneri ve demurajı yönetir. Türkiye'de bu iş için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan yetki belgesi gerekir; kurallar 14 Mayıs 2026 tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliği'nde.

Gemi acentesi kimdir?

Bir gemi limana yaklaşırken karada işini takip edecek birine ihtiyaç duyar: yanaşma sırasını ayarlayan, kılavuz ve römorkörü isteyen, resmî bildirimleri yapan, ikmali ve mürettebat değişimini organize eden, sonunda da bütün masrafları tek hesapta toplayan biri. Bu iş gemi acentesinindir.

IMO'nun Deniz Trafiğinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi (FAL), 1 Ocak 2018'de yürürlüğe giren değişikliğiyle gemi acentesini, armatörü ve/veya kiracıyı limanda temsil eden taraf olarak tanımlar. Acenteye işi veren bu tarafa sektörde **asıl** (principal) denir. Türkiye'de 2026 tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliği de acenteyi, yaptığı anlaşmaya dayanarak gemi ya da yat sahibi, kaptan veya işleten adına iş gören kişi ya da şirket olarak tanımlar.

Acentenin işini anlamak için iki ilke yeterli:

- **Kendi adına değil, asıl adına çalışır.** Acente yük taşımaz; asılın verdiği yetki içinde sözleşme yapar ve masraf öder. FONASBA'nın 2020 tarihli tanıtım metnine göre acente bu yetkinin içinde kaldığı sürece yükümlülük asıla aittir. Bu korumadan yararlanmak için de yazışmalarında kendini "yalnız acente sıfatıyla" (*as agents only*) çalışan taraf olarak tanıtması gerekir.
- **Aynı geminin birden fazla acentesi olabilir.** Liman işlerini bir acente yürütürken armatör, kendi menfaatini izlemek için ayrı bir koruyucu acente atayabilir. Konteyner hattının yük tarafındaki işleri ise çoğu zaman hattın ülkedeki acentesindedir.

Limandaki diğer kurum ve şirketlerin genel haritası Limandaki taraflar bölümünde. Rıhtım, palamar ve geminin bölümleri gibi acentenin her gün kullandığı dil için **Gemi dili: yönler ve geminin bölümleri** konusuna bakabilirsiniz.

Acente türleri: liman, hat ve koruyucu acente

Sektörde acente, kimin için ve hangi işi yaptığına göre adlandırılır. Aşağıdaki ayrım FONASBA'nın standart acentelik sözleşmelerine dayanır. Türkiye mevzuatı bu adların hepsini ayrıca tanımlamaz; Gemi Acenteleri Yönetmeliği tanımlar arasında koruyucu acenteyi ayrıca sayar.

Tür	Kimin için çalışır?	Başlıca işi	Dayanak
Liman acentesi (port agent)	Gemiyi o limana getiren armatör, işleten ya da kiracı	Tek bir liman ziyaretini baştan sona yönetir: yanaşma, liman hizmetleri, resmî işlemler, gemi ve mürettebat ihtiyaçları, masraf hesabı	BIMCO/FONASBA Agency Appointment Agreement (AAA, 2017): tek bir ziyaret ya da kısa bir sefer dizisi için
Hat acentesi (liner agent)	Düzenli hat işleten taşıyıcı	Hattı bir ülkede ya da bölgede temsil eder: yük arar, booking alır, konşimento ve ordino düzenler, konteynerleri izler, navlunu tahsil eder; hattın gemilerinin liman işlerini de yürütür	FONASBA Standard Liner & General Agency Agreement (2001)
Genel acente (general agent)	Hat ya da armatör	Bir ülke ya da bölgedeki alt acenteleri yönlendirir ve denetler; yer tahsisi ve sefer düzeni gibi işleri koordine eder	Aynı 2001 sözleşmesi; uzun süreli ve çok limanlı işler için FONASBA/BIMCO General Agency Appointment Agreement (GAA, 2017)
Koruyucu acente (protecting agent)	Liman acentesini kendisi seçmemiş armatör ya da işleten	Asıl acentenin işini izler; masraf hesabını ve zaman kayıtlarını kontrol eder	Türkiye'de Gemi Acenteleri Yönetmeliği'nde tanımlı; ücreti acentelik tarifesinde ayrı bir kalem

Gemi ve mürettebat işleri (husbandry). Mürettebat değişimi, kumanya ve yedek parça ikmali, onarım ve sağlık hizmeti gibi işler İngilizcede *husbandry* diye anılır. AAA formunda bu iş; geminin giriş işlemleri, çıkış işlemleri ve yük operasyonuyla birlikte ayrı bir hizmet kutusu olarak işaretlenir. Yani acentenin bir ziyarette hangi işleri üstleneceği sözleşmede tek tek seçilir.

Koruyucu acente ne zaman gerekir?

Liman acentesini her zaman armatör seçmez. Charter sözleşmesi ya da satış sözleşmesi, acenteyi kiracının veya yük tarafının belirlemesini öngörebilir. ICS'nin *Port Agency* ders kitabına dayanan kaynaklar, böyle bir acentenin işi getiren tarafa yakın durabileceğini ve armatörün bu yüzden kendi menfaatini izleyecek ikinci bir acente atadığını anlatır.

Türkiye mevzuatı bu rolü iki yerde tanımlar. Gemi Acenteleri Yönetmeliği'ne göre koruyucu acente, taşıma sözleşmesine göre atanan acenteye ek olarak donatanın, kaptanın veya işletenin menfaatini korumak için atanır. Ticaret Bakanlığı'nın acentelik ücret tebliği de onu, gemi acentesi ile yük acentesinin farklı olduğu durumlarda temsil ettiği tarafın hakkını koruyan acente olarak tarif eder. Yönetmelik ayrıca asıl acenteye, koruyucu acentenin istediği bilgi ve belgeleri paylaşma yükümlülüğü getirir (md. 13).

Koruyucu acentenin başlıca işi kontrol etmektir: proforma masraf hesabını, olay tutanağını (SOF) ve zaman çizelgesini inceler. Bu kayıtlar kiralık gemide doğrudan staliya ve demuraj hesabına girdiği için armatör açısından önemlidir.

Bir liman ziyareti: öncesi, sırası ve sonrası

FONASBA'nın 2012'de yayımladığı liman prosedürleri araştırmasına göre tek bir liman ziyareti 150'ye varan ayrı işlem gerektirebilir ve bu işlemlerin yapılışı ülkeden ülkeye, hatta limandan limana değişir. Aşağıdaki tablo ana adımları özetler; hangi işin acenteye verildiği her atamada ayrıca belirlenir.

Aşama	Acentenin başlıca işleri	Kimlerle çalışır?
Varıştan önce	Atamayı ve talimatları alır; proforma masraf hesabını gönderir ve avans ister. Rıhtım ve yanaşma sırasını ayarlar, kılavuz ve römorkör talep eder. Mürettebat ve yolcu bilgilerini göç makamlarına, varış ve yük bilgilerini gümrüğe, sağlık bildirimini liman sağlık makamına iletir. Yük manifestosunu istif planlaması için terminale ve istifçiye iletir.	Asıl, liman başkanlığı, liman ve terminal işletmecisi, gümrük, sağlık ve göç makamları
Limanda	Yanaşma ve palamar işlerini izler. Yükleme ve boşaltmayı terminal ve istifçilerle takip eder. Kumanya, bunker ve yedek parça ikmalini, mürettebat değişimini, sağlık hizmetini ve onarımı ayarlar. Olay tutanağını tutar, asılı düzenli bilgilendirir.	Kaptan, terminal, istifçi, tedarikçiler, sörveyörler
Kalkış ve sonrası	Çıkış işlemlerini yürütür. Yük belgelerini tamamlar. Faturaları toplar, kesin masraf hesabını (final DA) asıla gönderir ve avansla mahsup eder.	Liman başkanlığı, gümrük, asıl

Türkiye'de Gemi Acenteleri Yönetmeliği, gemi acenteliği hizmetini tanımlarken bu işlerin çoğunu tek tek sayar: yolcu ve yük işleri, bakım ve onarım, sörvey, ikmal, yükleme ve boşaltma, kılavuz ve römorkör alınması, gemiadamı değişimi, liman giriş ve çıkış bildirimleri.

İki pratik not:

- **Ordino iki ayrı belge olabilir.** Liman başkanlığının gemiye verdiği yanaşma izni ile ithalatta yükü çekmek için acenteden alınan teslim belgesi aynı adı taşır. Farkı liman konusunda anlatılıyor.
- **Acentenin saat kaydı paraya dönüşür.** Kiralık gemide yükleme ve boşaltma için tanınan süre, hazırlık bildirimi (NOR) ve sözleşmedeki koşullara göre işlemeye başlar; olay tutanağındaki saatler hesabın temelidir. Hesabın kendisi **Charter (çarter), laytime ve gemi demurajı** konusunda.

Proforma ve final DA: liman masraf hesabı

Liman ziyaretinin masraflarını gemi adına acente öder; asıl bu parayı acenteye önceden gönderir. Bu döngünün belgesi **disbursement account**'tur (DA, liman masraf hesabı).

- **Proforma DA (PDA):** Gemi gelmeden önce acentenin hazırladığı tahmini masraf hesabı. BIMCO/FONASBA AAA'nın 10. maddesi proformayı bağlayıcı olmayan bir tahmin sayar; asıl, gerçekte oluşan masrafı öder. Avansın (funding) tutarı ve zamanı sözleşmede ayrıca kararlaştırılır.
- **Final DA (FDA):** Gemi ayrıldıktan ve faturalar toplandıktan sonra hazırlanan kesin hesap. Avansla arasındaki fark burada kapanır.

Proformanın yalnız tahmin olması, uygulamada en sık anlaşmazlık konusudur. Taşımacılık aracıları sigortacısı ITIC, final hesap proformadan farklı çıktı diye asılın eksik ödeme yaptığı vakaları aktarır ve acentelere, her proformaya bunun yalnız bir tahmin olduğunu ve asılın gerçek hesabı ödeyeceğini belirten bir not eklemelerini önerir.

Bir DA'da neler bulunur?

Hangi kalemlerin yer alacağı limana ve ziyaretin amacına göre değişir. Tablo genel grupları gösterir.

Kalem grubu	Örnek	Para kime gider?
Liman ücretleri ve resmî giderler	Gemi tonajına göre alınan liman ücretleri; vergi, resim ve harçlar	Liman otoritesi, kamu kurumları
Gemiye verilen hizmetler	Kılavuzluk, römorkaj, palamar	Hizmeti veren kurum ya da şirket
Gemi ve mürettebat işleri	İkmal, mürettebat değişimi, kaptana nakit avans	Tedarikçiler, kaptan
Acentelik ücreti	Acentenin kendi hizmet bedeli	Acente

Masrafın sonunda kimin üstünde kalacağı ayrı bir sorudur. Konteyner hattında bu kalemler navlunun içinde yük tarafına yansır; ayrıntısı Kim kime ne öder? bölümünde. Kiralık gemide hangi masrafın armatöre, hangisinin kiracıya ait olduğunu charter sözleşmesi belirler; ICS'nin Port Agency müfredatı masrafların taraflar arasında paylaştırılmasını ayrı bir konu olarak işler.

Türkiye'de acentelik ücreti

Türkiye'de acentelik ücretleri, Ticaret Bakanlığı'nın Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliği'yle (Resmî Gazete, 19.09.2023, sayı 32314) belirlenir:

- Tarifedeki tutarlar **taban ücrettir**; acente bunların altında ücret alamaz. Tarifenin üstünde ücret ise ancak yazılı bilgilendirme yapılıp onay alınırsa istenebilir (md. 8).
- Türk limanlarına gelen ya da Türk Boğazlarından geçen gemilerin acentelik, koruyucu acentelik, gözetim ve liman ücretleri ile diğer masraflarının tamamı acenteye **peşin** ödenir (md. 7). Acentenin gemi gelmeden avans istemesi bu kuralla da örtüşür.
- Vergi, resim, harç gibi zorunlu giderler ile navlun tahsil ve havale giderleri acentelik ücretine dahil değildir (md. 9).
- Türk bayraklı gemilere liman, boğaz geçişi ve gözetim tarifelerinde yüzde 50 indirim uygulanır (md. 8). Kabotaj seferleri tebliğin kapsamı dışındadır (md. 2).

Tebliğ, yürürlükten kalkan 2012 tarihli yönetmeliğe atıf yapıyor. Kasım 2026 itibarıyla yerine yeni bir tebliğ çıktığını görmedik; resmî işlemlerde güncel metni kontrol edin.

Hat acentesi: konşimento, konteyner ve demuraj

İhracatçı ya da ithalatçı olarak en çok muhatap olacağınız acente, konteyner hattının acentesidir. FONASBA'nın Standard Liner & General Agency Agreement (2001) sözleşmesi bu acentenin işlerini şöyle gruplar:

İş	Acentenin yaptığı	Yük tarafına yansıması
Satış ve yer ayırma	Yük arar, booking alır, sefer ve varış duyurularını yapar, hattın tarifesine göre navlun teklif eder	Navlun teklifi, booking teyidi, cut-off tarihleri

İş	Acentenin yaptığı	Yük tarafına yansıması
Belgeler	Hat adına konşimento, manifesto ve ordino düzenler	Konşimento taslağı, varış ihbarı, ordino
Konteyner (ekipman) yönetimi	Konteynerlerin kaydını ve kontrolünü tutar, depolama ve konumlandırmayı düzenler, ekipman teslim belgelerini ve mühürleri yönetir, hasar kontrolünü ve onarımı izler	Boş konteyner alımı, boş iade, hasar faturası
Tahsilat ve hesap	Navlunu ve ilgili masrafları hattın tarifesine göre hesaplar, tahsil eder ve hatta aktarır; konteyner demurajı gibi yan ücretleri de tahsil eder	Navlun faturası, yerel masraflar, demuraj ve detention faturası

Bundan çıkan pratik sonuçlar:

- **Demuraj faturası acenteden gelir, kural hattındır.** Konteyner demurajını ve detention'ı hat adına acente faturalar; serbest süreyi ve tarifeyi ise hat belirler. Sayaçların hesabı **Demuraj, detention ve ardiye** konusunda. Geminin kendisinin limanda beklemesinden doğan gemi demurajı ise ayrı bir hesaptır; farkı Gemi demurajı ile karıştırmayın bölümünde.
- **Konşimentoyu acente imzalayabilir.** Bu durumda imza bloğunda taşıyıcı adına hareket ettiği yazar; belgeyi düzenleyen acente taşıyıcı olmaz. Alanların okunuşu için Konşimento örneği, alan alan bölümüne bakın.
- **Teslim talimatı acenteye gelir.** Telex release ya da orijinal konşimento teslimi gibi talimatlar, varış limanındaki acente üzerinden uygulanır. Yöntemler Yük nasıl teslim edilir? bölümünde.

Aynı sözleşme, acentenin hattın izni olmadan bölgede başka bir hat şirketini temsil etmesini ve hatla doğrudan rekabet eden NVOCC ya da freight forwarding işi yapmasını sınırlar (md. 1.04). Hat acentesi ile forwarder'ın neden ayrı roller olarak düşünüldüğünü bu madde iyi gösterir.

Gemi acentesi, forwarder ve broker: farkı ne?

Üçü de "aracı" diye anılır, ama farklı tarafları temsil eder ve farklı sözleşmelerle çalışır.

	Gemi acentesi	Freight forwarder	Shipbroker (gemi brokeri)
Kimi temsil eder?	Gemi tarafını: armatör, işleten ya da kiracı	Yük sahibini: ihracatçı ya da ithalatçı	Sözleşmenin bir tarafını: armatör, kiracı, gemi alıcısı ya da satıcısı
Temel işi	Gemiyi limanda temsil eder; hat acentesiyse hattın yükünü ve belgelerini de yönetir	Taşımayı uçtan uca organize eder; kendi belgesini düzenlerse taşıyıcı gibi sorumlu olur	Charter ya da gemi alım-satımında iş getirir, pazarlığı yürütür, sözleşmeyi sonuçlandırır
Ne zaman devrede?	Gemi gelmeden önce başlar, final hesap kapanınca biter	Yük hazırlığından teslime kadar	Pazarlıktan sözleşmenin tamamlanmasına kadar

FONASBA brokerleri dört grupta tanımlar: armatör için kiracı arayan **armatör brokeri**, kiracının yükü için gemi arayan **kiracı brokeri**, iki tarafla da çalışan **bağımsız broker** ve gemi alım-satımında bir tarafı temsil eden **alım-satım (S&P) brokeri**.

Türkiye'de gemi acenteliği için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan gemi acenteliği yetki belgesi, freight forwarding için yine aynı bakanlıktan TİO yetki belgesi gerekir. Bir şirket birden fazla rolde bulunabilir; önemli olan o işte hangi

sıfatla çalıştığıdır. Forwarder tarafı **Freight forwarder ne yapar?** konusunda, dört rolün yan yana karşılaştırması Forwarder, gümrük müşaviri, gemi acentesi ve taşıyıcı bölümünde.

Türkiye'de gemi acenteliği: yönetmelik ve yetki belgesi

Türkiye'de gemi acenteliği, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın **Gemi Acenteleri Yönetmeliği**'yle düzenlenir. Yönetmelik 14 Mayıs 2026 tarihli Resmî Gazete'de (sayı 33253) yayımlandı ve 5 Mart 2012 tarihli eski yönetmeliğin yerini aldı. İlk maddeleri yayım günü, geri kalanı üç ay sonra yürürlüğe girdi. Dayanağı 618 sayılı Limanlar Kanunu, 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'dir.

Yetki belgesi zorunludur. Belgesi olmayan kişi ya da şirket; donatan, kaptan, işletmeci veya kiracı adına acentelik hizmeti veremez (md. 6). Yönetmelik acenteleri üç sınıfa ayırır (md. 5):

Sınıf	Hizmet verebileceği gemiler	Asgari sermaye (md. 27)	Yetki belgesi ücreti (md. 26)
A	Türk Boğazları dahil, yetkili olduğu bölgede tüm gemiler ve yatlar	5.000.000 TL	300.000 TL
B	Türk Boğazları dışında tüm gemiler; Boğazlar dahil tüm yatlar	1.000.000 TL	200.000 TL
C	Yalnız yatlar, Boğazlar dahil	500.000 TL	150.000 TL

Her şube için ayrıca ek sermaye aranır: A sınıfında 100.000, B sınıfında 75.000, C sınıfında 50.000 TL (md. 27). Belge yenilemede ücretin yarısı alınır.

- **Dört bölge (md. 7):** Hopa'dan Bartın'a Karadeniz; Zonguldak'tan Ayvalık'a Gökçeada, Bozcaada ve bütün Marmara; Dikili'den Fethiye'ye Ege; Kaş'tan İskenderun'a Akdeniz. Yetki belgesi kendi bölgesinde geçerlidir. Acente başka bölgelerde şube açabilir; her şube ayrı bir şube yetki belgesi alır (md. 6).
- **Süre:** Yetki belgesi beş yıl için düzenlenir; yenileme başvurusu süre bitmeden en az 30 gün önce yapılır (md. 6 ve 13). Başvuru, belgelendirme ve sicil işlemleri Bakanlığın elektronik sistemi GABS üzerinden yürür. Belge devredilemez.
- **Kimler başvurabilir?** Türk Ticaret Kanunu'na göre kurulmuş gerçek kişi ticari işletmeleri ve şirketler. Faaliyet konusunda gemi acenteliği bulunmalı ve Deniz Ticaret Odası'na üye olunmalıdır. Gerçek kişilerde Türk vatandaşlığı ve adli sicil şartı aranır.
- **Personel:** Her acente bir acente sorumlusu atar. A ve B sınıfı merkezlerde denizcilik alanında yükseköğretim mezunu en az iki personel bulunur. Personel, eğitim ve sınavdan sonra beş yıl geçerli bir tanıtım belgesi alır; denizcilik lisans ve ön lisans mezunları eğitimden muaftır ama sınava girer (md. 11).
- **İşyeri:** Ayrı bir ofis, arşiv düzeni ve kayıtlı elektronik posta (KEP) adresi gerekir; konut ya da sanal ofis kabul edilmez.
- **Yükümlülükler (md. 13):** Ticaret Bakanlığı'nın acentelik tarifesine uymak, unvan ve adres değişikliklerini 30 gün içinde bildirmek, istenen verileri elektronik sistemlere zamanında ve doğru girmek, koruyucu acentenin istediği bilgi ve belgeleri paylaşmak. Belgeler en az beş yıl saklanır (md. 25).

Geçiş dönemi: Yönetmeliğe göre eski yönetmelikle alınmış belgelerden süresi altı ay içinde dolacak olanlar bu sürenin sonuna kadar uzatıldı. Diğerleri bitiş tarihine kadar geçerli, ama bu süre yürürlük tarihinden itibaren bir yılı aşamaz (geçici md. 1).

Rakamlar ve şartlar yönetmeliğin Mayıs 2026 metnine göredir (son kontrol: Kasım 2026).

Not: Bu bölümdeki mevzuat bilgisi resmî metnin kopyasından derlenmiştir; işlem yapmadan önce güncel metni mevzuat.gov.tr'den kontrol edin.

Uluslararası çerçeve: FONASBA ve standart sözleşmeler

FONASBA (Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents), ulusal gemi brokerleri ve acenteleri derneklerinin Londra merkezli çatı kuruluşudur. 1969'da kuruldu; Ağustos 2020 tarihli tanıtımına göre 64 üye ülkesi var ve 5.000'i aşkın şirketi temsil ediyor. Türkiye'de denizcilik sektörünün meslek kuruluşları için **Lojistik ve dış ticaret kuruluşları** konusuna bakabilirsiniz.

FONASBA'nın, çoğu BIMCO ile birlikte hazırlanan standart belgeleri:

Belge	Ne için?
Agency Appointment Agreement (AAA), 2017	Tek bir liman ziyareti ya da birkaç limana kısa bir sefer dizisi için acente ataması; her tür ticarette kullanılabilir
General Agency Appointment Agreement (GAA), 2017	Daha uzun süreli ya da çok limanlı acentelik ilişkileri
Standard Liner & General Agency Agreement, 2001	Hat şirketi ile hat ya da genel acentesi arasındaki sözleşme; eski iki ayrı hat acenteliği formunu birleştirir
Normal Agency Services Summary, 2019	Normal acentelik ücretinin hangi hizmetleri kapsadığını listeler; sonradan çıkabilecek anlaşmazlıkları önlemek için hazırlanmıştır
Sub-Agency Agreement, 1998	Acente ile alt acente arasındaki ilişki

Bu formlar zorunlu değildir; taraflar kullanmayı kararlaştırdığında sözleşmenin parçası olur. AAA'nın sektör çalışanlarının bilmesi gereken birkaç hükmü:

- Acente, zarar yalnız kendi ihmalinden ya da kastından doğmadıkça asıla karşı sorumlu değildir; ihmal sorumluluğu, kişisel kusur hâli dışında, kararlaştırılan acentelik ücretinin on katıyla sınırlıdır (md. 14).
- Acente aleyhine dava bir yıl içinde açılmazsa acente sorumluluktan kurtulur (md. 17).
- Asıl kararlaştırılan avansı göndermezse acente sözleşmeyi feshedebilir ve elindeki belgeleri tutabilir (md. 11).
- Formda acentenin FONASBA Kalite Standardı belgesine sahip olup olmadığı işaretlenir. FONASBA bu standardı, armatörlerin mali açıdan güçlü ve kaliteye bağlı acente ve brokerleri ayırt etmesine yardım eden bir belgelendirme olarak tanımlar.

Kiralık gemilerde staliya terimlerinin yorumu için kullanılan VOYLAYRULES 2013 de BIMCO, CMI, FONASBA ve Intercargo'nun ortak metnidir.

Rehberde nereden devam edilir?

- Limandaki taraflar, terminal ve masraflar: **Limanda yük nasıl ilerler? Liman ve terminal işleyişi, taraflar ve masraflar**
- Rıhtım, palamar, geminin bölümleri ve yönler: **Gemi dili: yönler ve geminin bölümleri**
- NOR, staliya ve gemi demurajı: **Charter (çarter), laytime ve gemi demurajı**
- Konteyner demurajı ve detention: **Demuraj, detention ve ardiye**
- Konşimento ve teslim yöntemleri: **Konşimento (bill of lading)**
- Forwarder'ın rolü ve sorumluluğu: **Freight forwarder ne yapar?**
- Gemi acenteliği bir kariyer yolu olarak: **Lojistikte kariyer: roller ve yollar**

Bu konu hangi derslerde işleniyor?

Gemi acenteliği, denizcilik işletmeciliği ile deniz ve liman işletmeciliği programlarında ayrı ders olarak okutuluyor. İncelediğimiz müfredatlarda 6 programda ayrı ders, 16 programda başka bir dersin içinde işleniyor. Birkaç örnek:

- Piri Reis Üniversitesi — Denizcilik İşletmeleri Yönetimi (lisans) — Gemi Acenteciliği (DİY 414)
- Samsun Üniversitesi — Denizcilik İşletmeleri Yönetimi (lisans) — Deniz Acenteciliği ve Brokerlik (DİY305)
- Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, Barbaros Denizcilik Meslek Yüksekokulu — Deniz ve Liman İşletmeciliği (ön lisans) — Deniz Acente İşletmeciliği (BDL303)
- İstanbul Gelişim Üniversitesi, İstanbul Gelişim Meslek Yüksekokulu — Deniz ve Liman İşletmeciliği (ön lisans) — Maritime Agency Management (DLP253)
- İzmir Ekonomi Üniversitesi — Lojistik Yönetimi (lisans) — Ship Agency and Freight Forwarding Business (LOG 422)
- Institute of Chartered Shipbrokers (ICS) — Foundation Diploma, Advanced Diploma ve PQE (sertifika) — Port Agency

Kendinizi test edin

1. Bir dökme yük gemisi sefer çarteriyle yükleme limanına gidiyor; liman acentesini charter sözleşmesine göre kiracı belirledi. Armatör kendi menfaatini nasıl izleyebilir? *(Cevap: Ayrı bir koruyucu acente atayarak. Koruyucu acente proforma masraf hesabını, olay tutanağını ve zaman çizelgesini kontrol eder.)*
2. Gemi ayrıldıktan sonra gelen final DA, proformadan yüzde 15 yüksek. Asıl yalnız proforma tutarını ödemekte haklı mı? *(Cevap: Kural olarak hayır. AAA'ya göre proforma bağlayıcı olmayan bir tahmindir; asıl gerçekte oluşan masrafı öder. Kalemlerin belgelenmesini isteyebilir.)*
3. İthalat konteyneriniz için demuraj faturası hat acentesinden geldi. Serbest süreyi ve günlük ücreti kim belirler? *(Cevap: Hat şirketi. Acente faturayı hat adına keser ve tahsil eder.)*
4. Yalnız yatlara hizmet veren bir acente, İstanbul Boğazı'ndan geçecek bir kuru yük gemisine acentelik yapabilir mi? *(Cevap: Hayır. C sınıfı belge yalnız yatları kapsar; Boğazlardan geçen gemilere A sınıfı acente hizmet verebilir.)*

Sık sorulan sorular

Gemi acentesi ile hat acentesi aynı şey mi?

Hayır, ama aynı şirket ikisini birden yapabilir. Liman acentesi tek bir liman ziyaretinde gemiyi temsil eder: yanaşma, liman hizmetleri, resmî işlemler ve masraf hesabı. Hat acentesi ise bir konteyner hattını ülkede sürekli temsil eder: booking alır, konşimento ve ordino düzenler, konteynerleri izler, navlunu ve demurajı tahsil eder; hattın gemilerinin liman işlerini de çoğu zaman o yürütür.

Proforma DA bağlayıcı mı?

Hayır. BIMCO/FONASBA Agency Appointment Agreement proformayı bağlayıcı olmayan bir tahmin sayar ve asılın gerçekte oluşan masrafı ödeyeceğini söyler. Kesin tutar, gemi ayrıldıktan sonra faturalar toplanınca hazırlanan final DA ile belli olur; avansla arasındaki fark burada kapanır.

Koruyucu acente ne yapar?

Liman acentesini kendisi seçmemiş armatörün menfaatini izler. Asıl acentenin işini kontrol eder; özellikle proforma masraf hesabını, olay tutanağını (SOF) ve zaman çizelgesini inceler. Türkiye'de Gemi Acenteleri Yönetmeliği, asıl acenteye koruyucu acentenin istediği bilgi ve belgeleri paylaşma yükümlülüğü getirir.

Türkiye'de gemi acenteliği için hangi belge gerekir?

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan alınan gemi acenteliği yetki belgesi. 2026 tarihli Gemi Acenteleri Yönetmeliği'ne göre belge A, B ve C sınıfı olarak verilir, dört bölgeden birinde geçerlidir ve beş yıl için düzenlenir. Başvuru GABS üzerinden yapılır; Deniz Ticaret Odası üyeliği, asgari sermaye ve eğitimli personel şartları aranır.

Gemi acentesi ile freight forwarder arasındaki fark nedir?

Gemi acentesi gemi tarafını, yani armatörü, işleteni ya da kiracıyı temsil eder. Freight forwarder ise yük sahibi adına taşımayı organize eder. Türkiye'de ikisi de Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan ayrı yetki belgesi alır: biri gemi acenteliği, diğeri TİO yetki belgesi.

KAYNAKLAR

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı — Gemi Acenteleri Yönetmeliği (RG 14.05.2026/33253), Resmî Gazete metninin tam aktarımı — https://www.alomaliye.com/2026/05/14/gemi-acenteleri-yonetmeligi-2026/
Ticaret Bakanlığı — Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ (RG 19.09.2023/32314), Resmî Gazete metninin aktarımı — https://www.alomaliye.com/2023/09/19/gemi-acentelik-hizmetleri-ucret-tarifesine-iliskin-teblig/
FONASBA — Ship Agents & Brokers (FAL tanımı, acente ve broker görevleri) — https://www.fonasba.com/ship-agents-and-brokers/
FONASBA — The Role of the Agent (Ağustos 2020) — https://www.fonasba.com/wp-content/uploads/2021/07/ROLE-OF-THE-AGENT-AUGUST-2020.pdf
FONASBA — Port Procedures Survey duyurusu (3 Aralık 2012) — https://www.fonasba.com/fonasba-highlights-complexity-of-ship-agents-role-in-new-port-procedures-survey/
FONASBA — Documentation (standart sözleşmeler) — https://fonasba.com/documentation
BIMCO — FONASBA Standard Liner and General Agency Agreement (2001), örnek nüsha — https://bimco.org/media/iazhjorc/sample-copy-fonasba-standard-liner-and-general-agency-agreement.pdf
BIMCO/FONASBA — Agency Appointment Agreement, örnek nüsha — https://www.bimco.org/-/media/bimco/contracts-and-clauses/contracts/sample-copies/sample-copy-agency-appointment-agreement.ashx
BIMCO — Agency Appointment Agreement, açıklama notları — https://bimco.org/-/media/BIMCO/Contracts-and-Clauses/Contracts/Explanatory-notes/Explanatory-notes-Agency-Appointment-Agreement.ashx
ITIC — Pro-forma disbursement accounts — https://itic-insure.com/knowledge/pro-forma-disbursement-accounts-2979
Institute of Chartered Shipbrokers — Port Agency ders içeriği (2016) — https://www.ics.org.uk/media/292989/pa%20syllabus%202016.pdf
Wikipedia — Protecting agent (shipping); Brodie, Dictionary of Shipping Terms ve ICS Port Agency'ye dayanır — https://en.wikipedia.org/wiki/Protecting_agent_(shipping)

Bu rehber eğitim amaçlıdır ve yazarın kişisel görüşlerini yansıtır; çalıştığı ya da daha önce çalıştığı kurumların görüşü değildir. Sözleşme, gümrük ve finans kararlarında güncel resmî kaynaklara ve uzmanlara başvurun. Incoterms® Uluslararası Ticaret Odası'nın (ICC) tescilli markasıdır.

© 2026 Özgür Konakcı · ozgurkonakci.com. Bu belge, kaynak (ozgurkonakci.com) gösterilerek eğitim amaçlı paylaşılabilir ve çoğaltılabilir; ticari amaçla kullanılamaz.