

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**DENİZ TAŞIMACILIĞINDA YÜK SEVKİYATI
(FREIGHT FORWARDERLIK) İŞLEMLERİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Murat YARKIN**

Anabilim Dalı: DİSİPLİNLERARASI

Programı: DENİZ ULAŞTIRMA MÜHENDİSLİĞİ

HAZİRAN 2006

**DENİZ TAŞIMACILIĞINDA YÜK SEVKİYATI
(FREIGHT FORWARDERLIK) İŞLEMLERİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Murat YARKIN
(512021011)**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 14 Temmuz 2006
Tezin Savunulduğu Tarih : 14 Haziran 2006**

**Tez Danışmanı : Prof.Dr. Nil GÜLER (İ.T.Ü.)
Diğer Jüri Üyeleri: Doç.Dr. Sezer ILGIN (İ.T.Ü.)
Yard.Doç.Dr. Cengiz DENİZ (İ.T.Ü.)**

HAZİRAN 2006

ÖNSÖZ

Tez çalışmam sırasında öncelikle, büyük bir özveri, anlayış ve sabırla beni yönlendiren, yardımlarını esirgemeyen tez danışmanım Prof. Dr. Nil GÜLER'e ; yardım ve eleştirilerinden ötürü değerli hocam Doç. Dr. Sezer ILGIN' a, ve tez konumla ilgili kaynak araştırmalarım sırasındaki büyük yardımlarından dolayı Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisi Gonca KUMAŞOĞLU' na sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Temmuz, 2006

Murat YARKIN

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
ÖNSÖZ	ii
İÇİNDEKİLER	iii
TABLolar LİSTESİ	viii
ŞEKİLLER LİSTESİ	ix
ÖZET	x
SUMMARY	xi
1. GİRİŞ	1
2. “FREIGHT FORWARDER” ÇEŞİTLERİ, TİCARİ İŞLEVLERİ VERDİĞİ HİZMETLERİ	4
2.1. ”Freight Forwarder” Çeşitleri	4
2.1.1. Tek Hizmet Sağlayıcılar	4
2.1.2. Özel Hizmet Sağlayıcılar	4
2.1.3. Bağlantılı Hizmet Sağlayıcılar	5
2.1.4. Sistem Hizmeti Sağlayıcılar	5
2.2. “Freight Forwarder”ın Ticari İşlevleri	5
2.2.1. Yurt Dışı Temsilciliği (Agent)	6
2.2.2. Kombine Taşımacılıkta “Freight Forwarder”	6
2.2.3. Yük Konsolidasyonu	6
2.2.4. Hizmetlerin Diğer Forwarderlara Aktarılması	6
2.2.5. “Freight Forwarder”ın Depo-Antrepo Faaliyetleri	7
2.2.6. Mal Bedeli Tahsilatında “Freight Forwarder”	7
2.3. “Freight Forwarder”ın Verdiği Hizmetler Ve Görevleri	8
2.3.1. Depolama Ve Elleçleme	8
2.3.2. Dağıtım	10
2.3.3. Gümrükleme	13
2.3.4. Sigortalama	16
2.3.5. Yüklerin Taşınması Ve Taşıtılması	18
2.3.6. Yüklerin Konsolide Edilmesi Ve Konsolide Edilmiş Yüklerin Ayrılması	19
2.3.7. Gerekli Belgelerin Müşteri Namına Hazırlanması Hazırlatılması	20
2.4. “Freight Forwarder” İş Çevresi Ve Yapılan Sözleşme Çeşitleri	22
2.4.1. İhracatçı Ve İthalatçı Arasında yapılan “Ticari Alım-Satım Sözleşmesi”	23

2.4.2. Gönderici “Freight Forwarder” Sözleşmesi	23
2.4.3. “Freight Forwarder” Taşıyıcı Sözleşmesi	25
2.4.4. Depo Sözleşmesi	25
2.4.5. Dağıtım Sözleşmesi	25
2.5. “Freight Forwarder” Ve Taşıma Türlerinin Sınıflandırılması, Karşılaştırılması, Taşıma Türünün Ve Taşıyıcının Belirlenmesi	26
2.5.1. “Freight Forwarder” Ve Taşıma Türlerinin Sınıflandırılması	26
2.5.2. Taşıma Türlerinin Karşılaştırılması	27
2.5.3. Taşıma Türlerine Göre Temel Tehlikeler	31
2.5.4. Taşıma Türünün Belirlenmesi	32
2.5.5. Taşıyıcı Seçimi	33
3. DENİZYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞINDA “FREIGHT FORWARDER”	34
3.1. Deniz Yolu Eşya Taşımacılığında “Freight Forwarder”	34
3.2. Deniz Yolu İhracat Eşya Taşımaları Ve Gerçekleşme Süreçleri	37
3.2.1. İhracat Taşıma Sözleşmesinin Gerçekleşmesi	38
3.2.2. Müşteriden Sipariş Alınması	40
3.2.3. Müşteriden Taşınacak Eşyanın Teslim Alınması	40
3.2.4. Eşyanın Gemiye Yüklenmesi	42
3.2.5. Faturalama	43
3.3. Denizyolu İthalat Eşya Taşımaları Ve Gerçekleşme Süreçleri	43
3.3.1. İthalat Taşıma Sözleşmesinin Gerçekleşmesi	43
3.3.2. Müşteriden Sipariş Alınması	44
3.3.3. Dahili Taşıma Organizasyonu	45
3.3.4. Eşyanın Takibi	45
3.3.5. Geminin Varışında Yapılan İşlemler	45
3.3.6. Taşınan Eşyanın Çekilmesi Ve Gümrük İşlemleri	46
3.3.7. Operasyonun Tamamlanması Ve Tahsilat	46
3.3.8. Faturalama	46
3.4. Transit Taşımalarda Sevkıyatçı	47
3.5. Denizyolu Eşya Taşımacılığında “Freight Forwarder”ın Yaptığı Sözleşme Çeşitleri	48
3.5.1. “Freight Forwarder”ın Müşterilerle Yaptığı Hizmet Sözleşmesi	48
3.5.2. Uluslar Arası Acentalık Sözleşmesi	49
3.5.3. Gemi Acentası Ve Gemi İşletmesi Arasındaki Sözleşme	50
3.6. Denizyolu Eşya Taşımacılığında Temel Bileşenle	50
3.6.1. Denizyolu Eşya Taşıma Araçları-Gemiler	50

3.6.2. Terminaller Ve Liman Hizmetleri	51
3.6.3. Eşyalar-Yükler	53
3.7. Denizyolu Eşya Taşımacılığında Taşıma Üniteleri	53
3.7.1. Sandıklar	53
3.7.2. Paletler	54
3.7.3. Konteyner	54
3.8. Konteyner Navlun Fiyatlandırması Ve “Freight Forwarder”	59
3.8.1 Full Konteyner Navlun Fiyatlandırması	60
3.8.2 Parsiyel Konteyner Navlun Fiyatlandırması	60
3.9. Fatura Kalemleri	62
3.10. “Freight Forwarder” Ve Denizyolu Düzenli Hat Taşımacılığı	63
3.11. Forwarder Şirketlerin Performansına Etki Eden Faktörler	65
4. YÜK SEVKİYATINDA ““FREIGHT FORWARDER”” İHRACAT VE İTHALAT UYGULAMALARI	68
4.1. İhracat Eşya Taşımaları İş Akış Çizelgesi	69
4.2. İthalat Eşya Taşımaları İş Akış Çizelgesi	70
4.3. İhracat Taşımaları İle İlgili Uygulamalar	70
4.3.1. Müşteriye Fiyat Teklifi Verilmesi	70
4.3.2. Yükle İlgili Gerekli Bilgilerin Alınması	71
4.3.3. Rezervasyon Talebi Gemi Bilgilerinin Alınması	71
4.3.4. Eşyanın Yükleneceği Gemiyle İlgili Bilgilerin Müşteri Gümrükçüsü Ve Yurtdışı Acentasına Bildirilmesi	71
4.3.5. Müşteriden Konşimento Talimatı Alınması (Ara Konşimento	72
4.3.6. Gemi Acentasına Konşimento Talimatı Gönderilmesi (Ana Konşimento)	72
4.3.7. Yükleme Günü Organizasyonun Sağlanması	72
4.3.8. Yüklemenin Kontrolü	73
4.3.9. Yüklemenin Yapıldığının Limandan Ve Acentadan Teyidi	73
4.3.10. Konşimento Örneğinin Düzenlenmesi Ve Müşteriden Teyidinin Alınması	73
4.3.11. Acentadan Gelen Konşimentonun Kontrolü	73
4.3.12. Geminin Kalkışının Kontrolü	73
4.3.13. Gemi Kalktıktan Sonra Ara Konşimentonun Müşteriye Ulaştırılması	74
4.3.14. Acentadan Konşimentonun Alınması	74
4.3.15. Müşteri Ve Yurt Dışı Acentasının Faturalandırılması	74
4.3.16. Gemi Kalkış Günü Yurt Dışı Acentasının Bilgilendirilmesi (Pre-Alert)	74

4.3.17. Aktarmalı Yüklerde Yüklerin Takibi Müşteri Bilgilendirilmesi	74
4.3.18. Yük Teslim Edildiği Zaman Müşterinin Bilgilendirilmesi	75
4.4. İthalat Taşımaları	75
4.4.1. Yükleme İhbarının (Pre-Alert) Alınması	75
4.4.2. Pre-Alert Gelmesi İle Birlikte Müşteriyle Temasa Geçilir	75
4.4.3. Tahliye Limanındaki Acentadan Yükün Gelişi Hakkında Bilgi Alınması	75
4.4.4. Müşteriye Geminin Tahmini Gelişinin Bildirilmesi Ve Yük Detaylarının Teyidinin İstenilmesi	75
4.4.5. Belirli Aralıklarla Tahliye Limanındaki Acentadan Gemi Gelişinin Sorulması	75
4.4.6. Gemi Geldikten Sonra Acentadan Ordino Alınması	76
4.4.7. Acentadan Ordino Alındıktan Sonra Müşteri Konşimentosunun Ve Kendi Hazırladığımız Ordinonun Gümrükçüye Gönderilmesi	76
4.4.8. Müşteri Ordinosunu Aldıktan Sonra Gümrük İşlemlerine Başlaması Ve Malini Çekmesi	76
4.4.9. Yurt Dışı Ve Müşteri Faturalarının Düzenlenmesi	76
4.4.10. Ardiye Yada Demuraj Oluşup Oluşmadığı Kontrol Edilir	76
4.4.11. Malin Çekilme İşleminin Tamamlandığı Konusunda Yurt Dışı Acentasının Bilgilendirilmesi	77
4.5. Uluslar Arası Ticarete Teslim Şekilleri	77
4.5.1. İşyerinde Teslim (..... Olarak Belirtilen Yerde)EXW	77
4.5.2. Taşıyıcıya Masrafsız (..... Olarak Belirtilen Yerde)FCA	78
4.5.3. Gemi Doğrultusunda Masrafsız (..... Olarak Belirtilen Yerde)FAS	78
4.5.4. Gemi Güvertesinde (.... Olarak Belirtilen Yükleme Limanında)FOB	79
4.5.5. Mal Bedeli Ve Navlun Ödenmiş (..... Varış Limanı Belirtilmek Suretiyle)CFR	79
4.5.6. Mal Bedeli, Sigorta Ve Navlun Ödenmiş (..... Varış Limanı Olarak Belirtilmek Suretiyle)CIF	79
4.5.7. Taşıma Ödenmiş Olarak (..... Varış Yeri Olarak Belirtilmek Suretiyle)CPT	80
4.5.8. Taşıma Ve Sigorta Ödenmiş Olarak (..... Varış Yeri Olarak Belirtilmek Suretiyle)CIP	81
4.5.9. Sınırdaki Teslim (.... Olarak Belirtilen Yerde)DAF	81
4.5.10. Gemide Teslim (..... Varış Limanı Olarak Belirtilmek Suretiyle)DES	82
4.5.11. Rıhtımda Teslim (..... Varış Limanı Olarak Belirtilmek Suretiyle)DEQ	82
4.5.12. Gümrük Resmi Ödenmeksizin Teslim (..... Varış Yeri Olarak Belirtilmek Suretiyle)DDU	83

4.5.13. Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim (..... Varış Yeri Olarak Belirtilmek Suretiyle)DDP	84
4.6. “Freight Forwarder”ların Bağlı Bulunduğu Kuruluşlar	85
4.6.1. Utikad	85
4.6.2. Fiata	86
5. FREIGHT FORWARDERLARIN HUKUKİ NİTELİĞİ	87
5.1. Freight Forwarderlığın Tanımı Ve Unsurları	87
5.1.1. Tanımı	87
5.1.2. Unsurları	88
5.2. Freight Forwarderlık Sözleşmesinin Hukuki Niteliği Ve Benzer İlişkilerle Karşılaştırılması	90
5.2.1. Freight Forwarderlık Sözleşmesinin Hukuki Niteliği	90
5.2.2. Freight Forwarderlık Sözleşmesinin Konusu	92
5.2.3. Benzeri İlişkilerle Karşılaştırılması	95
5.3. “Freight Forwarder”ın Sorumluluğu	97
5.3.1. Sözleşmeden Doğan Sorumluluk	97
5.3.2. Üçüncü Şahıslara Karşı Sorumluluk	100
5.3.3. Zaman Aşımı	100
6. SONUÇ	101
KAYNAKÇA	109
ÖZGEÇMİŞ	110
EKLER	111

TABLÖLAR LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 1: Taşıma Türlerinin Özelliklerine Göre Karşılaştırılması.....	32
Tablo 2: 20-Kademlik ve 40-Kademlik Konteyner Ölçüleri.....	56
Tablo 3: Uluslararası Teslim Şekillerine Göre Masraf Dağılımı.....	85

ŞEKİLLER LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 1: Yüklerin Taşınması Ve Taşıtlması.....	19
Şekil 2: Yük Sevkiyatçısı Ve Sözleşme Türleri.....	24
Şekil 3: Nakliye Şekli Ve Birim Yük Ağırlığı Arasındaki Masraf Dağılımı.....	33
Şekil 4: İhracat Eşya Taşımaları İş Akış Çizelgesi.....	69
Şekil 5: İthalat Eşya Taşımaları İş Akış Çizelgesi.....	70

DENİZ TAŞIMACILIĞINDA YÜK SEVKİYATI (FREIGHT FORWARDERLİK) İŞLEMLERİ

ÖZET

İthalat ve ihracatın en önemli unsuru, malların satıcıdan alıcıya iletilmesi yani taşınmasıdır. İthalat ve ihracatçılar bu noktada, taşımacılık işlerini düzenleyip, organize ederek, malların taşınmasını sağlayacak profesyonel şirketlere ihtiyaç duymaktadırlar. Bu firmalar ise karşımıza Yük Sevkiyatçısı (Freight Forwarder) firmalar olarak çıkmaktadırlar.

Bu çalışmada öncelikle, yük sevkiyatçılığı sektörünün oluşma sebepleri üzerinde durulmuş, yük sevkiyatçısının, müşterilerine verdiği hizmetler anlatılmıştır. Taşıma türleri karşılaştırılarak, taşıma türünün hangi kriterlere göre seçildiği açıklandıktan sonra, yük sevkiyatçısının, denizyolu eşya taşıma süreçlerindeki rolü belirtilerek, ihracat ve ithalat faaliyetlerinin gerçekleşme süreçleri üzerinde durulmuştur. Sonraki bölümlerde ise denizyolu eşya taşımacılığındaki, ithalat ve ihracat süreçlerinin daha iyi anlaşılabilmesi için ithalat ve ihracat uygulamaları gerekli, belge ve yazışma örnekleri ile anlatılmıştır.

FREIGHT FORWARDER OPERATIONS IN MARITIME TRANSPORTATION

SUMMARY

The most important factor of exportation and importation is sending the goods from the exporter to the importer, that is to say, it is transportation. At this point the exporters and importers need professional companies which will arrange and organize the transportation of goods. Such companies are called Freight Forwarders.

In this study, firstly the reasons for formation of Freight Forwarders are mentioned and the services that Freight Forwarder give the clients, is told. After explaining according to which criterion the transportation type is chosen by comparing the types of transportation, roles of Freight Forwarder in the process of goods transportation through sea-way is indicated and the realization processes of exportation and importation is mentioned. However, in the following sections, in order to being comprehended, the process in exporting and importing better, implementation of exporting and importing is explained with necessary documents and examples of correspondence.

1.GİRİŞ

Alıcı ile satıcı arasında vazgeçilmez bir bağ olan taşımacılık ,dış ticaret mekanizması aşamalarının hiç şüphesiz en önemlilerinden biridir.Çünkü mal ne kadar kaliteli ve ne kadar uygun fiyatlı olursa olsun, kendisine gereksinim duyulan yerde ve mümkün olan en kısa zamanda kayıpsız ve hasarsız olarak ulaştırılmazsa ticari anlamda değerini bulamayacaktır.İşte o nedenle malını ülke dışına satmak isteyen ihracatçı, nakliyata dair idari ve teknik detayları bilip ihracat stratejisini buna göre belirlemek durumdadır.İhracatçının bu aşamada ise “Freight forwarder” şirketlere ihtiyacı başlamaktadır.

Deniz taşımacılığında “Freight forwarder”lık işlemlerinin anlaşılabilmesi için öncelikle konumuzla ilgili olan ana tanımların bilinmesi gerekmektedir.

Taşımacılık: Belli bir coğrafyada mevcut bulunan insan, mal ve hizmetlerin, bulundukları noktalardan, başka bölgelere taşınması amacı ile girişilen faaliyetler bütünü “NAKLİYAT”, “TAŞIMACILIK” olarak adlandırılmaktadır.

“Freight forwarder”:Malların bir noktadan diğer bir noktaya taşınmasını sağlayan karayolu, demiryolu, havayoluyla bir veya bir kaçını kombine olarak kullanan, yükün depolanması, gümrüklemesi, paketlemesi,dağıtımını gibi işlemleri yapan ve bunların organizasyonu gerçekleştiren şirketlere Freight Forwarder denilmektedir. [1]. Çalışmamızın bazı kısımlarında “Freight forwarder” deyimini yerine “Sevkiyatçı” deyimini de kullanılmıştır.

“Freight forwarder”, kara, hava, deniz, demiryolu, nehir yolu, boru hattı veya kombine taşımacılık (çoklu taşımacılık)gibi bütün taşıma türlerinde; sevkiyat, dağıtım, depolama, gümrükleme ve sigorta hizmetlerini gerçekleştiren aktif bir işletme ağına sahip olan ve anahtar teslim lojistik hizmeti veren organizatör bir kuruluştur. “Freight forwarder”, bir eşyanın göndericisinden alıcısına teslimine kadar lojistik ile ilgili yapılan tüm faaliyetleri gerçekleştirir. “Freight forwarder” işletmesi klasik olarak, pazar deneyimi yüksek, kendi ülkesinde malların lojistik hizmetlerini yerine getiren bir işletme olarak tanımlanır iken , günümüzde bu anlayış köklü değişim göstermiş küresel çapta hareket eden firma vizyonu ağırlık kazanmıştır. [1]

Müşteriler yüklerinin taşınması sırasında devamlı olarak eksiksiz ve doğru bilgi almak istemektedirler, “Freight forwarder” firmalarda bunun bilincinde olarak yükün, çıkış limanından varış limanına ulaşmaya kadar geçen süreç içerisinde müşterilerini her aşamada bilgilendirirler.

“Freight forwarder” Sektörünün Oluşma Sebepleri:

Tüm dünyada ticaretinde mallar üreticiden tüketiciye ulaştırılırken taşınması gerekir.

Bu taşımalar beraberinde bu işler için organize olmuş taşıma şirketlerini oluşturmuştur. Teknolojinin gelişmesine paralel bir şekilde nakliye metotları da gelişmiş deniz, hava , karayoluyla taşıma yapılmıştır. Ancak ticaretin zaman ve maliyetlerini daha da azaltabilmesi için müşterilerin isteklerine göre yeni teknikler uygulanmış ve bunlar zamanla standart taşıma şekilleri haline gelmiştir. [1]

Konteyner taşımacılığının gelişmeye başlamasından sonra karışık yükler ölçülerine uygun konteynerlerle taşınmaya başlamıştır. Bu taşımaların evden eve diye tabir edilen üretim yerinden tüketim yerine yapılması ise bu taşıma şekillerinin birbiri arkasına yapılmasını gerektirmiş ve bunları koordine eden yeni şirketler ortaya çıkmıştır.

Bu şirketler sayesinde ithalatçılar ve ihracatçılar departmanlarında bu işler için eleman bulundurmamak yerine taşımaları başından sonuna takip edecek bu şirketleri kullanmaya başlamışlardır. [1]

Ayrıca ithalatçı ve ihracatçıların yükleri ile ilgilenilmesi gibi haklı bir beklentide olmaları yüklerinin taşınması için bir bedel ödediklerinden, doğaldır.

Araç sahipleri ise, araç temini, bakımı, sefer ayarlamaları taşıma imkanlarını düzenlemek ve artırmak için zamana ihtiyaç duymaktadırlar.

İthalat ve ihracatçı firmaların bu beklentileri ile taşıma araçları sahiplerinin bu beklentilere cevap verme imkanları arasındaki dengesizlik sonucu yaşanan taşıma sorunları da , forwarderlık sektörünü doğuran sebeplerin başında gelmektedir. [2]

Bunun yanı sıra ,kapıdan kapıya, kapıdan limana, limandan kapıya taşıma gibi alıcı satıcı arasında yapılan uluslararası teslim şekillerine uygun taşımalar ancak forwarderlar eliyle gerçekleştirilebilmektedir. Forwarder firmalar ,mal mukabili ödeme, akredifli alışverişlerde teslimat öncesi banka cirosu aranması vb alıcı satıcı arasındaki satış şekillerinin uygulanmasının garantörüdür.

Araç sahibi, bünyesindeki müsait araç sayısı kadar servis sunabilmektedir ve alternatif sunma şansı çok düşüktür. Forwarder firma ise ,bu bağlamda ülke

apındaki tüm araçlara sahiptir ve işinin esası müşteriye sunulan hizmettir.Araç bakımı, şoför sorunları,vize alımları gibi işlere vakit ayırmak durumunda değildir.

İşlerinin doğası gereği ,araç sahibi taşımaya, aracına yük temin etmek, forwarder firma ise yükün taşınması olarak bakmak durumundadır. İthalat-ihracatçı firmaların kaygısı da araçlara yük temini değildir, mallarının taşınması yönündedir. Forwarder firma ile ithalatçı-ihracatçı firmaların taşımaya bakışı aynıdır ve böylece taşıyan ve taşıttıran aynı amaçta birleşir.Bu amaç birliği ,yükün taşınması sürecindeki olası sorunları büyük ölçüde azaltır. [2]

“Freight forwarder” sektörünün oluşumunda bütün bu gelişmeler ve değerlendirmelerin büyük etkisi olmuştur.

2. “FREIGHT FORWARDER” ÇEŞİTLERİ, TİCARİ İŞLEVLERİ, VERDİĞİ HİZMETLER

2.1. “Freight forwarder” Çeşitleri

Sevkiyatçı, taşıma işlerini organize etmenin yanında, gönderici (işveren) ile yaptıkları hizmet sözleşmesine bağlı olarak gümrükleme, sigorta, depolama gibi lojistik işlerini de üstlenebilir.

Sevkiyatçı lojistik hizmetlerini bizzat kendisi yapabileceği gibi bazı hallerde alanında uzmanlık gerektiren kompleks hizmetlere ihtiyaç duyulduğunda, dışardan bir kuruluş yardımıyla da yapabilir. Lojistik hizmet sağlayıcı kuruluş olarak Sevkiyatçı' lar hizmet alanının genişliğine göre aşağıdaki şekilde sınıflandırılabilir:

- Tek hizmet sağlayıcılar,
- Özel hizmet sağlayıcılar
- Bağlantılı hizmet sağlayıcılar
- Sistem hizmeti sağlayıcılar. [3]

2.1.1. Tek Hizmet Sağlayıcılar

Tek hizmet sağlayıcılar, karayolu, demiryolu, deniz veya hava taşımacılığı ile depolama, gümrükleme, sigorta işlemlerini kapsayan büyük çaplı bir veya birkaç firmaya genel lojistik hizmet verirler. [3]

2.1.2. Özel Hizmet Sağlayıcılar

Taşınan eşyaya özel proje bazlı lojistik hizmetler vermektedirler. Değerli, tehlikeli, soğuk, sıcak veya ağır eşyalar; katı, sıvı, gaz ve kimyasalların taşınması ile yine özel lojistik süreci kapsayan kimyasal depolama, gümrükleme ve sigorta süreçlerini içermektedir.[3]

2.1.3. Bağlantılı Hizmet Sağlayıcılar

Bağlantılı hizmet sağlayıcı Sevkiyatçı' ların faaliyet konuları ; kombine taşımalarda palet, konteyner, taşıma araçları, ambalaj tedarik hizmeti, geri dönüşüm (recycling) ve üretim atıklarının alınması, hızlı kurye, paket hizmetleri ile ilgili bağlantılı hizmetlerdir.[3]

2.1.4. Sistem Hizmeti Sağlayıcılar

Sistem hizmeti sağlayan Sevkiyatçı' lar, tedarik sistemleri, dağıtım sistemleri, lojistik merkezleri, işletme lojistiği gibi müşteri ihtiyaçlarına göre kapalı sistem yapılandırılması ve işletilmesi faaliyetlerini bütünsel bir perspektifte sunmaktadırlar.[3]

Bunu yaparken de sevkiyatçı işletmesinin "Beş Doğrusu"nu yerine getirmelidir, bunlar;

- Doğru Yer
- Doğru Miktar
- Doğru Fiyat
- Doğru Kalite
- Doğru Zaman

Sevkiyatçı arzu edilen malın doğru yerde, doğru zamanda, doğru miktarda, en yüksek kalitede, en güvenli bir biçimde ve mümkünse en uygun maliyetlerle bulundurulmasını sağlamakla yükümlüdür. [4]

2.2. “Freight forwarder”ın Ticari İşlevleri

Sevkiyatçı amir olarak ticari faaliyetleri olabileceği gibi, yurt dışındaki Sevkiyatçı' lara da temsilci (acente) olarak hizmet verebilmektedir. Sevkiyatçı'lar bu hizmetlerini, tek modlu taşımalarda yapabilecekleri birden fazla taşıma türüne (örneğin kara,hava,deniz operasyonları gibi) başvuru kombine taşımacılık anlayışı içerisinde de yapabilirler. Sevkiyatçı hizmetlerinin bir başka yönü farklı göndericilere veya alt hizmet Sevkiyatçı'lara ait yüklerin birleştirilerek yük konsolidasyonunun sağlanmasıdır. [4]

2.2.1. Yurt Dışı Temsilciliği (Acenta)

Uluslararası lojistik faaliyetlerinde gönderici (ihracatçı veya ithalatçı) temsilcisi olarak Sevkiyatçı amir rolünü üstlenebilmektedir. Amir olarak Sevkiyatçı gönderici talimatları doğrultusunda iş faaliyetlerini organize etmektedir. Amir Sevkiyatçı, yurtdışında eşyaların ulaştırılması ve tesliminde lojistik işlemleri ülke koşullarını daha iyi bilen yerel Sevkiyatçı'lardan destek alarak yerine getirebilmektedir. Yurtdışındaki bu tür faaliyetleri yürüten Sevkiyatçı'lar, temsilci (acente) Sevkiyatçı olarak adlandırılmaktadır. [4]

2.2.2. Kombine Taşımacılıkta “Freight forwarder”

Günümüzde Sevkiyatçı'lar en az iki taşıma türünün kullanılmasını öngören bir taşıma sözleşmesi yapmasıyla Kombine Taşıma Operatör (Combined Transport Operator) haline dönüşmüştür.[4] Kombine taşımacılığın uygulamadaki önemi konteynerleşme ile birlikte artmıştır. Zira konteyner ile bir taşıma türünden diğerine mallar yeniden elleçlenmeden taşınabilmektedir. [3]

2.2.3. Yük Konsolidasyonu

Sevkiyatçı'ların taşıma organizatörü olarak geleneksel faaliyeti az miktardaki parsiyel yüklerin işbirliği içerisinde birleştirilmesi yani konsolide edilmesidir. Yük konsolidasyonu hizmeti, birçok gönderenden alınan parsiyel yükleri bir araya toplanarak, bütünsel yükün varış ülkesindeki farklı alıcılara dağıtılmasıyla yerine getirilmektedir. Bir araya getirilmiş yük genellikle bir taşıma birimine (konteyner veya vagon) istiflenmekte böylelikle taşıma operasyonu rantabl hale gelebilmektedir.[3]

2.2.4. Hizmetlerin Diğer Forwarderlara Aktarılması

Sevkiyatçı müşteriden almış olduğu iş dolayısıyla yerine getirmekle sorumlu olduğu lojistik hizmetten dolayı işin başlangıcından sonuna kadar kendisinin vermesi beklenmektedir. Bazen Sevkiyatçı işletmesi için müşteriden almış olduğu yük, taşıma

için uygun seviyede olmayabilir. Bu ve buna benzer koşullarda Sevkiyatçı elindeki yükü bir alt taşıyıcı olarak başka Sevkiyatçı' a devredebilir. Uygulamada gönderici (ihracatçı veya ithalatçı) işi alan Sevkiyatçı 'Ana Sevkiyatçı', işi devrettiği Sevkiyatçı ise, Ara Sevkiyatçı bazen de 'Alt Sevkiyatçı' olarak tanımlanmaktadır. Ana Sevkiyatçı, kendisinden sonra gelen Alt Sevkiyatçı'yı talimatları ile yönlendirmesi ve onun hizmet bedelini ödemesinden dolayı üzerinde söz sahibi olmaktadır.

Deniz yoluyla yurt dışından gelen eşyaların ülke içinde bir bölgede mşteriyeye teslim edilmesi halinde kara taşıma, gümrükleme, depolama gibi ülke içindeki yerel hizmetler Ana Sevkiyatçı yerine Ara Sevkiyatçı tarafından yerine getirilebilmektedir.[4]

Ara Sevkiyatçı, gerek yük taşıyıcı gerekse diğer hizmetleri Ana Sevkiyatçı adına yürütmesinden dolayı hizmetin üstün bir şekilde ifa edilmesini sağlayacak nitelikte olmalıdır. Aksi halde ortaya çıkabilecek olumsuzluklarda (işverene) karşı sorumlu Ana Sevkiyatçı olduğu unutulmamalıdır. [3]

2.2.5. “Freight forwarder”ın Depo-Antrepo Faaliyetleri

Sevkiyatçı'nın önemli bir işlevi de malların ihraç edilmeden yada ithal edildikten sonra varış, noktasında depolanması surecidir. Geleneksel olarak bu tip antrepoculuk hizmeti yükleme yada varış, limanında (terminalinde) gerçekleşir. [3]

2.2.6. Mal Bedeli Tahsilatında “Freight forwarder”

Uluslararası ticarete ihracatçı ve ithalatçı arasındaki anlaşmalar çerçevesinde farklı ödeme şekilleri söz konusudur. Sevkiyatçı gönderenle yaptığı sözleşme hükümlerince mal teslimi işlemleriyle birlikte ödemenin de kendisine yapılması konusunda görevlendirilmektedir. Teslimde alıcı tarafından Sevkiyatçı'a peşin ödeme şeklinde yapılan tahsilat yöntemine "teslimde deme (Cash on Delivery-COD)" denmektedir. [4]

İhracatçı veya ithalatçı teslimde ödeme yapılmasını talep ettiği takdirde uluslararası taşımalarda Sevkiyatçı' ın yurt dışındaki temsilcisi olan acentesini koņimento üzerinde alıcı olarak göstermek durumundadır. Sevkiyatçı acentesi bu durumda

gönderici adına tahsilatı yaparak malları nihai alıcısına teslim eder, mal bedelini ise göndericiye iletir. [3]

2.3. “Freight forwarder”ın Verdiği Hizmetler Ve Görevleri

“Freight forwarder”lık hizmetlerini genel olarak;

-Depolama, Elleçleme

-Dağıtım

-Gümrükleme

-Sigortalama

-Ambalajlama

-Yüklerin Taşınması ve Taşıtlması

-Yüklerin Konsolide edilmesi ve Konsolide yüklerin açılması

-İthalat-İhracatla ilgili Belgelerin Hazırlanması

-Danışmanlık hizmetleri

şeklinde sıralayabiliriz.

2.3.1. Depolama Ve Elleçleme

“Freight forwarder”lar, hizmetlerini yerine getirirken gönderenden, müşteriye mal sevkياتında; malların birleştirilmesi, konsolidasyonu, müşterinin isteği doğrultusunda malların yükleme gününden önce alınması, mal tesliminden önce yüklerin gerekli belgelerin hazırlanması için bekletilmesi aşamalarında, bu aşamaların aksamadan yürütülebilmesi için çeşitli gümrüksüz “ depo” yada gümrüklü “antrepo” alanlara ihtiyaç duyarlar.

Depo: İthalat, ihracat ve gümrük süreçlerinde eşyaların muhafaza edildiği, stoklandığı, korunduğu ve taşımaya hazır hale getirildiği açık veya kapalı alanlardır.[4]

Antrepo: Mal ve eşyaların miktar, kalite ve özelliklerini inceleyip, kıymet tespitinin yapıldığı ve uygun şartlarda korunmalarının gerçekleştirildiği, gümrüklü sahalarda kurulan alanlardır. [5]

Depoda Yapılan İşlemler;

Depoda yapılan işlemleri genel olarak sıralamak gerekirse;

-Depo alanının malların yüklenme süreçlerine uygun olarak düzenlenmesi

-Gönderen ve üreticiden maların teslim alınması

- Malların depoya boşaltılması, stoklamak ve birleştirmek
- Depo içerisinde forklift, raf ve paletlerden yararlanmak
- Depo içerisinde gerekli bilişim teknolojilerinden yararlanmak
- Malları depo içerisinde uygun bir şekilde istiflemek ve saklamak
- Depo içi ısı, nem, ses, ışık gibi faktörlerin uygun seviyede olmasını sağlamak
- Müşteri siparişlerine göre malların konsolidasyonunu yapmak
- Sevkiyat öncesi malları ambalajlamak ve etiketlemek
- Malları yüklemek ve sevkiyat için uygun hale getirmek

Depolama İş Süreçleri;

Depolama süreçleri, göndericiden eşyaların alınması ve bu işlemin organizasyonu ile başlamaktadır. Malların depoya girmesi, fiziksel depolamanın gerçekleşmesi, ambalajlama-etiketleme-konsolidasyon işlemlerinin yanı sıra dağıtım öncesi son kontrollerin yapılması ve depolanıp son kullanıcıya uygun şekilde ulaştırılması depolama iş süreçlerinin temel halkalarıdır. [5]

Temel Depo İş Süreçleri

- 1-Eşya Girişi ve Boşaltma
- 2-Fiziksel Depolama
- 3-Siparişlerin alınması ve Depolanması
- 4-Ambalajlama
- 5-Eşya Çıkışı ve Yükleme

Depolama Sürecindeki Risk Faktörleri;

Malın depolama işlemleri sırasında iklim koşulları, fiziksel etkenler, kimyasal etkenler, biyolojik etkenler sebebiyle karşılaşılabileceği çeşitli riskler bulunmaktadır.

Bunlar;

İklim riskleri:Nem, nem değişikliği, ısı, sıcaklık değişiklikleri, soğuk, ışık gibi faktörlerdir.

Fiziksel riskler:Mekanik şok, ısı şoku, titreşim, basınç, kırılma, aşınma, sürtünme.

Kimyasal riskler:Eşyanın depolama ortamına uyumsuzluğu, difüzyona uğramaları, kimyasal özelliklerinin değişmesi.

Biyolojik riskler:Mikro organizmalar,böcek ve kemirgen türleri. [5]

Depolama sürecinde, bütün bu riskler göz önünde bulundurulmalı ve uygun önlemler alınarak malın hiçbir şekilde özelliğini kaybetmeden alıcısına teslim edilmesi gerekmektedir.

Depo ve Sevkiyat Merkezinde Uyulması Gereken Kurallar;

Yükleme faaliyetlerinde verimliliği sağlamak için depo veya sevkiyat merkezinde uyulması gereken temel kurallar aşağıdaki gibi özetlenmiştir;

Ambalajlama ve ambalaj birimleri ile ilgili talimatlar dikkatle izlenmelidir.

İşaretleme ve etiketleme talimatları eksiksiz olarak uygulanmalıdır.

Yanlış ve eksik siparişler asla yüklenmemelidir.

Hasarsız ambalajlara, hasarsız ve temiz ürünler yüklenmelidir.

Koşullar ne olursa olsun eşyalar yükleme tarihinde yüklenmelidir. Gönderici veya alıcılar beklenmedik gecikmelerde zamanında ve tam olarak bilgilendirilmelidir.

Köşeli yükler raflarda ve zeminde istiflenerek muhafaza edilmelidir.

Yükleme bölgesi ve ara bölümler çok temiz olmalı, istenmeyen döküntüler, nem ve diğer çöpler bu bölümlerde yer almamalıdır.

Yükün yerleştirildiği bölüme sadece yetkili personelin girişine izin verilmelidir.

Kazalar, güvenlik ve emniyetle ilgili problemler hemen rapor edilip, kayıtlara geçirilmelidir.

Yükler taşınırken taşıma ekipmanı özenle kullanılmalı ve temiz bırakılmalıdır. [3]

2.3.2. Dağıtım

Dağıtım, müşteriden alınan ürün veya eşyaların ülke içinde yada ihraç edilen ülkede istenilen adrese zamanında, ekonomik olarak, hızlı ve de güvenli olarak sevk edilmesidir.”Freight forwarder” hizmet anlaşmasını, müşterileri olan ihracatçı ve ithalatçının ana depolarına, tali depolarına veya son alıcıya kısaca müşterisinin istediği teslim adresine kadar gerçekleştirebilir. Bu aşamada yurt içi dağıtım operasyonları da gündeme gelmektedir. [5]

Dağıtım Faaliyetlerinin Kapsamı;

- İthal edilen ürünlerin yurt içi dağıtımı
- İhraç edilen ürünlerin ihraç ülkesindeki dağıtımı

İthal edilen ürünlerin ülke sınırları içindeki gümrükleme, depolama, elleçleme gibi hizmetlerinden sorumlu olan “Freight forwarder”, müşterisinin isteğine bağlı olarak ürünlerin yurt içinde istenilen yere teslimini de üstlenebilir.

Aynı şekilde ihraç ürünlerinin de, ihraç ülkesinde ki dağıtımlarını da müşterisinin istekleri doğrultusunda yurt dışında bulunan acentasına yaptırabilir.

Dağıtımda amaç;

- Doğru eşyaların

- Doğru miktarda
- Doğru zamanda
- Doğru yerde
- Doğru kalitede
- Uygun maliyette olmasını sağlamaktır.[3]

Dağıtımdaki en önemli maliyet kalemini taşımacılık oluşturmaktadır.Bu maliyet kalemi, dağıtımın yapılacağı araç cinsi,yol yakıt masrafları, bekleme süreleri ve dağıtımın yapılacağı noktalara olan mesafelere göre değişmektedir.

Dağıtım Süreçleri ve Dikkat Edilmesi Gereken Hususlar;

Dağıtım süreçlerini kısaca aşağıdaki şekilde sıralayabiliriz;

1-Ürünlerin Alınması, Depolanması

2-Sevkiyat Planının yapılması

3-Yükleme ve Sevkiyat

4-Alıcılara Teslim ev Faturalama

5-Teslimatın Geri Bildirilmesi

- Ürünlerin Alınması ve Depolama;

“Freight forwarder”, müşterinin direk kendi deposundan yada belirteceği bir yerden aldığı malların dağıtımının yanı sıra daha önceden kendi deposuna teslim edilmiş mallarında dağıtımını gerçekleştirebilir.

Bu teslim alma ve depolama işleri yapılırken “Freight forwarder” mallar kendi deposunda teslim alacak ise getirilen malların belirtilen cins ve miktarda olup olmadığını, ambalajlamanın düzgün yapılıp yapılmadığını kontrol etmelidir ve herhangi bir eksiklik durumunda müşterisine derhal haber vermelidir.

Aynı şekilde “Freight forwarder” kendi araçlarını kullanarak malı deposuna getirecek ise, malların teslim alımı sırasında cins,miktar ve ambalaj kontrollerini yapmalı, malların hatalı yada eksik çıkması durumunda teslim almadan önce müşterisine bildirmelidir.

Mallar depoya alındıktan sonra ise yukarıda anlatmış olduğumuz depolama koşullarına uygun olarak depolama işlemlerini gerçekleştirmelidir.

- Sevkiyat Planının Yapılması;

“Freight forwarder” dağıtım yapılacak malların dağıtım noktalarına, malın ağırlık, hacim ölçülerine ve müşterisin verdiği talimatlara göre uygun aracı seçmeli ve birden çok dağıtım noktasına gidilecek ise bunun için en uygun güzergahı belirleyerek sevkiyat planını yapması gerekmektedir.

●Yükleme ve Sevkiyat;

Dağıtım yapılacak mallar ve dağıtım gerçekleştirecek olan araç dağıtımın yapılacağı gün ve saatte hazır olmalıdır.Dağıtım yapacak olan aracın tüm muayene ve evrakları tam olması ayrıca araç bakımlı ve temiz olmalıdır.

Yükleme esnasında şu hususlara dikkat edilmelidir;

- Birbirleri ile dağıtım sakıncalı olan ürünler aynı araca yüklenmemelidir.
- Yırtılmış, hasar görmüş mallar için gerekirse ambalaj değişikliği yapılmalıdır.
- Çuval ve paketler doğrudan kamyon kasası ile temas etmemeli, altlarına teması engelleyecek cisimler konulmalı, gerekirse paletle yüklenmelidir.
- Plastik ve ahşap ambalajlar üzerine müsaade edilen istif özelliklerine göre yükleme yapılmalıdır.
- Eşyaların yüklenmesinde ambalaj ağızlarının yukarıya gelmesine dikkat edilmelidir.
- Araca yüklemekten önce isim ve miktar kontrolleri yapılmalıdır.
- Teneke ambalajların yüklenmesinde aralarına teması engelleyici cisimler konulmalıdır.
- Soğuktan etkilenebilecek eşyalar kış aylarında aracın orta kısmına konulmalıdır.
- Sevkiyatı yapılan eşyaların, ambalajlarının temizliğine, etiketlerinin doğru yapışmış olmasına dikkat edilmelidir. [5]

●Alıcılara Teslim ve Faturalama;

Müşteriden alınan irsaliye ve varsa diğer belgeler önce araç şoförleri tarafından imzalanır, buradaki amaç araç şoförlerin malları tam ve eksiksiz olarak aldıklarını kabul etmeleridir.Bu belgeler araç şoförü tarafından teslim esnasında aynı şekilde alıcı yada imzalatılır ki buradaki amaç ise alıcının malları tam ve eksiksiz olarak teslim aldığıın gerekli durumlarda ispat edilmesidir.

Dağıtım süresince oluşan masrafların fatura edilmesi ise gerek malların teslimi sırasında faturanın şoför tarafından teslimi gerekse müşteriyle olan anlaşmaya bağlı olarak daha sonra gönderilmesi şeklinde olabilir.

●Teslimatın Geri Bildirimi;

“Freight forwarder” teslimatın yapıldığına dair şoförün getirdiği imzalı belgeleri gerektiğinde ispat unsuru olarak ta kullanmak için kayıt ve kontrol altında tutmalıdır.Geri getirilen irsaliye ve belgeler müşteriye iletilmelidir.

2.3.3. Gümrükleme

“Freight forwarder”, müşterisine ait eşyaların gerek ihracat-ithalat gerekse transit gümrüklemede mevzuatlara uygun olarak işlemlerinin tamamlanmasını ve alıcı ülkesinde istenilen belgelerin hazırlanarak müşteriye veya “Freight forwarder” yurt dışı temsilcisine iletilmesini sağlar. [5]

Gümrük İşlemlerinde Temel Tanım ve Kavramlar;

Gümrükleme işlemlerinin daha iyi anlaşılabilmesi için öncelikle gümrükleme işlemleriyle ilgili bazı kavramların bilinmesi gerekmektedir;

-A.T.A Karneleri: Geçici olarak kabul edilen eşya için milli gümrük belgesi yerine kullanılmak üzere düzenlenen bir gümrük belgesidir.

-BİLGE: Bilgisayarlı Gümrük Etkinlikleri.

-Çeki Listesi: Malın, fatura ve konşimentoda yazılı miktarlarının detaylı bir şekilde belirtilmesini teminen düzenlenen bir belgedir.

EDI (Electronic Data Interchange): Gümrük idarelerinde cari işlemlerin yürütüldüğü entegre bilgisayar sistemidir. Elektronik Veri Alışverişi anlamına gelmektedir.

GB: Tek Tip Gümrük Beyannamesi, ihracat ve ithalat gümrük mevzuatınca doldurulan, ithalatta direkt gümrüğe, ihracatta ise ihraç edilecek ürünün bağlı olduğu ihracatçı birliğinden onay gördükten sonra gümrüğe tevdi edilen belgedir.

Gümrük: Türkiye Cumhuriyeti topraklarını, karasularını, iç sularını ve hava sahasını kapsayan; ihracat ve ithalat yönetmeliği ile 4458 sayılı Gümrük Kanunu esaslarına dayanılarak ihracat ve ithalat işlemlerinin yapıldığı bölgelerdir.

İhracat Rejimi: Serbest dolaşımda bulunan eşyanın ihraç amacıyla Türkiye Gümrük Bölgesi (dışına çıkışına ilişkin hükümlerin uygulandığı rejimdir).

Konşimento (Bill of Lading): Uluslararası ticarete taşıtan ile taşıyıcının sorumluluklarının belirlendiği belgelerdir. Taşıyıcı firma veya acente tarafından düzenlenen ve imzalanan bu belge ile yük üzerinde, taşıma hizmetlerinden doğan sorumluluklar taşıyana geçer.

Navlun: Malın taşıma bedeli.

Menşe Şahadetnamesi (Certificate of Origin): Malların menşei yani imal edildikleri ülkeyi gösteren, bu amacın yanı sıra bazı ülkelere ithal edilen mallara indirimli gümrük vergisi uygulaması için ibrazı gereken, genellikle yerel ticaret odalarınca onaylanan bir belgedir.

Özet Beyan: Taşıyıcı ve acentesi tarafından düzenlenen, taşımaya veya taşıma konusu eşyaya ilişkin bilgilerin yer aldığı formdur. Eşyaların gümrüğe geldiğini gösteren belgedir ve nakliyeciler tarafından eşya konşimentosuna göre doldurularak gümrüğe verilmektedir.

Serbest Dolaşımda Bulunan Eşya: Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalara ait ölçümler saklı kalmak kaydıyla serbest dolaşıma giriş rejimine tabi tutularak, Türkiye Gümrük Bölgesi'ne giren eşya ile tümüyle Türkiye'de üretilen eşyadır.

Taşıma Senedi (Bill Of Carriage): Taşıyıcı tarafından düzenlenen, deniz ve hava taşımacılığındaki konşimentolar ile kara taşımacılığındaki yük senetlerini ifade eder.

Tescil: İthalat ya da İhracat bilgilerine istinaden hazırlanan Gümrük Beyannamesinin EDI veya BİLGE' den otomasyon sistemiyle onaylanmasıdır.

Tescil Onayı: Tescil edilen özet beyan veya gümrük beyannamesinin ilgili memur tarafından bilgisayar ortamında kabulü ile bunların dökümleri üzerine imza atılmak ve mühür basılmak suretiyle yapılan işlemdir.

Veri Girişi: Bilgisayarlı gümrük sistemlerinde bilgi girişini ifade eder. [4]

İhracatta Gümrükleme İşlemleri ;

Türkiye'den çıkışı gerçekleştirilecek olan eşyalar üzerinde Gümrük ile İhracat Yönetmelikleri'nin hükümleri uygulanır.Ülkeden kesin çıkarılacak olan eşyanın, ilgili Gümrük İdaresi'ne yazılı olarak bildirilmesi zorunludur.

İhracat gümrükleme işlemlerinde “Tek Tip Gümrük Beyannamesi” kullanılmaktadır.Gümrük Beyannamesi, ya doğrudan doğruya mal sahipleri yada kanuni mümessilleri veya vekilleri tarafından düzenlenir.

Gümrük idarelerine verilecek olan gümrük beyannamelerinde aşağıdaki bilgiler bulunmalıdır;

-Gönderen/İhracatçı

-Alıcı

-Mali Müşavir / serbest muhasebecinin adı/unvanı

-Çıkış / ihracat ülkesi

-Menşe Ülke

-Gideceği ülke

-Çıkıştaki aracın kimliği ve kayıtlı olduğu ülke

-Teslim Şekli

-Sınırı geçecek hareketli aracın kimliği ve kayıtlı olduğu ülke

-Döviz ve toplam fatura bedeli

- Sınırdaki Taşıma Şekli
- Yükleme Yer
- Çıkış Gümrük İdaresi
- Kapların ve eşyanın tanımı
- Brüt Ağırlık
- Net Ağırlık [4]

-Gümrükleme İşlemleri;

“Freight forwarder” için gümrükleme işlemleri ihraç edilecek malın gümrüklü bölgeye gelmesi ve gümrük beyannamesinin gümrük idaresine teslimi ile başlar.”Freight forwarder” bu yüklemenin kendisi tarafından yapılacağını ilgili gümrük idaresine bildirerek izin almalıdır. Bu sırada gümrüklü bölgeye gelen eşyalar gümrük gözetim ve kontrolünden geçirilir.

İzin alındıktan sonra “Freight forwarder”ın gümrük işlemlerini takip etmesi ve gerekli belgelerin tümünü hazırlaması gerekmektedir.Bu belgeler içinde en önemli olan belge “Özet Beyan” dır ve bu belgenin gümrük idaresine, eşyanın geldiği gün mesai bitimine kadar verilmesi gerekmektedir.

Özet beyan gümrük idaresine teslim edildikten sonra, “Freight forwarder” özet beyan ile boşaltma listelerinin karşılaştırılmasını, uygun özet beyanların gümrük idaresince tescilini, nakliye firmasının gümrük idaresince tescilini takip etmelidir.

Bu işlemlerden sonra gümrük beyannamesi ihracatçı tarafından gümrük özet beyan servisine teslim edilir ve burada kayıt defterine işlenir.Tescil işlemi gümrük memuru tarafından beyannameye isim yazılması, imzalanması ve mühürlenmesiyle son bulur.Bu aşamadan sonra “Freight forwarder”ın gümrükleme işlemleri bitmiş ve artık gümrük idaresi için gümrükleme işlemleri başlamış olur.

“Freight forwarder”, ihracat gümrük belgelerini ülkesinin ihracat rejimi ve ihracat yönetmeliği çerçevesinde hazırlamalıdır, bundaki amaç;

İhracatın ülke ekonomisi yararına düzenlenmesini, desteklenmesini, geliştirilmesini sağlamak ve ihracat işlemlerinde yetkili mercii ve uygulanacak esasları belirlemektir.[4]

İhracat rejimi, serbest dolaşımda bulunan eşyanın ihraç amacıyla Gümrük Bölgesi dışına çıkışına ilişkin hükümlerin uygulandığı rejim olarak tanımlanmıştır. [5]

İthalatta Gümrükleme İşlemleri ;

Türkiye'ye ithali gerçekleştirilecek olan eşya, Gümrük Teşkilatının iznine bağlı olarak, bağlı olduğu mevzuata uygunluğu tespit edilmek suretiyle Türkiye Gümrük Bölgesine sokulabilir.[3]

-Gümrükleme İşlemleri;

Türkiye gümrük Bölgesi'ne getirilen eşya girişinden itibaren gümrük gözetimine tabidir.İthalatı gerçekleştirilecek eşyanın, gümrük idarelerine gelişi sırasında, eşyayı Gümrük Bölgesi'ne getiren kişi yada taşıyıcı tarafından gümrüğe sunulması gerekmektedir.Gümrüğe sunulan eşyaya ilişkin özet beyanı, eşyanın gümrüğe sunulmasını izleyen ilk iş günü mesai bitimine kadar teslim edilmelidir.

İthalat işlemleri için firmadan gelen bilgiler doğrultusunda gümrük iş takip işlemlerine başlanır ve ithal konusu mallarla ilgili gümrük tarife tespiti yapılır.Nakliyeciler ile irtibata geçilip mallarla ilgili özet beyan ve evraklar aldırılır.İthal eşyası ile ilgili evraklar tamamlandıktan sonra gümrük programı ithalat bölümünden bilgi girişleri yapılır.Gümrük beyanname bilgileri oluşturulur ve gümrük müşavirine gönderilir.Gümrük beyannamesi tescil edildikten sonra gümrüğe ibrazı zorunlu evraklar gümrük beyanname ekine eklenerek gümrüğe gönderilir. [4]

Tüm evraklar tamamlandıktan sonra, işlem yapılacak gümrükte bulunan gümrük müşavirlerine gönderilir.Müşavir ilgili gümrükten ithalat işlemlerini başlatıp sonuçlandırır.

2.3.4. Sigortalama

“Freight forwarder”ın Sigorta Sürecindeki Rolü;

“Freight forwarder”ın sigorta sürecindeki rolü, İki başlık altında toplanabilir;
-”Freight forwarder” adına hareket eden çalışanların sebep olduğu rizikoları teminat altına alan sorumluluk sigortaları

-Hizmet sağlayıcı olarak “Freight forwarder”ın sigorta faaliyetleri [4]

-”Freight forwarder” adına hareket eden çalışanların sebep olduğu rizikoları teminat altına alan sorumluluk sigortaları.

Taşıma hizmeti sürecinde “Freight forwarder”ın üzerinde bulunan en önemli risk “Freight forwarder” adına hareket eden çalışanların sebep olduğu risklerdir.

Çalışanların sebep olduğu hatalı teslim, yanlış yükleme ve evrak tanzimi gibi nedenlerle ortaya çıkabilecek kayıp rizikolarını teminat altına almak “Freight forwarder”ın önemli bir görevidir.

Taşıma işleri komisyoncusu “Freight forwarder” sıfatı ile çalışan taşıyıcıların yük hasarları neticesinde 3.kişilere verdikleri maddi ve bedeni zararlar ile ihmal sonucu müşteriye verilen zararlar, zararı azaltma masrafları, yarıda kalan seferi tamamlama ve teslim alınmayan yüklerle ilgili masraflar, cezalar, sörvey masrafları, bu nedenlerle müşterinin uğrayabileceği finanssal kayıplar Nakliye Aracısı (“Freight forwarder”’s) Genel Sorumluluğu Sigortası poliçesinde belirtilen şartlarla teminat altına alınmaktadır. [6]

”Freight forwarder”, yükü teslim aldığı andan teslim edinceye kadar, bunların kısmen veya tamamen kaybindan ve doğacak hasardan, çalıştırdığı kişilerin ve taşımanın yapılması için hizmetlerden yararlandığı diğer kimselerin görevleri sırasında hareket ve ihmallerinden, bu hareket ve ihmalleri kendisi yapıyormuş gibi sorumlu olacaktır. Eğer kayıp, hasar veya gecikme istek sahibinin hatası veya ihmallerinden, “Freight forwarder”ın hatasından değil de, istek sahibinin verdiği talimattan yüke özgü bir kusurdan veya “Freight forwarder”ın önlemesine olanak bulunmayan durumlardan ileri geliyorsa, “Freight forwarder” sorumlu tutulmaz. “Freight forwarder” taşımayı yapmak için kullandığı kusurlu taşıttan, bu taşıtı kiraladığı kişinin veya vekilinin ya da çalışanlarının hata veya ihmallerinden dolayı sorumludur.

Yasal olarak eşyaların (malların) “Freight forwarder” tarafından teslim alındığını gösteren evrak, konşimentodur. Konşimentonun düzenlenmesi göndericinin riski (sorumluluğu) taşıma organizatörü olarak ”Freight forwarder”a devrettiğini gösteren bir karine (ispat aracı) olmaktadır.

“Freight forwarder”ın sorumluluğu malın alıcısına teslim etmesiyle sona ermektedir. Sorumluluk; denizyolu eşya taşımacığında malların hasarsız olarak teslim alındığını gösteren konşimentonun alıcı tarafından imzalanmasıyla sona ermektedir. [4]

-Hizmet sağlayıcı olarak “Freight forwarder”ın sigorta faaliyetleri

“Freight forwarder”ın sigorta sürecindeki diğer fonksiyonu ise gönderenin isteğine bağlı olarak, aralarındaki lojistik hizmetin bir devamı şeklinde yapacağı sigortalarıdır. Göndericinin alıcıyla yapacağı ticari sözleşmede, Milletlerarası Ticaret Odası’nın belirlediği uluslararası ticarete teslim şekillerinde (Incoterms) karşılıklı yükümlülükleri, sorumluluk ve risklerin teminatı da ortaya konulmaktadır. [5]

“Freight forwarder” müşterisine vermekte olduğu lojistik hizmetlerin bir devamı olarak nakliye (Emtia) sigortası da yapabilir. İhracat-ithalat sözleşmelerinde

belirtilen teslim koşullarına bağlı olarak müşteri, lojistik hizmet sağlayıcısı olarak “Freight forwarder” dan nakliyat sigortasının da yapılmasını isteyebilir.

Emtia sigortası; mal veya eşya gruplarının bir yerden bir yere kara, hava ve deniz vasıtaları ile nakledilmesi sırasında meydana gelebilecek risklere karşı sigortalanmasıdır.

Nakliye emtia sigortaları sefer başına riskin teminat altına alınmasıdır. Bu amaçla sefer başına yapılan taşımalarda gönderenden ne kadar çok detay alınabilirse “Freight forwarder” oluşabilecek risk için uygun teminat ve fiyat koşullarını oluşturabilir. [5]

Mallarını sigorta teminatı ile güvence altına almış olan gönderen, nakil vasıtasının türüne bakmaksızın, malın yüklendiği andan teslimine kadar sorumluluğu üstlenmiş durumdadır. Taşıma aracının kaza yapması sonucu malların tamamen veya kısmen harap olması, yangın, malların ıslanması, infilak gibi nedenlerle yükleme, aktarma, boşaltma işlemleri sırasında mallara gelebilecek her türlü hasarlar teminat kapsamına göre güvence altına alınabilir. [4]

Sigorta poliçesi kıymetli evraktır. Poliçede müşteri adının yanında “Daini Mürtein” (D/N) ibaresi varsa banka adı da yer alır ve tazminat durumunda ilk alacaklı olan bankadır. Sigorta kapsamında yer alan haklar ciro ve teslim ile başkasına devredilebilir. Bir sigorta poliçesinde bulunması gereken şartları şöyle sıralayabiliriz:

Sigortalının adı, soyadı ve/veya ticaret unvanı,

Sigorta konusu malın cinsi, miktarı, markası, koli adedi, ağırlığı, ambalajı,

Sigorta meblağı (yabancı para ve/veya TL cinsinden),

Nereden nereye sevk edileceği,

Taşıma aracının cinsi (eğer kamyon ise plaka numarası, gemi ise adı, uçak ise uçuş numarası, tren ise vagon numarası poliçede yer alır)

Yükleme tarihi,

İstenilen teminat türü. [7]

2.3.5. Yüklerin Taşınması Ve Taşıtılması

Gerek ihracat gerekse ithalatta malların gönderiden alıcıya ulaşması için bir taşıma işleminin gerçekleşmesi gerekmektedir. Bu taşıma işlemi kapıdan kapıya, kapıdan limana, limandan kapıya, yada alıcı ile satıcı arasında yapılan sözleşmeye bağlı

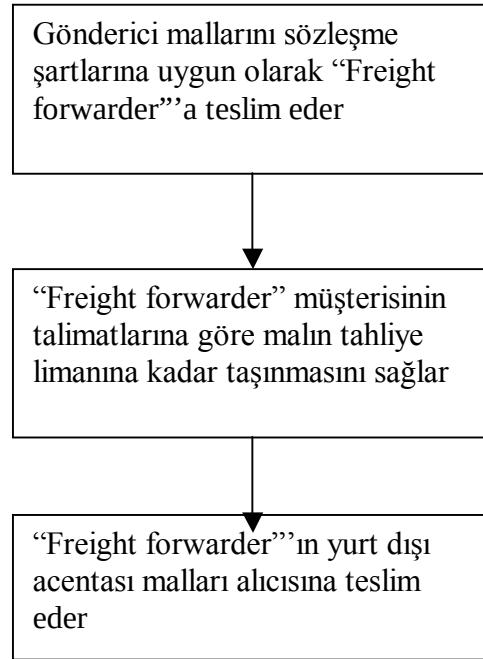
olarak istenilen herhangi bir noktaya kadar “Freight forwarder” eliyle gerçekleştirilmektedir.

“Freight forwarder” malların taşınmasını kendi taşıma aracıyla fiilen gerçekleştirebileceği gibi kendi taşıma aracı bulunmadığı takdirde taşıyıcı sorumluluğunu üstlenme konusunda açık bir şekilde taahhütte bulunarak da taşıyıcı sorumluluğunu üstlenebilir.

“Freight forwarder” taşıma işlemini müşterisinin verdiği talimatlar doğrultusunda gerçekleştirir. Ancak bu talimatlar eksik yada sözleşme hükümlerine aykırı olduğu takdirde “Freight forwarder” masrafları ve riskleri müşterisine ait olmak koşulu ile kendi uygun gördüğü taşıma işlemini organize edebilir. Ancak bu tür durumlarda “Freight forwarder”ın müşterisini bu gelişmelerden anında haberdar etmesi gerekmektedir.

Malların taşınmasını kısaca özetleyecek olursak;

- Gönderici malları “Freight forwarder”’a teslim eder
- ”Freight forwarder” malları müşterisinin talimatlarına göre taşınmasını sağlar
- ”Freight forwarder”ın yurt dışı acentası malları alıcısına teslim eder



Şekil 1:Yüklerin Taşınması ve Taşıtılması

2.3.6. Yüklerin Konsolide Edilmesi Ve Konsolide Edilmiş Yüklerin Ayrılması

“Freight forwarder”lar’ların taşıma organizatörü olarak geleneksel faaliyeti az

miktardaki parsiyel yüklerin işbirliği içersinde birleştirilmesi yani konsolide edilmesidir. Yük konsolidasyonu hizmeti, birçok gönderenden alınan parsiyel yükleri bir araya toplanarak, bütünsel yükün varış ülkesindeki farklı alıcılara dağıtılmasıyla yerine getirilmektedir. Bir araya getirilmiş yük genellikle bir taşıma birimine (konteyner veya vagon) istiflenmekte böylelikle taşıma operasyonu rantabl hale gelebilmektedir. [5]

Konsolidasyon işlemi için göndericilerden yüklerini belirli bir antrepo, depo yada yüklemem günü limana getirmeleri istenilebilir. Getirilen bütün yüklere ait gümrükleme işlemleri yapılırken yükler konteynera yüklenerek yurt dışındaki alıcılarına gönderilir ve her bir yükleme için ayrı ayrı konşimento düzenlenir. Aynı şekilde “Freight forwarder”ın varış limanındaki acentasında yük teslimi için, gelen konteynerı deposuna, antreposuna yada limandaki belirlenen bir depoya alarak, alıcılara yüklerinin gerekli gümrük işlemleri yapıldıktan sonra dağıtılmasını sağlayabilir. Konsolidasyondaki amaç, “Freight forwarder” için topladığı yükler ile belirli bölgeye ait bir konteynerı doldurması ve konteyner taşıma şirketleriyle, konteyner bazında belirli kotalarda navlun anlaşmaları yaparak, ödeyeceği navlunu düşürerek karlılığı arttırmaktır.

2.3.7. Gerekli Belgelerin Müşteri Namına Hazırlanması Hazırlatılması

“Freight forwarder”ın ithalat ve ihracat için gerekli olan belgeleri müşteri namına hazırlaması, hazırlatması veya bu belgelerin hazırlanmasına yardımcı olması gerekmektedir.

Bu belgeler içinde en önemli olanlar Konşimento (BILL OF LADING) ve Ordino belgeleridir;

Diğer belgeler ise müşterinin yükünün gideceği yere ülkeye göre, o ülkenin ithalat ihracat yönetmelikleri doğrultusunda belirlenen belgelerdir.

Denizyolu Konşimentosu (Marine Bill Of Lading / Ocean Bill Of Lading);

Denizyolu Konşimentosu, gemi yükünün mülkiyetini temsil eden bir kıymetli evrak türüdür. Konşimentoyu “Freight forwarder” malı teslim aldığı bir kanıtı olarak düzenler. Düzenlenen konşimento, yükün taşınmak üzere gemiye yüklendiğini ve varış (boşaltma) limanında alıcıya teslim edileceğini belgeler. [5] Konşimentoda belirtilen malın mülkiyetini de temsil eder ve belgenin ciro edilmesiyle mal el değiştirir. Denizyolu konşimentosu kıymetli evrak hükmündedir. [4]

“Freight forwarder”lık işlemleri esnasında, Ana Konşimento ve Ara konşimento olarak iki çeşit konşimento düzenlenmektedir.

Ana Konşimento; taşımayı üstlenen ve Ara Konşimentoyu düzenleyen Forwarder’ın söz konusu malları başka bir firmaya taşıttırması halinde asıl taşıma işini yapan firmanın düzenlediği konşimento, [8]

Ara Konşimento ise; “Freight forwarder” tarafından gönderici kısmında ihracatçı firmanın, mal gönderilen kısmında ise alıcı firmanın isimlerinin yazılarak düzenlenen konşimentodur.[8]

Konşimento'da bulunması gereken unsurlar şunlardır;

- 1) Düzenleyen kimsenin imzası (Taşıyan veya onun yetkili kıldığı kişi)
- 2)Taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı
- 3) Taşıyan malın cinsi, ölçüsü (sayı, uzunluk vs.) markası, ve diğer özelliklerine ait bilgiler
- 4)Tanzim tarihi ve yeri
- 5) Kaç nüsha olarak düzenlendiği
- 6) Yüklemenin adı
- 7) Gönderilenin adı
- 8) Geminin adı ve uyuşu
- 9) Yükleme limanı
- 10) Boşaltma limanı
- 11) Navlun
- 12) Diğer kayıtlar [9]

Konşimentonun İşlevlerini sıralayacak olursak;

- 1-)Konşimento geminin yükü aldığını belirten bir makbuzdur.
- 2-)Konşimento yükleme, boşaltma limanlarını ve taşıma koşullarını belgeler.
- 3-)Konşimento yükü temsil eder.
- 4-)Konşimento devredilebilir bir belgedir.Konşimentoyu alan yüke sahip olur. [10]

Konu ile ilgili bir “Denizyolu Konşimentosu” örneği Ek.1. (Form1) ‘de bulunmaktadır.

Ordino;

Konşimento veya yük senetlerine göre düzenlenen ve eşyanın geçici depoda bulunduğu gösterir teslim kağıdıdır. [11]

Ordino, malın boşaltma limanına gelmesi ve depoya alınmasıyla birlikte “Freight forwarder” tarafından hazırlanarak, malın alıcısına, malın depoda teslim edilmeye

hazır bulunduğunu gösteren belge olarak ta belirtilebilir.

Ordinoda bulunması gereken unsurlar şunlardır;

1-)Malı teslim edecek olan “Freight forwarder” firmasının ismi

2-)Ana konşimento numarası

3-)Ara konşimento numarası

4-)Gemi ismi ve sefer numarası

5-)Toplam kap adedi

6-)Toplam ağırlık

7-)Özet beyan sıra no

8-)Malı teslim alacak olan firma ismi

9-)Ordinoyu düzenleyen kişinin imzası ve kaşesi

Konu ile ilgili bir Ordino örneği Ek.1. (Form2) ‘de bulunmaktadır.

Boykot Sertifikası;

Birbiri ile savaş halinde bulunan veya siyasi ilişkileri kesilmiş ya da zedelenmiş ülkeler için düzenlenen belge. Bu belgede yük hangi ülkeye gidiyorsa, yükü taşıyan vasitanın boykot edilen ülkeye bağlı olmadığı, yükü taşıma esnasında boykot edilen ülkenin herhangi bir limanına uğramadığı ve o ülkenin kara sularından geçmediği belirtilmektedir.

Konu ile ilgili bir “Boykot Sertifikası” örneği Ek.1. (Form3) ‘te bulunmaktadır.

Konsolosluk Belgesi ;

Bazı ülkelerin ithalat mevzuatında belgelerin giriş gümrüklerince aranması şartı yer alabilir. İhracatçı malını ihraç edeceği ülkenin konsolosluğundan temin edeceği boş fatura formunu doldurarak konsolosluğa tasdik ettirir.Malın ihraç fiyatının uygunluğu ve ithalatçının ihracatçı ile anlaşarak ülkesi dışına döviz kaçırmamasını sağlayan belgedir. [12]

Konu ile ilgili bir “Konsolosluk Belgesi” örneği Ek.1. (Form4) ‘te bulunmaktadır.

2.4. Freight Forwarder İş Çevresi Ve Yapılan Sözleşme Çeşitleri

Sevkiyatçı'nın iş çevresinde uluslararası eşya (mal) taşıma faaliyetlerinin gerçekleşebilmesinde; "ihracatçı-ithalatçı", "üretici/satıcı - alıcı", "Sevkiyatçı" ve "taşıma şirketi" olmak üzere birbirleriyle ilişkili birçok bileşen bulunmaktadır. Bu bileşenlerin kendi aralarında yaptıkları ve birbirinin devamı olan sözleşme tipleri ise Şekil 3'ten de görüleceği üzere;

İhracatçı ve ithalatçı arasında yapılan "ticari satım sözleşmesi",
İhracat veya ithalatçı taraflardan biri ve Sevkiyatçı firması ile yapılan "gönderici - Sevkiyatçı sözleşmesi",
Sevkiyatçı firmasının taşıma şirketi ile yaptığı "Sevkiyatçı - taşıyıcı sözleşmesi",
Taşınacak eşyaların dağıtım merkezleri veya ara noktalarda depolanması gerektiğinde yapılan "depo sözleşmesi" ve Gönderen ve Sevkiyatçı arasında veya ana Sevkiyatçı ile uluslararası pazarlarda dağıtım konusunda uzman olan şirketler arasında yapılan "dağıtım sözleşmesi" dir.[3]

2.4.1. İhracatçı Ve İthalatçı Arasında Yapılan “Ticari Alım-Satım Sözleşmesi”

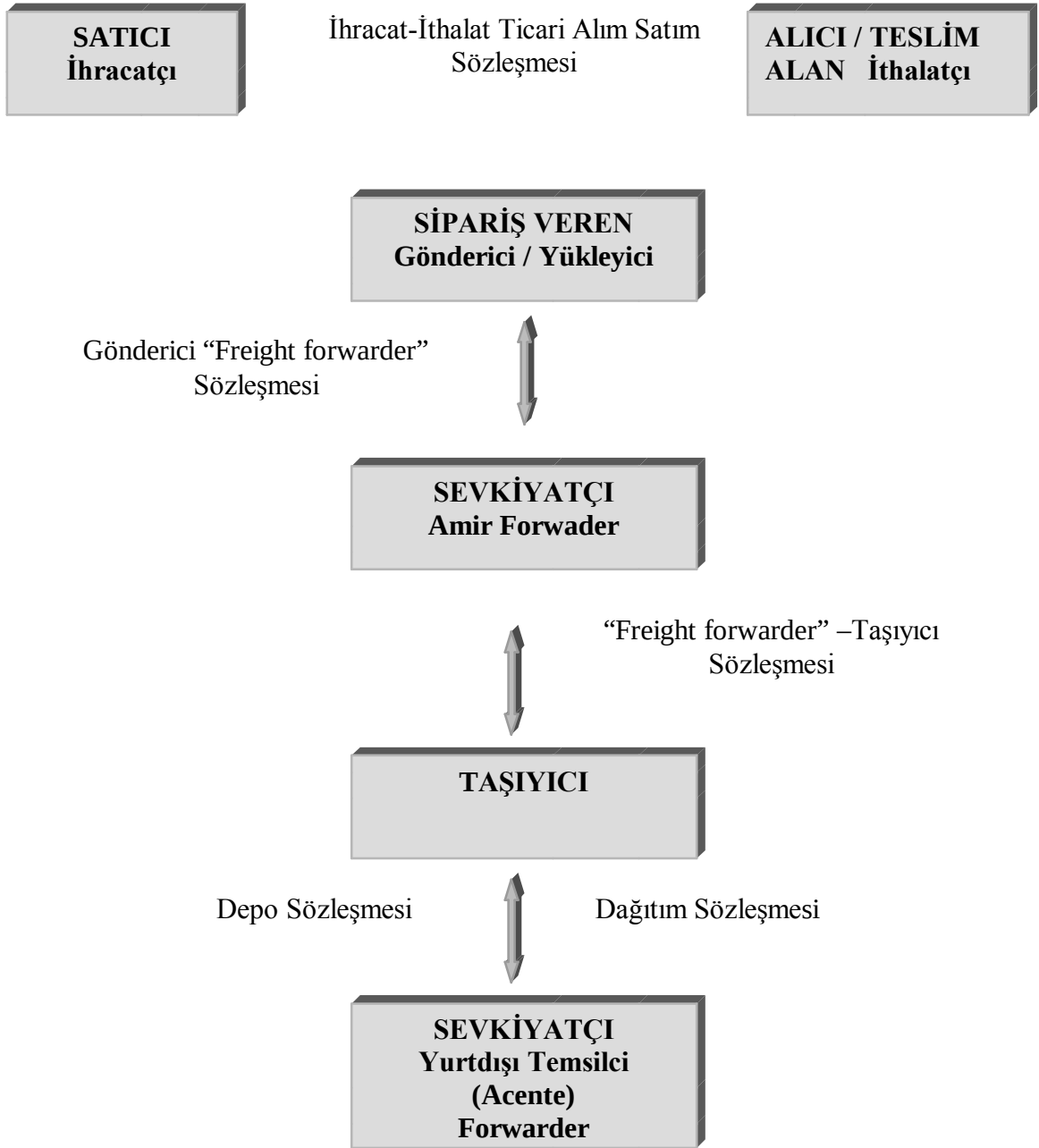
Uluslararası pazarlarda faaliyet gösteren şirketler; ihracatçı veya ithalatçılar aralarında yapmış oldukları "İhracat-ithalat Ticari Satım Sözleşmeleri" ile malların nerede, nasıl ve hangi koşullar altında teslim edileceği konusunda karşılıklı mutabakata varırlar.

Dış ticarete teslim şekillerinde (Incoterms) (ilerideki bölümlerde anlatılacaktır) belirtildiği gibi gönderen ihracatçı olabileceği gibi ithalatçı da taşımayı organize eden taraf olabilmektedir. [3]

2.4.2. Gönderici “Freight forwarder” Sözleşmesi

İhracatçı veya ithalatçı alıcısına göndermek üzere hazır ettiği malların sevkiyatını bizzat kendisi tarafından yapabileceği gibi bu konuda uzmanlaşmış. Sevkiyatçı firmaların aracılığı ile de yapabilir. Sevkiyatçı firmasının taşıma ve lojistik hizmetlerinde görevlendirilmesi halinde aralarında bir sözleşme ile koşullarının ortaya konması gerekmektedir.

Sevkiyatçı'nın görevi, ihracatçı veya ithalatçıdan teslim aldığı malın alıcısı veya malın teslim edileceği kişi ile arasında Freight Forwarding sözleşmesi ile birlikte göreve başlar. Sevkiyatçı bu sipariş. emrini aldığı zaman, "Gönderici-Sevkiyatçı Sözleşmesi" yapılmış demektir [4]



Şekil:3 "Freight forwarder" ve Sözleşme Tipleri [3]

2.4.3. “Freight forwarder” Taşıyıcı Sözleşmesi

Sevkiyatçı'lar ihracat veya ithalatçılarla yani gönderenden alıcı tarafına malların taşınması ve ilave olarak gerekli lojistik hizmetlerinin sağlanmasında faaliyet göstermektedir. Sevkiyatçı bu aşamada taşıma süreci içinde gönderici sıfatını almaktadır. Gönderici olarak Sevkiyatçı, taşıma şirketi ile arasında "Sevkiyatçı - Taşıyıcı Sözleşmesi" yapar ve onu nakliye için görevlendirir. Taşıyıcı, ücret karşılığı eşya taşıma işini yapandır. Taşıyıcı, taşıma sözleşmesine göre, eşyanın teslim edilmesi gereken yere nakli ve alıcıya tesliminden sorumlu bulunmaktadır. [4]

2.4.4. Depo Sözleşmesi

Sevkiyatçı firmalarının asli görevlerinin bir parçası olarak algılanan sözleşme tipi ise "Depo Sözleşmeleri" dir. Taşınması yapılan veya yapılacak olan eşyalar çoğunlukla depolama ve elleçleme sürecinden geçmektedir. Depolama işini Sevkiyatçı'lar genellikle bağımsız çalışan depo işletmecileri aracılığı ile yerine getirirler. Depolama sözleşmesinde, Sevkiyatçı ve depo işletmecisi arasında imzalanan sözleşme şartları geçerlidir. [3]

2.4.5. Dağıtım Sözleşmesi

Sevkiyatçı firmalarının faaliyet alanlarından biri de dağıtımdır. "Dağıtım Sözleşmeleri" yurtdışı ve yurtiçi olmak üzere farklı özellik ve yapılarda olabilmektedir. Uluslararası pazarlarda eşyaların varış, noktasındaki alıcısına ulaştıktan sonra dağıtım faaliyetleri başlamaktadır. Alıcı, büyük miktarda aldığı eşyaları küçük parçalar halinde yerel kanallara ulaştırmak üzere dağıtım organizasyonları yapan ve alanında uzman şirketlerle (Alt Sevkiyatçı, distribütör, acente vb.) sözleşme yapabilmektedir.

Dağıtım sözleşmelerinin bir başka uygulama alanı ise Sevkiyatçı firmalarının göndericiyle (ithalatçı, üretici vb. şirketler) yaptıkları dahili taşıma ve yurtiçi dağıtım sözleşmeleridir.[3]

2.5.”Freight forwarder” Ve Taşıma Türlerinin Sınıflandırılması, Karşılaştırılması, Taşıma Türünün Ve Taşıyıcının Belirlenmesi

Bu bölümde öncelikle Freight forwarder firmaların kullanmakta olduğu taşıma türleri anlatılacak ve daha sonra karşılaştırmaları yapılarak uygun taşıma türü ve taşıyıcının ne şekilde belirlendiğinden bahsedilecektir.

2.5.1. “Freight forwarder” Ve Taşıma Türlerinin Sınıflandırılması

Taşıma türleri, taşıma araçları, biçimleri ve özelliklerine göre aşağıdaki gibi sınıflandırmak mümkündür;

Karayolu Taşımacılığı,

Denizyolu Taşımacılığı,

Havayolu Taşımacılığı,

Demiryolu Taşımacılığı,

Nehiryolu Taşımacılığı

Boru Hattı Taşımacılığı’dır. [4]

Karayolu Taşımacılığı;

Karayolu ağlarının çok geniş, olması ve son zamanlarda bütün dünyada transit yolların sayısının artmasına bağlı olarak en yaygın kullanılan taşımacılık türüdür. Oldukça esnek olan bu taşımacılık türünde yükleme ve boşaltmaların kolaylıkla yapılabilmesi, tarifeli yüklemelerin sıkça yapılabilmesi, kapıdan kapıya hizmet verilebilmesi, kısa sevk süreleri ve kitle halinde taşımacılığa çok uygun olmaması bu türün başlıca özellikleridir. Buna karşılık kullanılan araçların akaryakıt, bakım ve yol giderleri ile uluslararası taşımacılıkta varolan gümrük tarifeleri karayolu taşımacılığının yüksek maliyetle yapılmasına neden olabilmektedir. [3]

Denizyolu Taşımacılığı;

Taşımacılık türlerinin içerisinde birim taşıma maliyeti en düşük ve güvenli; büyük hacimli/kitle tipi yükler (petrol, kömür, tahıl vb.) için en uygun tür denizyolu taşımacılığıdır. Bu taşımacılık türü ulusal normlardan çok, uluslararası normlara göre hareket etmekte ve bu alandaki kural ve yönetmelikler uluslararası örgütler tarafından oluşturulmaktadır. [3]

Havayolu Taşımacılığı;

Havayolu Taşımacılığında kullanılan araçların oldukça hızlı olması dolayısıyla ulaştırmanın da en kısa surede yapılması sağlanmaktadır. Bununla birlikte havayolu taşımacılığı, birim ağırlık başına taşımacılığın en yüksek maliyetlerle yapıldığı türdür. Kapıdan kapıya hizmet verme olanağı son derece sınırlıdır. Havayolu taşımacılığı, yükleme ve boşaltmaların sık aralıklarda yapılabildiği güvenilir ve esnek bir taşımacılıktır. [3]

Demiryolu Taşımacılığı;

Demiryolu taşımacılığı, ağır ve hacimli yükler için çok yüksek maliyetlere katlanılmadan yapılabilecek bir taşımacılık türüdür. Demiryolları üzerindeki merkezlerin sayısına bağlı olarak verilen hizmetin sınırlı olduğu söylenebilir. Uzun mesafeli taşımalarda ciddi maliyet avantajı sağlamaktadır. Kitle taşımacılığına elverişli olması ile diğer taşıma türlerinden kaynaklanan yoğunlukları (örneğin karayollarındaki yük trafiğini) azaltıcı fayda yaratmaktadır.

Mevcut altyapı yatırımları; demiryolu inşası, işletilmesi ve bakımı yüksek ilk yatırım maliyetleri gerektirmektedir ve bu yatırımlar çoğunlukla devlet tarafından üstlenilmektedir.[4]

Nehir yolu Taşımacılığı;

Nehir yolu taşımacılığı bir su yolu taşımacılık türü olup "iç su yolu taşımacılığı" olarak da adlandırılmaktadır. Diğer taşımacılık türlerinden en önemli farkı taşımacılığın nehrin geçtiği bölgelerle sınırlı kalmasıdır. Özel taşıma araçlarına ihtiyaç duyulmakta olup, araç kapasiteleri genellikle suyun derinliğine bağlı olarak değişmektedir. [4]

Boruhattı Taşımacılığı;

İlk yatırım maliyeti yüksek olan bu tür, uzun vadeli planlar içerisinde sürekli taşımacılık için öngörülür. Yeraltı veya yerüstü boru hattı taşımacılığı olarak iki sınıfta toplanmaktadır. Yaygın olarak petrol, doğal gaz, su gibi sıvı ve gaz maddelerin taşımacılığında kullanılır. Yüksek kapasite imkanı sağlamaktadır. Diğer taşıma şekilleriyle kıyaslandığında son derece ekonomiktir.[3]

2.5.2. Taşıma Türlerinin Karşılaştırılması

Demiryolu, havayolu, karayolu, denizyolu ve boru hattı olarak beş esas grupta toplanan ulaştırma sistemlerinin birbirlerine göre pek çok avantaj ve dezavantajları bulunmaktadır. Söz konusu ulaşım türleri bazı konularda birbirlerine göre oldukça

önemli tercih unsurları taşıırken, bazı yük ve yolcu taşımalarında da diğer türlere göre önemli olumsuzluklar bulunmaktadır. Bu nedenle ulaştırma sistemlerinin birbirleriyle olan mukayesesinde taşınacak eşya veya canlı ile ulaşım türünün genel yapısı arasındaki ilişki dikkate alınmalıdır.

Bu değerlendirme doğrultusunda değişik ulaşım türlerinin diğerlerine göre sahip oldukları avantaj ve dezavantajları aşağıdaki başlıklar altında toplamak mümkündür. [12]

Karayolu Yük Ve Yolcu Taşımacılığı

En yaygın taşıma türlerinden biri olan karayolu taşımacılığının sahip olduğu avantajlar başlıca şunlardır:

Karayolu taşımacılığında kullanılan araçların fiziksel boyutları ufak olduğundan, bu ulaşım türü ile küçük miktarlarda yüklerin sevkıyatını yapmak mümkündür.

Yüksek erişebilirlik derecesi nedeniyle, seçilen sistem karayolu olmasa bile, “tamamlayıcılık “ niteliği sonucu taşınan yükün alıcının deposuna kadar taşınmasında kullanılan ulaşım türü yine karayoludur. Bu nedenle her taşıma faaliyeti, ancak karayolunun taşıma faaliyetine katkısı ile tamamlanabilmektedir.

Karayolu ile aktarmasız taşıma yapmak mümkündür. Halbuki diğer taşıma türlerinde, çok büyük oranda karayolu ile başlayan veya biten bir ulaşım sisteminin tesis edilmesi gerekmektedir. Karayolu ile aktarmasız taşıma yapabilme olanağı sonucu taşınan yüklerin hırpalanmadan veya fazlaca kayıp vermeden alıcıya ulaştırılması temin edilmektedir.

Karayolu yük taşımacılığı yağmur, sis, fırtına gibi kötü hava koşullarından, diğer taşıma türlerine oranla daha az etkilenmektedir.

Karayolu taşımacılığında maliyeti aza indirmek mümkündür.

Yukarıda sayılan söz konusu tercih unsurları, karayolu taşımacılığının diğer taşıma sistemlerine oranla daha fazla yaygınlaşmasına yol açmıştır.

Ancak çok büyük miktarlardaki yüklerin taşınmasında karayolu nakil araçlarının boyutlarının yetersizliği, kıtalararası taşımalarda ve denizaşırı yük iletiminde karayolunun kullanılamaması, ufak miktarlarda yük taşınabildiğinden birim taşıma maliyetinin yüksek, olması, ülkelerarası taşımalarda politik ortamdan kaynaklanan problemler vb. karayolu taşımacılığının en olumsuz yönlerini teşkil etmektedir. [12]

Denizyolu Yük ve Yolcu Taşımacılığı

Ulaşım türleri içinde denizyolu taşımacılığının ayrı bir yeri bulunmaktadır. Çünkü dünya ticareti içinde yük taşımacılığının %80’den fazlası denizyolu ile

yapılmaktadır. Bunun sonucu deniz ile kıyısı bulunmayan ülkelerin uluslar arası taşımalarında bile, denizyolunun önemli bir payı bulunmaktadır.

Denizyolu taşımacılığının diğer taşıma türlerine göre üst ünlük içeren yönlerini aşağıdaki başlıklarla özetlemek mümkündür. Çok büyük miktarda yüklerin taşınmasında denizyolu taşımacılığı alternatifsiz taşıma şeklidir.

Kıtalararası ve özellikle deniz aşırı ülkeler arasında tek taşıma şekli denizyolu taşımacılığıdır.

Denizyolu taşımacılığı, demiryoluna oranla yaklaşık 2,5 kat, karayolu taşımacılığına göre 6 kat daha ucuzdur.

Ülkelerarasındaki politik sorunlardan deniz yolu taşımacılığı diğer taşıma şekillerine oranla çok daha az oranda olumsuz olarak etkilenmektedir.

Denizyolu taşımacılığı büyük miktarda istihdam temin ettiğinden ülke ekonomisine olumlu katkı sağlamaktadır.

Denizyolu taşımacılığı tahıl, kömür gibi bazı ürünlerin naklinde tek taşıma şeklidir.

Diğer ulaşım türlerine göre yukarıda sayılan avantajları içeren deniz yolu taşımacılığının bazı dezavantajları da bulunmaktadır. Özellikle taşınan yükün alıcının deposuna kadar denizyolu ile ulaşımının imkansızlığı, diğer taşıma türlerine oranla taşıma sürecinin daha fazla olması, denizyolu taşımacılığında kullanılan gemilerin çok pahalı olması ve büyük yatırım gerektirmesi, tonaj tutturamama ve limanlar da yaşanan problemler denizyolu taşımacılığının başlıca olumsuz yönlerini meydana getirmektedir. [12]

Demiryolu Yük Ve Yolcu Taşımacılığı

En eski ulaşım türlerinden biri olan demiryolu taşımacılığı, diğer taşıma türlerine oranla zaman içinde daha az gelişmiştir. Özellikle taşıma maliyetindeki büyük avantaja rağmen altyapı maliyetinin büyüklüğü, bu gelişmedeki en olumsuz etken olmuştur.

Demiryolu taşımacılığının avantajları aşağıdaki başlıklar altında toplanabilir:

Demiryolu taşımacılığı, denizyolu taşımacılığından sonra en ucuz ulaşım şeklidir. Özellikle kara naklindeki en ucuz taşımacılık türü demiryoludur.

Demiryolu ile büyük miktarlarda yük taşımak mümkündür. Düzenli seferler yapıldığından, kargo naklinde önceden program yapılabilmektedir.

Kaza riski, diğer taşıma türlerine oranla daha azdır.

Demiryolu taşımacılığı için yukarıda sayılan olumlu unsurların yanında, diğer taşıma türlerine göre olumsuzluklar meydana getiren birçok husus da bulunmaktadır. Bunları aşağıdaki başlıklar altında toplamak mümkündür.

Demiryolu ile yükün ulaşım süreci diğer taşıma türlerine oranla çokfazladır.

Ülkenin her tarafına demiryolu ağı uzanamadığından, ancak belli bölgelere demiryolu taşımacılığı yapılabilir.

Her türlü yükü demiryolu ile taşımak mümkün değildir.

Demiryolu ile taşınan bir yükün alıcının deposuna ulaştırılmasında nihai olarak yine karayolunun kullanılması zorunludur.

Demiryolu altyapısı büyük yatırım gerektirdiğinden bu taşıma şeklinin geliştirilmesi oldukça zordur. [12]

Havayolu Yük Ve Yolcu Taşımacılığı

Taşıma türleri içinde en pahalı olan havayolu yük taşımacılığı, kargo uçaklarının geliştirilmesinden sonra hızla yaygınlık kazanmıştır. Özellikle değeri fazla olan yüklerin iletiminde halen en yaygın olarak kullanılan ulaşım türü havayoludur.

Havayolu taşımacılığının diğer ulaşım türlerine göre taşıdığı avantajlar başlıca aşağıdaki başlıklar altında özetlenebilir.

En hızlı ulaşım türüdür.

Ülkelerarasında doğrudan iletim sağlandığı için politik ve bürokratik olumsuzluklardan en az etkilenen ulaşım türüdür.

Küçük miktarlardaki eşyanın naklinde en uygun ulaşım türüdür.

Havayolu taşımacılığının yukarıda sayılan avantajlarının yanında gelişimini olumsuz olarak etkileyen birçok dezavantajları bulunmaktadır. Bunların başlıca olanları şunlardır:

Havayolu taşımacılığı, her türlü yükün nakli için uygun değildir.

Büyük miktarlardaki yükün iletiminde havayolundan yararlanılması mümkün değildir.

Hava yolu ile nakledilen bir yükün alıcının deposuna iletiminde karayolunun kullanılması zorunludur.

Pahalı bir ulaşım türüdür.

Ülkenin her bölgesine havayolu ile yükün iletilmesi imkansızdır. [12]

Boru Hattı Taşımacılığı

Boru hattının tesisi oldukça pahalı olmakla birlikte, hattın tesisinden sonra birim taşıma maliyeti oldukça düşüktür.

Boru hattı ile taşımaya uygun yüklerin büyük miktarda şevki mümkündür.

Düzenli miktarda yük iletimi yapılabildiğinden, yükle ilgili önceden program hazırlanabilmektedir.

Bu avantajlı yönlerine karşılık boru hattı ile yük sevkının önemli sakıncaları da bulunmaktadır. Bunlar sıvı ve gaz ürünleri dışında yük iletimi yapmak mümkün değildir. Yatırım maliyeti oldukça yüksektir. Ancak belli bölgelere yük sevkına imkan verir.

Son derece kısıtlı alana yoğunlaşmış bir taşımacılık şekli olan boru hattı ile ancak belli ürünlerin sadece belirli bölgeler arasında iletimi söz konusudur. Bu nedenle boru hattı taşımacılığının kombine taşımacılık sistemi içinde değerlendirilmesi olanaksızdır. [12]

2.5.3. Taşıma Türlerine Göre Temel Tehlikeler

Karayolu Taşımacılığında Temel Tehlikeler;

Kaza (kırılma, çarpma, ezilme, savrulma, vs.)

Eşyanın niteliğine bağlı olarak soğutucu arızaları (bozulma, erime, çürüme vs.)

Titreşim (yolun yüzeyine ve aracın hızına bağlıdır)

Yükün sıçraması

Sürücü faktörü

Teknik donanım

Denizyolu ve Nehir Taşımacılığında Temel Tehlikeler;

İstifleme koşulları (paletli veya paletsiz yüksek istiflerde geminin savrulması yada sallanması basınca sebep olur)

Su sıçraması

Tuz tortuları

Kaza

Bozulma, erime, çürüme

Havayolu Taşımacılığında Temel Tehlikeler;

Uçağın motorundan kaynaklanan yüksek frekanslı titreşimler

Yüksek irtifadan kaynaklanan basınç ve sıcaklık farklılıkları

Demiryolu Taşımacılığında Temel Tehlikeler;

Manevradan doğacak şoklar

Trenin kalkışı ve duruşu esnasında vagonlar arasındaki sürtünme ve çarpmalardan meydana gelen şoklar

Titreşimler (istif edilmiş yükler için söz konusudur, özellikle hafif mühendislik ekipmanı ve dayanıklı tüketim malları için önemlidir) [3]

Tablo 1: Taşıma türlerinin özelliklerine göre karşılaştırılması [3]

Taşıma Türü	Maliyet	Ulaştırma Hızı	Hizmet Verilen Yerlerin Sayısı	Çeşitli Malları Kullanma Becerisi	Tarifeli Yüklemelerin Sıklığı	Tarifelerin Uygulanmasının Güvenirliliği
Karayolu	Yüksek	Hızlı	Çok Geniş	Yüksek	Yüksek	Yüksek
Denizyolu	Çok Düşük	Yavaş	Geniş	Çok Yüksek	Çok Düşük	Orta
Havayolu	Çok Yüksek	Çok Hızlı	Geniş	Sınırlı	Yüksek	Yüksek
Demiryolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek	Düşük	Yüksek
Nehiryolu	Düşük	Yavaş	Sınırlı	Yüksek	Düşük	Orta
Boru Hattı	Düşük	Yavaş	Çok Sınırlı	Çok Sınırlı	Orta	Yüksek

2.5.4. Taşıma Türünün Belirlenmesi

Taşıma türünün (kara, hava, deniz, demiryolu veya boru hattı) belirlenmesi çeşitli kriterlere bağlı olup bu kriterler arasında en önemlileri:

Taşıma sistemi içerisinde gerçekleşen (taşıma, taşıma terminalleri, depolama, gümrükleme, dağıtım, paketleme vb.) tüm maliyetler

Sözleşme kapsamında belirtilen yerler arasındaki taşıma işleminin süresi yada teslim hızı,

Taşıma güvenliği,

Hizmet verilen yerlerin sayısı ve çeşitliliği,

Taşınacak yükün taşıma türüne uygunluğu,

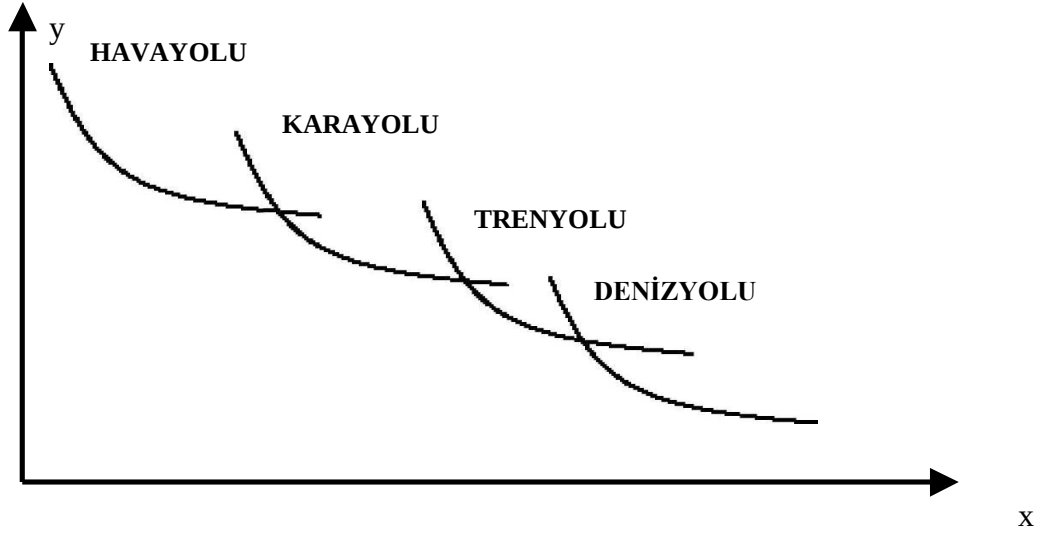
Malın değeri, hacmi, ağırlığı ve büyüklüğü,

Malın raf ömrü ve iklim şartlarına uygunluğunun kontrolü,

Malın hasarlara karşı dayanıklılığı,

Düzenli hat seferlerinin sıklığı ve bu seferlere uyulabilmesidir. [3]

Taşıma türü Forwarder ve Göndericinin bu kriterler çerçevesinde, ortak dayanışması sonucu belirlenir



Y: Taşıma türünün birim ağırlığa göre maliyeti,

X: Birim Yük Ağırlığı

Şekil 3 : Nakliye Şekli ve Birim Yük Ağırlık Arasındaki Maliyet İlişkisi [11]

2.5.5. Taşıyıcı Seçimi

Taşıma türünün belirlenmesiyle birlikte eş zamanlı olarak düşünülmesi gereken bir diğer konu taşıyıcı seçimidir. Sevkiyatçı, taşıyıcı seçimini yaparken aşağıdaki faktörleri göz önünde bulundurmalıdır: Taşıma maliyetleri ve fiyat tarifeleri

Teslimat (aktarma) zamanı konusunda tutarlılık

Taşıyıcının nitelikleri ve yetenekleri

Teknik araç-gereç ve donanım

Programlama esnekliği

Etkin müşteri hizmetleri

Firma saygınlığı ve pazar deneyimi

Taşıma firmasının finanssal yapısı

Taşıma / yük sorumluluğu ve risklere karşı koruma

Taşıma sürecinin güvenliğidir. [4]

3. DENİZYOLU EŞYA TAŞIMACILINDA YÜK SEVKİYATÇISI (“FREIGHT FORWARDER”)

3.1. Deniz Yolu Eşya Taşımacılığında “Freight forwarder”

Sevkiyatçı'lar dünya ticaret hacminin büyümesi, artan yük trafiği ile birlikte yüklerin konsolidasyonu ve uzmanlıkları sayesinde denizyolu eşya taşımacılığının önemli unsurlarından biri haline gelmiştir. Uluslararası denizyolu eşya taşımacılığında Sevkiyatçı'nın sorumluluğu, gönderici konumundaki ihracatçı veya ithalatçı ile yaptığı taşıma sözleşmesi ile başlamaktadır. [5]

Sevkiyatçı denizyolu konteyner taşımacılığındaki faaliyetleri genel olarak üç grupta değerlendirilebilir.

Bunlar;

Komple Konteyner Taşımaları (FCL)

Parsiyel Taşımalar (LCL)

Diğer taşıma ve hizmetler (özel ekipman taşımaları, kombine taşımalar, dökümantasyon hizmetleri)

Komple konteyner ithalat ve ihracatlarında iş akışı hemen hemen parsiyel (grupaj) konteynerlerdeki gibi olmasına rağmen, komple konteyner yüklemeler (FCL) için armatörler yada acenteleriyle yıllık yada dönemlik sözleşme yapabilir veya işin cinsine göre spot navlun fiyatlarıyla çalışılabilir.

FCL yüklemeler ve boşaltmalar üç şekilde olabilir. Bunlar:

Limanda

Sevkiyatçı'nın deposunda

İhracatçı / ithalatçı deposu veya fabrikasında olabilir.

Bu durumda, yabancı menşeli konteynerler için liman yada gümrüklü saha dışına çıkışı sağlanması için gemi acentesi üzerinden konteynerlerin geçici kabulü yaptırılır. İhracatta yüklemeyi takiben firmanın yada gümrükçünün nezaretinde konteynere mühür vurulur ve limana sevk edilir.

İthalatta ise yine müşterinin talebine göre konteyner liman sahasında yada müşterinin deposunda boşaltılabilir. Düzenli parsiyel yüklerin sevkiyatında bir konteynerden az

olan yüklerin konsolide edilerek tam konteyner yüke dönüşmesi hem birim taşıma maliyetlerini azaltacak, hem de konsolidasyonla zaman tasarrufu sağlanacaktır. Alt Sevkiyatçı (Co-Loader) uygulamaları parsiyel yükü yeterince konsolide edememiş olan Sevkiyatçı'lar arasında sıklıkla görülmektedir.

Sevkiyatçı işletmeleri hizmetlerini müşterilerinin istediği alanlara kadar genişletebilir. Müşterilerin istediği bu tip özel hizmetler şunlardır:

Özel ekipmanlarla yapılması gereken taşımalar (düz, standart, üstü açık, tank konteyner gibi);

Türkiye uğraklı olmayan üçüncü ülkelerarası taşımalar;

Farklı taşıma türlerinin (deniz, hava, kara, demiryolu vb.) çeşitli kombinasyonlarıyla oluşturulan kombine taşımalar;

Ağır, Gabari dışı yüklerden oluşan (ağır, çok uzun yada çok hacimli mallar gibi) özel proje taşımaları;

Askılı tekstil taşımaları;

Dökümantasyon hizmetleri (navlun ve diğer masrafları müşterinin doğrudan gemi acentelerinden alıyor olmasına rağmen, ihracat yada ithalat dökümantasyon ve operasyon sürecinin müşteri adına takibi ve müşteriye raporlanması gibi);

Taşımalarda mevcut gümrük kanun ve yönetmeliklerine göre Sevkiyatçı firmaların yapmasına izin verilmeyen gümrükleme sürecinin organizasyonu. [5]

Uluslararası denizyolu eşya taşımacılığında Sevkiyatçı'nın üç temel faaliyet alanı vardır

İhracat Taşımaları: Ülke içinden gelen yükleri toplamak, konsolide etmek ve denizyolu ile yurtdışına taşınmasını sağlamak,

İthalat Taşımaları: Ülke dışından deniz yolu ile gelen yükleri teslim almak ve ülke içinde dağıtımlarını yapmak,

Transit Taşımalar: Ülke dışından denizyolu (veya karayolu, demiryolu vb.) ile gelen ve bir başka ülkeye gönderilmesi planlanan yükleri teslim almak ve tekrar taşıma süreçleriyle ilgilenmektir. [4]

Sevkiyatçı'nın uluslararası denizyolu eşya taşımacılığındaki temel görevleri ise şu şekilde sıralanabilir:

Sevkiyatçı firmaları ihracatçı veya ithalatçıya taşıma konusundaki alternatifleri ortaya koyarak, hangi seçeneklerin kendilerine uygun olduğu konusunda düşünce ve görüşleri bildirmek,

Taşıma süreçlerini planlamak ve gerçekleştirmek,

Göndericinin gereksinim duyduğu belgeleri hazırlamak,

Gerektiğinde sigorta işlemlerini yapmak,

Gemi işletmesiyle yer rezervasyonu yapmak,

Yükleme sırasında nezaret etmek,

Gerektiğinde gerekli gümrük belgelerini hazırlamak,

Malların güvenli şartlarda ve zamanında alıcısına ulaştırılmasını sağlamak [4]

Uluslararası denizyolu eşya taşıma süreci içerisinde ihracatçı - ithalatçı, banka ve Sevkiyatçı arasında etkileşim ve rol paylaşımı şu şekildedir:

Birinci aşamada Sevkiyatçı, müşterisi olan ihracatçı veya ithalatçının talimatı ile almış olduğu yükleri (eşyaları), liman veya konteyner terminallerine (Container Freight Station:CFS veya Container Yard: CY) göndermektedir. Parça yük ve gönderiler bu alanlarda toplanarak konsolide edilir ve böylelikle taşıma süreci için hazır hale getirilir. Bu tür parsiyel yüklemelerde, yani konteyner hacmi, tek yükleyici veya alıcı tarafından kullanılmadığı durumlarda (Less than Container Loading: LCL) grupaj sevkiyatlar olabilmektedir. Müşteri bu durumda konteynerin tam maliyetini ödemekten kurtulabilmekte ve maliyeti farklı göndericilerle paylaşabilmektedir.

Sevkiyatçı hazırlamış olduğu konteyneri ve denizyolu konşimentosunu (Ocean Bill of Lading - OBL veya Master Bill of Lading - MBL) doğrudan varış limanındaki alıcı Sevkiyatçı adına gönderir.

Gönderici olarak (OBL veya MBL) üzerinde sadece kendini belirten Sevkiyatçı, tekli veya parça yükler için müşterisi olan işvereni (ihracatçı veya ithalatçı) adına Kombine Taşımacılık Konşimentosu (FBL) veya Ara Konşimento (HBL) hazırlayarak malın sorumluluğunu üzerine alır.

İhracatçı, HBL' i doğrudan ithalatçıya veya bankaya gönderir.

İthalatçı, eşyanın varış, noktasındaki yani alıcı konumundaki Sevkiyatçı' a HBL' i vererek eşyanın teslimini talep eder.

Teslim edici olarak Sevkiyatçı konteyneri MBL ile armatör acentesinden teslim alıp aradaki zamanda limana veya konteyner terminaline gönderir. ithalatçı bu noktada HBL' e göre kendine ait olan gönderiyi teslim alır. [5]

3.2. Deniz Yolu İhracat Eşya Taşımaları Ve Gerçekleşme Süreçleri

Farklı müşterilerden gelen ve tek bir teslim alma limanı için gönderilen küçük gönderiler Sevkiyatçı tarafından tek bir ana konşimentoda toplanır. Bu parsiyel yüklerin deniz yolu ile varış limanındaki alıcı Sevkiyatçı'ya ulaştırılması sağlanır ve buradan da ihracatçı, gönderici Sevkiyatçı tarafından gönderilen bilgiler doğrultusunda alıcıya teslimatları gerçekleştirir.

Sevkiyatçı eşyaların konsolide edilmesi sayesinde boş (ölü) navlundan tasarruf ederek önemli maliyet avantajı sağlamış olmaktadır. İhraç edilmesi planlanan yükler, bir limanda birleştirilmek üzere, ülke içinden farklı bölgelerden ve farklı taşıma türleriyle (kara, hava, deniz, demiryolu vb.) gelmektedir. Sevkiyatçı, ülke içindeki yani yerel bazdaki operasyonları kontrol etmekte, iş akışlarını tam zamanlı ve sorunsuz olarak sağlamaktadır. Sevkiyatçı'nın ihracat taşımalarında başlıca görev ve faaliyetleri şu şekilde özetlenebilir:

- İhracatçıya ait yüklerin çıkış noktası limana ülke iç ön taşımanın sağlanması,
- Eşya hareketinin alıcı ülkesindeki Sevkiyatçı'ya bildirilmesi,
- Limandaki yüklerin teslim alınmasının kontrolü, taşıyıcıya (armatöre) karşı taşıma sözleşmesinden doğan hakların değerlendirilmesi,
- Konteyner tedariki ve yüklemenin yapılması,
- Denizyolu konteyner taşımacılığına uygun boyutta standart paketleme yapılmasının sağlanması,
- Gerekli tüm evrakların hazırlanarak gemiye verilmesi,
- Malın gemi içerisinde kaymasını ve zarar görmesini önlemek üzere güvence altına alınması işlemleri (Lashing, Dunning, Securing),
- Taşıma sigortalarının takibi,
- Sevkiyatçı taşıma belgeleri (HBI, FCR, vb.) ve diğer belgelerin zamanında teslim edilmesi ile teslim ve ödemelerde yardım sağlanması.
- Bir konteyner gemisi için öngörülen ihracat gönderileri, terminal veya liman sahasında Sevkiyatçı tarafından bir konteynere yüklenir. Eşya bir konteyner için yeterince büyük değilse, Sevkiyatçı bu eşyayı bir veya birden fazla farklı eşya ile, Parsiyel Taşıma Konteyneri (LCL) olarak da tanımlanan tek bir konteynere yükler.
- Sevkiyatçı yükleyiciden yani gemi işletmecisinden bu konteyner için bir konşimento alır ve varış, limanında ki yurtdışı temsilci Sevkiyatçı'ya tekli gönderilere ait gönderici talimatları çerçevesinde konşimentoyu iletir. Alıcı ülkesindeki temsilci

Sevkiyatçı konteyneri teslim alarak boşaltır ve tekli gönderileri MBI, HBL belgelerinde belirtilen talimatlar doğrultusunda asıl sahiplerine dağıtır. [5]

3.2.1. İhracat Taşıma Sözleşmesinin Gerçekleşmesi

Sevkiyatçı ihracat taşımasını kendisine yazılı olarak iletilen bir taşıma görevi (konşimento talimatı) kapsamında gerçekleştirir. İşveren "görevin düzenli bir şekilde yerine getirilmesi için gerekli olan talimatların hiçbirini göz ardı etmemesi için görev ve sorumlulukların belirtildiği basılı formları Sevkiyatçı'ya sunulabilir. Bu belgelerde, Sevkiyatçı'nın görevini yerine düzgün bir biçimde getirebilmesi için gerekli bütün direktiflere yer verilmiştir.

Sevkiyatçı görevi kabul ettikten sonra yüke uygun güzergah, zamanlama, maliyet ve sefer sıklığı eksenleri doğrultusunda gemi işletmesini seçer ve aynı talimatın içeriğini konşimento talimatı olarak gemi acentesine verir.

Konşimento Talimatı ;

Yükleme talimatı her anlamda değerli bir belgedir.Yükleyici ile malı taşıyan arasındaki taşıma sözleşmesinin başlangıcıdır. Bu talimat mutlaka ilgili malı ihraç eden şirketin antetli kağıdına yazılmalı, firmanın kaşe ve imzası mutlaka üzerinde bulunmalıdır.

Yükleme talimatı taşımacı acenteye ulaştıktan sonra, temel değişiklikler gerekirse (örneğin alıcı ve mal cinsi değişikliği vb), talimatlar mutlaka değişikliklere göre yeniden düzenlenmeli ve acenteye ulaştırılmalıdır.

Konşimento Talimatında bulunması zorunlu olan bilgiler ve açıklamaları;

1- YÜKLEYİCİ; Malın ihracatçısı bilgileri bu bölüme unvan ve adresi ile birlikte yazılmalıdır.Gümrük Kanunu'na göre, bu bölüme ihracat beyannamesinde gönderici olarak, kayıtlı firma bilgisi yazılmalıdır.

2- ALICI; Malın ulaşacağı yerde alıcısı durumunda olan firma unvan, adres, telefon, faks benzeri bilgiler bu bölüme yazılmalıdır. Bilinmelidir ki, bu bölüme yazılan firma, malı teslim alma yetkisine sahip olacaktır. Mal kime teslim edilecekse, bu bölüme o firma yazılmalıdır.

3- İHBAR ADRESİ; Bu bölüme bilgileri / unvanları yazılacak olan firma veya kişiler, sadece malın ihbar edilmesi içindir. Bu firma veya kişi malın alıcısı niyetiyle bu bolüme yazılmamalıdır.Verilecek unvan, adres, telefon ve faks numaraları tam

eksiksiz olmalıdır. Aksi durumda gerekli ihbar yapılamaz ve malın geç çekilmesine, gereksiz masrafların oluşmasına neden olabilir.

4- TAHLİYE LİMANI; Malın ulaşması istenen tahliye limanı mutlaka belirtilmek zorundadır. Tahliye limanının bulunduğu ülkenin de belirtilmesinde fayda vardır. Eğer tahliye limanından sonra bir iç taşıma talep ediliyorsa, taşınacak nihai nokta da mutlaka belirtilmelidir.

5- GEMİ ADI VE SEFER NO'SU; Malınızı taşıyacak olan gemi adı ve seferi, yükleme talimatı üzerinde bulunmalıdır

6- KONTEYNER NUMARASI; Konteyner numarası mutlaka belirtilmelidir.

7- NAVLUN ÖDEME ŞEKLİ; Navlunun nerede ve kim tarafından ödeneceği mutlaka belirtilmelidir. Bu belirtilirken yapılacak ödemelerin (navlun +masraf) hangi firmaya fatura edileceğinin de not olarak bildirilmelidir.

8- KİLO, PARÇA, MAL CİNSİ; Yükleme talimatlarında kilo, ambalaj adedi ve mal cinsi (İngilizce olarak) belirtilmek zorundadır. Bu bilgilerin beyanname bilgileri ile kesinlikle birebir aynı olması gerekir. Eğer bir farklılık varsa bu yanlışlık, malın ihracatını engelleyecektir. Mal tanımı genel tanım (çeşitli gıda, çeşitli ev eşyası vb) olmamalıdır. Mal ne ise, anlaşılır şekilde genel tanımlamaları belirtilmelidir.

Aynı yere birden çok konteyner yüklemelerinde, konteyner başına düşen parça ve kilo dağılımı bildirilmelidir.

9- ORJİNAL SAYISI; Genelde taşıma acenteleri, aksi belirtilmediği sürece taşıma senedini (3/3 FULL SET) üç orijinal ve üç suret şeklinde düzenlerler. Bundan farklı sayıda talep olacaksa, bunun mutlaka belirtilmesi gereklidir.

10- TEYİDLEŞİLECEK KİŞİ VE FAKS/ ELEKTRONİK POSTA ADRESİ; Düzenlenen konşimentoların taslakları, kontrol edilmek üzere müşterilere iletilecektir. Bunların kime ve ne şekilde iletileceklerinin bilgileri mutlaka yükleme talimatı üzerinde belirtilmelidir. Bu sayede düzenlenecek taşıma senedi en doğru şekilde müşterilere ulaştırılacaktır.

12- TEHLİKELİ KARGO VE DONDURULMUŞ KARGO BİLGİLERİ; Eğer yük uluslar arası standartlarda tehlikeli sınıfa giriyorsa (örneğin barut, asit, silah vb), bunların bildirilmesi gereklidir..

3.2.2. Müşteriden Sipariş Alınması

İhracat taşımalarında müşteri siparişleri Sevkiyatçı' a dört temel şekilde ulaşabilir.

Bunlar:

Müşteri ziyaretleri ile alınan siparişler

Faks

E- posta ve

Yurt dışı bağlantılı olarak çalışılan Sevkiyatçı'nın gönderdiği siparişler.

Sevkiyatçı aldığı siparişleri müşterisi ve sözleşmeli düzenli hat denizyolu taşıma işletmesiyle görüşerek en uygun sevkiyat organizasyonunu yapar. Yükleme organizasyonu kesin hale gelinceye kadar mevcut bilgilerle gemi acentesine yer tahsisi için 'Rezervasyon Talimatı' gönderilir. Siparişler tam konteyner yükü (FCL) ve katları olabileceği gibi, konteyner yükünden daha az miktarda grupaj yükler (LCL) de olabilmektedir. [4]

3.2.3. Müşteriden Taşınacak Eşyanın Teslim Alınması

Eşya Sevkiyatçı tarafından irsaliye imzalanarak teslim alınır. Limanda teslim alındığında firma ilgisine, yoksa firmanın yetkili kıldığı gümrük müşavirine imzalatılır. Eşyalar müşterinin deposunda teslim alındığı takdirde miktar ve boyutları kaydedilir. Yüklemeelerde eşyalar ebat ve ağırlık kontrollerinin ardından etiket ve ambalaj durumu incelenerek teslim alınmalıdır. Aynı zamanda adet ve diğer bilgilerin, verilen talimata uygunluğu kontrol edilmelidir. Teslim edilen miktarlarla gümrük evraklarında belirtilen ölçülerde farklılık olması halinde mutabakat sağlanması amacıyla göndericiye bilgi verilir. [4]

Müşterinin deposunda konteynere alınan malların tam, eksiksiz ve sevkiyat sırasında hasar oluşmayacak şekilde yüklemesinden gönderici sorumludur. Göndericinin, konteynerin yolda kayıp ve çalınma riskine karşı konteyner kapılarını mühürlemesinde fayda bulunmaktadır. [4]

Gemi ile ilgili detay bilgiler (gemi adı, yükleme tarihi, vb.) ve gümrük bilgileri göndericiye ve gümrük müşavirine yazılı olarak bildirilir. Müşterilerden konşimento talimatları alınarak, açılan beyannamelerle konşimento talimatlarında belirtilen bilgilerin (gönderici, alıcı, mal detayları, kap, kilo, hacim, varış, yeri ve varsa akreditife göre konşimentoya yazılması gereken ibareler) uyumu kontrol edilir.

Kesinleşmiş sipariş detayları ile ilgili bilgi gemi acentesine Sevkiyatçı tarafından Konşimento Talimatı ile geçilir. Verilen talimatlara göre HBL düzenlenir. Müşterilere, navlun ve diğer masraflar faturada belirtilerek teslim edilir.

Liman sahasında yapılacak yüklemelerde ise, liman işletmesinde gerekli forklift ve iş gücü (posta) planlanması yapılmalı, gümrükleme işlemlerine nezaret edilmelidir.[3] Parsiyel (LCL-Grupaj konteyner) yüklemelerinde seferler genellikle haftalık olarak planlanmaktadır. Belirlenen yükleme haftasının grupaj konteyneri için ilgili armatör hattının acentesinden konteyner yer rezervasyonu yapılarak teyidi alınmalıdır. Sevkiyatçı, konteynerlere yüklemenin yapılacağı gün limana serilmesi yada grupaj malların yükleneceği depoya gönderilmesi talimatını, ilgili gemi acentesine önceden haber vermelidir.

Sevkiyatçı deposunda yapılacak LCL yüklemelerde, öncelikle farklı müşterilere ait parsiyel yükler depoda toplanır ve yüklerin tamamının teslim alınmasını takiben LCL konteyner depoya sevk edilerek yüklerin tamamı bir defada konteynere yüklenir.

Liman sahalarında yapılacak LCL konteyner yüklemelerinde, konteynerler öncelikle Sevkiyatçı'ların liman işletmesine verdiği talimatlar doğrultusunda liman sahasına serdirilir. Bu işlemleri takiben müşterinin atadığı gümrük müşavirinin gümrük beyannamelerini açmakta ve malların liman sahasına alınmasıyla konteynere yükleme yapılmaktadır. Malın limanda konteynere yüklenmesi Sevkiyatçı'nın limandaki görevlisi nezaretinde yapılmaktadır.

Sevkiyatçı, LCL konteyner yükleme listeleri (özet beyan) hazırlar. Bu listelerde konteyner, yükleyici, alıcı ve gümrük müşaviri bilgileri ile malın cinsi hakkında bilgiler yer alır.

Parsiyel malların tamamı konteynere yüklendikten sonra, tüm parsiyel mallara ait beyannameler, gerekli gümrük işlemlerini takiben ilgili gemi acentesinin liman ofisine gönderilir. Liman ofisi, müşterilerin gümrük müşavirleri tarafından verildiğinin ve bilgilerinin talimat ile uygun olduğunu kontrol eder. Malların teslim alınacağı tarih, gemi sevk tarihine ve yükün tam konteyner (FCL) yada parsiyel (LCL) yük olmasına bağlı olarak belirlenir.

Yüklemesi tamamlanan LCL konteynerler hem armatör hem de Sevkiyatçı tarafından mühürlenir ve gemiye yüklenmek üzere ilgili liman işletmesine teslim edilir.

Gümrükleme işlemi konteynerin gemi acentesine teslim edildiği gün tamamlanır. Müşteriden yükleme talimatı, eşya yola çıkmadan önce mutlaka alınmalıdır. Müşteriye bu detaylarla ilgili bilgi bildirilerek teyit vermesi istenir.

LCL konteyner içeriği malların toplamını içeren Denizyolu Konşimentosu (MBL), Sevkiyatçı tarafından ilgili gemi acentesine gönderilir ve düzenlenen orijinal konşimento seti gemi kalkışından sonra teslim edilir.

Düzenlenmiş, olan MBL orijinalleri ve HBL kopyalarıyla birlikte varış ülkesinde Sevkiyatçı acentesine gönderilir.

Hazırlanan konşimento ve fatura bilgileri müşteriye gönderilir ve teyidi istenir. Bu bilgiler şu konuları içerir:

Eşyanın teslim alma şekli ve

Eşya ile birlikte gönderilecek belgeler

Sevkiyat işlemlerinde değişiklik olması halinde gemi işletmesinin acentesi, gönderici ve yurtdışı Sevkiyatçı acentesi haberdar edilir. Teslim alınan eşyanın, taşıma aracına ve gemi sefer programına göre müşteriye bildirilen tarihte yüklenerek hareket etmesi gereklidir. [5]

3.2.4. Eşyanın Gemiye Yüklenmesi

Sevkiyatçı konteynerin gemiye yüklenmesini ve geminin limandan çıkışını takip eder. Yüklenen malla ilgili konşimento, göndericinin yükleme talimatına göre Sevkiyatçı tarafından gemi işletmesinin acentesinden teslim alınır. Bu belgenin yanında;

Menşei Şahadetnamesi

ATR1

Eur1

Çeki Listesi

Fatura

Varsa, Bitki ve Sağlık Sertifikaları

Varsa, gözetim şirketlerinin verdiği raporlar da bulunmaktadır. [4]

Teslim edilmeyen diğer müşteri belgeleri ve yükleme sırasında yapılan masrafların listelerini taşıma sürecinin izlenmesi, muhasebeleştirilmesi ve gelecekteki olası sorunları önlemek için saklamalıdır.

Yurtdışı Sevkiyatçı acentesi ve müşteriye, gemi limandan yola çıktıktan sonra malın hareketiyle ilgili konşimento, hesap dökümü vb. bilgiler iletilir. Sevkiyatçı, gemi

kalkışından sonra fatura, konşimento ve diğer müşteri belgelerini müşterisine teslim eder. Göndericiye varış ihbarı eşyalar varış limanına ulaştığında bildirilir. [5]

3.2.5. Faturalama

Sevkiyatçı hizmetleri karşılığında üç şekilde fatura düzenleyebilmektedir. Bunlar, Incoterms satış şartlarına bağlı olarak; müşteri olan ihracatçı veya ithalatçıya yada yurtdışı acentesine fatura düzenleyebilmektedir. Fatura ile birlikte gerekli belgeler gönderilerek ödemeler takip edilir.

3.3. Denizyolu İthalat Eşya Taşımaları Ve Gerçekleşme Süreçleri

İthalat taşımaları, yurtdışından gelen yüklerin deniz terminali veya liman sahasındaki bir gemiden teslim alınmak ve ülke içine sevk edilmek üzere bir başka taşıma aracına yüklenmesidir. [5]

İthalat taşımalarında iş yükünün büyük bölümü sevkiyatçının yurt dışı acentasına düşmektedir. Yurtdışı acentası yükün teslim alınması ve yüklenmesi işlemlerini gerçekleştirmek ve bu işlemleri takip etmek zorundadır.

Denizyolu eşya taşımacılığında yurtdışı temsilci (acente) Sevkiyatçı'nın görevleri şu şekilde sıralanabilir:

Eşyaların teslim alınması ve olası zararların Incoterms ve taşıma sözleşmesinden doğan haklar kapsamında değerlendirilmeleri,

Teslim alma sırasında ağırlık dahil tüm kontrollerin yapılması,

Gümrük işlemlerinin yapılması,

Ülke içi taşıma organizasyonun sağlanması,

Eşyanın depolanması,

Göndericinin talebi üzere ödeme işlemlerinin takibinin yapılması. [5]

3.3.1. İthalat Taşıma Sözleşmesinin Gerçekleşmesi

Uluslararası denizyolu taşımacılığında, alıcı ülkesinde bulunan ithalatçı Sevkiyatçı'nın görevleri ve kapsamı, ithalat taşıma sözleşmesi çerçevesinde tanımlanır.

Sevkiyatçı taşıma işinin sorumluluğunu yazılı olarak almaktadır. Böylelikle, işverenine ait sorumlu olduğu işin yerine getirilmesinde gerekli talimatları istenilen seviyede yapma imkanı olacaktır.

Sevkiyatçı, müşterisinin teklif etmiş, olduğu işi kabul etme sürecinde, kendisine gerekli olan bütün belge ve talepleri kontrol etmelidir. Sevkiyatçı'ya ithalat işlemleri sırasında gerekli olan belgeler;

Konşimento,

İthalat izni,

Eşya taşıma onayı ve alış sözleşmesi vb. gibi diğer ithalat belgeleri,

Sigorta poliçesi,

Navlun faturası olarak sıralanmaktadır. [4]

3.3.2. Müşteriden Sipariş Alınması

“Freight forwarder” pazarlama çalışmaları sonucunda bulduğu müşterilerden siparişlerin alınmasıyla ithalat işlerine başlamaktadır

Öncelikle ithalat taşımaları yapmak isteyen müşteriden yüküyle ilgili ön bilgiler alınarak yurt dışı temsilcisine bu bilgiler gönderilir ve ithalat yükü için rezervasyonun yapılması sağlanır.

Müşterilerden gelen ithalat siparişleri için çıkış ülkesindeki ihracatçı firmadan gerekli yük ve sevkiyat detayları alınır. Siparişe ait yükleme detayları, yurtdışındaki Sevkiyatçı acentesine bildirilir. Aynı zamanda ithalatçı firmaya çıkış ülkesindeki Sevkiyatçı acentesinin detayları iletilir. Yurtdışındaki göndericiye taşıma ve diğer lojistik hizmetlerin bu Sevkiyatçı ile yapılacağını mallar ve ilgili evrakların Sevkiyatçı'ya teslim edilmesi talimatı verilir. [5]

Çıkış, ülkesindeki yüklemeden sonra Sevkiyatçı yurtdışı acentesinin teslim aldığı Forwarder adına düzenlenmiş, olan orijinal MBL ve HBL kopyaları ile yüke ilişkin varsa diğer orijinal evraklar teslim alır. Alıcı ülkesindeki Sevkiyatçı acentesine iletir. Konşimento bir adet orijinal kopyası ithalat Sevkiyatçı tarafından mühürlenir veya imzalanarak gemi acentesine gönderilir.

Sevkiyatçı, gerçekleşmiş, olan yükleme bilgileri ile ilgili olarak ithalatçıya (alıcıya) ihbar eder. Geminin varışını ve gemi acentesinin tescilini takiben acenteden masrafların ödenmesi karşılığı etiketli hat konşimentoları teslim alınır (Ordino).

Gemi acentesinin tescilini takiben alt özet beyanlar hazırlanarak gümrükte tescil ettirilir.

Parsiyel konteynerin limandaki geçici depolama yeri veya parsiyel ambarına boşaltılması için liman birimlerine gerekli talimatlar iletilir. Hasar, eksik veya fazlalık gibi özet beyan uyumsuzlukları için gerekli gümrük işlemleri yürütülür ve yurtdışı acenteye gerekli ihbarlar yapılır.

Parsiyel konteynerin ardiye, varsa demuraj ve liman boşaltma masrafları, ilgili liman ve depo işletmelerine ödenir. Müşterinin yapacağı tahsilatlar takip edilir. Yurtdışı Sevkiyatçı acentesine düzenlenmesi gereken faturalar hazırlanır.

Alınan tescil işlemlerini takiben müşterinin malı çekmesini sağlayacak etiketli Forwarder konşimentoları (HBL) hazırlanarak müşterinin elinde bulunan orijinal konşimentolar karşılığında, ilgili masrafların faturalarıyla birlikte müşteriye iletilir. Müşteri faturayı onaylar, karşılığında etiketli konşimento (ordino) kendisine teslim edilir. [4]

3.3.3. Dahili Taşıma Organizasyonu

Dahili taşımalarda kullanılacak taşıma aracı için, malın yüklenme tarihine göre müşteri ve gemi işletme acentesiyle görüşülerek en uygun organizasyon yapılır. Malın teslim alınacağı tarih; gemi sevk tarihine ve malın 'FCL' yada 'LCL' konteyner olmasına bağlı olarak belirlenir. [5]

3.3.4. Eşyanın Takibi

Yükün taşınması sırasında düzenli olarak geminin varış limanına ne zaman geleceğinin takibi yapılır. Gemi gelişinde olabilecek her türlü gecikme müşteriye ve acentaya bildirilir. Gemi geldikten sonra yükün çekilebilmesi için konşimentolarında varış limanına iletilmesi gerekmektedir. Eğer konşimento yük varış limanına ulaştığı halde alıcının eline geçmemiş ise bu durum yurt dışı acentesine bildirilerek, malın teslimi için hangi yolun izleneceği konusunda anlaşılmalıdır.

3.3.5. Geminin Varışında Yapılan İşlemler

Geminin varışında, gemi işletme acentesi Sevkiyatçı'ya ve göndericiye 'Varış İhbarı' gönderir. Varış ihbarı ve varsa hasar, gemi gelir gelmez en kısa sürede müşteriye

bildirilmelidir.[5] Eşyanın limandan çekilebilmesi ve gümrük işlemlerinin yapılabilmesi amacıyla, gelen eşyayla ilgili evrakın gemi işletme acentesinden alınması için aşağıdaki belgeler verilir:

- Denizyolu işletme acentesine yapılacak ödeme
- Özet Beyan
- Orijinal HBI veya eşyalarının teslim edilebilir yazısı

Sevkiyatçı, gemi işletme acentesinden taşıma bedeli ödemesi karşılığında fatura, özet beyan ve eşyayla birlikte gelen müşteriye ait evrakı teslim alır. [5]

3.3.6. Taşınan Eşyanın Çekilmesi Ve Gümrük İşlemleri

Varış limanında eşyanın çekilmesi işlemi müşteri tarafından “Freight forwarder” ve gümrükçüsüne gerekli yetki verilerek yapılabileceği gibi müşterinin kendi gümrük müşaviri tarafındanda gerçekleştirilebilir.

3.3.7. Operasyonun Tamamlanması Ve Tahsilat

Evrakların müşteri için hazırlanması gemi limana geldikten sonra yapılır. Müşteriye verilecek evrak şunlardan oluşur:

Sevkiyatçı ciro lu ara konşimento (House Bill of Lading - HBL)

Etiketli konşimento

Navlun faturası

Gümrükleme varsa Orijinal Gümrük Beyannamesi

Müşteriye gerekli evraklar teslim edilir ve yükün zamanında çekilip çekilmemesinden dolayı demuraj oluşup oluşmadığı kontrol edilir.Eğer demuraj oluşmuş ise fatura kalemlerine demuraj ücretide eklenmelidir.

3.3.8. Faturalama

Bir ithalat gönderisi için yapılan faturalamada Sevkiyatçı şu unsurları göz önüne almaktadır;

Deniz navlunu,

Limana boşaltma masrafları ve diğer hizmetler,

Diğer özel masraflar (tartma, işaretleme, etiketleme, tamir veya kontrol etme, beklemler-demuraj, vb.),

Konteyner için yapılan ödemeler,

Gümrük işlemlerine ait masraflar,
Limandan yapılan taşıma ücretleri,
Konşimento ve diğer belgeleri hazırlama ücretleri,
Taşıma sigortası primi,
Yurtdışı Sevkiyatçı acentesine ödenecek tutarlar.
Yurtdışı Sevkiyatçı acentesine fatura düzenlenirken aşağıdaki hususlar dikkate alınmalıdır:
Sevkiyatçı'nın hizmet bedeli
Gümrükleme, dahili taşıma ve hizmetlerin Sevkiyatçı tarafından yapılması halinde ilave masraf ve ödemeler
Gemi acentesinden gelen demuraj veya diğer masraf faturaları. [5]

3.4. Transit Taşımalarda Sevkiyatçı

İthalat vergileri ve ticaret politikası önlemlerine tabi tutulmayan, serbest dolaşıma girmemiş, eşya ile ihracatla ilgili gümrük işlemleri tamamlanmış, eşyanın, gümrük gözetimi altında Türkiye Gümrük Bölgesi içinde bir noktadan diğerine taşınması, Transit Rejimi hükümlerine tabidir.

Transit Taşımalarda Sevkiyatçı, ihracat ve ithalatta olduğu gibi yerel ve uluslararası yasal düzenlemeleri yakından takip etmek durumundadır.

Transit rejimine tabi tutulan eşya Türkiye Gümrük Bölgesi içinde;

Yabancı bir ülkeden gelip yabancı bir ülkeye,

Yabancı bir ülkeden Türkiye'ye

Türkiye'den yabancı bir ülkeye,

Bir iç gümrükten diğer bir iç gümrüğe taşınabilir

Denizyoluyla transit taşıma yapılacak eşya;

Transit olarak gecen taşıt ve serbest dolaşıma girmemiş eşya, transit geçimler dolayısıyla gümrük vergilerine tabi tutulmaz. Ancak, transit eşyasına ilişkin olarak yapılan hizmet ve denetlemenin gerektirdiği masraflarla; yükleme, boşaltma, mühürleme, antrepo veya depolarda muhafaza gibi hizmetler karşılığı ücret alınır.[4]

Bir Türk limanından başka bir Türk limanına transit olunacak eşyayı, yalnız Türk bandıralı gemilerle taşınabilir. Türk ve yabancı limanlara transit olarak gönderilecek eşya, getirildiği geminin bordasında veya liman araçlarında, geçici depolama yerlerinde veya antrepolarda gümrük gözetimi altında bulunur.

Bu eşya;

Bulunduğu araçlardan doğrudan doğruya,

Bulunduğu yerlerden, liman vasıtalarının yardımı ile transit taşıma yapacak araca sevk edilir

Karaya çıkarılmadan veya geçici depolama yeri yada antrepoya konulmadan, doğrudan bir Türk veya yabancı limana götürülecek eşya için verilen özet beyan formu, transit beyannamesi niteliğinde olup, bu eşya için ayrıca transit beyannamesi aranmaz. Ancak, Türkiye Gümrük Bölgesi'ne transit edilen eşyaya ilişkin özet beyanın iki nüshası, işlem gördükten sonra hareket gümrüğüne varış gümrüğüne gönderilir. Varış, gümrüğü bu beyanların bir nüshasını alıkoyar; diğer nüshayı ise teyit nüshası olarak hareket gümrüğüne geri gönderir.

Yabancı ülkelerden kara, deniz veya hava yoluyla getirilerek geçici depolama yeri, antrepo veya gümrükçe müsaade edilen yerlere konulduktan sonra Türk veya yabancı limana transit edilecek eşya, transit taşımayı yapacak deniz aracına veya eşyayı o araca götürecektir diğer bir araca yüklenmeden önce, acente veya taşıyıcı yada mal sahibi tarafından gümrüğe transit beyannamesi verilir.

Yabancı limanlara yapılacak transit isteklerinin kabulü için, özet beyan veya konşimento veya yük senetlerinde, eşyanın gideceği yerin Türkiye Gümrük Bölgesi dışında yabancı bir liman olarak gösterilmesi gerekir. [5]

3.5. Denizyolu Eşya Taşımacılığında “Freight forwarder”ın Yaptığı Sözleşme Çeşitleri

3.5.1.”Freight forwarder”ın Müşterilerle Yaptığı Hizmet Sözleşmesi

Sevkiyatçı müşterileriyle her bir sevkiyat için ayrı sözleşme yaptığı gibi yıllık bazda hizmet sözleşmesi yapabilmektedir. Hizmet sözleşmesinde aşağıdaki temel konularda yazılı olar mutabakata varılır. Bunlar:

Müşterinin adı adresi,

Hizmetin kapsamı ve niteliği,

Yükleme yeri, zamanı ve bekleme süreleri,

Dahili nakliye, depolama, paketleme, gümrükleme, sigorta vb. organizasyonlar varsa nasıl yapılacağı

Alıcı, ihbar adresi (notify) bilgileri,

Boşaltma yeri, zamanı ve bekleme süreleri,

İhracat ülkesinde gümrükleme, sigorta, dahili taşıma ve depolama vb. hizmetler varsa organizasyonu,

Taşıma belgelerinin kime teslim edileceği,

Hizmet bedeli ve ödeme şekli ve süresi. [4]

3.5.2. Uluslararası Acentalık Sözleşmesi

Yurtdışındaki göndericilere hizmet verilebilmesi ve sevk edilen malların alıcılara ulaştırılması için yurtdışı Sevkiyatçı acente veya temsilcilerine ihtiyaç duyulmaktadır.

Yurtdışı Sevkiyatçı acente seçiminde öncelikle hedef pazarlara yakınlık ve firma ihtiyaçlarına dikkat edilmeli, çalışmalar buna göre yapılmalıdır. Karşılıklı değerlendirmeler sonucunda uluslararası alanda faaliyet gösteren iki firma arasında Acente (temsilcilik) Sözleşmesi yapılabilmektedir. Sevkiyatçı, acentesiyle konteyner servisi için kullanacağı armatör hatlarının araştırmasını yaparak, armatör hatlarıyla mutabakata vararak sözleşme yapması gerekir. Bunlar;

Hizmetin kapsamı, niteliği ve süresi

Navlun ve yerel masrafların fiyatları

Servis ve operasyon detayları

Hedef pazarlar için fiyat analizleri

Pazar eğilimlerine göre fiyat politikalarının ortaya konması

Karşılıklı kar paylaşımı

Hesap mutabakatlarının ilkeleri

Sevkiyatçı yurtdışı acente vasıtasıyla yeni müşteri yönlendirebilir. Yurtdışı acente aracılığıyla gelen müşteri, siparişlerde belirtilmiş göndericilerle temasa geçer. Göndericilerin verdiği yükle ilgili detay ve bilgiler çerçevesinde yükleme ve fiyat bilgileri yurtdışı acenteye geri bildirilir. Acente bu bilgilere göre yurtdışındaki alıcıdan yükleme teyidi alır. [5]

Yeterli yük hacmine ulaşılabilmesi için diğer Sevkiyatçılarla, uzmanlaştıkları alanlara göre işbirliği yaparak yük konsolidasyonu sağlamalıdır. Bu şekilde birim taşıma maliyetleri düşerken hizmet kalitesi ve gemi işletmelerine karşı pazarlık güçleri artacaktır. Bu nedenle Sevkiyatçı'lar birbirlerine alt Sevkiyatçı (Co-Loader) olarak potansiyel yüklerini aktarabilmeleri için düzenli olarak konteyner servisi

duyurulan yapmalıdır. Pazarlama çalışmalarını takiben müşterilere teklifler iletilir ve tekliflerin değerlendirme ve sonuçları takip edilir. [5]

3.5.3. Gemi Acentası Ve Gemi İşletmesi Arasındaki Sözleşme

Gemi acenteliği firması, düzenli hat taşımacılığı yapan gemi işletmeleriyle bir gemi acentelik sözleşmesi çerçevesinde çalışmaktadır. Bu amaçla acentelik firmasının düzenli hat gemi işletmesi armatörüyle aralarında acentelik sözleşmesinin olması gerekir. Armatörlerin diğer ülkelerdeki yurtdışı temsilcisi Sevkiyatçı'lar değil armatör acenteleridir. Sevkiyatçı'lar armatör ve gemi acentelerinin müşterisidir. [5]

3.6. Denizyolu Eşya Taşımacılığında Temel Bileşenler

Denizyolu eşya taşımacılığının üç temel unsuru;

Taşıma araçları ve gemiler

Terminal ve limanlar

Taşımacak eşyalardır (yükler).

3.6.1. Denizyolu Eşya Taşıma Araçları-Gemiler

Denizyolu eşya taşımacılığının en önemli unsurları gemilerdir. Denizcilikte genel olarak, su üzerinde hareket eden ve bu eylemde makinelerini kullanan, belirli bir amaca yönelmiş olan araçlara gemi denir. [13]

Türk Ticaret Kanunu, Madde 816'ya göre ise “Tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması denizde hareket etmesi imkanına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne gemi sayılır.” [13]

Ticaret gemilerinin yükleme ve boşaltma donanımı, ambar yapısı, motor ve diğer aksamı yapım öncesinde geminin taşıyacağı yükün türüne, taşımanın amacına uygun olarak tasarlanır. Denizyolu taşımacılığında aynı tür yükü taşıyan gemiler ortak özelliklere sahiptir. [5]

Denizyolu ile yapılan yük taşımacılığında farklı büyüklükte ve tasarımda ticari gemiler kullanılır. Ticaret gemileri, taşıdıkları yüke göre değişik özelliklere sahiptirler. Bu özellikler göz önüne alındığında ticaret gemileri iki ana gruba ayrılabilir.

Bunlar;

Taşıma üniteleriyle yük taşıyan gemiler,

Dökme yük gemilerdir.

Ünite haline getirilmiş. eşya taşıyan gemiler ise şu şekilde sınıflandırılabilir:

Konteyner gemileri

Ro-Ro gemileri

Ünite haline getirilmiş. yükler, gemilerde konteyner, palet veya treylere yerleştirilerek taşınırlar. Bu gemilerin ambar hacimleri taşıyacakları ünitelerin durumuna göre tasarlanmıştır. Ünite yük taşıyan gemiler genellikle düzenli hat taşımacılığı yapmaktadır.

Dökme yük gemileri ise ünite haline getirilemeyen, ambalajlanmamış. dökme (bulk) yükleri taşımaktadır. Bu gemiler:

Genel kargo taşıyan şilepler (dry cargo)

Tankerler

Kömür, yem, gübre vb. dökme yükler için OBO Gemileri (Oil, Bulk, Ore - Petrol, Dökme, Maden)

Sıvı veya gaz halindeki yükler (mineral yağ, doğal gaz, yemeklik yağ, şarap vb.) ile LPG - LNG gaz taşıyan gemilerdir. [5]

3.6.2. Terminaller Ve Liman Hizmetleri

Denizyolu taşımacılığının en önemli unsurlarından biri de terminal ve limanlardır. Liman ve konteyner terminalleri (CFS: Container Freight Station veya CY: Container Yard) ile depolar (antrepo, fiktif depo, parsiyel ambar) çok çeşitli tip ve büyüklükte olabilmektedir. Bütün bu çeşitlilik, kapasite ve işlevsellikten kaynaklanmaktadır. İhracat, ithalat ve gümrük süreçlerinin bütünü, transit geçiş noktaları, parça yüklerin bir arada toplanması, konsolidasyon merkezleri ve boş konteyner depo alanları gibi çok farklı tipteki operasyonların etkin, verimli ve tam bir düzen içerisinde gerçekleştirilmesinde terminal ve limanlar, denizyolu eşya taşımacılığının ayrılmaz bir parçasıdır. Limanlar, gemilerin yolcu ve yük indirip - bindirme, yükleme, boşaltma, bağlama ve eklemelerine elverişli, yeterli su derinliğine sahip, teknik ve sosyal alt yapı tesisleri; yönetim, destek, bakım -onarım ve depolama birimleri bulunan tabii veya suni olarak rüzgar ve deniz etkilerinden korunmuş, taşıma türleri arasında dönüşüm noktaları olan kıyı yapılarıdır.

Eşyanın gemiye yüklenmesi veya gemideki yükün tahliyesi başta olmak üzere terminal ve liman hizmetlerinin önemli bir kısmı, limanlarda verilmektedir.

Limanda eşya ile ilgili verilen hizmetler şu şekilde sıralanabilir:

Yükleme - boşaltma hizmetleri

Gemi veya gemi içinde aktarma (shifting) hizmetleri

Gemiden gemiye aktarma (limbo) hizmetleri

Terminal hizmetleri

Ardiye hizmetleri [4]

Yükleme-Boşaltma;

Eşyanın; rıhtıma, ambarlara, kara veya deniz vasıtasından alınıp gemi bordasına getirilmesi, gemiye yüklenmesi, gemi ambar veya güvertesine istif edilmesi hizmetleridir. [4]

Taşıma aracının üstünden yükleme ve boşaltmada yük, ardiyeye uğramadan göndericinin aracından gemiye yüklenir yada gemiden alıcının aracına boşaltılır. Ardiye teslimi hizmette ise, eşya antrepo, sundurma vb. limanın depolama tesisinden alınarak gemiye yüklenir; veya gemiden boşaltılan eşya liman depolarına çekilir. [4]

Shifting;

Bazen liman sırasındaki değişiklik veya yükün özelliğine bağlı olarak yükleme veya boşaltma limanında, geminin aynı veya diğer ambar veya güverteleri arasında, eşyanın gemiden indirilmeksizin yerinin değiştirilmesi (shifting) işlemleridir. [4]

Limbo;

İki geminin birbirine yanaşarak (rampa ederek) karşılıklı güverte ve ambarları arasında eşyanın bir gemiden boşaltılarak diğer gemiye yükleme hizmetlerini ifade eder.[4]

Terminal Hizmeti;

Terminal alanlarında verilen hizmetler şunlardır:

Gemiye yükletilmek üzere terminale alınan kara taşıtları üzerindeki eşyanın araçlardan boşaltılması, ambarlara taşınması ve istiflenmesi ile gemiye yüklenmesi,

Limana gelen gemilerdeki eşyanın boşaltılarak terminal depolama alanlarına alınması ve eşyanın alıcısı veya taşıyıcılarına teslim edilmek üzere depolama alanlarından alınarak kara vasıtasına yükletilmesi,

Terminalde bulunan eşyanın gerektiğinde yerinin değiştirilmesi için taşınması ve yeniden istiflenmesi. [4]

Ardiye Hizmeti;

Ambarlama yerlerine alınan eşyanın, sahip veya taşıyıcıları tarafından teslim alınmasına veya gemi ile gidecek eşyanın, gemiye veya deniz vasıtasına

yüklenmesine veya tasfiye vb. şekillerle çıkarılmasına kadar, işletmenin sorumluluğu altında muhafaza edilmesi hizmetini ifade eder. Bir başka deyişle ardiye hizmeti, yüklerin liman bölgesi içinde depolanması hizmetidir. [4]

Eşyaya Ait Diğer Hizmetler;

Limanlarda, yukarıda belirtilen temel hizmetlerin dışında, eşyaya ait diğer bazı hizmetler de verilmektedir.

Bunlar:

Parçaların tartılması,

Taşıma kaplarının açılması ve kapatılması,

İstif yerindeki parçaların seçilmesi,

Taşıma kabının değiştirilmesi,

Taşıma kaplarında onarım yapılması,

Taşıma kaplarından numune alınması,

Taşıma kaplarının markalanması ve etiketlendirilmesidir.

isteğe bağlı ikincil hizmetlerdir. [5]

3.6.3. Eşyalar-Yükler

Deniz yolunda taşınan yükler çok çeşitli olmakla birlikte sıvı ve kuru yükler olmak üzere ikiye ayrılır;

Sıvı yükler petrol, kimyevi ve bitkisel yağlar ile gazlar vb olarak sıralanabilir

Kuru yükler ise maden cevheri, hububat gibi ambalajsız dökme yükler olabileceği gibi, ambalajlı yüklerde olabilir. [4]

3.7. Denizyolu Eşya Taşımacılığında Taşıma Üniteleri

3.7.1. Sandıklar

Sandıklar standart ölçü ve ağırlıkta olmamaları nedeniyle kombine taşımacılıkta en az kullanılan taşıma üniteleridir. Daha çok, parça yük gemilerinde parsiyel yüklerin taşınması için kullanılır. Genellikle eşyayı imal eden firmalar tarafından hazırlanır. Eşyanın imal yerinden alıcısına kadar güvenle taşınması sandığın sağlamlığı ile birlikte nem, su, sarsıntı veya çarpma gibi dış etkenlere karşı direncine bağlı olacaktır. [5]

3.7.2. Paletler

Paletler taşımayı kolaylaştırmak amacıyla yapılan, yüklerin ünite haline getirilerek tek bir birim halinde taşınmasını sağlayan alçak platformlardır. Paletler indirme ve bindirme işlemlerini özellikle forklift gibi araçlar sayesinde daha hızlı olmasını sağlar. Paletler düz, etrafı çevrili ve tekerlekli olmak üzere üç türlü olabilir. Uluslararası Standartlar Örgütü (ISO) konteyner paletleri konusunda standart boyutlar kabul etmiştir. Bu paletler ISO paletleri diye de bilinmektedir. ISO paletlerinin boyutları santimetre olarak 80x100, 80x120, 100x120, 120x160 ve 120x180'dir.

Yükün alıcı ile satıcı arasında kesintisiz ve en seri şekilde sevk edilmesi çabaları taşıma sisteminde bulunan her bir ünitenin birbirleriyle bütünleşmesinde paletlerin de standartlaşmasını zorunlu hale getirmiştir. Avrupa Ambalaj Federasyonu, 80x120 ve 100x120 cm. boyutlarındaki paletlerde ısrar etmiş ve bu ölçülerdeki paletler daha çok kullanılır hale gelmişlerdir. [5]

3.7.3. Konteyner

Konteyner bir taşıma gerecidir. İngilizce "container" (muhafaza etme) kelimesinden türemiştir. Türkçe karşılığı olarak "kapsak, yüklük" kelimeleri yerleştirilmek istenmişse de bütün dillere girdiği gibi ülkemizde de konteyner adı yadınanmamış. ve yerleşmiştir. Fizik yapısı itibari ile büyükçe ve sağlam bir sandık görünümündedir. Konteyner dayanıklı ve uzun omurlu olması yönleriyle taşıma sürecinin etkin ve verimli hale gelmesinde önemli bir işlev üstlenmektedir.

Uluslararası Standartlar Örgütü (I.S.O.) konteynerlerin şu unsurları taşıdığını vurgulamaktadır; (ISO 9897:1997, ISO 14829:2002)

Farklı bir çok malın tek bir yükleme ve taşıma ünitesi haline getirmesine yardım etmesi,

Taşıma ünitesi olarak indirme ve bindirme işlemlerini olanaklı hale getirmesi,

Taşıma aracına bağlı olmaksızın bir araçtan diğerine teknik araçlar yardımıyla aktarılabilmesi,

Taşımanın seri olması için uluslararası standart ölçülerde bulunması,

Dayanıklı ve uzun ömürlü olması,

Konteynerler, yükleri içinde bulunduran, bir nakil vasıtasından diğerine aktarılabilen ve bu vasıtalarla kolayca ayrılabilen, yüklenmiş durumuyla "birim yük" vasfına

sahip, büyüklük ve teçhizat bakımından mekanik yüklemeye elverişli, tekrar kullanılabilir olan taşıma kaplarıdır. [5]

Konteyner Türleri;

Konteynerler değişik yüklerin taşınmasında kullanılır. Bazıları parça yüklerin, bazıları dökme yüklerin, bazıları da soğutulmuş, yüklerin taşınmasına uygun şekle sokulmuşlardır. Uluslararası konteyner taşımacılığı kapıdan kapıya taşımacılıkta tam bir avantaj sağlamaktadır. Konteyner taşımacılığı, dağıtım maliyetlerinin aşağıya çekilmesine olanak sağlayan, rasyonel ve hızlı taşımayı mümkün kılmaktadır.

Konteynerler işlevlerine göre şöyle sınıflandırılabilir:

Parça yük konteynerleri(Kuru yük konteyneri)

Dökme yük (Bulk) konteynerleri

İzole (insulated) Konteynerler

Özel Amaçlı Konteynerler [5]

Kuru yük konteynerleri

İngilizce'de 'Dry Container' olarak adlandırılmaktadır. Genel olarak bu tip konteynerlerin bir kapısı olup, dört tarafı kapalıdır. Ancak bazılarının hem üstü, hem de yanları açıktır. Kuru yük konteynerleri şu şekilde gruplanabilir.

Dar yüzeyinden kapısı olanlar (kapı 270 derece açılabilir),

Geniş, yüzeyinden kapısı olanlar

Üstü açık konteynerler (open top)

Yüksek hacimli konteynerler (high cube)

Yanları açık olanlar (open side)

Düz (flat) konteynerler

Kenarları açık havalandırılmalı (ventilated open side) konteynerler [5]

Dökme Yük Konteynerleri (Bulk Container)

Adından da anlaşılacağı gibi buğday, arpa, yağlı tohumlar gibi dökme yük olabilecek taneli ürünlerin taşınmasında kullanılmaktadır. Sıvı dökme yükler için bu konteynerler tank şeklindedir. [5]

İzole (Insulated-Reefer) Konteynerler

Soğutulmuş veya dondurulmuş yüklerin taşınması için kullanılmaktadır. Yalıtımlı olan bu konteynerler sefer esnasında kamyon, tren veya gemiden alınan enerji sayesinde soğutma işlevlerini gerçekleştirmektedirler. [5]

Özel Amaçlı Konteynerler

Belli ve özel bir amaç için hazırlanmış, konteynerlerdir (örneğin; hayvan konteyneri). Konteynerler genel olarak 20 feet ve 40 feet olmak üzere iki ayrı ebat olarak kullanılmaktadır.

Bu konteynerlerin boyutlarına göre özellikleri şunlardır:

Tablo 2: 20-Kademlik / 40-Kademlik Konteyner Ölçüleri

20-Kademlik											
	Boyutlar								Haci m	Yük	Dara
	Dıştan			İçten			Kapı				
Tipi	En	Boy	Yük.	En	Boy	Yük.	En	Yük.	M3	Ton	Ton
Standart	2.43	6.06	2.59	2.35	5.9	2.39	2.34	2.28	33.00	28.150	2.330
Reefer	2.43	6.06	2.59	2.28	5.45	2.26	2.32	2.25	28.10	21.800	3.200
Flat Rack	2.43	6.06	2.59	2.35	5.90	2.31	--	--	32.00	29.500	3.000
Open Top	2.43	6.06	2.59	2.34	5.89	2.36	2.32	2.25	32.60	21.700	2.300
Tank Tainer	2.44	6.06	2.59	--	--	--	--	--	24.00	26.670	5.330
Ventilated	2.43	6.06	2.59	2.34	5.90	2.39	2.34	2.27	32.99	22.050	2.350

40-Kademlik											
	Boyutlar								Hacim	Yük	Dara
	Dıştan			İçten			Kapı				
Tipi	En	Boy	Yük.	En	Boy	Yük.	En	Yük.	M3	Ton	Ton
Standart	2.43	12.19	2.59	2.35	12.03	2.39	2.34	2.75	67.70	28.700	3.800
Reefer	2.43	12.19	2.59	2.28	11.57	2.25	2.29	2.2.26	58.40	26.000	4.480
Flat Rack	2.43	12.19	2.59	2.41	12.02	1.95	--	--	56.60	40.050	4.950
Open Top	2.43	12.19	2.59	2.35	12.02	2.38	2.32	2.25	67.30	26.280	4.200
High Cube	2.43	12.19	2.89	2.35	12.03	2.69	2.34	2.58	76.00	26.480	4.000
Reefer High Cube	2.43	12.19	2.89	2.28	11.57	2.54	2.28	2.25	67.30	28.400	4100

Konteynerlerin Uluslar arası Standartları;

Konteyner taşımacılığının uluslararası deniz, kara ve demiryolunda yapılabilmesi için uluslararası standartlarının bulunması gerekmektedir. Bu standardizasyon, bir yandan konteynerlerin bir araçtan diğerine mekanik Araçlarla aktarılabilmeleri, diğer yandan konteyner toplama merkezlerinde değişimli olarak kullanılabilme imkanını yaratabilmektedir. Bu standartlar ISO (International Standard Organization) tarafından belirlenmektedir. [3] (ISO 9897:1997, ISO 14829:2002)

Konteyner yüksekliğinde sınırlamalar kaldırılmıştır. Günümüz taşımacılığında, daha çok TEU (Twenty Equivalent Unit) ve FEU (Forty Equal Unit) olarak ifade edilen 20'lik ve 40'lik konteynerler kullanılmaktadır. Maksimum taşıma kapasiteleri, 20'lik için 20 ton, 40'lik için 30 ton'dur. Ancak konteynerin kalitesine ve yükleme-boşaltma ülkelerinin yük sınırlamalarına göre bu limitler kontrol edilmelidir. [4]

20' DC / 40' DC

Bazı ticari yazışmalarda bu tip konteynerlere "dry van" yada " standart" denilmesine rağmen, çoğunlukla " genel amaçlı " terimi daha uygundur. Uluslararası kullanıma uygun olarak uzunluk ve genişlik açısından dış ölçüleri sabit , yükseklikleri farklı olabilir. İki kapıları olup sadece bir tanesi dışa doğru açılabilir.Konteyner kapısı kapatıldığında su ve hava geçirmez özelliği vardır. Konteyner imalinde kullanılan malzeme hem taşıma kapasitesi hem de volüm göz önüne alınarak seçilir. Genellikle çelik ve alüminyum kullanılır. Çelik konteynerlerin yükleme kapasitesi daha azdır, çünkü çelik daha ağırdır.

20' Üstü Açık / 40' Üstü Açık

Tipik bir genel amaçlı konteynerin uzunluk ve genişlik ölçülerini taşıy tek bir farkla "sabit bir üstü " yoktur.Konteynere kapıdan sığmayacak kadar uzun/geniş olan yüklerin ancak vinç yada benzeri araçlarla üstten konabileceği durumlarda kullanılır. En çok makine, mermer levhalar, alüminyum profiller vs taşınır. Open top konteyner çoğu zaman üstten taşınması olan yükler içinde kullanılır. Yükleme sonrası bir branda ile sıkıca örtülür. Tabanı, ağır yükleri taşımasından dolayı biraz daha kalındır ve özel ekipman sınıfına girdiğinden navluna genellikle surcharge (ilave masraf) eklenir.

20' Flat Rack / 40' Flat Rack / 40' Kapanabilir Flat Rack

Bazen kısaca "flat" olarak da adlandırılır. Bu tip konteynerin iki kenarı ve üstü yoktur. Bazen her iki baş kısmında yerinden çıkarılabilir. Flat konteyner her iki yandan ve üstten taşınmalı malların yüklenmesine uygunluğu nedeniyle navluna oldukça fazla surcharge eklenebilir. Konteynerin tabanı çok kalındır.

40' High Cube / 45' High Cube

Bu tip konteynerler nispeten hafif fakat volümü yüksek malların taşınmasında kullanılır. Yükseklikleri normal 40' konteyner oranla 30 cm daha fazladır.

40' Reefer / 40' High Cube Reefer / 45' High Cube Reefer

Konteynere takılan ve elektrik ya da diesel motor ile çalıştırılan bir soğutma ünitesi ile, genellikle gıda ürünleri başta olmak üzere, diğer yüklerinde soğutma kontrollü olarak taşınmasında kullanılır. [13]

Konteynerin Yüklenmesi;

Uluslararası taşımaya hazırlanan yükler için en önemli konu eşyanın uygun koşullarda yerleştirilmesi ve istiflenmesidir. Eşya, sabit ve emniyetli olmalıdır. Yük, taşıma aracı ve/veya konteynerin taşıma sırasındaki hareketlerinden etkilenmemesi için sağlam olarak yerleştirilmelidir. Taşıma ambalajının içindeki ürünün hareketi, hasara neden olacağından ürünün sabit ve emniyette olması sağlanmalıdır.

Yükün ağırlığı tabana eşit olarak dağıtılmalıdır. Konteynerin ağırlık merkezi mümkün olduğu kadar aşağıda ve merkeze yakın olmalıdır. Özellikle karışık yükler söz konusu olduğunda bu durum mutlak göz önünde bulundurulmalıdır. Boşaltmanın hızlı ve kolay yapılabilmesi için mümkün ise aynı tür eşyaların bir arada olmasına dikkat edilmelidir.

Ağır eşya hafif yüklerin üzerine konmamalıdır. Sıvı ürünler kuru ürünlerin üzerine kesinlikle yerleştirilmemelidir.

Eşyanın güvenliği için, yükü; zemine, yan duvarlara, arka duvara yaslamak gerekir.

Yükün bağlanması, yerleştirilmesi, sıkıştırılması ve desteklenmesi için güçlü malzemeler kullanılmalıdır.

Duvarlar ve eşya arasında kullanılmayan boşluklar uygun biçimde doldurulmalıdır. Kum (destek) torbaları ve özel hazırlanmış parçalar bu boşlukları doldurmak için kullanılır.

Kum torbaları, hem yükü yerinde muhafaza eder hem de şok önleyici tampon görevi görürler.

Ambalajlar, kaymaması için konteynerin tavanına kadar üst üste yerleştirilmelidir. Bu yöntem, yüklerin kendi kendilerini destekleyebildiği durumlarda uygulanmalıdır. Diğer durumlarda destek torbaları kullanılarak yükün güvenliği sağlanmalıdır.

Tehlikeli madde taşıyan konteynerler uygun ve açık bir biçimde işaretlenmelidir. Bu konteynerler ulusal mevzuata uygun olmalıdır. Konteynerlerinin kapıları açıldığında tehlikeli maddeleri taşıyan eşya emniyetli olmalı ve dökülmemelidir.

Eşyanın ağırlık merkezi konteynerin ağırlık merkezinde değilse, taşıyıcı bilgilendirilmeli ve uyarılmalıdır.

Konteyner kapasitesi ne kadarsa o kadar yük konulmalı, kesinlikle bu sınır aşılmamalıdır.

Alıcı ülkede eşya sınırı daha düşük olabilmesi düşünülerek asla fazla yükleme yapılmamalıdır.

Kapılar ve eşya örtülerinin iyice kapatılması gerekir. Kapının arkasındaki yükler emniyetli olmalıdır. Eşyayı boşaltan kişi herhangi bir tehlike olmaksızın kapıları açabilmelidir.

Konteyner ve araçların kapıları, güvenilirliğin sağlanabilmesi için dikkatle kilitlenerek mühürlenmeli ve numaralandırılmalıdır. Bu numaralar bir belgeye kayıt edilmelidir. [5]

Destek Malzemeleri;

Eşyanın yerleştirildiği yerden kaymasını, yer değiştirmesini önleyerek hasar ve kaybını engellemek amacı ile bloklama, bağlama, ızgaralar, alt bağlar, standartlar, çemberler vb. destekleme malzemeleri kullanılmalıdır. Bu şekilde ürünün kalitesi istenilen düzeyde muhafaza edilir ve müşteri memnuniyeti sağlanır. [5]

Konteynerin Kontrolü

Yük konteynere yüklenmeden önce iyice kontrol edilmelidir. İlk önce konteynerin tipi, kapasitesi (ağırlık ve hacmi) ve ön ek numarası (prefix) kontrol edilir. Prefix, sayıdan önce gelen dört harfli bir koddur, taşıma firmasını ve izin belgesinin özelliğini (hangi hatların kullanılacağını ve ne çeşit yük olduğunu) gösterir.

İkinci olarak, su sızdırmazlığı, zemin koşulları, duvar ve tavanda hasar olup olmadığı, temizliği, kapıların açılıp kapanma kalitesi, kapıların kilitlenme ve mühürlenme imkânları gibi özellikleri kontrol edilmelidir. Yük konteynerlerinin sağlamlığının kontrolü için en etkili metod, içersine elinde bir ışık kaynağı olan bir denetçinin girmesi ve kapıların beş dakika için kapatılmasıdır. Kapı ya da duvar bölümlerinden görünen ışık, sızıntı ve risk belirtisidir. [5]

3.8. Konteyner Navlun Fiyatlandırması Ve “Freight forwarder”

Forwarder’ın Konteynerla yaptığı uluslar arası eşya taşımasında iki türlü navlun fiyatlandırma şekli görülmektedir bunlar;

Komple Konteyner Navlun Fiyatı (FCL)

Parsiyel Konteyner Navlun Fiyatı (LCL)

Müşteriye sağlıklı bir şekilde fiyat verilebilmesi için öncelikle şu bilgiler alınmalıdır;

Yükleme tarihi ve yeri

Çıkış limanı

Varış limanı

Teslim şekli (Incoterms)

Mal cinsi

Paketleme şekli

Ambalaj ölçüleri

Ön taşıma.

Son taşıma

Ayrıca malların üst üste istifleme imkanının olup olmamasının öğrenilmeside, yükleme sırasında konteyner iç hacminden tam yararlanıp yararlanılamaması konusunda forwardera yardımcı olmaktadır.

3.8.1 Full Konteyner Navlun Fiyatlandırması:

Müşteriden gerekli bilgiler alındıktan sonra sıra armatör, armatörün acentesinden alınacak bilgilere gelmektedir, bu bilgiler ise;

Navlun

Liner in : Yükleme limanındaki masrafları armatör öder.

Liner out : Varış limanındaki masrafları armatör öder

Free in : Yükleme masrafları yükleyiciye aittir.

Free out : Tahliye masrafları yükleyiciye aittir.

GRI (General Rate Increase): Genel navlun artışı.

BAF (Bunker Adjustment Factors): Akaryakıt ayarlama katsayısı.

CAF (Currency Adjustment Factors): Kur ayarlama faktörü.

Equipment surcharge: Özel konteyner masrafları

3.8.2 Parsiyel Konteyner Navlun Fiyatlandırması:

Forwarderin, parsiyel fiyatlandırma esnasında yapması gereken en önemli hedefi, malların ölçülerine göre yerleştirme planının mükemmel bir şekilde yapılarak, konteyner iç hacminden mümkün olduğu kadar çok yararlanmak olmalıdır.

Yerleştirme planı yapılırken de malların istifleme imkanı olup olmadığı göz önünde bulundurulmalıdır.

Parsiyel konteyner fiyatlandırmasında $1 \text{ m}^3 = 1 \text{ ton}$ kabul edilerek hesaplama yapılır.Yani malın hangi birim değeri büyük ise m^3 yada kgs fiyat büyük olan değer üzerinden müşteriye verilmektedir.Örnek olarak bir mal 1200 kgs ve 2 m^3 ise fiyatlandırma 2 m^3 üzerinden, yada 2000 kgs $1,2 \text{ m}^3$ ise fiyat 2000 kgs üzerinden müşteriye verilmektedir.

Örnek Parsiyel Konteyner Fiyatlandırması:

Mal Ölçüleri:1 palet (80 x 120 x 130) 1.248 m^3

Not:Malın üzerine başka yük konulması sakıncalıdır.

Mal Cinsi:Cam Eşya

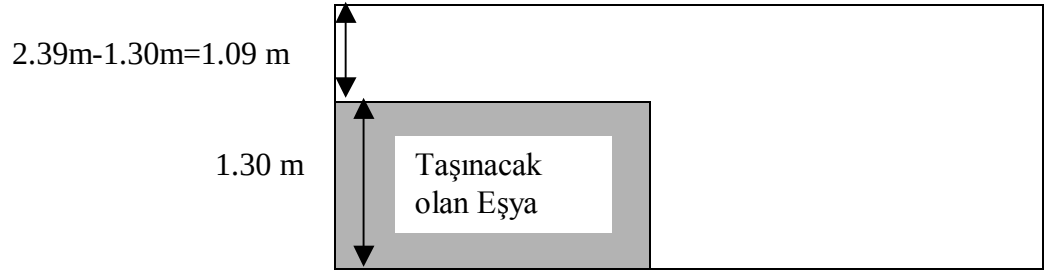
Brüt Ağırlık:1000 kgs

Çıkış Limanı:İstanbul

Varış Limanı:Ashdod

Teslim Şekli:FOB

İç Nakliye:Topkapı-Ambarlı Limanı



Konteyner cinsi:20'DC

Konteyner Yüksekliği:2.39 m

Acentadan Navlun Ücreti: Usd 15 w/m

Konşimento Ücreti: Usd 10

Liman Masrafı: Usd 5 w/m

İç nakliye Bedeli:130 YTL + KDV

Bu örnekte müşteriye fiyat verilirken yükün üstüne başka bir yük konulamayacağı dikkate alınarak yani konteynerın tüm iç yüksekliği üzerinden hesaplama yapılmalıdır;

Gerçek ölçüleri 80 x 120 x 130cm olan eşya 80 x 120 x 239cm üzerinden hesaplanmalıdır.

Yani fiyatlandırmada esas alınacak ölçü $80 \times 120 \times 239 = 2.29 \text{ m}^3$ olmalıdır.

Bu yük için müşteriye verilecek olan fiyatımızı hesaplarken:

Navlun Ücreti: Usd 15

$\text{Usd } 15 \times 2.29 \text{ m}^3 = \text{Usd } 34,35$

Konşimento Ücreti: Usd 10

Liman Masrafı: Usd 5

$\text{Usd } 5 \times 2.29 \text{ m}^3 = \text{Usd } 11,45$

İç nakliye Bedeli: 130 YTL + 23,4 YTL (KDV) = 153,4 YTL (Kur 1 usd = 1,35 YTL olarak alınmıştır) = Usd 113,6

Toplam: $34,35 + 10 + 11,45 + 113,6 = \text{Usd } 169,4$ olarak belirlenebilir.

Sevkiyatçı denizyolu konteyner işletmecisi acenteden temin edeceği konteynerleri hizmet bedelini ilave ederek ihracat veya ithalat müşterilerine bildirir.

Denizyolu konteyner ihracat navlun fiyatlandırmasında müşteri istekleri oldukça önem arz etmektedir. Bazı müşteriler açısından aynı hat için önceliğin fiyatta olmasına karşın, bazıları için ise zaman konusu daha önemlidir. Sevkiyatçı bu kriterler çerçevesinde aktarmalı - aktarmasız veya daha yüksek ücretli hatları tercih ederek müşterinin isteklerine göre navlun fiyatını oluşturur.

İthalat için navlun fiyatının oluşturulmasında çıkış noktasındaki Sevkiyatçı acentesinden de navlun fiyatı talep edilebilir. Konteyner içi dolum (yükleme) yeri liman sahasında olabileceği gibi, müşterinin yada Sevkiyatçı firmanın deposunda da olabilir. Konteynerin müşterinin deposuna gitmesi halinde iç taşımacılık Sevkiyatçı tarafından organize edilebilir. Ayrıca konteynerin gümrüklü sahadan çıkışı için "geçici kabul" ücreti ödenir. Konteyner navlun fiyatına taşıma ücretine ek olarak eğer istenirse Terminal Elleçleme Ücreti (THC - Terminal Handling Charge) ile konteynerin gemiye yüklenmesi ile varış limanındaki boşaltma ücretleri de ilave edilebilir. [4]

3.9. Fatura Kalemleri

Burada meydana gelen fatura kalemleri yapılan İthalat ve ihracatta fatura kalemleri farklıdır ve en önemlisi ihracat tamamen konteynerin doldurma ve gemiye

yüklenmesine yönelik olmasına rağmen ,ithalata bu konteynerin boşaltılması ve tahliyesine yöneliktir.

Free in :Gemiye yükleme ücreti

Terminal :İstiften /Kamyona ,Kamyondan /İstife indirme ,taşıma bedeli

Navlun :Limandan limana taşıma bedeli

Primaj : Navlun üzerinden acentenin aldığı komisyon

Ardiye :Konteyner veya malın liman terminali veya özel terminaldeki kaldığı süre ve özelliğine bağlı ardiye ücreti

Doldurma : Konteynerin içine malların doldurulması

Parsiyel servis : Parsiyel yüklenecek konteynerin içine malların doldurulması ve istiflenmesi

Demuraj:Konteyner içindeki malların verilen süre içinde boşaltılmadığı için meydana gelen demuraj ücreti

Boşaltma: Konteynerin içinden malları boşaltma ücreti

Lashing: Malların emniyete alınması,ve bağlanması aralarının doldurulması taşıma esnasında zarar görmemesi için sabitlenmesi .

Tahliye ücreti : Gemiden tahliye ücreti

Konşimento :İhracatta set konşimento ücreti

Ordino : Konşimento karşılığı yük teslim ordino ücreti

GeçiciKabul :Malların yükleneceği Konteynerin gümrüklü saha dışında doldurulması istenirse bu durumda boş konteyner gümrüklenme işlemi

İç nakliye :Konteynerin yada malların limandan alıcının deposuna taşınma ücreti

Gümrükleme : Malların gümrükteki işlemleri,gümrüklenme ücreti

3.10. “Freight forwarder” Ve Denizyolu Düzenli Hat Taşımacılığı

Sevkiyatçı'lar için hizmetlerinin sürekliliği ve standardizasyonu yönünden düzenli hat taşımacılığı oldukça önemlidir. Sevkiyatçı sefer tarih ve yerlerini müşterileri olan ihracat ve ithalatçılara sunmakta, müşteriler de sevkiyat planlarını düzenli hat programlarına göre belirlemektedir. Düzenli hat (Liner) taşımacılığı, önceden belirlenmiş hatta, önceden tespit edilmiş bir trafiğe göre çalışan gemilerle yapılan denizyolu taşımacılığıdır.

Düzenli hat gemilerinin bir çok önemli hatta hemen hemen bütün eşya trafiğini taşıdığı bir gerçektir. Bu taşımacılık günümüzde çoğunlukla konteynerlerle yapılmaktadır.

Düzenli hat taşımacılığının belirli hatlarda planlı seferleri olması, belirli sayıda gemiyi belirli hatlarda çalıştırmayı gerektirmesi yük hacminde standart seviyenin korunmasını zorunlu hale getirmektedir. Düzenli hat taşımalarında, seferlerin daha önceden ilan edilmiş, aralıklarla ve belirli rota üzerinden çalışması, gemilerin yüklü olup olmamasına bakılmaksızın zamanı gelince hareket etmesini zorunlu kılmaktadır. Gemilerin planlanmış. saatte sefer yapma gerekliliği, geminin tam dolmadan ayrılmasına neden olabilmektedir. Bu nedenle yük planlaması ve yönetimi konusuna özellikle önem vermesi gereken düzenli hat işletmeleri, yük konusunda Sevkiyatçılarla yakın işbirliği yapmalıdır.

Sevkiyatçı'nın düzenli hat konteyner yüklerinin çok sayıda firmanın parça yüklerinden oluşması nedeniyle, hat güzergahında bulunan bütün limanlardaki faaliyetlerinde, planlama ve örgütlenmeyi içeren bir dizi faaliyetlerle birlikte gerçekleştirilmesini gerekir. [4]

Düzenli hat taşımacılığının programlanmış. olması taşıyıcı, gönderici ve alıcı açısından bir rahatlık sağlarken, planlı seferler aynı zamanda taşıma taraflarına rekabette üstünlük getirmektedir. Konteyner taşımacılığının gelişmesine bağlı olarak, limandan limana sunulan hizmetler yerini kapıdan kapıya hizmetlere bırakmıştır.

Uluslararası denizyolu taşımacılığında serbest ticaret ilkeleri işlemektedir. Bu nedenle işletmeler arasında çeşitli düzenlemeler ve örgütlenmeler oluşturulmuştur. Konferans, düzenli hat taşımacılığı yapan denizyolu işletmelerinin; ortak taşıma şartları ve navlun oranları uygulayarak, aralarındaki rekabeti ortadan kaldırmak ve konferansın dışında kalan taşıyıcılara karşı gerekli üstünlük sağlamak amacıyla oluşturdukları örgütlenmelerdir.

Konferansların ortaya çıkması sonucu, belirlenen tarifeler uyarınca, düzenli hat taşımacılığında taşıma ücret oranları tespit edilmekte ve konferans üyelerinin bu tarifelere uymalarını zorunlu kılmaktadır. Yeni kurulan veya konferans hattında çalışmak isteyen işletmeler de konferansa üye olabilir, Belirli konferansa üye olmayan bir düzenli hat işletmesinin yük bulması oldukça zordur. Bazen konferans dışı bazı işletmelerin konferans hattında düşük fiyatta çalışarak rekabet ortamı yaratabildikleri görülmektedir. Konferansa üye işletmelerin yük bulabilmek amacıyla düşük fiyat vermeleri halinde konferans tarafından yaptırım uygulanabilmektedir.

Konferans uygulamalarının en önemli sonucu; düzenli hatların uğrak limanlarına aynı anda birden fazla geminin gelmesi önlenmesidir. Konferanslarda zaman zaman piyasada oluşan durgunluğun etkisiyle yaygın olarak özel indirimler uygulanmaya konmaktadır. [4]

3.11. Forwarder Şirketlerin Performansına Etki Eden Faktörler

Forwarder Şirketlerin performansına etki eden faktörleri, şirket yapısı, lojistik hizmetleri, operasyon, insan kaynakları, pazarlama, reklam, organizasyon ve finansman analiz başlıkları altında toplamak mümkündür.

A- Şirket Yapısı

Varlıkları

İsmi itibarı

Tecrübesi

Bilgi bankası

Bilgisayar donanımı

Haberleşme sistemi

Depo antrepo

Büro

Araç parkı

B- Operasyon

Ülke ve bölgeye göre organizasyon

Müşteri temsilciliği

Operasyon kadrosu

Raporlama

Operasyon işlemlerinin sistematik olması

C- Lojistik Hizmetleri

Depolama

Gümrükleme

Sigortalama

Elleçleme

D- İnsan Kaynakları

Mevcut insan kaynakları yönetimi

Performans liyakat değerlendirme

Ücret prim teşvik sistemi
Mevcut işgücünün nitelikleri
İşgücünün vizyona ulaşma yeterliliği
İşyerine bağımlılık,kararlara sahip çıkma
Uygulanan kurs,eğitim,seminer,yabancı dil

E- Pazarlama

Yurt içi taşıma servis satışı
Yurt dışı taşıma servis satışı
Pazarlama stratejisi
İş geliştirme,
 Yeni sektör
 Yeni müşteri
 Yeni bölge,acente,ülke

F- Reklam

Mevcut tanıtım yöntemleri
Hizmet ve kurumsal reklam
Kullanılan slogan, yaygınlık, promosyon
Gazete,dergi, broşür, katalog, fuar
G- Organizasyon
Organizasyonun Şirkete uygunluğu
Kadro yeterliliği
Yetki sorumluluk dağılımı
Birimlerarası haberleşme
Görev tanımları
Ekip çalışması

H- Finansman Mali Analiz

Finansman yönetimi
Kaynak yaratma,alternatif kaynak bulma
Kredibilite
Mali analiz yöntemleri
Düzenli raporlar
Mevcut yapı değerlendirme
Yönetim muhasebe sistemleri
Risklerin takibi kontrolü

Kriz durumu ve nakit sıkıntısında tedbir alma
Bilgi işlem den yararlanma [4]

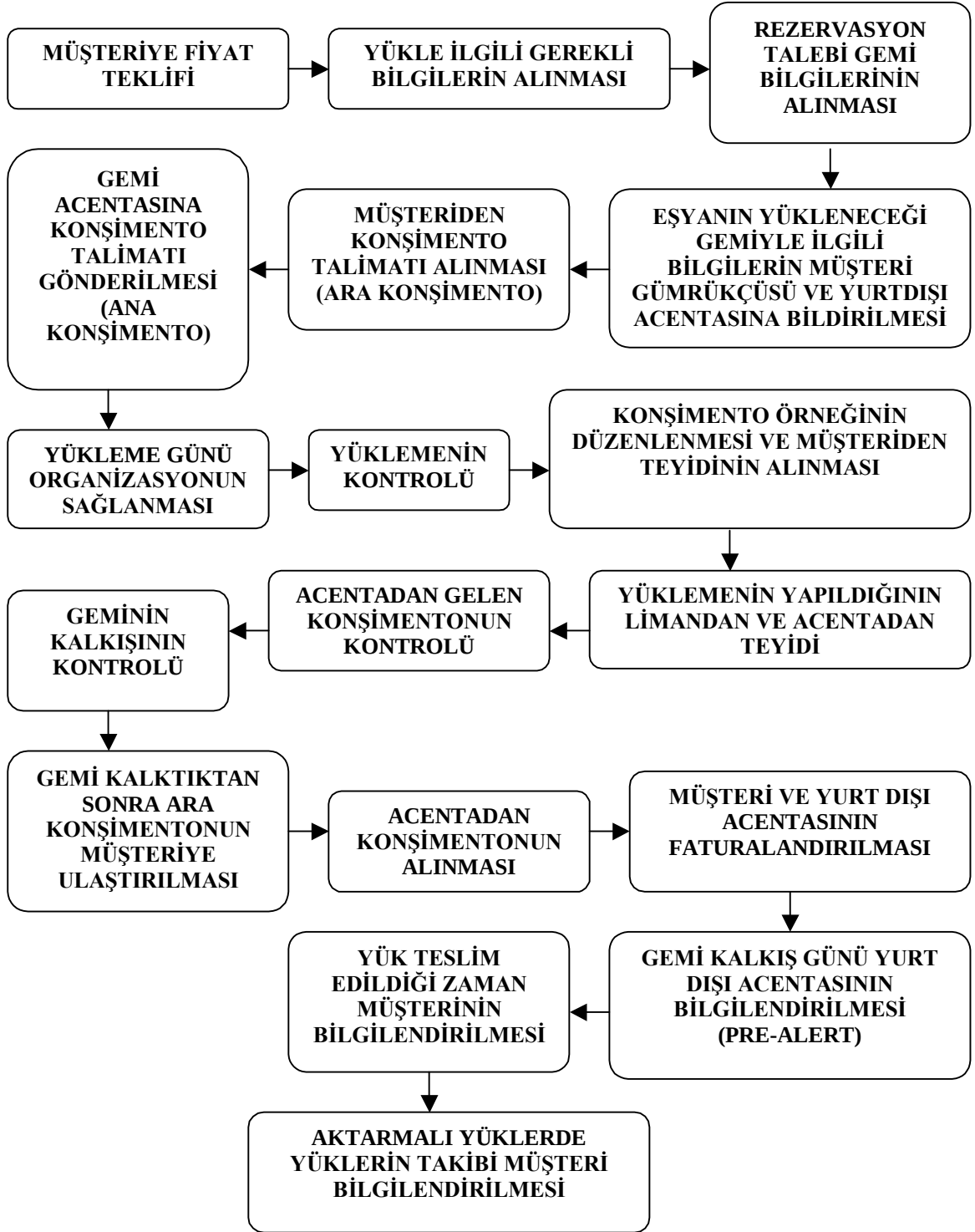
4. YÜK SEVKİYATINDA (“FREIGHT FORWARDER”) İHRACAT VE İTHALAT UYGULAMALARI

Bu bölümde bir örnek olay verilerek bu örnek olaydaki yükün, Türkiye’den çıkışı ve yurt dışında varış limanındaki alıcısına teslim edilinceye kadar geçen süreçler, gerekli evrak ve yazışma örnekleri düzenlenerek anlatılacaktır.

Örnek olayda Yıldız Mermer firması İstanbul’dan Busan’ a 1 palet (1.284m³) ,993 kgs mermer göndermek istemektedir.Uygulama aşağıdaki bölümlerde bu yükün İstanbul’ dan çıkış ve Busan’ da alıcısına teslim edilmesi aşamaları ayrıntılarıyla anlatılacaktır.

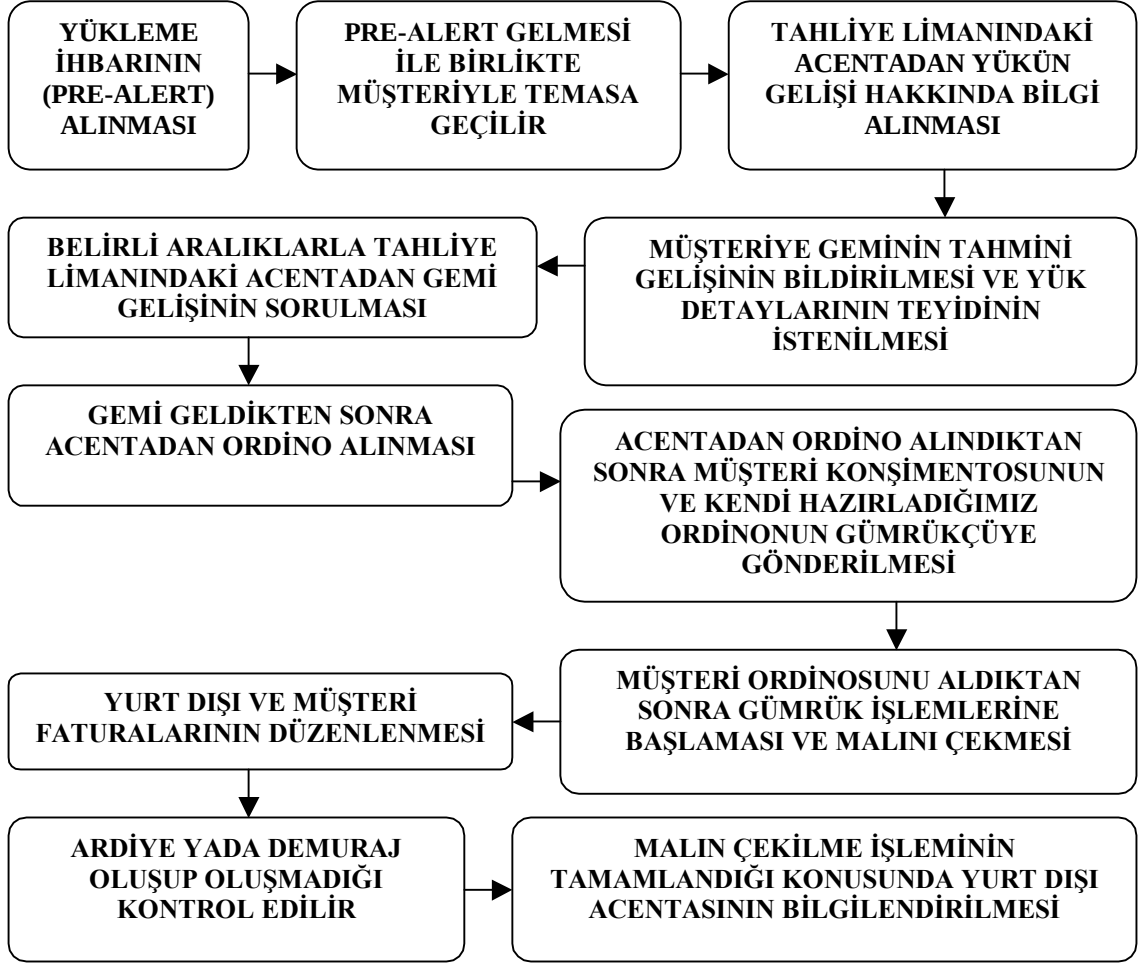
IHRACATÇI	: YILDIZ MERMER
YÜKLEME LİMANI	: ISTANBUL
TAHLİYE LİMANI	: BUSAN
MAL DETAYI	: 1 PALET 1.284 CBM 1.284 CBM (100 X 120 X 107) 993 KGS
MAL CİNSİ	: MERMER
NAVLUN	: PEŞİN ÖDEMELİ (PREPAID)

4.1. İhracat Eşya Taşımaları İş Akış Çizelgesi



Şekil 4: İhracat Eşya Taşımaları İş Akış Çizelgesi

4.2. İthalat Eşya Taşımaları İş Akış Çizelgesi



Şekil 5: İthalat Eşya Taşımaları İş Akış Çizelgesi

4.3. İhracat Taşımaları İle İlgili Uygulamalar

4.3.1. Müşteriye Fiyat Teklifi

Müşterinin isteği doğrultusunda malın sevk edileceği bölge için LCL fiyat teklifi müşteriye daha sonra herhangi bir anlaşmazlığa sebep vermemek için yazılı olarak iletilir.

Navlun Ücreti : usd 60 w/m

Konşimento Ücreti : usd 10 + kdv

Liman Masrafı : usd 5 w/m

Mal Detayı : 1 PALET (100 X 120 X 107) cm =1.284 CBM
993KGS

Navlun:1.284 m³ x usd 60 =usd 77.04

Liman Masrafı: 1.284 m³ x usd 5=usd 6.42

Konşimento:usd 10 + kdv=usd 15.93

Toplam:usd 99.39

4.3.2. Yükle İlgili Gerekli Bilgilerin Alınması

Rezervasyonun yapılması için müşteriden yükle ilgili kesin bilgiler alınır.

IHRACATÇI : YILDIZ MERMER

YÜKLEME LİMANI : ISTANBUL

TAHLİYE LİMANI : BUSAN

MAL DETAYI : 1 PALET 1.284 CBM

1.284 CBM (100 X 120 X 107)

993 KGS

MAL CİNSİ : MERMER

NAVLUN : PEŞİN ÖDEMELİ (PREPAID)

YÜKÜN HAZIR OLDUĞU TARİH

YÜK ÜSTÜNE BAŞKA YÜKLERİN İSTİF OLANAĞI OLUP OLMADIĞI

4.3.3. Rezervasyon Talebi Gemi Bilgilerinin Alınması

Yükle ilgili olan eldeki kesin bilgiler, rezervasyon yapılması için, acentaya bildirilerek yüklemenin yapılacağı gemi ve konteyner bilgileri istenir.

Konu ile ilgili bir Rezervasyon Talebi örneği Ek.2. (Form1)'de bulunmaktadır.

4.3.4. Eşyanın Yükleneceği Gemiyle İlgili Bilgilerin Müşteri Gümrükçüsü Ve Yurtdışı Acentasına Bildirilmesi

Gemi ve konteyner bilgileri, öncelikle müşteriye daha sonra gümrükleme işlemini gerçekleştirecek olan müşterinin gümrükçüsüne ve yük nereye sevk edilecekse orada

bulunan yurt dışı acentasına gönderilir.Müşteri ve gümrükçüsünün bu bilgilere göre yükleme hazırlıklarını tamamlamaları istenir.

Konu ile ilgili bir Gemi Bilgisi örneği Ek.2. (Form2) 'de bulunmaktadır.

4.3.5. Müşteriden Konşimento Talimatı Alınması (Ara Konşimento)

Konşimentonun düzenlenmesi için müşteriden, konşimentosunun nasıl ve neye göre düzenlenmesini istiyorsa bunları belirten “KONŞMENTO TALİMATI” istenir.

Konşimento talimatında yükle ilgili kap, kilo, ölçüler, varış limanı, ihracatçı, malın alıcısı, bunlarla bağlantı kurulabilecek iletişim numaraları, konşimentonun kaç orijinal, kaç kopya istenildiği, varsa konşimento üzerine yazılmasını istenen diğer bilgiler ve konşimentoya ek olarak istediği sertifikalar bulunmalıdır.

Konu ile ilgili bir Konşimento Talimatı örneği Ek.2. (Form3) 'te bulunmaktadır.

4.3.6. Gemi Acentasına Konşimento Talimatı Gönderilmesi (Ana Konşimento)

Müşteriden alınan konşimento talimatı doğrultusunda yüklemenin yapılacağı acenta yada diğer “Freight forwarder”a konşimento talimatı gönderilir.Bu talimatta ki gönderici kısmında “Freight forwarder” kendi ünvanını ve alıcı kısmında da yük nereye sevk ediliyorsa oradaki yurt dışı acentasını belirtir.

Konu ile ilgili bir Konşimento Talimatı örneği Ek.2. (Form4) 'te bulunmaktadır.

4.3.7. Yükleme Günü Organizasyonun Sağlanması

Yükleme günü “Freight forwarder” yüklemenin eksiksiz ve aksamadan yapılmasını sağlamalıdır.Buradaki görevi eğer yükü daha önce teslim almışsa yükün limana zamanında getirmek, yük müşteri tarafından direk yükleme günü limana getiriliyor ise de yükün limanda olması gereken saati ve işlemler için verilen süreyi müşterisine bildirerek yükün limana zamanında getirilmesini sağlamaktır.”Freight forwarder” bu aşamada yükü limana getiren araçlarla ve gümrükçü ile birlikte koordineli olarak çalışmalı ve yükün liman girişi sırasında gümrükçü tarafından karşılanmasını sağlamalıdır.

4.3.8. Yüklemenin Kontrolü

Yükün limana girişinden sonra “Freight forwarder” belirli aralıklarla limandaki yetkili adamını ve gümrükçüleri arayarak yüklemenin aksamadan yürütülüp yürütülmediğini, herhangi bir sorun bulunup bulunmadığını kontrol etmeli ve aksayan durumları müşterisine haber vermelidir.

4.3.9. Yüklemenin Yapıldığının Limandan Ve Acentadan Teyidi

Yüklemenin yapılması için izin verilen zamanın dolmasıyla birlikte “Freight forwarder” hem limandaki yetkili adamından hem gümrükçülerden hem de gemi acentası yada üzerinden yüklemeyi yaptığı diğer “Freight forwarder”dan yüklemenin eksiksiz olarak yapıldığını, evrakların zamanında teslim edildiğinin teyidini almalıdır.

4.3.10. Konşimento Örneğinin Düzenlenmesi Ve Müşteriden Teyidinin Alınması

Yükleme yapıldıktan sonra, gemi kalkışından önce müşterinin daha önceden göndermiş olduğu “KONŞİMENTO TALİMATI” doğrultusunda konşimento örneği (Konşimento Draftı) düzenlenerek, basılacak konşimento için eksik bir husus olup olmadığı konusunda müşteriden teyit alınır.Eksik bir kısım varsa müşterinin gönderdiği bilgi doğrultusunda düzeltilerek tekrar müşteriye gönderilir.(ARA KONŞİMENTO)

Konu ile ilgili bir Konşimento örneği Ek.2. (Form5) ‘te bulunmaktadır.

4.3.11. Acentadan Gelen Konşimentonun Kontrolü

Gemi acentası yada üzerinden yükleme yapılan diğer “Freight forwarder”dan gelen konşimentonun verilen talimat doğrultusunda düzenlenip düzenlenmediği kontrol edilir ve düzeltilmesi gereken hususlar bildirilir.

Konu ile ilgili bir Konşimento örneği Ek.2. (Form6) ‘da bulunmaktadır.

4.3.12. Geminin Kalkışının Kontrolü

Gemi bilgilerinin alınması sırasında geminin tahmini kalkış günü de ”Freight

forwarder”a bildirilmektedir.Bu tahmini kalış gününe göre geminin kalkıp kalkmadığı kontrol edilir.

4.3.13. Gemi Kalktıktan Sonra Ara Konşimentonun Müşteriye Ulaştırılması

Geminin kalkmasından sonra, müşteri tarafından teyit edilen konşimento son hali ile düzenlenerek müşteriye ulaştırılır.Konşimentonun, gemi kalkışından sonra düzenlenmesinin sebebi, geminin gecikmesinden veya gemi acentası tarafından son anda yapılabilecek değişikliklerden etkilenmemesidir.

4.3.14. Acentadan Konşimentonun Alınması

Ana konşimento gemi acentasından alınarak, tahliye limanındaki sözleşmeli acentaya gönderilir.

4.3.15. Müşteri Ve Yurt Dışı Acentasının Faturalandırılması

Konşimento düzenlendikten sonra yükleme şekline göre (incoterms) müşteri ve yurtdışı acentası arasında navlun ve liman masraflarının ne şekilde paylaşılması gerekiyorsa buna uygun faturalar düzenlenerek ilgili taraflara iletilir.

4.3.16. Gemi Kalkış Günü Yurt Dışı Acentasının Bilgilendirilmesi (Pre-Alert)

Gemi kalktığı gün, tahliye limanında ki acentaya geminin kalktığına ve yükün yola çıktığına dair tekrar bilgi verilir, ana ve ara konşimento kopyaları gönderilir. Burada ki amaç, geminin tahmini varış zamanı bildirilerek, yurtdışı acentasının işlemlerinin zamanında başlatılmasıdır.

Konu ile ilgili bir Pre-Alert örneği Ek.2. (Form7) ‘de bulunmaktadır.

4.3.17. Aktarmalı Yüklerde Yüklerin Takibi Müşteri Bilgilendirilmesi

Eğer yük varış limanına direkt olarak değilde başka bir limandan aktarma yapılarak sevk edilecek ise bu durumda geminin aktarma limanına ne zaman ulaşacağı ve aktarma limanından sonraki hareketleri takip edilerek müşteriye bu konuda bilgi verilmelidir.

4.3.18. Yük Teslim Edildiği Zaman Müşterinin Bilgilendirilmesi

Yük tahliye limanına ulaşıp alıcısı ve yurt dışı acentası tarafından gerekli işlemlerin yapılmasından sonra yükün teslim edildiği müşteriye bildirilmelidir.

4.4. İthalat Taşımaları İle İlgili Uygulamalar

4.4.1. Yükleme İhbarının (Pre-Alert) Alınması

Yükleme limanındaki acentadan, gemi kalkışından sonra pre-alerti gelir.

4.4.2. Pre-Alert Gelmesi İle Birlikte Müşteriyle Temasa Geçilir

Pre-alert geldikten sonra müşteriyle temasa geçilip, müşteri bilgileri (firma bilgileri , fatura detayları) güncellenmesi yapılır.

4.4.3. Tahliye Limanındaki Acentadan Yükün Gelişi Hakkında Bilgi Alınması

Tahliye limanında ki acentadan yükün tahmini gelişi öğrenilir.

4.4.4. Müşteriye Geminin Tahmini Gelişinin Bildirilmesi Ve Yük Detaylarının Teyidinin İstenilmesi

Gümrükten malın çekilmesi sırasında herhangi bir problem yaşanmaması için müşteriye, geminin tahmini varışı ile malla ilgili detayları ‘IKIş İHBARNAMESİ ‘ adı altında gönderilir ve bilgilerin doğruluğu hakkında yazılı teyit alınır.Müşteride kendi elindeki bilgiler ile bu bilgileri karşılaştırarak bilgilerin tutup tutmadığı hakkında bilgi veriri. Eğer konşimento üzerindeki bilgilerle , müşterinin elindeki bilgiler tutmuyorsa yurt dışındaki acenta ile irtibata geçilip gerekli düzeltmelerin yapılması istenir. Düzeltmelerin yükün varış limanına gelmeden önce yapılması yükün çekilmesinin gecikmemesi açısından önem teşkil etmektedir.

4.4.5. Belirli Aralıklarla Tahliye Limanındaki Acentadan Gemi Gelişinin Sorulması

En az haftada bir kez geminin geliş tarihinde bir değişiklik olup olmadığı kontrol edilir.Eğer gemi geliş tarihinde bir değişiklik meydana gelmiş ise hemen müşteriye bildirilir.

4.4.6. Gemi Geldikten Sonra Acentadan Ordino Alınması

Yük tahliye limanına vardıktan sonra , yükü getiren acenta tarafından ordino alınır.Gemi geldikten sonra gemi acentasından yada üzerinden yükleme yapılan forwarderden ordino alınır.Ordinonun alınması için geminin tahliye edilmiş ve yük tescilinin yapılmış olması gerekmektedir.

Konu ile ilgili bir Ordino örneği Ek.2. (Form 8) ‘de bulunmaktadır.

4.4.7. Acentadan Ordino Alındıktan Sonra Müşteri Konşimentosunun Ve Kendi Hazırladığımız Ordinonun Gümrükçüye Gönderilmesi

Acentadan ordino alındıktan sonra müşteri konşimento ve bizim müşteri için hazırladığımız ordino ile birlikte ilgili gümrük firmasına gider.Böylece bizim adımıza gelen yük müşterinin üstüne geçmiş olur.

Konu ile ilgili bir Konşimento ve Ordino örneği Ek.2. (Form 9) ‘da bulunmaktadır.

4.4.8. Müşteri Ordinosunu Aldıktan Sonra Gümrük İşlemlerine Başlaması Ve Malını Çekmesi

Ordino müşteriye teslim edildikten sonra yükün çekilip çekilmediği kontrol edilir.Eğer yük 45 gün içinde liman sahasından çekilmezse mal millileşir.

Mal millileştiği takdirde ya varış gümrüğünde açık artırma ile satılır yada geldiği yere geri gönderilir.Geri gönderme işleminin yapılabilmesi için çıkış gümrüğünden ve yükleyiciden gerekli dilekçelerin alınması gerekmektedir.

4.4.9. Yurt Dışı Ve Müşteri Faturalarının Düzenlenmesi

Yüklemenin ödeme şekline göre, müşteri ve yükleme acentası arasında navlun ve liman masrafları uygun şekilde paylaştırılarak faturalandırma yapılır.

4.4.10. Ardiye Yada Demuraj Oluşup Oluşmadığı Kontrol Edilir

Uygulamamızdan farklı olarak yük FCL bir yükleme ise yükün acenta tarafından verilen free time süresinde çekilememesi durumunda ,acentaya demuraj bedeli denilen günlük konteyner işgal ücreti ödenir. Oluşan demuraj bedeli müşteriye

faturalandırılır.LCL bir yüklemelerde demuraj bedeli olmamaktadır. Bunun nedeni mallar konteyner içerisinde değil, limandaki ambarlara boşaltıldığından dolayı konteyneri işgal etmezler. Bundan dolayı konteyner işgal ücreti ödemezler.

Ardiye ise liman sahasında yer işgal ücretidir. Bu bedel yükün liman sahasına indiği günden itibaren limana ödenen bir bedeldir. FCL veya LCL yükleme olup olmadığı önemli değildir.

4.4.11. Malın Çekilme İşleminin Tamamlandığı Konusunda Yurt Dışı Acentasının Bilgilendirilmesi

Malın alıcısı tarafından tamamen teslim alındıktan sonra yurt dışı acentası bu konuda bilgilendirilir.

4.5. Uluslararası Ticarete Teslim Şekilleri

4.5.1. İşyerinde Teslim (..... Olarak Belirtilen Yerde)

EXW

EX WORKS (.....named place)

EXW (İşyerinde teslim) terimi, malların satıcı (ihracatçı) tarafından kendi işyeri, depo veya fabrika ya da taraflarca belirlenen her hangi bir yerde taşıma aracına yüklenmeden ve gümrük işlemleri yapılmadan alıcının (ithalatçının) tasarrufuna bırakılmasını ifade eder. Satıcının yükümlülüğü malları alıcı için hazır hale getirmesiyle sona erdiğinden bu terim, satıcının asgari yükümlülüğünü temsil eder. Satıcı, malları alıcı tarafından sağlanan araca yükleme ve/veya çıkış gümrük işlemlerini yerine getirmek zorunda değildir. Malların satıcının deposu, fabrikası veya belirlenen yerden alınarak alıcının istediği yere götürülmesi ile ilgili tüm hasar ve masraflar alıcının sorumluluğundadır. Diğer taraftan, taraflarca malların yüklemeinde sorumluluk ve masrafların satıcı tarafından üstlenilmesini istenirse, bu durumu satış sözleşmelerinde açıkça ifade ederek belirtilmelidir. Alıcı doğrudan veya dolaylı olarak ihracat gümrükleme işlemlerini gerçekleştirme olanağına sahip değilse, EXW terimi kullanılmamalıdır. Bu durumlarda, satıcının yükleme, hasarı ve masrafları kendisine ait olmak üzere yapmayı kabul etmesi koşuluyla FCA terimi kullanılmalıdır.

4.5.2. Taşıyıcıya Masrafsız (..... Olarak Belirtilen Yerde)

FCA

FREE CARRIER (.... named place)

FCA (Taşıyıcıya masrafsız) terimi, satıcı tarafından malların ihracat için gümrüklenmiş olarak, belirtilen yerde, alıcının tayin etmiş olduğu taşıyıcıya teslim edilmesini ifade eder. Belirlenen teslim yerinin malların bu yerde yüklemesi ve/veya boşaltılması üzerinde etkisi olduğu hususuna dikkat edilmelidir. Teslim satıcının mahallinde gerçekleşirse, satıcı yüklemeden sorumludur. Teslim başka bir yerde gerçekleşmiş ise, satıcı malların boşaltılmasından sorumlu olamaz. FCA terimi, çok vasıtalı taşıma şekli dahil, her türlü taşıma şekli için kullanılabilir. "Taşıyıcı" deyimi, bir taşıma sözleşmesinde, malların karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu, iç sular veya bu yolların bir arada kullanılarak taşınmasını veya bunun yerine getirilmesini sağlamayı yükümlülüğüne alan kişiyi ifade eder. Alıcı malların teslim alınması için taşıyıcı olmayan birisi dışında herhangi bir kişiyi görevlendirmiş ve yetkilendirmiş ise, satıcı malları bu kişiye teslim ederek teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş sayılır.

4.5.3. Gemi Doğrultusunda Masrafsız (..... Olarak Belirtilen Yerde)

FAS

FREE ALONGSIDE SHIP (..... named port of shipment)FAS (Gemi doğrultusunda masrafsız) terimi, belirtilen yükleme limanında malların gemi doğrultusuna yerleştirildiğinde, satıcının malları teslim etmesi anlamına gelmektedir. Bu andan itibaren artık alıcının mallara ilişkin bütün masraf, hasar veya kaybolma riskleri alıcının üstlendiğini ifade eder. FAS terimi, satıcının ihracat gümrükleme işlemlerini tamamlama zorunluluğu getirir. Bu durum, ihracat gümrükleme işlemlerinin alıcı tarafından yerine getirilmesini öngören daha önceki Incoterms terimlerinin tam tersidir. Diğer taraftan, taraflar malların ihracat gümrükleme işlemlerinin alıcı tarafından yerine getirilmesini isterlerse, bu durumu satış sözleşmelerinde açıkça ifade etmelidirler. FAS terimi, yalnızca deniz veya iç su taşımacılıklarında kullanılır.

4.5.4. Gemi Güvertesinde (... Olarak Belirtilen Yükleme Limanında)

FOB

FREE ON BOARD (... named port of shipment)

FOB (Gemide Masrafsız) terimi, belirtilen yükleme limanında malların gemi küpeştesini (ship's rail) aşıktan sonra satıcı tarafından malların teslim edildiği anlamına gelir. Bu durum, bu noktadan itibaren alıcının tüm masraf ve riskleri üstlenmesini gerektirir. FOB terimi, sadece deniz veya içsu taşımacılığında kullanılabilir. Taraflar, malların gemi küpeştesini aşarak teslim edilmeleri niyetinde değillerse, FCA terimi kullanılmalıdır. Örneğin Ro-Ro ve konteyner trafiğinde olduğu gibi malların gemi küpeştesini aşarak tesliminin herhangi pratik bir anlamı kalmamış ise, bu durumda FCA teriminin kullanılması daha uygun olacaktır.

4.5.5. Mal Bedeli Ve Navlun Ödenmiş (.... Varış Limanı Belirtilmek Suretiyle)

CFR

COST AND FREIGHT (...named port of destination)

CFR (Mal Bedeli ve Navlun Ödenmiş) terimi, satıcının mallar, yükleme limanında gemi küpeştesini geçmesiyle teslim ettiği anlamına gelir. Satıcı, malların belirtilen varış yerine kadar olan masraf ve navlun bedelini ödemelidir. Ancak malların teslim anından sonra meydana gelebilecek hasar ve risklerden alıcı sorumlu olacaktır. CFR terimi, satıcının malların ihracat gümrükleme işlemlerini tamamlamasını gerektirir. Bu terim deniz veya içsu taşımacılığında kullanılabilir. Taraflar, malların gemi küpeştesini aşarak teslim etmek niyetinde değillerse, CPT terimi kullanılmalıdır. Örneğin Ro-Ro ve konteyner trafiğinde olduğu gibi malların gemi küpeştesini aşarak tesliminin herhangi pratik bir anlamı kalmamış ise, bu durumda CPT teriminin kullanılması daha uygun olacaktır.

4.5.6. Mal Bedeli, Sigorta Ve Navlun Ödenmiş (.... Varış Limanı Olarak Belirtilmek Suretiyle)

CIF

COST, INSURANCE AND FREIGHT (..... named port of destination)

CIF (Mal Bedeli, Sigorta ve Navlun) terimi, yükleme limanında malların gemi küpeştesini aşmasıyla satıcının malları teslim ettiği anlamına gelir. Satıcı, malların belirtilen varış yerine kadar taşınması için gerekli olan masrafları ve navlun bedelini ödemelidir. Ancak, malların teslim anından sonra meydana gelebilecek malların hasar ve riskler satıcıdan alıcıya geçer. Diğer taraftan CIF teriminde satıcı ayrıca malların varış yerine kadar nakliye sırasında oluşabilecek hasar ve risklere karşı malları sigorta ettirmelidir. Bu itibarla sigorta satıcı tarafından yaptırılır ve ödenir. CIF teriminde satıcının asgari teminat sağlayan bir sigorta sağlamak zorunda olduğu hususuna dikkat edilmelidir. Alıcı , daha geniş bir teminat ile riskleri aza indirmek isterse, bu konuda satıcı ile açık bir biçimde anlaşmalı veya kendisi ek sigorta yaptırmalıdır. CIF terimi, satıcının malların ihracat gümrükleme işlemlerini tamamlamasını gerektirir. Bu terim, sadece deniz veya içsu taşımacılığında kullanılmalıdır. Taraflar, malların gemi küpeştesini aşarak teslim edilmeleri niyetinde değilse, CIP terimi kullanılmalıdır. Örneğin Ro-Ro ve konteyner trafiğinde olduğu gibi malların gemi küpeştesini aşarak tesliminin herhangi pratik bir anlamı kalmamış ise, bu durumda CIP teriminin kullanılması daha uygun olacaktır.

4.5.7. Taşıma Ödenmiş Olarak (..... Varış Yeri Olarak Belirtilmek Suretiyle)

CPT

CARRIAGE PAID TO (..... named place of destination)

CPT(Taşıma ödenmiş olarak) terimi, satıcının malları bizzat kendisinin seçtiği bir taşıyıcıya teslim edeceğini, fakat satıcının, ek olarak, malların belirtilen varış noktasına getirilmesi gereken taşıma masraflarını ödemek zorunda olduğunu ifade eder. Böylece, alıcı, mallar bu şekilde teslim edildikten sonra da ortaya çıkabilecek riskleri ve diğer masrafları da üstlenmektedir."Taşıyıcı" terimi, bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde malların, demiryolu, karayolu, denizyolu, havayolu, içsular veya bu yolların bazılarının beraber kullanılmasıyla taşınması yükümlülüğünü üstüne alan veya bunu sağlama taahhüdünde bulunan herhangi bir kişiyi ifade eder. Eğer malların belirlenen varış mahalline ulaştırılması için ard arda taşıyıcılar kullanılıyorsa, malların ilk taşıyıcıya teslimiyle hasar geçmiş olur. CPT terimi, satıcının malları ihracat için gümrüklemesini gerektirir. Bu terim, çok vasıtalı olanlar da dahil, her türlü taşıma için kullanılabilir.

4.5.8. Taşıma Ve Sigorta Ödenmiş Olarak (..... Varış Yeri Olarak Belirtilmek Suretiyle)

CIP

CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO (..... named place of destination)

CIP(Taşıma ve Sigorta ödenmiş olarak) terimi, satıcının malları bizzat kendisinin seçtiği bir taşıyıcıya teslim edeceğini, fakat satıcının ek olarak malların belirtilen satış noktasına getirilmesi için gereken taşıma masraflarını ödemek zorunda olduğunu ifade eder. Böylece alıcı, mallar bu şekilde teslim edildikten sonra ortaya çıkabilecek riskleri ve ek masrafları da üstlenmektedir. Ancak, CIP teriminde satıcı ayrıca alıcının yolculuk sırasında mallara ilişkin ziya ve hasar riskine karşılık bir sigorta temin etmelidir. Dolayısıyla, satıcı sigorta için sözleşme yapar ve sigorta primlerini öder. Alıcı, CIP teriminde satıcının sadece asgari teminat sağlayan bir sigorta temin etmek zorunda olduğuna dikkat etmeli ve daha geniş bir teminat ile korumak isterse, bu konuda satıcı ile mümkün olduğunca açık olarak anlaşmalı veya kendisi ek sigorta yaptırmalıdır. "Taşıyıcı" terimi, bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde çerçevesinde malların, demiryolu, karayolu, denizyolu, havayolu, içsular veya bu yolların bazılarının beraber kullanılmasıyla taşınması yükümlülüğünü üstüne alan veya bunu sağlama taahhüdünde bulunan herhangi bir kişiyi ifade eder. Eğer malların belirlenen varış mahalline ulaştırılması için ard arda taşıyıcılar kullanılıyorsa, malların ilk taşıyıcıya teslimiyle hasar geçmiş olur. CPT terimi, satıcının malları ihracat için gümrüklemesini gerektirir. Bu terim, çok vasıtalı olanlar da dahil, her türlü taşıma için kullanılabilir.

4.5.9. Sınırdaki Teslim (.... Olarak Belirtilen Yerde)

DAF

DELIVERED AT FRONTIER (... named place)

DAF (Sınırdaki teslim) terimi, malların taşıma aracından boşaltılmamış, ihracat için gümrüklenmiş fakat ithalat için gümrüklenmemiş olarak sınırdaki, ancak bitişik ülkenin sınırından önce olacak şekilde, belirlenen teslim yerinde veya noktasında alıcının tasarrufuna bırakılmasıyla satıcının teslim borcunu yerine getirdiğini ifade eder. " Sınır " terimi, ihracatın yapıldığı ülkenin sınırı dahil her türlü sınırı

tanımlamak için kullanılabilir. Dolayısıyla, söz konusu "sınırın" , DAF terimi içinde bir yer veya nokta olarak kesinlikle her zaman ismen belirlenmesi zorunludur. Ancak, taraflar, satıcının gelen taşıma aracından malların boşaltılmasından sorumlu olması ve satıcının boşaltmaya ilişkin hasar ve masrafları üstlenmesi niyetinde ise, bu durum satış sözleşmesine bu amaçla eklenecek açık bir ifade ile belirtilmelidir. DAF terimi, teslimin kara sınırında yapılması halinde her türlü taşıma şekli için kullanılabilir. Eğer teslim,, varış limanında, gemide veya rıhtımda(iskelede) gerçekleştirilecek ise, DES veya DEQ terimleri kullanılmalıdır.

4.5.10. Gemide Teslim (..... Varış Limanı Olarak Belirtilmek Suretiyle)

DES

DELIVERED EX SHIP (...named port of destination)

DES (Gemide teslim) terimi, ithalat için gümrüklenmemiş malların belirtilen varış limanında gemide alıcının tasarrufuna bırakılmasıyla birlikte satıcının teslim yükümlülüğünü yerine getirdiğini ifade eder. Malların boşaltmadan önce belirtilen varış limanına getirilmesiyle ilgili tüm hasar ve masraf satıcı tarafından karşılanmalıdır. Taraflar, malların boşaltılmasına ilişkin hasar ve masrafları satıcının üstlenmesi arzusunda iseler, artık DEQ terimi kullanılmalıdır. DES terimi, sadece mallar deniz veya iç sular veya çok vasıtalı taşıma ile varış limanında gemide teslim edilecekse kullanılabilir.

4.5.11. Rıhtımda Teslim (..... Varış Limanı Olarak Belirtilmek Suretiyle)

DEQ

DELIVERED EX QUAY (...named port of destination)

DEQ (Rıhtımda teslim) terimi, satıcının belirlenen varış limanındaki rıhtım(iskelede), ithalat için gerekli gümrükleme işlemleri yerine getirilmemiş olarak, alıcının tasarrufuna bırakmakla malları teslim ettiğini ifade eder. Satıcı, malların belirlenen varış limanına taşınması ve rıhtıma (iskelede) boşaltılmasına ilişkin bütün hasar ve masrafları üstlenmektedir. DEQ terimi, malların ithalat için

gümrüklenmesi ve bununla ilgili tüm işlemlerin, vergilerin, resim ve diğer harçların ödenmesi yükümlülüğünü alıcının üstlenmesini öngörür. Bu durum, ithalat için gerekli gümrükleme işlemlerini satıcının yerine getirmesini öngören önceki "Incoterms" versiyonlarının aksidir. Ancak, taraflar, malların ithalinde ödenen masrafları kısmen veya tamamen satıcının yükümlülükleri arasına katmak isterlerse, bu durum satış sözleşmesine bu amaçla eklenecek açık bir ifade ile belirtilmelidir. DEQ terimi, sadece mallar denizyolu veya içsu veya çok vasıtalı taşıma ile varış limanında gemiden rıhtıma(iskele) boşaltılmakla teslim edilecekse kullanılabilir. Bununla beraber, taraflar, malların rıhtımdan limanın içinde veya dışında başka bir yere aktarılmasına ilişkin hasar ve masrafları satıcının yükümlülükleri arasına katmak isterlerse, DDU veya DDP terimleri kullanılmalıdır.

4.5.12. Gümrük Resmi Ödenmeksizin Teslim (..... Varış Yeri Olarak Belirtilmek Suretiyle)

DDU

DELIVERED DUTY UNPAID(...named place of destination)

DDU (Gümrük Resmi Ödenmeksizin Teslim) terimi, satıcının ithalat için gümrüklemeden ve belirtilen varış yerinde gelen taşıma aracından boşaltmadan malları alıcıya teslim ettiğini ifade eder. Satıcı, varış ülkesinde ithalat için herhangi bir "gümrük resmi" (terim:gümrük işlemlerini gerçekleştirme sorumluluğu ve rizikosunu ve bu işlemlere ilişkin ödemeleri, gümrük resimlerini, vergilerini ve diğer harçlarını da kapsar) dışında, malların buraya taşınmasıyla ilgili bütün hasar ve masrafları yükümlenmelidir. Bu "gümrük resmi" ile malların ithalat için zamanında gümrüklenmemesinden kaynaklanan her türlü masraflar ve hasarlar alıcı tarafından karşılanmalıdır. Ancak, taraflar, satıcının gümrük işlemlerini tamamlaması ve bundan kaynaklanacak masraflar ve hasarlar ile malların ithali için bazı masrafları üstlenmesini arzu ediyorlar ise, bu durum satış sözleşmesine bu amaçla eklenecek açık bir ifade ile belirtilmelidir. DDU terimi, her türlü taşıma şekli ile kullanılabilir. Ancak, teslim, varış limanında gemide veya rıhtımda (iskelede) gerçekleştirilecek ise, bu durumda DES veya DEQ kullanılmalıdır.

4.5.13. Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim (..... Varış Yeri Olarak Belirtilmek Suretiyle)

DDP

DELIVERED DUTY PAID(...named place of destination)

DDP(Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim) terimi, satıcının ithalat için gümrüklenen ve belirtilen varış yerinde gelen taşıma aracından boşaltmadan malları alıcıya teslim ettiğini ifade eder. Satıcı, varış ülkesinde ithalat için herhangi bir "gümrük resmi" (terim:gümrük işlemlerini gerçekleştirme sorumluluğu ve rizikosunu ve bu işlemlere ilişkin ödemeleri, gümrük resimlerini, vergilerini ve diğer harçlarını da kapsar) dışında, malların buraya taşınmasıyla ilgili bütün hasar ve masrafları yükümlenmelidir. EXW terimi, satıcı için asgari yükümlülük ifade ederken, DDP terimi azami yükümlülüğü gösterir. DDP terimi, satıcının doğrudan veya dolaylı olarak ithal izni alamadığı hallerde kullanılmamalıdır. Ancak, taraflar, malların ithalinde ödenecek bazı masrafları (örneğin:Katma Değer Vergisi) satıcının yükümlülükleri dışında tutmayı isterlerse, bu durum satış sözleşmesine bu amaçla eklenecek açık bir ifade ile belirtilmelidir. Taraflar, alıcının ithalata ilişkin bütün hasar ve masraflara katlanmasını istiyorlarsa, DDU terimi kullanılmalıdır. DDP terimi, her türlü taşıma şekli için kullanılabilir. Ancak, teslim varış limanında, gemide veya rıhtımda(iskelede) gerçekleştirilecek ise DES veya DEQ terimleri kullanılmalıdır.

INCOTERM	Kısaltma	Paketleme	Ekipmana Yükleme İşlemi	Yükün Terminale Taşınması	İhracat Gümrük İşlemleri	Son Ayrılış Terminali	Yükün Taşınması	Taşıma Sigortası	Varış Terminali	İthalat Gümrük İşlemleri, Vergiler	Depo ve Fabrikaya Sevkiyat	Araçtan Fabrika ve Depoya Boşalma
Ex-works	EXW											
Free Alongside Ship	FAS											
Free Carrier	FCA											
Free on Board	FOB											
Cost of Freight	CFR											
Carriage Paid	CPT											
Cost, Insurance and Freight	CIF											
Carriage of Insurance Paid to	CIP											
Delivered at Frontier	DAF											
Delivered Ex-Ship	DES											
Delivered Ex-Quid	DEQ											
Delivered Duty Unpaid	DDU											
Delivered Duty Paid	DDP											
		Masraflar Gönderici Tarafından Karşılır						Masraflar Alıcı Tarafından Karşılır				
		Masraflar Gönderici ve Alıcı Tarafından Karşılır										

Tablo 3: Uluslararası Teslim Şekilleri Masraf Dağılımı

4.6. “Freight forwarder”ların Bağlı Bulunduğu Kuruluşlar

4.6.1. Utikad

Kısa adı UTİKAD olan Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, Türkiye’de ve uluslararası alanda kara, hava, deniz, demiryolu, kombine taşımacılık ile lojistik hizmetler üreterek taşıma organizasyonunu üstlenen 300’den fazla firmayı aynı çatı altında toplayan bir sivil toplum örgütüdür.

UTİKAD üyelerinin büyük bir bölümünün faaliyet alanı, Türk Ticaret Kanunu’nun 808-815. maddeleri tarafından “taşıma işleri komisyoncuları ve acenteleri ” olarak tanımlanmıştır

Üyelerine mesleki faaliyetlerinde danışmanlık hizmeti sunmakta olan UTİKAD, bir meslek kuruluşu olarak da, her kurum ve kademedede yaşanan sorunların çözüme ulaştırılması için çaba göstermektedir. [14]

4.6.2. Fiata

FIATA INTERNATIONAL FEDERATION OF “FREİHT FORWARDER”S
ASSOCIATIONS ZURICH / SWITZERLAND

FIATA İngilizce açılımı "International Federation of Freight Forwarders Associations "olan ve merkezi Viana'da (Avusturya) bulunan, Mayıs 1926 'da kurulan Freight Forwarderler topluluğudur.Dünyanın her yerinde forwarderlerin tanıtımı ve haklarını korumak için çalışır.

FIATA tüm üye ülkelerdeki forwarderlerin oluşturduğu bir özel kurumdur. Bugün dünyada 1920 üye 132 ülke 90 organizasyonu kapsar. Yaklaşık 35.000 forwarding firmasının üye olduğu gurup taşıma organizatörü (organizer of transport) olarak yaklaşık sekiz milyon insanı temsil etmektedir.

Üye ülkelerde “Freight forwarder” Endüstrisini temsil eder ve hükümet nezdinde özel sektörde ve taşımacılık sektöründe Uluslararası ticaret Odası/International Chamber of Commerce (ICC), The International Air Transport Associations (IATA) , The International Union of Railways (UIC) , The International Road Transport Union (IRU) ve The Custom Co-operation Council (CCC) adına görüş bildirir.

FIATA taşımacılık sektöründe, hükümetlere bağlı olmayan dünyanın bütün ülkelerinde olan özel bir federasyondur. [1]

5.FREIGHT FORWARDERLARIN HUKUKİ NİTELİĞİ

5.1.FREIGHT FORWARDERLIĞIN TANIMI VE UNSURLARI

Türk hukukunda “Freight forwarder”lığın tanımı henüz yapılmamıştır. “Freight forwarder”lığın tanımı yapılırken Türk hukukunda tanımı yapılmış olan taşıma işleri komisyonculuğunun tanımından yararlanılacaktır.

5.1.1.Tanımı

“Freight forwarder” işlemleri, müşteriye temsilen yüklerin taşınması ve müşterilere verilen diğer hizmetler için gerekli düzenlemelerin yapılması, bu konularda taşıyanla veya diğer hizmetleri gerçekleştirecek kişilerle sözleşme yapılmasını kapsar. Ancak yıllar içinde taşımacılığın gelişimi, özellikle son yıllarda konteyner taşımacılığı ve karma (multimodal) taşımaların yaygınlaşması, “Freight forwarder”ın bazı durumlarda taşıyan sayılması sonucunu doğurmuştur. [20]

TK. nda taşıma işleri komisyonculuğu "taşıma işleri ve taşıma senedi" kısmının dördüncü ayırımında, 808 ila 815.m.leri arasında yer almıştır. TK 808/1 de taşıma işleri komisyoncusu, "ücret mukabilinde kendi namına ve bir müşteri hesabına eşya taşıtmayı sanat ittihaz etmiş kişi" olarak tanımlanmıştır.Taşıma komisyoncusu müşterisine ait eşyayı kendi adına ancak müşterisi hesabına taşıtmayı taahhüt eder. [19]

Uygulama alanının çok geniş olması nedeniyle “Freight forwarder”lığın tanımını yapmak her zaman çok kolay olmamaktadır; [20]

Kapsam dar tutularak yapılan tanımlar; “Freight forwarder” ile ilgili sözleşmenin kapsamı dar tutularak yapılan tanımlara aşağıdakileri örnek verebiliriz.

“Freight forwarder”lık, eşyanın taşınmasının sağlanması ve ilgili düzenlemelerin yapılmasını ifade eder".[20]

Kapsam Geniş Tutularak Yapılan Tanımlar; Genellikle “Freight forwarder”lığın diğer sözleşmelerden ayrılmasını sağlamak amacı ile genel olarak bir tanımlama yapacak olursak; “Ücret karşılığında, eşyanın taşınmasının düzenlenmesi veya sağlanması, bazen yüklerin bir araya getirilmesi ve bir araya getirilen bu

yüklerin dağıtımının sağlanması, taşımanın tamamı veya bir bölümü için deniz, kara, hava taşıyanlarının veya bunların bütününün hizmetlerinin kullanılması" şeklinde bir tanımlama yapmak uygun olacaktır..Bu tanımlamaya göre "Freight forwarder" taşımayı kendisi yapmaz, ancak gönderen (yükleten-çarterer) veya gönderilen ile taşıyan (taşıyıcı) arasında uzman bir aracı olarak, müşterisini temsilen gerekli düzenlemeleri yapar. Ancak bazen taşımanın bir kısmını gerçekleştirmeyi üzerine alabilir. Böylece genelde "Freight forwarder" sıfatıyla hareket eden bir kişi, bazı özel durumlarda taşıyan olarak, sözleşme yapabilir.[20]

5.1.2.Unsurları

Yukarıda tanımla ilgili yapılan açıklamalardan hareket ederek ve Türk hukukunda düzenlenmiş olan taşıma işleri komisyonculuğunun unsurları ile karşılaştırarak, "Freight forwarder"lığın aşağıdaki biçimde belirlenebilir. Navlun Komisyoncusu Müşterisini Temsilen, Eşyanın Taşınması için Taşıyanla Sözleşme Yapar; Taşıma işleri komisyoncusu, kendi adına ve müşterisi hesabına eşya taşıtmayı taahhüt eder. Dolayısıyla taşıma işleri komisyoncusu ile taşıyıcı birbirinden tamamen farklı hizmetleri ifa eden kişilerdir. Taşıma İşleri komisyoncusu eşyanın bir yerden başka bir yere götürülmesi için bir taşıyıcı bularak onunla kendi adına müşterisi hesabına taşıma sözleşmesi yapmayı üstlenir. Taşıyıcıdan farklı olarak eşyayı bizzat taşımayı üzerine almaz (TK 762). [20] Bu nokta taşıyıcı ile taşıma işleri komisyoncusu arasındaki farkı ortaya koyar. Taşıma işleri komisyoncusu eşya taşımayı değil, eşya taşıtmayı taahhüt eder.Taşıma işleri komisyoncusunun Borcu müşterisine ait eşyayı taşıyıcı ile gereken taşıma sözleşmesini yaparak taşıtmaktır/ Yargıtay""eski tarihli bir kararında taşıma işleri komisyoncusunu/eşyayı taşımayı değil, taşıttırmayı taahhüt eden kimse olarak tanımlamıştır.[16] Müşteri ile taşıma komisyoncusu arasındaki ilişki komisyon sözleşmesine, komisyoncu ile taşıyan arasındaki ilişki ise taşıma sözleşmesine tabidir. [20]

Taşıyıcı ise, taşıma işleri komisyoncusu ile yaptığı sözleşme uyarınca eşyayı taşımakla yükümlü olur. Ancak bazı durumlarda farklı nitelikteki bu iki hizmet, tek kişi tarafında da yerine getirilebilir. Mesela taşıma işleri komisyoncusu, taşıma işini gerçekleştirmeyi de üstlenebilir. Bu hallerde komisyoncu TK 814/1 uyarınca taşıyıcı sayılır. [19] Uygulamada taşıma işleri komisyoncusu, genellikle taşımayı kendi veya

kendi yerine geçen taşıyıcılar marifetiyle yaptığında, taşıma senedini imzaladığında ya da ilmühaber düzenlediğinde veya kendisi ile müşteri (gönderen) arasında taşıma ücreti ve bütün masrafları kapsayan kesin bir meblağ kararlaştırıldığında (TK 814/11), TK 814 hükmünce taşıyıcı sayılmaktadır. [20]

“Freight forwarder” müşterisi adına ve hesabına da bu sözleşmeleri yapabilir. Mukayeseli hukukta da benzer düzenlemeleri görebiliriz. Örn. Hollanda hukukunda, “Freight forwarder” yük ilgililerini doğrudan veya dolaylı temsil edebilir. Doğrudan temsil, yük ilgilileri adına ve hesabına hareket edildiğini, dolaylı temsil ise “Freight forwarder”ın kendi adına ancak yük ilgilileri hesabına hareket ettiğini ifade eder. Fransız ve Belçika hukuklarında ise genellikle kendi adına ancak müşteri hesabına hareket ettiği görülür. [20]

“Freight forwarder”ın borcu, üçüncü şahıs durumunda olan taşıyanı seçmek ve onunla taşıma sözleşmesi yapmaktır. Bu borcun ifasında “Freight forwarder” müşterisi temsilen hareket eder. “Freight forwarder”la, taşıyan birbirinden tamamen farklı hizmetleri ifa eden kişilerdir. Müşteri ile “Freight forwarder” arasındaki ilişkiler, “Freight forwarder” sözleşmesine; müşteri ile taşıyan arasındaki ilişkiler ise taşıma sözleşmesine tabidir. “Freight forwarder”ın, deniz yoluyla yapılan taşımalar dikkate alınarak yükleten olabileceğini de belirtmek gerekir. Yükleten, mevcut bir navlun mukavelesine dayanarak yükü taşıyana, ya doğrudan doğruya gemiye yahut yetkili bir temsilcisine, teslim eden kimsedir. Yükleten bizzat taşıtan olabileceği gibi, üçüncü bir kişi de (üçüncü kişi yükleten TK. 1038) olabilir. Taşıtan ile üçüncü kişi yükleten arasındaki iç münasebet, (vekalet komisyon olabilir) onların navlun sözleşmesi çerçevesindeki hukuki durumları bakımından önemli değildir. Yükletenle ilgili bu açıklamadan sonra “Freight forwarder”ın yükleten olabileceğini söyleyebiliriz. [20]

“Freight forwarder” İşini Ücret Karşılığında Yapar; Taşıma işleri komisyonculuğu gibi “Freight forwarder”lık da bir ücret karşılığında yapılmaktadır.

“Freight forwarder” İşini Devamlı Olarak Yapar; Faaliyetlerin devamlı olup olmadığı saptanırken, İncelenmesi gereken husus, devam kasıt ve amacıdır. “Freight forwarder”lık faaliyetlerinin niteliği gereği devamlılık unsurunun varlığı görülebilir.

“Freight forwarder” faaliyetleri, ticari işletmenin gerektirdiği vasıfta ise “Freight forwarder” tacir sıfatını kazanır. TK.nun 11.m.sinin I.f.sına göre, ticarethane, fabrika ve ticari şekilde işletilen diğer müesseselerin, ticari işletme sayılacağını hükme bağlamıştır. TK.nun 12.m.si ise, hangi tür işlerle uğraşan müesseselerin ticarethane sayılacağını

göstermiştir . TK.nun 12.m.sinin 1.f.sında 12 bent halinde gösterilen işleri görmek üzere kurulan müesseseler, ticarethane sayılır. TK.nun 12.m.sinin 1.f.sının 12.bendinde acentalık, tellallık, komisyonculuk ve sair aracılık işleri bu İşler arasında sayılmıştır. Ayrıca TK.nun 12.m.sinin 1.f.sına göre 1-12 bentler arasında sayılan bu işlere nitelikçe benzer işlerle uğraşmak üzere kurulan müesseseler de ticarethane sayılır. Bu durumda kural olarak “Freight forwarder”ın tacir olduğunu söyleyebiliriz (TK 14/1). [20]

“Freight forwarder” Eşyanın Taşınmasını Sağlamak İçin Başka “Freight forwarder”ları Görevlendirebilir; “Freight forwarder”, eşyanın taşınması için kendisinden başka “Freight forwarder”larda görevlendirebilir, günümüzde özellikle uluslar arası taşımalarda bu sıkça karşımıza çıkmaktadır.

5.2.”Freight forwarder”lık Sözleşmesinin Hukuki Niteliği Ve Benzer İlişkilerle Karşılaştırılması

“Freight forwarder”lık sözleşmesinin hukuki niteliği kanunda belirlenmemiştir. “Freight forwarder”ın sorumluluk sınırlarının belirlenebilmesi için öncelikle hukuki niteliğinin belirlenmesi gerekmektedir.

5.2.1. “Freight forwarder”lık Sözleşmesinin Hukuki Niteliği

“Freight forwarder”lık sözleşmesi ile, “Freight forwarder” bir iş görme borcu altına girmektedir. “Freight forwarder”lık sözleşmesinin hukuki niteliği belirlenirken öncelikle Türk hukukunda, BK. nda düzenlenen iş görme sözleşmelerinden, hizmet, istisna ve vekalet sözleşmelerine bakmak gerekmektedir.

İş görme sözleşmelerinin hemen tümünde ortak olan nokta, taraflardan birinin (iş görenin) diğer tarafa (iş sahibine) karşı daima bir iş görme borcu altına girmesi ve onun bu borcunu iş görme olarak nitelendirdiğimiz bir faaliyette bulunmak suretiyle yerine getirmesidir. BK. m.386 f.11 de, şöyle bir hüküm getirilmiştir: "Diğer akitler hakkında kanuni hükümlere tabi olmayan işlerde dahi, vekalet hükümleri cari olur". Bu düzenleme önemli bir boşluğu dolduran bir hüküm olarak değerlendirilebilir. [20]

Hizmet Sözleşmesi

BK. m. 313 f.1 de hizmet sözleşmesi şöyle tanımlanmıştır "Hizmet akdi, bir mukaveledir ki onunla işçi, muayyen veya gayri muayyen bir zamanda hizmet görmeyi ve iş sahibi dahi ona bir ücret vermeyi taahhüt eder." [15]

İşçinin hizmet edimini yerine getirmesi, sözleşmenin tarafı olan istihdam edene bağımlılık ilişkisi içinde ve onun direktifi altında gerçekleştirilmelidir. Bu, hizmet sözleşmesini diğer iş görme borcu doğuran sözleşmelerden ayıran önemli ve temel bir özelliktir.[15] Ancak “Freight forwarder”lık sözleşmesinde, “Freight forwarder”ın, müşterisinin iradesini ve özellikle onun talimatlarını göz önünde tutması, “Freight forwarder”ın istihdam ilişkisi ile bağlandığını değil, ancak vekalet sözleşmesinde görülen bir nispi bağımlılığın varlığını gösterebilir. [20]

İstisna Sözleşmesi

İstisna sözleşmesi, Borçlar Kanununun 355’inci maddesinde tanımlanmıştır. Bu tanıma göre, “Onunla bir taraf (yüklenici), öteki tarafın (ısmarlayan - sipariş veren) ödemeyi taahhüt ettiği ücret karşılığında, bir eser meydana getirmeyi taahhüt eder - borçlanır.”[17]

Kanundaki tarife, ilmi araştırmalara ve yargı kararlarına göre istisna akdinin belirleyici unsurları şunlardır:

Eser (Yapılacak Şey) ; Akdin konusu, emek değil neticesidir. Hizmet değil, eser önemlidir.

Bağımsızlık; Müteahhit (yüklenici) eserin meydana getirilmesini, işin sahibi de fiyatını (bedelini) vermeyi taahhüt ederler. Eserin meydana getirilmesi çalışması, işin sahibinin emrinde yapılmaz. Müteahhit çalışmasında serbesttir. Çalışmanın, işin sahibinin göstereceği yerde yapılması da, akdin niteliğini değiştirmez.

Semen (Fiyat-Bedel); İşin ücretidir. Eserin fiyatıdır.

Süre (Zaman); Sözleşmenin süresi vadeyi, başka bir anlatımla eserin teslim zamanını ifade eder.

Hizmet Akdi ile İstisna Akdini Birbirinden Ayıran Özellikler:

- 1- Hizmet akdinde taraflar arasında (tabiiyet) bağımlılık vardır. Bu özellik iki akit arasındaki en önemli ayrıcalıktır.
- 2- Hizmet akdinde konu, emeğin doğrudan kendisidir. Hizmet akdinde kişi, emeğini kiralar. İstisna akdinde ise, emek karşılığı vücuda getirilen şey (eser) taahhüdün konusudur.
- 3- Hizmet akdinde ücret, emeğin kirasıdır. İstisna akdinde ise, ücret emek sonucu meydana getirilen eserin bedelidir.

4- Hizmet akdinde alıştırılanın işverene ait işyerinde veya işverenin göstereceği yerde çalıştırılması esastır. İstisna akdinde ise, akde konu olan işin işverenin işyerinde imali gerekmiyorsa, taahhüt eden tarafından kural olarak kendi işyerinde ve bağımsız olarak yapılır. [18]

Türk-İsviçre Borçlar Hukuku sisteminde istisna sözleşmesinin konusunu teşkil eden eser kavramı, maddi bir varlığı bulunan ve devir ve teslimi kabil olan bir insan emeği ürünüdür.[20]

Vekalet Sözleşmesi

Türk hukukunda, Bk. nun 386. m.sinin I. f. sına göre, hukuki işlem yahut hukuki işlem benzeri yapılması ile birlikte, fiili işlem yapılması (action material) yani maddi anlamda bir işin görülmesi de vekaletin konusunu teşkil edebilir. Vekalet hukukumuzda, İsviçre ve Alman hukuklarında olduğu gibi, maddi eylemlerin yapılmasına ilişkin de olabilir. Yine Türk hukukunda, BK. nun 386. m.sinin III. f.sına göre, ücret, vekaletin kanuni ve zorunlu bir unsuru değildin ancak sözleşmede şart edilmişse veya teamül varsa, vekil ücrete hak kazanır. “Freight forwarder”larında ücret karşılığında iş görmeleri alişılmış bir uygulamadır.[20]

Diğer hukuk sistemlerinde işaret edilen engeller dolayısıyla vekalet sözleşmesi sayılmayan ilişkiler, işi görenin bağımlı olması ve ortada eser kavramının bulunması dışında, Türk hukukunda, kural olarak, vekalet sözleşmesinin kapsamına girer.[20]

5.2.2. “Freight forwarder”lık Sözleşmesinin Konusu

“Freight forwarder”ın çeşitli kısmi edimleri, ortaya konulabildiğine göre, sözleşmenin konusu bu ervede belirlenmelidir.

“Freight forwarder” işin başlangıcında, taşıma ve diğer hizmetlerle ilgili şekil ve şartların belirlenmesi borcu altındadır. Bu edim garanti borcu değil zen borcu niteliğindedir. Asıl borcu İse; taşıma ve diğer hizmetler için, bu hizmetleri gerçekleştirecek olanları seçmek ve onlarla müşterisi temsilen sözleşme yapmaktır. “Freight forwarder” taşımanın düzenlenmesi olarak adlandırabileceğimiz bu işleri sadakat ve zen ile ifa etmelidir. Yani bir zen borcu söz konusudur.

“Freight forwarder”ın işi yaparken müşterisin iradesine, özellikle de onun talimatına uygun hareket etmelidir. Ancak bu durum onun istihdam ilişkisiyle bağlanması değil vekalet sözleşmesinde de görülen nispi bir bağımlılığın varlığını gösterir. Burada “Freight

forwarder”ın hakimiyet altına girmesi değil, gereken ölçülerde işbirliği ve koordinasyon sağlanması söz konusudur.

“Freight forwarder” bilgi verme hususunda da Özen sarf ederek ifa etmekle yükümlüdür. “Freight forwarder”ın edimleri, sözleşmenin konusunun, maddi anlamda bir işi özenle görme olduğunu ortaya koyar. Federal mahkeme, istisna sözleşmesiyle de karşılaştırarak, vekalet sözleşmesini kısaca "bir sonuç değil, özenle yapılan belli bir çalışma ortaya koymak" şeklinde tanımladığına göre, “Freight forwarder”lık sözleşmesi de vekalet sözleşmesi niteliğindedir.

Türk hukukunda, BK.nun 386.m.sinin II. f. sına göre, diğer iş görme sözleşmelerine girmeyen iş görme ilişkilerine vekalet hükümlerinin uygulanması gerektiği de göz önünde tutulmalıdır. “Freight forwarder”lık ilişkisinde güven ilişkisi önemli olduğuna ve tarafların her zaman ilişkiye son vermesi imkanı uygulamada kabul edildiğine göre BK. nun bu hükmünü “Freight forwarder”lık sözleşmesine uygulamamak için de bir sebep yoktur. Mukayeseli hukukta, özellikle İngiliz-ABD hukuklarında, “Freight forwarder” sözleşmesinin hukuki niteliği incelenirken genellikle ikili bir ayırım yapıldığı görülür. Bu ayırım “Freight forwarder”ın temsilci olması veya bizzat sözleşmeci olarak hareket etmesi ayırımıdır. Özellikle konteyner taşımacılığı ve multimodel taşımalarda yaşanan gelişimin sonucu olarak, “Freight forwarder”ın geleneksek temsilci rolü yakın zamanda değişim göstermiştir. Yüklerin kümelenendirilmesi, direkt ve kombine taşımaların düzenlenmesi, pek çok olayda “Freight forwarder”ı bizzat sözleşmeci haline getirmiştir.[20]

Bu ayırımı yaparken mahkemeler çeşitli kriterleri göz önüne almıştır.

İngiliz ve ABD mahkemelerinin ayırımı yaparken göz önüne aldığı kriterleri şöyle sıralayabiliriz:

(1)Sözleşmenin şartları:Eğer sözleşmede “Freight forwarder”ın sadece bir temsilci olarak hareket etmek istediği belirtilmişse bu konuda şüphe kalmayacaktır.

Bununla birlikte sözleşmeler nadiren bu kadar açıktır. Genel işlem şartları, “Freight forwarder”ın temsilci olarak veya bizzat sözleşmeci olarak hareket edebileceğini kabul etmektedir. Ancak gene işlem şartları, ilgili olayda “Freight forwarder”ın hangi sıfatla hareket ettiğini belirleyemez.

(2) Sözleşme yapılırken kullanılan dil:Sözleşme yapılırken “Freight forwarder”ın, müşterisine, taşımanın düzenlenmesini mi, yoksa taşımayı mı taahhüt ettiği yani bu taahhüdün niteliği ayırımın yapılmasında çok önemlidir.

(4) Müşterisin kendisi adına yapılan düzenlemelerden haberdar edilmesi: Müşterisin kendisi adına yapılan sözleşmelerden, düzenlemelerden ne ölçüde haberdar edildiği sorusunun cevabı mahkemelerin bu ayrımı yaparken üzerinde durduğu kriterlerden biridir.

(5) "Freight forwarder"ın yaptığı geçmişteki işlerin niteliği: Daha önce bir temsilci olarak mı yoksa bizzat sözleşmeci olarak mı hareket etmiştir. Özellikle "Freight forwarder"ın müşterisiyle daha önce de ilişkiye girdiği ihtimalde bu ilişkilerin niteliği, sorunun çözümünde etkili olacaktır.

(6) "Freight forwarder"ın taşıma vasıtaları gibi ekipmanlara sahip olması: "Freight forwarder"ın taşıma araçlarına yaptığı yatırımlar, sahip olduğu araçlar onun müşterisi ile sözleşmesinin niteliği açısından önem arz eder. Eğer "Freight forwarder" taşıma filosu işletiyorsa daha çok taşıma hizmetini bizzat sözleşmeci olarak sağladığı kabul edilecektir.

(7) Diğer bazı kriterler ise şöyle sayılabilir

(a) "Freight forwarder"ın konşimento düzenlenip düzenlenmediği

(b) Fiili taşıyan ile "Freight forwarder"ın ilişkileri

(c) "Freight forwarder"ın gruplandırma işlemleri yapması

(d) "Freight forwarder"ın sağladığı sigortanın türü.[20]

Yukarıda sayılan kriterlerden bir veya bir kaçının tek başına mahkemenin kararını etkilemesine çok ender rastlanır. Her bir davada, davaya etki eden bütün olgular incelenip, tarafların iradeleri ve bu iradelerin fiili olarak sözleşmeye yansımaları değerlendirilecek ve karar verilecektir. Türk hukukunda da taşıma işleri komisyonculuğu ile ilgili olarak TK m.814 de benzer bir durum kanunda düzenlenmiştir. Buna göre taşıma işleri komisyoncusunun, taşıma İşini de gerçekleştirdiği veya taşıma senedinin ikinci nüshasını veya ilmühaberi imzalayarak müşterisine geri verdiği ya da müşterisi ile arasında taşıma ücreti ve diğer masraflara karşılık kesin bir paranın tayin edildiği hallerde ,TK 814 gereğince taşıma işleri komisyoncusu, taşıyıcı sayılmaktadır.

Sonuç olarak, "Freight forwarder" sözleşmesinde borç ilişkisinin çeşidini, hukuki niteliğini belirleyen ve onu diğer sözleşme ilişkilerinden ayıran asıl borcun taşıma ve diğer hizmetler için, bu hizmetleri gerçekleştirecek olanları seçmek ve onlarla müşterisi temsilen özenle sözleşme yapma borcu olduğunu, Türk hukukunda özen borcunu konu alan sözleşmenin vekalet olması karşısında, "Freight forwarder"ın taşıma taahhüdünde bulunması veya taşıyan sayılması dışında, "Freight forwarder" sözleşmesinin hukuken vekalet sözleşmesi niteliğinde sayılması gerektiği kanısına varılmıştır.[20]

5.2.3.Benzeri İlişkilerle Karşılaştırılması

-Tellallık Ve “Freight forwarder”

“Freight forwarder” ve tellallığı karşılaştırmadan önce tellallık hakkında kısaca bilgi vermek gerekir. Sözleşme ilişkisine girmek isteyen tarafların birbirlerini bulmaları, ayrı yerde faaliyet göstermeleri, aynı dili konuşmamaları gibi çeşitli nedenlerden ötürü güçlük arz edebilir. Bu güçlüğü ortadan kaldırmak, sözleşme yapmak isteyen kişileri bir araya getirmek, sözleşmenin yapılabilmesi için uygun bir ortam hazırlamak üzere tellal denilen aracılardan faaliyetlerinden yararlanılır.

Tellallık, hem BK. nda hem de TK . nda düzenlenmiştir. BK m. 404 f. I e göre tellal (Fr. courtier; Jng. broker) “bir ücret mukabilinde bir akdin yapılması imkanını hazırlamaya veya akdin icrasına tavassut etmeye memur edilen” kimsedir. [17]

Aslında tellal kısaca iki tarafı bir araya getiren kimsedir.

TK m.100 vd. daki m.lerde düzenlenen tellallık ise, ticaret işleri tellallığı olup, aracılık faaliyetinin meslek halinde, devamlı şekilde yapılmasını öngörür.[20]

Ticaret işleri tellalı TK m.100 f.1 de "taraflardan hiçbirine ticari mümessil, ticari vekil, satış memuru ve müstahdem yahut acenta gibi bir sıfatla daimi bir suretle bağlı olmaksızın, ücret karşılığında, ticari işlere aracılık yapmayı meslek edinen kimse" olarak tanımlanmaktadır.

Ticaret işleri tellalı, tacirin bağımsız bir yardımcısıdır. Bu konumu itibariyle tellalın kendisine ait ayrı bir işletmesi vardır ve eğer bu işletme ticari işletme niteliğindeyse, tellal ayrıca tacir sıfatına da sahiptir. “Freight forwarder”ın da müşterisine devamlı bir şekilde bağlı olmadığı, sadece sözleşmeyle üzerine aldığı işlerin görülmesiyle görevlendirildiği açıktır.[20]

Ticaret işleri tellalı, ticari işlerde aracılık eder. Aracılık faaliyeti sadece sözleşme yapmak isteyen tarafları bir araya getirmekten ibaret olabileceği gibi, yerine göre sözleşmenin pazarlık safhasına katılmayı, sözleşme taslağı hazırlamayı da içerebilir. Ancak tellallık sözleşmesi, tellala temsil yetkisi vermez. Başka bir deyişle tellal özel yetki verilmedikçe, kendisini görevlendiren taraf adına sözleşme yapamaz, bedeli tahsil edemez, satım konusu malları teslim alamaz (TK 105). İşte bu konuda tellallık ve “Freight forwarder” arasındaki büyük farkı görebiliriz. “Freight forwarder” temsil yetkisine sahiptir. En önemli borcu taşıma ve ilgili diğer hizmetlerin sağlanması için müşterisi temsilen

sözleşme yapmaktır. Bu sözleşmeleri müşteri adına ve hesabına yapabileceği gibi, kendi adına müşteri hesabına da yapabilir .[20]

Tellallık ile yaptığımız yukarıdaki açıklamalar, taşıma ile ilgili işlerde aracılık yapan ve tellal olarak nitelendirebileceğimiz taşıma araçları için de geçerlidir. Uygulama alanlarının benzerliği nedeniyle, “Freight forwarder”la karıştırılmaya daha elverişli görünen bu aracıya uygulamada simsar ya da broker denilmektedir.[20]

-Acentalık Sözleşmesi ve “Freight forwarder”

Acentalık, ülkemizde eskiden beri uygulanan bir müessese olduğu halde, pozitif Türk hukukunda ancak 1956 tarihli Türk Ticaret Kanunu ile düzenlenebilmiştir (TK 116-134). TK m.116 da acenta; ticari mümessil, ticari vekil, satış memuru veya müstahdem gibi bağımlı bir sıfatı olmaksızın bir sözleşmeye dayanarak belli bir yer veya bölge içinde sürekli şekilde bir ticari işletmeyi ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi veya bunları o işletme adına yapmayı meslek edinen kimse olarak tanımlanmıştır. Böylece yasaya göre acentelik aracı acentelik ve sözleşme yapma yetkisini haiz acentelik olarak ikiye ayrılır. Acente, tacirin bağımsız yardımcılardanıdır. TK.m.116/I uyarınca, acentenin tacire bağımlı bir durumda olmaması gerekir. Bu yönüyle acente kendi adına ayrı bir işletme işletir. Müşterisin, acenteye faaliyet ve çalışma düzeni ile ilgili olarak idari talimat vermesi söz konusu değildir. Ancak müşteri, yapılacak sözleşmelerin tür, içerik ve şartları hakkında acenteye talimat verebilir. “Freight forwarder” da bağımsız olması ve müşterisin iradesine ve özellikle de onun talimatlarına uygun hareket etmesi açısından acentelikle benzerlik gösterir.[20] Acentenin, tacir nam ve hesabına sözleşme yapabilmesi için, acenteye özel yetki verilmiş olması gerekir. Bu şekilde özel yetki verilen acentenin yaptığı sözleşmeler (müşteri) taciri bağlar. “Freight forwarder” ise müşterisi temsilen hareket edip, müşteri adına ve hesabına; kendi adına müşteri hesabına sözleşme yapar. Acentenin aracılıkta bulunma veya sözleşme yapma şeklindeki faaliyeti, süreklilik arz eder. Ayrıca acentelikten bahsedebilmek için, başkası adına aracılık veya sözleşme yapan kişinin, bu işi meslek edinmiş olması da gereklidir.”Freight forwarder” sözleşmesinde ise süreklilik unsuru yoktur. Bu durum acentelik ile “Freight forwarder”ı ayıran en önemli unsurdur. Tellallık ve komisyon hükümlerinde de boşluk var ise, uyuşmazlık vekalet hakkındaki hükümlere göre (BK.386-398) çözümlenir (TK.116/II).[20]

-Gümrük Komisyonculuğu ve “Freight forwarder”

Gümrük komisyoncusu eşyanın giriş, çıkış, transit ve aktarma gümrük işlemlerini eşya sahibine vekaleten yaparlar. Bu yardımcı ile müşteri arasındaki ilişkide, sözleşme hükümleri öncelikle gözetilmek şartı ile komisyon ve vekalet hükümleri uygulanır. Gümrük işlemleri, en önemli “Freight forwarder” faaliyetlerinden biridir. Birçok ülkede olduğu gibi ülkemizde de gümrük işlemleri, eşyanın sahibi dışında ancak gümrük komisyoncuları tarafından yapılır. Bu yüzden “Freight forwarder” firmanın içinde, gümrük komisyoncusunun da faaliyet göstermesi veya bu hizmetin sağlanması gereklidir.[20]

5.3.”FREIGHT FORWARDER” IN SORUMLULUĞU

5.3.1.Sözleşmeden Doğan Sorumluluk

Sorumluluğun Şartları: Borcun Yerine Getirilmemesi -Sözleşmeye Aykırılık; Sözleşmeden doğan sorumluluğun ileri sürülebilmesi için varlığı aranan ilk şart bir borcun yerine getirilmemesidir. Bu durumun belirlenmesi ise öncelikle sözleşmenin konusunu ortaya koymayı ve borçlunun sözleşmedeki yükümlülüğüne konu olan edimi yerine getirmediğini kanıtlamayı gerektirir. Bir iş görme borcunun yerine getirilmemesi borçlunun işçi, vekil veya taşıyan olmasına göre değişir.

“Freight forwarder” sözleşmesinin, sözleşme konusun işin özenle ifasını konu alması nedeniyle, vekalet sözleşmesi niteliğinde olduğunu belirtmişti.Demek ki “Freight forwarder”ın sorumluluğunun incelenmesinde vekalet sözleşmesinin hükümlerinin uygulanması gerekecektir. Türk-İsviçre hukukunda sözleşmeden doğan borcunu yerine getirmeyen vekilin durumu şöyle, ifade edilir: Vekil sonuç elde edilemediği İçin değil gerekli özeni göstermediği için, vekaleti objektif olarak hatalı bir şekilde yerine getirmiş sayılır. Sözleşmenin yerine getirilmemesi yüklendiği işi özenle görmeyen vekilin davranışdır ifada yüklenilmiş olan özenin gösterilmemesi vekilin kusuru ile veya kusuru olmaksızın meydana gelen objektif bir durumdur. [20]

“Freight forwarder”ın öngörmediği veya önüne geçemeyeceği bir olay sonucunda mallar hasar veya ziyaa uğramış olabilir. Müşteri böyle bir durumda, “Freight forwarder”ın özensiz davranışı bulunmadığına göre, sözleşmeden doğan borçlarına aykırı davrandığını ileri süremeyecektir. [20]

Kusur; Kusur, sübjektif bir unsur iken, borcun yerine getirilmemesi, objektif olarak saptanabilen bir olgudur. Yüklenilen borca aykırı şekilde oluşan sonuç öngörülebilir ve

kaçınılabilir ise, kusur vardır. Olaylar incelenirken, “Freight forwarder”ın sorumluluğunun şartları araştırılırken, kusur ile borcun yerine getirilmemesinin ayırt edilmesinde güçlük ortaya çıkabilir. Kusur, gösterilmesi gereken özenin yokluğu veya aksaması olarak tanımlanır. Ancak özen, vekaletin konusu ile yakından ilgilidir. “Freight forwarder” her şeyden önce özenle iş görmeyi yüklediğine göre borcun yerine getirilmesi özen eksikliği olarak ortaya çıkar. İki unsur arasındaki fark objektif veya sübjektif olmasına bakılarak ele alınır. Diğer bir deyişle, özensiz ifa her zaman kusurlu ifa teşkil etmez. Bir sözleşme ilişkisinde, kusursuz olduğunu kanıtlama yükü borçluya düşer. Alacaklı, ortada haksız fiil sorumluluğu olmadığından, borçlunun kusurunu kanıtlama durumunda değildir. Genel nitelikteki bu kural, vekalet sözleşmesi nedeniyle, “Freight forwarder” sözleşmesi için de uygulanır. Müşteri, “Freight forwarder”ın gerekli özeni göstermediğini, yani sözleşmeden doğan borcunu yerine getirmedeğini kanıtlamakla yetinir. Bunun üzerine vekilin kusurlu olduğuna dair karine işler. “Freight forwarder”, ancak somut olayda kusur işlemediğini kanıtlayarak kendini kurtarabilir. “Freight forwarder”, üstlendiği işi yerine getirirken kullandığı yardımcılarının fiillerinden BK. nun 100. m.sinin I. fısmına göre sorumlu tutulur.”Freight forwarder”ın, kendi yerine koyduğu kişilerin fiillerinden ise, BK. nun 391. m.sinin II. fıısı uyarınca, ancak onu seçmekte ve ona talimat vermekteki özen eksikliği dolayısıyla sorumlu olur. Başka bir deyişle BK. nun 100. m.si böyle bir kurtuluş beyyinesi getirmek imkanı tanımadığı halde, “Freight forwarder”, yerine koyduğu kişiyi seçmekte ve ona talimat vermekte kusurlu olmadığını kanıtlayarak sorumluluktan kurtulabilir. [20]

Zarar; “Freight forwarder”ın gerekli özeni göstermemesinden kaynaklanan zararın, mutlaka eşyanın taşıyana tesliminden önce gerçekleşmesi gerekmez. Başka bir deyişle, “Freight forwarder”ın kendisine düşen yükümlülükleri yerine getirmemesi sonucunda zarar, eşyanın taşıyana tesliminden sonra ortaya çıkmış olsa dahi, bu zarardan “Freight forwarder” sorumlu tutulur. Örn., sözleşme ile eşyayı ambalajlama borcunu üstlenmiş olan “Freight forwarder”ın, bunu iyi bir biçimde yerine getirmemesi nedeniyle eşya, taşıma sırasında hasara uğrarsa, bu zarardan “Freight forwarder” sorumlu tutulabilir.

Nedensellik ilişkisi; “Freight forwarder” sözleşmesinden doğan sorumlulukta bir de yerine getirmeme ile zarar arasında nedensellik bağının varlığı aranır. Bu unsurun varlığını kanıtlama yükü de borcun alacaklısına düşer. [20]

-”Freight forwarder”ın Bizzat Sözleşmesi Olması Halinde Sorumluluğu

“Freight forwarder” sözleşmesinin hukuki niteliği belirlenirken değinildiği gibi, mukayeseli hukukta, genellikle ikili bir ayırım yapıldığı görülür. Bu ayırım “Freight forwarder”ın temsilci olması veya bizzat sözleşmeci olarak hareket etmesi ayırımıdır özellikle konteyner taşımacılığı ve multimodel taşımalarda yaşanan gelişimin sonucu olarak, “Freight forwarder”ın geleneksel temsilci rolü yakın zamanda değişim göstermiştir. Yüklerin kümelenendirilmesi, direkt ve kombine taşımaların düzenlenmesi, pek çok olayda “Freight forwarder”ı bizzat sözleşmeci haline getirmiştir. Böylece “Freight forwarder” bizatihi taşıyıcı sayılacak veya diğer bazı hizmetler için, örn. depolama veya dağıtım sözleşen sıfatıyla sorumlu olabilecektir. Bu durumda “Freight forwarder”, hangi sözleşmede bizzat sözleşmeci olarak bulunuyorsa, o sözleşme ile ilgili hukuki düzenlemeye tabidir ve taşımanın veya diğer hizmetlerin ifasının sonucundan sorumluluğu bu esasa altında belirlenecektir. Mesela, bizatihi taşıyan sayılan “Freight forwarder” tarafından müşterisine ödenecek tazminat, taşıma sözleşmesine ilişkin hükümlere göre belirlenir.

“Freight forwarder” konişmento düzenlediğinde bu belge gerçek anlamda bir konişmento (bili of lading) olmayacaktır. “Freight forwarder” bazen, yüklerini tek bir konteynerde kümelenendirdiği, her bir taşıtana, konişmento (house bill of lading) düzenleyip verebilir. Kendisi ise, taşınacak yük için taşıyandan konişmento talep eder. "House bill of lading" olarak adlandırılan belge genellikle sorumluluğu kaldıran kayıtlar ve genel işlem şartlarına atıflar içerir. [20]

-Sorumluluğu Kaldıran veya Sınırlayan Kayıtlar

“Freight forwarder”lar, genellikle üyesi oldukları birliklerin düzenlediği genel işlem şartlarına göre sözleşme yapar ve bu şartların getirdiği imkanlardan yararlanarak sorumluluklarını kaldırmayı veya hafifletmeyi sağlamaya çalışırlar. Bu genel işlem şartları ülkeden ülkeye değişiklik göstermesine rağmen kullanımı çok yaygındır. [20]

Institute of “Freight forwarder”s Standart Trading Condition 'nın 37(A) m.si “Freight forwarder”ın sorumluluğunu sınırlayan kayıtlar getirir. Buna göre, “Freight forwarder”, yükün zayi olan veya hasarlanan beher kilogramı başına en fazla 2 ÖÇH (Özel Çekme

Hakkı) ile sorumlu olur ve bu miktar yükün değerini geçemez. Diğer talepler açısından da miktar aynıdır ve taşıma başına 75.000 ÖÇH nı geçemez. 37 (B) m.si ise, yükün teslimin gecikmesi veya makul zamanda teslimle ilgili düzenlemelerin yapılamaması gibi durumlarda meydana gelen zarar için bir sınırlama getirmiştir Buna göre, “Freight forwarder” en fazla, ilgili işlemde aldığı ücretin iki katı ile sorumludur. Ancak tüm bu sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan kayıtlar “Freight forwarder”ın yaptığı hizmetlerle

ilgili hukuki düzenlemelere uygun olmalıdır. Bazı kayıtlarda “Freight forwarder”ın ve yardımcılarının hiç bir kusurundan sorumlu olmayacağı şeklinde genel ifadelere yer verilirse, bunların kanunda belirtilen sınırlarla bağdaştıkları nisbette geçerli sayılmaları gerekir. [20]

5.3.2.Üçüncü Şahıslara Karşı Sorumluluk

“Freight forwarder”, müşterisini temsilen hareket edip onunla sözleşme ilişkisine girer. Ancak “Freight forwarder” sözleşmesi dolayısıyla örn. gönderilen veya müşterinin sözleşme ilişkisine girdiği kişilerle, “Freight forwarder”ın arasında bir sözleşme ilişkisi yoktur. Dolayısıyla bu kişiler “Freight forwarder”a karşı, sözleşmeden doğan herhangi bir talepte bulunamaz. Ancak “Freight forwarder”, bazı durumlarda müşterisi ile yaptığı sözleşmede, bizzat sözleşmeci olarak hareket eder. Yani müşterisini temsilen bu işleri yapacak olanlarla sözleşme yapmak yerine, işleri yapmayı müşterisine kendisi taahhüt eder veya bizzat sözleşmeci sayılır. Bu ihtimalde durum değişmektedir. Dolayısıyla taşıma veya diğer bir sözleşmenin tarafı olan “Freight forwarder”, sadece kendi müşterisine karşı değil, mesela taşıyan olarak üçüncü kişilere karşı da sorumlu olacaktır . [20]

5.3.3.Zaman Aşımı

“Freight forwarder” sözleşmesine, vekalet sözleşmesinin hükümlerinin uygulanacağını belirlediğimize göre, BK. nun 126.m.sinde 4.bendinde vekalet sözleşmesinden doğan davalar hakkında beş yıllık zamanaşımı süresi uygulanır. BK. nun 127. m.sinde ise bu sürenin sözleşme ile değiştirilemeyeceği öngörülmüştür. [20]

6.SONUÇ

Denizyolu eşya taşımacılığı, yük hacmi olarak diğer taşıma türleri arasında en büyük paya sahip taşıma türüdür. İhracatçı veya İthalatçı açısından denizyolu taşımacılığı en ekonomik ve güvenli seçeneklerin başındadır. Bu nedenle “Freight forwarder”, göndericinin taleplerine uygun çözüm yolları üretirken denizyolu taşımacılığı alternatiflerini iyi değerlendirmelidir.

“Freight forwarder”, uluslararası denizyolu taşıma sisteminde hızlı dönüşüm içerisindeki hizmetlerinin daha süratli, daha güvenli ve düşük maliyetli olmasını hedeflemelidir. “Freight forwarder” bu hedefin profesyonel düzeyde gerçekleştirilebilmesi için denizyolu taşımacılığının temel dinamiklerini hız, emniyet ve maliyet eksenleriyle birleştirmelidir.

“Freight forwarder” firmaları, müşterilerinin ihtiyaçlarını karşılamak üzere, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki malzemelerin, servis hizmetlerinin ve bilgi akışının etkili ve verimli bir şekilde, her iki yöne doğru taşınmasını ve depolanmasını, planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesini sağlarlar. [21]

Doğru şeyin ,doğru yerde, doğru zamanda olmasını ve sermayenin önemine atfen makul ve kabul edilebilir bir masrafla, sağlanmasını tanımlayan faaliyetler dizisi olan taşıma faaliyetleri, firmaların kendi bünyeleri içinde gerçekleştirmeleri; hem ek bir maliyet yaratmakta hem de üretimin yanında ek bir yoğunlaşma alanını da beraberinde getirmektedir. Buradan hareketle kaliteyi artırmak taşımanın getireceği ekstra maliyetlerden kurtulmak ve masrafları en aza indirmek gibi sebeplerle firmalar taşıma faaliyetlerini dış alım yolu ile gerçekleştirmekte ve alanında uzmanlaşmış firmalarla ““FREIGHT FORWARDER”” çalışmaktadırlar.

Bu çerçeve de iyi ve kaliteli bir taşıma hizmeti alan işletmeler çeşitli avantajlar elde etmektedirler.

Çok kullanıcıli depolama hizmetleriyle firmaların stoklama maliyetleri azaltılır, araç, depo teknolojik yeniliklerin müşteri ihtiyaçlarına cevap verebilecek şekilde takip edilmesi gibi yüksek maliyetli yatırımlardan tasarrufla, şirketler kaynaklarını kendi faaliyet alanlarına yönlendirir.Taşıma hizmeti sağlayıcısının sunduğu seçenekler

etrafında işverenin ihtiyaçlarını karşılayabilecek en uygun seçeneğin seçilmesini, ardından optimal kapasite kullanımı ve trafik yönlendirme tecrübesi ile taşıma maliyeti azaltılır ve de müşteri ihtiyaçları en yüksek düzeyde karşılanabilir. Kayıp, çalınma ve kaza gibi riskleri taşıma firmasına devreder.

“Freight forwarder” firmaları verdikleri hizmet sırasında her zaman için daha önceden hesaplanamayan, planlanamayan, gözlenemeyen bir x faktörünün karşısına çıkabileceği doğrultusunda hareket ederler ve bu faktörün beraberinde getireceği olumsuzluklara anında müdahale edebilecek şekilde, koşulları değiştirebilirler. [22]

Sonuç olarak taşımacılık, firmaların rekabet edebilirliği üzerinde çok önemli etkisi olabilecek olan bir hizmettir.

Çalışmamızı hukuki yönüyle değerlendiremez gerekirse; taşıma faaliyetleri çeşitlilik ve buna bağlı olarak ta karmaşık bir nitelik taşıdığını görmekteyiz. Taşıma faaliyeti ana edimi bir yükün belli bir noktadan diğer bir noktaya güvenli, hasarsız, zıyasız ve gecikmeden (makul bir süre içinde) yer değiştirilerek taşınmasıdır. Bununla birlikte bu faaliyetlerin ambalajlama, markalama, taşıma belgelerinin hazırlanması, gümrük işlemlerinin yapılması, depolama, yükleme, istifleme ve boşaltma ve sigortalama gibi diğer faaliyetlerle birlikte düşünülmesi gereklidir. Taşıma tekniklerinin gelişimi ve artan ticaret hacmi sonucunda taşımanın oluşturduğu faaliyetlerin bir bütünü olarak ele alınması ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Çünkü gelişmeler karşısında taşıma faaliyetleri bir tecrübe, bilgi ve donanım birikimine ihtiyaç duymaktadır. Böylece taşımanın daha hızlı, güvenilir ve ekonomik biçimde gerçekleştirilmesi için tek bir organizasyon ile yapılması “ Sevkiyatçı – “Freight forwarder”” [20] şirketlerinin önem kazanmasına neden olmuştur.

Sevkiyatçının tanımı geniş bir değerlendirme ile ; “Taşıma işlemi temel edim olmakla birlikte, taşıma ile bağlantılı diğer hizmetleri de devamlı sunarak, taşımanın düzenlenmesi, yüklerin bir araya getirilmesi, çeşitli taşıma safhalarının bütünlüğünün sağlanarak taşımanın tamamlanmasını ücret karşılığında yapan kişidir.” Genellikle sevkiyatçı bir uzman aracı şirket olarak hizmet vermesine rağmen bazen taşımanın bir kısmını gerçekleştirmek üzere hareket edebilir. Bazen de müşterisi ile yaptığı sözleşme gereği bizzat taşıyan sıfatı alarak “taşıyan “ sıfatı ile hareket edebilir.

Sevkiyatçı müşterisi (taşıtan, gönderen, yükleten) ile yapmış olduğu sözleşme ile temel hukuki nitelik olarak bir “ iş görme” borcu altına girmektedir. Türk Borçlar

Hukukunda iş görme sözleşmeleri; hizmet, istisna(eser) ve vekâlet sözleşmesi tipleri şeklinde düzenlenmiştir. Hizmet sözleşmesi bir bağımlılık unsuru gereklidir. Hâlbuki sevkıyatçı hizmetleri sırasında müşteriden talimatları ile bağlı kalıyor olmasına rağmen, hizmet sözleşmesi niteliğinde bir mutlak bağımlılık söz konusu değildir. İstisna sözleşmesi açısından incelendiğinde; Türk ve Alman hukukunda taşıma faaliyeti bir istisna akdi niteliğinde olmasına rağmen, sevkıyatçının temsilci sıfatı ile hareket ettiği hallerde, sorumluluk durumlarını açıklamak güçleşmektedir. Buna göre istisna sözleşmesinde iş sahibi zararları için müteahhide başvurusu gerekirken, konumuzda taşıtan sevkıyatçı yerine asıl taşıyana başvurabilmektedir. Ayrıca, istisna sözleşmesinin sona erme ve ücretin artırımı hükümleri sevkıyatçı sözleşmesinin niteliklerini tam karşılamamaktadır.

Vekâlet sözleşmesi ile olan temel fark, ücretin zorunlu unsur olması ve vekâlette iş görme edimi bitiminde bir sonuç aranmaz iken, sevkıyatçı yükün taşınması sonucunu gerçekleştirecektir. Türk hukukunda diğer iş görme sözleşmelerine girmeyen iş görme ilişkilerinde BK md 386/II gereği vekâlet hükümleri uygulanır düzenlemesi vardır. Buna hükme rağmen, sevkıyatçı sözleşmesini daha çok çeşitli iş görme sözleşmelerinden oluşan “karma bir sözleşme” olarak incelemek isabetli olacaktır.[20]

Multimodel ve taşımalık taşımacılığının gelişimi sonucu sevkıyatçıların klasik aracılık yapma ve bir acente ya da temsilci olarak hareket etmeleri nitelikleri değişime uğramıştır. Sadece taşıyanı seçmede özen göstermek ve aracılık yapma fonksiyonları müşterilerinin artan taleplerini karşılayamaz olmuştur. Gittikçe artan yeni yan edimler ile daha çeşitli hizmetlerinde aramaya başlaması sonucu bir sevkıyatçı şirket arasında rekabet ortamı doğmuştur. Bunun sonucunda sevkıyatçı yüklerin bir araya getirilmesi, doğrudan ve kombine taşımaların düzenlenmesi, taşıma alternatifleri arasında danışmanlık, depolama, gümrükleme, sigorta hizmetleri de vererek, taşımalar için tek ücret (navlun) vermeye başlamışlardır. Böylece içinde taşıma fonksiyonun da yer aldığı çeşitli hizmetleri sunarak “ bizzat sözleşmeci” sıfatıyla sorumlu olacaktır.

İngiliz ve ABD hukukunda sevkıyatçının hukuki niteliği iki temel ayırım ile incelenmektedir[20]. Birinci ayırım sevkıyatçının klasik rolü içinde temsilci, komisyoncu ya da acente olarak hizmet vermesini kapsar iken, ikinci ayırım

günümüzün nitelikli sevkıyatçısını; diğer bir ifade ile “ doğrudan (bizzat) sözleşmeci” sevkıyatçı kapsamaktadır. Bu ayrımın yapılmasında mahkeme kararları ile bazı ölçütler oluşturulmuştur. Buna göre bu ölçütler – sözleşmede açıkça “temsilcilik” kavramı kullanılması; - sözleşme yapılırken müşteriye açıkça taşıma edimi taahhüt edilmesi; - sevkıyatçının müşteriden tek bir ücret (navlun) talep etmesi ya da taşıma yarı komisyon diğer hizmetler ayrı olarak bedeller talep etmesi; - müşterinin sevkıyatçının rolü hakkında bilgisi olması; - sevkıyatçının bu işi devamlı olarak “temsilci” ya da “ doğrudan sözleşmeci” olarak yapıyor olması; - sevkıyatçının doğrudan taşıma vasıtalarına sahip olması ; - sevkıyatçının düzenlediği konşimentoda “ taşıyıcı” olarak görülmesi ya da taşıyıcının belirtilmiş olmaması; gibi ölçütlere göre sevkıyatçının niteliğine her somut olayda karar verilecektir [20].

Bu ayrımın önemi sevkıyatçının sorumluluğunun niteliği ve sınırları açısından önem taşımaktadır. İlk kapsama giren sevkıyatçı temsilci kavramının temel unsuru olarak özen ve sadakatle yüklendiği edimin yapılmasını sağlamak olurken, bir sonucun (örneğin taşımanın) oluşmamasından kusuru yoksa kendisi sorumlu olmayacaktır. Sevkıyatçının bizzat sözleşmenin yapılmasını yüklenmiş olduğu ikinci ayrımında ise; sözleşmeci sıfatı ile doğrudan sonuçtan sorumlu olacaktır. Örneğin taşıyan durumunda olan sevkıyatçının sorumluluğu taşıma sözleşmesine göre (Uluslararası çeşitli sözleşmeler için CMR, CIM, Varşova ya da Lahey/Visby – Hamburg hükümlerine göre) sorumlu olacaktır.

Bu noktada, çalışmamız açısından önem kazanan “ taşıyan sıfatı” ile sevkıyatçının hareket etmiş olmasıdır. Taşıyıcı sayılan sevkıyatçı yükün geç teslimi ya da taşıma sırasında ziya veya hasar sebebi ile oluşan zararlardan da taşıyıcı sorumluluğu hükümlerine tabii olacaktır. Konteynır ile taşımasının taşıma sektöründeki önemi dikkate alındığında, deniz taşımalarında sevkıyatçının donatan ya da işletme müteahhidi olmadığı durumlarda yük taşımayı üstlenmesinin incelenmesi gereklidir. Deniz taşımalarında kullanılan sözleşmeler navlun sözleşmeleri olarak adlanılmakta olup, eşyanın denizyolu ile taşınması edimini yerine getirmeyi yüklenen tarafa “ taşıyan” denilmektedir[23] . Sevkıyatçı bu durumda bir alt navlun sözleşmesi yaptığı görülmektedir. Burada sevkıyatçının amacı tek bir organizasyon ile müşterisine hizmet vermek ve alt taşıyan sıfatı ile charter navlun sözleşmesi ile konşimento navlunu farkından yararlanmaktır. Sevkıyatçının yaptığı sözleşme taşımanın rotası

gereği, kara, deniz, hava veya demiryolu taşımalarının çeşitli kombinasyonlarından oluşabilir. “ Karma taşıma” ya da “ Multimodel taşıma” adı verilen bu çeşitli safhalardan oluşan taşımaların en az bir ayağının denizyolundan meydana gelmesi ile 1969 Tokyo sözleşmesi madde ½ gereği kombine taşımacılık sayılması için zorunludur[24]. Kombine taşımalarda tek bir taşıyan ile tek bir sözleşme yapılmış olmalı ve kombine taşıma konşimentosu “ through bill of lading” düzenlenmesi gerekmektedir. Taşımanın bütün safhaları (deniz-kara-hava) için taşıma borcunun üstelenildiği durumlarda taşıyan, taşıtana veya gönderilene karşı taşımanın tamamı için sorumlu olmaktadır[23]. Bu kimse, kural olarak, “üst taşıyan” olarak nitelendirilmekte ve kendinden sonra gelecek alt taşıyanlar ile alt taşıma sözleşmesi yapabilmektedir.

Denizyolu taşımasında ise durum farklıdır; çünkü deniz taşımacılığında sözleşmeyi kendi aracı ile yerine getirmeyen (yani donatan/gemi müteahhidi –üst(asıl) taşıyan= A olmayan) taşıyan (üst taşıtan ve Alt taşıyan = B) belirlenirken ölçüt taşıma vasıtası olmaktadır. A ile B aralarında “ Asıl- üst navlun sözleşmesi” ni yapmaktalar ve daha sonra B (hem üst taşıtan hem de alt taşıyan olan sevkıyatçı) müşterisi ile (Alt Taşıtan = C) ile Alt Navlun sözleşmesini yapmaktadır[23].

Alt navlun sözleşmeleri kırkambar ya da charter sözleşmesi olarak yapılmaktadır. Kırkambar sözleşmeleri fax, e-posta, booking note düzenlenmesi ile meydana gelmektedir. Taşımanın şartlarını içeren “ konşimentolar” da düzenlenmektedir. Sevkıyatçının tek bir konteynıra kümelediği ve her bir taşıtana düzenlendiği konşimentolar (house bill of lading) taşıma sözleşmesinin şartlarını ve genellikle sorumluluğunu kaldıran kayıtlar ve genel işlem şartlarına atıfları içerir.

Konşimentolarda, taşıyanın taşımanın tamamını veya bir bölümü için alt sözleşme yapabileceğini gösteren “sub-contracting” hükmü bulunmaktadır. (Charter sözleşmelerinde de aynı yönde imkân için sub-let klozu bulunmaktadır.) Ancak bu tür sözleşmelerdeki klostarda her ne kadar “ alt sözleşme yapma sub-contracting” deyiimi kullanılmış ise de bunlar şu şekilde anlaşılmalıdır: Bu gibi hallerde taşıyanın, taşıtanla yapmış olduğu sözleşme alt navlun sözleşmesi olmakta ve gemi donatanı ile yapılan sözleşme ise “ üst sözleşme” olmaktadır. Malik ile yapılan sözleşme gemi dikkate alınarak üst sözleşme olarak tanımlanmaktadır. Bu üst sözleşmede, alt sözleşme yapma yetkisi tanınmış olmalıdır[23].

Alt navlun sözleşmesi için Türk Deniz hukukunda “ Dar ve Geniş “ anlamda iki şekilde incelenmektedir. Buna göre Geniş anlamda alt navlun sözleşmesi “ Alt taşıyanın B, alt taşıtana karşı C, taşıma taahhüdünü üstlenmediği ancak sadece üst navlun sözleşmesinden (A ile B arasındaki), bir üçüncü kişiyi (C) de yararlandırmak amacının güden sözleşmelerdir. [23]” . Dar anlamda ise; “ Alt taşıma sözleşmesi, tıpkı üst navlun sözleşmesi gibi ayrı, yani birbirinden bağımsız iki sözleşmedir. [23]” Öğretide, alt navlun sözleşmelerinin hukuki niteliği tartışmalıdır[23]. Dar anlamda ele alındığı şekilde, birbirinden bağımsız olan her iki sözleşmenin kendi taşıtanlarına karşı ayrı ayrı bir taşıma vaadi içermektedir.

Alt taşıma sözleşmeleri TTK da veya Alman hukukunda düzenlenmemiştir. Ancak Alman HGB md. 605 ve paralel olarak TTK md. 1060 da; kırkambar sözleşmeleri ile ilgili olarak, charter sözleşmesi sonrası taşıtanın üçüncü kişilerle kırkambar sözleşmesi düzenlemesi halinde asıl taşıyanın hak ve borçlarına yönelik düzenleme vardır. TTK md. 787 Karayolu ile eşya taşınmasında ilk ve son ya da zıya-hasarın olduğu safhadaki taşıyıcıya dava açılabilmesi imkânı verilmişken bu düzenleme deniz taşımalarına uygulanamamaktadır.

Konşimento düzenlenmemiş taşımalarda alt taşıtan (C) gönderilen ise, üst navlun sözleşmesinin tarafı olmadığı halde, TTK md 1069 a göre, malı teslim almaktadır. Konşimento tanzim edildiği hallerde ise; konşimentoda ismi yazılan ya da konşimento adına tanzim edilen kişi karine olarak “ taşıyan “ sayılmaktadır. Konşimentoda üst taşıyan (A) yazılmış ise alt taşıtan (C) ile ilişkisi sözleşmeden değil konşimentodan doğar[23] .

Kaptanın düzenlediği konşimentolardan kural olarak alt taşıyan (B) borç altına girer. Bunun Türk hukukundaki iki istisnası TTK md. 1099 ve konşimentoya konan “ Identity of carrier – demise “ klozudur.

-TTK md 1099 hükmünde konşimentolarda taşıyanın adının yer almaması veya yanlış alması hali düzenlenmiştir. Buna göre; “ Kaptan veya donatanın başka acentesi tarafından tanzim edilen konşimentoda taşıyanın ismi yer almaması halinde, donatanın taşıyan sayılacağı, eğer taşıyanın adı hatalı yer almış ise zarardan donatanın gönderilene karşı sorumlu olacağı “ belirtilmiştir. Burada amaç

gönderileni (C) konşimentodaki noksanlıklar sonucu meydana gelecek zararlarda korunmak ve har durumda başvurabileceği tarafı göstermektir[23] .

-Identity of carrier klozu donatan ya da gemi işletme müteahhidi sıfatında olmayan ve bu nedenle sınırlı sorumluluğu bulunmayan alt taşıyanın (B), da donatının sahip olduğu sınırlı sorumluluk imkânlarından (örn: gemi serveti ile sınırlı sorumluluk) fiilen yararlanmasını sağlamakta ve yük ile ilgili zarar tazmini taleplerinde davanın donatana açılmasını sağlamaktadır [23] .

Taşıyanın kim olduğunun belirlenmesinde uluslar arası sözleşmeleri incelediğimizde;

-Lahey- Visby kurallarında; alt taşımalarda taşımayı fiilen üstlenen üst taşıyan (A, performing carrier) aleyhine dava konusunda bir hüküm yer almadığı görülmektedir. Bu durumda taşıtan (C) ile sözleşmesel ilişkiye giren alt taşıyan (B, contracting carrier) ile üst taşıyanın (haksız fiil sorumluluğu gibi) ayrı ayrı sorumlu tutulması yoluna gidilecektir.

-Hamburg kurallarında ise; Modern eğilim gereği, yükün hasar ve ziyayı nedeniyle taşımada çeşitli edimleri üstlenenlerin müşterek sorumluluğuna gidilecektir [25] .

Konşimentolara konan identity of carrier klozu ile yük ilgilisi lehine doğan zarar tazmini donatandan taleplerinin sonucunda donatan (A) ödediği tazminatı, kloz sonucu sınırlı sorumluluktan yararlanmış olan alt taşıyan (B) ye aralarındaki iç ilişki gereği rücu etmektedir. Böylece ulusal hukuklardaki farklı uygulamalar sonucu donatanın sahip olduğu sınırlı sorumluluktan yararlanma imkânı olmayan alt taşıyanlar (B, charterers) dolaylı olarak bu imkândan yararlanmaktadır. Türk hukukunda md TTK 1116 deniz taşıma hukukunda emredici kuralları düzenlemektedir. Buna göre ; “ taşıyanın borç ve yükümlülüklerini önceden kaldırıcı veya daraltıcı hükümler geçersiz sayılacaktır.” Öğretide “ taşıyanın kimliği” klozunun emredici hükümlere aykırı olmadığı görüşü baskındır[23].Çünkü taşıyanın sorumluluğu kaldırılmamakta, sadece donatan ile ikame edilmektedir. Bu klozun geçerli olabilmesi donatan tarafından klozun kullanılmasına yetki verilmiş olması ile mümkündür.

Sonuç olarak incelemiş olduğumuz sevkıyatçının hukuki niteliğinin saptanmasından somut sözleşmeler ve ABD ve İngiliz hukukunda bahis edilen ölçüler kullanılarak

temsilci ya da bizzat sözleşmeci sıfatı saptanmalıdır. Bizzat sözleşmeci olduğu durumlarda hizmetin taşıma sözleşmesi tarafında yer alan sevkıyatçının “ taşıyıcı” sıfatın belirlenmesi sonucu, hangi tip taşıma ve hangi tür taşımaya tabii bir hizmet verildiğinden hareket ile somut taşıma faaliyeti dikkate alınarak taşıyıcının tabii olduğu hükümlere göre sorumluluğunu gidilmelidir.

KAYNAKÇA

- [1] **Demir, S.**, 1997. Forwarder Firmaların Çalışma Şekilleri, Yapıları, *Proje Çalışması*, İ.T.Ü. Gemi İnşaatı ve Gemi Makinaları Mühendisliği, İstanbul
- [2] <http://www.worldlineshipping.com-forwarder.htm>
- [3] **Çancı M. Ve Erdal M.**, 2003. Lojistik Yönetimi, Erler Matbaası, İstanbul
- [4] **Lale, S.**, 2004. Lojistik Yönetiminde Sevkiyatçı, *Yüksek Lisans Tezi*, İ.Ü. Deniz Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- [5] **Çancı M. Ve Erdal M.**, 2003. Uluslararası Taşımacılık Yönetimi, Erler Matbaası, İstanbul
- [6] <http://www.anadolusigorta.com.tr /nakliyat htm>
- [7] <http://www.fortunecity.com/meltingpot/macau/1115/ders1.htm>
- [8] <http://www.kazanci.com.tr>
- [9] <http://www.mevzuat.net/demo/demoanahtarbul.asp?key=konişmento>
- [10] **Yılmaz Y.**, 1996. İşletmeciler için Deniz Taşımacılığı El Kitabı, Özener Matbaası
- [11] Gulf Agency Denizcilik Dış Ticaret Eğitim Notları
- [12] <http://www.lojistikturkiye.com/default.asp>
- [13] <http://www.marinertransport.com/genelbilgiler.htm>
- [14] <http://www.utikad.org.tr/loj-hizmet.htm>
- [15] **Yavuz C.**, 2001. Borçlar Hukuku Dersleri (Özel Hükümler), Beta Yayınevi
- [16] **Eriş G.**, 1996. Uygulamalı Kara Taşıma Hukuku
- [17] **Zevkililer A.**, 2002. Borçlar hukuku Özel Borç İlişkileri, Seçkin Yayınevi
- [18] <http://www.ssk.gov.tr>
- [19] **Arkan S.**, 1980. Taşıma İşleri Komisyoncusunun Borçlarını ve Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümler
- [20] **Tangün, Kürşat A.**, 2000. Navlun Komisyoncusu, *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, T.C. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul
- [21] Dünya Gazetesi Yayınları, 2005, Taşımacılık ve Lojistik Dünyası
- [22] **Safverström, L.**, 2005. Factor X, Gac World
- [23] **İlgin, S.**, 1996. Alt Navlun Sözleşmeleri
- [24] Deniz I. 1984 Eşya Taşımacılığı Sempozyumu
- [25] **Özdemir, T.**, 2006, Uluslar Arası Eşya Taşıma Hukuku

ÖZGEÇMİŞ

1979 yılında Konya’da doğdu. Ortaokul ve Lise öğrenimini Konya Meram Anadolu Lisesi’nde tamamladıktan sonra 1998 yılında İ.Ü. Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümünde lisans eğitime başladı. 2002 yılında İ.Ü.’den mezun olarak, İ.T.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Deniz Ulaştırma Mühendisliği Bölümü’nde Yüksek Lisans eğitime başladı. Halen GULF AGENCY DENİZCİLİK A.Ş ‘de çalışmaktadır.

EKLER

EK 1:Denizyolu Eşya Taşımacılığındaki Örnek Formlar

Form 1:Denizyolu Konşimentosu / Marine Bill Of Lading

Shipper		COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING ORIGINAL		B / L No.
Consignee: order of		 CargoGulf		Ref. No.
NOTIFY PARTY		CargoGulf Inc. P.O. Box 2404 Dubai - UAE APPLICATION FOR DELIVERY MUST BE MADE TO:		
Pre-Carriage by*	Place of receipt*			
Ocean Vessel Voy.	from			
To	Final destination (if on carried)*			
Marks and Numbers	Number and kind of packages: description of goods	Gross Weight (Kg)	Cube (M ³)	
ÖRNEKTİR				
The goods SHIPPED ON BOARD in apparent good order and condition and, as far as ascertained by reasonable means of checking, as specified above unless otherwise stated. The Carrier, in accordance with the provision contained in the document, a) undertakes to perform or to procure the performance of the entire transport from the place at which the goods are taken in charge to the place designated for delivery in this document for such transport. b) assumes liability as prescribed in this document for such transport. One of the Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order. IN WITNESS whereof THEREE (3) original Bills of Lading have been signed, if not otherwise stated above, one of which being accomplished the other(s) to be void.				

Freight payable at

Place of issue date

For CargoGulf Inc.

*Applicable only when used as a Combined Transport Bill of Lading.

as agents for the carrier

7004 / 04 / 05

Form 2:Ordino

	GULF AGENCY DENİZCİLİK A.Ş.	ONAY SERİ NO : FİRMA :
ANA KONŞİMENTO		
ARA KONŞİMENTO		
GEMİ ADI / SEFER NO		
TOPLAM KAP ADEDİ		
TOPLAM AĞIRLIK		
GÜMRÜK TESCİL NO / TARİH		
ÖZET BEYAN SIRA NO		
İŞBU KONŞİMENTO ALICI NÜSHASININ AŞLI HÜKMÜNDEDİR. YUKARIDA NİTELİKLERİ BELİRTİLMİŞ OLAN EŞYANINADINA TESLİMİNİ RİCA EDERİZ.		ONAYLAYAN KAŞE / İMZA

Form 3: Boykot Sertifikası



Gulf Agency Company

ISTANBUL, TURKEY

15/09/2005

CERTIFICATE

APPLICANT:

BENEFICIARY:

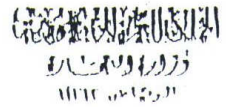
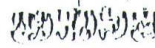
DC NO AND DATE:

NAME OF CARRYING VESSEL:

HOUSE B/L NUMBER/DATE:

WE HEREBY CERTIFY THAT THE CARRYING VESSEL
CARRYING THE GOODS IS NOT REGISTRETED IN OR OWNED BY
NATIONALS OR RESIDENTS OF AND WILL NOT CALL AT ANY
PORT WHILE CARRYING THE GOODS TO THE AND
THE VESSEL IS ALLOWED TO ENTER THE PORTS OF THE
UNDER ITS LAWS AND REGULATIONS.

Form 4:Konsolosluk Belgesi



APPENDED CERTIFICATE TO

(1) BILL OF LADING

- 1- Name of Vessel : _____ Previous Name : _____
2- Nationality of Vessel : _____
3- Owner of Vessel : _____
4- Vessel will call at or pass through following ports enroute to Saudi Arabia :

1. _____ 2. _____ 3. _____

The undersigned (The Agent of the vessel) accordingly declares that the information provided (in response to 1/4) above is correct and complete and that the vessel shall not call at or anchor in any ports other than that mentioned above enroute to Saudi Arabia.

Invoice No :

Invoice Date :

Written on the _____ day of _____
Sworn to before me, on the _____ day of _____
At **ISTANBUL**

NOTARY OR SAUDI CONSULATE

SIGNATURE OF VESSEL'S OWNER
COMPANY OR AGENT

EK.2:İhracat ve İthalat Uygulamalarında Örnek Formlar

Form 1: Rezervasyon Talebi



FAX MESSAGE FROM

Gulf Agency Company

ISTANBUL,TURKEY

Gulf Agency Denizcilik Co.Inc. Forwarding Dept., Istanbul

Rihtim Cad. Fransiz Gecidi C Blok No.27 Karakoy 80030 Istanbul, Turkey

Tel +90 212 2526509 Fax +90 212 2931820

Y.F.F ULUSLAR ARASI NAKLİYAT,

MUSTAFA BEY DİKKATİNE;

22.09.2005

REZERVASYON TALEBİ

IHRACATÇI

: YILDIZ MERMER

YÜKLEME LİMANI

: ISTANBUL

TAHLİYE LİMANI

: BUSAN

MAL DETAYI

: 1 PALET 1.284 CBM

1.284 CBM (100 X 120 X 107)

993 KGS

MAL CİNSİ

: MERMER

FREIGHT

: PREPAID

NOT

:ANLAŞMALI NAVLUNUMUZ USD 60,- W/M (All In)

Saygılarımızla,

Murat Yarkin

Customer Representative

Ocean / Export

Gac Logistics Services



FAX MESSAGE FROM

Gulf Agency Company

ISTANBUL,TURKEY

Gulf Agency Denizcilik Co.Inc. Forwarding Dept., Istanbul

Rihtim Cad. Fransiz Gecidi C Blok No.27 Karakoy 80030 Istanbul, Turkey

Tel +90 212 2526509 Fax +90 212 2931820

FM :GAC / İSTANBUL

22/09/2005

TO :YILDIZ MERMER

Ref :İSTANBUL- BUSAN İHRACATINIZA AIT GEMİ DETAYIDIR.

SAYIN HASAN BEY DİKKATLERİNE,

FIRMANIZIN BUSAN'A YAPACAGI İHRACAT YUKLEMENIZE İLİSKİN GEMİ DETAYLARI AŞAĞIDAKİ GİBİDİR:

GEMİ ADI SEFER NO :BARBAROS 5771

ACENTA :Y.F.F

BAYRAĞI :TURK

GÜMRÜK :HAYDARPAŞA

YÜKLEME GÜNÜ :23/09/2005

YÜKLEME LİMANI :HAYDARPAŞA

TAHLİYE LİMANI :BUSAN

YÜKLEME SORUMLUSU:METİN YAVUZ

YÜKLEME SAHASI :HAYDARPAŞA LİMAN SAHASI

KONTEYNER NO :YFFC 770961-8 /40 'HC

GUMRUKLER GN.MUD.17-01-2002 TARİH VE B.02.1 GUM.0.06.00.44 1417.1/01-553,02-50 SAYILI GENELGESİ GEREĞİ ,İHRACAT BEYANNAMELERİNDE GEMİ İSMİ VE KONTEYNER NUMARASI BELİRTME ZORUNLULUGU KALKMISTIR.TARAFINIZDAN BEYANNAMEDE GEMİ İSMİ BELİRTİLMESİ VE BUNUN HERHANGİ BİR SEBEPLE DEĞİSTİRİLMESİNİN GEREKLİ OLMASI HALİNDE OLUSACAK MASRAFLARDAN FIRMAMIZ SORUMLU DEĞİLDİR.

Saygılarımızla,

Murat Yarkin

Customer Representative

Ocean / Export

Gac Logistics Services

Form 3:Müşteri Konşimento Talimatı

YILDIZ MERMER SANAYİ TİC VE LTD ŞTİ

İkitelli Organize Sanayi Bölgesi, Marmara Sanayi Sitesi, C-Blok No:27

İkitelli/İstanbul Tel:0212 5555555 Fax:0212 6666666

KONSIMENTO TALIMATI

22/09/2005

YÜKLEYİCİ : YILDIZ MERMER SANAYİ TİC VE LTD ŞTİ
İKİTELLİ ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ,
MARMARA SANAYİ SİTESİ, C-BLOK NO:27
İKİTELLİ/İSTANBUL
TEL:0212 5555555 FAX:0212 6666666

ALICI :HYOJIN PVT CO,
KYOSUNG ST.MYUNG TOWERS 444002
BUSAN / KOREA
TEL: +86 5474 3362145

İHBAR ADRESİ : HYOJIN PVT CO,
KYOSUNG ST.MYUNG TOWERS 444002
BUSAN / KOREA
TEL: +86 5474 3362145

YÜKLEME LİMAN : HAYDARPAŞA
TAHLİYE LİMANI : BUSAN
GEMİ İSMİ : BARBAROS 5747
NAVLUN ÖDEME ŞEKLİ : PREPAID
KONTEYNER NUMARASI : YFFC 770961-8
MAL DETAYI : 1 PALET 1.284 CBM
1.284 CBM (100 X 120 X 107)
993 KGS

MAL CİNSİ : MERMER

**NOT:KONŞİMENTOMUZUN 3 ORJİNAL/3 KOPYA FULL SET
DÜZENLENMESİNİ RİCA EDİRİZ.**

Firma Yetkilisi:

HASAN UÇAR

hucar@yildizmermer.com.tr

İKİTELLİ ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ, MARMARA
SANAYİ SİTESİ, C-BLOK NO:27 İKİTELLİ/İSTANBUL
TEL:0212 5555555 FAX:0212 6666666

Form 4:Acenta Konşimento Talimatı

FAX MESSAGE FROM



Gulf Agency Company

ISTANBUL,TURKEY

Gulf Agency Denizcilik Co.Inc. Forwarding Dept., Istanbul

Rihtim Cad. Fransiz Gecidi C Blok No.27 Karakoy 80030 Istanbul, Turkey

Tel +90 212 2526509 Fax +90 212 2931820

Y.F.F ULUSLAR ARASI NAKLİYAT,

MUSTAFA BEY DİKKATİNE;

23.09.2005

KONSIMENTO TALIMATI

YÜKLEYİCİ

: GULF AGENCY DENİZCİLİK A.S.

RIHTIM CADDESİ FRANSIZ GECIDI C

BLOK

KAT:3 NO:27 KARAKOY / ISTANBUL

PH: +90212 2926169 FX: +90212 2931820

ALICI

: GULF AGENCY COMPANY KOREA

22 BANI EL ABABASSI ST.

PHARANA, BAB SHARK P.O.BOX 85

21111, KOREA TEL:86 3 484 0256

FAX:86 3 484 8480

PIC:KSYOO EOM

İHBAR ADRESİ

: GULF AGENCY COMPANY KOREA

22 BANI EL ABABASSI ST.

PHARANA, BAB SHARK P.O.BOX 85

21111, KOREA TEL:86 3 484 0256

FAX:86 3 484 8480

PIC:KSYOO EOM

YÜKLEME LİMANI

: HAYDARPAŞA

TAHLİYE LİMANI

: BUSAN

GEMİ ADI

: BARBAROS 5747

NAVLUN ÖDEME ŞEKLİ

: PREPAID

CONTAINER	GROSS WEIGHT/ VOLUME	PACKING	COMMODITY
YFFC 770961-8 / 40'HC	GROSS:993 KGS VOLUME:1.284 CBM	1 PALLET	MARBLE

Saygılarımızla,

Murat Yarkin

Customer Representative

Ocean / Export

Gac Logistics Services

Form 5:Müşteri Konşimentosu

Shipper YILDIZ MERMER SANAYİ TIC VE LTD ŞTİ İKİTELLİ ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ, MARMARA SANAYİ SİTESİ, C-BLOK NO:27 İKİTELLİ/İSTANBUL TEL:0212 5555555 FAX:0212 6666666		COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING ORIGINAL		B / L No. Ref. No.
Consignee: order of HYOJIN PVT CO, KYOSUNG ST.MYUNG TOWERS 444002 BUSAN / KOREA TEL: +86 5474 3362145		 CargoGulf Inc. P.O. Box 2404 Dubai - UAE		
NOTIFY PARTY HYOJIN PVT CO, KYOSUNG ST.MYUNG TOWERS 444002 BUSAN / KOREA TEL: +86 5474 3362145		APPLICATION FOR DELIVERY MUST BE MADE TO: GULF AGENCY COMPANY KOREA 22 BANI EL ABABASSI ST. PHARANAH, BAB SHARK P.O.BOX 85 21111, KOREA TEL:86 3 484 0256 FAX:86 3 484 8480 PIC:KSYOO EOM		
Pre-Carriage by*	Place of receipt*			
Ocean Vessel Vo	BARBAROS 5747	from	ISTANBUL	
To	BUSAN	Final destination (if on carried)*		
Marks and Numbers	Number and kind of packages: description of goods	Gross Weight (Kg)	Cube (M³)	
YFFC 770961-8 / 40'HC	1 PALLET MARBLE	993 KGS	1.284 CBM	
SHIPPER'S LOAD STOW COUNT AND SEAL SHIPPED ON BOARD FREIGHT PREPAID				
ÖRNEKTİR				

Particulars furnished by shipper of goods

The goods SHIPPED ON BOARD in apparent good order and condition and, as far as ascertained by reasonable means of checking, as specified above unless otherwise stated.

The Carrier, in accordance with the provision contained in the document,

a) undertakes to perform or to procure the performance of the entire transport from the place at which the goods are taken in charge to the place designated for delivery in this document for such transport.

b) assumes liability as prescribed in this document for such transport.

One of the Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order.

IN WITNESS whereof THEREE (3) original Bills of Lading have been signed, if not otherwise stated above, one of which being accomplished the other(s) to be void.

Freight payable at	ISTANBUL	3/ORGNL
Place of issue	ISTANBUL	Date 26/09/2005

For CargoGulf Inc.

MÜHÜR VE
YETKİLİ İMZA

*Applicable only when used as a Combined Transport Bill of Lading.

as agents for the carrier

7004 / 04 / 05

Form 6:Acenta Konşimentosu

Consignor		 FBL		TR
GULF AGENCY DENIZCILIK A.S. RIHTIM CADDESİ FRANSIZ GECIDI C BLOK KAT:3 NO:27 KARAKOY / ISTANBUL PH: +90212 2926169 FX: +90212 2931820		NEGOTIABLE FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING Issued subject to UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication 481).		
Consigned to order of				
GULF AGENCY COMPANY KOREA 22 BANI EL ABABASSI ST. PHARANAH, BAB SHARK P.O.BOX 85 21111, KOREA TEL:86 3 484 0256				
Notify address				
GULF AGENCY COMPANY KOREA 22 BANI EL ABABASSI ST. PHARANAH, BAB SHARK P.O.BOX 85 21111, KOREA TEL:86 3 484 0256		Y.F.F.BUSAN PVT CO, MYOMING ST.WYONG BUILDING 25489 BUSAN/KOREA		
Place of receipt				
Ocean vessel	BARBAROS 5747	Port of loading	ISTANBUL	
Port of discharge	BUSAN	Place of delivery		
Marks and numbers	Number and kind of packages	Description of goods	Gross weight	Measurement
YFFC 770961-8 / 40'HC	1PALLET	MARBLE	993KGS	1.284 CBM
SHIPPER'S LOAD STOW COUNT AND SEAL SHIPPED ON BOARD FREIGHT PREPAID				
ÖRNEKTİR				
according to the declaration of the consignor				
Declaration of Interest of the consignor in timely delivery (Clause 6.2.)		Declared value for ad valorem rate according to the declaration of the consignor (Clauses 7 and 8)		
The goods instructions are accepted and dealt with subject to the Standart Conditions printed overleaf.				
Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above.				
One of these Multimodal Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In Witness where of the original Multimodal Transport Bills of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated below, one of which being accomplished the other (s) to be void.				
Freight amount	Freight payable	ISTANBUL	Place and date of issue	ISTANBUL 26/09/2005
Cargo Insurance through the undersigned ☐ not covered ☐ Covered according to attached Policy	Number of Original FBL's	3	Stamp and signature	MÜHÜR VE YETKİLİ İMZA
For delivery of goods please apply to:				

Form 7:Pre-Alert

FAX MESSAGE FROM



Gulf Agency Company

ISTANBUL,TURKEY

Gulf Agency Denizcilik Co.Inc. Forwarding Dept., Istanbul

Rihtim Cad. Fransiz Gecidi C Blok No.27 Karakoy 80030 Istanbul, Turkey

Tel +90 212 2455192, Fax +90 212 2934103

26/09/2005

Dear Ksyoo,

****PLS CONFIRM BY RETURN**

****PLS FIND RELATED DOCS AS ATTACHED**

VESSEL NAME / VOY NO :BARBAROS 5747

AGENT :Y.F.F

NATIONALITY OF VESSEL :TURKEY

PORT OF LOADING :ISTANBUL

PORT OF DISCHARGE :BUSAN

VOLUME :1.284 CBM

GROSS WEIGHT :993 KGS

ETD ISTANBUL :26/09/2005

ETA BUSAN :27/10/2005

BEST REGARDS,

Murat Yarkin

Customer Representative

Ocean / Export

Gac Logistics Services

Form 8:Acenta Ordinosu

Standard Conditions (1992) governing the FIATA MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING

Definitions

- "Freight Forwarder" means the Multimodal Transport Operator who issues this FBL and is named on the face of it and assumes liability for the performance of the multimodal transport contract as a carrier
- "Merchant" means and includes the Shipper, the Consignor, the Consignee, the Holder of this FBL, the Receiver and the Owner of the Goods.
- "Consignor" means the person who concludes the multimodal transport contract with the Freight Forwarder
- "Consignee" means the person entitled to receive the goods from the Freight Forwarder
- "Taken in charge" means that the goods have been handed over to and accepted for carriage by the Freight Forwarder at the place of receipt evidenced in this FBL
- "Goods" means any property including live animals as well as containers, pallets or similar articles of transport or packaging not supplied by the Freight Forwarder, irrespective of whether such property is to be or is carried on or under deck.

1. Applicability

Notwithstanding the heading "FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (FBL)" - these conditions shall also apply if only one mode of transport is used.

2. Issuance of this FBL

2.1. By issuance of this FBL, the Freight Forwarder:

- undertakes to perform and/or in his own name to procure the performance of the entire transport, from the place at which the goods are taken in charge (place of receipt) evidenced in this FBL to the place of delivery designated in this FBL.
- assumes liability as set out in these conditions.

2.2. Subject to the conditions of this FBL, the Freight Forwarder shall be responsible for the acts and omissions of his servants or agents acting within the scope of their employment, or any other person of whose services he makes use for the performance of the contract evidenced by this FBL, as if such acts and omissions were his own.

3. Negotiability and the title to the goods

3.1. This FBL is issued in a negotiable form unless it is marked "non negotiable". It shall constitute title to the goods and the holder, by endorsement of this FBL, shall be entitled to receive or to transfer the goods herein mentioned.

3.2. The information in this FBL shall be prima facie evidence of the taking in charge by the Freight Forwarder of the goods as described by such information unless a contrary indication, such as "shipper's weight, load and count", "shipper-packed container" or similar expressions, has been made in the printed text or superimposed on this FBL. However, proof to the contrary shall not be admissible when the FBL has been transferred to the consignee for valuable consideration who in good faith has relied and acted thereon.

4. Dangerous Goods and Indemnity

4.1. The Merchant shall comply with rules which are mandatory according to the national law or by reason of international Convention, relating to the carriage of goods of a dangerous nature, and shall in any case inform the Freight Forwarder in writing on the exact nature of the danger, before goods of a dangerous nature are taken in charge by the Freight Forwarder and indicate to him, if need be the precautions to be taken.

4.2. If the Merchant fails to provide such information and the Freight Forwarder is unaware of the dangerous nature of the goods and the necessary precautions to be taken and if, at any time, they are deemed to be a hazard to life or property, they may at any place be unloaded, destroyed or rendered harmless, as circumstances may require, without compensation. The Merchant shall indemnify the Freight Forwarder against all loss, damage, liability, or expense arising out of their being taken in charge, or their carriage, or of any service incidental thereto.

The burden of proving that the Freight Forwarder knew the exact nature of the danger constituted by the carriage of the goods shall be on the Freight Forwarder.

5. Discharge

5.1. The Freight Forwarder shall be discharged from all liability for the goods from the time they are delivered to the consignee at the place of delivery designated in this FBL, provided that the consignee has received the goods in conformity with the description in this FBL.

6. Freight

6.1. The Freight Forwarder shall be entitled to receive from the Merchant the freight payable at the time of delivery of the goods at the place of delivery designated in this FBL.

7. Lien

7.1. The Freight Forwarder shall have a lien on the goods and any documents relating thereto for any amount due at any time to the Freight Forwarder from the Merchant including storage fees and the cost of recovering same and may enforce such lien in any reasonable manner which he may think fit.

8. General Average

8.1. The Merchant shall indemnify the Freight Forwarder in respect of any claims of a General Average nature which may be made on him and shall provide such security as may be required by the Freight Forwarder in this connection.

9. Notice

9.1. Unless notice of loss of or damage to the goods, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the consignee to the Freight Forwarder when the goods are delivered to the consignee in accordance with clause 12 such handing over is prima facie evidence of the delivery by the Freight Forwarder of the goods as described in this FBL.

10. Time Bar

10.1. The Freight Forwarder shall, unless otherwise expressly agreed, be discharged of all liability under these conditions within 9 months after the delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered or the date when in accordance with clause 6.4 failure to deliver the goods would give consignee the right to treat the goods as lost.

11. Partial Invalidity

11.1. If any clause or a part thereof is held to be invalid, the validity of this FBL and the remaining clauses or a part thereof shall not be affected.

12. Jurisdiction and applicable law

12.1. Actions against the Freight Forwarder may be instituted only in the place where the Freight Forwarder has his place of business as stated on the reverse of this FBL and shall be decided according to the law of the country in which that place of business is situated.

13. ICC Logo

13.1. The ICC logo denotes that this document has been deemed by the ICC to be in conformity with the UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents. The ICC logo does not imply ICC endorsement of the document nor does it in any way make the ICC party to any possible legal action resulting from the use of this document.

14. Freight Forwarder's Liability

14.1. The Freight Forwarder shall be liable for the loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.

15. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

16. Freight Forwarder's Liability

16.1. The Freight Forwarder shall be liable for the loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.

17. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

18. Freight Forwarder's Liability

18.1. The Freight Forwarder shall be liable for the loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.

19. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

20. Freight Forwarder's Liability

20.1. The Freight Forwarder shall be liable for the loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.

21. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

22. Freight Forwarder's Liability

22.1. The Freight Forwarder shall be liable for the loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.

23. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

24. Freight Forwarder's Liability

24.1. The Freight Forwarder shall be liable for the loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.

25. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

26. Freight Forwarder's Liability

26.1. The Freight Forwarder shall be liable for the loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.

27. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

28. Freight Forwarder's Liability

28.1. The Freight Forwarder shall be liable for the loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.

29. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

30. Freight Forwarder's Liability

30.1. The Freight Forwarder shall be liable for the loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.

31. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

32. Freight Forwarder's Liability

32.1. The Freight Forwarder shall be liable for the loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.

33. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

34. Freight Forwarder's Liability

34.1. The Freight Forwarder shall be liable for the loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.

35. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

36. Freight Forwarder's Liability

36.1. The Freight Forwarder shall be liable for the loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.

37. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

38. Freight Forwarder's Liability

38.1. The Freight Forwarder shall be liable for the loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.

39. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

40. Freight Forwarder's Liability

40.1. The Freight Forwarder shall be liable for the loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.

41. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

42. Freight Forwarder's Liability

42.1. The Freight Forwarder shall be liable for the loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.

43. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

44. Freight Forwarder's Liability

44.1. The Freight Forwarder shall be liable for the loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.

45. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

46. Freight Forwarder's Liability

46.1. The Freight Forwarder shall be liable for the loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.

47. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

48. Freight Forwarder's Liability

48.1. The Freight Forwarder shall be liable for the loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.

49. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

50. Freight Forwarder's Liability

50.1. The Freight Forwarder shall be liable for the loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.

51. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

52. Freight Forwarder's Liability

52.1. The Freight Forwarder shall be liable for the loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.

53. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

54. Freight Forwarder's Liability

54.1. The Freight Forwarder shall be liable for the loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.

55. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

56. Freight Forwarder's Liability

56.1. The Freight Forwarder shall be liable for the loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.

57. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

58. Freight Forwarder's Liability

58.1. The Freight Forwarder shall be liable for the loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.

59. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

60. Freight Forwarder's Liability

60.1. The Freight Forwarder shall be liable for the loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.

61. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

62. Freight Forwarder's Liability

62.1. The Freight Forwarder shall be liable for the loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.

63. The value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there are no such prices, by reference to the normal value of goods of the same name and quality.

64. Freight Forwarder's Liability

64.1. The Freight Forwarder shall be liable for the loss of or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with this FBL, they should have been so delivered.

6.3 Subject to the provisions of subclauses 6.4 to 6.9 inclusive the Freight Forwarder shall in no event be or become liable for any loss of or damage to the goods in an amount exceeding the equivalent of 666.67 SDR per package or unit or 2 SDR per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged whichever is the higher, unless the nature and value of the goods shall have been declared by the Consignor and accepted by the Freight Forwarder before the goods have been taken in his charge or the ad valorem freight rate paid and such value is stated in the FBL by him then such declared value shall be the limit.

6.4 Where a container, pallet similar article of transport is loaded with more than one package or unit the packages or other shipping units enumerated in the FBL as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.

6.5 Notwithstanding the above mentioned provisions if the multimodal transport does not according to the contract include carriage of goods by sea or by inland waterways, the liability of the Freight Forwarder shall be limited to an amount not exceeding 8.33 SDR per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged.

6.6 a) When the loss of or damage to the goods occurred during one particular stage of the multimodal transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law would have provided another limit of liability if a separate contract of carriage had been made for that particular stage of transport, then the limit of the Freight Forwarder's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law.
b) Unless the nature and value of the goods shall have been declared by the Merchant and inserted in this FBL, and the ad valorem freight rate paid, the liability of the Freight Forwarder under COGSA where applicable, shall not exceed US\$ 500 per package or, in case of goods not shipped in packages, per customary freight unit.

6.7 If the Freight Forwarder is liable in respect of loss following from delay in delivery, or consequential loss or damage other than loss of or damage to the goods, the liability of the Freight Forwarder shall be limited to an amount not exceeding the equivalent of twice the freight under the multimodal contract for the multimodal transport under this FBL.

6.8 The aggregate liability of Freight Forwarder shall not exceed the limits of liability for total loss of the goods.

6.9 The Freight Forwarder is not entitled to the benefit of the limitation of liability if it is proved that the loss damage or delay in delivery resulted from a personal act or omission of the Freight Forwarder done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss damage or delay would probably result.

9. Applicability to Actions in Tort

These conditions apply to all claims against the Freight Forwarder relating to the performance of the contract evidenced by this FBL, whether the claim is founded in contract or in tort.

10.1. These conditions apply whenever claims relating to the performance of the contract evidenced by this FBL are made against any servant, agent or other person (including any independent contractor) whose services have been used in order to perform the contract, whether such claims are founded in contract or in tort, and the aggregate liability of the Freight Forwarder and of such servants, agents or other persons shall not exceed the limits clause 6.

10.2. In entering into this contract as evidenced by this FBL, the Freight Forwarder, to the extent of these provisions, does not only act on his own behalf, but also as agent or trustee for such persons and such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to this contract.

10.3. However, if it is proved that the loss of or such loss or damage to the goods resulted from a personal act or omission of such a person referred to in Clause 10.1 done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result, such person shall not be entitled to benefit of limitation of liability provided for in Clause 6.

10.4. The aggregate of the amounts recoverable from the Freight Forwarder and the persons referred to in Clauses 2.2 and 10.1 shall not exceed the limits provided for in these conditions.

11. Method and Route of Transportation

11.1. The Freight Forwarder shall be entitled to determine the method and route of transportation of the goods, and to sub-contract the carriage of the goods to any other person, provided that the Freight Forwarder remains liable to the Merchant for the performance of the contract evidenced by this FBL.

11.2. The Freight Forwarder shall be entitled to determine the method and route of transportation of the goods, and to sub-contract the carriage of the goods to any other person, provided that the Freight Forwarder remains liable to the Merchant for the performance of the contract evidenced by this FBL.

11.3. The Freight Forwarder shall be entitled to determine the method and route of transportation of the goods, and to sub-contract the carriage of the goods to any other person, provided that the Freight Forwarder remains liable to the Merchant for the performance of the contract evidenced by this FBL.

11.4. The Freight Forwarder shall be entitled to determine the method and route of transportation of the goods, and to sub-contract the carriage of the goods to any other person, provided that the Freight Forwarder remains liable to the Merchant for the performance of the contract evidenced by this FBL.

11.5. The Freight Forwarder shall be entitled to determine the method and route of transportation of the goods, and to sub-contract the carriage of the goods to any other person, provided that the Freight Forwarder remains liable to the Merchant for the performance of the contract evidenced by this FBL.

11.6. The Freight Forwarder shall be entitled to determine the method and route of transportation of the goods, and to sub-contract the carriage of the goods to any other person, provided that the Freight Forwarder remains liable to the Merchant for the performance of the contract evidenced by this FBL.

11.7. The Freight Forwarder shall be entitled to determine the method and route of transportation of the goods, and to sub-contract the carriage of the goods to any other person, provided that the Freight Forwarder remains liable to the Merchant for the performance of the contract evidenced by this FBL.

11.8. The Freight Forwarder shall be entitled to determine the method and route of transportation of the goods, and to sub-contract the carriage of the goods to any other person, provided that the Freight Forwarder remains liable to the Merchant for the performance of the contract evidenced by this FBL.

11.9. The Freight Forwarder shall be entitled to determine the method and route of transportation of the goods, and to sub-contract the carriage of the goods to any other person, provided that the Freight Forwarder remains liable to the Merchant for the performance of the contract evidenced by this FBL.

11.10. The Freight Forwarder shall be entitled to determine the method and route of transportation of the goods, and to sub-contract the carriage of the goods to any other person, provided that the Freight Forwarder remains liable to the Merchant for the performance of the contract evidenced by this FBL.

11.11. The Freight Forwarder shall be entitled to determine the method and route of transportation of the goods, and to sub-contract the carriage of the goods to any other person, provided that the Freight Forwarder remains liable to the Merchant for the performance of the contract evidenced by this FBL.

11.12. The Freight Forwarder shall be entitled to determine the method and route of transportation of the goods, and to sub-contract the carriage of the goods to any other person, provided that the Freight Forwarder remains liable to the Merchant for the performance of the contract evidenced by this FBL.

11.13. The Freight Forwarder shall be entitled to determine the method and route of transportation of the goods, and to sub-contract the carriage of the goods to any other person, provided that the Freight Forwarder remains liable to the Merchant for the performance of the contract evidenced by this FBL.

11.14. The Freight Forwarder shall be entitled to determine the method and route of transportation of the goods, and to sub-contract the carriage of the goods to any other person, provided that the Freight Forwarder remains liable to the Merchant for the performance of the contract evidenced by this FBL.

11.15. The Freight Forwarder shall be entitled to determine the method and route of transportation of the goods, and to sub-contract the carriage of the goods to any other person, provided that the Freight Forwarder remains liable to the Merchant for the performance of the contract evidenced by this FBL.

11.16. The Freight Forwarder shall be entitled to determine the method and route of transportation of the goods, and to sub-contract the carriage of the goods to any other person, provided that the Freight Forwarder remains liable to the Merchant for the performance of the contract evidenced by this FBL.

11.17. The Freight Forwarder shall be entitled to determine the method and route of transportation of the goods, and to sub-contract the carriage of the goods to any other person, provided that the Freight Forwarder remains liable to the Merchant for the performance of the contract evidenced by this FBL.

11.18. The Freight Forwarder shall be entitled to determine the method and route of transportation of the goods, and to sub-contract the carriage of the goods to any other person, provided that the Freight Forwarder remains liable to the Merchant for the performance of the contract evidenced by this FBL.

11.19. The Freight Forwarder shall be entitled to determine the method and route of transportation of the goods, and to sub-contract the carriage of the goods to any other person, provided that the Freight Forwarder remains liable to the Merchant for the performance of the contract evidenced by this FBL.

11.20. The Freight Forwarder shall be entitled to determine the method and route of transportation of the goods, and to sub-contract the carriage of the goods to any other person, provided that the Freight Forwarder remains liable to the Merchant for the performance of the contract evidenced by this FBL.

11.21. The Freight Forwarder shall be entitled to determine the method and route of transportation of the goods, and to sub-contract the carriage of the goods to any other person, provided that the Freight Forwarder remains liable to the Merchant for the performance of the contract evidenced by this FBL.

11.22. The Freight Forwarder shall be entitled to determine the method and route of transportation of the goods, and to sub-contract the carriage of the goods to any other person, provided that the Freight Forwarder remains liable to the Merchant for the performance of the contract evidenced by this FBL.

11.23. The Freight Forwarder shall be entitled to determine the method and route of transportation of the goods, and to sub-contract the carriage of the goods to any other person, provided that the Freight Forwarder remains liable to the Merchant for the performance of the contract evidenced by this FBL.

11.24. The Freight Forwarder shall be entitled to determine the method and route of transportation of the goods, and to sub-contract the carriage of the goods to any other person, provided that the Freight Forwarder remains liable to the Merchant for the performance of the contract evidenced by this FBL.

11.25. The Freight Forwarder shall be

Form 9:Müşteri Ordinosu

COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING

Definitions

'Merchant' means and includes the Shipper, the Consignor, the Consignee, the Holder of the Bill of Lading, the Receiver and the Owner of the Goods.
'Carrier' means Cargo Gulf.
'Cargo Gulf' is the trade name of the carrier.

The headings set forth below are for easy reference only.

1. Applicability

Notwithstanding the heading 'Combined Transport Bill of Lading', the provisions set out and referred to in this document shall also apply if the transport as described on the face of the Bill of Lading, contrary to the original intention of the parties, is performed by one mode of transport only.

2. Carrier's Tariff

The terms of the Carrier's applicable Tariff are incorporated herein. Copies of the relevant provisions of the applicable Tariff are obtainable from the Carrier or his agents upon request. In case of inconsistency between this 'Combined Transport Bill of Lading', and the applicable Tariff this Bill of Lading shall prevail.

3. Warranty

The Merchant warrants that in agreeing to the terms hereof he is or has authority of the person owning or entitled to the possession of the goods and this Bill of Lading.

4. Issuance of 'Combined Transport Bill of Lading'

4.1 By the issuance of this 'Combined Transport Bill of Lading', the Carrier:

a) undertakes to perform and/or in his own name of procure the performance of the entire transport, from the place at which the goods are taken in charge to the place designated for delivery in this Bill of Lading;
b) assumes liability as set out in these Conditions.

4.2 For the purposes and subject to provisions of this Bill of Lading, the Carrier shall be responsible for the acts and omissions of any person of whose services he makes use for the performance of the contract evidenced by this Bill of Lading.

5. Negotiability and title to the goods

5.1 By accepting this Bill of Lading the Merchant and his transferees agree with the Carrier that unless it is marked "non-negotiable", it shall constitute title to the goods and the holder, by endorsement of this Bill of Lading, shall be entitled to receive or to transfer the goods herein mentioned.

5.2 This Bill of Lading shall be prima facie evidence of the taking in charge by the Carrier of the goods as herein described. However, proof to the contrary shall not be admissible when this Bill of Lading has been negotiated or transferred for valuable consideration to a third party acting in good faith.

6. Dangerous Goods and Indemnity

6.1 The Merchant shall comply with rules which are mandatory according to the national law or by reason of international Convention, relating to the carriage of goods of a dangerous nature, and shall inform the Carrier in writing of the exact nature of the danger, before goods of a dangerous nature are taken in charge.

6.2 If the Merchant

6.3 If any goods

7. Description

7.1 The Consignee

7.2 With

8. Extension

A. 1)

2)

a)

b)

c)

d)

e)

f)

g)

h)

i)

j)

k)

l)

m)

n)

o)

p)

q)

r)

s)

t)

u)

v)

w)

x)

y)

z)

aa)

ab)

ac)

ad)

ae)

af)

ag)

ah)

ai)

aj)

ak)

al)

am)

an)

ao)

ap)

aq)

ar)

as)

at)

au)

av)

aw)

ax)

ay)

az)

ba)

bb)

bc)

bd)

be)

bf)

bg)

bh)

bi)

bj)

bk)

bl)

bm)

bn)

bo)

bp)

bq)

br)

bs)

bt)

bu)

bv)

bw)

bx)

by)

bz)

ca)

cb)

cc)

cd)

ce)

cf)

cg)

ch)

ci)

cj)

ck)

cl)

cm)

cn)

co)

cp)

cq)

cr)

cs)

ct)

cu)

cv)

cw)

cx)

cy)

cz)

da)

db)

dc)

dd)

de)

df)

dg)

dh)

di)

dj)

dk)

dl)

dm)

dn)

do)

dp)

dq)

dr)

ds)

dt)

du)

dv)

dw)

dx)

dy)

dz)

ea)

eb)

ec)

ed)

ee)

ef)

eg)

eh)

ei)

ej)

ek)

el)

em)

en)

eo)

ep)

eq)

er)

es)

et)

eu)

ev)

ew)

ex)

ey)

ez)

fa)

fb)

fc)

fd)

fe)

ff)

fg)

fh)

fi)

fj)

fk)

fl)

fm)

fn)

fo)

fp)

fq)

fr)

fs)

ft)

fu)

fv)

fw)

fx)

fy)

fz)

ga)

gb)

gc)

gd)

ge)

gf)

gg)

gh)

gi)

gj)

gk)

gl)

gm)

gn)

go)

gp)

gq)

gr)

gs)

gt)

gu)

gv)

gw)

gx)

gy)

gz)

ha)

hb)

hc)

hd)

he)

hf)

hg)

hh)

hi)

hj)

hk)

hl)

hm)

hn)

ho)

hp)

hq)

hr)

hs)

ht)

hu)

hv)

hw)

hx)

hy)

hz)

ia)

ib)

ic)

id)

ie)

if)

ig)

ih)

ii)

ij)

ik)

il)

im)

in)

io)

ip)

iq)

ir)

is)

it)

iu)

iv)

iw)

ix)

iy)

iz)

ja)

jb)

jc)

jd)

je)

jf)

kg)

kh)

ki)

Ek.3 Yargıtay Kararları

T.C.

YARGITAY

11. HUKUK DAİRESİ

E. 2000/7216

K. 2000/9478

T. 30.11.2000

• EŞYA TAŞIMA (Göndericinin Talimatına Uygun Teslimat-Fuar Organizasyonuna Teslim-Malların Kaybolması)

• Alt Taşıyıcı (Malı Teslim Alan ve Fuar Organizasyonu Adına İş Yapan Firmanın Alt Taşıyıcı Olmadığı)

• FUARDA SERGİLENMEK ÜZERE TAŞIYICIYA VERİLEN MALLARIN KAYBOLMASI (Fuar Organizasyonuna Teslim)

• FUAR ORGANİZASYONUNA TESLİM (Fuarda Sergilenmek İçin Taşıyıcıya Verilen Malların Kaybolması)

6762/m.781

ÖZET : Fuar Organizasyonu adına yükü teslim alan firmanın, fuar organizasyonunun yetkilendirdiği ve bu organizasyon nam ve hesabına iş yaptığı anlaşılmasına göre, bu firmanın, alt taşıyıcı firma olarak nitelendirilmesi mümkün bulunmamaktadır: Dolayısıyla taşıyıcı davalı tarafından bu firmaya yapılan teslimatın, sözleşmeye ve göndericinin talimatına uygun bir teslimat olduğunun kabulü zorunludur.

DAVA : Taraflar arasında görülen davada (Beyoğlu Birinci Asliye Ticaret Mahkemesince verilen 23.5.2000 tarih ve 1999/446-2000/230 sayılı kararın Yargıtayca incelenmesi duruşmalı olarak davalı vekili tarafından istenmiş olmakla dava dosyası için tetkik hakimi tarafından düzenlenen rapor dinlenildikten ve yine dosya içerisindeki dilekçe, layihalar, duruşma tutanakları ve tüm belgeler okunup incelendikten sonra işin gereği görüşülüp, düşünüldü.

KARAR : Davacı vekili, ürettiği deri tekstil ürünlerinin reklam ve tanıtımını yapmak üzere Düsseldorf kentinde düzenlenen fuarda stand kiralayan müvekkilinin, fuarda sergileyeceği malları taşınmak üzere davalıya teslim ettiğini, ancak malların kaybedildiğini, davacının büyük maddi ve manevi zarara uğradığını ileri sürerek, toplam 7.671.583.934 lira maddi ve 5.000.000.000 lira manevi tazminatın reeskont faizi ile tahsilini talep ve dava etmiştir.

Davalı vekili cevabında, yükün taşıma senedinde alıcı gözüken şirkete usulüne uygun teslim edildiğini, bu aşamadan sonraki kayıp ve zarardan müvekkilinin sorumlu tutulamayacağını, tazminatın haksız ve fahiş olduğunu savunarak, davanın reddini istemiştir.

Mahkemece, iddia ve savunmaya, toplanan delillere, bilirkişi raporuna nazaran, her ne kadar davalı taşıyıcıya tam ve sağlam teslim edilen yük ile ilgili hava taşıma senedinde gönderilen olarak CPD. Düsseldorf Fuarı gösterilmiş ve mallar fuar organizasyonu kaşesini kullanan firmaya teslim edilmiş ise de, yükün fuar eşyası olduğu hususunun açıkça belirlendiği, bu durumda yükün davacının fuar alanındaki standına kadar taşınıp, tesliminin burada yapılması gerektiği, oysa yükü teslim alan firmanın ara taşıyıcı olduğu, bu durumda yükün alıcıya tesliminden söz edilemeyecek olup, tespit edilen zarardan davalı taşıyıcının sorumlu olduğu, ancak, manevi tazminat koşullarının oluşmadığı gerekçesi ile, davanın kısmen kabulüyle (6.479.946.428) liranın dava tarihinden yürütülecek reeskont oranında temerrüt faiziyle davalıdan tahsiline manevi tazminat isteminin ise reddine karar verilmiştir.

Karar, davalı vekili tarafından temyiz edilmiştir.

1- Dava, taşınması üstlenilen yükün alıcısına ulaştırılmadığı iddiasına dayalı tazminata ilişkin olup, bir kısım deri giyim eşyasının İstanbul'dan Düsseldorf'a taşınması için davalıya teslim edildiği çekışmesizdir.

Taraflar arasındaki uyuşmazlık, taşıyıcı tarafından Düsseldorf'daki Johann B.... firması yetkilisine yapılan teslimatın, taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran, bir başka deyişle göndericinin talimatına uygun bir teslimat olup olmadığı hususlarında toplanmaktadır. Düzenlenen hava taşıma senedinde (28.7.1999 tarihli Air VValsimm) "gönderilen" olarak "CPD. Düsseldorf Fair Stokumer Kirchstrasse 61 D-40474" yani CPD. Düsseldorf Fuarı yazılmıştır. Bu şekilde talimat ve ibare karşısında, yükün fuar organizasyonuna veya organizasyonun yetkili kıldığı kişiye teslimi ile davalı taşıyıcının sözleşme

gereği edimini yerine getirdiği kabul olunacaktır.

Johann B.... firmasına yapılan teslimatın talimata uygun bir teslim olup olmadığı meselesine gelince; davalı tarafından dosyaya ibraz edilen itiraza uğramayan belgeler ve özellikle, "Düsseldorf'taki Fuar ve Sergilerde Mukaveleye Bağlı Nakliyeciler İçin Ödenecek Miktar" başlıklı sözleşmeye göre, fuar katılımcılarının fuar dahilindeki nakliye işlerini diledikleri gibi yapamayacakları, fuar alanında dahili iç taşımaya tek ve yetkili taşıyıcının Johann B.... firması olduğu, dolayısıyla Johann B.... firmasının fuar organizasyonu nam ve hesabına iş yaptığı anlaşılmaktadır. Üstelik, Johann B.... firma yetkilisi, 29 Haziran 1999 tarihli teslim makbuzunu, "Fuar Organizasyonu" kaşesi ve "Düsseldorf Fuar Deposu Mal Girişi" ibareleriyle imzalamıştır.

Artı bu durumda, "Fuar Organizasyonu" adına yükü teslim alan Johann firmasının alt taşıyıcı olarak nitelendirmesi mümkün olmadığı gibi, Fuar organizasyonunun yetkilendirdiği ve görev alanına (mal giriş deposu ile Fuar içinde standlara dahili taşıma işi) bir başkasının müdahale imkanı bulunmayan Johann B.... firmasına yapılan teslimatın, sözleşmeye ve göndericinin talimatına uygun bir teslimat olduğunun kabulü zorunludur. Öte yandan, davacı" teslimatın standlarda yapılacağı hususunda talimat verildiğini de kanıtlamış değildir.

Bu durumda mahkemece, taşıyıcı davalının, yükü talimata uygun olarak gönderilene teslim ettiğinin, dolayısıyla, Fuar Organizasyonu'na yapılan teslimden sonraki

aşamalarda meydana gelen zarardan sorumlu olamayacağının kabulü ile davanın reddine karar vermek gerekirken, yazılı şekilde karar verilmesi doğru olmamıştır.

2- Yukarıda açıklanan bozma şekil ve sebebine göre, davalı vekilinin diğer temyiz itirazlarının incelenmesine şimdilik gerek görülmemiştir.

SONUÇ : Yukarıda (1) nolu bentte açıklanan nedenlerle kararın davalı yararına (BOZULMASINA) (2) nolu bentte yazılı nedenlerle davalı vekilinin diğer temyiz itirazlarının şimdilik incelenmesine yer olmadığına, duruşmada vekil ile temsil olunan davalı yararına taktir olunan 100.000.000 lira vekillik ücretinin davacıdan tahsili ile davalıya ödenmesine, ödediği temyiz peşin harcın isteği halinde temyiz edene iadesine, 30.11.2000 tarihinde oybirliğiyle karar verildi.

T.C.

YARGITAY

11. HUKUK DAİRESİ

E. 2002/5434

K. 2002/5832

T. 6.6.2002

- **ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞI** (Taşımanın Mütesilsil Karayolu Taşıyıcıları Tarafından Yapıldığı Takdirde Her Birinin Tüm Taşımanın Yapılmasından Sorumlu Olması)
- **İLK VE ALT TAŞIYICILARIN SORUMLULUĞU** (Ara Taşıyıcıların Taşımanın Bir Bölümünde Alt Taşıyıcı Kullanmalarında Bu Alt Taşıyıcıların Seçiminde Basiretli Bir Tacir Gibi Davranmaları Zorunluluğu)
- **MÜTESELSİL SORUMLULUK** (Alt Taşıyıcıların kusurları ile Doğan Zararlardan Diğer Üst Taşıyıcılarında Müteselsilen Sorumlu Olmaları)
- **ALT TAŞIYICILARIN SEÇİLMESİ** (Ara Taşıyıcıların Taşımanın Bir Bölümünde Alt Taşıyıcı Kullanmalarında Bu Alt Taşıyıcıların Seçiminde Basiretli Bir Tacir Gibi Davranmaları Zorunluluğu)

6762/m.21

ÖZET : Taşıma, müteselsil karayolu taşıyıcıları tarafından yapıldığı takdirde, her biri tüm taşımanın yapılmasından sorumludur. Ara taşıyıcıların da taşımanın bir bölümünde, alt taşıyıcı kullanmaları durumunda, bu alt taşıyıcıların seçiminde, basiretli bir tacir gibi davranmaları zorunludur. Aksi halde, alt taşıyıcıların kusurları ile doğan zarardan, diğer üst taşıyıcılar da müteselsilen sorumludur.

DAVA : Taraflar arasında görülen davada (İstanbul Asliye Altıncı Ticaret Mahkemesi) nce verilen 25.6.1998 tarih ve 1997/406 - 1998/1205 sayılı kararın Yargıtay'ca incelenmesi duruşmalı olarak davacı vekili tarafından istenmiş olmakla,

dosya içerisindeki dilekçe, layihalar, duruşma tutanakları ve tüm belgeler okunup incelendikten sonra işin gereği görüşülüp, düşünüldü:

KARAR : Davacı vekili, müvekkilince üretilip Almanya'ya ihraç edilen konfeksiyon emtiası ürünlerinin taşıma işinin davalılarca gerçekleştirildiğini, ancak, emtianın vesaik mukabili satış esaslarına uyulmadan alıcısına teslim edildiğini ve davacının satım bedelini tahsil edemediğini, davalıların müvekkili zararını ödemediği gibi, girilen icra takibine de haksız olarak itiraz ettiklerini ileri sürerek, İcra takibine itirazın iptaline, %40 inkar tazminatına hükmedilmesini talep ve dava etmiştir.

Davalı E... Nakliyat A.Ş. vekili, müvekkilinin taşıdığı yükü asıl taşıyıcının acentesine teslim ettiğini, sorumluluğu bulunmadığını savunarak, davanın reddini istemiştir.

Diğer davalı da, kusurun alt taşıyıcılarda olduğunu savunarak, davanın reddini istemiştir.

Mahkemece, toplanan delillere, benimsenen bilirkişi raporuna nazaran, vesaik mukabili satış esaslarına uyulmadan yükün alıcısına teslim edilmesi nedeniyle doğan zarardan ilk taşıyıcı olan M... Ltd. Şti.nin sorumlu olduğu, diğer davalının sorumlu bulunmadığı gerekçesi ile davanın M... Ltd. Şti. yönünden kabulüne, diğer davalı yönünden reddine karar verilmiştir. Karar, davacı vekili tarafından temyiz edilmiştir.

Dava, yükün Almanya'daki alıcısına taşıma sözleşmesindeki şartlara uygun teslim edilmediği iddiası ile ilk ve ara taşıyıcıya karşı yöneltilmiş tazminat istemine ilişkindir. Davalı M... Uluslararası Taş. Ltd. Şti.nin ilk, diğer davalı E... Uluslararası Nak. A.Ş.nin ise ara taşıyıcı olduğu ihtilafsız olup, her ne kadar, mahkemece, ara taşıyıcı olan E... Uluslararası Nak. A.Ş.nin yükü filen Türkiye'den Almanya'ya taşıyan olduğu, ancak, bu davalının yükü Almanya'daki temsilcisine teslim ettiği, O'nun da diğer alt taşıyıcılar vasıtasıyla gönderilene teslim ettiği, bu durumda, ara taşıyıcının sorumlu olmadığı kanaatini bildirir bilirkişi raporu hükme dayanak yapılmış ise de, taraflar arasındaki uyuşmazlıkta uygulanması gereken CMR. nin 34. maddesi hükmüne göre, taşıma müteselsil karayolu taşıyıcıları tarafından yapıldığı takdirde, her biri tüm taşımanın yapılmasından sorumludur. Ara taşıyıcıların da taşımanın bir bölümünde alt taşıyıcı kullanmaları durumunda, bu alt taşıyıcıların seçiminde basiretli bir tacir gibi davranmaları zorunludur. Aksi halde, alt taşıyıcıların kusurları ile doğan zarardan diğer üst taşıyıcılar müteselsilen sorumludur. Bu durumda mahkemece ara taşıyıcı olan E... Uluslararası Nak. ve Tic. A.Ş.nin de sorumlu olduğunun kabulü ile, bu ilkeler çerçevesinde bir karar vermek gerekirken, yazılı şekilde hüküm tesisi doğru olmamıştır.

SONUÇ : Yukarıda açıklanan nedenlerle, davacı vekilinin temyiz itirazlarının kabulü ile kararın davacı yararına (BOZULMASINA), 250.000.000.-TL. duruşma vekillik ücretinin davalılardan alınarak davacıya verilmesine, ödediği temyiz peşin harcın isteği halinde temyiz edene iadesine, 6.6.2002 tarihinde oybirliğiyle karar verildi.

T.C.

YARGITAY

11. HUKUK DAİRESİ

E. 1995/2274

K. 1995/3725

T. 24.4.1995

• TİCARET İŞLERİ TELLALLIĞI (Ticari Sözleşmeler Yapılmasına Aracılığı Meslek Edinmiş Olma Koşulu - Zamanaşımı Süresinin Tellallığın Cinsine Göre Uygulanacağı)

• TİCARİ SÖZLEŞMELER YAPILMASINA ARACILIĞI MESLEK EDİNİMİŞ OLMA KOŞULU (Ticari İşler Tellallığı İçin - Zamanaşımı Süresinin Tellallığın Adi veya Ticari Olmasına Göre Değişmesi)

• ZAMANAŞIMI (Tellallığın Adi veya Ticari Olmasına Göre Değişeceği)

• TELLALLIK SÖZLEŞMESİNDEN KAYNAKLANAN KOMİSYON TALEBİ (Tellallık Faaliyetinin Adi veya Ticari Olmasına Göre Zamanaşımı Süresinin Değişeceği)

6762/m.100

818/m.125,396,404,409

ÖZET : Dava tellallık sözleşmesinden kaynaklanan alacağın tahsili talebine ilişkindir. Davalı, zamanaşımı itirazında bulunmuştur. Bir kimse hakkında ticaret kanunu'nun ticaret işleri tellallığı ile ilgili hükümlerinin uygulanabilmesi için, bu kimsenin ticari işlere ilişkin sözleşmelerin akdi hususunda taraflar arasında aracılık yapmayı meslek edinip edinmediği araştırılmalıdır.

DAVA : Taraflar arasındaki davadan dolayı İstanbul 2. Asliye Ticaret Mahkemesince verilen 24.3.1994 tarih ve 692-346 sayılı hükmün duruşmalı olarak temyizden tetkiki davalı vekili tarafından istenilmekle dosyanın incelenmesinde duruşma için gerekli tebligat giderinin yatırılmamış olması nedeniyle HUMK.nun 2494 sayılı kanunla değiştirilen 438/1. maddesine gereğince duruşma isteğinin reddiyle tetkikatın evrak üzerinden yapılmasına karar verildikten, temyiz dilekçesinin süresi içinde verildiği anlaşıldıktan sonra, dosyadaki kağıtlar okunda gereği konuşulup düşünüldü:

KARAR : Davacı vekili, taraflar arasında yapılan anlaşma uyarınca davalının ürettiği inşaat katkı malzemesinin dava dışı müteahhit firmaya satılmasında müvekkili şirketin üstlendiği tellallık hizmeti karşılığında, satılan malzemenin beher kilogramda (900) liranın üzerindeki fiyat farkı için komisyon ödenmesinin, fiyatlarının zamlanması halinde ise komisyonun % 25 oranında arttırılmasının kararlaştırıldığını, müvekkilinin bu hizmete karşılık üç ayrı tarihte toplam (11.649.000) lira tahsil ettiğini, ancak daha sonra davalının ödemedede bulunmadığını ve önceden alıcı adına

düzenlediği satış faturalarını artık kendi bayisine hitaben düzenlemeye başladığını, davalının bu şekilde 1990 Ocak ayından itibaren (198.130) kg malzeme sattığı halde komisyonunu ödemediğini, davalıya gönderilen ihtarnamenin de sonuçsuz kaldığını ileri sürerek, fazlaya ilişkin haklar saklı kalmak kaydıyla şimdilik (60.000.000) liranın, ihtar tarihinden itibaren ticari faiziyle birlikte davalıdan tahsilini talep ve dava etmiştir.

Davalı vekili, davacının aracılığıyla satılan malzemelerden ötürü davacıya ödenen (11.649.000) lira dışında müvekkilinin borcu bulunmadığını, sonraki satımlarda davacının aracılık etmediğini ve davanın bir yıllık zamanaşımına uğradığını savunarak davanın reddini istemiştir.

Mahkemece, iddia, savunma, mübrez belgeler ve bilirkişi raporuna dayanılarak, davacının tellallık sözleşmesine dayalı yoksun kalınan ifa menfaatinin tazmini istemesi nedeniyle BK.nun 96. maddesi yollamasıyla aynı Kanunun 125. maddesinde öngörülen (10) yıllık genel zamanaşımına tabi olan davada zamanaşımı definin geçerli olmadığı, taraflar arasında 18.11.1988 tarihinde kurulan tellallık sözleşmesinin 30.12.1989 tarihine kadar uygulanarak X firmasına satılan malzemeler için davacıya komisyon ödendiği, 1.1.1989 tarihinden itibaren dava dışı Y firmasına bayilik verilmesinin haklı bir nedene dayanmadığı, bu durumda BK.nun 404. maddesinin atıfta bulunduğu BK.nun 396. maddesi uyarınca davalı, davacı tellalı her zaman azledebilme hakkına sahip olmakla beraber uygunsuz zamandaki asilden ötürü tellalın uğradığı ücret kaybını tazmin etmesi gerektiği, sözleşmede ücretin miktarının kesin biçimde tayin edilmediği, davalının önceden sattığı (6) fatura içeriği malın bedelinden dolayı davacının % 25,46 oranında fatura ettiği komisyon ücretinin davalı tarafca itirazsız ödendiği, BK.nun 406. maddesinin akitle veya tarifeyle belirlenmeyen tellallık ücretinin esas almayacağı ve müteamil ücret sayılmak gereken (56.619.954) liranın talep edilebileceği, ancak dava tarihinden önce davalı BK.nun 101. maddesine uygun biçimde temerrüde düşürülmediğinden davacının birikmiş temerrüt faizini talep edemeyeceği gerekçesiyle davanın kısmen kabulüne (56.619.954) liranın dava tarihinden itibaren yıllık % 30 yasal faiziyle birlikte davalıdan tahsiline karar verilmiştir.

Kararı davalı vekili temyiz etmiştir.

Mahkemece, davacı şirketin, davaya konu tellallık faaliyetini meslek mi edindiği, yoksa arızı olarak mı üzerine aldığıнын belirlenemediği gerekçe gösterilerek, uyuşmazlığa, ticaret işleri tellallığını düzenleyen TTK.nun ilgili madde hükümleri değil, TTK.nun 100/3. maddesinin yollama yaptığı BK.nun 404 ile 409. maddeleri uygulanmış ve davalı tarafın, davanın TTK.nun 106/2. maddesinde öngörülen bir yıllık zamanaşımına uğradığı defii geçerli kabul edilmeyerek olayda BK.nun 125. maddesinde belirtilen 10 yıllık genel zamanaşımı hükmünün cereyan edeceği sonucuna varılmak suretiyle sözü edilen savunma reddedilmiştir.

Davacı şirket, anonim şirket olarak kurulup faaliyet yürüten bir tacir olduğuna göre, tüm iş ve eylemlerinin ticari nitelik taşıması gerektiği kuralı asıldır. Ayrıca, davaya konu uyuşmazlığın kaynaklandığı taraflar arasında mevcut yegane yazılı belge olan davalı şirketin icap mahiyetindeki davacıya yönelik 18.11.1988 tarihli faksla, davalı şirketin uyuşmazlığa konu işten ayrı olarak, K. D. JV. konsorsiyumunun yürüttüğü otoyol yapımı ile ilgili bir başka benzer iş üstlenmiş olması gerçeği karşısında,

tellallık faaliyetini arızı olarak yürüttüğü varsayımı da zayıflamaktadır. Mahkemece yapılacak iş, yukarıda değinilen kanuni karinenin aksini ispat zımnında, davacı şirkete ait esas mukavele ve global faaliyetlerini dökümleyen belgeleri getirtip inceleyerek davacının, tellallık işini, arzi mi, yoksa az veya çok sürekli mi yaptığını uyuşmazlıkta uygulanması gereken hükümlerin ticari tellallık mı, yoksa adi tellallık hükümleri mi olduğu ve buna göre davanın zamanaşımına uğrayıp uğramadığı konusunda bir karar vermekten ibarettir. Davalının bu yöndeki savunması üzerinde durulmadan ve yeterince irdelenmeden, davacının faaliyet kolları ve türleri konusunda doğan belirsizliğin, kanuni karinenin aksi yorumuna varılarak çözümü doğru görülmemiştir.

SONUÇ : Yukarıda açıklanan nedenlerle davalı vekilinin temyiz itirazlarının kabulüyle hüküm davalı yararına BOZULMASINA, ödediği temyiz peşin harcın isteği halinde temyiz edene iadesine, 24.04 1995 tarihinde oybirliğiyle karar verildi.

Ek.4 INCOTERMS 2000 (Uluslar arası Ticarete Teslim Şekilleri)

1.EXWORK (İŞYERİNDE TESLİM)

Bu teslim şeklinde satıcı, alıcının mallarını kendi mülkü veya belirlenen başka bir yerde (fabrika, depo v.s.) ihracat gümrüğünü yapmadan ve bir araca yüklemeden teslim eder. Bu tip teslimde satıcı masraf ve sorumluluğu minimum düzeyde iken, alıcı maksimum düzeyde masraf ve sorumluluğu ve bu sorumluluktan doğan riskleri üstlenir. Satıcının, sorumluluğundan kaynaklanan risk malın alıcı veya temsilcisi aracına yüklemeye başladığı anda biter. Satıcı, sorumluluğunda olmamasına rağmen eğer taraflar satış sözleşmesine koyarlarsa satıcı malı araca yükler. Ancak, malın araca yüklenmesi esnasında doğabilecek kayıp ve hasar riskleri alıcıya aittir.

A) Satıcının Yükümlülükleri :

A1) Malların Kontrata Uygunluğu : Satıcı, satış sözleşmesinde belirtilen özellikteki malları ve faturayı alıcıya vermelidir.

A2) Lisanslar, Yetkiler ve Formaliteler : Satıcı, alıcıya daha sonra gereksinim duyabileceği riskler, talepler, masraflar, resmi ve resmi olmayan ihracat belgelerini sağlamalıdır.

A3) Taşıma ve Sigorta Sözleşmesi : Her ikisi bakımından sorumluluğu yok.

A4) Teslimat : Satıcı, satış sözleşmesinde belirtilen tarihte eğer satış sözleşmesinde aksi belirtilmemiş ise yüklemeden alıcının yönetimine teslim etmelidir.

A5) Risklerin Üstlenilmesi : Satıcı, B5 maddesindeki açıklamalar çerçevesinde malların A4 maddesine uygun bir şekilde teslimatı yapılana kadar bütün riskleri taşır

A6) Masrafların Paylaşımı : B6 maddesinin koşullarına bağlı olarak, A4 çerçevesinde teslimat yapılana kadar bütün masrafları ödemek zorundadır.

A7) Alıcının Bilgilendirilmesi : Malları ne zaman ve nerede yükleneceğine dair bilgiyi alıcıya vermelidir.

A8) Dağıtım Kanıtı ve Nakliye Belgesi : Bir yükümlülüğü yok.

A9) Kontrol, Paketleme, Etiketleme : Satıcı, malların alıcı yönetimine verilmesi için gerekli olan kontrollere ilişkin masrafları (kalite kontrolü, ölçme, tartma vs.) ödemelidir.

A10) Diğer Yükümlülükler : Satıcı, alıcıya daha sonra karşılaşılabileceği riskleri, harcamaları azaltacak ve herhangi bir ülkeden transit geçebilmesini sağlayacak belge ve dökümanları vermelidir.

B) Alıcının Yükümlülükleri :

B1) Ödemenin Yapılması : Satış sözleşmesinde belirtilen ödeme yapılmalıdır.

B2) Lisanslar, Yetkiler ve Formaliteler : Malların ihracat ve ithalat gümrük işlemleri sırasındaki risk ve harcamalar alıcıya aittir.

B3) Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri : Her ikisi bakımından sorumludur.

B4) Teslim Alma : Mallar A4, A7 ve B7 kurallarına uygun dağıtıldığında teslim alınmalıdır.

B5) Risklerin Üstlenilmesi : Alıcı, malların kayıp ve hasar riskinden A4 maddesi gereği teslim aldıktan sonra sorumludur.

B6) Masrafların Paylaşımı : Alıcı, malları teslim aldıktan sonra bütün masrafları, ihracat gümrük işlemleri için gerekli masrafları ve satıcının A2 maddesi çerçevesinde yaptığı masrafları karşılar.

B7) Satıcının Bilgilendirilmesi : Alıcı, malların ne zaman ve nerede teslim alınacağı bilgisini önceden satıcıya bildirmelidir.

- B8) Teslimat Onayı ve Nakliyat Bilgileri : Alıcı, satıcıya malları teslim aldığına dair bir belge sunmalıdır.
- B9) Malların Denetlenmesi : Yükleme öncesi mallara yapılan denetimlerin masraflarını ödemelidir.
- B10) Diğer Yükümlülükler : Alıcı, A10'da belirtilen belgeler için bütün masrafları ödemelidir.

2.FCA (NAKLİYECİ TESLİMİ)

FCA satıcının, malları alıcının belirlediği nakliyeciyeye ihracat gümrük işlemleri yapılmış bir şekilde teslimi olarak bilinir. Teslimat için seçilen yerin, malların boşaltılması ve yüklenmesine uygun yerler olması zorunluluğu vardır. Eğer teslimat ihracatçının yerinde (fabrika, depo veya işyeri) olursa, ihracatçı yüklemeden sorumlu olacaktır. Ancak teslimat başka bir yere olursa ihracatçı malların boşaltılmasından sorumlu olmayacaktır. Bu teslim şekli çok çeşitli taşıma alternatiflerinin olduğu durumlarda kullanılır. Nakliyeciyeye taşıma sözleşmesinde yer alan, taşıma işini hava, kara, deniz, tren veya bunların hangi kombinasyonlarına göre taşımalarını gerçekleştiren kişidir.

A) Satıcının Yükümlülükleri :

- A1)Malların Kontrata Uygunluğu : Satıcı, satış sözleşmesinde belirtilen özellikleri malları ve faturayı alıcıya vermelidir.
- A2)Lisanslar, Yetkiler ve Formaliteler : Satıcı, malların ihracı için gerekli izinleri almalı ve gümrük işlemlerini yapmalı masraflarını ödemelidir.
- A3)Taşıma ve Sigorta Sözleşmesi : Taşıma sözleşmesi bakımından bir yükümlülük olmamakla birlikte alıcı tarafından isternirse, satıcı, nakliye için alıcının risk ve masrafları üstlendiği kurallar çerçevesinde sözleşme yapılabilir. Sigorta ile ilgili herhangi bir yükümlülüğü yok.
- A4)Teslimat : Satıcı, malları nakliyeciyeye veya alıcının görevlendirdiği birine satış sözleşmesinde belirlenen yer ve tarihte teslim etmelidir.
- A5)Risklerin Üstlenilmesi : Satıcı, malların A4 maddesine uygun bir şekilde teslimatı yapılana kadar bütün riskleri taşır.
- A6)Masrafların Paylaşımı : A4 çerçevesinde teslimat yapılana kadar bütün masrafları ödemelidir.
- A7)Alıcının Bilgilendirilmesi : Satıcı, alıcıya A4 çerçevesinde malları teslim ettiği bilgisini vermelidir. Eğer zamanında ve doğru yerde teslimat yapılmamışsa alıcı bilgilendirilmelidir.
- A8)Teslimat Onayı ve Nakliye Belgeleri : Satıcı A4 çerçevesinde yapmış olduğu mal teslimatının kanıtını sonmak zorundadır.
- A9)Kontrol, Paketleme, Etiketleme : Satıcı, malların alıcı yönetimine verilmesi için gerekli olan kontrollere ilişkin masrafları (kalite kontrolü, ölçme, tartma vs.) ödemelidir.
- A10)Diğer Yükümlülükler : Satıcı, alıcıya daha sonra karşılaşılabileceği riskleri, harcamaları azaltacak ve herhangi bir ülkeden transit geçebilmesini sağlayacak belge ve dökümanları vermelidir.

B) Alıcının Yükümlülükleri :

- B1)Ödemenin Yapılması : Satış sözleşmesinde belirtilen ödeme yapılmalıdır.
- B2)Lisanslar, Yetkiler ve Formaliteler : Malların ithalat gümrük işlemleri sırasındaki risk ve harcamalar alıcıya aittir.

B3)Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri : Eğer satış kontratına, satıcının anlaşma yapacağı konmadı ise, belirlenen yerden malların alınması için bir nakliye sözleşmesi yapmak durumundadır. Sigorta sözleşmesi yapma zorunluluğu yoktur.

B4)Teslim Alma : Mallar, A4, A7 ve B7 kurallarına uygun dağıtıldığında teslim alınmalıdır.

B5)Risklerin Üstlenilmesi : Alıcı, malların kayıp ve hasar riskinden A4 maddesi gereği teslim aldıktan sonra sorumludur.

B6)Masrafların Paylaşımı : Alıcı, malların ihracat gümrük işlemleri yapılmış bir şekilde teslim aldıktan sonra bütün masrafları ödemek durumundadır.

B7)Satıcının Bilgilendirilmesi : Alıcı, malların ne zaman ve nerede teslim alınacağı bilgisini önceden satıcıya bildirmelidir.

B8)Teslimat Onayı ve Nakliyat Bilgileri : Alıcı, satıcıya malları teslim aldığına dair bir belge sunmalıdır.

B9)Malların Denetlenmesi : Yükleme öncesi mallara yapılan denetimlerin masraflarını ödemelidir.

B10)Diğer Yükümlülükler : Alıcı A10 da belirtilen belgeler için bütün masrafları ödemelidir.

3.FAS (GEMİNİN BORDASINDA TESLİM)

FAS, satıcının malları ihracat gümrük işlemlerini yapmış bir şekilde daha önce belirlenmiş limanda malların gemi doğrultusunda rıhtıma veya mavnaya teslim etmesidir. Bunun anlamı alıcının limandaki yere yerleştirme işlemi bittikten sonra masrafları üstleneceğidir. Daha önceki incoterms versiyonunda alıcı ihracat gümrük işlemlerini yapmakta olduğuna dikkat edilmelidir. Bu term sadece deniz ve karasuyu taşımacılığında kullanılabilir.

A) Satıcının Yükümlülükleri :

A1)Malların Kontrata Uygunluğu : Satıcı, satış sözleşmesinde belirtilen özellikteki malları faturayı alıcıya vermelidir.

A2)Lisanslar, Yetkiler ve Formaliteler : Satıcı, malların ihracı için gerekli izinleri almalı, gümrük işlemlerini yapmalı ve masraflarını ödemelidir.

A3)Taşıma ve Sigorta Sözleşmesi : Taşıma ve sigorta sözleşmeleri bakımından bir yükümlülüğü yoktur.

A4)Teslimat : Satıcı, teslim edeceği malları belirlenen limandaki yükleme yapılacak geminin yanına, kararlaştırılan tarihte ve limanın gümrük yönetmelikleri çerçevesinde teslim etmelidir.

A5)Risklerin Üstlenilmesi : Satıcı, malların A4 maddesinde uygun bir şekilde teslimatı yapılana kadar bütün riskleri taşır.

A6)Masrafların Paylaşımı : A4 çerçevesinde teslimat yapılana kadar, ihracat gümrük masrafları dahil bütün masrafları ödemelidir.

A7)Alıcının Bilgilendirilmesi : Satıcı, alıcıya A4 çerçevesinde malları teslim ettiği bilgisini vermelidir. Eğer zamanında ve doğru yerde teslimat yapılmamışsa alıcı bilgilendirilmelidir.

A8)Teslimat Onayı ve Nakliye Belgeleri : Satıcı, kendi yaptığı masraflarla A4 çerçevesinde yaptığı mal teslimatının kanıtını alıcıya sunmak zorundadır.

A9)Kontrol, Paketleme, Etiketleme : Satıcı, malların alıcı yönetimine verilmesi için gerekli olan kontrollere ilişkin masrafların (kalite kontrolü, ölçme, tartma vs.) ödemelidir.

A10)Diğer Yükümlülükler : Satıcı, alıcıya daha sonra karşılaşılabileceği riskleri, harcamaları azaltacak ve herhangi bir ülkeden transit geçebilmesini sağlayacak belge ve dökümanları vermelidir.

B) Alıcının Yükümlülükleri :

B1)Ödemelerin Yapılması : Satış sözleşmesinde belirtilen ödeme yapılmalıdır.

B2)Lisanslar, Yetkiler ve Formaliteler : Malların ithalat gümrük işlemleri sırasındaki risk ve harcamalar alıcıya aittir.

B3)Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri : Alıcı belirlenen gemiden malların nakliyesi için bir nakliye sözleşmesi imzalamalıdır. Sigorta yaptırma zorunluluğu yoktur.

B4)Teslim Alma : Malların A4 kurallarına uygun dağıtıldığında teslim alınmalıdır.

B5)Risklerin Üstlenilmesi : Alıcı, malların kayıp ve hasar riskinden A4 maddesi gereği teslim aldıktan sonra sorumludur.

B6)Masrafların Paylaşımı : Alıcı, malların ihracat gümrük işlemleri yapılmış bir şekilde teslim aldıktan sonra bütün masrafları ödemek durumundadır.

B7)Satıcının Bilgilendirilmesi : Alıcı, malların hangi limandaki gemide ne zaman teslim alınacağı bilgisini önceden satıcıya bildirmelidir.

B8)Teslimat Onayı ve Nakliyat Bilgileri : Alıcı, satıcının malları teslim ettiğine dair belgeyi kabul etmelidir.

B9)Malların Denetlenmesi : Yükleme öncesi mallara yapılan denetimlerin masraflarını ödemelidir.

B10)Diğer Yükümlülükler : Alıcı A10'da belirtilen belgeler için bütün masrafları ödemelidir.

4.FOB (GÜVERTEDE TESLİM)

FOB'un anlamı satıcının malları belirlenen limandaki belirlenen gemiye yüklendikten sonra teslim ettiği şeklidir. Bu termde de satıcının mallar için bütün ihracat gümrük işlemlerini tamamlamış olması gerekir.

A) Satıcının Yükümlülükleri :

A1)Malların Kontrata Uygunluğu : Satıcı, satış sözleşmesinde belirtilen özellikteki malları ve faturayı alıcıya vermelidir.

A2)Lisanslar, Yetkiler ve Formaliteler : Satıcı, malların ihracı için gerekli izinleri almalı, gümrük işlemlerini yapmalı ve masraflarını ödemelidir.

A3)Taşıma ve Sigorta Sözleşmesi : Taşıma ve sigorta sözleşmeleri bakımından bir yükümlülüğü yoktur.

A4)Teslimat : Satıcı, teslim edeceği malları belirlenen limandaki yükleme yapılacak gemiye, kararlaştırılan tarihte ve limanın gümrük yönetmelikleri çerçevesinde teslim etmelidir.

A5)Risklerin Üstlenilmesi : Satıcı, malların A4 maddesine uygun bir şekilde teslimatı yapılana kadar bütün riskleri taşır.

A6)Masrafların Paylaşımı : A4 çerçevesinde teslimat yapılana kadar, ihracat gümrük masrafları ve liman masrafları dahil ödemelidir.

A7)Alıcının Bilgilendirilmesi : Satıcı, alıcıya A4 çerçevesinde malları teslim ettiği bilgisini vermelidir. Eğer zamanında ve doğru yerde teslimat yapılmamışsa alıcı bilgilendirilmelidir.

A8)Teslimat Onayı ve Nakliye Belgeleri : Satıcı, kendi yaptığı masraflarla A4 çerçevesinde yaptığı mal teslimatının kanıtını alıcıya sunmak zorundadır.

A9)Kontrol, Paketleme, Etiketleme : Satıcı, malların alıcı yönetimine verilmesi için gerekli olan kontrollere ilişkin masrafları (kalite kontrolü, ölçme, tartma vs.) ödemelidir.

A10)Diğer Yükümlülükler : Satıcı, alıcıya daha sonra karşılaşılabileceği riskleri, harcamaları azaltacak ve herhangi bir ülkeden transit geçebilmesini sağlayacak belge ve dökümanları vermelidir.

B) Alıcının Yükümlülükleri :

B1)Ödemenin Yapılması : Satış sözleşmesinde belirtilen ödeme yapılmalıdır.

B2)Lisanslar, Yetkiler ve Formaliteler : Malların ithalat gümrük işlemlerinin yapılması ve bundan kaynaklanabilecek risk ve harcamalar alıcıya aittir.

B3)Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri : Alıcı belirlenen gemiden malların nakliyesi için bir nakliye sözleşmesi imzalanmalıdır. Sigorta yaptırma zorunluluğu yoktur.

B4)Teslim Alma : Mallar A4 kurallarına uygun dağıtıldığında teslim alınmalıdır.

B5)Risklerin Üstlenilmesi : Alıcı, malların kayıp ve hasar riskinden A4 maddesi gereği teslim aldıktan sonra sorumludur.

B6)Masrafların Paylaşımı : Alıcı, malların ihracat gümrük işlemleri yapılmış bir şekilde teslim aldıktan sonra Gemi navlunu ve varış yerindeki masraflar dahil bütün masrafları ödemek durumundadır.

B7)Satıcının Bilgilendirilmesi : Alıcı, malların hangi limandaki gemide ne zaman teslim alınacağı bilgisini açık olarak önceden satıcıya bildirilmelidir.

B8)Teslimat Onayı ve Nakliyat Bilgileri : Alıcı, satıcının malları teslim ettiğine dair belgeyi kabul etmelidir.

B9)Malların Denetlenmesi : Yükleme öncesi mallara yapılan denetimlerin masraflarını ödemelidir.

B10)Diğer Yükümlülükler : Alıcı, A10'da belirtilen belgeler için bütün masrafları ödemelidir.

5.CFR (MASRAF VE NAVLUN)

"Mal Bedeli ve Navlun", işleme konu olan malların belirtilen varış yerine kadar taşınması için gerekli olan masrafları ve navlun bedelini satıcının ödemesi anlamına gelir. Ancak, mallara ilişkin kayıp ve hasar riski ile birlikte, malların gemi bordasına aktarılmasından itibaren meydana gelebilecek olaylardan kaynaklanan bütün ek masraflar, mallar yükleme limanında gemi bordasına geçtiği andan itibaren satıcıdan alıcıya devrolur. CFR terimi, malların ihraç işlemlerinin satıcı tarafından yapılmasını öngörür. Bu terim yalnızca deniz ya da nehir taşımacılığında kullanılabilir. Eğer taşıma işleminde, örneğin roll-on/roll-off ya da konteyner trafiğinde olduğu gibi "gemi bordası"nın herhangi bir pratik anlamı kalmamışsa, bu durumda CPT teriminin kullanılması daha uygun olacaktır.

A) Satıcının Yükümlülükleri :

A1)Malların Kontrata Uygunluğu : Malları ve faturayı ya da ona eşdeğer bir elektronik mesajı satış sözleşmesi uyarınca sağlamak; yine sözleşme tarafından gerekli görülen başka herhangi bir belgeyi hazır bulundurmak.

A2)Lisans Yetki ve Formaliteler : Kendi risk ve masraf alanına dahil olmak üzere, malların ihracı için gerekli herhangi bir izni ya da yetkiyi almak; yine malların ihracı için bütün formaliteleri tamamlamak.

A3) Taşıma ve Sigorta Sözleşmesi : a) Taşıma sözleşmesi Masrafları kendisine ait olmak üzere, malların sözleşmede tanımlanan türde mallar için normal olarak

kullanılan bir deniz (ya da duruma göre nehir) taşıma aracı ile belirtilen varış limanına olağan bir rota izlenerek taşınması amacıyla, yine olağan koşullar içeren bir sözleşme akdetmek. b) Sigorta sözleşmesi Yükümlülüğü yok.

A4)Teslimat : Malları, belirtilen tarihte ya da öngörülen süre içerisinde yüklemeye limanında gemi bordasına teslim etmek.

A5)Risklerin Üstlenilmesi : B.5. hükümlerine tabi olmak üzere, malların yüklemeye limanında gemiye aktarıldığı ana kadar olan bütün kayıp ve hasar risklerini üstlenmek.

A6)Masrafların Paylaşımı : B.6. hükümlerine tabi olmak üzere; . Mallar A.4. uyarınca teslim edilinceye kadar bunlarla ilgili bütün masrafları, ayrıca, taşıma sözleşmesi sırasında taşımacı kuruluşların malların gemiye yüklenmesi ve boşaltma limanının da gemiden indirilmesi çerçevesinde talep edecekleri de dahil olmak üzere A.3.a'dan kaynaklanan bütün masraflarla birlikte navlun bedelini ödemek. . İhracat işlemlerinde geçerli vergi, resim ve her türden resmi ödemelerle birlikte, malların gümrük çıkış işlemleriyle ilgili bütün masrafları üstlenmek.

A7)Alıcının Bilgilendirilmesi : Alıcıya, gerek malların gemi bordasına aktarıldığını bildirmek, gerekse de malları teslim alma yönünde normal olarak gerekli hazırlıkları yapabilmesine olanak tanıyacak duyuruları yapmak.

A8)Teslimat ONayı ve Nakliye Belgeleri : Satıcı, masrafını kendi karşılayarak gecikmeksizin varış limanı için bir nakliye dökümanı sağlamalıdır.

A9)Kontrol, Paketleme, Etiketleme : Satıcı, malların alıcı yönetimine verilmesi için gerekli olan kontrollere ilişkin masrafları (kalite kontrolü ölçme tartma vs.) ödemelidir.

A10)Diğer Yükümlülükler : Alıcının talebi üzerine, risk ve masrafları da alıcıya ait olmak koşuluyla, malların ithal işlemleri açısından, bazı durumlarda da bu malların bir başka ülkeden transit geçişi için gerekli olan, ancak, malların sevke tabi tutulduğu ve/veya asıl çıkış kaynağı olan ülkede çıkarılan belgeleri, bunlara eşdeğer olan elektronik mesajları edinmesinde (A.8.'dekiler hariç) alıcıya yardımcı olmak, Talep üzerine, alıcıya, sigorta işlemleriyle ilgili gerekli bilgileri sağlamak.

B) Alıcının Yükümlülükleri :

B1) Ödemenin Yapılması : Mal bedelini, satış sözleşmesinde öngörüldüğü şekilde ödemek.

B2) Lisanslar, Yetkiler ve Formaliteler : Risk ve masrafları kendisine ait olmak üzere, gerekli ithal iznini ya da diğer resmi yetki belgelerini almak; malların ithali için zorunlu bütün gümrük işlemleriyle birlikte, eğer gerekli ise, bu malların bir başka ülkeden transit geçişini sağlayacak işlemleri tamamlamak.

B3)Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri : Yükümlülüğü yok.

B4)Teslim Alma : Teslim işlemi A.4. uyarınca yapılmışsa malları kabul etmek ve belirlenen varış limanında bulunan taşıyıcıdan teslim almak.

B5) Risklerin Üstlenilmesi : Mallar yüklemeye limanında gemiye aktarıldığı andan itibaren bu mallarla ilgili her tür kayıp ve hasar riskini üstlenmek. B.7. uyarınca gerekli duyuruyu yapmaması durumunda, yüklemeye için tesbit edilen tarihten ya da aynı işlem için tesbit edilen sürenin bitiminden itibaren mallarla ilgili bütün kayıp ve hasar riskini üstlenmek. Ancak, bunun için, söz konusu malların özel olarak sözleşme çerçevesinde ve o amaçla tahsis edilen, başka deyişle bu amaçla bir kenara ayrılan mallar olduğunun teşhis edilebilmesi gerekir.

B6)Masrafların Paylaşımı : A.3. hükümlerine tabi olmak üzere, malların A.4.uyarınca tesliminden itibaren bu mallarla ilgili her türlü masrafı üstlenmek; ayrıca, eğer bu tür masraflar normal olarak taşıma sözleşmesi yapan taşıyıcı

firmalarca karşılanmıyorsa, gerek malların varış limanı öncesi transit geçişleri, gerekse de mavnalı ve iskele masrafları da dahil olmak üzere boşaltma işlemleri sırasında ortaya çıkan masrafları karşılamak.

Eğer alıcı B.7. uyarınca duyuruda bulunmamışsa, belirlenen tarihten ya da yükleme için tesbit edilen sürenin bitiminden itibaren bu nedenle doğacak bütün ek masrafları yüklenir. Ancak, bunun için, söz konusu malların özel olarak sözleşme çerçevesinde ve o amaçla tahsis edilen, başka bir deyişle, bu amaçla bir kenara ayrılmış mallar olduğunun teşhis edilebilmesi gerekir.

İthalat işlemlerinde geçerli vergi, resim ve her türden resmi ödeme ile birlikte, gümrük giriş işlemleriyle ilgili olan ve gerekliyse, bu malların bir başka ülkeden transit geçişiyle ortaya çıkan bütün masrafları üstlenmek.

B7)Saticının Bilgilendirilmesi : Malların yükleme zamanını ve /veya varış limanını belirleme hakkına sahip olduğu durumlarda, satıcıya bu hususlarla ilgili gerekli duyuruları yapmak.

B8)Teslimat Onayı ve Nakliyat Bilgileri : Eğer sözleşme ile uyum halindeyse, A.8. uyarınca taşıma belgesini kabul etmek.

B9)Malların Denetlenmesi : Başka türlü bir anlaşmaya varılmadığı takdirde ve işlem ihracatın gerçekleştirildiği ülkenin resmi görevlilerince zorunlu olarak yapılmıyorsa, yükleme öncesi denetim işlemlerinin masraflarını karşılamak.

B10)Diğer Yükümlülükler : A.10. da sözü edilen belgelerin ya da bunlara eşdeğer elektronik mesajların sağlanması sırasında ortaya çıkan bütün masraf ve ödemeleri üstlenmek; satıcının bu konuda kendisine yardım amacıyla yaptığı bütün masrafları tazmin etmek.

6.CIF (MALİYET, SİGORTA VE NAVLUN)

" Mal Bedeli, Sigorta ve Navlun " teriminde, satıcı, CFR teriminde olan yükümlülükleri aynen üstlenmekte, ancak bunlara ek olarak taşıma sırasında malların kayıp ve hasar riskine karşı deniz sigortası sağlama yükümlülüğünü de almaktadır. Burada sigorta sözleşmesini akdetmek ve sigorta primini ödemek, satıcıya düşmektedir. Alıcının dikkate alması gereken husus, CIF teriminde satıcıdan yalnızca asgari düzeyde bir sigorta kapsamı sağlanmasının beklendiğidir. CIF terimi, malların ihracat işlemlerinin satıcı tarafından yapılmasını öngörür. Bu terim, yalnızca deniz ya da nehir taşımacılığında kullanılabilir. Eğer taşıma işleminde, örneğin roll-on/roll-off ya da konteyner trafiğinde olduğu gibi "gemi bordası" nın herhangi bir pratik anlamı kalmamışsa, bu durumda CIP teriminin kullanılması daha uygun olacaktır.

A) Satıcının Yükümlülükleri :

A1)Malların Kontrata Uygunluğu : Malları ve faturayı ya da ona eşdeğer bir elektronik mesajı satış sözleşmesi uyarınca sağlamak; yine sözleşme tarafından gerekli görülen başka herhangi bir belgeyi hazır bulundurmak.

A2)Lisanslar, Yetkiler ve Formatiler : Kendi risk ve masraf alanına dahil olmak üzere, malların ihracı için gerekli herhangi bir izni ya da yetkiyi almak; yine malların ihracı için gerekli bütün formaliteleri tamamlamak.

A3) Taşıma ve Sigorta Sözleşmesi : a) Taşıma sözleşmesi Masrafları kendisine ait olmak üzere, malların, sözleşmede tanımlanan türde mallar için normal olarak kullanılan bir deniz (ya da duruma göre nehir) taşıma aracı ile olağan bir rota izlenerek, belirlenen varış limanına taşınması amacıyla, yine olağan koşullar içeren bir sözleşme akdetmek. b) Sigorta sözleşmesi Sözleşmede yer alan anlaşmaya uyarınca, alıcının ya da işleme konu olan mallarla sigorta kapsamına girecek türde bir ilişkisi olan başka herhangi bir şahsın doğrudan sigorta şirketinden tazminat talep

edebileceği bir yük sigortası sözleşmesini kendi masraflarıyla akdetmek; alıcıya, sigorta poliçesini ya da sigorta kapsamını gösterir başka herhangi bir belgeyi sağlamak. Sözleşme, bu alanda güvenilir bir nitelik taşıyan sigortacılar ya da sigorta şirketleri ile yapılacak ve eğer aksi yönde bir anlaşmanın varlığı ifade edilmemişse, Kargo Hükümleri Kurumu (Londra Sigortacılar Kurumu) 'nun asgari kapsam hükümlerine ya da bu alanda geçerli başka hükümlere uygunluk gösterecektir. Sigortanın geçerlilik süresi de B.5. ve B.4. hükümlerine uygun olarak belirlenecektir. Alıcı tarafından talep edilmesi halinde satıcı, masrafları alıcıya ait olmak üzere ve eğer olanak varsa, savaş, grev, ihtilal ve halk ayaklanması halleriyle ilgili sigorta işlemlerini de yaptıracaktır. Sigorta kapsamı, asgari olarak, satış sözleşmesinde belirtilen mal bedeli artı yüzde on (toplam % 110) biçiminde belirlenecek ve yine satış sözleşmesinde yer alan para cinsinden karşılanacaktır.

A4)Teslimat : Malları, belirtilen tarihte ya da öngörülen süre içerisinde, yükleme limanındaki geminin bordasına teslim etmek.

A5)Risklerin Üstlenilmesi :B.5. hükümlerine tabi olmak üzere, malların yükleme limanında gemiye aktarıldığı ana kadar olan bütün kayıp ve hasar risklerini üstlenmek.

A6)Masrafların Paylaşımı : B.6. hükümlerine tabi olmak üzere: Mallar A.4. uyarınca teslim edilinceye kadar bunlarla ilgili bütün masrafları; ayrıca, taşıma sözleşmesi sırasında taşımacı kuruluşların malların gemiye yüklenmesi ve boşaltma limanında da gemiden indirilmesi çerçevesinde talep edecekleri de dahil olmak üzere, A.3. den kaynaklanan bütün masraflarla birlikte navlun bedelini ödemek. İhracat işlemlerinde geçerli vergi, resim ve her türden resmi ödemelerle birlikte, gümrük çıkış işlemleriyle ilgili bütün masrafları üstlenmek.

A7)Alıcının Bilgilendirilmesi : Alıcıya, gerek malların gemi bordasına aktarıldığını bildirecek, gerekse de malları teslim alma yönünde normal olarak gerekli hazırlıkları yapabilmesine olanak tanıyacak duyuruları yapmak.

A8)Teslimat ONayı ve Nakliye Belgeleri : Eğer başka türlü bir anlaşmaya varılmamışsa, masrafları kendisine ait olmak üzere, alıcıya, belirlenen varış limanı için gerekli mutad taşıma belgesini geçikmeksizin sağlamak. Sözü edilen bu belge (örneğin devri kabil bir konişmento, devri gayri kabil bir deniz ya da nehir taşıma senedi) satış işlemine tabi olan malları kapsmalı, yükleme için üzerinde anlaşmaya varılan tarihi taşınmalı, alıcının varış noktasında mallar üzerinde hak iddia edebilmesine olanak tanımalı ve eğer başka türlü bir anlaşma yapılmamışsa da, alıcıya, transit halindeki mallarını, taşıma belgesini (devri kabil konişmento) bir başka alıcıya devir yoluyla ya da taşıyıcıya talimat vererek satma imkanı vermelidir. Eğer bu türden bir taşıma belgesi birden çok orijinal kopya halinde hazırlanmışsa, bunların tamamı alıcıya teslim edilmelidir. Eğer taşıma belgesinde mal sahibi ile taşımacı arasında yapılan sözleşmeye atıfta bulunuyorsa, satıcı aynı zamanda bu sözleşmenin bir kopyasını da sağlanmalıdır. Satıcı ile alıcının birbirleriyle elektronik iletişim araçları kullanarak haberleşme kararı aldıkları durumlarda, daha önceki paragraflarda sözü edilen belgenin yerini, onunla eş geçerlilikte bir elektronik bilgi değişim (EDI) mesajı alabilir.

A9)Kontrol, Paketleme, Etiketleme : Malların A.4.uyarınca teslimi açısından gerekli olan kontrol işlemleriyle (örneğin kalite kontrolü, ölçüm, tartım, sayım) ilgili masrafları karşılamak. Malların, kendisi tarafından düzenlenen taşıma işlemi için gerekli biçimde ambalajlanmasını kendi hesabından karşılamak (söz konusu alanda, sözleşmede tanımlanan malların ambalajsız olarak yüklenmesi söz konusu değilse). Ambalajlar, gerektiği biçimde işaretlenecektir.

A10)Diğer Yükümlülükler : Alıcının talebi üzerine, risk ve masrafları da alıcıya ait olmak koşuluyla, malları ithal işlemleri açısından, bazı durumlarda da bu malların bir başka ülkeden transit geçişi için gerekli olan, ancak, malların sevke tabi tutulduğu ve/veya asıl çıkış kaynağı olan ülkeden çıkarılan belgeleri, bunlara eşdeğer olan elektronik mesajları edinmesinde (A.8. dekiler hariç) alıcıya yardımcı olmak.

B) Alıcının Yükümlülükleri :

B1) Ödemenin Yapılması : Mal bedelini, satış sözleşmesinde belirttiği şekilde ödemek.

B2) Lisanslar, Yetkiler ve Formaliteler : Risk ve masrafları kendisine ait olmak üzere, gerekli ithal iznini ya da diğer resmi yetki belgelerini almak; malların ithali için zorunlu bütün gümrük işlemleriyle birlikte, eğer gerekli ise, bu malların bir başka ülkeden transit geçişini sağlayacak işlemleri tamamlamak.

B3)Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri : Yükümlülüğü yok.

B4)Teslim Alma : Teslim işlemi A.4. uyarınca yapılmışsa malları kabul etmek ve belirlenen varış limanında bulunan taşıyıcıdan teslim almak.

B5) Risklerin Üstlenilmesi : Mallar yükleme limanında gemiye aktarıldığı andan itibaren bu mallarla ilgili her tür kayıp ve hasar riskini üstlenmek. B.7. uyarınca gerekli duyuruyu yapmaması durumunda, yükleme için tesbit edilen tarihten ya da aynı işlem için tesbit edilen sürenin bitiminden itibaren mallarla ilgili bütün kayıp ve hasar riskini üstlenmek. Ancak, bunun için, söz konusu malların özel olarak sözleşme çerçevesinde ve o amaçla tahsis edilen, başka deyişle bu amaçla bir kenara ayrılan mallar olduğunun teşhis edilebilmesi gerekir.

B6)Masrafların Paylaşımı : A.3. hükümlerine tabi olmak üzere, malların A.4.uyarınca tesliminden itibaren bu mallarla ilgili her türlü masrafi üstlenmek; ayrıca, eğer bu tür masraflar normal olarak taşıma sözleşmesi yapan taşıyıcı firmalarca karşılanmıyorsa, gerek malların varış limanı öncesi transit geçişleri, gerekse de mavnalı ve iskele masrafları da dahil olmak üzere boşaltma işlemleri sırasında ortaya çıkan masrafları karşılamak. Eğer alıcı B.7. uyarınca duyuruda bulunmamışsa, belirlenen tarihten ya da yükleme için tesbit edilen sürenin bitiminden itibaren bu nedenle doğacak bütün ek masrafları yüklenir. Ancak, bunun için, söz konusu malların özel olarak sözleşme çerçevesinde ve o amaçla tahsis edilen, başka bir deyişle, bu amaçla bir kenara ayrılmış mallar olduğunun teşhis edilebilmesi gerekir. İthalat işlemlerinde geçerli vergi, resim ve her türden resmi ödeme ile birlikte, gümrük giriş işlemleriyle ilgili olan ve gerekliyse, bu malların bir başka ülkeden transit geçişiyle ortaya çıkan bütün masrafları üstlenmek.

B7)Saticının Bilgilendirilmesi : Malların yükleme zamanını ve /veya varış limanını belirleme hakkına sahip olduğu durumlarda, satıcıya bu hususlarla ilgili gerekli duyuruları yapmak.

B8)Teslimat Onayı ve Nakliyat Bilgileri : Eğer sözleşme ile uyum halindeyse, A.8. uyarınca taşıma belgesini kabul etmek.

B9)Malların Denetlenmesi : Başka türlü bir anlaşmaya varılmadığı takdirde ve işlem ihracatın gerçekleştirildiği ülkenin resmi görevlilerince zorunlu olarak yapılmıyorsa, yükleme öncesi denetim işlemlerinin masraflarını karşılamak.

B10)Diğer Yükümlülükler :A.10. da sözü edilen belgelerin ya da bunlara eşdeğer elektronik mesajların sağlanması sırasında ortaya çıkan bütün masraf ve ödemeleri üstlenmek; satıcının bu konuda kendisine yardım amacıyla yaptığı bütün masrafları tazmin etmek.Talep üzerine, satıcıya, sigorta işlemlerinin gerçekleştirilmesi açısından gerekli bilgileri sağlamak

7.CPT (NAVLUN ÜCRETİ ÖDENMİŞ TESLİM)

"Taşıma ücreti ödenmiş olarak..." terimi, malların belirlenen varış yerine taşınmasında navlunun satıcı tarafından ödendiğini anlatır. Malların taşıyıcıya aktarılmasından sonra mallarla ilgili kayıp ve hasar riski, ayrıca bu teslim işleminden sonra meydana gelebilecek olayların yarattığı bütün ek masraflar satıcıdan alıcının üzerine geçer. "Taşıyıcı ", bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde malların demiryolu, karayolu, denizyolu, havayolu, nehir ya da bunlardan bazılarının birarada kullanılmasıyla taşınması işlemini bizzat üzerine alan ya da bunu sağlama taahhüdünde bulunan herhangi bir şahsı tanımlar. Eğer malların belirlenen varış yerine ulaştırılması için birbiri ardına taşıyıcılar kullanılıyorsa, malların bunlardan ilk taşıyıcıya aktarılmasıyla birlikte risk de devredilmiş olur. CPT terimi, malların gümrük çıkış işlemlerinin satıcı tarafından tamamlanmasını öngörür, Bu terim, çok vasıtalı olanlar da dahil her tür taşımacılıkta kullanılabilir.

A) Satıcının Yükümlülükleri :

A1)Malların Kontrata Uygunluğu : Malları ve faturayı ya da ona eşdeğer bir elektronik mesajı satış sözleşmesi uyarınca sağlamak; yine sözleşme tarafından gerekli görülen başka herhangi bir belgeyi hazır bulundurmak.

A2)Lisanslar, Yetkiler ve Formatiler : Kendi risk ve masraf alanına dahil olmak üzere, malların ihracı için gerekli herhangi bir izni ya da yetkiyi almak; yine malların ihracı için gerekli bütün formaliteleri tamamlamak.

A3) Taşıma ve Sigorta Sözleşmesi :) Taşıma sözleşmesi Masrafları kendisine ait olmak üzere, malların olağan bir rota izlenerek mutad biçiminde belirlenen varış yerinden üzerinde anlaşmaya varılmış noktaya taşınması için sözleşme akdetmek. Eğer üzerinde anlaşılmış bir varış noktası yoksa ve / veya böyle bir nokta mevcut uygulamada da belirlenmemişse, bu durumda satıcı, belirlenen varış alanı içinde böyle bir noktayı kendi amaçlarına en uygun düşecek biçimde belirleyebilir. b) Sigorta sözleşmesi Yükümlülüğü yok.

A4)Teslimat : Malları, belirtilen tarihte ya da öngörülen süre içerisinde belirlenen varış yerine ulaştırılmak üzere taşıyıcıya, ya da eğer taşıma işleminde birden çok taşıma aracı söz konusu ise ilk taşıma aracına teslim etmek.

A5)Risklerin Üstlenilmesi :B.5. hükümlerine tabi olmak üzere, malların A.4. uyarınca teslim edildiği ana kadar bütün kayıp ve hasar riskini üstlenmek.

A6)Masrafların Paylaşımı : B.6. hükümlerine tabi olmak üzere: Mallar A.4. uyarınca teslim edilinceye kadar bunlarla ilgili bütün masrafları, ayrıca, navlunla birlikte, ister navlunda içerilmiş olsun isterse taşıma sözleşmesinin akdi sırasında satıcı tarafından yapılmış olsun, malların gerek yüklenişi gerekse de varış yerinde boşaltılması sırasında ortaya çıkanlar da dahil, A.3 a)' dan doğan diğer bütün masrafları karşılamak. İhracat işlemlerinde geçerli vergi, resim ve her türden resmi ödemelerle birlikte, gümrük çıkış işlemleriyle ilgili bütün masrafları üstlenmek.

A7)Alıcının Bilgilendirilmesi : Alıcıya, gerek malların A.4. uyarınca teslim edildiğini bildirecek, gerekse de malları teslim alma yönünde normal olarak gerekli hazırlıkları yapabilmesine olanak tanıyacak duyuruları yapmak.

A8)Teslimat ONayı ve Nakliye Belgeleri : Eğer genel olarak alışılmış bir uygulama ise masrafları kendisine (satıcıya) ait olmak üzere, alıcıya mutad nakliye belgesini sağlamak (örneğin devri kabil bir konişmento, devri gayri kabil bir deniz nakliye senedi, nehir taşıma belgesi, hava nakliye senedi, demiryolu konsinye formu, karayolu konsinye formu ya da çok vasıtalı herhangi bir taşıma belgesi). Eğer satıcı ile alıcı birbirleriyle elektronik iletişim araçları kanalından haberleşme kararına

varmışlarsa, önceki parağrafta sözü edilen belgenin yerini, onunla eş geçerlilikte bir elektronik bilgi değişim (EDI) mesajı alabilir.

A9) Kontrol, Paketleme, Etiketleme : Malların A.4. uyarınca teslimi açısından gerekli olan kontrol işlemleriyle (örneğin kalite kontrolü, ölçüm, tartım, sayım) ilgili masrafları karşılamak. Malların, kendisi tarafından düzenlenen taşıma işlemi açısından gerekli biçimde ambalajlanması masraflarını karşılamak (söz konusu alanda, sözleşmede tanımlanan malların ambalajsız olarak yüklenmesi söz konusu değilse). Ambalajlar, gerektiği biçimde işaretlenecektir.

A10) Diğer Yükümlülükler : Alıcının talebi üzerine, risk ve masrafları da alıcıya ait olmak koşuluyla, malların ithal işlemleri açısından, bazı durumlarda da bu malların bir başka ülkeden transit geçişi için gerekli olan, ancak, malların sevke tabi tutulduğu ve/veya asıl çıkış kaynağı olan ülkede çıkarılan belgeleri, bunlara eşdeğer olan elektronik mesajları edinmesinde (A.8. dekilere hariç) alıcıya yardımcı olmak.

B) Alıcının Yükümlülükleri :

B1) Ödemenin Yapılması : Mal bedelini, satış sözleşmesinde belirtildiği biçimde ödemek.

B2) Lisanslar, Yetkiler ve Formaliteler : Risk ve masrafları kendisine ait olmak üzere, gerekli ithal iznini ya da diğer resmi yetki belgelerini almak; malların ithali için zorunlu gümrük işlemleriyle birlikte, eğer gerekli ise, bu malların bir başka ülkeden transit geçişini sağlayacak işlemleri tamamlamak.

B3) Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri : Yükümlülüğü yok.

B4) Teslim Alma : Teslim işlemi A.4. uyarınca yapılmışsa malları kabul etmek ve belirlenen varış yerinde malları taşıyıcıdan teslim almak.

B5) Risklerin Üstlenilmesi : Mallar A.4. uyarınca kendisine teslim edildiği andan itibaren, mallarla ilgili her türlü kayıp ve hasar riskini üstlenmek. B.7. uyarınca gerekli duyuruyu yapmaması durumunda, teslim için tesbit edilen tarihten ya da aynı işlem için tesbit edilen sürenin bitiminden itibaren mallarla ilgili her türlü riski üstlenmek. Ancak, bunun için, söz konusu malların özel olarak sözleşme çerçevesinde ve o amaçla tahsis edilen, başka deyişle bu amaçla bir kenara ayrılan mallar olduğunun teşhis edilebilmesi gerekir.

B6) Masrafların Paylaşımı : A.3.a) hükümlerine tabi olmak üzere, malların A.4. uyarınca teslimi anından itibaren bunlara ilişkin bütün masrafları karşılamak; ayrıca, eğer söz konusu ödeme ve harcamalar navluna dahil edilmemişse ya da A.3.a) uyarınca taşıma sözleşmesi akdederken satıcı tarafından gerçekleştirilmemişse, sonuçta boşaltma masrafları da dahil olmak üzere, malların transit halinde seyrinden varış noktasına ulaşmasına kadar olan süreye ait bütün masraf ve ödemeleri de üstlenmek. Eğer alıcı B.7. uyarınca gerekli duyuruda bulunmamışsa, malların yola çıkarılış gününden ya da bu işlem için tesbit edilen sürenin bitiminden itibaren bu mallarla ilgili olarak ortaya çıkacak hertürlü ek masrafı da kendisi üstlenir. Ancak, bunun için, söz konusu malların özel olarak sözleşmede çerçevesinde ve o amaçla tahsis edilen, başka bir deyişle, bu amaçla bir kenara ayrılmış mallar olduğunun teşhis edilebilmesi gerekir. İthalat işlemlerinde geçerli vergi, resim ve her türden resmi ödeme ile birlikte, gümrük giriş işlemleriyle ilgili olan ve gerekliyse, bu malların bir başka ülkeden transit geçişiyle ortaya çıkan bütün masrafları üstlenmek.

B7) Satıcının Bilgilendirilmesi : Malları yola çıkarma zamanını ve/veya varış yerini belirleme hakkına sahip olduğu durumlarda, satıcıya bu hususlarla ilgili gerekli duyuruları yapmak.

B8) Teslimat Onayı ve Nakliyat Bilgileri : Eğer sözleşme ile uyum halindeyse, A.8. uyarınca taşıma belgesini kabul etmek.

B9)Malların Denetlenmesi : Başka türlü bir anlaşmaya varılmadığı takdirde ve işlem ihracatın gerçekleştiği ülkenin görevlilerince zorunlu olarak yapılmıyorsa, yükleme öncesi denetim işlemlerinin masrafını karşılamak.

B10)Diğer Yükümlülükler :A.10.'da sözü edilen belgelerin ya da bunlarla eşdeğer elektronik mesajların sağlanması sırasında ortaya çıkan bütün masraf ve ödemeleri üstlenmek; satıcının bu konuda kendisine yardım amacıyla yaptığı bütün masrafları tazmin etmek.

8.CIP (TAŞIMA VE SİGORTA BEDELİ ÖDENMİŞ OLARAK TESLİM)

"Taşıma ve Sigorta Bedeli Ödenmiş Olarak Teslim" terimi, satıcının, CPT terimi ile aynı yükümlülükleri taşıdığı, ancak bunlara ek olarak, malların taşınması sırasında kayıp ve hasar riskine karşı alıcıya yük sigortası sağlama zorunda olduğu durumu anlatır. Satıcı, sigorta sözleşmesini akdeder ve sigorta primini öder. Alıcının dikkate alması gereken husus, CIP teriminde satıcıdan yalnızca asgari düzeyde bir sigorta kapsamı sağlanmasının beklendiğidir. CIP terimi, malların ihraç çıkış işlemlerinin satıcı tarafından yapılmasını öngörür. Bu terim, çok vasıtalı olanlar da dahil, her tür taşıma biçiminde kullanılabilir.

A) Satıcının Yükümlülükleri :

A1)Malların Kontrata Uygunluğu : Malları ve faturayı ya da ona eşdeğer bir elektronik mesajı satış sözleşmesi uyarınca sağlamak; yine sözleşme tarafından gerekli görülen başka herhangi bir belgeyi hazır bulundurmak.

A2)Lisanslar, Yetkiler ve Formatiler : Kendi risk ve masraf alanına dahil olmak üzere, malların ihracı için gerekli herhangi bir izni ya da yetkiyi almak; yine malların ihracı için gerekli bütün formaliteleri tamamlamak.

A3)Taşıma ve Sigorta Sözleşmesi : a) Taşıma sözleşmesi Masrafları kendisine ait olmak üzere, malların olağan bir rota izlenerek mutad biçimde belirlenen varış yerinden üzerinde anlaşılmalı bir noktaya taşınması için bir sözleşme akdetmek. Eğer üzerinde anlaşılmalı bir varış noktası yoksa ve böyle bir nokta mevcut uygulamada da belirlenmemişse, bu durumda satıcı, belirlenen varış yeri dahilinde böyle bir noktayı kendi amaçlarına en uygun düşecek şekilde belirleyebilir. b) Sigorta sözleşmesi Sözleşmede yer alan anlaşma uyarınca, alıcının ya da işleme konu olan mallarla sigorta kapsamına girecek türde ilişkisi olan başka herhangi bir şahsın doğrudan sigorta şirketinden tazminat talep edebileceği bir yük sigorta sözleşmesini kendi masraflarıyla akdetmek; alıcıya, sigorta poliçesini ya da sigorta kapsamını gösterir başka herhangi bir belgeyi sağlamak. Sözleşme, bu alanda güvenilir bir nitelik taşıyan sigortacılar ya da sigorta şirketleri ile yapılacak ve eğer aksi yönde bir anlaşmanın varlığı ifade edilmemişse,Kargo Hükümleri Kurumu (Londra Sigortacılar Kurumu)'nun asgari kapsam hükümlerine ya da bu alanda geçerli başka hükümlere uygunluk gösterecektir. Sigortanın geçerlilik süresi de B.5. ve B.4.' hükümlerine uygun olarak belirlenecektir. Alıcı tarafından talep edilmesi halinde satıcı, masrafları alıcıya ait olmak üzere ve eğer olanak varsa, savaş, grev, ihtilâl ve halk ayaklanması halleriyle ilgili sigorta işlemlerini de yaptıracaktır. Sigorta kapsamı, asgari olarak, satış sözleşmesinde belirtilen mal bedeli artı yüzde on (toplam: % 110) biçiminde belirlenecek ve yine satış sözleşmesinde yer alan para cinsinden karşılanacaktır.

A4)Teslimat : Malları, belirlenen tarihte ya da öngörülen süre içerisinde belirlenen varış yerine ulaştırmak üzere taşıyıcıya, ya da eğer taşıma işleminde birden çok taşıma aracı söz konusu ise ilk taşıma aracına teslim etmek.

A5)Risklerin Üstlenilmesi :B.5. hükümlerine tabi olmak üzere, malların A.4. uyarınca teslim edildiği ana kadar bütün kayıp ve hasar riskini üstlenmek.

A6)Masrafların Paylaşımı : B.6.hükümlerine tabi olmak üzere: Mallar A.4. uyarınca teslim edilmeye kadar bunlarla ilgili bütün masrafları, ayrıca, taşıma sözleşmesi sırasında taşıyıcı kuruluşların malların araca yüklenmesi ve boşaltma mahallinde de araçtan indirilmesi çerçevesinde talep edecekleri de dahil olmak üzere A.3.'den kaynaklanan bütün masraflarla birlikte ana yük taşıma bedelini ödemek. İhracat işlemleride geçerli vergi, resim ve her türden resmi ödemelerle birlikte, gümrük çıkış işlemleriyle ilgili bütün masrafları üstlenmek.

A7)Alıcının Bilgilendirilmesi : Alıcıya, gerek malların A.4. uyarınca teslim edildiğine dair, gerekse de malları teslim alma yönünde normal olarak zorunlu hazırlıkları yapılabilmesine olanak tanıyacak duyuruları yapmak.

A8)Teslimat ONayı ve Nakliye Belgeleri : Eğer genel olarak alışılmış bir uygulama ise masrafları kendisine (satıcıya) ait olmak üzere, alıcıya mutad nakliye belgesini sağlamak (örneğin devri kabil bir konişmento, devri gayri kabil bir deniz nakliye senedi, nehir taşıma belgesi, hava nakliye senedi, demiryolu konsinye formu, karayolu konsinye formu ya da çok vasıtalı herhangi bir taşıma belgesi). Eğer satıcı ile alıcı birbirleriyle elektronik iletişim araçları kanalından haberleşme kararına varmışlarsa, önceki paragrafta sözü edilen belgenin yerini, onunla eş geçerlilikte bir elektronik bilgi değişim (EDI) mesajı alabilir.

A9)Kontrol, Paketleme, Etiketleme : Malların A.4.uyarınca teslimi açısından gerekli olan kontrol işlemleriyle (örneğin kalite kontrolü, ölçüm, tartım, sayım) ilgili masrafları karşılamak. Malların, kendisi tarafından düzenlenen taşıma işlemi açısından gerekli biçimde ambalajlamasını kendi hesabından karşılamak (söz konusu alanda, sözleşmede tanımlanan malların ambalajsız olarak yüklenmesi söz konusu değilse). Ambalajlar, gerektiği biçimde işaretlenecektir.

A10)Diğer Yükümlülükler : Alıcının talebi üzerine, risk ve masrafları da alıcıya ait olmak koşuluyla, malların ithal işlemleri açısından, bazı durumlarda da bu malların bir başka ülkeden transit geçişi için gerekli olan, ancak, malların sevke tabi tutulduğu ve/veya asıl çıkış kaynağı olan ülkede tanzim edilen belgeleri, bunlara eşdeğer olan elektronik mesajları edinmesinde (A.8.'dekiler hariç) alıcıya yardımcı olmak.

B) Alıcının Yükümlülükleri :

B1) Ödemenin Yapılması : Mal bedelini, satış sözleşmesinde belirtildiği şekilde ödemek.

B2) Lisanslar, Yetkiler ve Formaliteler : Risk ve masrafları kendisine ait olmak üzere, gerekli ithal iznini ya da diğer resmi yetki belgelerini almak; malların ithali için zorunlu bütün gümrük işlemleriyle birlikte, eğer gerekli ise, bu malların bir başka ülkeden transit geçişini sağlayacak işlemleri tamamlamak.

B3)Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri : Yükümlülüğü yok.

B4)Teslim Alma : Teslim işlemi A.4. uyarınca yapılmışsa malları kabul etmek ve belirlenen varış yerinde malları taşıyıcıdan teslim almak.

B5) Risklerin Üstlenilmesi : Malları A.4. uyarınca kendisine teslim edildiği andan itibaren, mallarla ilgili her türlü kayıp ve hasar ve riskini üstlenmek. B.7. uyarınca gerekli duyuruyu yapmaması durumunda, teslim işlemi için tesbit edilen tarihten ya da aynı işlem için tesbit edilen sürenin bitiminden itibaren mallarla ilgili her türlü riski üstlenmek. Ancak, bunun için, söz konusu malların özel olarak sözleşme çerçevesinde ve o amaçla tahsis edilen, başka deyişle bu amaçla bir kenara ayrılan mallar olduğunun teşhis edilebilmesi gerekir.

B6)Masrafların Paylaşımı : A.3. hükümlerine tabi olmak üzere, malların A.4.uyarınca teslimi anından itibaren bunlara ilişkin bütün masrafları karşılamak; ayrıca, eğer söz konusu ödeme ve harcamaları taşıma bedeline dahil edilmemişse ya

da A.3.a) uyarınca taşıma sözleşmesi akdedilirken satıcı tarafından gerçekleştirilmemişse, sonuçtaki boşaltma masrafları da dahil olmak üzere, malların transit halinde seyrinden varış noktasına ulaşmasına kadar olan süreye ait bütün masraf ve ödemeleri de karşılamak. Eğer alıcı B.7. uyarınca gerekli duyuruda bulunmamışsa, malların yola çıkarılış gününden ya da bu işlem için tesbit edilen sürenin bitiminden itibaren bu mallarla ilgili olarak ortaya çıkacak her türlü ek masrafı da kendisi üstlenir. Ancak, bunun için, söz konusu malların özel olarak sözleşme çerçevesinde ve o amaçla tahsis edilen, başka bir deyişle, bu amaçla bir kenara ayrılmış mallar olduğunun teşhis edilebilmesi gerekir. İthalat işlemlerinde geçerli vergi, resim ve her türden resmi ödeme ile birlikte, gümrük giriş işlemleriyle ilgili olan ve gerekliyse, bu malların bir başka ülkeden transit geçişiyle ortaya çıkan bütün masrafları üstlenmek.

B7)Saticının Bilgilendirilmesi : Mallarla yola çıkarma zamanını ve/veya varış yerini belirleme hakkına sahip olduğu durumlarda, satıcıya bu husularla ilgili gerekli duyuruları yapmak.

B8)Teslimat Onayı ve Nakliyat Bilgileri : Eğer sözleşme ile uyum halindeyse, A.8. uyarınca taşıma belgesini kabul etmek.

B9)Malların Denetlenmesi : Başka türlü bir anlaşmaya varılmadığı takdirde ve işlem ihracatın gerçekleştiği ülkenin görevlilerince zorunlu olarak yapılmıyorsa, yükleme öncesi denetim işlemlerinin masrafını karşılamak.

B10)Diğer Yükümlülükler :A.10.'da sözü edilen belgelerin ya da bunlarla eşdeğer elektronik mesajların sağlanması sırasında ortaya çıkan bütün masraf ve ödemeleri üstlenmek; satıcının bu konuda kendisine yardım amacıyla yaptığı bütün masrafları tazmin etmek.Talep üzerine, satıcıya, sigorta işlemlerinin gerçekleştirilmesi açısından gerekli bilgileri sağlamak.

9.DAF (SINIRDA TESLİM)

"Sınırdaki Teslim" terimi, malların, gümrük çıkış işlemleri tamamlanmış olarak sınırdaki, ancak, bitişik ülkenin gümrük sınırından önceki, belirlenen yerde ve noktada teslim hazır hale getirilmesiyle satıcının yükümlülüklerinin sona ermesi anlamına gelir. Burada "sınır" terimi, ihracatın yapıldığı ülkeninki dahil her tür sınırı tanımlamak üzere kullanılabilir. Dolayısıyla, sözü edilen "sınır"ın terim içinde atıfta bulunulan yerini ve noktasını mutlaka isim olarak belirterek kesinleştirmek çok büyük önem taşımaktadır. Aslında bu terim özellikle demiryolu ve karayolu taşımacılığı açısından düşünülmüşse de, herhangi bir taşıma biçiminde kullanılabilir.

A) Satıcının Yükümlülükleri :

A1)Malların Kontrata Uygunluğu : Malları ve faturayı ya da ona eşdeğer bir elektronik mesajı satış sözleşmesi uyarınca sağlamak; yine sözleşme tarafından gerekli görülen başka herhangi bir belgeyi hazır bulundurmak.

A2)Lisanslar, Yetkiler ve Formatiler : Risk ve masrafları kendisine ait olmak üzere, herhangi bir ihracat izin belgesini, resmi yetkiyi ya da malları alıcının tasarrufuna bırakabilmesi için gerekli başka herhangi bir belgeyi edinmek. Malların sınırdaki belirlenen teslim yerine ihracı ve eğer gerekli ise, bu malların daha önce bir başka ülkeden transit geçişi için bütün gümrük işlemlerini tamamlamak..

A3) Taşıma ve Sigorta Sözleşmesi : a) Taşıma sözleşmesi Malların olağan bir rota izlenerek mutad biçimde, sınırdaki belirlenmiş teslim noktasına taşınması için (eğer gerekli ise, bir başka ülkeden transit geçiş de dahil) masrafları kendisine ait olmak

üzere sözleşme akdetmek. Eğer sınırda belirlenen teslim yerindeki nokta üzerinde ayrıca anlaşmaya varılmamışsa ya da mevcut uygulamalar böyle bir nokta belirlememişse, bu durumda satıcı, belirlenen teslim alanı içinde olmak üzere bu noktayı kendi açısından en uygun olacak şekilde tesbit edebilir. b) Sigorta sözleşmesi Yükümlülük yok.

A4)Teslimat : Malları, sınırda belirlenen teslim yerinde, öngörülen tarihte ya da süre içerisinde alıcının emrine vermek.

A5)Risklerin Üstlenilmesi :B.5. hükümlerine tabi olmak üzere, malların A.4.uyarınca teslim edildiği ana kadar bütün kayıp ve hasar riskini üstlenmek.

A6)Masrafların Paylaşımı : B.6. hükümlerine tabi olmak üzere: Malların A.4.uyarınca teslimine kadar süreye ait masrafların dışında, A.3.a)'dan kaynaklanan masrafları ve ayrıca, eğer malların alıcının kullanımına tahsisi için bu malların sınırda belirlenen varış yerine ulaşır ulaşmaz boşaltılması gerekiyorsa ve mevcut uygulamalar da bu yöndeysse, ilgili boşaltma masraflarını da tümüyle karşılamak. İhracat için gerekli gümrük formalitelerinin masraflarıyla birlikte, yine ihracat işlemleri üzerinden alınan vergi, resim ve diğer ödemeleri ve eğer gerekli ise, mallar A.4. uyarınca teslim edilmeden önce bunların başka ülkelerden geçiş yapması için zorunlu masrafları karşılamak.

A7)Alıcının Bilgilendirilmesi : Alıcıya, malların sınırda belirtilen yere doğru yola çıkarıldığına ilişkin yeterli duyuruyu yapmak; ayrıca yine alıcıya, malları teslim alma yönünde gerekli hazırlıkları yapabilmesine olanak tanıyacak haberleri iletmek.

A8)Teslimat Onayı ve Nakliye Belgeleri : Masraflar kendisine (satıcıya) ait olmak üzere, malların teslimine ilişkin mutad belgeyi ya da teslimi kanıtlayacak başka herhangi bir belgeyi, sınırda belirlenen yerde alıcıya vermek. Alıcının talebi üzerine, risk ve masrafları da ona ait olmak koşuluyla kendisine, normal olarak malların yola çıkarıldığı ülkeden temin edilen ve malların bu ülkeden başlayarak ithalatçı ülkede alıcı tarafından belirlenen nihai varış noktasına kadar taşınması işlemini gösteren tam bir belgeyi sağlamak. Eğer satıcı ile alıcı birbirleriyle elektronik iletişim araçları kanalından haberleşme kararına varmışlarsa, önceki paragrafta sözü edilen belgenin yerini, onunla eş geçerlilikte bir elektronik bilgi değişim (EDI) mesajı alabilir. .

A9)Kontrol, Paketleme, Etiketleme : Malların A.4. uyarınca teslimi açısından gerekli olan kontrol işlemleriyle (örneğin kalite kontrolü, ölçüm, tartım, sayım) ilgili masrafları karşılamak. (İşleme konu olan türde malların ambalajsız teslimi söz konusu değilse) malların sınırda teslimi açısından gerekli ambalajlama işleminin yanı sıra, ayrıca eğer koşullar (örneğin taşıma çeşitleri, varacağı yer) satış sözleşmesi akdedilmeden önce kendisine bildirilmişse bu malların sınırda teslim işleminden sonraki taşıma işlemleri için gerekli ambalajlamaları da kendi hesabından üstlenmek. Ambalajlar uygun biçimde işaretlenecektir.

A10)Diğer Yükümlülükler : Alıcının talebi üzerine, risk ve masrafları da alıcıya ait olmak koşuluyla, malların ithal işlemleri açısından, bazı durumlarda da bu malların bir başka ülkeden transit geçişi için gerekli olan, ancak, malların sevke tabi tutulduğu ve/veya asıl çıkış kaynağı olan ülkede çıkarılan belgeleri, bunlarla eşdeğer olan elektronik mesajları (A.8.'dekiler hariç) edinmesinde alıcıya yardımcı olmak. Kendisinin talebi üzerine, alıcıya, sigorta işlemleri açısından gerekli bilgileri sağlamak.

B) Alıcının Yükümlülükleri :

B1) Ödemenin Yapılması : Mal bedelini, satış sözleşmesinde belirtildiği şekilde ödemek.

B2) Lisanslar, Yetkiler ve Formaliteler : Risk ve masrafları kendisine ait olmak üzere, malların ithali ve gerektiği durumlarda da daha sonraki taşıma işlemleri açısından istenen izin ve belgeleri almak, her türlü gümrük giriş formalitelerini sınırda belirlenmiş teslim noktasında ya da bir başka yerde tamamlamak.

B3)Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri : Yükümlülüğü yok.

B4)Teslim Alma : A.4. uyarınca kendi tasarrufuna bırakılır bırakılmaz malları teslim almak.

B5) Risklerin Üstlenilmesi : A.4. uyarınca mallar kendi tasarrufuna bırakıldığı andan itibaren bununla ilgili her türlü kayıp ve hasar riskini üstlenmek. B.7. uyarınca gerekli duyuruyu yapmaması durumunda, teslim işlemi için tesbit edilen tarihten ya da aynı işlem için tesbit edilen sürenin bitiminden itibaren mallarla ilgili her türlü kayıp ve hasar riskini üstlenmek. Ancak, bunun için, söz konusu malların özel olarak sözleşme çerçevesinde ve o amaçla tahsis edilen, başka deyişle bu amaçla bir kenara ayrılan mallar olduğunun teşhis edilebilmesi gerekir.

B6)Masrafların Paylaşımı : Mallar A.4. uyarınca kendi tasarrufuna bırakıldığı andan itibaren bunlarla ilgili her türlü masrafı karşılamak. Mallar A.4. uyarınca tasarrufuna bırakıldığı zaman bunları teslim almaması, ya da B.7. uyarınca duyuruda bulunmaması durumlarında, bu durumlar sonucu doğacak bütün ek masrafları karşılamak. Ancak, bunun için, söz konusu malların özel olarak sözleşme çerçevesinde ve o amaçla bir kenara ayrılan mallar olduğunu teşhis edilebilmesi gerekir. İthalat işlemlerinde geçerli vergi, resim ve her türden resmi ödeme ile birlikte, gümrük giriş işlemleriyle ilgili olan ve gerekliyse, bu malların daha sonraki taşıma işlemlerinden doğan bütün masrafları üstlenmek.

B7)Satıcının Bilgilendirilmesi : Belirli bir süre içerisinde malları teslim alma gününü ve/veya yerini belirleme hakkına sahipse, satıcıya bu konularla ilgili gerekli duyuruları yapmak.

B8)Teslimat Onayı ve Nakliyat Bilgileri : A.8. uyarınca taşıma belgesini ve/veya bir diğer teslim kanıtını kabul etmek.

B9)Malların Denetlenmesi : Başka türlü bir anlaşmaya varılmadığı takdirde ve işlem ihracatın gerçekleştiği ülkenin görevlilerince zorunlu olarak yapılmıyorsa, yükleme öncesi denetim işlemlerinin masrafını karşılamak.

B10)Diğer Yükümlülükler :A.10.'da sözü edilen belgelerin ya da bunlarla eşdeğer elektronik mesajların sağlanması sırasında ortaya çıkan bütün masraf ve ödemeleri üstlenmek; satıcının bu konuda kendisine yardım amacıyla yaptığı bütün masrafları tazmin etmek. Eğer gerekli ise, satıcıdan gelen talep üzerine ve risk ve masrafları alıcıya ait olmak koşuluyla, kendisine, döviz kontrol belgesi, permi ve diğer benzeri belgeleri ya da bunların tasdikli suretlerini sağlamak; eksiksiz taşıma belgesinin ya da A.8. de belirtilen türde herhangi bir belgenin sağlanabilmesi amacıyla, malların giriş yapacağı ülkedeki nihai varış adresi

10.DES (VARIŞ LİMANINDA GEMİDE TESLİM)

"Taşıma ve Sigorta Bedeli Ödenmiş Olarak Teslim" terimi, satıcının, CPT terimi ile aynı yükümlülükleri taşıdığı, ancak bunlara ek olarak, malların taşınması sırasında kayıp ve hasar riskine karşı alıcıya yük sigortası sağlama zorunda olduğu durumu anlatır. Satıcı, sigorta sözleşmesini akdeder ve sigorta primini öder. Alıcının dikkate alması gereken husus, CIP teriminde satıcıdan yalnızca asgari düzeyde bir sigorta kapsamı sağlanmasının beklendiğidir. CIP terimi, malların ihraç çıkış işlemlerinin satıcı tarafından yapılmasını öngörür. Bu terim, çok vasıtalı olanlar da dahil, her tür taşıma biçiminde kullanılabilir.

A) Satıcının Yükümlülükleri :

A1)Malların Kontrata Uygunluğu : Malları ve faturayı ya da ona eşdeğer bir elektronik mesajı satış sözleşmesi uyarınca sağlamak; yine sözleşme tarafından gerekli görülen başka herhangi bir belgeyi hazır bulundurmak.

A2)Lisanslar, Yetkiler ve Formatiler : Kendi risk ve masraf alanına dahil olmak üzere, malların ihracı için gerekli herhangi bir izni ya da yetkiyi almak; yine malların ihracı için gerekli bütün formaliteleri tamamlamak.

A3)Taşıma ve Sigorta Sözleşmesi : a) Taşıma sözleşmesi Masrafları kendisine ait olmak üzere, malların olağan bir rota izlenerek mutad biçimde belirlenen varış yerinden üzerinde anlaşılmış bir noktaya taşınması için bir sözleşme akdetmek. Eğer üzerinde anlaşılmış bir varış noktası yoksa ve böyle bir nokta mevcut uygulamada da belirlenmemişse, bu durumda satıcı, belirlenen varış yeri dahilinde böyle bir noktayı kendi amaçlarına en uygun düşecek şekilde belirleyebilir. b) Sigorta sözleşmesi Sözleşmede yer alan anlaşma uyarınca, alıcının ya da işleme konu olan mallarla sigorta kapsamına girecek türde ilişkisi olan başka herhangi bir şahsın doğrudan sigorta şirketinden tazminat talep edebileceği bir yük sigorta sözleşmesini kendi masraflarıyla akdetmek; alıcıya, sigorta poliçesini ya da sigorta kapsamını gösterir başka herhangi bir belgeyi sağlamak. Sözleşme, bu alanda güvenilir bir nitelik taşıyan sigortacılar ya da sigorta şirketleri ile yapılacak ve eğer aksi yönde bir anlaşmanın varlığı ifade edilmemişse,Kargo Hükümleri Kurumu (Londra Sigortacılar Kurumu)'nun asgari kapsam hükümlerine ya da bu alanda geçerli başka hükümlere uygunluk gösterecektir. Sigortanın geçerlilik süresi de B.5. ve B.4.' hükümlerine uygun olarak belirlenecektir. Alıcı tarafından talep edilmesi halinde satıcı, masrafları alıcıya ait olmak üzere ve eğer olanak varsa, savaş, grev, ihtilâl ve halk ayaklanması halleriyle ilgili sigorta işlemlerini de yaptıracaktır. Sigorta kapsamı, asgari olarak, satış sözleşmesinde belirtilen mal bedeli artı yüzde on (toplam: % 110) biçiminde belirlenecek ve yine satış sözleşmesinde yer alan para cinsinden karşılanacaktır.

A4)Teslimat : Malları, belirlenen tarihte ya da öngörülen süre içerisinde belirlenen varış yerine ulaştırmak üzere taşıyıcıya, ya da eğer taşıma işleminde birden çok taşıma aracı söz konusu ise ilk taşıma aracına teslim etmek.

A5)Risklerin Üstlenilmesi :B.5. hükümlerine tabi olmak üzere, malların A.4. uyarınca teslim edildiği ana kadar bütün kayıp ve hasar riskini üstlenmek.

A6)Masrafların Paylaşımı : B.6.hükümlerine tabi olmak üzere: Mallar A.4. uyarınca teslim edilinceye kadar bunlarla ilgili bütün masrafları, ayrıca, taşıma sözleşmesi sırasında taşıyıcı kuruluşların malların araca yüklenmesi ve boşaltma mahallinde de araçtan indirilmesi çerçevesinde talep edecekleri de dahil olmak üzere A.3.'den kaynaklanan bütün masraflarla birlikte ana yük taşıma bedelini ödemek. İhracat işlemlerinde geçerli vergi, resim ve her türden resmi ödemelerle birlikte, gümrük çıkış işlemleriyle ilgili bütün masrafları üstlenmek.

A7)Alıcının Bilgilendirilmesi : Alıcıya, gerek malların A.4. uyarınca teslim edildiğine dair, gerekse de malları teslim alma yönünde normal olarak zorunlu hazırlıkları yapabilmesine olanak tanıyacak duyuruları yapmak.

A8)Teslimat Onayı ve Nakliye Belgeleri : Eğer genel olarak alışılmış bir uygulama ise masrafları kendisine (satıcıya) ait olmak üzere, alıcıya mutad nakliye belgesini sağlamak (örneğin devri kabil bir konişmento, devri gayri kabil bir deniz nakliye senedi, nehir taşıma belgesi, hava nakliye senedi, demiryolu konsinye formu, karayolu konsinye formu ya da çok vasıtalı herhangi bir taşıma belgesi). Eğer satıcı ile alıcı birbirleriyle elektronik iletişim araçları kanalından haberleşme kararına varmışlarsa, önceki paragrafta sözü edilen belgenin yerini, onunla eş geçerlilikte bir elektronik bilgi değişim (EDI) mesajı alabilir.

A9)Kontrol, Paketleme, Etiketleme : Malların A.4.uyarınca teslimi açısından gerekli olan kontrol işlemleriyle (örneğin kalite kontrolü, ölçüm, tartım, sayım) ilgili masrafları karşılamak. Malların, kendisi tarafından düzenlenen taşıma işlemi açısından gerekli biçimde ambalajlamasını kendi hesabından karşılamak (söz konusu alanda, sözleşmede tanımlanan malların ambalajsız olarak yüklenmesi söz konusu değilse). Ambalajlar, gerektiği biçimde işaretlenecektir.

A10)Diğer Yükümlülükler : Alıcının talebi üzerine, risk ve masrafları da alıcıya ait olmak koşuluyla, malların ithal işlemleri açısından, bazı durumlarda da bu malların bir başka ülkeden transit geçişi için gerekli olan, ancak, malların sevke tabi tutulduğu ve/veya asıl çıkış kaynağı olan ülkede tanzim edilen belgeleri, bunlara eşdeğer olan elektronik mesajları edinmesinde (A.8.'dekiler hariç) alıcıya yardımcı olmak.

B) Alıcının Yükümlülükleri :

B1) Ödemenin Yapılması : Mal bedelini, satış sözleşmesinde belirtildiği şekilde ödemek.

B2) Lisanslar, Yetkiler ve Formaliteler : Risk ve masrafları kendisine ait olmak üzere, gerekli ithal iznini ya da diğer resmi yetki belgelerini almak; malların ithali için zorunlu bütün gümrük işlemleriyle birlikte, eğer gerekli ise, bu malların bir başka ülkeden transit geçişini sağlayacak işlemleri tamamlamak.

B3)Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri : Yükümlülüğü yok.

B4)Teslim Alma : Teslim işlemi A.4. uyarınca yapılmışsa malları kabul etmek ve belirlenen varış yerinde malları taşıyıcıdan teslim almak.

B5) Risklerin Üstlenilmesi : Malları A.4. uyarınca kendisine teslim edildiği andan itibaren, mallarla ilgili her türlü kayıp ve hasar ve riskini üstlenmek. B.7. uyarınca gerekli duyuruyu yapmaması durumunda, teslim işlemi için tesbit edilen tarihten ya da aynı işlem için tesbit edilen sürenin bitiminden itibaren mallarla ilgili her türlü riski üstlenmek. Ancak, bunun için, söz konusu malların özel olarak sözleşme çerçevesinde ve o amaçla tahsis edilen, başka deyişle bu amaçla bir kenara ayrılan mallar olduğunun teşhis edilebilmesi gerekir.

B6)Masrafların Paylaşımı : A.3. hükümlerine tabi olmak üzere, malların A.4.uyarınca teslimi anından itibaren bunlara ilişkin bütün masrafları karşılamak; ayrıca, eğer söz konusu ödeme ve harcamaları taşıma bedeline dahil edilmemişse ya da A.3.a) uyarınca taşıma sözleşmesi akdedilirken satıcı tarafından gerçekleştirilmemişse, sonuçtaki boşaltma masrafları da dahil olmak üzere, malların transit halinde seyrinden varış noktasına ulaşmasına kadar olan süreye ait bütün masraf ve ödemeleri de karşılamak. Eğer alıcı B.7. uyarınca gerekli duyuruda bulunmamışsa, malların yola çıkarılış gününden ya da bu işlem için tesbit edilen sürenin bitiminden itibaren bu mallarla ilgili olarak ortaya çıkacak her türlü ek masrafı da kendisi üstlenir. Ancak, bunun için, söz konusu malların özel olarak sözleşme çerçevesinde ve o amaçla tahsis edilen, başka bir deyişle, bu amaçla bir kenara ayrılmış mallar olduğunun teşhis edilebilmesi gerekir. İthalat işlemlerinde geçerli vergi, resim ve her türden resmi ödeme ile birlikte, gümrük giriş işlemleriyle ilgili olan ve gerekliyse, bu malların bir başka ülkeden transit geçişiyle ortaya çıkan bütün masrafları üstlenmek.

B7)Satıcının Bilgilendirilmesi : Mallarla yola çıkarma zamanını ve/veya varış yerini belirleme hakkına sahip olduğu durumlarda, satıcıya bu hususlarla ilgili gerekli duyuruları yapmak.

B8)Teslimat Onayı ve Nakliyat Bilgileri : Eğer sözleşme ile uyum halindeyse, A.8. uyarınca taşıma belgesini kabul etmek.

B9)Malların Denetlenmesi : Başka türlü bir anlaşmaya varılmadığı takdirde ve işlem ihracatın gerçekleştiği ülkenin görevlilerince zorunlu olarak yapılmıyorsa, yükleme öncesi denetim işlemlerinin masrafını karşılamak. .

B10)Diğer Yükümlülükler : A.10.'da sözü edilen belgelerin ya da bunlarla eşdeğer elektronik mesajların sağlanması sırasında ortaya çıkan bütün masraf ve ödemeleri üstlenmek; satıcının bu konuda kendisine yardım amacıyla yaptığı bütün masrafları tazmin etmek.Talep üzerine, satıcıya, sigorta işlemlerinin gerçekleştirilmesi açısından gerekli bilgileri sağlamak.

11.DEQ (VARİŞ LİMANINDA RIHTIMDA TESLİM)

"Taşıma ve Sigorta Bedeli Ödenmiş Olarak Teslim" terimi, satıcının, CPT terimi ile aynı yükümlülükleri taşıdığı, ancak bunlara ek olarak, malların taşınması sırasında kayıp ve hasar riskine karşı alıcıya yük sigortası sağlama zorunda olduğu durumu anlatır. Satıcı, sigorta sözleşmesini akdeder ve sigorta primini öder. Alıcının dikkate alması gereken husus, CIP teriminde satıcıdan yalnızca asgari düzeyde bir sigorta kapsamı sağlanmasının beklendiğidir. CIP terimi, malların ihraç çıkış işlemlerinin satıcı tarafından yapılmasını öngörür. Bu terim, çok vasıtalı olanlar da dahil, her tür taşıma biçiminde kullanabilir.

A) Satıcının Yükümlülükleri :

A1)Malların Kontrata Uygunluğu : Malları ve faturayı ya da ona eşdeğer bir elektronik mesajı satış sözleşmesi uyarınca sağlamak; yine sözleşme tarafından gerekli görülen başka herhangi bir belgeyi hazır bulundurmak. .

A2)Lisanslar, Yetkiler ve Formatiler : Kendi risk ve masraf alanına dahil olmak üzere, malların ihracı için gerekli herhangi bir izni ya da yetkiyi almak; yine malların ihracı için gerekli bütün formaliteleri tamamlamak.

A3) Taşıma ve Sigorta Sözleşmesi : a) Taşıma sözleşmesi Masrafları kendisine ait olmak üzere, malların olağan bir rota izlenerek mutad biçimde belirlenen varış yerinden üzerinde anlaşılmış bir noktaya taşınması için bir sözleşme akdetmek. Eğer üzerinde anlaşılmış bir varış noktası yoksa ve böyle bir nokta mevcut uygulamada da belirlenmemişse, bu durumda satıcı, belirlenen varış yeri dahilinde böyle bir noktayı kendi amaçlarına en uygun düşecek şekilde belirleyebilir. b) Sigorta sözleşmesi Sözleşmede yer alan anlaşma uyarınca, alıcının ya da işleme konu olan mallarla sigorta kapsamına girecek türde ilişkisi olan başka herhangi bir şahsın doğrudan sigorta şirketinden tazminat talep edebileceği bir yük sigorta sözleşmesini kendi masraflarıyla akdetmek; alıcıya, sigorta poliçesini ya da sigorta kapsamını gösterir başka herhangi bir belgeyi sağlamak. Sözleşme, bu alanda güvenilir bir nitelik taşıyan sigortacılar ya da sigorta şirketleri ile yapılacak ve eğer aksi yönde bir anlaşmanın varlığı ifade edilmemişse,Kargo Hükümleri Kurumu (Londra Sigortacılar Kurumu)'nun asgari kapsam hükümlerine ya da bu alanda geçerli başka hükümlere uygunluk gösterecektir. Sigortanın geçerlilik süresi de B.5. ve B.4.' hükümlerine uygun olarak belirlenecektir. Alıcı tarafından talep edilmesi halinde satıcı, masrafları alıcıya ait olmak üzere ve eğer olanak varsa, savaş, grev, ihtilâl ve halk ayaklanması halleriyle ilgili sigorta işlemlerini de yaptıracaktır. Sigorta kapsamı, asgari olarak, satış sözleşmesinde belirtilen mal bedeli artı yüzde on (toplam: % 110) biçiminde belirlenecek ve yine satış sözleşmesinde yer alan para cinsinden karşılanacaktır.

A4)Teslimat : Malları, belirlenen tarihte ya da öngörülen süre içerisinde belirlenen varış yerine ulaştırmak üzere taşıyıcıya, ya da eğer taşıma işleminde birden çok taşıma aracı söz konusu ise ilk taşıma aracına teslim etmek.

A5)Risklerin Üstlenilmesi :B.5. hükümlerine tabi olmak üzere, malların A.4. uyarınca teslim edildiği ana kadar bütün kayıp ve hasar riskini üstlenmek.

A6)Masrafların Paylaşımı : B.6.hükümlerine tabi olmak üzere: Mallar A.4. uyarınca teslim edilinceye kadar bunlarla ilgili bütün masrafları, ayrıca, taşıma sözleşmesi sırasında taşıyıcı kuruluşların malların araca yüklenmesi ve boşaltma mahallinde de araçtan indirilmesi çerçevesinde talep edecekleri de dahil olmak üzere A.3.'den kaynaklanan bütün masraflarla birlikte ana yük taşıma bedelini ödemek. İhracat işlemleride geçerli vergi, resim ve her türden resmi ödemelerle birlikte, gümrük çıkış işlemleriyle ilgili bütün masrafları üstlenmek.

A7)Alıcının Bilgilendirilmesi : Alıcıya, gerek malların A.4. uyarınca teslim edildiğine dair, gerekse de malları teslim alma yönünde normal olarak zorunlu hazırlıkları yapabilmesine olanak tanıyacak duyuruları yapmak.

A8)Teslimat Onayı ve Nakliye Belgeleri : Eğer genel olarak alışılmış bir uygulama ise masrafları kendisine (satıcıya) ait olmak üzere, alıcıya mutad nakliye belgesini sağlamak (örneğin devri kabil bir konişmento, devri gayri kabil bir deniz nakliye senedi, nehir taşıma belgesi, hava nakliye senedi, demiryolu konsinye formu, karayolu konsinye formu ya da çok vasıtalı herhangi bir taşıma belgesi). Eğer satıcı ile alıcı birbirleriyle elektronik iletişim araçları kanalıdan haberleşme kararına varmışlarsa, önceki paragrafta sözü edilen belgenin yerini, onunla eş geçerlilikte bir elektronik bilgi değişim (EDI) mesajı alabilir.

A9)Kontrol, Paketleme, Etiketleme : Malların A.4.uyarınca teslimi açısından gerekli olan kontrol işlemleriyle (örneğin kalite kontrolü, ölçüm, tartım, sayım) ilgili masrafları karşılamak. Malların, kendisi tarafından düzenlenen taşıma işlemi açısından gerekli biçimde ambalajlamasını kendi hesabından karşılamak (söz konusu alanda, sözleşmede tanımlanan malların ambalajsız olarak yüklenmesi söz konusu değilse). Ambalajlar, gerektiği biçimde işaretlenecektir.

A10)Diğer Yükümlülükler : Alıcının talebi üzerine, risk ve masrafları da alıcıya ait olmak koşuluyla, malların ithal işlemleri açısından, bazı durumlarda da bu malların bir başka ülkeden transit geçişi için gerekli olan, ancak, malların sevke tabi tutulduğu ve/veya asıl çıkış kaynağı olan ülkede tanzim edilen belgeleri, bunlara eşdeğer olan elektronik mesajları edinmesinde (A.8.'dekiler hariç) alıcıya yardımcı olmak.

B) Alıcının Yükümlülükleri :

B1) Ödemenin Yapılması : Mal bedelini, satış sözleşmesinde belirtildiği şekilde ödemek.

B2) Lisanslar, Yetkiler ve Formaliteler : Risk ve masrafları kendisine ait olmak üzere, gerekli ithal iznini ya da diğer resmi yetki belgelerini almak; malların ithali için zorunlu bütün gümrük işlemleriyle birlikte, eğer gerekli ise, bu malların bir başka ülkeden transit geçişini sağlayacak işlemleri tamamlamak.

B3)Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri : Yükümlülüğü yok.

B4)Teslim Alma : Teslim işlemi A.4. uyarınca yapılmışsa malları kabul etmek ve belirlenen varış yerinde malları taşıyıcıdan teslim almak.

B5) Risklerin Üstlenilmesi : Malları A.4. uyarınca kendisine teslim edildiği andan itibaren, mallarla ilgili her türlü kayıp ve hasar ve riskini üstlenmek. B.7. uyarınca gerekli duyuruyu yapmaması durumunda, teslim işlemi için tesbit edilen tarihten ya da aynı işlem için tesbit edilen sürenin bitiminden itibaren mallarla ilgili her türlü riski üstlenmek. Ancak, bunun için, söz konusu malların özel olarak sözleşme çerçevesinde ve o amaçla tahsis edilen, başka deyişle bu amaçla bir kenara ayrılan mallar olduğunun teşhis edilebilmesi gerekir.

B6)Masrafların Paylaşımı : A.3. hükümlerine tabi olmak üzere, malların A.4.uyarınca teslimi anından itibaren bunlara ilişkin bütün masrafları karşılamak; ayrıca, eğer söz konusu ödeme ve harcamaları taşıma bedeline dahil edilmemişse ya da A.3.a) uyarınca taşıma sözleşmesi akdedilirken satıcı tarafından gerçekleştirilmemişse, sonuçtaki boşaltma masrafları da dahil olmak üzere, malların transit halinde seyrinden varış noktasına ulaşmasına kadar olan süreye ait bütün masraf ve ödemeleri de karşılamak. Eğer alıcı B.7. uyarınca gerekli duyuruda bulunmamışsa, malların yola çıkarılış gününden ya da bu işlem için tesbit edilen sürenin bitiminden itibaren bu mallarla ilgili olarak ortaya çıkacak her türlü ek masrafı da kendisi üstlenir. Ancak, bunun için, söz konusu malların özel olarak sözleşme çerçevesinde ve o amaçla tahsis edilen, başka bir deyişle, bu amaçla bir kenara ayrılmış mallar olduğunun teşhis edilebilmesi gerekir. İthalat işlemlerinde geçerli vergi, resim ve her türden resmi ödeme ile birlikte, gümrük giriş işlemleriyle ilgili olan ve gerekliyse, bu malların bir başka ülkeden transit geçişiyle ortaya çıkan bütün masrafları üstlenmek.

B7)Satıcının Bilgilendirilmesi : Mallarla yola çıkarma zamanını ve/veya varış yerini belirleme hakkına sahip olduğu durumlarda, satıcıya bu hususlarla ilgili gerekli duyuruları yapmak.

B8)Teslimat Onayı ve Nakliyat Bilgileri : Eğer sözleşme ile uyum halindeyse, A.8. uyarınca taşıma belgesini kabul etmek.

B9)Malların Denetlenmesi : Başka türlü bir anlaşmaya varılmadığı takdirde ve işlem ihracatın gerçekleştiği ülkenin görevlilerince zorunlu olarak yapılmıyorsa, yükleme öncesi denetim işlemlerinin masrafını karşılamak.

B10)Diğer Yükümlülükler : A.10.'da sözü edilen belgelerin ya da bunlarla eşdeğer elektronik mesajların sağlanması sırasında ortaya çıkan bütün masraf ve ödemeleri üstlenmek; satıcının bu konuda kendisine yardım amacıyla yaptığı bütün masrafları tazmin etmek.Talep üzerine, satıcıya, sigorta işlemlerinin gerçekleştirilmesi açısından gerekli bilgileri sağlamak.

12.DDU (GÜMRÜK RESMİ ÖDENMEKSİZİN TESLİM)

"Taşıma ve Sigorta Bedeli Ödenmiş Olarak Teslim" terimi, satıcının, CPT terimi ile aynı yükümlülükleri taşıdığı, ancak bunlara ek olarak, malların taşınması sırasında kayıp ve hasar riskine karşı alıcıya yük sigortası sağlama zorunda olduğu durumu anlatır. Satıcı, sigorta sözleşmesini akdeder ve sigorta primini öder. Alıcının dikkate alması gereken husus, CIP teriminde satıcıdan yalnızca asgari düzeyde bir sigorta kapsamı sağlanmasının beklendiğidir. CIP terimi, malların ihraç çıkış işlemlerinin satıcı tarafından yapılmasını öngörür. Bu terim, çok vasıtalı olanlar da dahil, her tür taşıma biçiminde kullanabilir.

A) Satıcının Yükümlülükleri :

A1)Malların Kontrata Uygunluğu : Malları ve faturayı ya da ona eşdeğer bir elektronik mesajı satış sözleşmesi uyarınca sağlamak; yine sözleşme tarafından gerekli görülen başka herhangi bir belgeyi hazır bulundurmak.

A2)Lisanslar, Yetkiler ve Formaliteler : Kendi risk ve masraf alanına dahil olmak üzere, malların ihracı için gerekli herhangi bir izni ya da yetkiyi almak; yine malların ihracı için gerekli bütün formaliteleri tamamlamak.

A3)Taşıma ve Sigorta Sözleşmesi : a) Taşıma sözleşmesi Masrafları kendisine ait olmak üzere, malların olağan bir rota izlenerek mutad biçimde belirlenen varış yerinden üzerinde anlaşılmış bir noktaya taşınması için bir sözleşme akdetmek. Eğer

üzerinde anlaşılmış bir varış noktası yoksa ve böyle bir nokta mevcut uygulamada da belirlenmemişse, bu durumda satıcı, belirlenen varış yeri dahilinde böyle bir noktayı kendi amaçlarına en uygun düşecek şekilde belirleyebilir. b) Sigorta sözleşmesi Sözleşmede yer alan anlaşma uyarınca, alıcının ya da işleme konu olan mallarla sigorta kapsamına girecek türde ilişkisi olan başka herhangi bir şahsın doğrudan sigorta şirketinden tazminat talep edebileceği bir yük sigorta sözleşmesini kendi masraflarıyla akdetmek; alıcıya, sigorta poliçesini ya da sigorta kapsamını gösterir başka herhangi bir belgeyi sağlamak. Sözleşme, bu alanda güvenilir bir nitelik taşıyan sigortacılar ya da sigorta şirketleri ile yapılacak ve eğer aksi yönde bir anlaşmanın varlığı ifade edilmemişse, Kargo Hükümleri Kurumu (Londra Sigortacılar Kurumu)'nun asgari kapsam hükümlerine ya da bu alanda geçerli başka hükümlere uygunluk gösterecektir. Sigortanın geçerlilik süresi de B.5. ve B.4.' hükümlerine uygun olarak belirlenecektir. Alıcı tarafından talep edilmesi halinde satıcı, masrafları alıcıya ait olmak üzere ve eğer olanak varsa, savaş, grev, ihtilâl ve halk ayaklanması halleriyle ilgili sigorta işlemlerini de yaptıracaktır. Sigorta kapsamı, asgari olarak, satış sözleşmesinde belirtilen mal bedeli artı yüzde on (toplam: % 110) biçiminde belirlenecek ve yine satış sözleşmesinde yer alan para cinsinden karşılanacaktır.

A4) Teslimat : Malları, belirlenen tarihte ya da öngörülen süre içerisinde belirlenen varış yerine ulaştırmak üzere taşıyıcıya, ya da eğer taşıma işleminde birden çok taşıma aracı söz konusu ise ilk taşıma aracına teslim etmek.

A5) Risklerin Üstlenilmesi : B.5. hükümlerine tabi olmak üzere, malların A.4. uyarınca teslim edildiği ana kadar bütün kayıp ve hasar riskini üstlenmek.

A6) Masrafların Paylaşımı : B.6. hükümlerine tabi olmak üzere: Mallar A.4. uyarınca teslim edilinceye kadar bunlarla ilgili bütün masrafları, ayrıca, taşıma sözleşmesi sırasında taşıyıcı kuruluşların malların araca yüklenmesi ve boşaltma mahallinde de araçtan indirilmesi çerçevesinde talep edecekleri de dahil olmak üzere A.3.'den kaynaklanan bütün masraflarla birlikte ana yük taşıma bedelini ödemek. İhracat işlemlerinde geçerli vergi, resim ve her türden resmi ödemelerle birlikte, gümrük çıkış işlemleriyle ilgili bütün masrafları üstlenmek.

A7) Alıcının Bilgilendirilmesi : Alıcıya, gerek malların A.4. uyarınca teslim edildiğine dair, gerekse de malları teslim alma yönünde normal olarak zorunlu hazırlıkları yapabilmesine olanak tanıyacak duyuruları yapmak.

A8) Teslimat Onayı ve Nakliye Belgeleri : Eğer genel olarak alışılmış bir uygulama ise masrafları kendisine (satıcıya) ait olmak üzere, alıcıya mutad nakliye belgesini sağlamak (örneğin devri kabil bir konişmento, devri gayri kabil bir deniz nakliye senedi, nehir taşıma belgesi, hava nakliye senedi, demiryolu konsinye formu, karayolu konsinye formu ya da çok vasıtalı herhangi bir taşıma belgesi). Eğer satıcı ile alıcı birbirleriyle elektronik iletişim araçları kanalıdan haberleşme kararına varmışlarsa, önceki paragrafta sözü edilen belgenin yerini, onunla eş geçerlilikte bir elektronik bilgi değişim (EDI) mesajı alabilir.

A9) Kontrol, Paketleme, Etiketleme : Malların A.4. uyarınca teslimi açısından gerekli olan kontrol işlemleriyle (örneğin kalite kontrolü, ölçüm, tartım, sayım) ilgili masrafları karşılamak. Malların, kendisi tarafından düzenlenen taşıma işlemi açısından gerekli biçimde ambalajlamasını kendi hesabından karşılamak (söz konusu alanda, sözleşmede tanımlanan malların ambalajsız olarak yüklenmesi söz konusu değilse). Ambalajlar, gerektiği biçimde işaretlenecektir.

A10) Diğer Yükümlülükler : Alıcının talebi üzerine, risk ve masrafları da alıcıya ait olmak koşuluyla, malların ithal işlemleri açısından, bazı durumlarda da bu malların bir başka ülkeden transit geçişi için gerekli olan, ancak, malların sevke tabi tutulduğu

ve/veya asıl çıkış kaynağı olan ülkede tanzim edilen belgeleri, bunlara eşdeğer olan elektronik mesajları edinmesinde (A.8.'dekiler hariç) alıcıya yardımcı olmak.

B) Alıcının Yükümlülükleri :

B1) Ödemenin Yapılması : Mal bedelini, satış sözleşmesinde belirtildiği şekilde ödemek.

B2) Lisanslar, Yetkiler ve Formaliteler : Risk ve masrafları kendisine ait olmak üzere, gerekli ithal iznini ya da diğer resmi yetki belgelerini almak; malların ithali için zorunlu bütün gümrük işlemleriyle birlikte, eğer gerekli ise, bu malların bir başka ülkeden transit geçişini sağlayacak işlemleri tamamlamak.

B3)Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri : Yükümlülüğü yok.

B4)Teslim Alma : Teslim işlemi A.4. uyarınca yapılmışsa malları kabul etmek ve belirlenen varış yerinde malları taşıyıcıdan teslim almak.

B5) Risklerin Üstlenilmesi : Malları A.4. uyarınca kendisine teslim edildiği andan itibaren, mallarla ilgili her türlü kayıp ve hasar ve riskini üstlenmek. B.7. uyarınca gerekli duyuruyu yapmaması durumunda, teslim işlemi için tesbit edilen tarihten ya da aynı işlem için tesbit edilen sürenin bitiminden itibaren mallarla ilgili her türlü riski üstlenmek. Ancak, bunun için, söz konusu malların özel olarak sözleşme çerçevesinde ve o amaçla tahsis edilen, başka deyişle bu amaçla bir kenara ayrılan mallar olduğunun teşhis edilebilmesi gerekir.

B6)Masrafların Paylaşımı : A.3. hükümlerine tabi olmak üzere, malların A.4.uyarınca teslimi anından itibaren bunlara ilişkin bütün masrafları karşılamak; ayrıca, eğer söz konusu ödeme ve harcamaları taşıma bedeline dahil edilmemişse ya da A.3.a) uyarınca taşıma sözleşmesi akdedilirken satıcı tarafından gerçekleştirilmemişse, sonuçtaki boşaltma masrafları da dahil olmak üzere, malların transit halinde seyrinden varış noktasına ulaşmasına kadar olan süreye ait bütün masraf ve ödemeleri de karşılamak. Eğer alıcı B.7. uyarınca gerekli duyuruda bulunmamışsa, malların yola çıkarılış gününden ya da bu işlem için tesbit edilen sürenin bitiminden itibaren bu mallarla ilgili olarak ortaya çıkacak her türlü ek masrafı da kendisi üstlenir. Ancak, bunun için, söz konusu malların özel olarak sözleşme çerçevesinde ve o amaçla tahsis edilen, başka bir deyişle, bu amaçla bir kenara ayrılmış mallar olduğunun teşhis edilebilmesi gerekir. İthalat işlemlerinde geçerli vergi, resim ve her türden resmi ödeme ile birlikte, gümrük giriş işlemleriyle ilgili olan ve gerekliyse, bu malların bir başka ülkeden transit geçişiyle ortaya çıkan bütün masrafları üstlenmek.

B7)Satıcının Bilgilendirilmesi : Mallarla yola çıkarma zamanını ve/veya varış yerini belirleme hakkına sahip olduğu durumlarda, satıcıya bu husularla ilgili gerekli duyuruları yapmak.

B8)Teslimat Onayı ve Nakliyat Bilgileri : Eğer sözleşme ile uyum halindeyse, A.8. uyarınca taşıma belgesini kabul etmek.

B9)Malların Denetlenmesi : Başka türlü bir anlaşmaya varılmadığı takdirde ve işlem ihracatın gerçekleştiği ülkenin görevlilerince zorunlu olarak yapılmıyorsa, yükleme öncesi denetim işlemlerinin masrafını karşılamak.

B10)Diğer Yükümlülükler : A.10.'da sözü edilen belgelerin ya da bunlarla eşdeğer elektronik mesajların sağlanması sırasında ortaya çıkan bütün masraf ve ödemeleri üstlenmek; satıcının bu konuda kendisine yardım amacıyla yaptığı bütün masrafları tazmin etmek.Talep üzerine, satıcıya, sigorta işlemlerinin gerçekleştirilmesi açısından gerekli bilgileri sağlamak.

13.DDP (GÜMRÜK RESMİ ÖDENMİŞ TESLİM)

"Gümrük Resmi Ödenmiş Olarak Teslim" terimi, malların ithalatçı ülkede belirlenen yerde hazır bulundurulmasıyla, satıcının teslim yükümlülüğünün de yerine getirilmiş olacağını anlatır. Burada satıcı, malların gümrük giriş işlemleri tamamlanmış olarak tesliminde, gümrük resmi dahil olmak üzere, vergiler ve diğer ödemelerle birlikte bütün risk ve masrafları üstlenir. EXW terimi satıcı açısından asgari yükümlülük ifade ederken, DDP terimi, tersine, azami yükümlülüğü içerir. Eğer satıcı doğrudan ya da dolaylı biçimde ithal lisansı alamıyorsa, bu durumda bu terim kullanılmamalıdır. Eğer taraflar malların gümrük girişinin alıcı tarafından yapılmasını, gümrük resminin de onun tarafından ödenmesini istiyorlarsa, bu durumda DDU terimi kullanılmalıdır. Eğer taraflar, ithal işlemlerde geçerli bazı ödemelerin (örneğin Katma Değer Vergisinin) satıcının yükümlülükleri arasından çıkarılmasını isterlerse, bu istek konuya açıklık getirecek şu ek sözlerle sağlanabilir: "Gümrük resmi ödenmiş olarak teslim, KDV hariç (varış yeri...)" Bu terim, taşıma biçimi ne olursa olsun kullanılabilir.

A) Satıcının Yükümlülükleri :

A1)Malların Kontrata Uygunluğu : Malları ve faturayı ya da ona eşdeğer bir elektronik mesajı satış sözleşmesi uyarınca sağlamak; yine sözleşme tarafından gerekli görülen başka herhangi bir belgeyi hazır bulundurmak.

A2)Lisanslar, Yetkiler ve Formatiler : Risk ve masrafları kendisine ait olmak üzere gerekli ihraç ve ithal izinlerini ya da diğer resmi yetki belgelerini almak; malların ihracı için ve ithali için zorunlu bütün gümrük işlemleri ile birlikte, eğer gerekli ise, bu malların bir başka ülkeden transit geçişini sağlayacak işlemleri tamamlamak.

A3)Taşıma ve Sigorta Sözleşmesi : a) Taşıma sözleşmesi Malların mutad biçiminde ve olağan bir rota izlenerek belirtilen limandaki rıhtıma taşınması için, masrafları kendisine ait olmak üzere sözleşme akdetmek. Eğer belirli bir yer üzerinde anlaşmaya varılmamışsa ya da böyle bir yer mevcut uygulamalar sonucu belirmemişse, bu durumda satıcı, belirlenen varış limanı dahilinde olmak üzere bu yeri kendi açısından en uygun olacak şekilde tesbit edebilir. b) Sigorta sözleşmesi Yükümlülüğü yok.

A4)Teslimat : Malları, belirlenen tarihte ya da öngörülen süre içerisinde, A.3. uyarınca alıcının evine bırakmak.

A5)Risklerin Üstlenilmesi :B.5. hükümlerine tabi olmak üzere, malların A.4.uyarınca teslim edilişine kadar olan süre içerisindeki bütün kayıp ve hasar riskine üstlenmek.

A6)Masrafların Paylaşımı : B.6. Hükümlerine tabi olmak üzere: A.3.a)'dan kaynaklanan masraflara ek olarak, malların A.4. uyarınca teslimine kadar bunlarla ilgili her türlü masrafı da karşılamak. Malların ihraç ve ithal işlemleri için gerekli gümrük formalitelerinin masraflarını, malların ihraç ve ithali üzerinden alınan her türlü vergi, resim ve diğer payları, ve ayrıca, eğer aksi yönde bir anlaşma yoksa ve gerekli ise, malların A.4. uyarınca tesliminden önce bir başka ülkeden transit geçiş yapmasıyla ilgili masrafları da karşılamak.

A7)Alıcının Bilgilendirilmesi : Alıcıya, malların yola çıkarılışına dair yeterli bilginin yanı sıra, ayrıca, kendisini malları teslim alması için gerekli normal hazırlıkları yapabilmesine olanak tanıyacak başka duyurularda da bulunmak.

A8)Teslimat Onayı ve Nakliye Belgeleri : Masrafları kendisine (satıcıya) ait olmak üzere, malları teslim almasında alıcı açısından gerekli olabilecek teslim emrini ve/veya mutad taşıma belgesini (örneğin devri kabil bir konişmento, devri gayri kabil bir deniz/nehir/havayolu taşıma senedi, demiryolu ya da karayolu konsinye notu ya da çok vasıtalı bir taşıma belgesi) sağlamak. Eğer satıcı ile alıcı birbirleri ile

elektronik iletişim araçları kanalından haberleşme kararına varmışlarsa, önceki parağrafta sözü edilen belgenin yerini, onunla eş geçerlilikle bir elektronik bilgi değişim (EDI) mesajı alabilir.

A9) Kontrol, Paketleme, Etiketleme : Malların A.4. uyarınca teslimi açısından gerekli olan kontrol işlemleriyle (örneğin kalite kontrolü, ölçüm, tartım, sayım) ilgili masrafları karşılamak. Malların, alıcıya teslim işlemi açısından gerekli biçimde ambalajlanmasını kendi hesabından karşılamak (söz konusu alanda, sözleşmede tanımlanan malların ambalajsız olarak teslimi söz konusu değilse). Ambalajlar gerektiği biçimde işaretlenecektir.

A10) Diğer Yükümlülükler : B.10.'da sözü edilen belgelerin ya da bunlara eşdeğer elektronik mesajların sağlanması sırasında ortaya çıkan bütün masraf ve ödemeleri üstlenmek; alıcının bu konuda kendisine yardım amacıyla yaptığı bütün masrafları tazmin etmek. Talep üzerine, alıcıya, sigorta işlemleri için gerekli bilgileri sağlamak.

B) Alıcının Yükümlülükleri :

B1) Ödemenin Yapılması : Mal bedelini, satış sözleşmesinde belirtildiği biçimde ödemek.

B2) Lisanslar, Yetkiler ve Formaliteler : Satıcının talebi üzerine, risk ve masrafları da ona ait olmak koşuluyla, malların ithali için zorunlu herhangi bir izni ya da resmi yetkiyi sağlaması işlemlerinde kendisine her türlü yardımda bulunmak.

B3) Taşıma ve Sigorta Sözleşmeleri : Yükümlülüğü yok.

B4) Teslim Alma : A.4. uyarınca kendi tasarrufuna bırakılır bırakılmaz malları teslim almak. .

B5) Risklerin Üstlenilmesi : A.4. uyarınca bunlar kendi tasarrufuna bırakıldığı andan itibaren bunlarla ilgili her türlü kayıp ve hasar riskini üstlenmek. B.7. uyarınca gerekli duyuruyu yapmaması durumunda, teslim işlemi için tespit edilen tarihten ya da aynı işlem için tespit edilen sürenin bitiminden itibaren mallarla ilgili her türlü kayıp ve hasar riskini üstlenmek. Ancak, bunun için, söz konusu malların özel olarak sözleşme çerçevesinde ve o amaçla tahsis edilen, başka deyişle bu amaçla bir kenara ayrılan mallar olduğunun teşhis edilebilmesi gerekir.

B6) Masrafların Paylaşımı : Mallar A.4. uyarınca kendi tasarrufuna bırakıldıktan sonra, bu mallarla ilgili bütün masrafları karşılamak. Mallar A.4. uyarınca kendi tasarrufuna bırakıldığı zaman bunları teslim alması, ya da B.7. uyarınca duyuruda bulunmaması durumunda, bu durumlar sonucu doğacak bütün ek masrafları karşılamak. Ancak, bunun için, söz konusu malların özel olarak sözleşme çerçevesinde ve o amaçla bir kenara ayrılan mallar olduğunun teşhis edilebilmesi gerekir.

B7) Satıcının Bilgilendirilmesi : Belirli bir süre içerisinde malları teslim alma gününü ve/veya yerini belirleme hakkına sahipse, satıcıya bu konulara ilgili gerekli duyuruları yapmak.

B8) Teslimat Onayı ve Nakliyat Bilgileri : A.8. uyarınca, uygun nitelikli teslim emrini ya da taşıma belgesini kabul etmek.

B9) Malların Denetlenmesi : Başka türlü bir anlaşmaya varılmadığı takdirde ve işlem ihracatın gerçekleştiği ülkenin görevlilerince zorunlu olarak yapılmıyorsa, yükleme öncesi denetim işlemlerinin masrafını karşılamak.

B10) Diğer Yükümlülükler : Satıcının talebi üzerine, risk ve masrafları da kendisine ait olmak koşuluyla, satıcının burada belirtilen kurallar çerçevesinde malları alıcıya sunabilmesi açısından gerekli olabilen, ithalatın gerçekleştiği ülkede çıkarılan belgeleri ya da elektronik mesajları edinmesinde kendisine yardımcı olmak.

EK.5. TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCULUĞU HİZMETLERİNE İLİŞKİN UTİKAD KURALLARI

KISIM I

GENEL HÜKÜMLER

1. UYGULANMA KOŞULLARI

1.1.

Bu kurallar, Taşıma İşleri Komisyonculuğu Hizmetlerine İlişkin UTİKAD Kuralları'na atıf yapılarak yazılı veya sözlü biçimde yahut diğer herhangi bir şekilde sözleşme kapsamına dahil edilmiş olmaları koşuluyla uygulanırlar.

1.2.

Genel İşlem Şartları kurallarının Taşıma Sözleşmesi'nin kuralları ile çelişmesi halinde Genel İşlem Şartları kuralları geçerli kabul edilir.

Bununla beraber, TİK'in borç ve sorumluluklarını artırıcı Taşıma Sözleşmesi hükümleri, söz konusu borç ve sorumlulukları artırdıkları oranda TİK Çalışma Şartları Kuralları'ndan önce gelirler.

2. TANIMLAR

2.1.

Taşıma İşleri Komisyonculuğu Hizmetleri deyimi,

- Yüklerin taşınması veya taşıtılmasını,
- Yüklerin depolanmasını,
- Yüklerin taşınması, taşıtılması veya depolanmasıyla ilgili olan
- Yükleri konsolide etme veya konsolide edilmiş yükleri ayırma
- Ambalajlama
- Gümrükleme hizmetlerinin yapılması veya yaptırılması
- Yüklerin elden geçirilmesi, elleçlenmesi veya markalanması
- Sigorta yapılması veya yaptırılması
- İthalat ihracat ile ilgili belgelerin Müşteri namına hazırlanması veya hazırlanmasında yardımcı olunması
- Taşıma ve dağıtım konularında danışmanlık gibi diğer hizmetlerin tamamının veya bir kısmının verilmesini ifade eder.

2.2.

Taşıma İşleri Komisyoncusu (TİK) deyimi bir Müşteri ile taşıma işleri komisyonculuğu hizmetlerini konu alan bir sözleşme akdetmiş olan tüzel veya gerçek bir kişiyi

2.3.

Taşıyıcı deyimi, kendi taşıma aracı ile yükün taşınmasını fiilen gerçekleştiren gerçek veya tüzel kişiyi (fiilî taşıyıcı) veya taşıyıcı sorumluluğunu üstlenme konusunda açık veya zımnî taahhütte bulunmuş olan ve söz konusu taahhüdü dolayısıyla bu sorumluluğa tabi bulunan gerçek veya tüzel kişiyi (sözleşme sebebiyle taşıyıcı) ifade eder.

TİK, Kendi adına bir taşıma belgesi düzenlemiş olduğu takdirde Umuma yaptığı duyurularda veya yapmış olduğu teklif de kendi taşıma ücretini bildirmiş olmak gibi taşıyıcı sorumluluğunu üstlenme anlamının çıkarılmasına elverişli bir beyanı olmuş ise

Sözleşme sebebiyle taşıyıcı sayılır.

2.4.

Müşteri deyimi, bir taşıma işleri komisyoncusu ile akdettiği bir taşıma işleri komisyonculuğu hizmetler sözleşmesi çerçevesinde yahut söz konusu hizmetlerle ilgili faaliyetleri sonucunda hak ve borçlara sahip olan gerçek yada tüzel kişiyi ifade eder.

2.5.

Yük deyimi, canlı hayvan da dahil olmak üzere herhangi bir eşyayı ve taşıma işleri komisyoncusu tarafından temin edilmiş olmayan konteyner, palet veya benzeri taşıma kabı veya ambalajlama aracını ifade eder.

2.6.

SDR, Uluslararası Para Fonu'na tanımlanan Özel Çekme Hakkı'nı ifade eder. SDR'nin değer olarak kullanılması gereken hallerde, aksi amir yasalar tarafından emredilmediği sürece söz konusu olan olay tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası tarafından açıklanan kur esas alınır.

2.7.

Emredici Hukuk Kuralı deyimi, tarafların rızalarıyla değiştirilemeyecek olan hukuk kurallarını ifade eder.

2.8.

“Yazılı şekilde” deyimi mektup, telgraf, teleks, telefaks veya elektronik araçlarla yapılan kayıtları içerir.

2.9.

Değerli Madde deyimi, külçe veya işlenmiş altın, metal veya kağıt para, kıymetli evrak, değerli taşlar, kuyum, antika, resim, sanat eserleri ve benzeri maddeleri ifade eder.

2.10.

Tehlikeli Madde deyimi, yerel veya uluslararası sözleşmelerle resmen rizikolu madde olarak sınıflandırılmış yükleri ifade eder.

2.11.

Gecikme deyimi, taşıma için belirli bir taşıma müddeti kararlaştırılmamış olduğu takdirde, taşımanın gerçekleştirilmesi için gerekli olan makul müddetin (bu hususta TİK tarafından tahmini varış zamanına ilişkin olarak verilen bilgi de göz önünde tutulur) aşılması veya kararlaştırılan taşıma süresinin aşılmasını ifade eder.

3. SİGORTA

Müşteri açıkça yazılı şekilde talimat vermiş olmadıkça, Taşıma İşleri Komisyoncusu tarafından mal/nakliye sigortası yaptırılmaz. Yaptırılan bütün sigortalar, sigorta teminatını veren sigortacının uygulamakta olduğu mutlak koşul ve istisnalar çerçevesinde yaptırılır. Aksi yazılı şekilde kararlaştırılmış olmadıkça, Taşıma İşleri Komisyoncusu, sevkıyatların her biri için ayrıca sigorta yaptırmakla yükümlü olmayıp, bunları akdettiği abonman sözleşmesi veya çerçeve sözleşme kapsamında beyan edebilir.

4. ENGELLER

Taşıma İşleri Komisyoncusu'nun taahhütlerini ifa etmesi, Taşıma İşleri Komisyoncusu'nun kusur veya ihmalden kaynaklanmayan ve makul özen

gösterilmekle önlenmesi mümkün bulunmayan (yüklerin durumu da dahil) herhangi bir engel veya riziko yüzünden mümkün olmaz veya tehlikeye düşerse, Taşıma İşleri Komisyoncusu ;

a) Yükün taşınması işine devam etmeyebilir, keyfiyeti Müşteri'ye bildirir ve mümkün ise yükün tamamını veya bir kısmını güvenli ve uygun gördüğü bir yerde Müşteri'nin tasarrufuna amade kılabilir. Yük Müşteri'nin tasarrufuna amade kılındığı yerde ona teslim edilmiş ve Taşıma İşleri Komisyoncusu'nun sorumluluğu da son bulmuş sayılır. Her halde, Taşıma İşleri Komisyoncusu sözleşmede kararlaştırılan ücrete gidilen yol oranında hak kazanır ve Müşteri'de yukarıda belirtilen koşullar sebebiyle yapılması gerekmiş olan ek harcamaları ödemekle yükümlü olur.

b) Taşıma şekli, süresi ve güzergahını değiştirebilme, taşıma bedeli ile buna bağlı olarak yapılacak ek harcamaları talep etme hakkına sahiptir.

Keyfiyetin Müşteri'ye bildirilerek makul sürede onaylanmaması halinde (a) maddesi geçerlilik kazanır.

5. TAŞIMA YÖNTEMİ VE GÜZERGÂHI

TİK, verdiği hizmetleri Müşteri'nin talimatları doğrultusunda yerine getirir. Bu talimatlar yanlış, eksik veya sözleşme hükümlerine aykırı oldukları takdirde, TİK, masraf ve rizikosu bütünüyle Müşteri'ye ait olmak kaydıyla, kendi uygun gördüğü şekilde hareket edebilir. TİK teslim almış olduğu yükün değerinin azalması yahut mal can veya çevre zararı tehlikesine yol açması olasılığı ortaya çıktığında yükü sattırma hakkına haizdir. Bu takdirde, taşıma ücreti, satış masrafları ve TİK'un yaptığı makul giderler öncelikle tahsil edilir ve kalan Müşteri'ye yollanır. Her halde TİK, aldığı tedbirleri gecikmeksizin Müşteri'ye bildirmekle yükümlüdür.

Fatura da mal bedelinin "teslimde ödeme" kaydıyla veya benzeri bir kayıtla satıldığının belirtilmesi, TİK'un fatura bedelini tahsil etmeyi yahut yükleri sigorta ettirmeyi üstlendiği anlamına gelmez.

Aksinin kararlaştırılmış olması hali hariç, TİK, Müşteri'ye ihbarda bulunmadan, yükleri güverteye yükleyebilir ve taşıma araçlarını, güzergâhı ve yüklerin elden geçirilmesi, istifi, depolanması ve taşınmasında izlenecek yöntemi belirleyip değiştirebilir.

6. YÜKLEME TALİMATI

Yükleme talimatları, açıklamalar ve bildirimler yazılı olmak zorundadır. Sonradan verilen talimat değişiklikleri de yazılı olmak zorundadırlar.

Talimat içeriğinin açık ve doğru olduğu konusundaki ispat yükümlülüğü bu konuda iddiada bulunana aittir.

Müşteri, talimatında adres, kap, numara, adet, ambalaj nevi ve içeriği, yükün niteliği ve taşıma işinin usulüne uygun şekilde yerine getirilebilmesi için gerekli olan tüm bilgileri bildirmek zorundadır.

Tehlikeli madde yükleme talimatlarında Müşteri, TİK'e malın yaratabileceği tehlikelerin tanımını ve böylesi bir durumda alınması gerekli tedbirleri bildirecektir. Tehlikeli olarak addedilen yükün tehlike derecesi uluslararası norm ve düzenlemeler ile tanımlanmışsa Müşteri geçerli düzenlemeler doğrultusunda mal için geçerli olan tehlike kodunu TİK'e bildirecektir. TİK'in, Müşteri tarafından verilen bu tür bilgileri kontrol etme yükümlülüğü yoktur.

TİK'in kendisine verilen yazılı talimatların veya belgelerin altında bulunan imzaların Müşteriyi temsile yetkili kişiler tarafından vaz edilmiş olup olmadığını denetleme zorunluluğu yoktur.

7. AMBALAJ, YÜKLEME VE AMBALAJLAMA KONUSUNDA VERİLEN YARDIM

TİK tarafından verilebilecek

7.1. Malın ambalajlanması

7.2. Tartılması, muayenesi, malın veya ambalajının kalitesinin korunması için alınması gereken önlemler

7.3. Palet temin edilmesi

7.4. Malın vasıtaya yüklenmesi

gibi hizmetler bu sözleşmenin kapsamına dahil değildir. Ancak, bunların talep edilmesi ve TİK tarafından da kabulü halinde bedeli peşinen ödenmek koşuluyla yerine getirilirler.

8. GÜMRÜK İŞLEMLERİ

TİK, malın gümrükleme hizmetinin başlatılabilmesi için gerekli olan vasıta tescili ve bununla ilgili gümrük nezdinde yürütülmesi gereken hizmetleri UTİKAD tarafından tespit edilmiş tarifelerde yazılı olan ücreti mukabilinde yerine getirmekle mükelleftir.

TİK, yasaların kendisine tanıdığı yetkiler çerçevesinde malın gümrüklenmesi için gerekli gümrükleme hizmetlerini ayrıca belirlenecek ücreti mukabilinde yerine getirebilir. Müşteri tarafından istenebilecek bu tip gümrükleme hizmetlerinin yerine getirilebilmesi için Müşteri'nin TİK'i usulüne uygun şekilde yetkilendirmiş olması zorunludur.

9. DEPOLAMA

9.1. TİK, Müşteri tarafından kendisinden istenmesi halinde depolamayı kendi tercihine göre kendi deposunda veya başkasına ait bir depoda yapabilir. TİK, başkasına ait bir depoyu seçmesi halinde Müşteri'ye seçtiği deponun adı ve adresini yazılı olarak bildirmek zorundadır.

9.2. Müşteri, TİK tarafından seçilen depoyu görmek ve incelemek hakkına sahiptir. Müşteri, varsa seçilen depoya yönelik itirazlarını vakit kaybetmeden ve yazılı olarak TİK'e bildirmekle mükelleftir. Müşteri'nin seçilen depoyu görüp, inceleme hakkını kullanmaması halinde TİK'den seçilen depo dolayısıyla hiçbir talepte bulunamaz.

9.3. Müşteri, depolanmış mal üzerinde numune almak gibi her hangi bir işlemde bulunursa, TİK Müşteri'den malın sayısı, ağırlığı gibi özelliklerini birlikte tespit etmeyi isteyebilir. Müşteri'nin TİK'in bu talebini kabul etmemesi halinde, malın hasarının bu işlemler sırasında oluştuğunun iddia edilemeyeceği hallerde, ortaya çıkabilecek hasarlarda TİK'in sorumluluğu öne sürülemeyecektir.

9.4. Müşteri'nin, adamlarının veya yetkilendirdiği diğer şahısların depoyu ziyaretleri sırasında depoya, depodaki mallara verecekleri hasardan Müşteri sorumludur.

9.5. TİK'in Müşteri nezdinde var olan alacaklarının tahsilinde sorunlarla karşılaşması ve depolanan mal değerinin bu alacakları karşılamakta yetersiz kalması durumunda TİK, Müşteri'den alacakları için teminat göstermesini isteyebilir. Müşteri verilen makul süre içinde teminat göstermemiş olursa, TİK depolama anlaşmasını feshedebilir ve mal üzerinde hapis hakkını kullanabilir.

10. TEKLİF

10.1. TİK'in sözleşme kurmaya yönelik teklifinin veya TİK ile yapılan sözleşmenin konusunu oluşturan yük, miktar ve nitelikleri açıkça tanımlanmış olan veya açık bir tanımın verilmediği hallerde, o tür yükler için muta ad olan miktar ve nitelikteki yüküdür. Teklif ve sözleşmenin akdi sırasında var olan mutata sevkıyat koşullarının, ulaşımına açık güzergahların, cari kur ve tarifelerin değişmesi halinde, sözleşme şartları yeni koşullara uyulanır.

10.2. TİK'in yapmış olduğu sözleşme kurmaya yönelik teklifte belirtilen geçerlilik süresinin, Müşteri tarafından TİK'e teklifin kabul edildiği bildirilmiş olmaksızın aşılması halinde teklif geçerliliğini yitirir.

11. TİK'İN FATURALARI, ÖDEME, GEÇERLİ KURALLAR

11.1. Kural olarak TİK'in faturalarının karşılığı, sözleşmede yazılı olarak bir vade öngörülmemiş olmadıkça derhal ödenir.

11.2. TİK'in faturalarının hangi döviz cinsinden düzenleneceği, ödemelerin hangi banka kuru veya hangi para cinsiyle yapılacağı anlaşmada belirlenir. Bunların ayrıca belirlenmemiş olması halinde fatura bakımından esas alınacak para birimi Euro, ödemeye esas alınacak kur ise Akbank, Türkiye İş Bankası ve Garanti Bankası efektif satış kurlarının ortalamasıdır.

11.3. Ödemelerin, anlaşmada belirlenen süreler içinde yapılamaması halinde TİK, Müşteri'ye 12.2 no.lu maddede belirlenen üç bankanın uyguladığı cari Ticari Euro faiz oranlarının ortalamasının %50 fazlası kadar gecikme faizi uygular.

11.4. TİK'in alacakları kendisine hangi yolla ödenirse ödensin, herhangi bir kesinti yapılmaksızın tam olarak ödenir.

KISIM II

TİK'İN SORUMLULUĞU

12. TİK'İN (KENDİSİNİN SÖZLEŞEN OLMASI HALİ DIŞINDAKİ) SORUMLULUĞU

12.1. Sorumluluğun Temeli

12.1.1. TİK'in Özen Borcu

TİK, taşıma işleri komisyonculuğu hizmetlerini verirken özen göstermek ve bütün makul önlemleri almak zorundadır. Aksi halde, aşağıdaki 8. madde hükmü saklı kalmak koşuluyla, yük ziya ve hasarları ve özen borcuna aykırılığın doğrudan sonucu niteliğindeki malî kayıplar için Müşteri'ye tazminat ödemekle yükümlü olur.

12.1.2. Üçüncü kişilerin eylemlerinden sorumlu olmama ilkesi

TİK, taşıyıcılar, depo görevlileri, stevedorlar (yükleme-boşaltma elemanları), liman makamları ve diğer taşıma işleri komisyoncuları gibi üçüncü kişilerin fiil ve ihmallerinden, onları seçmede gereken özeni göstermemiş olması dışında sorumlu tutulamaz.

12.1.3 Yukarıdaki maddelere ilaveten TİK'in sorumluluğu Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu CMR, CİM, Varşova Konvansiyonu ve benzeri uluslararası sözleşmelerle tanımlanmıştır.

13. TİK'İN SÖZLEŞEN OLMASI HALİNDE SORUMLULUĞU

13.1. TİK'İN taşıyıcı sıfatıyla sorumluluğu

TİK, sadece taşımayı kendi taşıma araçlarıyla bizzat gerçekleştirmesi halinde (taşımayı fiilen gerçekleştiren taşıyıcı) değil fakat kendi adına taşıma belgeleri düzenleyerek veya başka bir şekilde açık veya örtülü olarak taşıyıcı sorumluluğunu üstlendiği hallerde de (sözleşme sebebiyle taşıyıcı) sözleşen sıfatıyla sorumlu olur. Bununla beraber, Müşteri, TİK'den farklı bir kimsenin düzenlediği bir taşıma belgesini almasına rağmen makul bir süre içinde TİK'i taşıyıcı olarak sorumlu tutmaya devam edeceğini beyan etmemişse, TİK taşıyıcı sıfatıyla sorumlu sayılmaz.

13.2. TİK'in başka hizmetler için sözleşen sıfatıyla sorumluluğu

Depolama, elden geçirme, ambalajlama veya dağıtma gibi yükün taşınması dışındaki hizmetlerle, bunlarla ilgili ilâve hizmetler bakımından TİK ancak bu hizmetler bizzat kendisi tarafından kendi imkân ve elemanları kullanılarak verilmiş olduğu sözleşen sıfatıyla sorumlu olacağına dair açık veya örtülü bir taahhütte bulunduğu takdirde sözleşen sıfatıyla sorumlu olur.

13.3. TİK'in sözleşen sıfatıyla sorumluluğunun kapsamı

Sözleşen sıfatını haiz TİK, taşıma sözleşmesinin ifası ile yahut diğer bir hizmetin yerine getirilmesiyle görevlendirdiği kişilerin fiil ve ihmallerinden, aşağıdaki 7.

madde hükmü saklı kalmak koşuluyla, kendi eylem veya ihmali imiş gibi sorumlu olur. TİK'in hak ve borçları yapılan taşımaya veya verilen hizmete uygulanması gereken hukukun hükümlerine ve üzerinde açıkça anlaşmaya varılan ek koşullara veya eğer açık bir anlaşma söz konusu değilse, yapılan taşıma veya verilen hizmete ilişkin muta ad koşullara tabidir.

14. İSTİSNALAR, SORUMLULUĞUN VE TAZMİNAT MİKTARININ BELİRLENMESİ

14.1. İstisnalar

14.1.1. TİK, hiç bir şekilde, aşağıdaki yazılı hallerden dolayı sorumlu olmaz:

Sözleşme yapıldığı sırada TİK'e bu nitelikleri bildirilmiş olanlar hariç değerli maddeler veya tehlikeli yükler

Açıkça yazılı şekilde kararlaştırılmış olmadıkça, gecikmeden kaynaklanan zararlar

Kazanç kaybı veya pazar kaybı gibi dolaylı zararlar veya yansıma yoluyla meydana gelen zararlar.

14.1.2. Yük ziya ve hasarı

Müşteri'nin kusur veya ihmaldinden

Müşteri veya onun adına hareket eden bir kimse tarafından yapılan yükleme, boşaltma, elden geçirme veya istiftten

Kırılma, akma, ani parlama, kötüleşme, paslanma, mayalanma, buharlaşma veya soğuk,sıcak yahut nemden etkilenme gibi sebeplerle

Yükün kendine has doğal özelliklerinden dolayı kolayca bozulmaya elverişli oluşundan

Ambalajın eksikliği veya yetersizliğinden

Yüklerin adres veya markalarının hatalı ve eksik oluşundan

Yüklere ilişkin olarak hatalı veya eksik bilgi verilmiş olmasından

TİK'in önleyemeyeceği ve sonuçlarından kaçınamayacağı hallerden

Kaynaklanmış olduğu taktirde TİK bu ziya veya hasar için sorumlu olmaz.

14.2. Tazminat miktarının belirlenmesi

TİK'in yük yayii ve hasarın sebebiyle sorumlu olması halinde, tazminat yükün TİK tarafından taşınmak üzere teslim alındığı yerdeki değeri esas alınarak ve bu değere taşıma ücreti ve taşıma sebebiyle yapılan masraflar eklenerek hesaplanır.

Yükün değeri, carî değişim fiyatı, bu gibi bir fiyat mevcut değilse, piyasa fiyatı, bu da mevcut olmadığı takdirde, aynı tür ve nitelikteki malların değeri nazara alınarak belirlenir.

Hasar halinde, yükün hangi oranda hasar gören olduğu belirlenir ve yükün değerinin bu oranla çarpımı sonucunda elde edilen tutar tazminat miktarının belirlenmesinde esas tutulur.

TİK tazminat olarak yükün tam değerini ödemişse, arzu ettiği taktirde, yük üzerindeki mülkiyet ona bırakılmış sayılır.

14.3. Sorumluluk sınırları

14.3.1. Yük ziyân veya hasarı halinde

Yük yayii veya hasarı halinde, Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu CMR, CİM, Varşova Konvansiyonu gibi uluslararası sözleşmelerin ilgili hükümleri uygulanır.

Bunların dışında kalan hallerde TİK, yükün zayı olan veya hasar gören beher brüt kilogramı için 1,00 SDR esas alınarak yapılan hesaplama ile bulunan miktarı ödemekle sorumlu olur. Ancak,bu halde ödenecek meblağ navlun ücretini aşamaz.

Yük, teslim edilmesi gereken tarihten itibaren kesintisiz olarak hesaplanacak 90 günlük bir süre içinde teslim edilmemiş olduğu takdirde, talep sahibi, aksine kanıt yoksa, yükü zayı olmuş sayabilir.

14.3.2. Gecikme halinde sorumluluğun sınırlandırılması

TİK, gecikmeden kaynaklanan zararlardan sorumlu olduğu takdirde, bu sorumluluk, gecikmeye yol açan hizmet karşılığında alınan ücreti aşamaz.

14.3.3. Diğer zarar türleri

Yukarıdaki 14.3.1. ve 14.3.2 hükümlerinde belirtilmeyen bir zarar türü için TİK'in sorumluluğu, TİK'in eylem veya ihmallerinden sorumlu olduğu bir kimseden daha yüksek bir tutar geri alınmış olması hali hariç, beher olay başına 1000 SDR'yi aşamaz. Ancak, toplam olarak ödenecek tazminat bedeli bu taşıma sözleşmesince kararlaştırılmış navlun ücretini aşamaz.

15. ZARAR İHBARI

15.1. Yükü teslim almaya yetkili kişi, yük kendisine teslim edildiğinde, TİK'e ziya veya hasarı, yazılı şekilde genel çizgilerini de belirtmek kaydıyla ihbar etmekle yükümlüdür. Yükü teslim almaya yetkili kişi, bu yükümlülüğü yerine getirmezse, karine olarak yükü iyi durumda teslim almış sayılır. Ziya veya hasarın dışarıdan belli olmadığı hallerde, yükün iyi durumda teslim alınmış olduğu karinesi, teslim almaya yetkili kişinin, yük kendisine teslim edildikten itibaren 7 gün içinde yazılı şekilde zarar ihbarında bulunmadığı takdirde meydana gelir.

15.2.

Diğer her türlü kayıp ve zararlarda, verilen veya verilmesi taahhüt edilen hizmetlerden biri dolayısıyla TİK'e yöneltilecek talepler yazılı şekilde yapılmalı ve talebe yol açtığı ileri sürülen olayın Müşteri tarafından öğrenildiği veya öğrenilmesi gerektiği tarihten itibaren 14 gün içinde TİK'e ulaştırılmış olmalıdır. Aksi halde, bu talepten vazgeçilmiş ve talep hakkı kesin olarak düşmüş sayılır. Bununla beraber Müşteri, zaman sınırlamasına uymasının imkânsız olduğunu ve mümkün olan ilk fırsatta talepte bulunduğunu kanıtlarsa, talep hakkı düşmüş olmaz.

16. HAK DÜŞÜRÜCÜ SÜRE

Yükün teslim edildiği veya teslim edilmesi gereken tarihten yahut yükün teslim edilmemesi üzerine gönderilenin yükü zayi olmuş sayabileceği tarihten itibaren bir yıllık süre içinde aleyhinde dava açılmazsa TİK, bu kurallarda öngörülen bütün sorumluluklarından, aksinin açıkça kararlaştırılmış olması hali dışında, kurtulmuş olur.

Yükün ziya veya hasarı dışındaki zararlarda, bir yıllık süre, TİK'in tazminat talebine yol açan davranışından itibaren hesaplanır.

Ayrıca, eşyanın kayıtsız şartsız kabulü de Müşteri hakkında açılacak tazminat davası hakkını düşürür.

17. SÖZLEŞME DIŞI SORUMLULUK TEMELİNE DAYANDIRILAN TAZMİNAT TALEPLERİ

İşbu Kurallar, TİK aleyhindeki bütün talepler hakkında, sözleşmesel sorumluluk veya sözleşme dışı sorumluluk temeline dayandırılmış olmalarına bakılmaksızın, uygulanır.

18. MÜSTAHDENLERİN VE DİĞER KİŞİLERİN SORUMLULUĞU

İşbu Kurallar, (bağımsız sözleşenler de dahil) TİK'in hizmetin yerine getirilmesiyle görevlendirdiği müstahdem, görevli veya sair kişiler aleyhindeki taleplere de, sözleşmesel sorumluluk veya sözleşme dışı sorumluluk temeline dayandırılmış olmalarına bakılmaksızın uygulanır.

TİK ile müstahdem, görevli ve diğer kişilerin toplam sorumluluğu, hizmete ilişkin olarak Müşteri ile TİK arasında açıkça kararlaştırılmış veya işbu Kurallarda öngörülmüş olan sorumluluk sınırını aşamaz.

KISIM III

MÜŞTERİNİN BORÇLARI VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ

19. ÜCRET, AVANS; ÖNGÖRÜLMEMEYEN HALLER

Taşıma İşleri Komisyonculuğu Hizmetleri karşılığında Müşteri'den istenen ücret, Müşteri'nin aktardığı bilgiler veya verilmesi tasarlanan hizmetin olağan koşullarda verileceği varsayımıyla belirlenmiştir. TİK, kendisine taşınmak üzere teslim edilen yükün mahiyet ve hacim/ağırlık oranının o yük için muta ad olduğunu varsayma hakkını haizdir.

Yükle ilgili TİK tarafından taahhüt edilen hizmetler Müşteri'nin keyfi davranışı sonucunda yerine getirilemediği hallerde TİK, kararlaştırılan toplam hizmet ücretinin tamamına hak kazanır.

20. TAKAS-MAHSUP YASAĞI

Ödenmesi gereken bütün tutarlar, başka alacak veya karşı alacaklarla ilgili olarak hiçbir indirim, erteleme veya takas-mahsuba tabi tutulmaksızın ödenir.

21. GENEL REHİN

TİK, Müşteri'ye verdiği tüm hizmetlerin masrafları ve bunları tahsil için gerekli olan masraflar da dahil olmak üzere, kendisine Müşteri tarafından ödenmesi gereken tutarların güvencesi olarak Müşteri'ye ait tüm yük ve yüke ilişkin belgeler üzerinde uygulanması gereken hukukun imkân verdiği ölçüde, rehin ve alıkoyma hakkına sahiptir.

TİK, yüklerin zayi olması veya has arlanması halinde, sigortacı, taşıyıcı veya diğer herhangi bir kimse tarafından ödenecek tazminat rehin konusu yükün yerine geçer ve TİK, rehin hakkını söz konusu tazminat üzerinde de kullanır.

22. DOĞRU BİLGİLENDİRME

Müşteri, yüklerin teslimi sırasında, TİK'e karşı, bunların genel mahiyeti, markaları, sayısı, ağırlığı, hacmi ve imkân ölçüsünde tehlikeli yapısı hakkında bizzat vermiş olduğu yahut onun namına verilen bilgilerin doğruluğunu garanti etmiş sayılır.

23. TAZMİN YÜKÜMLÜLÜĞÜ

23.1. Genel Tazmin Yükümlülüğü

TİK'in Kısım II hükümleri uyarınca sorumlu olması hali hariç, Müşteri, TİK'i Taşıma İşleri Komisyonculuğu Hizmetlerini verdiği sırada gerçekleşmiş olan bütün sorumluluklardan kurtarmakla yükümlüdür.

23.2. Müşterek Avarya ile ilgili tazmin yükümlülüğü

Müşteri, TİK'e karşı müşterek avaryaya dahil borçlarını yerine getirmekle ve müşterek avarya ile ilgili olarak TİK'in kendisinden talep edeceği teminatları vermekle yükümlüdür.

24. MÜŞTERİNİN SORUMLULUĞU

Müşteri, TİK'e veya onun sorumlu olacağı diğer bir kişiye kendisi veya kendisi adına hareket eden diğer bir kimse tarafından verilmiş olan yanlış veya eksik bilgilerden veya talimatlardan veya ölüme, bedensel zararlara, eşya zararına, çevre zararına veya diğer herhangi bir zarara yol açan yüklerin teslim edilmiş olmasından ileri gelen bütün zarar ve masraflardan ve resmi yükümlerden dolayı, TİK'e karşı sorumludur.

KISIM IV

İHTİLAFLAR VE EMREDİCİ HUKUK

25. TESBİT

İşbu sözleşmede konu edilen her türlü zayi, hasar ve zararların tespitinde uluslararası genel kabul görmüş yeterliliğe sahip gerçek veya tüzel gözetmenlerin düzenleyeceği rapor esas alınır.

26. YETKİLİ HUKUK

Bu sözleşmeden doğan ihtilaflar, İstanbul'da tahkim yoluyla çözülür.

Tahkim usulünü başlatmak isteyen taraf, hakemini seçerek diğer tarafa noter aracılığıyla bildirir. Bu bildirimde hangi ihtilaf dolayısıyla tahkim usulünün başlatılmış olduğu da açıklanır. Diğer taraf, bu bildirimi izleyen bir hafta içinde kendi hakemini belirler ve tahkimi başlatan tarafa yine noter aracılığıyla tebliğ ettirir. Taraflarca atanmış olan hakemler bu son tebligatı izleyen 10 gün içinde üçüncü hakemi seçerler. Anlaşamazlarsa üçüncü hakem İstanbul Ticaret Odası Başkanı tarafından seçilir. TİK tarafından atanacak hakemin UTİKAD hakem listesinde yer alması, diğer tarafça atanacak hakeminde olması gereklidir. Taraflardan birinin sayılan nitelikleri taşımayan bir kimseyi hakem olarak ataması ancak diğer tarafın onayı ile mümkündür.

69Tarafların seçtiği hakemlerce veya onların anlaşamaması halinde İTO Başkanı tarafından atanacak üçüncü hakemin taşıma işleri alanında deneyim sahibi bulunması ve Türkiye Odalar Birliği hakem listesine kayıtlı bulunması gereklidir. Tahkim usulünün başlatıldığına dair bildirim alan taraf, bir hafta içinde kendi hakemini seçerek bildirmezse, onun hakemi de İTO Başkanı tarafından üçüncü hakeme ilişkin nitelikler göz önünde tutularak atanır. Zamanında bildirimde bulunmuş olmak için, bir hafta içinde notere başvurup noter işlemini tamamlamış olmak yeterlidir.

Tahkim giderleri başlangıçta taraflarca eşit olarak karşılanır. Ancak, yargılama sonucunda davanın kabul ve ret oranına göre taraflara yüklenir.

Yukarıdaki hükümler dışında, HUMK'nin tahkime dair hükümleri uygulanır.

27. EMREDİCİ HUKUK KURALLARI

İşbu Kurallar, Taşıma İşleri Komisyonculuğu Hizmetlerine uygulanması gereken ulusal hukukun ve uluslararası sözleşmelerin emredici hükümlerine aykırı olmadıkları ölçüde geçerlidir.