

UTİKAD KONTEYNER KALİTE KONTROL REHBERİ



 **utikad**

KONTEYNER KALİTE KONTROL REHBERİ

Yüklemeler için tahsis edilen konteynerlerin sağlam, güvenli ve kullanım amacına uygun durumda olması armatörlerin sorumluluğundadır. Armatörlerin bu sorumlulukları Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından " Uluslararası Güvenli Konteyner Sözleşmesi (Convention for Safe Container-CSC)" ve "Kargo Taşıma Ünitelerinin Paketlenmesi İçin Uygulama Kodu (Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units-CTU Code)" kuralları ile belirlenmiştir. Fakat uygulamada armatörler veya armatör namına çalışan depolar ithalat boş dönüşlerde konteynerin kondisyonunu tespit etmede gösterdikleri hassasiyeti ihracat boş teslim aşamasında genellikle göstermemektedirler.

Boş konteyner alımı ve teslimi süreçlerinde sonradan yaşanabilecek olumsuz durumlardan kaçınmak, ek masraf ve zaman kayıplarını önlemek için operasyon sürecinde izlenmesi tavsiye edilen aşamalar aşağıdaki gibidir:

ISPM-15 REGULASYONU (AHŞAP AMBALAJ MALZEMELERİNİN ISIL İŞLEME TABİ TUTULMASINA VE İŞARETLENMESİNE DAİR YÖNETMELİK):

Ülkemizde ilk kez 2006 yılında yürürlüğe giren yönetmelik ile zararlı organizmaların, ihracatta kullanılan ahşap ambalaj malzemeleri ile taşınması ve yayılmasını engellemek için gerekli esaslar belirlenmiş olup ısıtma işlemi ve ISPM 15 işaretlemesi gibi uygulamalara başlanmıştır. Özellikle ihracat yüklemelerinde bu regülasyona uygun önlemler alınarak üretilmemiş ahşap ambalaj malzemelerinde ciddi oranda olumsuz durumlara karşılaşılmaktadır. Buna göre 6 milimetreden daha kalın ahşap malzemelerin (ihracatta kullanılacak palet, sandık, kasa, kutu, istif tahtası, kablo makarası, bobin makarası vb.) T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı yetkili kurumları tarafından Dielektrik (DH) veya ısıtma işlemi (HT) tabii tutulup işaretlenmesi; yapılan işaretlemelerde ülke kodu (TR), yetkili firmanın yetki numarası (000), HT (ısıtma işlemi) / DH (Dielektrik) işaretlerinin bulunması gerekmektedir.

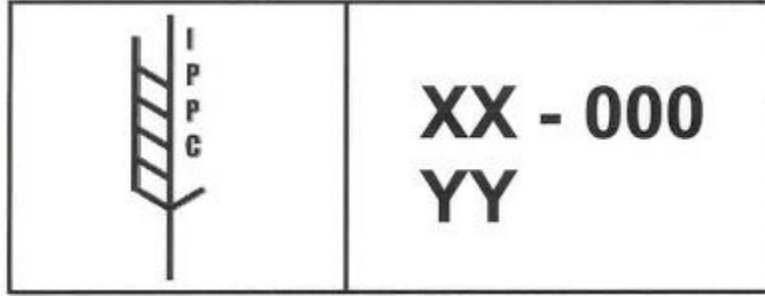
Taşıma işleri organizatörlerinin müşterilerini bu konuda her seferinde uyarmaları hem kendilerinin ve müşterilerinin hem de ülkemizin yararına olacaktır. Aksi halde varış ülkesinde malların imha edilmesine varan uygulamalar, cezalar ve masraflarla karşılaşılması kaçınılmazdır. Aynı şekilde ithal edilecek ürünlerin paketlenmesi ve ambalajlanmasında ahşap ambalaj malzemesi kullanılıyorsa, ithalatçı firmalara muhataplarını ve tedarikçilerini konudan haberdar etmeleri bilgisi verilmelidir.

25 Mayıs 2019 tarihli ve 30784 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan ISPM15 Yönetmeliği’ne aşağıda yer alan internet adresi üzerinden ulaşılabilir. (Yönetmeliğin güncellenme durumuna karşı yönetmeliğin güncel versiyonlarının takip edilmesi tavsiye edilir.)

<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2019/05/20190525-1.htm>



ISPM 15 İŞARETLEME:



SEMBOL

- IPPC'nin başak amblemi içerisindeki yazısıdır.

XX

- İki harfli ülke kodudur (TR).
- Ülke kodu; izin belgeli işletmenin numarasından, bir kısa çizgi ile ayrılır.

0000

- Genel Müdürlükçe verilen, izin belgeli işletmeye özel numaradır.

YY

- Kullanılan onaylanmış tedbirlere ilişkin olarak uygulanan ısı işlem türü hakkındaki IPPC kısaltmalarıdır (HT veya DH).
- Bu kısaltmalar, ülke kodu ve izin belgeli işletme numarasının bulunduğu sıranın altında yer alır veya aynı sırada bulunması halinde bir kısa çizgi ile ayrılır.

FÜMİGASYON (Bitki Karantinası Fümigasyon Yönetmeliği):

Bitki Karantinası Fümigasyon Yönetmeliği, 19 Haziran 2011 tarihli ve 27969 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Fümigasyon, zararlı organizmaları imha etmek amacıyla, belirli sıcaklıktaki kapalı bir ortama, gaz halinde etki eden bir fümigantı belirli miktarda verme ve belirli bir süre ortamda tutma işlemidir.

Bu yönetmelik; bitki, bitkisel ürün, bitkisel sanayi ürünü ve orman ürünlerinin; alıcı ülke zirai karantina mevzuatının gerektirmesi, ithalat, ihracat, yeniden ihracat ve transit geçişlerde, taşıma kabının, yüklerin, ambalaj malzemelerinin böcek, akar, nematod, hastalık, yabancı ot gibi zararlı organizmalarla bulaşık olduğunun denetim ve gözetim kurumlarınca tespit edilmesi ve lüzum görülmesi; ambalaj maddelerinin bulunduğu depo, silo, gemi, konteyner gibi ortamların temizlenmesi ve iç karantinaya tabi zararlı organizmaların belirlenmesi, kültür bitkilerinin yetiştirildiği ortamların temizlenmesi hallerinde, ayrıca fümigasyon için uygun hale getirilen müze, kütüphane, gıda üreten ve depolayan imalathane, fabrika ile tamamen boş ambar ve depolarda istek üzerine uygulanacak fümigasyonla ilgili hususları kapsar.

19 Haziran 2011 tarihli Bitki Karantinası Fümigasyon Yönetmeliği'ne aşağıda yer alan internet adresi üzerinden ulaşılabilir. (Yönetmeliğin güncellenme durumuna karşı yönetmeliğin güncel versiyonlarının takip edilmesi tavsiye edilir.)

<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2011/06/20110619-3.htm>

Konteyner yüklemelerinde fümigasyon işlemleri bakanlıkça yetkilendirilmiş firmalar tarafından yapılmalı, taşıma işleri organizatörleri bu firmalardan yetkili olduklarına dair belgeleri işlem öncesi mutlaka talep etmelidir. Fümigasyon işlemi sonrasında İngilizce/Türkçe sertifika alınmalıdır.

IHRACAT İŞLEMLERİNE İLİŞKİN ÖNERİLER

1- Herhangi bir uyuşmazlıktan kaçınmak için yükleyici ve taşıma işleri organizatörü, rezervasyon talep formunda, mal cinsi, yükleme detayları ile birlikte talep edilen konteyner özelliklerini açıkça belirtmelidir.

Standard Konteyner; konu mal cinsinin yüklenmesine engel teşkil etmeyecek şekilde kuru, temiz, lekesez, kokusuz, deliksiz ve hasarsız olmalıdır.

Reefer Konteyner (Gıda ve İlaç Yükleme) taşımalarında, standart konteyner kalitesi özelliklerine ilave olarak talep edilen derece bilgisi/aralığı iletilmeli, A sınıfı konteyner talebinde bulunulmalı, mal cinsinin gerekliliğine göre buharla temizlenmiş olması talep edilmelidir.

Flatrack/Platform Konteyner taşımalarında, konteyner tabanındaki metal barların ve taban tahtalarının sağlam olması, CTU Code'a göre konteynerin yan taraflarındaki çelik çerçevelerde 10 santimetreden uzun çatlak olmaması, bağlantı mapalarının sağlam ve passız olması, kapakların düzgün açılır ve kapanır olması gereklidir.

Open Top Konteyner taşımalarında, konteyner üzerine branda serilecekse bağlantı kancaları yeterli ve nizami olmalıdır. Standart branda kullanılmayacaksa yüklemeye uygun brandanın önceden tedarik edilmesi gereklidir. Taşıma miktarı net olarak armatöre bildirilmelidir.

Tank Konteynerler genelde tank operatörü firmalarının kendi ekipmanlarıdır. Nadiren yükleten veya gönderilene ait ekipmanlar da bulunmaktadır. Bunlar göndericiye/mal sahibine ait konteyner (SOC-Shipper's Own Container) olarak adlandırılmaktadır. Bu konteynerlerin armatör hatlar tarafından taşımaya uygun kabul edilmesinin ilk ve en önemli şartı ISO standartlarına uygun ölçülerde imal edilmiş olması, konteynerin alfabetik-numerik kimliği ile birlikte Convention for Safe Container (CSC) etiketlerinin ve PAY LOAD bilgilerinin üzerlerinde bulunmasıdır. Bazı tank konteynerlerin ISO standartlarına uygun imal edilmemiş olması halinde, bu durum gemiye yükleme sırasında ortaya çıkmakta, dolayısıyla operasyon gecikmekte, yükleme planı revize edilmekte veya yükleme iptal edilmekte ve beklenmeyen masraflar oluşmaktadır.

SOC Tank konteynerlerle yapılacak yüklemelerin rezervasyon anında ilk sorgulanması ve yükleyiciden talep edilmesi gereken bilgi tank konteyner sertifikasıdır. Ölçülerinin standart konteyner ölçüsünde olduğu teyit edilmelidir. Standart ölçüde olmayan (örneğin daha uzun veya daha kısa, daha dar veya daha geniş vb.) tank konteynerler aynen OT/FR konteynerler gibi "taşmalı" sayılırlar. Bu tip yüklemelerde, rezervasyon esnasında hatlar bilgilendirilmeli, fiyatlama bu koşullarda yapılmalıdır. Bunu bilerek yükü kabul eden hat, buna göre uygun yükleme planını yapar ve yükleme sorunsuz yapılır. Rezervasyon aşamasında mal cinsi bilgisi (kimyasal, gıda vb.) ve ilgili mal cinsi için gerekli konteyner özellikleri (ısıtma, izolasyon) yükletenden net bir şekilde alınmalı ve hatlara doğru şekilde iletilmelidir.

Tank konteynerin boş olarak taşınması söz konusu olacaksa doğrudan boş kabulü sağlanmadan içinde atık olup olmadığı ve var ise bu atığın IMDG (Tehlikeli Maddelerin Denizyoluyla Taşınması Hakkındaki IMO Anlaşması) kapsamında bir ürün olup olmadığı yükletenle netleştirilmelidir. Atık var ise hat acentesi bunu dolu konteyner olarak işleme tabi tutacaktır. Ayrıca bu atık IMDG kapsamında ise IMDG prosedürü kapsamında taşınması planlanacaktır. Bu ayrıntılar göz önünde bulundurularak ve yükletenden teyit alındıktan sonra rezervasyon ve yükleme işleminin yapılması önerilir.

SOC Tank konteynerler eğer başka bir taşıma işleri organizatörüne, operatör firmaya veya taşıyana ait ise mutlaka demuraj tarifeleri önceden öğrenilmelidir. Ancak SOC tank konteynerler taşıtana veya gönderilene ait ise demuraj uygulanmayacağından demuraj tarifesinin belgelerde gösterilmesine gerek olmayacaktır. Düzenlenen konşimentoda, manifestoda ve diğer ilgili belgelerde mutlaka "Shipper's Own

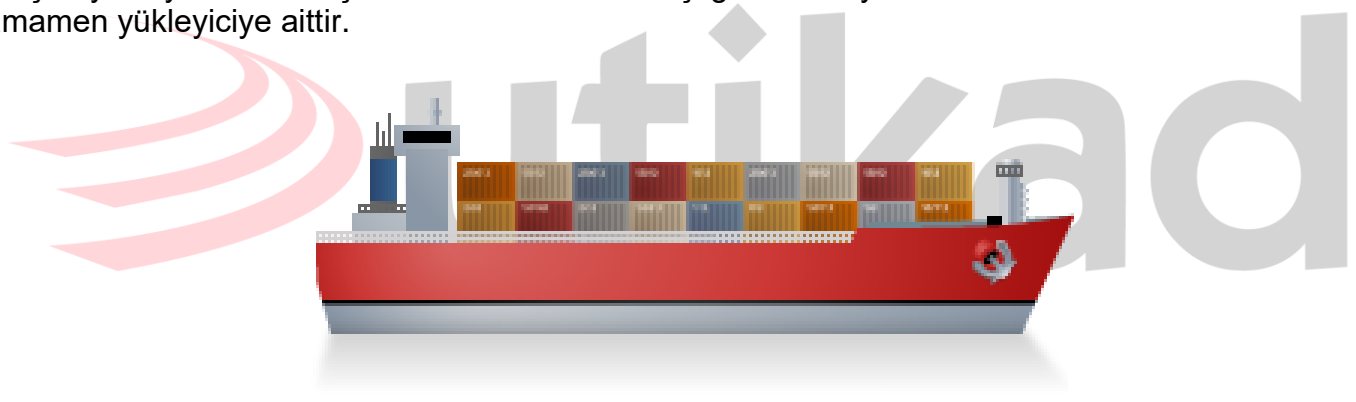
Equipment S.O.E. veya Shipper's Own Container S.O.C." ifadesi belirtilmelidir.

2- Liman dolum yüklemelerinde, tahsis edilen konteynerlerin kalitesine ve kondisyonuna ilişkin bilgiler gerekli kontrollerin yapılması için yükleme öncesinde taşıma işleri organizatörü tarafından asıl yükleyiciye ve/veya gümrükçüsüne yazılı bir şekilde gönderilmelidir. Parsiyel konteyner organizasyonu yapan taşıma işleri organizatörü de aynı şekilde kendi yükleme ekibini konteyner kalitesinin kontrol edilmesi hakkında bilgilendirmelidir.

3- Fabrika dolum yüklemelerde boş konteynerin liman veya konteyner deposundan aldırılması aşamasında, ön taşıma hizmetini verecek olan firmaya alacakları konteynerin durumunu, yukarıdaki bilgiler doğrultusunda muhakkak kontrol etmesi gerektiği yazılı olarak iletilmelidir. Yüklemeye uygun olmayan konteynerler kesinlikle teslim alınmamalı, eğer teslim alınmak zorunda kalıncaksa konteynerin uygunsuzluk durumu ve varsa mevcut hasarı tutanak altına alınarak teslim alınmalıdır. Yurt içi nakliyeciden boş konteyner alımı yaparken konteynerin iç ve dış görüntüsünün çeşitli açılardan fotoğrafını çekmesi talep edilmeli, boş konteynerle birlikte verilen mühür numarası da gözükecek şekilde fotoğraflanmalı ve bu fotoğraflar muhafaza edilmelidir.

Taşıma işleri organizatörlerinin ön taşıma hizmeti aldığı firmalar ile yukarıdaki hususları ve ön taşıma firması tarafından yapılması gereken işlemleri içeren sözleşme yapmaları operasyonel süreçteki problemlerin azalmasına büyük katkı sağlayacaktır.

Gerçek yükleyicinin ön taşıma hizmetini kendi seçtiği bir nakliyeciden alması durumunda sorumluluk tamamen yükleyiciye aittir.



4- Boş konteyner yüklenmek üzere fabrikaya ulaştığında konteyner kalitesi istenilen şekilde olmamasına rağmen yine de yüklemeye engel bir durum oluşturmuyorsa ve müşterinin de onayı ile zaman ve maliyet kaybını önlemek amacıyla ilgili konteynera yükleme yapılmaya karar verildi ise, yükleme öncesinde konteyner fotoğrafları armatöre iletilmeli ve kendilerinden konteynera bu haliyle yükleme yapılacağı bildirilmeli, ancak varış limanında alıcıya konteynerin durumundan dolayı herhangi bir ekstra masraf çıkartılmayacağı konusunda yazılı teyit alınmalıdır. Armatörden varış yerindeki kendi acentelerine bu durumu yazılı olarak bildirmeleri talep edilmelidir. Aynı şekilde yükletenden de, bu konuda gönderilene bilgilendirmesi istenmelidir.

Eğer varış yerinde taşıma işleri organizatörünün acentesi süreci takip edecekse, ilgili acenteye de bu fotoğraflar iletilerek konudan haberdar olmaları sağlanmalıdır.

5- Yukarıdaki bütün aşamalara dikkat edilmesine rağmen, hatların veya yetkilendirdiği deponun yüklemeye uygun konteyner teslim etmemesinden kaynaklı ekstra bir maliyet oluşması durumunda, rezervasyon aşamasında konteyner kalitesi ile ilgili gerekli bilgilendirmenin net bir şekilde yapıldığı hatırlatılarak bu maliyetin taşıma işleri organizatörüne veya yükletene yansıtılmadan hatlar tarafından karşılanması talep edilmelidir.

İTHALAT İŞLEMLERİNE İLİŞKİN ÖNERİLER

1– Konteynerin liman kapısından çıkışı öncesi, son taşıma organizasyonunu yapacak olan taşıma firmasının yetkilendirdiği kişi/şoför, konteynerin dış kısmında gözle görülür bir hasar olup olmadığını muhakkak kontrol etmeli, mühür numarası da görünecek şekilde konteynerin birkaç açıdan fotoğrafını çekmeli ve herhangi bir hasar var ise bu hasarı mutlaka tutanak altına almalıdır.

2- Konteynerin gerçek alıcının belirttiği adreste alıcı tarafından boşaltılmasını müteakip, gönderilenden ve/veya taşıma işleri organizatörü adına son taşıma hizmetini veren firmadan konteynerin içinin boş, temiz, ambalajsız, atıksız, kuru ve kokusuz olacak şekilde, ek temizlik gerektiriyorsa gerekli temizliğin yaptırılması ve temizlik yapıldıktan sonra konteynerin iadesi öncesi fotoğraflarının çekilmesi istenmelidir.



3- Boş konteyner teslimi gerçekleştikten sonra hatlar tarafından herhangi bir hasarın tespit edildiği ve/veya temizlik gerektirici bir kirlenmenin olduğu söylenerek ücret talep edilmesi durumunda izlenmesi tavsiye edilen yöntemler aşağıdaki gibidir:

- Hatlardan konteynerin ve özellikle temizlik ve/veya tamirat gerekliliği doğuran kısımların fotoğraflarının istenmesi,
- Uygun olmadığı belirtilen konteyner için muhakkak karşılıklı ekspertiz yapma talebinde bulunulması,
- Temizlik ve/veya tamirat gerçekleşmiş ise, temizliğin ve tadilatın gerçekleştiği depodan/firmadan temizlik işleminin yapıldığına dair kanıt niteliğinde belge talep edilmesi,
- Taşıma işleri organizatörü tarafından, yükleme ülkesindeki acentesinden konteynerin yükleme öncesi ve yükleme aşamalarında çekilen fotoğraflarını ve varsa yükleme öncesi konteyner kalitesi ile ilgili tutulan tutanak veya yazışmaların istenmesi.

Yukarıdaki kanıtlar sağlanmadığı müddetçe gerçek alıcılar ve taşıma işleri organizatörlerinin bu ücretleri kabul etmemeleri tavsiye edilir.