

FMC'nin Demuraj ve Detention Ücretlerine Yönelik Yorumlayıcı Kuralı

ABD'de deniz taşımacılığı sektörünü düzenleyen Federal Denizcilik Komisyonu'nun üyesi Rebecca Dye, ABD'deki demuraj ve detention uygulamalarına yönelik 18 aylık bir araştırma süreci sonunda FMC'ye bu süreçlere yönelik "[yorumlayıcı kural](#)" (interpretive rule) önerisinde bulundu. Söz konusu yorumlayıcı kural ile FMC, ABD'nin Denizcilik Kanunu çerçevesinde yükleten, alıcı ve taşıma işleri organizatörlerine uygulanan demuraj ve detention ücretlerinin belirlenmesinde armatörler ve liman işletmelerine "adaletli" ve "makul" uygulamalar doğrultusunda rehberlik etmeyi amaçlamaktadır.

ABD'li göndericiler, taşıma işleri organizatörleri ve diğer lojistik sektörü paydaşları 16 Mart 2020'de FMC'ye gönderdikleri [mektupla](#) Rebecca Dye tarafından önerilen yorumlayıcı kuralın COVID-19 salgını sebebiyle zor bir süreçten geçen konteyner tedarik zinciri için acilen benimsenmesi ve uygulanmaya başlanması talebinde bulundu.

Söz konusu yorumlayıcı kuralı hazırlayan Rebecca Dye'a göre önerinin en önemli noktası yükletenin (shipper) veya alıcının (consignee) kendi iradesi dışındaki nedenlerle yükü alamadığı veya serbest süre zarfında konteyneri iade edemediği durumlarda demuraj ve detention ücretlerinin durdurulması gerektiğidir.

Önerilen yorumlayıcı kural demuraj ve detention kavramlarının uygulanmasındaki karışıklığı ve taraflar arasındaki anlaşmazlıkları azaltmayı, operasyonlardaki rekabeti arttırmayı amaçlamaktadır. Demuraj ve detention uygulamalarının birincil amacı konteynerlerin ve terminal alanlarının verimli kullanımını teşvik etmek ve denizyolu terminallerindeki konteyner hareketlerinin hızını arttırmaktadır.

Önerilen yorumlayıcı kural çerçevesinde:

- Demuraj ve detention uygulaması, yüklerin liman ve terminallerden hızlıca çıkarılmasını teşvik etmelidir. Ancak bu süreçlerin uygulanması mümkün değilse, yani yük hareketini hızlandırmayı ve terminallerin verimli kullanımını sağlamıyorlarsa, demuraj ve detention ücretlerinin uygulanmasının makul olup olmadığı sorgulanmaya başlamaktadır. Örneğin hava koşulları, liman ve terminalin sıkışıklık vb nedenlerle kapalı olması ya da konteynerin devlet tarafından muayene edilecek olması gibi sebeplerle konteyner muhteviyatı yükler alıcı tarafından çekilemiyorsa demuraj sürecini işletmek yükün daha hızlı çekilmesi için bir teşvik olmaktan çıkacaktır.
- Yükün müsaitliği, boş konteynerin iadesi, yükün müsaitlik ihbarı ve konteyner veya yükün devlet tarafından muayenesi teşvik prensibinin uygulanmasında önemli faktörlerdir.

- Yükün müsaitliği: Eğer yük serbest zaman içerisinde limandan çekilemeyecek durumda ise demuraj uygulaması teşvik olmaktan çıkmaktadır. Yükün müsaitliği ile kastedilen, yükün limandan çıkarılabilecek durumda olmasıdır, aksi takdirde yükün müsait olmadığı kabul edilmektedir.
- Boş konteynerin iadesi: Boş konteynerlerin iadesinin mümkün olmaması durumunda detention, teşvik edici amacını yerine getirememektedir. Örneğin bir armatör tarafından boş konteynerin iade edileceği yer olarak tayin edilen liman veya terminalin herhangi bir nedenle boş konteyneri kabul etmemesi durumunda hiçbir detention ücreti söz konusu konteynerin terminale hızlı dönüşünü teşvik edemeyecektir.
- Yükün müsaitlik ihbarı: Demuraj uygulamasında ilgili tarafların yükün çekilmesi için ihbarda bulunup bulunmadıkları veya nasıl ihbarda buldukları önem taşımaktadır. İhbarın şekli ve türü, ihbarın kime ve hangi iletim yöntemiyle yapıldığı ve ihbar zamanı göz önüne alınmalıdır.
- Konteyner Muayenesi: Konteyner ve/veya yükün yetkili kurumlar tarafından muayene edilmesi sebebiyle yaşanan gecikmelerden dolayı demuraj veya detention uygulaması, serbest sürenin uzatılmaması veya bu ücretlerin sınırlandırılmamasının makul olmadığı değerlendirilmektedir.

Özetle:

- Demuraj ve detention uygulamaları limanlardaki ekipman ve sahanın verimli bir şekilde kullanımı için gerekli uygulamalardır. Demuraj ve detention uygulamaları FIATA'nın konuya ilişkin hazırladığı [rehberde](#) de armatörlerin konteynerlerinin verimli kullanımları için önemli uygulamalar olarak kabul edilmektedir.. FIATA'ya paralel önerilerin yer aldığı bir [görüş yazısı](#) CLECAT tarafından da yayınlanmıştır.
- Demuraj ve detention her ne kadar bir teşvik sistemi olarak gerekli olsa da teşvik sisteminin amacına ulaşamayacağı koşullar altında bu uygulamalara başvurmak makul bulunmamaktadır.
- Yükün çeşitli sebeplerle çekilemeyecek olması, boş konteynerin iadesinin mümkün olmaması, yükün çekilmesinin mümkün olduğuna dair ihbara dair olumsuzluklar ve konteynerdeki yükün muayenesi gibi koşullar altında yapılacak demuraj ve detention uygulaması ne konteynerin armatöre dönüşünü hızlandırabilecek ne de liman alanının verimli kullanımına yönelik teşvik unsuru olabilecektir. "Teşvik" amacının uygulanabilirliğinin ortadan kalkması ile birlikte demuraj ve detention ücretlerinin uygulanması makul olmaktan çıkmaktadır.
- Özellikle küresel COVID-19 salgınına yönelik alınan önlemler sebebiyle demuraj ve detention uygulamalarının teşvik edici rolünün tekrar gözden geçirilmesi



gerekmektedir. FIATA yayınladığı [basın bülteni](#) ile bu yönde bir çağrıda bulundu. Limanların kapalı olması veya sınırlı süre ve personel ile hizmet vermeleri, armatörlerin uğrak iptalleri, alıcıların karşı karşıya kaldığı karantina ve sokağa çıkma yasağı uygulamaları, ekonomik koşullar sebebiyle yükün çekilememesi ve antrepoların doluluğu gibi olağanüstü ve şu anda dünyanın her yerinde geçerli mevcut koşullar altında, demuraj ve detention uygulamaları FMC'nin yorumlayıcı kuralında da önerildiği üzere sadece amaca hizmet edebildiğinde uygulanmalıdır.