

UTİKAD

İHRACATTA ÇEKİLEMİYEN YÜKLER REHBERİ



 **utikad**

AĞUSTOS 2023

- **SÖZLEŞME ÖNCESİ:**

- **Sözleşme Taraflarının Kontrolü:** Temel olarak nakliye sözleşmesi yapılan tarafın gerçek ve güçlü bir finansal ve ihracat yapısı olup olmadığı bilinmelidir. Eldeki bilginin güvenilir kaynaklardan kontrol edilmesi ve doğruluğundan emin olunması önemlidir.
- **Yükün Özelliğinin Tanımlanması:** Yükün tanımının yapılması ve bedelinin belirlenmesi, uzun bekleme süreleri oluşması durumunda neler olabileceği hakkında ipucu verecektir. Bazı yükler diğerlerine göre bozulmaya veya problem sürecinde terk edilmeye/çekilmemeye daha yatkındır. Yönetim ve kontrol süreçlerine dahil edilebilmesi için, yükün özellikleri mümkün olan en kısa sürede tespit edilmelidir. Genellikle bunlar nispeten düşük değerli, yüksek hacimli, atık, hurda gibi yükler olabilir. (Örnek kargolar; kullanılmış bilgisayar ekipmanları ve lastikler, atık kağıt, kişisel eşyalar, narenciye, yonca, vb.)
- **Sevk Yapılacak Güzergahın Kontrolü:** Alışılmadık güzergahlar, ambargo ülkeleri, sosyo ekonomik sorunlu bölgeler, mal cinsi, aktarma limanında mal cinsinin kabul edilip edilmediği, malzemenin özel izin ve/veya müsaade gerektirmesi ya da ön kontrol gerektirmesi önemli uyarı işaretleri olabilir.
- Yukarıdaki konulara göre yönetim kontrol prosedürlerinin tanımlanması gerekir.

- **SÖZLEŞME AŞAMASI VE SÖZLEŞME İMZASI:**

- Yükün çekilmemesi durumunda masrafların ve sorumlulukların paylaşım koşulları kapsama alınmalıdır ve gönderen ile bilgiler paylaşılmalıdır. Teklife, yükün gönderilen tarafından çekilmemesi durumunda varış ülkesindeki demurajın gönderene rücu edileceği yazılmalıdır.
- Türk Ticaret Kanunu'na göre TİO'nun (Taşıma İşleri Organizatörü), ister kendi konşimentosu, isterse hat (liner) konşimentosu düzenlediği ve navlun faturası kestiği tüm yüklemelerde, taşıyıcı olarak demuraj ve yükün çekilmemesiyle alakalı doğabilecek diğer masraflardan sorumlu olacağı unutulmamalıdır.
- Taşıma işleri organizatörünün, hat konşimentosunda kabul ettiği demuraj şartlarına mümkün ise üst sınır getirilmeli, demuraj şartlarına yükün ilgilileri ile yapacağı sözleşmelerde yer vererek kabulünü almasının, ödemek zorunda kalacağı demurajın rücu tazminini talep edebilmesi için zorunlu olduğu göz önünde bulundurulmalıdır.

- Sözleşme imzalamak suretiyle taşıma ilişkisinde tarafların karşılıklı hak ve yükümlülükleri, süreler, bedel ve yükün çekilmemesi durumunda masrafların ve sorumlulukların paylaşımı kapsama alınmalıdır. Mümkünse ıslak imza veya elektronik imza ile imza aşaması tamamlanmalıdır.
- Sözleşmede taşıyıcı olarak mı yoksa acente olarak mı yer alınacağı belirlenmelidir.
- Kendi konşimentosunu kullanan NVO (NON-VESSEL OWNING CARRIER) rolündeki taşıma işleri organizatörü, hat konşimentosunda (Liner BL) gönderici, taşıma sözleşmesinde ise taşımanın sahibi olarak görünecektir. Yükleme sadece hat konşimento kullanılarak yapılırsa, taşıma işleri organizatörü acente olarak rol alacak, hat (liner) masrafların temini için gerçek yükleyici ve alıcıya dönüş yapacaktır. Ancak hatların gerçek yükleyiciyi doğrudan muhatap alması taşımanın tüm tarafları için ideal çözüme ulaşmada tercih edilen yöntem değildir. Ayrıca talep ettiği masraflarını gerçek yükleyiciden karşılayamayan hat için talebin en gerçekçi muhatabı taşıma işleri organizatörü olacaktır. Tüm bu sürecin göz önüne alınması yönetim kontrol sistemleri için hayatidir.

• **TAŞIMA SÜRECİ BOYUNCA:**

- Yükün dikkatli taşınmasından ve takibinden emin olmak için gereken idari kontroller yapılmalıdır.
- Varış limanındaki acenteye görüşmeleri gemi kalkmadan önce başlatmak ve Pre-Alert (Örnek 1-2) ile yükle ilgili dökümanları göndermek gerekmektedir.
- Her durumda konteynerin izlenebilirliği yapılmalı ve kullanılan yazılım üzerinden güncellenmelidir. TİO tarafından da izlenebilirlik sisteminin kesinlikle çalışır ve sürdürülebilir olması sağlanmalıdır.
- Yük limana gelmeden makul süre önce gönderene/gönderilene/acenteye yükün varış tarihi ihbar (Örnek 3) edilmelidir.
- Yükle alakalı kıymetli evrakın varış acentesi ile kontrolü yapılmalı ve yükün çekilememesine sebep olabilecek sorunlar varsa ortadan kaldırılmalıdır.
- Çekilmeyen yükü elleçlerken hız önemli bir kriterdir. Bu sebeple, proaktif idari kontrol mekanizması kurulması ve iyi kayıt tutulması, risklerin hızlı belirlenmesine ve muhtemel masrafların minimize edilmesine yardımcı olacaktır.

• **VARIŞIN ARDINDAN:**

- Free time süresinin (kaç gün olduğunun önemi olmadan) bitmesine 2 gün kaldığında gönderene ve acenteye malzemenin halen çekilmediğini belirtip konu hakkında bilgisinin olup olmadığının

sorulması ve ayrıca bu bildirimde free time sonrasında oluşabilecek demuraj ve ardiye masraflarının bildirilmesi yerinde olacaktır.

- Free time süresinin bitişinde aynı bildirim tekrar yapılması gerekmektedir.
- Free time süresinin bitiminden itibaren 7-14-21 günlük sürelerde armatörün internet sitesinden ve/veya acente üzerinden kontrol yapılmalıdır. Bu kontrollerin ardından 7-14-21 günlük bildirimlerin yapılması gerekmektedir. Bu süreç içerisinde önemli olan göndereni ve acenteyi konunun içerisinde tutmak ve sorumlu olduğunu hatırlatmaktır.
- Free time süresinin bitiminden itibaren 7. günde gönderici tarafına e-posta ile yapılacak bir ihtar ile INCOTERMS'ten bağımsız olarak konudan sorumlu olduğunu ve karşılaşılabileceği sonuçları belirtmek gerekmektedir.
- 14. günden itibaren herhangi bir çekilme durumu ya da ordino teslim durumu gerçekleşmemiş ise noter ihtarnamesi veya KEP adresi üzerinden gönderene konuyu bildirmek gerekmektedir. (Tercihen 14. günde olmalı ama sözleşme şartları, ülke ve müşteri durumuna göre ne zaman yapılacağına TİO karar verecektir.)
- **POTANSİYEL VEYA GERÇEKLEŞEN ÇEKİLMEYEN YÜK DURUMUNDA:**
 - Hemen gönderen ve gönderilen ile iletişime geçip tahakkuk eden masrafın ödenip malın çekilmesi için kısa bir vade belirlenmelidir.
 - Serbest süre ve bu vadenin bitmesinden sonra ileri gecikme veya çekilememe durumlarında yasal süreçlerin başlatılacağı resmi kanallarla ihtar edilmelidir.
 - Resmi ihtarname ileilmeli ve mümkünse yük feragat mektubu alınmalıdır.
 - Yurt dışında oluşabilecek olası haciz ve alıkoyma hakları için kanuni yollar değerlendirilmelidir ve hem Türkiye'de hukuk müşavirlerinden hem de karşı acenteden hukuki danışmanlık alınmalıdır.
 - Öncelikle yeni alıcı veya mahrece iade seçenekleri gönderene sunulmalıdır.
 - Demuraj ve ardiye masraflarını azaltmak için farklı depolama seçenekleri ya da konteyner satın alma koşulları değerlendirilmelidir.
 - Oluşacak demurajı gönderene ve acenteye bildirmek doğru olacaktır, aksi takdirde olası bir davada bu durum TİO'yu zor durumda bırakabilir. Oluşacak demuraj masrafının net olarak paylaşılmasında fayda vardır.

- **NAKLİYE ARACILIĞI SORUMLULUK SİGORTASI (FFL):**

- Öncelikle ardiye ve demuraj konuları FFL sigortası kapsamına alınmalıdır.
- TİO'ların FFL sigortası yaptırmaları kendi lehlerine hem maddi hem de prestij açısından gereklidir.
- İlk bildirim aşamasında TİO mutlak surette FFL sigorta şirketine dosya açılımını yapmalıdır.



ÖRNEK 1

DEPARTURE NOTICE / ÇIKIŞ İHBARI

Company/Firma :	Date/Tarih :
To/İlgili Kişi :	From/Gönderen :
Telephone/Telefon :	Telephone/Telefon :
Fax/Faks :	Fax/Faks :
E-Mail/-Posta :	E-Mail/E-Posta :
	Ref No :

We are pleased to inform you, below mentioned shipment vessel has sailed.

Detayları aşağıda bulunan yüklemenizin gemisi, limandan ayrılmıştır. Bilgilerinize sunarız.

Shipper / Gönderici :

Consignee / Alıcı :

Notify / İhbar Adresi :

Place Of Receipt / Yükleme Yeri :

Port Of Loading / Yükleme Limanı :

Port Of Discharge / Boşaltma Limanı :

Final Destination / Nihai Varış Yeri :

Vessel / Gemi Adı :

Vessel IMO / Gemi IMO :

Vessel Flag / Gemi Bayrağı :

Vessel Built Date / Gemi Üretim Yılı :

Departure Date / Çıkış Tarihi :

ETA / Tahmini Varış Tarihi :

Destination Agent / Yurtdışı Acente :

Shipping Line / Hat Adı :

MB/L No / Konşimento No :

HB/L No / Konşimento No :

HB/L :

Volume / Konteyner Adedi :

Container No / Konteyner No :

ÖRNEK 2

ÇIKIŞ İHBARI

Firma :		Tarih :	
İlgili Kişi :		Gönderen :	
Telefon :		Telefon :	
Faks :		Faks :	
E-Posta :		E-Posta :	
		Referans No :	

Aşağıda bulunan yüklemenizin çıkış detaylarını bilgilerinize sunarız.

Gönderici :

Alıcı :

İhbar Adresi :

Yükleme Yeri :

Yükleme Havalimanı :

Boşaltma Havalimanı :

Nihai Varış Yeri :

Uçuş No / Tarihi :

Tahmini Varış Tarihi :

AWB :

Ebatlar :

Toplam Koli :

Toplam Ağırlık :

ÖRNEK 3

ARRIVAL NOTICE / VARIŞ İHBARI

Firma :	Tarih :
İlgili Kişi :	Gönderen :
Telefon :	Telefon :
Faks :	Faks :
E-Posta :	E-Posta :
	Referans No :

Detayları aşağıda bulunan yüklemeniz varış limanına ulaşmıştır.

Shipper / Gönderici :

Consignee / Alıcı :

Notify / İhbar Adresi :

Place Of Receipt / Yükleme Yeri :

Port Of Loading / Yükleme Limanı :

Port Of Discharge / Boşaltma Limanı :

Final Destination / Nihai Varış Yeri :

Vessel / Gemi Adı :

Departure Date / Kalkış Tarihi :

Arrival Date / Varış Tarihi :

Delivery Date / Teslim Tarihi :

MB/L No / Konşimento No :

HB/L No / Konşimento No :

Container No-Type / Konteyner Tipi Adedi :

ÖRNEK TAAHHÜTNAMEYE İLİŞKİN AÇIKLAMA

Gönderilenin yükü teslim almaması durumunda; eğer yük Türkiye'den ihraç edilen ürünlerden oluşuyorsa, varma limanı, yükün indirileceği boşaltma limanının bulunduğu ülke hukuku uygulanacaktır. Eğer yük Türkiye'de bulunan bir firma tarafından ithal ediliyorsa, yükün varma limanı, boşaltma limanı Türkiye'de olacağından Türk hukuku uygulanacaktır. Buna göre, ifa sırasında gerçekleştirilen fiil ve işlemler ile malların korunmasına ilişkin tedbirler konusunda bu işlem veya fiillerin yapıldığı veya tedbirin alındığı ülke hukuku dikkate alınmalı, gönderilenin eşyanın tesellümüne ilişkin muhtemel davranışları, her taşıma ilişkisinin somut özellikleri göz önünde bulundurulmalıdır.

Rehberde de, yük feragat mektubunun mümkünse alınmasında yarar olduğu açıklanmıştır. Koşulları oluşmuş ise yukarıda açıklanan hususlar göz önünde bulundurularak yük feragat mektubunun taşımaya özgü ayrıca düzenlenmesi yerinde olacaktır. Taahhütname örneği aşağıda sunulmaktadır.

TAAHHÜTNAME

Tarafımızca taşıma talimatı verilen deniz yoluyla konteyner taşıma işleri ile ilgili olarak, yükün herhangi bir şekilde teslim alınmaması halinde, yükün herhangi bir gümrüklü sahaya, geçici depolama alanına, antrepoya boşaltılması ve bu durumun bildirilmesi ile teslim yükümlülüğünün ifa edilmiş olacağını, yükün bahse konu antrepo veya gümrüklü sahadan gümrük işlemleri tamamlanarak çekilmemiş olmasının yol açacağı her türlü mali ve hukuki sorumluluğun, Taşıyıcının bu sebepten dolayı maruz kalacağı her türlü harç ve vergisel yükümlülük, para cezası, ardiye ücretleri, demuraj ve ilave masraflardan sorumlu olduğumuzu, işbu tutarlara ilişkin ilk talepte derhal nakden ve defaten ödeyeceğimizi, taşıma ve lojistik hizmet bedeli, oluşmuş/oluşması muhtemel her türlü demuraj, ardiye, bekleme ücreti, konteyner hasar veya ikame bedeli vs. giderleri, tahakkuk edecek tüm tutarların ödenmesinden -konişmento/taşıma senedi vb. üzerinde 'gönderici' yahut 'alıcı' olarak görünmediğimiz halde dahi- sorumlu olduğumuzu, yükü, Taşıyıcıya başvurmadan terk edemeyeceğimizi, tüm ödenmemiş masrafları ödemekle yükümlü olduğumuzu, Taşıyıcının, söz konusu alacaklarının tahsili için, yedinde bulunan yük ve yükle ilgili refakat belgeleri üzerinde, uygulanması zorunlu hukukun emredici hükümlerine aykırı olmamak ve bu hükümlerin müsaade ettiği ölçüde, rehin, hapis ve alıkoyma hakkına haiz olduğunu, bu ölçüde yük üzerindeki haklarımızdan feragat ettiğimizi,

Kesin ve geri dönülmez şekilde beyan, kabul, taahhüt ederiz.



Uluslararası Taşımacılık ve
Lojistik Hizmet Üretenleri Derneđi