

BÖLÜM XII

NAKLİYE VE BELGELER

69. "Nakliye Aracısı" Kimdir ve İhracatçı Tarafından Nasıl Seçilmelidir?

Nakliye Aracısı(forwarder), malların kara, deniz ve hava yolu ile nakliyesini düzenleyen acentadır. Nakliyeci adına liman ve gümrükteki bütün prosedür ve evrak formalitelerini tamamlar. Malların yola çıkmadan önceki depo işlerini de düzenler. İhracatçı, ithalatçı ve taşıyıcılar arasında bir aracı görevi yapan "forwarder"lar belirlenen prensipler çerçevesinde belgelerle belirtildiği üzere ön taşımayı veya gemiye yüklemeyi düzenlerler.

Bazı nakliye araçları, geliştirdikleri sağlam ilişkiler sayesinde, gemi veya havayolu ile taşımada özel indirimler de sağlayabilirler. Nakliye aracısının ihracatçıya sağladığı hizmetler şunlardır:

- En ekonomik (ucuz) nakliye rotasını belirlemek,
- Gönderilecek malların ambalaj ve kolilerin üzerine yazılacak bilgileri düzenlemek,
- Nakliye için hazırlık yapmak ve belgeleri düzenlemek,
- Nakliye için gerekli evrakları toplamak,
- Sigorta ve hak talebini düzenlemek,
- Nakliye için yer ayırttırmak,
- Hava ve denizyolu ile nakliyede karşılaştırmalı maliyet hesabı yaparak öneride bulunmak.

İhracatın gerçekleştiği aşamada pek çok etken ortaya çıktığından yeni ihracatçılar da, deneyimli ihracatçılar da nakliye acentasına bağlı çalışmayı tercih eder. Aslında nakliye aracısı, nakliye acentası gibi çalışır ve yabancı ülkelerin ithalat mevzuatı ve yönetmelikleri, nakliye yöntemleri, ihracata ilişkin hükümet düzenlemeleri, uluslararası belgeler konusunda bilgi sahibidir.

Nakliye Aracısı, nakliye maliyeti, konsolosluk ücreti, liman ödentisi, özel belgelerin maliyeti, sigorta maliyeti gibi fiyatlandırmada maliyet unsuru olarak etkili olacak konuların bilinmesinde ihracatçıya yardımcı olur. Malların nakliyesinde en iyi korunacak şekilde ambalajlanması, liman veya konteynere yerleştirilmesinin ne şekilde olacağı konusunda önerilerde bulunur. Hizmet bedeli olarak müşteriden istenen miktar makul olmalıdır.

Nakliye Aracısı, sipariş için gerekli olan ticarî fatura, akreditif mektubu, koli listesi, gibi belgeleri bir daha gözden geçirmelidir. Nakliye aracında gerekli yeri ayarlamalıdır. Şayet kargo ihracatın yapılacağı limana gerekli dokümanlar tamamlanmadan gelmişse gümrük komisyoncusu ile işlemleri tamamlamaya çalışabilir. Buna ilaveten, mallar ancak yükleme zamanına yetişmiş olabilir. Bu durumda konşimento ve diğer gerekli özel belgeler hazırlanabilir. Malların gönderilmesinden sonra bütün evraklar doğrudan müşteriye veya ödemeyi yapacak bankaya gönderilir.

Nakliye Aracısı'nı seçmeden önce aşağıdaki üç konu akılda tutulmalıdır:

Forwarder (Nakliyeci) ile bir bağlantı kurulabilir mi?

Nakliye Aracısı'nın ölçü, sistem ve uzmanlığı girişimcinin ihtiyaçlarını karşılayabiliyor mu?

Nakliye Aracısı'nın ilgili güzergahta tecrübesi var mı?

Bilhassa karayolu nakillerinde güzergaha uygun bir Nakliye Aracısı bulmak için; UND-Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Ticaret ve Sanayi Odasından yardım alınabilir. Bu kuruluşlar çeşitli acentalar hakkında bilgiye sahiptir. Nakliye Aracısının sunduğu hizmetler: özel bir ürün ve ülke konusundaki deneyimi, yurt dışındaki depolama faaliyetleri ve uyguladığı oran, değerlendirmede önemlidir.

KAYNAKLAR

-**ÇALIŞ** Asım, **Ihracatta Teslim Şekilleri, INCOTERMS Açıklamaları ve Nakliyat**, İGEME Yayını, Ankara, 2006, www.igeme.gov.tr

-UND-Uluslararası Nakliyeciler Derneği Büyükdere Cad. Sivritaş Sokak Elbir Han 18/4 Mecidiyeköy- İSTANBUL Tel : 212. 274 8875 Faks: 212. 267 28 03

-Nakliye El Kitabı, SAGÜN Sektörel Yayınlar Dizisi:1, Bebek Cad. Ali Pertek Sk. No:2, 80830 Rumelihisarı-İstanbul, Tel & Fax: (212) 2575576 e-mail: sagun@performans.net.tr

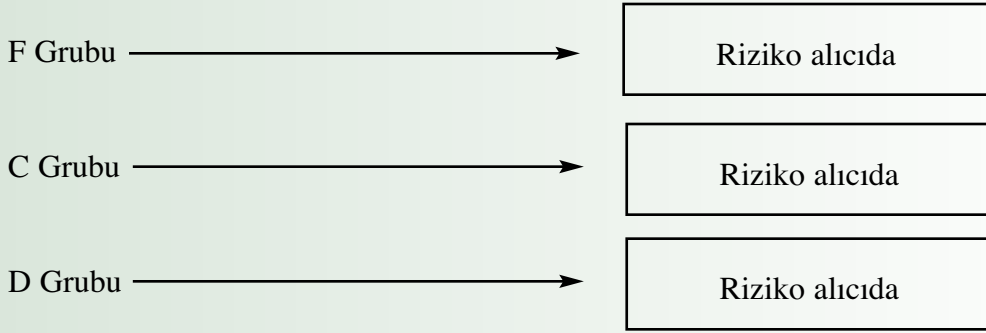
70. İhracat Mallarının Nakliye İçin Sigorta Edilmesi Gerekli Midir? Fors Majör (Mücbir Sebep) Durumunda, Hasar ve Kayıplardan Kim Sorumludur?

Sigorta konusu sadece taşımacılık faaliyeti çerçevesinde değil aynı zamanda incoterms klozları içerisinde de çok önemli bir yer tutan ve ne yazık ki düşülen bazı yanlış anlamalar çerçevesinde ihracatçılarımızın ve ithalatçılarımızın mağduriyetle karşılaşmaları bir konudur.

Bu tür olumsuzluklar daha ziyade ICC'nin resmi incoterms metninin yanlış yorumlanmasından kaynaklanmaktadır.

Toplam 13 adet terim içerisinde sadece "CIF" ve "CIP" klozlarında sigorta ifadesi geçmekte diğerlerinde geçmemektedir. Bunun dışındaki terimlere ilişkin olarak resmi metne bakıldığında "no obligation" ifadesi kullanılmıştır. Bu ifade " tarafların birbirlerine karşı yükümlülüğünün bulunmadığı" anlamını taşır ve süreç içerisindeki risklerin aynen devam ettiği malumdur. O nedenle, mağduriyete mahal vermemek için ;

*_ kural olarak riski kim yükleniyorsa sigortayı o yaptırmalıdır
_ya da taraflar bu husula ilgili olarak sözleşmeye hüküm koymalıdır*



Sigorta konusuna ilişkin ICC tarafından düzenlenmiş diğer hususlar ;

- İhracatçı, sigorta yükümlülüğünü de üstlendiği ilgili incoterms klozlarında, masrafları kendisine ait olmak üzere bir sigorta poliçesini temin etmeli ve poliçenin bir nüshasını veya bunu kanıtlayan başka bir dokümanı alıcıya iletmelidir,
- Ticarî teamüller en dar kapsamlı sigorta yaptırmayı öngörür (sadece yangın/çalınma/hasar gibi); ancak ekstra prim farkı ithalatçıya (alıcıya) ait olmak üzere daha geniş kapsamlı sigorta poliçeleri de tanzim edilebilir (savaş/grev/kitlese hareketler gibi)
- Sigorta sürelerinin kapsamı, ilgili incoterms klozlarının ifade ettiği sürelerle sınırlı olacaktır.

_ Sigorta bedeli, satış sözleşmesi (ya da fatura ve/veya gümrük beyannamesinde) deklare edilen mal bedelinin %10 fazlası olmak durumundadır.

Bütün iyi niyete rağmen, ihracatçı ve ithalatçının kontratta yazan koşulları yerine getirmesi mümkün olmayabilir. Fors majör, (haklı mazerete sahip olma) kontratta üzerinde anlaşılmış, her iki taraf için olma ihtimali taşıyan olaylardır. Hangi tür olay ve koşulların fors majör sayılacağı

ihracatçı ve ithalatçı tarafından karar verilerek listelenir. Uluslararası sözleşmelerde yer alan tipik fors majör olaylar şunlardır: Savaş, ayaklanma, isyan, sabotaj, grev ve işçi olayları, yangın, patlama ve diğer kaçınılmaz kazalar, sel, fırtına, deprem ve doğal afetler.

Sözleşmede yer alan teslim şekli, taşımadan kaynaklanan riski hangi tarafın üstlendiğini belirleyecektir. CIF olması durumunda risk limandan itibaren başlar ve kayıp ve hasar durumunda (örneğin gemi yolculuğu esnasında olursa) fors majör olaylar için ödeme alıcıya (ithalatçı) düşer. CIF durumunda gemi sigortası ve deniz yolu ile taşıma bedelini satıcı (ihracatçı) öder.

Nakil işleminin değişik aşamalarında çeşitli araçlar devreye girer: Acentalar, taşıyıcılar, liman ve gümrük idaresi gibi. Araçlar o anda malın mülkiyetini ellerinde bulundurlar ve herhangi bir zarar veya kayıp durumunda kargo sahibine zararını ödeyebilirler.

Bununla birlikte, aracı doğal afet, savaş veya grev durumundaki hasardan sorumlu değildir. Aynı zamanda, nakliye sırasında mallar iyi korunmamışsa, yani ambalaj hatasından kaynaklı zararlar da kargo sahibine aittir.

KAYNAKLAR

-ÇALIŞ Aşım, İhracatta Teslim Şekilleri, INCOTERMS Açıklamaları ve Nakliyat, İGEME Yayını, Ankara, 2006, www.igeme.gov.tr

-Mücbir Sebep ve Beklenmeyen Hal, ICC (International Chamber of Commerce). Yayın no:421. Temin edilebileceği adres:

Milletlerarası Ticaret Odası (MTO) Türkiye Temsilciliği, Atatürk Bulvarı No:149 Bakanlıklar 06640 Ankara Tel: (312) 4178733 fax: (312) 4171483

İnternet: <http://www.tobb.org.tr/icc/icc.htm> e-mail: icc-tr@info.tobb.org.tr

71. Mevcut Nakliye Alternatifleri İçinde En İyi Yol Hangisidir?

Her ulaşım yolunun avantaj ve dezavantajları vardır. Hangi yolun seçileceği: Ürüne, ihracatçının ihtiyaçlarına, ithalatçının bulunduğu ülkenin güzergahına bağlıdır. Fiyat, son teslim tarihi, ürüne ilişkin özel koşullar, taşımaya ilişkin akılda tutulması gereken hususlardır.

Başlıca nakliye şekilleri şunlardır:

Hava Yolu ile İhracat: Hacim olarak küçük, değer olarak büyük malların özellikle uzak mesafelerde hızlı taşınması için oldukça güvenilir bir yoldur. Çabuk bozulan veya ivedilikle gönderilmesi gereken ürünler için hava yolu tercih edilir. En pahalı taşıma yöntemidir. IATA-Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği'nin yayımladığı tarifelere bakarak taşıma süresi belirlenir.

Deniz Yolu ile İhracat: Malların gönderilmesinde en yavaş nakliye yöntemi olmakla birlikte, büyük hacimli malların taşınması için uygundur. Sözleşmede belirtilen tarihte malların teslim edilebilmesini sağlayacak şekilde rezervasyon yaptırılması gereklidir. Genellikle 6-8 hafta önce rezervasyon yapılmış olmalıdır. Gemi ile kargoda üç tip taşımacılık söz konusudur: 1-) Genel Kargo; değişik mallar birarada taşınır 2-) Full Kargo; benzer ürünler birarada taşınır, kakao, pamuk gibi 3-) Bulk Kargo; demir, kömür gibi istiflenebilen mallar taşınır. Geminin bir gün içinde yol alacağı mesafe "söz konusu bölge koşullarında münasip görülen müddet olarak" belirtilmektedir.

Karayolu ile İhracat: Karayolu ile taşımacılık, ihracatçının malları ithalatçıya doğrudan ve en esnek şekilde ulaştırmasını sağlayan yoldur. Küçük veya büyük kargolar için idealdir. Taşıma maliyeti ise ihracatçının kendi olanakları ile taşıtıp taşıtmadığına veya ürününü iyi koruyacak şekilde ambalaj yapılıp yapılmadığına göre değişir. Bir kamyonun bir günde katedebileceği ortalama yol CMR Konvansiyonunda 450 km. olarak belirtilmiştir.

Demiryolu Taşımacılığı: Denizyolu taşımacılığında kullanılan konşimentonun yerini, demiryolu taşımacılığında CIV ve CIM belgeleri almaktadır. Bu belgelerin ciro edilmesi olanaklı değildir. CIM sözleşmesine göre vagonun bir günde alacağı ortalama mesafe 300 km'dir.

Alıcının Adresinin Yazılması

- Kolinin üstünde İhracatçının adı ve adresi açıkça gözükmelidir.
- Yağmurda çıkmayacak şekilde mürekkeple yazılmalıdır
- İhracatçının adresi koliye yapıştırılmalıdır
- Taahhütlü ibaresi olmalıdır
- Hava yolu ile yapılan parsiyel taşımada "Par Avion-By Air Mail" ibaresi adres köşesinin üstünde görülmelidir.

Maden, banknot, işlenmemiş taş ve mücevher için sigorta zorunludur. Belirli ülkeler için de sigorta gerekebilir.

Malların Çoklu Nakliye Şekilleri ile Taşınması

Malların iki veya daha çok nakliye şekli (demiryolu, karayolu, denizaltı veya deniz yolu) ile yurt

dışına gönderilmesidir. Taşıma tek bir kontrat ve tek bir operatörce yapılır.

Avantajları:

- Taşımaya ve ödemeye ilişkin her tür şikayette konsinyatörün (ihracatçı) muhatab olacağı tek bir kişi veya kuruluş sözkonusudur.
- Malların hasar ve kayıp riski ile zaman kaybının azalması sözkonusudur.
- Malların çoklu nakliye ile taşınması uzaklığın yol açtığı dezavantajın azalmasını sağlar.
- Nakliyeden kaynaklanan doküman ve formalitelerin azalmasını sağlar.
- Kargo sigortası, nakliye ücreti gibi maliyeti artıran unsurların azalması nedeniyle alıcı ile yapılacak pazarlıkta fiyat konusunda avantaj sağlanır.
- Çoklu nakliye dokümanı ihracatçının parasını daha erken almasını sağlar.

KAYNAKLAR

T.C. Ulaştırma Bakanlığı

Emek 4. Cad. No.5 Ankara Tel: (312) 212 67 30 Faks: (312) 212 49 00

İnternet: <http://www.ubak.gov.tr>

-T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı

GMK Bulvarı No.128 Maltepe- Ankara Tel: (312) 232 38 49 Fax:: 312. 231 33 06

<http://www.denizcilik.gov.tr>

-TCDD Genel Müdürlüğü

Talatpaşa Bulvarı Gar- Ankara Tel: (312) 309 05 15 Fax: (312) 312 32 15 <http://www.tcdd.gov.tr>

-Deniz Ticaret Odası

Meclisi Mebusan Cad. No.22 80154 Salıpazarı- İstanbul Tel: (212) 252 01 30

Fax : (212) 293 79 35 <http://www.chamber-of-shipping.org.tr>

72. Nakliyecinin Yükümlülükleri Nelerdir?

Taşıma Belgesi-Konşimento (The Carrier's Declaration/ Consignment note): Taşıma Belgesi veya konşimento; ihracatçı ile malları belli bir noktadan diğerine taşıyacak olan taşıyıcı arasında yapılan sözleşmedir. Bu belge ile yük üzerine taşıma hizmetinden doğan edim ve sorumluluklar taşıyana geçer. Genellikle standart formatlara sahip olan taşıma belgesi taşıyıcı veya nakliye aracı tarafından ihracatçıya gerekli detaylar sorularak hazırlanır. İhracatçıya hangi tür nakliye ile mallarını taşımak istediği, malların değeri, ağırlığı, hacmi ve evraklar için gerekli diğer detaylar ve herhangi bir aksaklık durumunda ödemeyi kimin yapacağı gibi hususlarda bilgi istenir.

Taşıma belgesi, nakliye türüne ve nakliyeciden nakliyeciyeye değişebilir. Nakliyeye konu olan malları taşıyan ile taşıtan arasında yapılan bir taşıma sözleşmesi, malların taşıyan tarafından teslim alındığını gösteren bir makbuz olup, bazı şartlar altında kıymetli evrak niteliğindedir. Taşıma belgelerinin tümü makbuz özelliğinde olmakla beraber, bu belgelerin bazıları sözleşme veya kıymetli evrak niteliği taşımayabilirler.

Konşimentolar teslim şekillerine göre: a-) Nama yazılı konşimento, b-) Emre yazılı konşimento, c) Hamiline yazılı konşimento, d-) Tesellüm konşimentosu, e-) Yükleme konşimentosu olabilir.

Ayrıca; 1-) Deniz konşimentosu 2-) Özellikli konşimentolar 3-) Diğer taşıma belgeleri olarak üç sınıfta gruplandırılmaktadır.

Özellikli konşimento türleri: Tek konşimento (trough B/L), kombine nakliyat konşimentosu (combined transport B/L), konteyner konşimentosu, düzgün hat konşimentosu, kısa konşimento, tanker konşimentosu, ciro edilemez konşimento, navlun sözleşmesine dayalı konşimento, kaptan makbuzudur.

Denizyolu Taşımacılığında Kullanılan Belgeler:

Doğru Konşimento: Malın alıcıya teslim edilene kadar sayıca birden çok taşıyanla taşıma hizmetine tabi tutulmasıdır.

Kirli Konşimento: Şerh düşülmüş konşimentodur. Malın "görünürde iyi" durumda teslim alınmaması halinde söz konusu olur. Yükleten (taşıtan) kirli konşimentoyu yeğlemez. Çünkü böylesi bir konşimentoyla ne yükün diğer kişilere devri olanaklıdır, ne yükleten parasını bankadan alabilir ne de yükü kolayca sigorta ettirebilir.

Sundurma (Tesellüm) Konşimentosu: Bu konşimento, yükün taşıyanın gümrük antreposunda ya da tesellümünde olduğunu gösterir. Yük gemiye yüklenmemiştir. Bu konşimentoda genellikle "in apparent good order and condition" deyiimi bulunur. Gemiye yüklenmiş olduğunu belirten bir deyim konşimentoda yer almaz. Mal gemiye yüklendiğinde ise kesilen konşimentoya "shipped in apparent good order and condition" deyiimi düşülür.

Aktarma Konşimentosu: Taşıyanın bir limana doğrudan servisi olmaması durumunda yakın ya da dolaydaki bir limana yükün aktarılarak başka bir gemiyle varış limanına götürüleceğini belirten konşimentodur.

Yükleme Ordinosu (Mate's Receipt): Yükün gemiye yüklenmek üzere teslim alındığını belirleyen makbuzdur. Yükleme öncesinde yükleyiciye verilir. Yük, gemiye yüklendikten sonra konşimentoyla değiştirilir. Bir tür güvence belgesidir.

Delivery Order: Tek konşimentoyla taşınan parsiyel (birden çok alıcısı olan) yüklerde alıcıları belirlemek için düzenlenir. Kıymetli evrak niteliği yoktur.

Manifesto: Geminin varış limanlarına göre, gemideki yükün tüm özelliklerinin yazıldığı bir dökümandır. Yükleme limanındaki acente tarafından, konşimento içeriğine göre hazırlanır.

Navlun Mukavelesi (Charter Party=C/P): Bir malın iki liman arasında taşınması için hazırlanmış sözleşmedir. Yük, bu anlaşma esaslarına göre taşınır. C/P’de bir tarafta kiracı, diğer tarafta armatör yer alır. Navlun mukavelesi, taşıma ile ilgili tüm koşulları içerir.

Karayolu Taşımacılığında Kullanılan Belgeler:

Karayolu taşımacılığında kullanılan belgelerin birçoğu ihracat işlemleri için gerekli belgeler ile benzerlik göstermekte olup "İhracatta Yapılan İşlemler" ve "İhracatta Kullanılan Belgeler Nelerdir?" bölümlerinde açıklanmıştır. Sözkonusu belgelere ek olarak karayolu nakliyatında kullanılan belgeler şunlardır:

Karayolu Taşıma Senedi; Kamyonla yapılan taşımalarda uluslararası CMR (Convention Merchandises Routier) Anlaşması gereğince düzenlenen bir taşıma senedir.

Tır Karnesi; TOBB tarafından verilmektedir. C2 yetki belgesine sahip şirketin C2 belgesini ibraz edip ortakları hakkında bilgi ve banka referanslarını sunarak uygun görüldüğü takdirde bu belge alınır.

Hamule Senedi (Taşıma Senedi); Karayolları taşımada konşimento olarak tanımlanmaktadır. Hukukî bir belge niteliğini taşıyan bu akit alıcı tarafından tasdik edildikten sonra satıcıya ibraz edilir.

Karayolu Manifestosu (Bill of Lading); TIR Karnesi, Hamule Senedi Karayolu ve Demiryolu ile yapılacak nakliyalarda bu manifesto düzenlenmektedir. Taşımanın şeklini ve özelliklerini gösteren bir belgedir.

Demiryolu Taşımacılığında Kullanılan Belgeler:

CIV ve CIM Belgeleri; Denizyolu taşımacılığında kullanılan konşimentonun yerini, demiryolu taşımacılığında CIV ve CIM belgeleri almaktadır. Bu belgenin ciro edilmesi olanaklı değildir.

Hava Taşımacılığında Kullanılan Belgeler:

Havayolu Faturası (AWB); Deniz taşımacılığında konşimento ne ise havayolu taşımacılığında kullanılan bu fatura bir farkla konşimentonun aynısıdır. Havayolu faturası devredilemez ve ciro edilemez.

İhracatçının malları göndermeden önce dikkat etmesi gereken hususlar şunlardır:

- Malları ihraç etmek için gerekli lisans (izin) alınmış olmalıdır.
- Sözleşmede belirtildiyse malların kalite kontrolünü yapacak olan bir gözetim şirketi ile bir anlaşma yapılmış olmalıdır.
- Uygun bir ticarî fatura ve diğer ihracat dokümanları hazırlanmış olmalıdır. İthalatçı ülke makamlarının da kolayca anlayabileceği açık ve basit belgeler hazırlanmalıdır,
- Bütün belgeler aynı imzayı taşımalı, aynı koşulları, miktarları ve fiyatları belirtmelidir. Farklı beyanlar yerli ve yabancı makamlar nezdinde ve bankalarla sorunlara yol açabilir.