

**T.C.  
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ  
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ**

**LİNER TAŞIMACILIKTA  
DIŞ TİCARET OPERASYON İŞLEMLERİNİN LOJİSTİK  
SÜREÇLERİNİN İNCELENMESİ ve AMBARLI LİMANI  
ÖRNEĞİ**

**DOKTORA TEZİ**

**Ümit SEÇKİN**

**Deniz İşletmeciliği Anabilim Dalı**

**Danışman**

**Prof. Dr. Cem SAATÇIOĞLU**

**MART, 2014**

T.C.  
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ  
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

ÜMİT SEÇKİN tarafından hazırlanmış ve sunulmuş "LİNER TAŞIMACILIKTA DIŞ TİCARET OPERASYON İŞLEMLERİNİN LOJİSTİK SÜREÇLERİNİN İNCELENMESİ VE AMBARLI LİMANI ÖRNEĞİ" başlıklı tez DENİZ İŞLETMECİLİĞİ Anabilim Dalında DOKTORA Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Cem SAATÇIOĞLU



Jüri Üyesi

Prof. Dr. Sezer İLGIN



Jüri Üyesi

Prof. Dr. Cem GAZİOĞLU



Jüri Üyesi

Doç. Dr. Oğuzhan ÖZÇELEBİ



Jüri Üyesi

Yrd. Doç. Dr. Mehmet Ali AKKAYA



Tez Savunma Tarihi: 17.10.2014

## ÖNSÖZ

İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü için hazırlamış olduğum Liner Taşımacılıkta Dış Ticaret Operasyon İşlemlerinin Lojistik Süreçlerinin İncelenmesi ve Ambarlı Limanı Örneği adlı tez çalışmasının hazırlık aşamasında tarafıma değerli bilgi, görüş ve tecrübeleriyle yardımlarını esirgemeyen ilgili taşıma, dış ticaret firmaları ile araştırmaya konu olan liman çalışanlarına sonsuz teşekkürlerimi bir borç bilirim.

Tezin bitim aşamasında beni yönlendiren ve teze son şeklini verebilmemi sağlayan çok değerli danışman hocam sayın Prof. Dr. Cem SAATÇIOĞLU' na teşekkürlerimi sunarım. Yine yaptığım çalışmalar hakkında değerli zamanlarını ayırarak bana fikir veren sayın hocam rahmetli Kpt. Prof. Dr. Necmettin AKTEN ile birlikte çok değerli hocalarım Sayın Prof. Dr. Sezer ILGIN' a, Sayın Prof. Dr. Cem GAZİOĞLU' na teşekkürlerimi sunarım. Son olarak hayatımda büyük bir yeri olan ve manevi olarak sevgisini her zaman kalbimde hissettiğim canım anneme sevgi ve teşekkürlerimi sunarım.

## İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ .....	i
ÖZET .....	ii
ABSTRACT.....	iii
TABLO LİSTESİ.....	iv
ŞEKİL LİSTESİ.....	v
KISALTIMA LİSTESİ .....	vii
EK LİSTESİ.....	ix
I.GİRİŞ .....	1
II. TAŞIMA MODLARI, DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI VE LİNER TAŞIMACILIK .....	3
2.1. Taşıma Modu Kavramı ve Denizyolu Taşımacılığı.....	3
2.1.1. Taşıma Modu Çeşitleri .....	3
2.1.1.1. Tek Modlu (Unimodal) Taşıma Şekilleri .....	3
2.1.1.1.1. Karayolu Taşımacılığı .....	4
2.1.1.1.2. Havayolu Taşımacılığı.....	4
2.1.1.1.3. Demiryolu Taşımacılığı.....	5
2.1.1.1.4. Boru Hattı Taşımacılığı .....	5
2.1.1.1.5. İçsuyolu Taşımacılığı .....	6
2.1.1.1.6. Denizyolu Taşımacılığı.....	6
2.1.1.2. Çok Modlu (Multimodal) Taşıma Şekilleri.....	7
2.1.1.3. Modlararası (Intermodal) Taşıma Şekilleri .....	7
2.2. Denizyolu Taşımacılığının, Dünya’ daki ve Türkiye’ deki Mevcut Durumu İle Konteyner Taşımacılığı .....	8
2.2.1. Denizyolu Taşımacılığının Dünya’ daki Mevcut Durumu ve Konteyner Taşımacılığı .....	9
2.2.2. Denizyolu Taşımacılığının Türkiye’ deki Mevcut Durumu ve Konteyner Taşımacılığı .....	11

2.3. Denizyolu Taşımacılığı Türleri ve Liner Taşımacılık .....	21
2.3.1. Tramp Taşımacılık .....	21
2.3.2. Liner Taşımacılık ve Liner Taşımacılık Türleri .....	23
2.3.2.1. Konteyner Kavramı, Konteynerin Doğuşu, Konteyner Çeşitleri ve Konteyner Gemileri .....	28
2.3.2.1.1. Konteyner Kavramı ve Konteynerin Doğuşu .....	28
2.3.2.1.2. Konteyner Çeşitleri .....	31
2.3.2.1.3. Konteyner Gemileri .....	40
2.3.2.2. Konteyner Taşımacılığında Acente Kavramı .....	44
III. DIŞ TİCARET OPERASYON İŞLEMLERİNİN FİRMALARIN LOJİSTİK SÜREÇLERİ AÇISINDAN İNCELENMESİ .....	46
3.1. Dış Ticaret Yapan Firma Açısından Dış Ticaret İşlemleri .....	46
3.1.1. Dış Ticaret İşlemlerinde Teslim Şekilleri .....	46
3.1.2. Dış Ticaret İşlemlerinde Ödeme Şekilleri .....	94
3.1.2.1. Peşin Ödeme .....	94
3.1.2.2. Vesaik Mukabili Ödeme .....	95
3.1.2.3. Mal Mukabili Ödeme (Açık Hesap) .....	97
3.1.2.4. Akreditifli Ödeme .....	98
3.1.3. Dış Ticaret İşlemlerinde Kullanılan Belgeler .....	102
3.2. Taşıma İşleri Komisyoncusu (Forwarder) Firma ve Liner Acente Açısından Dış Ticaret İşlemleri .....	111
3.2.1. Taşıma İşleri Komisyoncusu (Forwarder) .....	111
3.2.1.1. Taşıma İşleri Komisyoncusunun (Forwarder) Hukuki Niteliği ve Kapsamı .....	111
3.2.1.2. Taşıma İşleri Komisyoncusu (Forwarder) ve Lojistik Fonksiyonlar .....	118
3.2.1.2.1. Taşımacılık Lojistik Fonksiyonu .....	118
3.2.1.2.2. Depolama Lojistik Fonksiyonu .....	120
3.2.1.2.3. Sigortalama Lojistik Fonksiyonu .....	121
3.2.1.2.4. Gümrükleme Lojistik Fonksiyonu .....	121
3.2.1.2.5. Danışmanlık Lojistik Fonksiyonu .....	122

IV. FİRMALARIN LOJİSTİK SÜREÇLERİNİN İNCELENMESİ	
ÇERÇEVESİNDE AMBARLI LİMANI ÖRNEĞİ .....	126
4.1. Araştırmanın Amacı ve Kapsamı.....	126
4.2. Araştırmada Kullanılan Veri Toplama Yöntemi .....	126
4.3. Araştırma Yapılan İşletme İle İlgili Genel Bilgi .....	127
4.4. Araştırmanın Bulguları .....	127
4.4.1. Araştırmanın İhracat Aşaması .....	128
4.4.1.1. İhracat Pazarlama ve Satış Aşaması .....	128
4.4.1.2. İhracat Pazarlama ve Satış Sonrası Operasyon Aşaması .....	129
4.4.2. Araştırmanın İthalat Aşaması.....	135
4.4.2.1. İthalat Satın Alma ve Tedarik Aşaması .....	135
4.4.2.2. İthalat Operasyon Aşaması .....	136
V. SONUÇ.....	142
KAYNAKLAR .....	150
EKLER.....	154

## **ÖZET**

### **LİNER TAŞIMACILIKTA DIŞ TİCARET OPERASYON İŞLEMLERİNİN LOJİSTİK SÜREÇLERİNİN İNCELENMESİ VE AMBARLI LİMANI ÖRNEĞİ**

**Ümit SEÇKİN**

Bu çalışmada; Denizyolu taşımacılığında yola çıkılarak Liner taşımacılık inceleme konusu yapılmıştır. Daha sonra ise; Liner taşımacılık çerçevesinde, dış ticaret işlemlerinin ve taşıma işleri komisyoncuları - Forwarder aracılığı ile lojistik faaliyetlerin nasıl yapılması gerektiği üzerinde durulduktan sonra, liman operasyon faaliyetlerinin dış ticaret ve liner taşımacılık ile olan ilişkisi inceleme konusu yapılmıştır.

Çalışmanın örnek uygulama kısmında ise, TOLL Forwarding İşletmesi ile ortak bir çalışma yapılarak İstanbul Ambarlı Limanı'nda mevcut liner taşımacılık uygulamalarının ne şekilde yürütüldüğü gözler önüne serilmiştir.

## **ABSTRACT**

### **THE INVESTIGATION OF LOGISTICS PROCESSES OF THE FOREIGN TRADE OPERATIONS IN LINER TRANSPORTATION AND A CASE STUDY: AMBARLI PORT**

**Ümit SEÇKİN**

In the present study, the liner transportation has been investigated by using maritime transportation (ocean freight) as a starting point. The next step in the study was the investigation of foreign trade operations, transporting brokers, how should logistics activities be done through forwarder, and the relationship between foreign trade and liner transportation with port operation activities within the framework of liner transportation.

The empirical part of the study was carried out in İstanbul Ambarlı Port in collaboration with TOLL Forwarding Enterprise. In this part of the study, the current liner transportation activities in Ambarlı Port were studied.



## TABLO LİSTESİ

Sayfa

Tablo 1. Taşıma türlerinin özelliklerine göre karşılaştırılması.....	6
Tablo 2. Dünya konteyner trafiği.....	10
Tablo 3. Dünya konteyner üretimi.....	10
Tablo 4. İhracattaki taşıma sistemlerinin yıllık gelişimi.....	12
Tablo 5. İthalattaki taşıma sistemlerinin yıllık gelişimi .....	12
Tablo 6. Aylar bazında gerçekleştirilen toplam elleçleme istatistikleri-TON yükleme .....	16
Tablo 7. Aylar bazında gerçekleştirilen toplam elleçleme istatistikleri-TON boşaltma.....	17
Tablo 8. Türkiye genelinde limanların yük (konteyner) elleçlemeleri .....	19
Tablo 9. Liner ve tramp taşımacılığın karşılaştırılması .....	28
Tablo 10. Konteyner ticareti büyüme oranları.....	30
Tablo 11. Dünya line filosu (TEU bazında) .....	44
Tablo 12. Dış ticarete kullanılan belgeler ve belgeye izin veren kuruluşlar .....	103

## ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1. Standart 20' konteyner.....	32
Şekil 2. Standart 40' konteyner.....	32
Şekil 3. Standart 40' high cube konteyner.....	33
Şekil 4. 20' hard top konteyner.....	33
Şekil 5. 40' hard top konteyner.....	34
Şekil 6. 40' hard top high cube konteyner.....	34
Şekil 7. 20' open top konteyner.....	35
Şekil 8. 40' open top konteyner.....	35
Şekil 9. 20' flatrack konteyner.....	36
Şekil 10. 40' flatrack konteyner.....	36
Şekil 11. 40' flatrack high cube konteyner.....	36
Şekil 12. 20' platform konteyner.....	37
Şekil 13. 40' platform konteyner.....	37
Şekil 14. 20' havalandırılmalı konteyner.....	38
Şekil 15. 20' ısı kontrollü konteyner.....	38
Şekil 16. 40' ısı kontrollü konteyner.....	38
Şekil 17. 40' ısı kontrollü high cube konteyner.....	39
Şekil 18. 20' tank konteyner.....	39
Şekil 19. Ticaret gemileri (ticari gemiler).....	41
Şekil 20. Taşımacılık lojistik fonksiyonuna göre dış ticaret tarafları arasındaki ilişki.....	119
Şekil 21. CIF teslim şekline göre ihracatçı-ithalatçı firma maliyetleri.....	131
Şekil 22. Taşıma işleri komisyoncusu soft yazılımı ekranı – ihracat malzemeleri pozisyon bilgileri.....	133

Şekil 23. Taşıma işleri komisyoncusu soft yazılımı ekranı – ihracat yük detayları .....	133
Şekil 24. Taşıma işleri komisyoncusu soft yazılımı ekranı – ihracat beklenen ücret detayları .....	134
Şekil 25. Taşıma işleri komisyoncusu soft yazılımı ekranı – ithalat malzemeleri pozisyon bilgileri .....	138
Şekil 26. Taşıma işleri komisyoncusu soft yazılımı ekranı – ithalat malzemeleri pozisyon bilgileri (devam) .....	138
Şekil 27. Taşıma işleri komisyoncusu soft yazılımı ekranı – ithalat yük detayları .....	139
Şekil 28 (a). Taşıma işleri komisyoncusu soft yazılımı ekranı – ithalat yük detayları ve beklenen ücretlendirmeler .....	139
Şekil 28 (b). Taşıma işleri komisyoncusu soft yazılımı ekranı – ithalat yük detayları ve beklenen ücretlendirmeler .....	140
Şekil 29. Taşıma işleri komisyoncusu soft yazılımı ekranı – ithalat malzemeleri doküman hazırlama işlemleri .....	140

## KISALTMA LİSTESİ

<b>A.B.</b>	: Avrupa Birliği
<b>A.B.D.</b>	: Amerika Birleşik Devletleri
<b>A.S.A.</b>	: American Standarts Association
<b>A.W.B.</b>	: Air Way Bill
<b>b.</b>	: Baskı
<b>B/L</b>	: Bill of Lading
<b>C.A.D.</b>	: Cash Against Documents
<b>C.A.G.</b>	: Cash Against Goods
<b>C.F.S.</b>	: Container Freight Station
<b>C.I.M.</b>	: Uniform Rules Concerning the Contract for International Carriage of Goods by Rail
<b>C.I.F.</b>	: Cost, insurance, freight
<b>c.m.</b>	: Centimetre
<b>C.S.C.</b>	: Container Safety Convention
<b>C.Y.</b>	: Container Yard
<b>D.I.N.</b>	: Deutsches Institut für Normung
<b>D.L.H.</b>	: Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü
<b>D.P.T.</b>	: Devlet Planlama Teşkilatı
<b>D.W.T.</b>	: Dead Weight Tonnage
<b>E.B.C.S.</b>	: European Barge Carrying Ship
<b>F.B.L.</b>	: Forwarder' s Bill of Lading
<b>F.C.L.</b>	: Full Container Load
<b>Flo/Flo</b>	: Float On / Float Off
<b>G.R.T.</b>	: Gross Tonnage
<b>H.B.L.</b>	: House Bill of Lading
<b>I.C.C.</b>	: International Chamber of Commerce
<b>I.M.O.</b>	: International Maritime Organization
<b>INCOTERMS</b>	: International Commercial Terms
<b>I.S.O.</b>	: International Organization for Standardization

<b>I.T.F.</b>	: International Transport Forum
<b>K.g.</b>	: Kilogram
<b>LASH</b>	: Lighter Aboard Ship
<b>L/C</b>	: Letter of Credit
<b>L.C.L.</b>	: Less Than Container Load
<b>L.N.G.</b>	: Liquid Natural Gas
<b>Lo/Lo</b>	: Lift On / Lift Off
<b>L.P.G.</b>	: Liquid Petroluem Gas
<b>m.</b>	: Metre
<b>M.T.O.</b>	: Multimodal Transport Operator
<b>N.V.O.C.C.</b>	: Non-vessel Operating Common Carrier
<b>O/A</b>	: Open Account
<b>O.B.L.</b>	: Original Bill of Lading
<b>O.E.C.D.</b>	: Organisation for Economic Co-operation and Development
<b>Ro/Ro</b>	: Roll On / Roll Off
<b>Ro/la</b>	: Rollande Landstrasse
<b>s.</b>	: Sayfa
<b>S.T.C.W.</b>	: Standards of Training, Certification and Watchkeeping
<b>Sto / Ro</b>	: Stow / Roll
<b>S.w.i.f.t.</b>	: Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication
<b>T.A.E.K.</b>	: Türkiye Atom Enerjisi Kurumu
<b>T.C.D.D.</b>	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
<b>T.E.U.</b>	: Twenty-Foot Equivalent Unit
<b>T.L.</b>	: Türk Lirası
<b>T.O.B.B.</b>	: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
<b>TÜRKLİM</b>	: Türkiye Liman İşletmecileri Derneği
<b>T/T</b>	: Telegraphic Transfer
<b>T.T.K.</b>	: Türk Ticaret Kanunu
<b>U.N.C.T.A.D.</b>	: United Nations Conference on Trade and Development
<b>Wo/Wo</b>	: Walk On / Walk Off
<b>yay.</b>	: Yayınları

## **EK LİSTESİ**

- EK 1.** Yazışma-1
- EK 2.** Yazışma-2
- EK 3.** Gemi Detay Bilgileri Formu
- EK 4.** Yazışma-3
- EK 5.** Forwarder Konişmentosu Talimatı
- EK 6.** Ara Konişmento
- EK 7.** Ana Konişmento
- EK 8.** Forwarder Konişmentosu Eki Hizmet Faturası
- EK 9.** Yazışma -4
- EK 10.** Yazışma -5
- EK 11.** Yazışma -6
- EK 12.** Yazışma -7
- EK 13.** Forwarder Lojistik Hizmet Fiyatları
- EK 14.** Forwarder Yurtdışı Acentesi Dokümanları-Debit Note
- EK 15.** Forwarder Yurtdışı Acentesi Dokümanları – Ocean or Combined Bill of Lading
- EK 16.** Forwarder Çıkış İhbarnamesi
- EK 17.** Forwarder Varış İhbarnamesi
- EK 18.** İthalat navlun ve Lokal Masraf Faturaları
- EK 19.** İthalat Özet Beyan Belgesi

## I. GİRİŞ

Denizyolu taşımacılığı, en eski taşıma şekli olarak, uluslar arası mal hareketinin yapılmasında en yaygın olarak kullanılan taşıma şeklidir. Fakat gerek dış ticaret taşımalarının yapılabilmesinde en çok kullanılan taşıma şekli olarak denizyolu taşımacılığına, gerekse diğer taşıma şekillerine ihtiyaç duyulabilmesi için öncelikle dış ticarete konu olan hammadde, yarı mamul ya da mamullerin tedarik zinciri üzerinde hareket kabiliyetinden bahsedilmesi gerekir.

Hammadde ve mamul hareketlerini tedarik zinciri ekseninde değerlendirdiğimizde ise dış ticaret ve özel olarak taşımacılık lojistik fonksiyonu bir bütün oluşturarak, milletler arası mamul hareketlerinin yapılabilmesini sağlamaktadır. Bu noktada mamul hareketleri ile ilgilenmek sırasıyla dış ticaret ve lojistik anlamda operasyonel süreçlerin tüm detayları ile bilinmesini gerektirir. Bu detaylar, genel olarak dış ticaret firması, dış ticaret firmasının vekaletini verdiği gümrük müşaviri, dış ticaret firmasının taşıma anlaşmasına vardığı taşıma işleri komisyoncusu veya taşıma işleri organizatörü, taşıma işleri komisyoncusunun ya da taşıma işleri organizatörünün taşıma anlaşmasına vardığı armatör firma arasındaki ilişkiler yardımıyla şekillenir.

Operasyonel süreçlerin başlangıcına baktığımızda ise, tüm sürecin, yani dış ticarete konu olan hammadde ya da mamullerin bir ihracat firmasından ithalat firmasına ulaştırılması ya da teslim edilmesi, ihracat ya da ithalat firmasının bir taşıma işleri komisyoncusu ya da taşıma işleri organizatörü firma ile bir taşıma anlaşmasına varması ile başlar. Taşıma anlaşmasının ardından dış ticaret ve lojistik süreçlerin yukarıda belirtilen diğer tarafları gereken işlemleri gerçekleştirirler. Eğer bir taşıma anlaşması söz konusu değil ise milletler arası bir taşımacılık işleminden bahsedilemeyecektir.

Diğer yandan; uygulamaya bakıldığında, uluslararası ticari terimler / international commercial terms (INCOTERMS) göre bir taşıma işleri komisyoncusu ya da taşıma işleri

organizatörü ile anlaşmaya varması gereken dış ticaret firmasının yaptığı taşıma anlaşması, yazılı olabileceği gibi sözlü olarak da gerçekleştirilir. Sözlü ya da yazılı olarak yapılan anlaşma akabinde, lojistik operasyonlarının başlaması ise sadece ihracat firması tarafından düzenlenerek taşıma işleri komisyoncusuna iletilecek olan ve uygulamada “Konişmento Talimatı” olarak bilinen “Yükleme Talimatı-Notası” dır.

Bu doktora çalışması, üç bölüm halinde, deniz yolu taşıma şekli kullanılarak, bir dış ticaret işlemine konu olan malzemelerin Ambarlı Limanı özelinde ihracat yapan firma, ithalat yapan firma, taşıma işleri komisyoncusu ve ana taşımacı olan “Liner” firma arasındaki ilişkilerin uygulama ve teorik anlam farklılıklarını göz önünde bulundurarak incelemiştir.

Çalışmanın birinci bölümünde, taşıma şekillerine genel itibari ile değinilerek, çalışmanın ana konusunu oluşturan denizyolu taşıma modunun işleyişi ve diğer taşıma modlarından farkları üzerinde durulduktan sonra, denizyolu taşıma şekli içinde liner ve tramp taşıma şekillerinin işleyişi, liner taşıma şekli ön planda tutularak ele alınmıştır.

Çalışmanın ikinci bölümünde ise, dış ticaret işlemlerinin kısıtları çizilerek, dış ticaret işlemlerine denizyolu taşımacılığı özelinde liner taşımacılık açısından bakılarak, liner taşımacılık şeklini kullanarak dış ticaret ve uluslararası taşımacılık fonksiyonlarında bulunan tarafların faaliyetlerinin detaylarından bahsedilmiştir.

Son ve üçüncü bölümde ise söz konusu taraflar olan ihracatçı, ithalatçı, taşıma işleri komisyoncusu firmalarının, liner taşımacılık anlamında Türkiye’ nin en büyük limanı olan Ambarlı Limanı’ nı kullanarak gerçekleştirdikleri uygulamaları üzerinde detaylarıyla durulmuş ve söz konusu uygulamaların, hali hazırda ki teorik esaslar ile farklarına odaklanılmıştır.



## II. TAŞIMA MODLARI, DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI VE LİNER TAŞIMACILIK

### 2.1. Taşıma Modu Kavramı ve Denizyolu Taşımacılığı

Taşıma modu<sup>\*</sup>; karayolu, havayolu, demiryolu, boru hattı taşımacılığı, nehir yolu ve denizyolu taşımacılık<sup>\*\*</sup> faaliyetleri ile birlikte söz konusu faaliyetlerin teknik, ekonomik ve sosyal gereklere uygun olarak kurulup geliştirilmesi ve yürütülmesi faaliyetlerini kapsayan bir kavramdır (Zeytinoglu, 1980). Kavram olarak; ulaştırma ihtiyaçlarının mevcut imkân ve kısıtlamalar dikkate alınarak yapılan ulaştırma biçimlerinden her birini ifade eder (Keskin, 2011). Söz konusu kavram, taşımacılık lojistik faaliyeti içinde değerlendirildiğinde, lojistik yönetim konseyi tarafından yapılan doğru malzemenin, doğru miktarda, doğru durumda, doğru yerde, doğru zamanda doğru tüketiciye, doğru fiyatla ulaştırılmasını sağlamak için yayılması gereken faaliyetlerden biri olarak yerini alır ki (Birdoğan, 2004), bu kavram içinde; denizyolu taşımacılığı, düşük maliyetleri ve büyük miktar, hacimdeki eşyanın uzun mesafelere taşınmalarına uygun olması dolayısıyla Dünya’ da genel olarak en çok tercih edilen taşıma modudur.

#### 2.1.1. Taşıma Modu Çeşitleri

Taşıma modları, temelde, tek modlu (Unimodal), çok modlu (Multimodal) ve modlararası (Intermodal ) olmak üzere üç sınıfa ayrılmaktadır.

##### 2.1.1.1. Tek Modlu (Unimodal) Taşıma Şekilleri

Tek modlu taşıma şekilleri, mal ya da malların bir ya da daha fazla taşıyıcı tarafından

---

\* Taşıma modu, “Taşıma şekli” , “Ulaştırma modu” veya “Taşıma türü” olarak da adlandırılmaktadır.

\*\* Denizyolu Taşımacılığı, genel olarak yük ve yolcu taşımacılığını içinde barındırmasına rağmen, burada çalışma konusu dikkate alınarak yalnızca yük taşımacılığı olarak düşünülecektir.

sadece bir taşıma modu (türü/şekli) kullanılarak taşınmasıdır. Söz konusu taşımada önemli olan, taşımanın bir ya da daha fazla taşıma aracı kullanılarak fakat tüm taşıma boyunca taşıma aracı olarak kamyon, uçak, gemi, tren vd.' den sadece birinin tercih edilerek yapılmasıdır. Örneğin; ulusal ya da uluslar arası taşımaya konu olan mallar yükleme yerinden bir kamyonu istiflenerek yola çıkartılarak, boşaltma yerine aynı ya da farklı bir kamyonla ulaştırıldı ise; bu bir, tek modlu (unimodal) taşımadır.

#### **2.1.1.1.1. Karayolu Taşımacılığı**

Karayolu deyince, üzerinde yolcu ve yük nakli yapan motorlu taşıtların hareketinin olduğu mühendislik yapısını anlamak gerekir (Bıçakçı, 1987). Karayolunun kitle ve uzun mesafe taşımacılığına elverişli olmamasına rağmen, her türlü araziye uyabilmesi nedeni ile bu sistemle ulaşım ağı kurmak çok daha kolaydır. Karayolları güvenlik açısından yeterli görülmesi de aktarmasız taşımayı sağlaması, yolu kullananlara en yüksek hareket ve davranış serbestisi vermesinden dolayı kısa mesafeli taşımacılıkta avantajlı bir sistem olarak algılanmaktadır (Ergün, 1985). Hızlı bir taşıma şekli olarak; maliyetleri ve taşımacı navlun talepleri de yüksektir.

Özellikle uluslararası taşıma sistemi içinde, tüm taşıma sisteminin başlangıç ve bitiş aşamasında karayolu taşımacılığından faydalanılmaktadır ve faydalanılması zorunludur. Bunun nedeni taşımaya konu olan malların ilk yükleme ve son boşaltmasının yapılmak istendiği yerlerin limanlara uzak, mutlaka bir iç taşımanın yapılmasının zorunluluğu olduğu yerlerde konuşlanmasıdır.

#### **2.1.1.1.2. Havayolu Taşımacılığı**

Havayolu taşımacılığı, çok hızlı, yükleme ve boşaltmaların sık aralıklarda yapılabildiği güvenli ve esnek bir taşımacılık şekli olarak özellikle üretim aciliyeti olan, taşıma esnasında bozulma ihtimali yüksek, küçük hacimli, çok değerli malların taşınmasında tercih edilen bir mod olarak karşımıza çıkmaktadır. Çok hızlı bir taşıma şekli olması sebebi

ile yakıt ve işletme maliyetlerinin dolayısıyla taşımacıların navlun taleplerinin çok yüksek olmasıyla da dikkat çekmektedir.

Her ne kadar diğer taşıma modlarına göre çok pahalı bir taşıma şekli olmasına rağmen, günümüzde yaşanan uluslar arası rekabet, bu türün gelişmesini hızlandırmakta ve geliştirilmiş kapasiteler havayolu taşımacılığına olan talebin artmasına neden olmaktadır.

#### **2.1.1.1.3. Demiryolu Taşımacılığı**

Uzun mesafeli ve büyük hacimli taşımalarda demiryolu ulaştırması en uygun sistemlerden birini oluşturmakta, ağır ve hacimli yükler için çok yüksek maliyetlere katlanılmadan yapılabilecek bir taşıma türü olarak karşımıza çıkmaktadır. Kısaca, demiryolu ulaştırması güvenli, konforlu olma sınırının yanında büyük üretim ve tüketim merkezleri arasındaki yük taşımacılığında son derece etkin bir sistem olarak bilinmektedir.

Altyapısı ve demiryolu hizmetinin verildiği merkezler göz önünde bulundurulduğunda verilen hizmet diğer taşıma şekillerine göre sınırlı kalmakla beraber; çevre dostu bir taşıma şekli olmasıyla ulusal ve uluslar arası taşımalarda, taşımacılar açısından ciddi bir maliyet avantajı sağlamakta ve düşük navlun taleplerine neden olmaktadır.

#### **2.1.1.1.4. Boru Hattı Taşımacılığı**

Eşyanın borular yardımıyla bir yerden diğer bir yere ulaştırılması için kullanılan taşımacılık şeklidir.

Boru hattı taşımacılığı, ilk başta büyük yatırımlar gerektiren bir ulaşım sistemidir. Boru hattının çapı büyük olursa, pompa istasyonlarının sayısı azalmaktadır. Bu takdirde, yatırım büyük olmakta, fakat işletme maliyetleri azalmaktadır (Saatçioğlu, 2006). Dolayısıyla; uzun vadeli olarak petrol, doğal gaz, su gibi sıvı ve gaz maddelerin taşınmasında kullanılan bir moddur.

### 2.1.1.1.5. İçsuyolu Taşımacılığı

En eski ulaştırma sistemlerinden birisi olarak, iç suyollarıyla eşyanın taşınmasıdır. İç suyollarının derinlikleri, akış süratleri ve güzergâhları elverdiğince söz konusu taşıma şekliinden faydalanılabilmektedir.

### 2.1.1.1.6. Denizyolu Taşımacılığı

Taşıma modları arasında ilk kullanılmaya başlanan taşıma modu olarak önemli bir yere sahiptir. Diğer bir yandan; dünyadaki malların üçte ikisi deniz yolu taşınmakta olup uluslar arası denizcilik küresel ticarete hayati bir rol oynamaktadır. İnsanoğlunun ilk yerleşim yerleri daha çok deniz kenarları olduğu için, taşımacılık faaliyetleri de deniz kenarlarındaki yerleşim yerleri arasında denizyolu kullanılarak başlamıştır.

Taşıma maliyetleri ve navlun fiyatları açısından baktığımızda ise; taşımacılık türleri içinde birim maliyeti en düşük ve güvenli taşımacılık türüdür. Diğer yandan; büyük miktar ve hacimdeki eşyanın uzun mesafelere taşınmasında oldukça uygun bir şekil olarak; havayolu taşımacılığına göre yaklaşık 22, karayolu taşımacılığına göre yaklaşık 7, demiryolu taşımacılığına göre ise yaklaşık 3,5 kat daha ucuz bir taşımacılık şekli olarak, dünyada en çok tercih edilen taşımacılık modudur (İMEAK, 2007).

Tablo 1. Taşıma Türlerinin Özelliklerine Göre Karşılaştırılması (Erdal ve Çancı, 2009).

TAŞIMA TÜRÜ	MALİYET	ULAŞTIRMA HIZI	HİZMET YERLERİN SAYISI	MALLARI KULLANMA BECERİSİ	TARİFELİ YÜKLEMELERİN SIKLIĞI	GÜVENLİK
KARAYOLU	YÜKSEK	HIZLI	GENİŞ	YÜKSEK	YÜKSEK	YÜKSEK
DENİZYOLU	DÜŞÜK	YAVAŞ	SINIRLI	YÜKSEK	ÇOK DÜŞÜK	ORTA
HAVAYOLU	YÜKSEK	ÇOK HIZLI	GENİŞ	SINIRLI	YÜKSEK	YÜKSEK
DEMİRYOLU	DÜŞÜK	YAVAŞ	SINIRLI	YÜKSEK	DÜŞÜK	YÜKSEK
NEHİRYOLU	DÜŞÜK	YAVAŞ	SINIRLI	YÜKSEK	DÜŞÜK	ORTA
BORUHATTI	DÜŞÜK	YAVAŞ	SINIRLI	ÇOK SINIRLI	ORTA	YÜKSEK

### 2.1.1.2. Çok Modlu (Multimodal ) Taşıma Şekilleri

Çok modlu taşıma, bir yükün satıcı ile alıcı arasında, en az iki taşıma sistemiyle ve tek yük senedi ile taşınmasıdır. Yukarıdaki örneğimizden devam edecek olur isek; ulusal ya da uluslar arası taşımaya konu olan mallar yükleme yerinden bir kamyonla istiflenerek yola çıkartılarak, boşaltma yerine tren, uçak ya da gemi gibi farklı birden çok ve farklı taşıma aracı kullanılarak ulaştırıldı ise; bu bir, çok modlu (multimodal) taşımadır. Çok modlu (multimodal) taşımada unutulmaması gereken bir diğer nokta ise; malların bir taşıma aracından diğerine aktarımı sırasında mutlaka elleçleme adı verilen lojistik fonksiyona\* tabi tutulmak zorunda olmalarıdır.

### 2.1.1.3. Modlararası (Intermodal) Taşıma Şekilleri

Modlararası (Intermodal) taşıma\*, yükleme ünitelerinin bir taşımacılık modundan bir diğerini kolaylaştıran teknolojiler dizisidir (OECD/ITF, 2009). Bir başka ifade ile; ticarete konu olan eşyanın sadece bir taşıma birimi ile ve en az iki taşıma modu kullanarak ve yük aktarımı olmadan taşınmasıdır. Yine yukarıdaki örneğimizden yola çıkalım; ulusal ya da uluslar arası taşımaya konu olan mallar yükleme yerinden bir kamyonla istiflenerek yola çıkartılarak, boşaltma yerine tren, uçak ya da gemi gibi farklı birden çok ve farklı taşıma aracı kullanılarak ulaştırıldı ise; bu bir, modlararası (intermodal) taşımadır. Modlararası (intermodal) taşımada unutulmaması gereken bir diğer nokta ise; malların bir taşıma aracından diğerine aktarımı sırasında elleçleme adı verilen lojistik fonksiyona tabi tutulmak zorunda olmadan, bir önceki buldukları taşıma aracından indirilmeden, diğer taşıma

---

\*Modlararası taşımaya örnek olarak Ro-Ro, Ro-La, Ferry-Rail uygulamaları verilebilir. Ro-Ro adı verilen uygulamada, karayolu ve denizyolu taşıma modları arasında bir konsolidasyon hedeflenir. Uygulamaya göre; ticarete konu olan ürünler, kamyon adı verilen karayolu taşıma araçlarıyla deniz limanına kadar getirilir ve kamyonlar, deniz limanında yine Ro-Ro adı verilen ve yalnızca tekerlekli araçların taşınması için kullanılan gemilere, kamyonla istif halde bulunan ürünler, kamyonla indirilmeden nakledilirler. Ro-La uygulamasında ise; ticarete konu olan ürünler kamyon adı verilen karayolu taşıma araçlarıyla demiryolu istasyonlarına kadar getirilir ve istasyonlarda kamyonlar, kamyonların taşınması için tahsis edilen vagonlara kamyonla istif halde bulunan ürünler kamyonla indirilmeden nakledilirler. Ferry-Rail uygulamasında ise; bu sefer demiryolu taşımacılığı ile denizyolu taşımacılığı arasında bir bütünlük sağlanmak istenir. Buna göre; ticarete konu olan malzemeleri taşıyan demiryolu aracı söz konusu yükleri deniz limanına kadar taşıdıktan sonra, deniz limanında raylar vasıtasıyla feribota bindirilir. Böylece mallar hiçbir elleçlemeye maruz kalmadan ve dolayısıyla demiryolu aracından indirilmeden, demiryolu aracı içinde feribota eklenmiş olur.

modunu gerçekleştirecek taşıma aracına aktarılmalıdır. Modlararası taşımada, taşımanın dizaynı, maliyetlerin paylaşılması ve hesaplama önemli unsurlardır (<http://www.isl.org>).

Intermodalite kavramı, her ne kadar taşıma modları arasında bir entegrasyonu amaçlasa da, diğer bir yandan, özellikle karayolu taşıma modunun ortaya çıkardığı trafik sıkışıklığı, çevresel olumsuzluklar, sınır geçişlerindeki kısıtlamalar, gümrük kısıtlamaları ve özellikle taşımacılık maliyetlerinin yüksekliği (ölçek ekonomilerinden istenildiği gibi faydalanamama) gibi sorunlar nedeniyle entegrasyonunun daha sıklıkla denizyolu ve demiryolu taşımacılık modları kullanılarak yapılması gerektiğini savunan ve amaç edinen bir taşımacılık entegrasyon biçimidir.

## **2.2. Denizyolu Taşımacılığının, Dünya’ daki ve Türkiye’ deki Mevcut Durumu ile Konteyner Taşımacılığı**

Sınırların ortadan kalktığı, uluslararası rekabetin yoğun olarak hissedildiği günümüzde, gerek sanayi hammaddesini oluşturan yükleri bir seferde büyük miktarlarda taşıma özelliği, gerekse taşıma maliyetinin demiryolu, karayolu ve havayoluna göre daha ucuz olması denizyolu taşımacılığının önemli avantajları arasındadır. Diğer taraftan; petrol, doğalgaz ve madenlerin önemli bir yüzdesinin denizlerin altında bulunmasının yanı sıra, dünyanın dörtte üçünün sularla kaplı oluşu denizyolu ulaşımını önemini arttıran unsurlardandır. Deniz ticareti, küresel ve bölgesel ekonomik koşullardan, uluslar arası ticaretteki gelişmelerden, liman tıkanıklıklarından, ticaret rotalarından, ekin hâsılatından, savaş durumundan, siyasi gelişmelerden, ambargo ve grevlerden, tüketicilerden, kuru yük malları ve ham petrol ve petrol ürünlerine talep gibi faktörlerden etkilenmektedir (Ece, 2008).

Diğer yandan; denizyolu taşımacılığı\* bir defada çok fazla yük ulaştırması, güvenilir olması, mal zayıtının minimum düzeyde olması, ortalama olarak havayolu taşımacılığına göre 14, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3,5 kat daha ucuz olması nedenlerinden dolayı dünyada en çok tercih edilen taşıma modudur. Diğer yandan, multi modal ve intermodal

---

\* Denizyolu taşımacılık modu, kabotaj (ulusal) ve uluslar arası denizyolu taşımacılığı olarak da çeşitlendirilebilir. Söz konusu çalışmamız uluslar arası denizyolu taşımacılığı kuralları ve örneklendirmelerine göre şekillendirilmiştir.

taşımacılığın gelişimi ile birlikte, kapıdan kapıya (door-to-door) taşımaların önemi artış göstermiştir ki, taşımacılık zinciri içerisindeki bu artış ticari gemi büyüklüklerinin de artış göstermesine neden olarak maliyetlerin artmasını sağlamıştır (Notteboom, 2002).

### **2.2.1. Denizyolu Taşımacılığının Dünya’ daki Mevcut Durumu ve Konteyner Taşımacılığı**

Denizyolu taşımacılığı, gelişmiş ülkelerin çoğunun kalkınma planlarında öncelikli yer alan bir taşıma şekli olup; dünya mal ticaretinin yaklaşık olarak %90 kadar bir kısmının taşımalarını üstlenmektedir. Son yıllarda ise; dünya ticaretine konu olan malların denizyolu kullanılarak taşınması konusunda bir trend göze çarpmaktadır. Özellikle ticarete serbestleşme ve sanayileşmenin artması buna dolaylı da olsa etmendir. Serbestleşme ve sanayileşmenin artmasıyla artan dünya ticaretine konu olan malların taşınması için, en ekonomik taşıma şekli olan denizyolunu tercih edilmektedir. Teknolojinin ilerlemesiyle daha etkin ve hızlı yapılabilen ulaştırma hareketi ise; denizyolu taşımacılığının ekonomik olmasının yanında gün geçtikçe daha hızlı bir hal de almasına yardımcı olmaktadır.

Diğer bir yandan; 2013 yılı itibarı ile dünya ticaret gemisi filosu yaklaşık olarak 120.000 gemiden oluşmakta olup, gemilerin toplam tonajı 1.543 milyon DWT’ dir. Filo son 25 yıldır dengeli bir artışla %1 büyümektedir (Ünsan v.d.,2007). Ayrıca Dünya ekonomisine baktığımızda, Dünya bankası tahminlerine göre uluslar arası ticaretin 2026 yılına kadar %45 düzeyinde artış gösterebileceğidir (Ünsan v.d., 2008).

Tablo 2 ve 3’ te, dünya deniz ticaretindeki artış, konteyner kullanımına ve üretimine bağlı olarak rahatlıkla görülebilmektedir. Aşağıda söz konusu duruma göre, dünya konteyner trafiği ve üretimi verileri verilmiştir.

Tablo 2. Dünya Konteyner Trafiki (World Container Traffic - Drewry Annual Reports; End Year Fleet Size - CI Market Analysis: Container Leasing Market 2010).

<b>YIL</b>	<b>DÜNYA KONTEYNER TRAFİĞİ</b>	<b>BÜYÜME (%)</b>	<b>YILSONU FİLO BÜYÜKLÜĞÜ</b>	<b>BÜYÜME (%)</b>	<b>TRAFİK/FİLO RASYOSU</b>
<b>2003</b>	78,9	11,60	16,56	6,63	4,76
<b>2004</b>	91,9	16,48	18,085	9,21	5,08
<b>2005</b>	105,3	14,58	19,965	10,40	5,27
<b>2006</b>	115,5	9,69	21,415	7,26	5,39
<b>2007</b>	127	9,96	23,335	8,97	5,44
<b>2008</b>	142,4	12,13	26,235	12,43	5,43
<b>2009</b>	148,9	4,56	28,135	7,24	5,29
<b>2010</b>	134,56	-9,63	27,085	-3,73	4,97
<b>2011</b>	153	13,70	27,635	2,03	5,54
<b>2012</b>	165,6	8,24	29,485	6,69	5,62
<b>2013</b>	177,7	7,31	32,185	9,16	5,52

Tablo 3. Dünya Konteyner Üretimi (World Container Traffic - Drewry Annual Reports; End Year Fleet Size - CI Market Analysis: Container Leasing Market 2010).

<b>YIL</b>	<b>FİLOYA EKLENEN</b>	<b>FİLODA YENİLENEN</b>	<b>TOPLAM</b>	<b>YILSONU FİLO BÜYÜKLÜĞÜ</b>
<b>2009</b>	-1.050.000	1.500.000	450.000	27.085.000
<b>2010</b>	550.000	1.450.000	2.000.000	27.635.000
<b>2011</b>	1.850.000	1.550.000	3.400.000	29.485.000
<b>2012</b>	2.700.000	1.600.000	4.300.000	32.185.000
<b>2013</b>	2.750.000	1.650.000	4.400.000	34.935.000
<b>2014</b>	2.700.000	1.800.000	4.500.000	37.635.000
<b>2015</b>	3.000.000	2.000.000	5.000.000	40.635.000



Dünya denizyolu taşımacılığının genelinden, konteyner taşımacılığı özeline doğru kayacak olursak; geleneksel dökme yükler dışında kalan genel kargo niteliğindeki yüklerin daha rahat taşınmasını sağlayan konteyner taşımaları, dökme yük dışındaki taşımaların yaklaşık %90' lık bir kısmını oluşturmaktadır. Hızla artan talebi karşılayabilmek için günümüzde armatörler, daha çok konteyner taşınmasını sağlayan, daha büyük ve daha kapasiteli gemiler elde etmektedirler.

Konteyner taşımacılığına makro ölçekte baktığımızda; öncelikle arz ve talep gibi iki önemli unsur açısından durumu değerlendirmekte fayda vardır. Talep yönlü olarak; insan ihtiyaçlarının ve dolayısıyla üretimin gün geçtikçe artış gösterdiği günümüzde uluslar arası mal ticareti de bu duruma paralel olarak artış göstermektedir. Yukarıda da bahsedildiği üzere; özellikle sanayileşmenin ve teknolojinin taşımacılık boyutunda da gösterdiği gelişme, olumlu etkisini denizyolu konteyner taşımacılığında da göstermiş ve taşımacılık maliyetleri – ulaştırma terminleri oranlarındaki olumlu gelişme, konteyner taşımacılığı ile yapılan mal mobilitesinin tüm dünyada artış göstermesine neden olmuştur.

Talepteki bu artış karşısında arz noktasında, dünya konteyner taşımacılığı yapan gemilerin sayısı artarken, yapımı yeni başlayan gemilerin daha büyük ve kapasiteli olması sağlanmıştır. Tabii ki tek artış konteyner gemilerinin hacimlerinde ve sayılarında yaşanmamaktadır. Konteyner taşımacılığı söz konusu olduğunda gerekli olan bir diğer araç ise; konteyner liman ve terminalleridir ki; dünyadaki konteyner liman ve terminallerinde de tüm dünyada bir geliştirme, bu denli bir talep ve buna bağlı olarak arz artışının olduğu bir durumda zorunluluk olmaktadır.

### **2.2.2. Denizyolu Taşımacılığının Türkiye' deki Mevcut Durumu ve Konteyner Taşımacılığı**

Ülkemizde, temel ulaştırma politikalarının özellikle Marmara Bölgesi gibi üretimin yoğun olduğu bölge dışındaki bölgelerde yatırım maliyeti ve bakım giderleri yüksek olan karayolu taşımacılığına göre şekillendiği anlaşılmaktadır (DPT, 2006). Ülkemizde diğer ulaştırma modlarına göre karayolu modunun daha sık kullanıldığı aşikardır.

1950 yılına kadar Türkiye’ de ulaştırma sektöru daha çok demiryolu ve denizyolu ağırlıklı iken sonraki dönemlere bakıldığında ulaştırma sektöründe karayolu taşımacılığına yapılan yatırımların ve dolayısıyla karayolu taşımacılık yatırımları payının gittikçe arttığı görölmektedir. Günümüzde karayolunun tüm taşımacılık içindeki payının oranı yüzde doksanların üstüne çıkarken, denizyolu taşımacılığı için yapılan yatırımların oranı (son 10 yılda ulaştırma sektörüne yapılan devlet yatırımları 75 milyar T.L.’ dir) yalnızca %2,4 (DPT, 2006) oranında kaydedilmiştir.

Tablo 4 ve Tablo 5’ te, Türkiye’ nin dış ticaret işlemlerinde kullanılan taşıma şekillerinin yıllara göre ağırlıkları verilmiştir.

Tablo 4. İhracattaki Taşıma Sistemlerinin Yıllık Gelişimi (%) (www.ubak.gov.tr).

<b>YILLAR</b>	<b>DENİZYOLU</b>	<b>KARAYOLU</b>	<b>HAVAYOLU</b>	<b>DİĞER</b>
<b>2007</b>	75,5	21	1,7	1,9
<b>2008</b>	75,6	20,8	1,7	1,9
<b>2009</b>	71,6	25,2	1,9	1,4
<b>2010</b>	73,9	24,3	0,7	1
<b>2011</b>	73,6	24,2	1	1,2
<b>2012</b>	75,7	22,5	1	0,8
<b>2013</b>	74,2	24,2	1	0,5

Tablo 5. İthalattaki Taşıma Sistemlerinin Yıllık Gelişimi (%) (www.ubak.gov.tr).

<b>YILLAR</b>	<b>DENİZYOLU</b>	<b>KARAYOLU</b>	<b>HAVAYOLU</b>	<b>DİĞER</b>
<b>2007</b>	92,7	5,1	0,2	2
<b>2008</b>	93,2	4,6	0,1	2,1
<b>2009</b>	93,6	4,5	0,1	1,9
<b>2010</b>	92,7	5	0,1	2,2
<b>2011</b>	93,1	4,4	0,1	2,5
<b>2012</b>	93,4	3,9	0,1	2,6
<b>2013</b>	93,4	4	0,1	2,5

Hal böyle iken; tüm Dünyada olduğu gibi ülkemiz dış ticaret taşımaları açısından da önemli bir paya sahip olan denizyolu taşıma şekli ile ilgili DPT' nin yayınladığı kuvvetli ve zayıf yönleri bilmekte fayda vardır:

Kuvvetli yönler:

- Konteyner gemilerinin sayı, tonaj ve taşıdığı yüklerin miktar yönünden artışı ve yeni modern gemilerin filoya katılması,
- Önümüzdeki dönem için Türk Armatörlerinin gemi siparişlerinin artacak olması,
- Yeterli sayıda Ro-Ro gemisine sahip olmamız,
- Uluslar arası taşıma koridorları arasında yer alan coğrafi konumumuz,
- Türk Boğazları' nda kurulan gemi trafik ve bilgi sistemi,
- Bayrak ve liman devleti kontrollerinde güçlü bir idari yapıya sahip olmamız,
- STCW 78/95 sözleşme hükümlerine göre artık beyaz listede yer alıyor olmamız,
- A.B. Eşleşme Projesi çerçevesinde uluslararası anlaşmalar ile ilgili olarak mevzuatımızın A.B. mevzuatıyla uyumlu hale geliyor olması
- Türkiye' nin dış ticaret hacmindeki artışa bağlı olarak, Türk Denizyolu Taşımacılığının artış göstermesi
- Ülkemizin değişen uluslararası mevzuata hızlı adapte olabilmesi
- Kurumsal yapılaşmasını tamamlayan denizcilik şirketleri için finansmanın sorun olmaktan çıkması,
- Yeni gemi yapımı konusunda, Türk Tersanelerinin uluslar arası tecrübe ve maliyet avantajına sahip olması,
- Özellikle Ege ve Akdeniz kıyılarının yat ve kruvaziyer turizminde önemli bir potansiyel oluşturması vurgulanabilir.

Zayıf yönler:

- Dökme yük gemilerimizin yaş ortalamasının yüksek olması
- Yolcu, gemi kapasitelerinin yetersiz olması,
- Türk bankalarının gemi alım finansmanında eksik bir yapıya sahip olmaları,
- LPG ve LNG gemilerinin filolarımızda yetersiz olması,

TÜRKLİM' e göre, ayrıca Türkiye' de 2023 yılına kadar limanlarımızda 18 milyon TEU konteyner elleçleneceği tahmin edilmektedir. Diğer yandan; dış ticaret hedefleri doğrultusunda yük tahmin hesaplarına göre 17,8 milyon TEU konteyner elleçlenecektir.

Günümüzde denizyolu taşıma şekli kullanılarak taşınması yapılan mal çeşitleri genel olarak dökme (Tramp) ve taşıma birimi (konteyner) yardımıyla (Liner) taşımalar olmak üzere iki grupta değerlendirilmektedir. Dökme ve taşıma birimi yardımıyla yapılan taşımaları ise aşağıdaki şekilde değerlendirmek mümkündür:

- Ham petrol taşımaları
- İşlenmiş petrol taşımaları
- Asfalt taşımaları
- LPG-LNG taşımaları
- Asit taşımaları
- Amonyak ve kimyevi madde taşımaları
- Yağ taşımaları
- Cevher ve benzeri taşımaları
- Hububat ve benzeri taşımaları
- Kereste ve benzeri taşımaları
- Karışık eşya taşımaları
- Ro-Ro taşımaları
- Havalandırmalı yük taşımaları
- Canlı hayvan taşımaları
- Soğuk taşımalar \*
- Konteyner taşımaları

Son yıllarda tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de konteyner taşımacılığı oldukça önemli bir gelişme göstermektedir. Türkiye' de konteyner taşımacılığının gelişme göstermeye başlaması, özellikle 1970' li yılların başında başlamıştır. Söz konusu dönemde Lübnan' da

---

\* Soğuk taşımalar, "Frigorifik Taşımalar" olarak da adlandırılır.

yaşanan iç karışıklık neticesinde, Ortadoğu Ülkeleri' ne ulaşmanın alternatif yollarını arayan armatörler Türkiye' yi transit üs olarak değerlendirme yoluna gitmek istemişlerdir.

Zamanla; Türkiye sadece konteyner transit ticaretinin yapıldığı bir merkez olmaktan kurtularak, mevcut dış ticaret yüklerinin de konteyner kullanımıyla ticarete konu olduğu bir ülke konumuna geçmiştir. Bu durumun doğal sonucu olarak; başlangıçta Mersin, İskenderun ve İzmir Limanlarımızda konteyner kullanılmaya başlanmış, günümüzde ise; bu limanlarımıza Haydarpaşa, Ambarlı gibi Limanlarımız da katılım göstermişlerdir.

2013 yılında, ülkemiz limanlarında aylar bazında yapılan yük elleçleme rakamlarını Tablo' 6 ve Tablo 7' de görmek mümkündür.

Tablo 6. Aylar Bazında Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme İstatistikleri – TON Yükleme (www.atlantis.udhb.gov.tr).

AY	YÜKLEME						
	İHRACAT				KABOTAJ YÜKLEME	TRANSİT YÜKLEME	TOPLAM YÜKLEME
	TÜRK BAYRAKLI	KENDİ ÜLKE BAYRAKLI	DİĞER ÜLKE BAYRAKLI	TOPLAM			
OCAK	889.240	235.120	5.440.567	6.564.927	1.924.496	4.479.428	12.968.851
ŞUBAT	986.908	114.012	5.559.688	6.660.608	1.736.520	4.386.555	12.783.683
MART	1.044.601	242.780	6.768.259	8.055.640	1.792.725	4.925.297	14.773.662
NİSAN	980.972	207.669	6.072.777	7.261.418	1.716.578	4.350.424	13.328.420
MAYIS	1.257.592	249.417	7.117.910	8.624.919	1.942.777	4.095.576	14.663.272
HAZİRAN	1.072.650	173.319	6.743.345	7.989.314	2.076.223	4.470.612	14.536.149
TEMMUZ	1.051.287	261.193	6.330.455	7.642.935	1.903.961	4.348.757	13.895.653
AĞUSTOS	921.339	360.294	6.001.781	7.283.414	1.950.522	3.869.285	13.103.221
EYLÜL	944.399	242.680	6.677.524	7.864.603	1.999.925	3.860.953	13.725.481
EKİM	1.041.242	206.902	6.480.220	7.728.364	2.032.088	4.008.939	13.769.391
KASIM	1.062.487	275.639	6.485.838	7.823.964	1.968.344	3.963.461	13.755.769
ARALIK	983.180	172.804	6.651.396	7.807.380	1.825.299	4.007.724	13.640.403
TOPLAM	12.235.897	2.741.829	76.329.760	91.307.486	22.869.458	50.767.011	164.943.955

Tablo 7. Aylar Bazında Gerçekleştirilen Toplam Elleçleme İstatistikleri – TON Boşaltma (www.atlantis.udhb.gov.tr).

BOŞALTMA						
İTHALAT				KABOTAJ BOŞALTMA	TRANSİT BOŞALTMA	TOPLAM BOŞALTMA
TÜRK BAYRAKLI	KENDİ ÜLKE BAYRAKLI	DİĞER ÜLKE BAYRAKLI	TOPLAM			
2.257.491	1.061.507	10.852.164	14.171.162	1.922.020	414.595	16.507.777
1.875.800	557.222	11.615.391	14.048.413	1.834.674	428.844	16.311.931
2.580.443	830.798	13.181.724	16.592.965	2.066.593	391.491	19.051.049
2.645.402	952.650	14.334.521	17.932.573	1.846.541	499.241	20.278.355
2.506.423	1.024.578	14.114.660	17.645.661	1.999.639	511.152	20.156.452
3.126.949	997.462	12.140.840	16.265.251	2.080.229	505.029	18.850.509
2.218.386	762.824	12.948.408	15.929.618	2.013.798	521.096	18.464.512
2.045.534	853.224	13.243.758	16.142.516	2.078.641	644.033	18.865.190
1.833.054	958.785	13.789.268	16.581.107	2.129.927	522.974	19.234.008
1.806.115	668.471	13.990.096	16.464.682	2.072.315	470.895	19.007.892
1.814.308	837.597	12.016.399	14.668.304	2.062.023	510.825	17.241.152
1.766.445	1.175.952	13.090.279	16.032.676	1.943.529	537.245	18.513.450
26.476.350	10.681.070	155.317.508	192.474.928	24.049.929	5.957.420	222.482.277

Söz konusu tablolar incelendiğinde; Türkiye’ de konteynerizasyonun hızlanmasına paralel olarak, Türk Liman Bölgeleri’ ne gelen yükler içinde konteyner kullanılarak gelen yük oranları ile Türk Liman Bölgeleri’ nden giden yükler içinde konteyner kullanılarak giden yük oranlarının her geçen yıl artış gösterdiğini görmek mümkündür. Söylediğimiz bu durumu, Türkiye genelinde limanların konteyner elleçlemelerini gösteren Tablo 8.’ deki veriler de desteklemektedir. Tablo 8.’ e göre; 2008 yılında Türkiye Limanları’ nda elleçlenen toplam konteyner sayısı 5.228.154 iken 2012 yılında bu rakam 7.230.385 olmuştur.

Türkiye denizyolu taşıma modundaki güncel duruma baktığımızda ise; karşımıza 9. yedi yıllık kalkınma planının çıktığını görürüz. Söz konusu plan 2007 ve 2013 yılları arasında kapsamaktadır ve denizyolu ulaştırmasına yönelik şu amaç, ilke ve politikaları (DPT, 2006) kapsamaktadır.

#### Amaçlar:

- Türk deniz ticaret filosunu yeni gemiler ile güçlendirmek,
- Bayrak Devleti denetimlerinin arttırılarak gemilerimizin dünya standartlarında ve kuralları çerçevesince taşıma yapmalarını sağlamak,
- Limanlarımızın özelleştirilmesi kapsamında, kombine taşımacılığa uygun olarak, yeni teknolojik yatırımlarla donatılmasını sağlamak,
- Ege ve Akdeniz bölgeleri başta olmak üzere aktarma merkezi olabilecek limanların belirlenmesini sağlamak, yatırımları bu doğrultuda hızlandırmak, Kruvaziyer ve yat limanı sayısını arttırmak.
- Gemi trafiğinin izlenmesi ile ilgili olarak Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS), Gemi Trafik Hizmetleri (GTH) teknolojik donanım ve alt yapı tesis ve çalışmalarının tamamlanmasını sağlamak.
- Denizcilik eğitiminin ilerlemesini sağlamak,
- Gemi kaynaklı deniz kirliliğinin en az düzeye çekilebilmesi için gerekli yatırımları yapmak,



Tablo 8. Türkiye Genelinde Limanların Yük (Konteyner) Elleçlemeleri (www.turklim.org).

	<b>2008</b>	<b>%</b>	<b>2009</b>	<b>%</b>	<b>2010</b>	<b>%</b>	<b>2011</b>	<b>%</b>	<b>2012</b>	<b>%</b>
<b>TÜRKLİM ÜYELERİ</b>	3.964.373	75,83	3.485.468	72,13	4.932.869	84,01	5.679.049	86	6.336.425	87
<b>TCDD LİMANLARI</b>	1.241.640	23,75	1.014.261	27,65	904.568	15,42	897.036	14	893.960	13
<b>DİĞER</b>	22.141	0,42	21.057	0,22	28.658	0,48	36.950	0	26.032	0
<b>TOPLAM</b>	5.228.154	100,00	4.520.786	100,00	5.865.785	100,00	6.613.035	100,00	7.230.385	100,00

- Etkin denizcilik politikalarının oluşturulması konusunda denizcilik enstitülerinin kurulmasını sağlamak,
- Denizcilik ve deniz ulaşımı alanlarında AB müktesebat ve uygulamalarına uyumu gerçekleştirmek ve DTO, Türk Loydu, Limanlar, Meslek Odaları, ilgili Üniversiteler ile işbirliklerine gitmek,
- Denizcilik ile ilgili istatistikî çalışmaların daha detaylı yapılması konusunda TÜİK ile işbirliği ve çalışmalar sürdürmek,
- Türk Boğazlarında seyir can, mal ve çevre emniyetinden taviz vermeden Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü ve bağlısı uygulama talimatlarına uygun olarak geçiş devamlılığının tesisi.
- Transit taşımacılık ile ilgili düzenlemelerin gözden geçirilmesi.
- Gemilerden toplanan harçların maddi durumu iyi olmayan gemi adamlarının sağlık ile ilgili ihtiyaçları için kullanılması.
- Türk toplumuna denizciliğin tanıtılması, sevdirmesi ve yaygınlaştırılması için girişimlerde bulunulması.

#### İlkeler:

- Türk Deniz Ticaret Filosu' nu gençleştirmek.
- Yeterli gemi denetimi personeline sahip olarak, limanlarımıza gelen yabancı bayraklı gemilerin denetimlerini uluslararası mevzuatlara uygun olarak gerçekleştirmek.
- Ülkemizin gemi adamları ihraç eder hale gelmesini sağlamak üzere STCW anlaşmasının gereklerini yerine getirecek İngilizce diline hâkim gemi adamları yetiştirmek.
- Uluslar arası Denizcilik Teşkilatı'nın komitelerine sürekli katılım sağlayabilecek bir kadro oluşturabilmek.

#### Politikalar:

- Türk Bayraklı Deniz ticaret filomuzun dış ticaret taşımalarında daha fazla tercih edilebilmelerini sağlayacak politikalar izlemek.

- A.B.'ye giriş sonrası kabotaj uygulamalarını da dikkate alarak, etkisiz hale gelen koster filomuzu, A.B. içi rekabete hazır hale getirmek.
- Uluslar arası sefer yapan kuru yük, konteyner, Ro-Ro ve tanker tipi gemilerimizin sayısını yeni gemilerle artırarak filoyu uluslar arası deniz taşımacılığında rekabet edebilir hale getirmek ve mevcut limanlarımızın alt ve üst yapı yatırım ihtiyaçlarını deniz ulaştırma faaliyetlerinin gereklerini yerine getirecek seviyede ve uluslar arası standartlara uygun olarak tamamlamak, yeni liman ihtiyaçları için yer seçim ve projelendirme faaliyetlerini hinterland, demiryolu ve karayolu bağlantıları ve ülkemizin savunma gereksinimlerini dikkate alarak sürdürmek.
- Türk Denizcilik Mevzuatını AB müktesebatına uyumlu hale getirmek.
- Deniz ticaret filomuzun ve genel olarak denizcilik sektörümüzün daha fazla tanıtımının yapılmasını sağlamak.
- Gemi kaptanları ve kılavuz kaptanların, sivil toplum örgütü şeklinde güçlenmelerini sağlamak.

### **2.3. Denizyolu Taşımacılığı Türleri ve Liner Taşımacılık**

Denizyolu taşımacılığı, insan ile birlikte yük ve eşyanın deniz kullanılarak bir yerden başka bir yere ulaştırılmasını sağlayan bir taşımacılık türüdür . Bu sektörde insanların ve / veya eşyaların, limanlar / terminaller arasında, tarifeli ya da tarifesiz olarak taşınması yoluyla hizmet üretilir. Denizyolu taşımacılığı, hizmetin sürekliliği ve düzenli olup olmamasına göre, yukarıda da kısaca değinildiği üzere, liner \* ve tramp olmak üzere iki gruba \*\* ayrılır.

#### **2.3.1. Tramp Taşımacılık**

Tramp taşımacılığı, belli bir tarifeye bağlı kalarak, önceden belirlenmiş bir güzergah üzerinden yapılmayan denizyolu taşımacılık şeklidir. Söz konusu taşımacılık şeklinde

---

\* Liner taşımacılık, düzenli hat taşımacılığı olarak da adlandırılabilir.

\*\* Söz konusu çalışmamız, Liner taşımacılık kuralları ve örneklendirmelerine göre şekillendirilmiştir.

çoğunlukla ekonomik değeri düşük dökme yüklerin\* denizyoluyla taşınması amaçlanır. Bu denizyolu taşıma şeklinde amaç geminin aynı tür yük ile tamamen yüklenmesidir, yani tam yüklemeyi esas alır ki, ancak bu durumda kiracı, maksimum fayda sağlayabilsin.

Bir başka deyişle; tramp taşımacılıkta yük esastır, yani hizmeti yük çeker. Bu esasa göre, verimli bir şekilde ve yüksek kapasite ile yük taşınması ön plandadır; en az maliyetli taşıma geminin tüm kapasitesinin aynı yükle yüklenmesi durumunda gerçekleştirilir. Tramp taşımalarında armatörlerin kendisi ya da kiracılar, gemilerini yüklerine talep olan yerlere kaydırmak istemektedirler.

Tramp taşımacılık navlunları\*\* sıklıkla dalgalanmaya konu olan navlunlardır. Söz konusu dalgalanmanın nedenleri şu şekilde sıralamak mümkündür (Akten ve Albayrak, 1983):

- Bölgelere göre taşımaya konu olan gemilerin sayısı ve büyüklükleri
- Taşıma hattındaki yoğunluk
- Yoğunlukta değişim frekansı
- Diğer bölgeler ile bağlantılı hizmet oluşturulması olanakları
- İklim
- Bölgelere göre rekabet durumu
- Yüke liman ve terminallerde verilen hizmetler
- Ortalama sefer süresi
- Gelir ve gelire göre sefer maliyerleri

Tramp taşımacılığı, tramp gemileriyle yapılır. Bunlara “trampçı” anlamında “tramp” denir. Tramp gemileri “konvansiyonel (klasik) trampçılar” ve “dökmecileri” kapsar.

---

\* Bu yüklere örnek olarak; kömür, maden cevheri, fosfat, ham petrol, tahıl, şeker, gübre, kereste, çimento, tuz verilebilir.

\*\* Navlun, sevk edilen malların iki liman arasındaki taşıma bedelidir. Uygulamada yalnızca denizyolu taşıma modunda değil diğer taşıma modları olan karayolu, demiryolu ve havayolu taşıma modlarında da kullanılır.

Konvansiyonel trampçılar, daha fazla sayıda limana uğrayabilmek için genellikle az su çeken, draftları\* düşük olan şileplerdir.

Dökmeciler ise, modern trampçılar olarak da adlandırılan gemilerdir. Modern tramp gemileri olan dökmeciler de kendi içinde konvansiyonel dökmeciler ve kombine dökmeciler olmak üzere iki ana gruba ayrılmaktadır.

### **2.3.2. Liner Taşımacılık ve Liner Taşımacılık Türleri**

Liner taşımacılık, düzenli, sürekli ve belli bir tarife dayalı bir biçimde hizmet sunan denizyolu taşımacılık şeklidir. Söz konu taşıma şeklinde, çoğunlukla ekonomik değeri yüksek yüklerin, genellikle bir taşıma aracı vasıtası ile denizyolu taşıma modu kullanılarak taşıma işlemlerinin yapılması amaçlanır. Liner taşımaları genellikle yapılmış eşyaları (nihai-son ürün) kapsar. Liner taşımacılık şeklinde gemiler seferlerini ve hizmetlerini belirli bir tarife uyarınca sürdürürler. Hangi limanlara ne zaman uğranacağı sefer programlarında belirtilir. Böylelikle yükleyiciler (ihracatçı ya da ithalatçı), taşıma gereksinimleri konusunda önceden bilgi edinirler.

Liner taşımacılıkta hizmetin sürekliliği söz konusu taşımacılık şeklinin belirgin bir özelliği olarak karşımıza çıkmaktadır. Gemiler düşük talep söz konusu olduğunda bir başka deyişle yük bulamadıkları zaman bile, programlarını aksatmamak için önceden programa alınmış ve uğranılacağı belirli olan limanlara uğramak zorundadırlar.

Diğer yandan; liner taşımacılık denizyolu taşımacılığı söz konusu olduğunda en pahalı taşıma türlerinden biridir. Bunun en önemli nedeni ise; liman sürelerinin (limanda kalma sürelerinin) sefer içindeki oranının yüksek olmasıdır. Liner taşımacılık, normal piyasa koşullarında daha istikrarlı kar sağladığı bilinen bir hizmet şeklidir. Organizasyonlar iyi düşünüldüğü, limanlar iyi seçildiği, gemileri limanlarda asgari seviyede tutabilmenin yolları bulunduğu sürece karlı bir taşımacılık tipidir.

---

\*Draft, geminin tam yüklükten suyun altında kalan kısmının derinliğidir. Su kesimi olarak da ifade edilmektedir.

Liner taşımacılıkta navlun piyasası kararlıdır ve liner taşımacılığındaki ekonominin sağlanması, yani, liner taşımacılık piyasasının etkin bir şekilde devamı bazı koşullara bağlıdır (Akten ve Albayrak, 1983):

- Liner taşımacılık, hizmet esaslı bir denizyolu taşıma şekli olduğundan, maliyetler ve hizmetin kalitesi açısından, söz konusu taşımalar olabildiğince az liman üzerinden gerçekleştirilmek istenirler.
- Liman sayısının az olmasının yanında, liner taşımacılıkta aranan limanlar, elleçleme hizmetleri gelişmiş, çevre limanları ile sefer bağlantı olanakları geniş, hinterland\* hizmetleri yaygın, ulaşım hizmetleri örgünlenmiş, endüstri ürünlerini elleçleyen limanlardır.
- Liner işletmeleri, yüke hızlı ve kaliteli hizmet verebilen limanlara uğramayı isterler. Yüke verilen hizmet kalitesi ne kadar düşer ve yüke yavaş hizmet verilirse, liner işletmecileri için bu durum yüksek maliyet unsuru yaratacaktır.
- Liner taşımalarında gemilerin limanlarda bekleme süreleri önemli olduğundan, liner işletmecileri düşük maliyet yüksek performans açısından yüklerde uzmanlaşmaya gitmelidirler.

Liner taşımacılık, yapılan taşımanın şekline bağlı olarak iki ayrı grupta inceleme konusu yapılabilmektedir. Bu gruplardan ilki konvansiyonel liner taşımacılığı, diğeri ise modern liner taşımacılığıdır.

Konvansiyonel liner taşımacılığı ile modern liner taşımacılığını birbirinden ayıran en temel ölçü, söz konusu taşımalara konu olan gemilerin limanlarda kalma süreleridir. Konvansiyonel liner taşımacılıkta, geminin limanda kalma süresi (liman süresi), geminin seyir süresinden daha fazla iken; modern liner taşımacılıkta geminin limanda kalma süresi, geminin seyir süresinden daha azdır. İki liner taşımacılık tipi arasındaki bu temel farktan dolayı; konvansiyonel liner taşımacılığından modern liner taşımacılığına geçme sürecinde, yük

---

\* Hinterland, bir liman şehrinin arkasında kalan karalar, o limanı besleyen ya da dışa açılmak için o limana ihtiyaç duyan yerler anlamına gelir. Bir başka deyişle, limana gelen ve giden yüklerin bölgesel dağılım alanı olarak ardbölge de denilir. Bir limanın ardbölgesi, limanın ulaşım yolları üzerinde olup olmayışına, ulaşım sistemlerinin çeşitliliğine ve düzenliliğine, limanın ticari anlayışına göre geniş ya da dar olabilmektedir.

birimleştirmeye (konteyner) bir başka deyişle yüklerin bir taşıma aracı vasıtasıyla taşınmasına daha çok önem verilmiştir.

Söz konusu bu durum nedeniyle, modern liner taşımacılığında iki önemli unsur vardır. Bu öğeler; yük birimleştirme ve mekanizasyondur.

Yük birimleştirme, boyut, ambalaj ve ağırlıkları değişik olan çok sayıda ufak yükü büyük boyutlu standart kaplar ya da ambalajlar yardımıyla iri ve tek bir yük durumuna getirme işidir (Akten ve Albayrak, 1983). Yük birimleştirme uygulamada, çoğunlukla konteyner\* adı verilen yük birimleştirme elemanları ile yapılmaktadır.

Yük birimleştirmeyi uygulamaya yönelik olarak vereceğimiz bir örnek olay yardımıyla açıklayalım:

Merkezi İstanbul Güneşli' de yer alan bir tekstil firması, ürettiği kumaşların satışı için İspanya' da yerleşik Sergio adlı şahıs ile sözleşme imzalamıştır. Üretimlerini Çorlu' da yapan İstanbul firmasında çalışan Ezgi Hanım, İtalya Bölgesi satışlarından sorumlu olarak Sergio' dan İtalyan bir konfeksiyon firması adına gelen 5 rulo ( rulo ebatları boy: 125 c.m., en: 20 c.m. 'dir.) kumaş talebi için proforma fatura hazırlayarak İtalyan Firması yetkilisi Alessandro' ya iletmiştir. Proforma faturada yer alan birim fiyat 1,33 Euro / kg – CIF Aleksandra - by sea' dir. Proforma faturada anlaşma sağlanmıştır.

Yukarıdaki örnek olayda görüldüğü üzere, konu ebatlarda rulo kumaşların uluslararası ticari terimleri\*\* göz önünde bulundurulduğunda kullanılacak taşıma şekli denizyoludur. Ticarete konu olan malzeme cinsi taşıma esnasında özellik gerektirmeyen bir cins olan kumaştır. Dolayısıyla malzemelerin standart bir denizyolu konteynerine (20 feet\*\*\* gibi)

---

\* Konteyner, "Yüklük" olarak da anılmaktadır.

\*\* Uluslararası ticari terimler (INCOTERMS), Uluslar arası Ticaret Odası (ICC) tarafından ticarete konu olan İhracatçı ve İthalatçı tarafların ticari olarak hangi sorumluluklara ne şekilde paylaşabileceklerini tek düzen kurallara bağlamak için oluşturulmuş kurallar bütünüdür. Söz konusu kurallar bütünü içinde CIF terimi, ticarete konu olan mallar, yalnızca denizyolu modu kullanılarak uluslar arası sularda taşınacak işe uygulanır.

\*\*\* feet, Amerikan Ölçü Birimi. 1 Feet, 30,48 cm. karşılık gelmektedir. Ft. kısa adıyla da kullanılmaktadır.

istiflenmesi beklenir. Fakat malzemelerin toplam hacim ve ağırlık değerlerine bakıldığında, malzemelerin tamamının standart bir konteynerin tamamını dolduracak hacim ya da miktarda olmadığı açıktır\*. Yani; ticarete konu olan yük, taşımacılıkta uygulamada “parsiyel\*\*” yük olarak adlandırılan cinstendir. Bu şekilde parsiyel bir yükün 20’ gibi bir konteynere yerleştirilmesi çoğunlukla aynı destinasyona (yükün gideceği yer) yük gönderecek başka yük sahiplerinin yüklerinin de aynı konteynere yüklenmesi ile mümkün olur. Bu şekilde, birden fazla yük sahibine ait parsiyel yüklerin konsolidasyonu (birleştirilmesi) ile birbirinden farklı firma ya da kişilere ait yükler tek bir konteyner aracılığı ile taşımacı açısından tek bir yükmüş gibi taşınacaktır.

Mekanizasyon ise; yüklerin konteyner kullanımıyla birleştirilmesine başlanmasıyla, konteynerlerin elleçleme gibi lojistik işlemlerinin hızlı bir şekilde yapılmasını sağlayan işlemlerin tamamına verilen isimdir. Birleştirilen yükler, parça yüklerin konsolide edilmesiyle elde edildiğinden, parça yüklere nazaran oldukça ağırdırlar ve özel mekanik araçlar ile lojistik işlemlerinin yapılması gereklidir.

Modern liner taşımacılığı, yaygın mekanizasyon gerektiren taşımacılık biçimidir. Mekanizasyon sayesinde, limanlarda önceleri insan gücüyle yürütülen aktarma, depolama gibi lojistik faaliyetlerini mekanik araçlar yapmaktadırlar. İnsanın kaldıramayacağı yükler mekanikleşme sonucu istenen yere aktarılabilen ve istiflenebilmektedir. Böylelikle de daha kısa sürede daha fazla hizmet üretimi gerçekleştirilebilmektedir.

Liner taşımacılığı, tarifeli gemiler olarak da bilinen gemiler ile yapılır. Bu gemilere kısaca “Liner” adı da verilmektedir. Bu gemiler belli limanlar arasında yani belli bir hatta, belli bir tarife üzerinden sefer yapmaktadırlar. Liner gemilerin temel özelliklerini şu şekilde sıralamak mümkündür:

---

\*Standart bir 20’ konteyner iç hacmi: 33,3 m<sup>3</sup> , taşıyabileceği en çok ağırlık (Brüt): 22,860 ile 30,480 kg. arasında değişiklik göstermektedir.

\*\*“Parsiyel” tanımı uygulamada, değişik taşıma şekillerine göre tek bir yük sahibinin taşıma biriminin tamamını dolduracak şekilde yükü olmadığıda kullanılır.”Grupaj” ya da “Parça Yük” olarak da adlandırılabilir. Değişik taşıma şekillerine göre, tek bir yük sahibinin taşıma biriminin tamamını dolduracak kadar yükü olduğunda uygulamada kullanılan terimler “Tam Yük(leme)”, “Full”, “Komple” terimleridir.



- Birinci sınıf yükleme boşaltma donanımlarına
- Seri havalandırma sistemlerine,
- Otomatik kontrol düzenlerine
- Geniş ambar ağızlarına sahip olmalarıdır.

Modern liner taşımacılığı yapan gemiler, sahip oldukları yük birleştirme ve elleçleme yöntemlerine göre çeşitlendirilmektedirler ve temel olarak beş gruba ayrılmaktadırlar.

Aşağıda günümüzde Liner taşımacılığa konu olan gemi çeşitlerinin bir listesini bulabilirsiniz:

- Unit Load gemiler
- RO-RO gemileri
- Konteyner gemileri
- Kombine liner gemileri
- Layter taşıyıcılar
- LASH gemiler
- Seabee gemiler
- Bacat gemiler
- EBCS (European Barge Carrying Ship)

Tablo 9' da ise; liner taşımacılık ile tramp taşımacılık arasındaki temel farkların neler olduğunu görmek mümkündür.

Tablo 9. Liner ve Tramp Taşımacılığının Karşılaştırılması (Akten ve Albayrak, 1983).

<b>HİZMET</b>	<b>LİNER TAŞIMACILIK</b>	<b>TRAMP TAŞIMACILIK</b>
<b>YÜK</b>	GENELLİKLE EKONOMİK DEĞERİ YÜKSEK	GENELLİKLE EKONOMİK DEĞERİ DÜŞÜK
<b>TAŞITAN</b>	TAŞITAN SAYISI BİRDEN ÇOK	TAŞITAN GENELLİKLE BİR KİŞİ
<b>SEFER</b>	GENELLİKLE İKİDEN FAZLA LİMAN ARASINDA. LİMAN SÜRESİ SEYİR SÜRESİNDEN FAZLA	GENELLİKLE İKİ LİMAN ARASINDA. LİMAN SÜRESİ SEYİR SÜRESİNDEN AZ
<b>GÖNDERİLEN</b>	SAYICA BİRDEN ÇOK	GENELLİKLE BİR KİŞİ
<b>NAVLUN PİYASASI</b>	KARARLI	ESNEK
<b>HİZMET</b>	PAHALI	UCUZ
<b>HİZMET ORGANİZASYONLARI</b>	NAVLUN KONFERANSLARI	ARMATÖR BİRLİKLERİ
<b>GEMİ ÇALIŞTIRMA</b>	ÇOK SAYIDA GEMİ ÇALIŞTIRIR	ÇOK SAYIDA GEMİ ÇALIŞTIRMA ZORUNLULUĞU YOK
<b>KAR</b>	KARARLI	DEĞİŞKEN

### 2.3.2.1. Konteyner Kavramı, Konteynerin Doğuşu, Konteyner Çeşitleri ve Konteyner Gemileri

#### 2.3.2.1.1. Konteyner Kavramı ve Konteynerin Doğuşu

Konteyner yükleri içinde bulunduran, bir nakil aracından diğerine aktarılabilen ve bu araçlardan kolayca ayrılabilen, yüklenmiş durumuyla “birim yük” vasfı taşıyan, büyüklük ve donanım bakımından mekanik yüklemeye elverişli, tekrar kullanılabilir olan taşıma kaplarıdır (Çancı ve Erdal, 2009). Türk Dil Kurumu tarafından yapılan bir diğer tanıma göre ise konteyner, çeşitli eşyaları taşımak için uluslar arası standartlara göre yapılmış büyük

sandıktır. Diğer bir tanıma göre ise; uluslar arası standartlar örgütü tarafından kabul edilen ölçü ve tiplere uygun; her türlü deniz, kara ve hava vasıtaları ile taşınabilen; birçok heterojen eşyanın tek bir yükleme ile bir taşıma ünitesi haline gelmesini sağlayan, her hangi bir taşıma aracına bağlı olmayan; bir araçtan diğerine kolayca aktarılabilen, ebatları ve dizaynı boşaltma ve yüklemeye uygun olan, tekrar tekrar kullanılmasına imkan sağlayacak kadar dayanıklı, prizma şeklindeki taşıma kaplarına konteyner adı verilmektedir (Öztürk, 2007).

Konteynerin bulan kişi olarak Malcolm P. McLean sayılmaktadır. McLean, gemilere kamyonlar ile taşınan yüklerin daha az elleçlemeye maruz kalarak gemiler ile gidecekleri nihai destinasyonlara gidebilmeleri için taşımaların birleştirilmesinin önemli olduğunu vurgulamıştır. Taşımalarının birleştirilmesinin ve konteyner ile standart hale getirilmesinin ardından, farklı taşıma modları arasında uyumlaştırılma üzerinde durulmuştur. Bu bizi konteynerlerin tüm dünyada tek tip kullanımına gidecek çalışmalara götürmektedir.

Dünyanın en büyük konteyner taşıyıcı firması olan Sealand şirketi tarafından kullanılan ilk konteyner 35' A.S.A. konteyneri olup Amerikan Standartlarında üretilmiştir. Dünyanın diğer bölgelerinde ise, genellikle 27' A.S.A. ve diğer A.S.A. ölçülerindeki konteynerler kullanılmıştır. Bu yıllardan sonra Avrupa ve Japonya- daki gemi sahipleri konteyner taşımacılığının avantajlarını çok çabuk kavrayarak yeni taşımacılık teknolojisine yatırım yapmışlardır.

Amerikan standartları ile diğer standartlar arasındaki farklılıklar taşımaların aksamasına neden olduğu için, oluşturulan ISO standartlarına göre 10', 20', 30' ve 40' boylarında uzunluklar belirlenmiş, genişlik olarak 8'6'' belirlenmiştir. Bugün dünya üzerinde kullanılan konteynerlerin çoğu ISO standartları ile uyumlu olan, genellikle 20' ve 40' uzunluğundaki konteynerlerdir.

ISO konteynerlerinin dayanıklılık koşulları, Alman Endüstri Normlar' ında (DIN) ve Güvenli Konteyner İçin Uluslar arası Konvansiyon' da (CSC) belirtilmektedir (Erdal, 2008).

Konteyner taşımacılığı, diğer yandan, denizcilik sektöründe en hızlı büyüyen sektördür. Global konteyner ticaret hacminin ve buna bağlı olarak da dünya konteyner

elleçemesinin 2015 yılına kadar 177,6 milyon TEU' ya ulaşacağı tahmin edilmektedir (DTO, 2005).

Konteyner ile taşımacılıktaki amaç, yük yükleme/boşaltma işlemini kolaylaştırmak, zamandan ve yükleme/boşaltma maliyetinden tasarruf sağlamak, yükün dış etkenlerden korunmasını sağlamaktır. Başlıca bu nedenler dışında konteyner kullanımının faydalarını şu şekilde sıralamak mümkündür:

- Çeşitli yüklerin birleştirilebilmesi
- Elleçlemelerin güvenle yapılabilmesi
- Bir çok eşyanın az sayıda elleçlemeye maruz kalması
- Paketleme masraflarının düşmesi
- Ölçek ekonomilerinden daha çok yararlanılması
- Bir konteynerin çok sayıda yük için, birçok taşımaya konu olabilmesi
- Konteynerlerin kullanım ömürlerinin uzun olması

Aşağıdaki tabloda dünya konteyner ticareti büyüme oranları ve tahminleri görülmektedir.

Tablo 10. Konteyner Ticareti Büyüme Oranları (United Nations, "Container Traffic Forecast", 2005).

<b>YILLAR</b>	<b>KONTEYNER HACİM (MİLYON TEU)</b>	<b>ORTALAMA BÜYÜME ORANI (%)</b>
<b>1980</b>	13,5	-
<b>1990</b>	28,7	7,8
<b>2000</b>	68,7	9,1
<b>2010</b>	138,9	7,3
<b>2015</b>	177,6	5,0

### 2.3.2.1.2. Konteyner Çeşitleri

Konteyner çeşitlerini incelemeden önce, konteynerlerin temel bileşenlerinin neler olduğundan bahsetmekte fayda vardır. Bir konteyneri oluşturan temel bileşenleri şu şekilde sıralamak mümkündür (Erdal, 2008):

- Çatı Paneli
- Çatı Yayı
- Çatı Gergi Plakası
- Yan Duvarlar
- İç Kaplamalar
- İç Kaplama Korumaları
- Kapı Çerçevesi
- Kapı Eşik Plakası
- Darbe Plakası
- Dikey Destek
- Forklift Boşlukları
- Duvar Desteği

Bunun yanında konteynerler, taşıma alanında, yükleri birleştirme imkânı, emek yoğun elleçleme yerine seri elleçlemeye imkân tanınması, malın çalınma rizikosunun azalması, yük hasarlarının azalması, bir taşıma modundan diğer bir taşıma moduna kolay bir şekilde geçilebilmesi, mala ambalaj görevi görmesi gibi çok önemli avantajlar sağlamaktadırlar.

Konteyner kullanımının tüm dünyada hızlı bir şekilde gelişmesi ile birlikte her türlü yüke uygun konteyner üretimi de hız kazanmış ve dünyadaki konteyner çeşitliliği de artış göstermiştir. Bu duruma uygun olarak; konteynerleri genel olarak iki açıdan bakarak çeşitlendirmek mümkündür. Birincisi yapımlarında kullanılan malzemeye göre, ikincisi de konteynerlerin kullanım şekillerine göre çeşitlendirmektir. Konteynerler kullanım şekillerine göre, standart, hard top, open top, flatrack, platform, havalandırılmalı, ısı kontrollü, tank konteyner ile dökme yük konteyner olmak üzere pek çok türe ayrılmaktadır (Grell v.d., 2002).

Yapımlarında kullanılan malzemeye göre konteynerlerin ilki çelik sacdan yapılan konteynerlerdir. Söz konusu konteynerler, malzeme maliyeti düşük, temizlenmesi zor ve dara ağırlığı yüksek olan konteynerlerdir. Yapımlarında kullanılan malzemeye konteynerlerin diğer çeşitleri alüminyum ve kontrplaktan yapılan konteynerlerdir. Alüminyumdan yapılan konteynerler; malzeme maliyeti yüksek, dara ağırlığı düşük fakat kolay tahrip olabilen konteynerler iken kontrplaktan yapılan konteynerler; Orta düzeyde malzeme maliyetine sahip, buna karşılık darbelerden kolay etkilenmeyen ve taşıma öncesi ve sonrası kolay temizlenebilen konteynerlerdir (Yap, 2003).

Kullanım şekillerine göre yapılan ayırmda konteynerlerden ilki, standart olarak adlandırılan tüm cepheleri kapalı olarak, genel amaçlı taşımalar için dizayn edilmiş genel amaçlı kullanıma uygun konteynerlerdir. Boyut, ağırlık ve kapasitelerine göre üç türlü standart konteynerden bahsetmek mümkündür. Farklı özellikteki standart konteyner çeşitleri, şekil 1, 2 ve 3' te yer almaktadır.

STANDART 20' KONTEYNER		MİLİMETRE/MM	Foot/ft	
	İÇ	UZUNLUK	5895	19' 4 1/8"
		GENİŞLİK	2350	7' 8 1/2"
		YÜKSEKLİK	2392	7' 10 1/8"
	KAPI GENİŞLİĞİ	GENİŞLİK	2340	7' 8 1/8"
		YÜKSEKLİK	2292	7' 6 1/4"
			<b>KİLOGRAM/KG</b>	<b>Lbs/Pound</b>
AĞIRLIK	MAKS. BRÜT DARA	MAKS. YÜKLEME	30480	67200
			2250	4960
			28230	62240
		<b>METREKÜP m<sup>3</sup></b>	<b>Cubic foot cu.ft</b>	
KAPASİTE		33,2	1172	

Şekil 1. Standart 20' konteyner (<http://www.kn-portal.com>)

STANDART 40' KONTEYNER		MİLİMETRE/MM	Foot/ft	
	İÇ	UZUNLUK	12029	39' 5 1/2"
		GENİŞLİK	2350	7' 8 1/2"
		YÜKSEKLİK	2392	7' 10 1/8"
	KAPI GENİŞLİĞİ	GENİŞLİK	2340	7' 8 1/8"
		YÜKSEKLİK	2292	7' 6 1/4"
			<b>KİLOGRAM/KG</b>	<b>Lbs/Pound</b>
AĞIRLIK	MAKS. BRÜT DARA	MAKS. YÜKLEME	30480	67200
			3780	8330
			26700	58870
		<b>METREKÜP m<sup>3</sup></b>	<b>Cubic foot cu.ft</b>	
KAPASİTE		67,7	2390	

Şekil 2. Standart 40' konteyner (<http://www.kn-portal.com>)

STANDART 40' HIGH CUBE KONTEYNER			MİLİMETRE/MM	Foot/ft
	İÇ	UZUNLUK GENİŞLİK YÜKSEKLİK	12024	39' 5 3/8"
			2350	7' 8 1/2"
			2697	8' 10 1/8"
	KAPI GENİŞLİĞİ	GENİŞLİK YÜKSEKLİK	2338	7' 8"
			2585	8' 5 3/4"
			KİLOGRAM/KG	Lbs/Pound
	AĞIRLIK	MAKS. BRÜT DARA MAKS. YÜKLEME	30480	67200
			4020	8860
			26460	58340
			METREKÜP m <sup>3</sup>	Cubic foot cu.ft
KAPASİTE		76,3	2694	


Şekil 3. Standart 40' high cube konteyner (<http://www.kn-portal.com>)

Bir diğer konteyner tipi ise hard top olarak da adlandırılan üstü açılabilir konteynerlerdir. Üstü açılabilir konteynerler, standart yükler dışında kalan ve özellikle konteynerlerin kapısından geçmeye elverişli olmayan ve konteynerin üstü açılmak suretiyle konteyner içine istiflenebilen yüklere uygun olarak tasarlanmış konteynerlerdir. Söz konusu bu konteynerler de standart konteynerler gibi boyut, ağırlık ve kapasitelerine göre üçe ayrılırlar.

20' HARDTOP KONTEYNER			MİLİMETRE/MM	Foot/ft
	İÇ	UZUNLUK GENİŞLİK YÜKSEKLİK	5886	19' 3 3/4"
			2342	7' 8 1/8"
			2375	7' 9 1/2"
	KAPI GENİŞLİĞİ	GENİŞLİK YÜKSEKLİK	2336	7' 8"
			2280	7' 5 3/4"
			KİLOGRAM/KG	Lbs/Pound
	AĞIRLIK	MAKS. BRÜT DARA MAKS. YÜKLEME	30480	67200
			2290	5710
			27890	61490
			METREKÜP m <sup>3</sup>	Cubic foot cu.ft
KAPASİTE		32,8	1160	

Şekil 4. 20' hard top konteyner (<http://www.kn-portal.com>)



40' HARDTOP KONTEYNER		MİLİMETRE/MM	Foot/ft	
	İÇ	UZUNLUK	12020	39' 5 1/4"
		GENİŞLİK	2342	7' 10"
		YÜKSEKLİK	2388	7' 10"
	KAPI GENİŞLİĞİ	GENİŞLİK	2336	7' 8"
		YÜKSEKLİK	2292	7' 6 1/4"
			KİLOGRAM/KG	Lbs/Pound
	AĞIRLIK	MAKS. BRÜT DARA	30480	67200
		MAKS. YÜKLEME	4700	10360
			25780	56840
			METREKÜP m <sup>3</sup>	Cubic foot cu.ft
KAPASİTE		67,2	2374	

Şekil 5. 40' hard top konteyner (<http://www.kn-portal.com>)

40' HARDTOP HIGH CUBE KONTEYNER		MİLİMETRE/MM	Foot/ft	
	İÇ	UZUNLUK	12020	39' 5 1/4"
		GENİŞLİK	2342	7' 8 1/8"
		YÜKSEKLİK	2693	8' 10"
	KAPI GENİŞLİĞİ	GENİŞLİK	2336	7' 8"
		YÜKSEKLİK	2597	8' 6 1/4"
			KİLOGRAM/KG	Lbs/Pound
	AĞIRLIK	MAKS. BRÜT DARA	30480	67200
		MAKS. YÜKLEME	4900	10803
			25580	56394
			METREKÜP m <sup>3</sup>	Cubic foot cu.ft
KAPASİTE		75,8	2677	

Şekil 6. 40' hard top high cube konteyner (<http://www.kn-portal.com>)

Open Top olarak adlandırılan üstü açık konteynerlerin ise duvarları genel olarak oluklu çelik malzemeden, taban ahşap malzemeden; çatısı sökülüp, katlanıp, toplanabilecek şekilde özel malzemelerden (tente, muşamba) üretilmektedir. Tentenin sağladığı esneklik sayesinde standart konteynerler için yüksek olan yükler bu tür konteynerler ile kolayca taşınabilmektedir. Bu tür konteynerlerin üst kapı eşikleri dışarıya doğru açılabilir. Bu özellikleri sayesinde vinç ve forklift ile yükleme ve boşaltma işlemleri kolaylaşmaktadır. Üstü açık konteynerler özellikle yüksekliği fazla kargoların taşınmasında kullanılmak amacıyla tasarlanmıştır (Erdal, 2008). Üstü açık konteynerler boyut, ağırlık ve kapasitelerine göre ikiye ayrılmaktadırlar.



20' OPEN-TOP KONTEYNER		MİLİMETRE/MM	Foot/ft	
	İÇ	UZUNLUK	5897	19' 4 1/8"
		GENİŞLİK	2350	7' 8 1/2"
		YÜKSEKLİK	2377	7' 9 1/2"
	KAPI GENİŞLİĞİ	GENİŞLİK	2338	7' 8"
		YÜKSEKLİK	2280	7' 5 3/4"
			KİLOGRAM/KG	Lbs/Pound
	AĞIRLIK	MAKS. BRÜT DARA MAKS. YÜKLEME	30480	67200
			2350	5180
			28130	62020
			METREKÜP m <sup>3</sup>	Cubic foot cu.ft
KAPASİTE		32,5	1149	

Şekil 7. 20' open top konteyner (<http://www.kn-portal.com>)

40' OPEN-TOP KONTEYNER		MİLİMETRE/MM	Foot/ft	
	İÇ	UZUNLUK	12030	39' 5 5/8"
		GENİŞLİK	2350	7' 8 1/2"
		YÜKSEKLİK	2377	7' 9 1/2"
	KAPI GENİŞLİĞİ	GENİŞLİK	2338	7' 8"
		YÜKSEKLİK	2292	7' 6 1/4"
			KİLOGRAM/KG	Lbs/Pound
	AĞIRLIK	MAKS. BRÜT DARA MAKS. YÜKLEME	30480	67200
			3850	8490
			26630	58708
			METREKÜP m <sup>3</sup>	Cubic foot cu.ft
KAPASİTE		66,4	2345	

Şekil 8. 40' open top konteyner (<http://www.kn-portal.com>)

Flatrack (açık) konteynerler, yan duvarları ve tavanı olmayan konteynerlerdir. Bu konteynerlerin ön ve arka duvarları ihtiyaç duyduğunda çıkarılabilir niteliktedir. Söz konusu konteynerler, hacim açısından standart dışında olan ve konteynerin üst, arka ve/veya yan duvarlarından taşma durumu olan yüklerin (iş makineleri gibi) istiflenmesi için kullanılırlar. Flatrack (açık) konteynerler de boyut, ağırlık ve hacimlerine göre 20' lik, 40' lık ve 40' high cube olmak üzere üç çeşit olarak üretilirler.

20' FLAT RACK KONTEYNER		MİLİMETRE/MM	Foot/ft	
	<b>İÇ</b>	ZEMİN UZUNLUĞU	6038	19' 9 3/4"
		MİN. UZUNLUK	5612	18' 4 7/8"
		ZEMİN GENİŞLİĞİ	2438	8' 0"
		MİN.GENİŞLİK	2210	7' 2 7/8"
		YÜKSEKLİK	2213	7' 3 1/8"
		YERDEN YÜKSEKLİK	370	1' 2 9/16"
		KİLOGRAM/KG	Lbs/Pound	
<b>AĞIRLIK</b>	MAKSİMUM BRÜT DARA		34000	74956
			2740	6040
		MAKSİMUM YÜKLEME	31260	68910

Şekil 9. 20' flatrack konteyner (<http://www.kn-portal.com>)

40' FLAT RACK KONTEYNER		MİLİMETRE/MM	Foot/ft	
	<b>İÇ</b>	ZEMİN UZUNLUĞU	12086	39' 7 7/8"
		MİN. UZUNLUK	11826	38' 9 5/8"
		ZEMİN GENİŞLİĞİ	2224	7' 3 1/2"
		MİN.GENİŞLİK	2224	7' 3 1/2"
		YÜKSEKLİK	1981	6' 6"
		YERDEN YÜKSEKLİK	610	2'
		KİLOGRAM/KG	Lbs/Pound	
<b>AĞIRLIK</b>	MAKSİMUM BRÜT DARA		30480	67200
			4200	9265
		MAKSİMUM YÜKLEME	26280	57935

Şekil 10. 40' flatrack konteyner (<http://www.kn-portal.com>)

40' FLAT RACK KONTEYNER		MİLİMETRE/MM	Foot/ft	
	<b>İÇ</b>	ZEMİN UZUNLUĞU	12060	39' 6 3/4"
		MİN. UZUNLUK	11660	38' 3 1/8"
		ZEMİN GENİŞLİĞİ	2365	7' 9 1/8"
		MİN.GENİŞLİK	2200	7' 2 5/8"
		YÜKSEKLİK	2245	7' 4 3/8"
		YERDEN YÜKSEKLİK	648	2' 1 1/2"
		KİLOGRAM/KG	Lbs/Pound	
<b>AĞIRLIK</b>	MAKSİMUM BRÜT DARA		45000	99210
			5700	12570
		MAKSİMUM YÜKLEME	39300	86640

Şekil 11. 40' flatrack high cube konteyner (<http://www.kn-portal.com>)

Platform konteynerler, hiçbir şekilde duvara sahip olmayan konteynerlerdir. En büyük özellikleri sahip oldukları tabanlarının her türü ağırlıkta yükleri taşıyabilmesidir. Yine standart dışı fakat özellikle çok ağır yüklerin taşınmasında tercih edilirler. Bu özellikleri

sayesinde flatrack konteynerlerden ayrılırlar. 20' lik ve 40' lık olmak üzere iki çeşit halinde üretimleri yapılmaktadır.

20' PLATFORM KONTEYNER		MİLİMETRE/MM	Foot/ft	
	İÇ	UZUNLUK	6058	20'
		GENİŞLİK	2438	8'
		YERDEN YÜKSEKLİK	370	1' 2 9/16"
		KİLOGRAM/KG	Lbs/Pound	
AĞIRLIK	MAKSİMUM BRÜT	30400	74950	
	DARA	2740	6040	
	MAKSİMUM YÜKLEME	31260	68910	

Şekil 12. 20' platform konteyner (<http://www.kn-portal.com>)

40' PLATFORM KONTEYNER		MİLİMETRE/MM	Foot/ft	
	İÇ	UZUNLUK	12192	40'
		GENİŞLİK	2438	8'
		YERDEN YÜKSEKLİK	648	2' 1 1/2"
		KİLOGRAM/KG	Lbs/Pound	
AĞIRLIK	MAKSİMUM BRÜT	45500	99210	
	DARA	5700	12570	
	MAKSİMUM YÜKLEME	39300	86640	

Şekil 13. 40' platform konteyner (<http://www.kn-portal.com>)

Havalandırılmalı konteynerler, tavan ve taban bölgelerinde havalandırma delikleri olan ve özellikle uzun deniz yolculuklarında bozulma ihtimali olan gıda ürünlerinin taşınmasında kullanılan konteynerlerdir.



20' VENTİLATED KONTEYNER			MİLİMETRE/MM	Foot/ft
	İÇ	UZUNLUK GENİŞLİK YÜKSEKLİK	5895	19' 4 3/32"
			2321	7' 7 3/8"
			2392	7' 10 1/8"
	KAPI GENİŞLİĞİ	GENİŞLİK YÜKSEKLİK	2340	7' 8 1/8"
			2292	7' 6 1/4"
			KİLOGRAM/KG	<b>Lbs/Pound</b>
	AĞIRLIK	MAKS. BRÜT DARA MAKS. YÜKLEME	30480	67200
			2490	5490
			27990	61710
			METREKÜP <b>m<sup>3</sup></b>	<b>Cubic foot cu.ft</b>
KAPASİTE		33	1167	

Şekil 14. 20' havalandırılmalı konteyner (<http://www.kn-portal.com>)

Frigorifik\* konteynerler, kendi soğutma ünitesine sahip olarak, içerisindeki sıcaklığı kontrol etmek ve sabit tutmak amacıyla kullanılan konteynerlerdir. Boyut, ağırlık ve hacimlerine göre üç çeşittirler.

20' REFRİGERATED KONTEYNER			MİLİMETRE	Foot/ft
	İÇ	UZUNLUK GENİŞLİK YÜKSEKLİK	5534	18' 1 7/8"
			2316	7' 7 3/10"
			2331	7' 7 3/4"
	KAPI GENİŞLİĞİ	GENİŞLİK YÜKSEKLİK	2316	7' 7 3/16"
			2290	7' 6 3/16"
			KİLOGRAM/KG	<b>Lbs/Pound</b>
	AĞIRLIK	MAKS. BRÜT DARA MAKS. YÜKLEME	30480	67200
			3030	6680
			27450	60520
			METREKÜP <b>m<sup>3</sup></b>	<b>Cubic foot cu.ft</b>
KAPASİTE		29,9	1056	

Şekil 15. 20' ısı kontrollü konteyner (<http://www.kn-portal.com>)

40' REFRİGERATED KONTEYNER			MİLİMETRE/MM	Foot/ft
	İÇ	UZUNLUK GENİŞLİK YÜKSEKLİK	11563	37' 11 1/4"
			2294	7' 6 1/4"
			2261	7' 5"
	KAPI GENİŞLİĞİ	GENİŞLİK YÜKSEKLİK	2288	7' 6"
			2188	7' 2 1/8"
			KİLOGRAM/KG	<b>Lbs/Pound</b>
	AĞIRLIK	MAKS. BRÜT DARA MAKS. YÜKLEME	30480	74950
			4600	10140
			29400	64820
			METREKÜP <b>m<sup>3</sup></b>	<b>Cubic foot cu.ft</b>
KAPASİTE		60	2120	

Şekil 16. 40' ısı kontrollü konteyner (<http://www.kn-portal.com>)

\* Frigorifik konteynerler, uygulamada "refrigerated" olarak da adlandırılmaktadır.

40' REFRİGERATED HIGH CUBE KONTEYNER		MİLİMETRE/MM	Foot/ft	
	İÇ	UZUNLUK	11583	38'
		GENİŞLİK	2286	7' 6"
	KAPI GENİŞLİĞİ	YÜKSEKLİK	2532	8' 3 5/8"
		GENİŞLİK	2294	7' 6 1/4"
AĞIRLIK	MAKS. BRÜT DARA MAKS. YÜKLEME	YÜKSEKLİK	2550	8' 4 3/8"
		KİLOGRAM/KG		Lbs/Pound
		34000	74950	
KAPASİTE	METREKÜP m <sup>3</sup>	4120	9080	
		29880	65870	
		METREKÜP m <sup>3</sup>	Cubic foot cu.ft	
		67,0	2366	

Şekil 17. 40' ısı kontrollü high cube konteyner (<http://www.kn-portal.com>)

Tank konteynerler sadece sıvı ve gaz yüklerin taşınmasında kullanılan silindir şeklindeki konteynerlerdir.

20' TANK KONTEYNER		KİLOGRAM/KG	Lbs/Pound
	HACİM	27321	60260
			LİTRE
	KAPASİTE	24000	

Şekil 18. 20' tank konteyner (<http://www.kn-portal.com>)

Yukarıda bahis konusu yaptığımız konteynerlerin avantajlarını ise şu şekilde sıralamak mümkündür (Demirlioğlu, 2008):

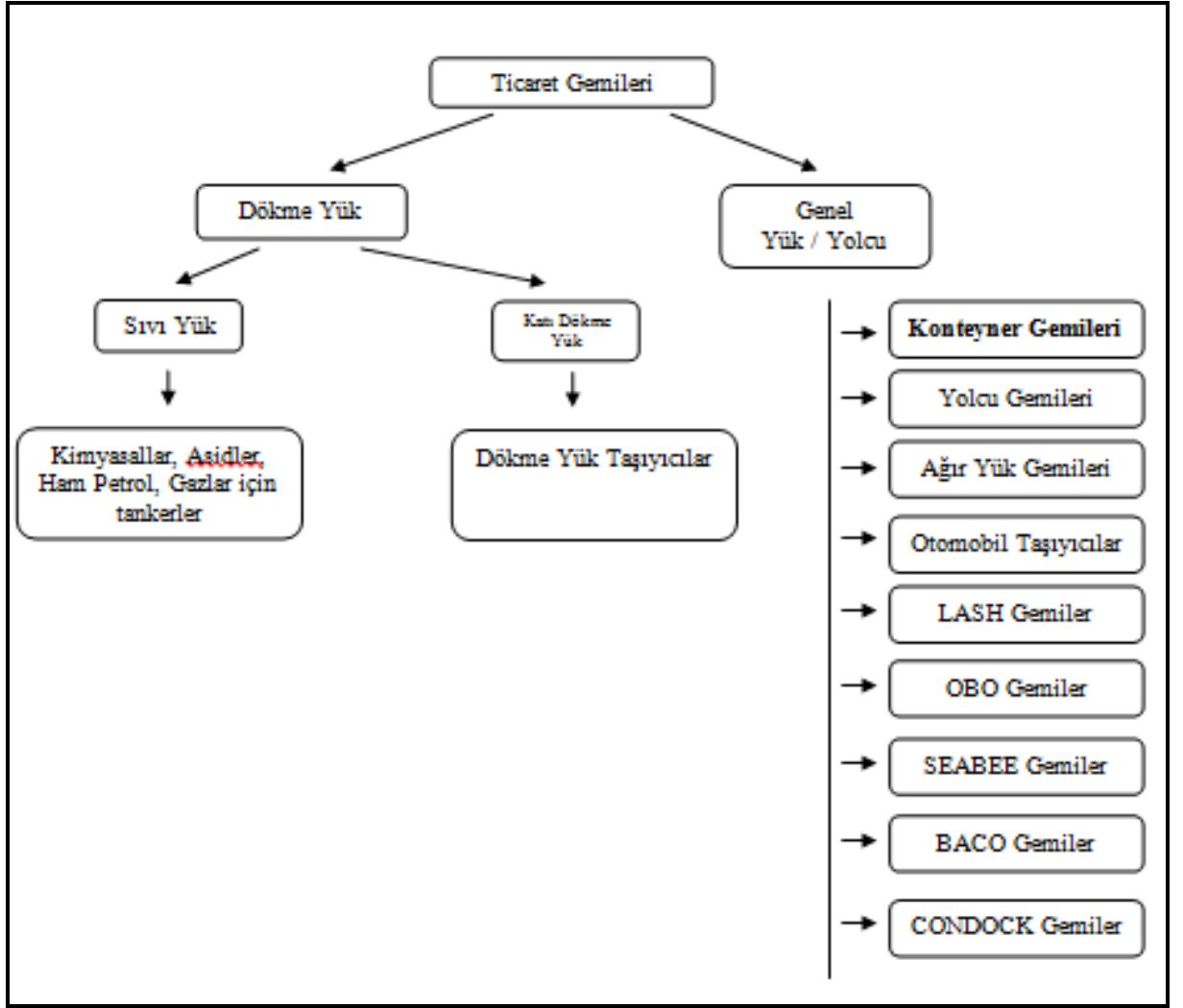
- Konteynerler korunaklı yapıları sayesinde, taşıma esnasında oluşabilecek hasarlar en az seviyededir.
- Multi-modal ve Intermodal Taşımacılığa uygundur.
- Güvertede istiflenmeleri, su geçirmez özellikleri nedeniyle kolaydır.
- Tek seferde 30-40 tona kadar yük taşınabilir.
- Üst üste yerleştirilebilmeleri nedeniyle, istiflenmeleri kolay ve daha az maliyetlidir.

- İçindeki malzemelerin çalınma durumlarına karşı kilit yapıları sayesinde gvenliklidirler.
- Ellelenmeleri ve istiflenmelerindeki kolaylık nedeniyle taşıma süreleri kısılır.

### **2.3.2.1.3. Konteyner Gemileri**

Konteyner gemilerinden söz etmeden önce, konteyner gemilerinin de bir bölümünü oluşturduğu yk gemilerini ve bunların çeşitlerini genel hatları ile dile getirmekte ve genel anlamıyla ticaret gemisinin tanımını yapmakta fayda vardır.

“Ticaret gemisi” denince ilk akla gelen, bir yükü ya da yolcuyu limanlar arasında taşıyarak hizmet gören gemiler hatırlanır (Sgen, 2007). 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 931. maddesine göre ise; suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın “ticaret gemisi” sayılır. Ticaret gemilerinin çeşitli tipleri söz konusudur. Şekil 21’ de Ticaret Gemilerinin eşitleri detaylandırılmıştır.



Şekil 19. Ticaret Gemileri (Ticari Gemiler)

Görüldüğü üzere; Liner taşımacılığın en önemli çeşitlerinden birini ifade eden ve konteyner taşımacılığına konu olan yüklüklerin taşınmasına aracılık eden konteyner gemileri ticaret gemileri içinde genel yük / yolcu taşımacılığı yapan gemiler sınıfında yer almaktadır. Konteyner gemileri, bir başka deyişle standart kap olarak da adlandırılabilen konteynerleri taşıyan gemilerdir. Bunun yanında; ticaret gemileri ile ilgili olarak yukarıda oluşturulan liste genel olarak ticaret gemileri için bize bir fikir vermekle birlikte, birçok gemi şekilde gösterildiği gibi herhangi bir kategoriye tam olarak uymayabilir. Bunun nedeni, günümüzde çok amaçlı gemilere olan talebin artma eğiliminde olmasıdır.

Konteyner gemileri aşım kapasitelerine göre Panamax, Post Panamax, Suezmax, Post Suezmax, Malaccamax olarak sınıflandırılırlar. Panamax kelimesi, Panama Kanalı'ndan geçebilecek maksimum boyuttaki gemileri ifade etmektedir. Bu tür gemilerin maksimum genişliği 32,3 m., maksimum boyu 294,1 m. ve maksimum su kesimleri ise 12,0 m. olabilmektedir. Panamax tipi gemilerin taşıma kapasitesi 4.500 – 5.000 TEU' dur.

Konteyner gemilerinin bir diğeri Post Panamax gemilerdir. Post Panamax tipi gemiler, Panama kanalından geçemeyecek büyüklük ve hacimde olan gemilerdir. Kapasiteleri en az 4.500 TEU konteyner taşıyabilecek, genişlikleri en az 32,3 m., boyları ise en az 294,1 m. kadardır.

Suezmax tipi gemiler, Süveyş Kanalı'ndan geçebilecek maksimum nitelikteki gemilerdir. Genişlikleri maksimum 70 m., boyları maksimum 500m. ve su çekimleri maksimum 21,3 m. olan bu gemiler 10.000 ila 12.000 TEU konteyner taşıma özelliğine sahiptirler. Diğeri bir konteyner gemisi çeşidi ise post Suezmax tipi gemilerdir. Söz konusu gemiler, en az Suezmax tipi gemilerin sahip olduğu özelliklere sahiptirler ve Süveyş Kanalı'ndan geçemeyecek büyüklük ve hacme sahiptirler.

Malaccamax tipi gemiler ise; Malacca Boğazı'ndan geçebilecek maksimum büyüklükteki gemilerdir. Söz konusu gemiler Suezmax gemilerin taşıdığı maksimum özelliklere sahiptirler.

Ticaret gemilerini belirtildiği gibi bir ayrıma sokmak mümkün olduğu gibi bu noktada yükleri gemilere yüklenme ve gemide istiflenme biçimlerine göre de bir ayrıma sokmak mümkündür. Bu durumda; yükler gemilere aşağıdaki belirtildiği gibi 7 ayrı şekilde yüklenebilmektedir:

Lo / Lo (Lift On / Lift Off): Yükün gemiye gemi üzerinde veya limanda bulunan elleçleme ekipmanları ile alındığı yükleme/tahliye biçimidir. Konteyner gemilerine konteynerlerin alınması bu yükleme şekli ile sağlanır.



Ro / Ro (Roll On / Roll Off): Yükün gemiye kendi tekerlekleri vasıtası ile yüklendiği ve yine aynı Şekilde gemiden tahliyesinin sağlandığı yükleme/tahliye biĀimidir.

Sto / Ro (Stow / Roll): Yükün gemiye yukarıdaki iki yöntemden biri kullanılarak yüklenmesinin, yükün gemide istiflenmesinin ise forklift araĀları sayesinde sağlandığı yükleme / tahliye biĀimidir.

Flo / Flo (Float on / Float Off): Yüzer yüklerin veya yüzer yük taŐıyıcıları üzerine konulmuŐ yüklerin yan dalmıŐ taşıyıcı gemiye yüzdürülerek veya yan dalmıŐ taşıyıcı geminin bunların altına girerek, sonra tekrar yüzer hale gelerek gemiye yüklendiği yükleme / tahliye biĀimidir.

Truck to Truck: Söz konusu yöntemde yükler forklift araĀları kullanılarak gemi üzerinde bulunan kaldırıncılar üzerine yerleŐtirilir.

Lift and Roll: Bu yöntem sayesinde ise, yükler gemide buluna yükleme donanımları ile gemiye yüklenir ve daha sonra tekerlekleri sayesinde gemiye istiflenir.

Wo / Wo (Walk On / Walk Off): Yolcu gemileri veya canlı hayvan taşımacılığı yapan gemiler iĀin geĀerli olan bu yükleme / tahliye metodunda, yük olarak değerlendirebileceğimiz gerek yolcular gerekse canlı hayvanlar, kendi ayakları vasıtası ile yürüyerek, teknik anlamda gemiye yklenirlerken (binerlerken) yine kendi ayakları vasıtası ile yürüyerek, teknik anlamda gemiden tahliye edilirler (inerler).

Şunu da belirtmek gerekir ki, konteyner gemileri dünya gemi filosunun %12,9' luk kısmını temsil etmektedirler (<http://www.unctad.org>).

Diğer yandan, 2013 yılı ocak ayı itibari ile konteyner gemileri ile taşımacılık hizmeti veren dünyanın en büyük hatları (Line) listesi Tablo 11' de görüldüğü gibidir.

Tablo 11. Dünya Line Filosu (TEU Bazında)

SIRA NO	LINER	TEU	YÜZDE (%)
1	APM-Maersk	2.582.293	15,3
2	Mediterranean Shg Co	2.246.911	13,3
3	CMA CGM Group	1.392.785	8,3
4	COSCO Container L.	721.296	4,3
5	Evergreen Line	720.893	4,3
6	Hapag-Lloyd	636.460	3,8
7	APL	589.924	3,5
8	Hanjin Shipping	579.840	3,4
9	CSCL	562.887	3,3
10	MOL	509.162	3,0
11	OOCL	468.079	2,8
12	Hamburg Süd Group	424.576	2,5
13	NYK Line	412.859	2,4
14	Yang Ming	358.510	2,1
15	K Line	352.754	2,1
16	Hyundai	351.925	2,1
17	Zim	325.667	1,9
18	PIL	301.384	1,8
19	UASC	272.089	1,6
20	CSAV	263.384	1,6

### 2.3.2.2. Konteyner Taşımacılığında Acente Kavramı

Deniz yolu taşımacılığı uygulamasında birçok tarafın görev yaptığı görülmektedir. Gemi sahibi, yükü sevkedene, malların alıcısı, sigorta şirketleri vd. Bunlar dışında deniz yolu taşımacılığı söz konusu olduğunda en önemli taraflardan biri acentelerdir. Acenteleri genel olarak 2 ana başlıkta inceleme konusu yapabiliriz. Liman acenteleri ve taşıma işleri komisyoncusu acenteleri.

Liman acenteleri, gemi sahibi adına gemi ile ilgili tüm işlemleri limanda yerine getirmekle yükümlü kurumlardır. İki tip acenteden bahsetmek mümkündür: Genel acente ve özel acente.

Genel acente genellikle geminin uğradığı tek bir limanda değil de, birçok limanda faaliyet gösterirler ve gemi sahibi adına daha geniş alanda faaliyet gösterirler (Örneğin; Liner Acente). Özel acente ise genellikle tek bir limanda faaliyet gösterir. Farklı limanlarda farklı özel acenteler bulunur. Ve gemi sahibi adına nispeten daha çok özel işleri yürütürler (Örneğin; Liman Acente).

Liner acentelerin limandaki en önemli görevlerinin başında, gemiye yük bağlamak gelmektedir. Bu durum söz konu acentelerin farklı yollardan yük siparişi toplayabilmelerini zorunlu kılmaktadır. Bu nedenle, liner acenteler diğer hatlarda ya da bunların acentelerinde var olan ya da taşıma işleri komisyoncusu firmalar ve bu firmaların acenteleri aracılığı ile müşteri ve dolayısıyla yük toplayabilecek uzmanlaşmış satış ekiplerine sahip olmalıdırlar.

### **III. DIŞ TİCARET OPERASYON İŞLEMLERİNİN FİRMALARIN LOJİSTİK SÜREÇLERİ AÇISINDAN İNCELENMESİ**

#### **3.1. Dış Ticaret Yapan Firma AÇısından Dış Ticaret İŞlemleri**

##### **3.1.1. Dış Ticaret İŞlemlerinde Teslim Şekilleri**

Dış ticarete yapılan satış sözleşmelerinde belirli bir standardizasyonu yakalamak ve yanlıŐ anlamaları ortadan kaldırmak için INCOTERMS olarak adlandırılan standart uluslararası ticari terimleri kullanılmaktadır.

Ticari terimlerin amacı, hem ulusal hem de uluslar arası alım – satım sözleşmelerinde kullanılan ticari terimlerinin değişik ũlkelerde farklı yorumlanmasının ve masraflı ihtilafların önüne geçmektir.

Hangi hal ve noktada alıcının ve satıcının yükümlölüklerini gerçekteŐirmiŐ sayılacağı hususlarının standart kurallara bağlanması ve bu kuralların sözleŐmelere aynen konması yerine kısaltılmış biçimleriyle kullanılmaları ihtiyacı her zaman kendini göstermiştir. Değişik ũlkelerle ticaret yapan kiŐilerin bu ũlkelerde geçerli çeşitli uygulamalara bağlı kalmak yerine uluslar arası düzeyde yeksenak bir uygulamayı tercih etmeleri de standart sözleşme kurallarının ortaya konulmasını hızlandırmıŐtır.

Ticari teslim Şekilleri olan INCOTERMS kuralları, ticaretin global olacak akıŐını kolaylaŐtırmayı amaçlayan ICC tarafından hazırlanarak dünya ticaretinin hizmetine sunulmuŐtur.

INCOTERMS\* kurallar bütünü ICC tarafından ilk olarak 1936 yılında yayınlanmış ve

---

\* INCOTERMS, “International Commercial Terms” kelimelerinin kısaltmasıdır.

ticaretin gelişimine ayak uydurabilmesi için düzenli olarak güncellemelere tabi tutulmuştur.

ICC, 1919 yılında Belçika, Fransa, İtalya, İngiltere ve ABD' nin ticaret odaları öncülüğünde uluslar arası ticaretin geliştirilmesi, iletişimin sağlanması, kavram birliği oluşturulması amaçlarıyla kurulmuştur. ICC, uluslar arası bir meslek kuruluşu olarak beş kıtada 139 ülkeden binlerce üyeye sahiptir. Denizyolu / Havayolu / Karayolu taşımacılığı, bankacılık, sigortacılık, gümrük gibi sektörler ve konular için alt komiteleri bulunmaktadır. Üye kuruluşların birbirleri ile olan uluslar arası iş ilişkileri düzenleyen kurallar koymakta ve taraflar arasında çıkan ticari sorunlar için arbitraj hizmeti vermektedir. Türkiye' de ICC, TOBB tarafından temsil edilmektedir.

ICC, dünyanın her yanından tüm sektörlerdeki kuruluşlar adına kullandığı yetki ile sesini duyuran bir temsil organı, dünya ticaret organizasyonudur. ICC' nin esas misyonu sınırlar ötesi ticaret ve yatırımı teşvik etmek ve ticaret şirketlerine globalleşmenin getirdiği zorluklar ve fırsatlara uyum sağlamalarında yardımcı olmaktır.

ICC, dünyanın önde gelen tahkim enstitüsü olan ICC Milletlerarası Tahkim Divanı başta olmak üzere, bunu da kapsayan temel hizmetler verir. Üyesi olan şirketler ve kuruluşların kendileri de milletler arası ticaret ile uğraştığı için, ICC sınırlar ötesi ticaretin işleyişini düzenleyecek kurallar koymada rakipsiz bir otoritedir.

ICC, dünya çapındaki ticaret odaları ağından oluşan ve karşılıklı etkileşim ile beslenen ve odaların en iyi uygulamalarını birbirleri ile paylaşmalarını sağlayan Dünya Odalar Federasyonu' dur.

Söz konusu ticari teslim şekillerinin dış ticaret alım – satım sözleşmelerinde açıklık getirmeye çalıştığı temel soruları şu şekilde sıralamak mümkündür:

- Satılan mal alıcıya nerede teslim edilecek?
- Taşıma giderlere hangi tarafa (alıcı ya da satıcı) ait olacak?
- Taşıma sırasında oluşabilecek zararı kim üstlenecek?
- Sigorta giderleri kime ait olacak?

- İhracat ve ithalat gümrükleme masrafları kim tarafından karşılanacak?
- Yükleme ve boşaltma masrafları kime ait olacak?

Toplam 11 teslim şeklinden oluşan INCOTERMS 2010\* teslim şekilleri, deniz ve iç su taşımalarına özgü kurallar ve tüm taşıma tiplerini kurallar olarak iki temel sınıfta incelenmektedir. Yukarıda yanıtlarını aradığımız sorular dış ticaret sözleşmelerinde yalnızca üç harf ile ifade edilebilmektedir. Dolayısıyla söz konusu terimleri kısaltılmış halleriyle bilmek önem arz etmektedir.

Bu durumda; sadece deniz ve iç su yolu taşımalarını kapsayan teslim şekilleri FOB, CFR ve CIF olarak adlandırılırken tüm taşıma türlerini kapsayan teslim şekilleri EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP olarak adlandırılmaktadır (ICC, 2010).

## **1. EXW İŞYERİNDE TESLİM (... olarak belirtilen yer)**

"İşyerinde Teslim", malların satıcı tarafından satıcının kendi kuruluşunda (imalathane, fabrika, depo vb.) alıcı için hazır hale getirilmesiyle satıcının yükümlülüklerinin sona ermesini ifade eder. Daha açık olarak ifade edilirse, eğer aksine bir hüküm bulunmuyorsa, satıcı, malları alıcı tarafından sağlanan araca yüklemek ya da gümrük çıkış işlemlerini yerine getirmek zorunda değildir. Malların satıcının kuruluşundan alınarak istenilen yere götürülmesiyle ilgili bütün masraf ve riskler alıcıya aittir. Bu açıdan bu terim, satıcı açısından asgari yükümlülük içeren bir nitelik taşır. Aynı terim, alıcının gerekli gümrük çıkış işlemlerini doğrudan ya da dolaylı olarak gerçekleştirme olanağına sahip olmadığı durumlarda kullanılmamalıdır. Eğer; alıcının gerekli gümrük çıkış işlemlerini doğrudan ya da dolaylı olarak gerçekleştirme olanağı var ise, böyle durumlarda FCA terimine başvurulmalıdır.

### **A. SATICININ YAPMASI GEREKENLER**

**A. 1.** Malların sözleşme hükümlerine uygun olarak sağlanması.

---

\* Teslim şekilleri, son olarak 2010 yılında yenilenmiş ve 01.01.2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

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.

**A. 2.** Lisans, yetki ve formaliteler

Alıcının talebi üzerine ve onun risk ve masraf alanına girmek üzere, kendisine, malların ihracı için gerekli herhangi bir izni ya da yetkiyi almada yardımcı olmak.

**A. 3.** Taşıma ve sigorta sözleşmesi

- a) Taşıma sözleşmesi yükümlülüğü yok,
- b) Sigorta sözleşmesi yükümlülüğü yok.

**A. 4.** Malların teslimi

Malları belirtilen teslim mahallinde, belirtilen tarihte ya da öngörülen süre içerisinde alıcının tasarrufu bırakmak; ya da, eğer böyle bir yer zaman öngörülmemişse, bu tür malları genel olarak bırakıldıkları yerlere ve yine genel olarak bırakıldıkları bir zamanda teslim etmek.

**A. 5.** Risk devri

EXW A.4 uyarınca malların alıcının tasarrufuna bırakıldığı zamana kadar olan süre içinde malların her tür kayıp ve hasar riskini EXW B.5 hükümleri uyarınca üstlenmek.

**A. 6.** Masrafların bölüşümü

EXW B.6 hükümleri uyarınca, mallar EXW A.4' de belirtildiği şekilde alıcıya intikal edinceye kadar bu mallarla ilgili bütün masrafları üstlenmek.

**A. 7.** Alıcıya duyuru

Malların nerede ve ne zaman kendisine teslim edileceğine ilişkin olarak alıcıya yeterli bilgiyi vermiş olmak.

**A. 8.** Teslimi yapıldığına dair kanıt, taşıma belgesi ya da eşdeğer elektronik mesaj yükümlülüğü yok.

**A. 9.** Kontrol-ambalajlama-işaretleme

Malların alıcının tasarrufuna sunulması öncesinde gerekli olan kontrol işlemlerinin (örneğin, kalite kontrol, ölçüm, tartım ve sayım) masraflarını ödemek.

Taşıma işlemleriyle ilgili koşullar (taşıma biçimi, gideceği yer) kendisine satış sözleşmesinin akdedilmesinden önce bildirilmişse, malların taşıma için uygun biçimde ambalajlanmasını kendi adına karşılamak (söz konusu alanda, sözleşmede tanımlanan malların ambalajsız olarak sunulması durumu söz konusu değilse). Ambalajlar, gerektiği biçimde işaretlenecektir.

**A 10.** Diğer yükümlülükler, alıcının talebi üzerine, risk ve masrafları da alıcıya ait olmak koşuluyla, malların ithal ve/veya ihrac işlemleri açısından, bazı durumlarda da bu malların bir başka ülkeden transit geçişi için gerekli olan, ancak malların teslim edildiği ve/veya asıl çıkış kaynağı olan ülkede çıkarılan belgeleri edinmesinde alıcıya yardımcı olmak. Talep üzerine, alıcıya, sigorta işlemleri konusunda gerekli bilgileri sağlamak.

## **B. ALICININ YAPMASI GEREKENLER**

### **B. 1. Mal bedelinin ödenmesi**

Bedeli, satış sözleşmesinde belirtildiği şekilde ödemek.

### **B. 2. Lisans, yetki ve formaliteler**

Risk ve masrafları kendisine ait olmak üzere, gerekli ihrac ve ithal izinlerini ya da diğer resmi yetki belgelerini almak; malların ihracı ve ithali için gerekli bütün gümrük işlemleriyle birlikte, eğer gerekli ise, bu malların bir başka ülkeden transit geçişini sağlayacak işlemleri de tamamlamak.

### **B. 3. Taşıma sözleşmesi**

Yükümlülüğü yok.

### **B. 4. Malların teslim alınışı**

A.4. uyarınca bunlar kendisine sunulur sunulmaz malları teslim almak.

### **B. 5. Risk devri**

EXW A.4 uyarınca mallar kendisine teslim edildiği andan itibaren mallarla ilgili her tür kayıp ve hasar riskini üstlenmek. Satıcıya EXW B.7' de sözü edilen duyuruyu yapmadığı takdirde, malların teslimi için öngörülen tarihten itibaren ya da eğer teslim işlemleri için herhangi bir süre öngörülmüşse bu sürenin bitiminden itibaren doğacak bütün risk ve zararları üstlenmek. Bunun için gerekli olan koşul, malların sözleşme uyarınca teslim için ayrılmış olması, bir başka deyişle sözleşmeye konu olan mallar olduklarını belirtecek şekilde belirli bir yerde tutulmakta bulunması.

### **B. 6. Masrafların bölüşümü**

Mallar, EXW A.4 uyarınca kendi tasarrufuna bırakıldığı andan itibaren bu mallarla ilgili her türlü masrafı karşılamak. Mallar kendi tasarrufuna bırakıldığı halde bunları teslim almamaktan ya da EXW B.7' de belirtilen gerekli duyuruyu yapmamaktan kaynaklanan bütün ek



masrafları ödemek. Ancak, bunun için gerekli olan koşul, malların sözleşme uyarınca teslim için ayrılmış olması, bir başka deyişle, sözleşmeye konu olan mallar olduklarını belirtecek şekilde belirli bir yerde tutulmakta bulunması.

Malların ihraç ve ithal işlemleri açısından, gerekli olduğu durumlarda da aynı malların bir başka ülkeden transit geçiş yapması için gerekli bütün vergiler, resimler ve diğer resmi harcamalarla birlikte gümrük işlemlerini üstlenmek. Satıcının EXW A.2 uyarınca kendisine yardım amacıyla yaptığı bütün masraf ve harcamaları tazmin etmek.

**B. 7.** Satıcıya duyuru Belirli bir zaman dilimi içerisinde teslimatın yapılacağı günü ve/veya yeri belirleme hakkı kendisine aitse, bu konuda satıcıya gerekli duyuruyu yapmak.

**B. 8.** Teslimin yapıldığına dair kanıt, taşıma belgesi ya da eşdeğer elektronik mesaj Malı teslim aldığına dair, satıcıya gerekli belgeyi sağlamak.

**B. 9.** Malların denetimi Başka türlü bir anlaşmaya varılmadığı takdirde, yükleme öncesi denetim işleminin masraflarını karşılamak (ihracatın yapıldığı ülkenin resmi görevlilerince zorunlu tutulan denetim de dâhil).

**B. 10.** Diğer yükümlülükler

EXW A.10' da sözü edilen belgelerin ya da bunlarla eşdeğer elektronik mesajların sağlanması sırasında ortaya çıkan bütün masraf ve ödemeleri üstlenmek, bu konularda kendisine yardımcı olduğu sırada satıcının yaptığı bütün masrafları tazmin etmek.

## **2. FCA TAŞIYICIYA TESLİM (... olarak belirtilen yerde )**

"Taşıyıcıya Teslim" terimi, malların gümrük çıkış işlemleri tamamlanmış olarak alıcı tarafından belirtilen taşıyıcıya, onun tarafından belirtilen yerde teslim edilmesiyle birlikte, satıcının mal teslim yükümlülüğünün de yerine getirilmiş olması anlamına gelir. Eğer alıcı tarafından teslim için belirli bir nokta belirtilmemişse, bu durumda satıcı, daha önce sınırları belirlenmiş bir alan içinde veya yerde malları taşıyıcıya devredeceği noktayı kendisi seçebilir. Mevcut ticari uygulama uyarınca, taşıyıcı ile taşıma sözleşmesinin yapılabilmesinde satıcının yardımı gerekiyorsa (örneğin demiryolu ve havayolu taşımacılığında olduğu gibi), satıcı böyle bir durumda risk ve masrafları alıcıya ait olmak üzere kendisi harekete geçebilir.

Bu terim, çok vasıtalı olanlar da dâhil, herhangi bir taşıma işlemi için kullanılabilir.

"Taşıyıcı", bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde malların demiryolu, karayolu, denizyolu, havayolu, nehir ya da bunların bazılarının bir arada kullanılmasıyla taşınması işlemini bizzat üzerine alan ya da bunu sağlama taahhüdünde bulunan herhangi bir şahsı tanımlar.

Eğer alıcı yükü belirli bir şahsa, örneğin kendisi bizzat taşıyıcı olmayan ancak taşıma hizmetleri sağlayan birine teslim etmesi yönünde satıcıya bir talimatta bulmuşsa, mallar bu şahsın eline geçtiği andan itibaren satıcı mal teslim yükümlülüğünü yerine getirmiş sayılır.

"Taşıma Terminali", herhangi bir demiryolu ya da yük istasyonu, bir konteyner terminali ya da parkı, çok amaçlı bir yük terminali ya da bunlara benzer başka herhangi bir teslim alış noktası olabilir.

## **A. SATICININ YAPMASI GEREKENLER**

### **A. 1. Malların sözleşme hükümlerine uygun olarak sağlanması**

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.

### **A. 2. Lisans, yetki ve formaliteler**

Kendi risk ve masraf alanına dâhil olmak üzere, malların ihracı için gerekli herhangi bir izni ya da yetkiyi almak; yine malların ihracı için gerekli olan bütün formaliteleri tamamlamak.

### **A. 3. Taşıma ve sigorta sözleşmesi**

#### **a) Taşıma sözleşmesi**

Herhangi bir yükümlülüğü yoktur. Bununla birlikte, eğer alıcı tarafından talep edilirse ya da bu bir ticari teamül olup alıcı uygun zaman süresinde aksi yönde bir talimat vermemişse, satıcı, risk ve masrafları alıcıya ait olmak üzere normal koşullarda bir taşıma sözleşmesi akdedebilir. Satıcı sözleşmeyi yapmayı reddedebilir; bu durumda alıcıyı hemen gerekli biçimde bilgilendirmeli.

#### **b) Sigorta sözleşmesi**

Yükümlülüğü yok.

#### **A. 4. Malların teslimi**

İşleme konu olan malları, belirlenen gün ya da zaman süresi içerisinde, belirlenen mahalde ya da noktada (örneğin bir terminal ya da bir başka teslim noktası), alıcı tarafından belirlenmiş olan taşıyıcıya ya da taşıma hizmetleri veren başkasına, üzerinde daha önce anlaşılmış ya da teslim işlemlerinde uygulana gelen bir biçimde teslim etmek.

Eğer işlemde FCA A.3.a uygulaması geçerli ise, malları bizzat kendisi tarafından seçilen kişiye teslim etmek. Eğer üzerinde anlaşmaya varılmış belirli bir teslim noktası bulunmuyorsa ve bu işlemin gerçekleştirilebileceği birkaç nokta varsa, bu durumda satıcı, teslim mahalli dâhilinde işlemin bilfiil gerçekleştirileceği noktayı kendisi belirleyebilir. Alıcı tarafından kendisine açık ve kesin talimat verilmediği durumlarda, satıcı, malların taşıyıcıya teslimi işlemini gerek taşıyıcının yük taşıma yolunu; gerekse de malların miktarını ve/veya mahiyetini dikkate alarak gerçekleştirebilir.

Aşağıda durumlarda, taşıyıcıya teslim işlemi tamamlanmış sayılır:

**I)** Demiryolu taşımacılığında, mallar bir vagonluk (ya da demiryoluyla taşınan bir konteynerlik) yük oluşturduğunda, satıcı, vagonu ya da konteyneri uygun biçimde yüklemek zorunda. Yüklü vagon ya da konteyner demir yolunca ya da onun adına hareket eden şahısça devralındığı anda, teslim işlemi de tamamlanmış olur.

Eğer işleme konu olan mallar bir vagon ya da konteyner doldurmuyorsa, satıcının demiryolu taşıma teslim noktasına malları bırakmasıyla ya da demiryolu idaresi tarafından sağlanan bir araca yüklenmesiyle teslim işlemi de tamamlanır.

**II)** Karayolu taşımacılığında, yükleme işlemi satıcının kendi kuruluşunda yapılıyorsa, mallar, alıcısı tarafından sağlanan araca yüklendiği andan itibaren teslim işlemi tamamlanmış olur.

Malların taşıyıcının kuruluşuna teslim edileceği durumlarda ise, söz konusu malların karayolu taşımacısına ya da onun adına hareket eden bir başka şahsa aktarılmasıyla teslim işlemi tamamlanmış olur.

**III)** Nehir taşımacılığında, yükleme işlemi satıcının kendi kuruluşunda yapılıyorsa, malların, alıcısı tarafından sağlanan nehir taşıma aracına yüklenmesi anından itibaren teslim işlemi de tamamlanmış olur.

Malların taşıyıcının kuruluşuna teslim edileceği durumlarda ise, söz konusu malların nehir taşımacısına ya da onun adına hareket eden bir başka şahsa aktarılmasıyla teslim işlemi de tamamlanmış olur.

**IV)** Denizyolu taşımacılığında, mallar bir konteyneri dolduruyorsa, yüklenmiş konteynerin deniz taşımacısı tarafından devralındığı anda, teslim işlemi de tamamlanmış olur. Konteynerin taşıyıcı adına hareket eden bir taşıma terminali işletmecisine iletilmesi durumunda ise, konteynerin terminal binasına girmesiyle malların teslim işlemi tamamlanmış olur. Eğer işleme konu olan mallar bir konteyneri doldurmuyorsa ya da konteyner dışı olarak sevkedilmekte ise, satıcı bu malları terminale taşımak zorunda. Bu durumda, malların deniz taşımacısına ya da onun adına hareket eden bir şahsa devredilmesiyle teslim işlemi tamamlanmış olur.

**V)** Hava taşımacılığında, malların hava taşımacısına ya da onun adına hareket eden bir şahsa aktarılmasıyla, teslim işlemi tamamlanmış olur.

**VI)** Adı konmamış taşıma biçimlerinde, malların taşımacıya ya da onun adına hareket eden bir şahsa aktarılmasıyla teslim işlemi tamamlanmış olur.

**VII)** Çok vasıtalı taşımalarda, duruma göre mallar I- VI maddelerde belirtildiği üzere aktarıldığı anda teslim işlemi tamamlanmış olur.

#### **A. 5. Risk devri**

Malların FCA A.4' e uygun olarak teslim edildiği zamana kadar olan süre içerisinde mallara ilişkin her tür kayıp ve hasar riskini FCA B.5 hükümleri uyarınca üstlenmek.

#### **A. 6. Masrafların bölüşümü**

FCA B.6 hükümleri uyarınca; FCA A.4' e uygun olarak malların taşıyıcıya teslimine kadar olan süre için, mallar açısından geçerli her tür masrafı üstlenmek. İhracat işlemlerinde geçerli vergi, resim ve her türden resmi ödemelerle birlikte, gümrük çıkış işlemleriyle ilgili bütün masrafları üstlenmek.

#### **A. 7. Alıcıya duyuru**

Malların taşıyıcıya aktarıldığına ilişkin olarak alıcıya yeterli bilgi vermek. Taşıyıcının, belirlenen tarihte malları kendi üzerine alma işlemini gerçekleştirememesi halinde, satıcı, alıcıya bu konuda gerekli bilgileri aktarmalıdır.

#### **A. 8. Teslimin yapıldığına dair kanıt, taşıma belgesi ya da eşdeğer elektronik mesaj**

Eğer teamül bu doğrultudaysa, masrafları kendisine ait olmak üzere, malların FCA A.4 uyarınca teslim edildiğine dair alıcıya belge sağlamak.

Eğer satıcı ile alıcı birbiriyle elektronik iletişim araçları kanalından haberleşme kararına varmışlarsa, bir önceki paragrafta sözü edilen belgenin yerini, onunla eş geçerlilikte bir elektronik bilgi değişim (EDI) mesajı alabilir.

#### **A. 9. Kontrol-ambalajlama-işaretleme**

Malların taşıyıcıya teslimi açısından gerekli olan kontrol işlemleriyle (örneğin kalite kontrolü, ölçüm, tartım, sayım) ilgili masrafları ödemek.

Taşıma işlemiyle ilgili koşullar (taşıma biçimi, malların gideceği yer) kendisine satış sözleşmesinin akdedilmesinden önce bildirilmişse, malların taşıma için uygun biçimde ambalajlanmasını kendi adına karşılamak ve söz konusu ambalajları gerektiği biçimde işaretleme (söz konusu alanda, sözleşmede tanımlanan malların ambalajsız olarak sunulması durumu söz konusu değilse).

#### **A. 10. Diğer yükümlülükler**

Alıcının talebi üzerine, risk ve masrafları da alıcıya ait olmak koşuluyla, malların ihraç ve/veya ithal işlemleri açısından, bazı durumlarda da malların bir başka ülkeden transit geçişi için gerekli olan, ancak, malların teslim edildiği ve/veya asıl çıkış kaynağı olan ülkede çıkarılan belgeleri (FCA A.8' dekiler hariç) edinmesinde alıcıya yardımcı olmak. Talep üzerine, alıcıya sigorta işlemleri konusunda gerekli bilgileri sağlamak.

### **B. ALICININ YAPMASI GEREKENLER**

#### **B. 1. Mal bedelinin ödenmesi**

Bedeli, satış sözleşmesinde belirtildiği şekilde ödemek.

#### **B. 2. Lisans, yetki ve formaliteler**

Risk ve masrafları kendisine ait olmak üzere gerekli ithal iznini ya da diğer resmi yetki belgelerini almak; malların ithali için gerekli bütün gümrük işlemleriyle birlikte, eğer gerekli ise, bu malların bir başka ülkeden transit geçişini sağlayacak işlemleri tamamlamak.

#### **B. 3. Taşıma sözleşmesi**

A.3.a' da belirtilen durum hariç, malların belirtilen yerden taşınması için, masrafları kendisine ait olmak üzere sözleşme akdetmek.

#### **B. 4. Malların teslim alınışı**

A.4. uyarınca malları teslim almak.

**B. 5. Risk devri**

Mallar FCA A.4 uyarınca kendisine teslim edildiği andan itibaren, mallarla ilgili her türlü kayıp ve hasar riskini üstlenmek.

Satıcıya FCA B.7 uyarınca duyuruda bulunamaması ya da kendisi tarafından belirlenen taşıyıcının malları devralmaması durumunda, teslim için belirli bir gün belirlenmişse o günden, belirli bir süre belirlenmemişse de bu 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 bir deyişle bu amaçla bir kenara ayrılmış mallar olduğunun teşhis edilebilmesi gerekir.

**B. 6. Masrafların bölüşümü**

Mallar teslim edildiği andan itibaren bunlarla ilgili bütün masrafları ödemek.

Taşıyıcı belirleyememekten, belirlediği taşıyıcının anlaşmaya varılan tarihte malları devralmamasından ya da FCA B.7 uyarınca satıcıya uygun duyuruyu yapmaktan doğacak ek masrafları da ödemek. 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 her türden resmi ödemelerle birlikte gümrük giriş işlemleriyle ilgili olan ve gerekliyse, bu malların bir başka ülkeden transit geçişiyle ortaya çıkan bütün masrafları ödemek.

**B. 7. Satıcıya duyuru**

Taşıyıcının adı, gerektiği hallerde de taşıma biçimi konusunda satıcıya yeterli bilgileri vermek; ayrıca, yine satıcıya, malların taşıyıcıya teslim günü ya da süresi hakkında ve eğer durum bunu gerektiriyorsa teslim mahalli dâhilindeki nokta konusunda duyuruda bulunmak.

**B. 8. Teslimin yapıldığına dair kanıt, taşıma belgesi ya da eşdeğer elektronik mesaj**

FCA A.8 uyarınca teslim kanıtını kabul etmek.

**B. 9. Malların denetimi**

Başka türlü bir anlaşmaya varılmadığı takdirde ve işlem ihracatın yapıldığı ülkenin resmi görevlilerince zorunlu olarak yapılmıyorsa, yükleme öncesi denetim işleminin masraflarını karşılamak.

## **B. 10. Diğer yükümlülükler**

FCA A.10' da sözü edilen belgelerin ya da bunlarla eşdeğer elektronik mesajların sağlanması sırasında ortaya çıkan bütün masraf ve ödemeleri üstlenmek, bu konularda kendisine yardımcı olduğu ve FCA A.3.a uyarınca taşıma için sözleşme akdettiği sırada satıcının yaptığı bütün masrafları tazmin etmek.

FCA A.3.a uyarınca taşıma için sözleşme akdedildiği sırada satıcının kendisine yardımcı olması için gerekli talimatları vermek.

## **3. FOB GEMİNİN BORDASINA TESLİM (... olarak belirtilen yükleme limanında)**

"Geminin Bordasında Teslim" terimi, belirlenen yükleme limanında malların gemi doğrultusunda rıhtıma ya da mavnaya yerleştirilmesiyle satıcının teslim yükümlülüğünün yerine getirildiği anlamına gelir. Bu durumda, bu andan itibaren mallarla ilişkin herhangi bir kayıp ya da hasarın bütün masraf ve riskleri alıcıya aittir.

FOB terimi, malların ihraç işlemlerinin alıcı tarafından tamamlanmasını öngörür. Alıcının bu tür işlemleri doğrudan doğruya ya da aracı kullanarak dolaylı biçimde tamamlanmasının mümkün olmadığı durumlarda bu terim kullanılmamalıdır. Ayrıca bu terim, yalnızca deniz ya da nehir taşımacılığı çerçevesinde kullanılabilir.

## **A. SATICININ YAPMASI GEREKENLER**

### **A. 1. Malların sözleşme hükümlerine uygun olarak sağlanması**

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.

### **A. 2. Lisans, yetki ve formaliteler**

Alıcının talebi üzerine ve onun risk ve masraf alanına girmek üzere, kendisine, malların ihracı için gerekli herhangi bir izni ya da yetkiyi almada yardımcı olmak.

### **A. 3. Taşıma ve sigorta sözleşmesi**

a) Taşıma sözleşmesi yükümlülüğü yok,

b) Sigorta sözleşmesi yükümlülüğü yok.

**A. 4. Malların teslimi**

Malları, belirtilen tarihte ya da öngörülen süre içerisinde, belirlenen bir limanda alıcı tarafından belirlenen bir yükleme yerinde ve söz konusu limanda geçerli olan uygulamalar çerçevesinde, geminin bordasında teslim etmek.

**A. 5. Risk devri**

Malların FOB A.4' e uygun olarak teslim edildiği zamana kadar olan süre içerisinde mallara ilişkin her türlü kayıp ve hasar riskini FOB B.5 hükümleri uyarınca üstlenmek.

**A. 6. Masrafların bölüşümü**

FOB B.6' da belirtilen hükümlere tabi olmak üzere, FOB A.4 uyarınca teslim işlemi tamamlanıncaya kadar olan süre içerisinde mallarla ilgili bütün masrafları ödemek.

**A. 7. Alıcıya duyuru**

Malların belirtilen geminin bordasında teslim edildiğine ilişkin olarak alıcıya yeterli bilgiyi vermek.

**A. 8. Teslimin yapıldığına dair kanıt, taşıma belgesi ya da eşdeğer elektronik mesaj**

Masrafları kendisine (satıcıya) ait olmak üzere, malların FOB A.4 uyarınca teslim edildiğine dair alıcıya belge sağlamak.

Eğer satıcı ile alıcı birbirleriyle elektronik iletişim araçları kanalından haberleşme kararına varmışlarsa, daha önceki paragraflarda sözü edilen belgenin yerini, onunla eş geçerlilikte bir elektronik bilgi değişim (EDI) mesajı alabilir.

**A. 9. Kontrol-ambalajlama-işaretleme**

Malların alıcının tasarrufuna teslimi açısından gerekli olan kontrol işlemleriyle (örneğin kalite kontrolü, ölçüm, tartım, sayım ) ile ilgili masrafları karşılamak.

Taşıma işlemleriyle ilgili koşullar (taşıma biçimi, malların gideceği yer) kendisine satış sözleşmesinin akdedilmesinden önce bildirilmişse, malların ambalajlanması işlemini kendi hesabından karşılamak (söz konusu alanda, sözleşmede tanımlanan malların ambalajsız olarak yüklenmesi durumu söz konusu değilse). Ambalajlar gerektiği biçimde işaretlenmelidir.

**A. 10. Diğer yükümlülükler**

Alıcının talebi üzerine, risk ve masrafları da alıcıya ait olmak koşuluyla, malların ithal ve/veya ihraç işlemleri açısından, bazı durumlarda bu malların bir başka ülkeden ve 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 (FOB A.8-dekiler hariç) alıcıya yardımcı olmak.

Alıcının talebi üzerine, kendisine, sigorta işlemleri için gerekli bilgileri sağlamak.

## **B. ALICININ YAPMASI GEREKENLER**

### **B. 1. Mal bedelinin ödenmesi**

Bedeli, satış sözleşmesinde belirtildiği şekilde ödemek.

### **B. 2. Lisans, yetki ve formaliteler**

Risk ve masrafları kendisine ait olmak üzere, gerekli ihraç ve ithal izinlerini ya da diğer resmi yetki belgelerini almak; malların ihracı ve ithali için gerekli bütün gümrük işlemleriyle birlikte, eğer gerekli ise, bu malların bir başka ülkeden transit geçişini sağlayacak işlemleri de tamamlamak.

### **B. 3. Taşıma sözleşmesi**

Malların belirtilen yükleme limanından kalkarak taşınması için, masraflar kendisine ait olmak üzere taşıma sözleşmesi akdetmek.

### **B. 4. Malların teslim alınışı**

A.4. uyarınca malları teslim almak.

### **B. 5. Risk devri**

Mallar FOB A.4 uyarınca kendisine teslim edildiği andan itibaren, mallarla ilgili her türlü kayıp ve hasar riskini üstlenmek. Yükümlülüklerini FOB B.2' de belirtilen şekilde yerine getirememesi durumunda, malların bu durum nedeniyle uğrayabileceği kayıp ve hasarla ilgili ek riskleri üstlenmek; FOB B.7 uyarınca satıcıya duyuru yapmaması, kendisi tarafından belirlenen geminin zamanında gelmemesi, ya da malları alacak durumda olmaması ya da belirlenen zamandan önce yük alımına kapalı olması durumlarında, teslim için üzerinde anlaşmaya varılan günden ya da bu işlem için belirlenen 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 bir deyişle, bu amaçla bir kenara ayrılmış mallar olduğunun teşhis edilebilmesi gerekir.

### **B. 6. Masrafların bölüşümü**

Mallar teslim edildiği andan itibaren bunlarla ilgili bütün masrafları ödemek. Kendisi tarafından belirlenen geminin zamanında gelmemesi, malları alabilecek durumda olmaması, belirlenen zamandan önce yük alımına kapalı olması; ya da, alıcı olarak FOB B.2' ye göre yükümlülüklerini yerine getirememesi ya da satıcıya uygun duyuruyu yapmaması durumlarında, bu durumlardan ötürü doğacak bütün ek masrafları ödemek. 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 edebilmesi gerekir.

İthalat/İhracat işlemlerinde geçerli vergi, resim ve her türden resmi ödemelerle birlikte, gümrük işlemleriyle ilgili olan ve gerekiyorsa, bu malların bir başka ülkeden transit geçişiyle ortaya çıkan bütün masrafları karşılamak.

FOB A.2 uyarınca satıcının kendisine yardım amacıyla giriştiği işlemlerde yaptığı bütün masrafları ödemek.

#### **B. 7. Satıcıya duyuru**

Geminin adı, yükleme yeri ve istenilen teslim zamanı hakkında satıcıya yeterli duyuruyu yapmak.

#### **B. 8. Teslimin yapıldığına dair kanıt, taşıma belgesi ya da eşdeğer elektronik mesaj**

FOB A.8 uyarınca teslimle ilişkin kanıtı kabul etmek.

#### **B. 9. Malların denetimi**

Başka türlü bir anlaşmaya varılmadığı takdirde, yükleme öncesi denetim işlemleriyle ilgili masrafları (ihraç çıkışının yapıldığı ülke yetkililerince zorunlu tutulan denetim işlemleri de dâhil) karşılamak.

#### **B. 10. Diğer yükümlülükler**

FOB A.10' da sözü edilen belgelerin ya da bunlarla eşdeğer elektronik mesajların sağlanması sırasında ortaya çıkan masraf ve ödemeleri üstlenmek, bu konularda kendisine yardımcı olduğu sırada satıcının yaptığı bütün masrafları tazmin etmek.

### **4. CFR MAL BEDELİ VE NAVLUN (varış yeri... olarak belirtilmek suretiyle)**

"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 ihrac işlemlerinin satıcı tarafından yapılmasını öngörür.

Bu terim, yalnızca deniz ya da nehir taşımacılığında kullanılabilir.

## **A. SATICININ YAPMASI GEREKENLER**

### **A.1. Malların sözleşme hükümlerine uygun olarak sağlanması**

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.

### **A.2. Lisans, yetki ve formaliteler**

Kendi risk ve masraf alanına dâhil olmak üzere, malların ihracı için gerekli herhangi bir izni ya da yetkiyi almak; yine malların ihracı için bütün formaliteleri tamamlamak.

### **A.3. 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.

### **A.4. Malların teslimi**

Malları, belirtilen tarihte ya da öngörülen süre içerisinde yükleme limanında gemi bordasına teslim etmek.

### **A.5. Risk devri**

CFR B.5 hükümlerine tabi olmak üzere, malların yükleme limanında gemiye aktarıldığı ana kadar olan bütün kayıp ve hasar risklerini üstlenmek.

#### **A.6. Masrafların bölüşümü**

CFR B.6 hükümlerine tabi olmak üzere;

Mallar CFR 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 CFR 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.

#### **A.7. Alıcıya duyuru**

Alıcıya, gerek malların gemi bordasına aktarıldığını bildirmek, gerekse de malları teslim alma yönünde normal olarak gerekli hazırlıkları yapabilmesine olanak tanıyacak duyuruları yapmak.

#### **A.8. Teslimin yapıldığına dair kanıt, taşıma belgesi ya da eşdeğer elektronik mesaj**

Eğer başka türlü bir anlaşmaya varılmamışsa, masrafları kendisine ait olmak üzere, alıcıya, belirlenen varış limanı için gerekli mutad taşıma belgesini gecikmeksizin sağlamak.

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.

#### **A. 9. Kontrol-ambalajlama-işaretleme**

Malların CFR 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 ambalajlanmasını kendi hesabından karşılamak (söz konusu alanda, sözleşmede tanımlanan malların ambalajsız olarak yüklenmesi söz konusu değilse). Ambalajlar, gerektiği biçimde işaretlenecektir.

#### **A.10. 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 (CFR A.8' dekiler

hariç) alıcıya yardımcı olmak, Talep üzerine, alıcıya, sigorta işlemleriyle ilgili gerekli bilgileri sağlamak.

## **B. ALICININ YAPMASI GEREKENLER**

### **B.1. Mal bedelinin ödenmesi**

Mal bedelini, satış sözleşmesinde öngörüldüğü şekilde ödemek.

### **B.2. Lisans, yetki 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.

### **B.3. Taşıma sözleşmesi**

Yükümlülüğü yok.

### **B.4. Malların teslim alınışı**

Teslim işlemi CFR A.4 uyarınca yapılmışsa malları kabul etmek ve belirlenen varış limanında bulunan taşıyıcıdan teslim almak.

### **B.5. Risk devri**

Mallar yükleme limanında gemiye aktarıldığı andan itibaren bu mallarla ilgili her tür kayıp ve hasar riskini üstlenmek.

CFR B.7 uyarınca gerekli duyuruyu yapmaması durumunda, yükleme için tespit edilen tarihten ya da aynı işlem için tespit 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.

### **B.6. Masrafların bölüşümü**

CFR A.3 hükümlerine tabi olmak üzere, malların CFR 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 mavna ve iskele masrafları da dâhil olmak üzere boşaltma işlemleri sırasında ortaya çıkan masrafları karşılamak.

### **B.7. Satıcıya duyuru**

Malların yükleme zamanını ve /veya varış limanını belirleme hakkına sahip olduğu durumlarda, satıcıya bu hususlarla ilgili gerekli duyuruları yapmak.

### **B.8. Teslimin yapıldığına dair kanıt, taşıma belgesi ya da eşdeğer elektronik mesaj**

Eğer sözleşme ile uyum halindeyse, CFR A.8 uyarınca taşıma belgesini kabul etmek.

### **B.9. Malların denetimi**

Başka türlü bir anlaşmaya varılmadığı takdirde ve işlem ihracatın gerçekleştirildiği ülkenin resmi görevlilerince zorunlu olarak yapılmıyorsa, yükleme öncesi denetim işlemlerinin masrafinin karşılamak.

## **5. CIF MAL BEDELİ, SİGORTA VE NAVLUN ( varış yeri ... olarak belirtilmek suretiyle)**

"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 düşüyor.. Alıcının dikkate alması gereken husus, CIF teriminde satıcıdan yalnızca asgari düzeyde bir sigorta kapsamı sağlanmasının beklendiğidir.

CIF 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 CIP teriminin kullanılması daha uygun olacaktır.

## **A. SATICININ YAPMASI GEREKENLER**

### **A.1. Malların sözleşme hükümlerine uygun olarak sağlanması**

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.

## **A.2. Lisans, yetki ve formaliteler**

Kendi risk ve masraf alanına dâhil olmak üzere, malların ihracı için gerekli herhangi bir izni ya da yetkiyi almak; yine malların ihracı için gerekli bütün formaliteleri tamamlamak.

## **A.3. 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 CIF B.5 ve CIF 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.

## **A.4. Malların teslimi**

Malları, belirtilen tarihte ya da öngörülen süre içerisinde, yükleme limanındaki geminin bordasına teslim etmek.

## **A.5. Risk devri**

CIF B.5 hükümlerine tabi olmak üzere, malların yükleme limanında gemiye aktarıldığı ana kadar olan bütün kayıp ve hasar risklerini üstlenmek.

#### **A.6. Masrafların bölüşümü**

CIF B.6 hükümlerine tabi olmak üzere:

Mallar CIF 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 dâhil olmak üzere, CIF 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.

#### **A.7. Alıcıya duyuru**

Alıcıya, gerek malların gemi bordasına aktarıldığını bildirecek, gerekse de malları teslim alma yönünde normal olarak gerekli hazırlıkları yapabilmesine olanak tanıyacak duyuruları yapmak.

#### **A.8. Teslimin yapıldığına dair kanıt, taşıma belgesi ya da eşdeğer elektronik mesaj**

Eğer başka türlü bir anlaşmaya varılmamışsa, masrafları kendisine ait olmak üzere, alıcıya, belirlenen varış limanı için gerekli mutad taşıma belgesini gecikmeksizin 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 kapsamalı, yükleme için üzerinde anlaşmaya varılan tarihi taşınmalı, alıcının varış noktasında mallar üzerinde hak iddia edebilmesine olanak tanınmalı 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 imkânı vermeli.

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 sağlamalı.

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.

#### **A.9. Kontrol-ambalajlama-işaretleme**

Malların CIF 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.

#### **A.10. 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 (CIF A.8' dekiler hariç) alıcıya yardımcı olmak.

## **B. ALICININ YAPMASI GEREKENLER**

### **B.1. Mal bedelinin ödenmesi**

Mal bedelini, satış sözleşmesinde belirttiği şekilde ödemek.

### **B.2. Lisans, yetki 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.

### **B.3. Taşıma sözleşmesi**

Yükümlülüğü yok.

### **B.4. Malların teslim alınışı**

Teslim işlemi CIF A.4 uyarınca yapılmışsa malları kabul etmek ve belirlenen varış limanında bulunan taşıyıcıdan teslim almak.

### **B.5. Risk devri**

Mallar yükleme limanında gemiye aktardığı andan itibaren bu mallarla ilgili her tür kayıp ve hasar riskini üstlenmek.

CIF B.7 uyarınca gerekli duyuruyu yapmaması durumunda, yükleme için tespit edilen tarihten ya da aynı işlem için tespit 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.

#### **B.6. Masrafların bölüşümü**

CIF A.3 hükümlerine tabi olmak üzere, malların CIF 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 mavna ve iskele masrafları da dahil olmak üzere boşaltma işlemleri sırasında ortaya çıkan masrafları karşılamak.

Eğer alıcı CIF B.7 uyarınca duyuruda bulunmamışsa, belirlenen tarihten ya da yükleme için tespit 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.

#### **B.7. Satıcıya duyuru**

Malların yükleme zamanını ve /veya varış limanını belirleme hakkına sahip olduğu durumlarda, satıcıya bu hususlarla ilgili gerekli duyuruları yapmak.

**B.8. Teslimin yapıldığına dair kanıt, taşıma belgesi ya da eşdeğer elektronik mesaj**  
Eğer sözleşme ile uyum halindeyse, CIF A.8 uyarınca taşıma belgesini kabul etmek.

#### **B.9. Malların denetimi**

Başka türlü bir anlaşmaya varılmadığı takdirde ve işlem ihracatın gerçekleştirildiği ülkenin resmi görevlilerince zorunlu olarak yapılmıyorsa, yükleme öncesi denetim işlemlerinin masrafının karşılamak.

#### **B.10. Diğer yükümlülükler**

CIF 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

## **6. CPT TAŞIMA ÜCRETİ ÖDENMİŞ OLARAK TESLİM ( varış yeri... olarak belirtilmek suretiyle)**

"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 bir arada 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 dâhil her tür taşımacılıkta kullanılabilir.

### **A. SATICININ YAPMASI GEREKENLER**

#### **A.1. Malların, sözleşmeye uygun olarak sağlanması**

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.

#### **A.2. 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 gerekli bütün formaliteleri tamamlamak.

#### **A.3. Taşıma ve sigorta sözleşmesi**

a) 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.

#### **A.4. Malların teslimi**

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.

#### **A.5. Risk devri**

CPT B.5 hükümlerine tabi olmak üzere, malların CPT A.4 uyarınca teslim edildiği ana kadar bütün kayıp ve hasar riskini üstlenmek.

#### **A.6. Masrafların bölüşümü**

CPT B.6 hükümlerine tabi olmak üzere:

Mallar CPT A.4 uyarınca teslim edilinceye kadar bunlarla ilgili bütün masrafları, ayrıca, navlunla birlikte, ister navluna dahil olsun isterse taşıma sözleşmesinin akdi sırasında satıcı tarafından yapılmış olsun, malların gerek yüklenişi gerekse de varış yerinde boşaltılması sırasında ortaya çıkanlar da dahil, CPT 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.

#### **A.7. Alıcıya duyuru**

Alıcıya, gerek malların CPT A.4 uyarınca teslim edildiğini bildirecek, gerekse de malları teslim alma yönünde normal olarak gerekli hazırlıkları yapabilmesine olanak tanıyacak duyuruları yapmak.

#### **A.8. Teslimin yapıldığına dair kanıt, taşıma belgesi ya da eşdeğer elektronik mesaj**

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.

#### **A.9. Kontrol-ambalajlama-işaretleme**

Malların CPT 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.

#### **A.10. 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 (CPT A.8' dekiler hariç) alıcıya yardımcı olmak.

Talep üzerine, alıcıya, sigorta işlemleri konusunda gerekli bilgiyi sağlamak.

## **B. ALICININ YAPMASI GEREKENLER**

### **B.1. Mal bedelinin ödenmesi**

Mal bedelini, satış sözleşmesinde belirtildiği biçimde ödemek.

### **B.2. Lisans, yetki 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.

### **B.3. Taşıma sözleşmesi**

Yükümlülüğü yok.

#### **B.4. Malların teslim alınışı**

Teslim işlemi CPT A.4 uyarınca yapılmışsa malları kabul etmek ve belirlenen varış yerinde malları taşıyıcıdan teslim almak.

#### **B.5. Risk devri**

Mallar CPT A.4 uyarınca kendisine teslim edildiği andan itibaren, mallarla ilgili her türlü kayıp ve hasar riskini üstlenmek.

CPT B.7 uyarınca gerekli duyuruyu yapmaması durumunda, teslim için tespit edilen tarihten ya da aynı işlem için tespit 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.

#### **B.6. Masrafların bölüşümü**

CPT A.3.a hükümlerine tabi olmak üzere, malların CPT A.4 uyarınca teslimi anından itibaren bunlara ilişkin bütün masrafları karşılamak; ayrıca, eğer söz konusu ödeme ve harcamalar navluna dahil edilmemişse ya da CPT 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 CPT B.7 uyarınca gerekli duyuruda bulunmamışsa, malların yola çıkarılış gününden ya da bu işlem için tespit 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 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.

#### **B.7. Satıcıya duyuru**

Malları yola çıkarma zamanını ve/veya varış yerini belirleme hakkına sahip olduğu durumlarda, satıcıya bu hususlarla ilgili gerekli duyuruları yapmak.

#### **B.8. Teslimin yapıldığına dair kanıt, taşıma belgesini ya da eşdeğer elektronik mesaj**

Eğer sözleşme ile uyum halindeyse, CPT A.8 uyarınca taşıma belgesini kabul etmek.

### **B.9. Malların denetimi**

Başka türlü bir anlaşmaya varılmadığı takdirde ve işlem ihracatın gerçekleştiği ülkenin görevlilerince zorunlu olarak yapılmıyorsa, yükleme öncesi denetim işlemlerinin masrafını karşılamak.

### **B.10. Diğer yükümlülükler**

CPT 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.

## **7. DAF SINIRDA TESLİM (... olarak belirtilen yerde )**

"Sınırdaki Teslim" terimi, malların, gümrük çıkış işlemleri tamamlanmış olarak sınırdaki, ancak, bitişik ülkenin gümrük sınırından önceki, belirlenen yerde ve noktada teslim hazırlanmış 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 taşıyor. Aslında bu terim özellikle demiryolu ve karayolu taşımacılığı açısından düşünülmüşse de, herhangi bir taşıma biçiminde kullanılabilir.

## **A. SATICININ YAPMASI GEREKENLER**

### **A.1. Malların, sözleşmeye uygun olarak sağlanması**

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.

### **A.2. Lisans, yetki ve formaliteler**

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 başka ülkeden transit geçişi için bütün gümrük işlemlerini tamamlamak.

### **A.3. Taşıma ve sigorta sözleşmesi**

#### **a) Taşıma sözleşmesi**

Malların olağan bir rota izlenerek mutad biçimde, sınırda 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 tespit edebilir.

#### **b) Sigorta sözleşmesi**

Yükümlülük yok.

### **A.4. Malların teslimi**

Malları, sınırda belirlenen teslim yerinde, öngörülen tarihte ya da süre içerisinde alıcının emrine vermek.

### **A.5. Risk devri**

DAF B.5 hükümlerine tabi olmak üzere, malların DAF A.4 uyarınca teslim edildiği ana kadar bütün kayıp ve hasar riskini üstlenmek.

### **A.6. Masrafların bölüşümü**

DAF B.6 hükümlerine tabi olmak üzere:

Malların DAF A.4 uyarınca teslimine kadar süreye ait masrafların dışında, DAF 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 yönde ise, 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 DAF A.4 uyarınca teslim edilmeden önce bunların başka ülkelere geçiş yapması için zorunlu masrafları karşılamak.

### **A.7. Alıcıya duyuru**

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 iletme.



**A.8.** Teslimin yapıldığına dair kanıt, taşıma belgesi ya da eşdeğer elektronik mesaj 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.

#### **A. 9. Kontrol-ambalajlama-işaretleme**

Malların DAF 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.

#### **A.10. 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 (DAF A.8' dekiler hariç) edinmesinde alıcıya yardımcı olmak. Kendisinin talebi üzerine, alıcıya, sigorta işlemleri açısından gerekli bilgileri sağlamak.

## **B. ALICININ YAPMASI GEREKENLER**

### **B.1. Mal bedelinin ödenmesi**

Mal bedelini, satış sözleşmesinde belirtildiği şekilde ödemek.

## **B.2. Lisans, yetki 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.

## **B.3. Taşıma sözleşmesi**

Yükümlülüğü yok.

## **B.4. Malların teslim alınışı**

DAF A.4 uyarınca kendi tasarrufuna bırakılır bırakılmaz malları teslim almak.

## **B.5. Risk devri**

DAF A.4 uyarınca mallar kendi tasarrufuna bırakıldığı andan itibaren bununla ilgili her türlü kayıp ve hasar riskini üstlenmek.

DAF B.7 uyarınca gerekli duyuruyu yapmaması durumunda, teslim işlemi için tesbit 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.

## **B.6. Masrafların bölüşümü**

Mallar DAF A.4 uyarınca kendi tasarrufuna bırakıldığı andan itibaren bunlarla ilgili her türlü masrafı karşılamak.

Mallar DAF A.4 uyarınca tasarrufuna bırakıldığı zaman bunları teslim almaması, ya da DAF 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.

## **B.7. Satıcıya duyuru**

Belirli bir süre içerisinde malları teslim alma gününü ve/veya yerini belirleme hakkına sahipse, satıcıya bu konularla ilgili gerekli duyuruları yapmak.

## **B.8. Teslimin yapıldığına dair kanıt, taşıma belgesi ya da eşdeğer elektronik mesaj**

DAF A.8 uyarınca taşıma belgesini ve/veya bir diğer teslim kanıtını kabul etmek.

### **B.9. Malların denetimi**

Başka türlü bir anlaşmaya varılmadığı takdirde ve işlem ihracatın gerçekleştiği ülkenin görevlilerince zorunlu olarak yapılmıyorsa, yükleme öncesi denetim işlemlerinin masrafını karşılamak.

### **B. 10. Diğer yükümlülükler**

DAF 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 DAF A.8' de belirtilen türde herhangi bir belgenin sağlanabilmesi amacıyla, malların giriş yapacağı ülkedeki nihai varış adresi

## **8. DES TAŞIMA VE SİGORTA BEDELİ ÖDENMİŞ OLARAK TESLİM ( varış yeri... olarak belirtilmek suretiyle)**

"Taşıma ve Sigorta Bedeli Ödenmiş Olarak Teslim" terimi, satıcının, DEQ 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, DES teriminde satıcıdan yalnızca asgari düzeyde bir sigorta kapsamı sağlanmasının beklendiğidir.

DES terimi, malların ihraç çıkış işlemlerinin satıcı tarafından yapılmasını öngörür.

Bu terim, çok vasıtalı olanlar da dâhil, her tür taşıma biçiminde kullanılabilir.

## **A. SATICININ YAPMASI GEREKENLER**

### **A.1. Malların, sözleşmeye uygun olarak sağlanması**

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.

#### **A.2. 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 gerekli bütün formaliteleri tamamlamak.

#### **A.3. 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 DES B.5 ve DES 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.

#### **A.4. Malların teslimi**

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.

#### **A.5. Risk devri**

DES B.5 hükümlerine tabi olmak üzere, malların DES A.4 uyarınca teslim edildiği ana kadar bütün kayıp ve hasar riskini üstlenmek.

#### **A.6. Masrafları bölüşümü**

DES B.6.hükümlerine tabi olmak üzere:

Mallar DES 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 dâhil olmak üzere DES 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.

#### **A.7. Alıcıya duyuru**

Alıcıya, gerek malların DES A.4 uyarınca teslim edildiğine dair, gerekse de malları teslim alma yönünde normal olarak zorunlu hazırlıkları yapabilmesine olanak tanıyacak duyuruları yapmak.

#### **A.8. Teslimin yapıldığına dair kanıt, taşıma belgesi ya da eşdeğer elektronik mesaj**

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.

#### **A.9. Kontrol-ambalajlama-işaretleme**

Malların DES 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.

#### **A.10. 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 (DES A.8'dekiler hariç) alıcıya yardımcı olmak.

### **B. ALICININ YAPMASI GEREKENLER**

#### **B. 1. Mal bedelinin ödenmesi**

Mal bedelini, satış sözleşmesinde belirtildiği şekilde ödemek.

#### **B. 2. Lisans, yetki 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.

#### **B. 3. Taşıma sözleşmesi**

Yükümlülüğü yok.

#### **B. 4. Malların teslim alınışı**

Teslim işlemi DES A.4 uyarınca yapılmışsa malları kabul etmek ve belirlenen varış yerinde malları taşıyıcıdan teslim almak.

#### **B. 5. Risk devri**

Malları DES A.4 uyarınca kendisine teslim edildiği andan itibaren, mallarla ilgili her türlü kayıp ve hasar ve riskini üstlenmek.

DES 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 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.

#### **B. 6. Masrafların bölüşümü**

DES A.3 hükümlerine tabi olmak üzere, malların DES A.4 uyarınca teslimi anından itibaren bunlara ilişkin bütün masrafları karşılamak; ayrıca, eğer söz konusu ödeme ve harcamaları

taşıma bedeline dahil edilmemişse ya da DES 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 DES B.7 uyarınca gerekli duyuruda bulunmamışsa, malların yola çıkarılış gününden ya da bu işlem için tespit 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.

#### **B. 7. Satıcıya duyuru**

Mallarla yola çıkarma zamanını ve/veya varış yerini belirleme hakkına sahip olduğu durumlarda, satıcıya bu hususlarla ilgili gerekli duyuruları yapmak.

#### **B. 8. Teslimin yapıldığına dair kanıt, taşıma belgesini ya da eşdeğer elektronik mesaj**

Eğer sözleşme ile uyum halindeyse, DES A.8 uyarınca taşıma belgesini kabul etmek.

#### **B. 9. Malların denetimi**

Başka türlü bir anlaşmaya varılmadığı takdirde ve işlem ihracatın gerçekleştiği ülkenin görevlilerince zorunlu olarak yapılmıyorsa, yükleme öncesi denetim işlemlerinin masrafını karşılamak.

#### **B. 10. Diğer yükümlülükler**

DES 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. DEQ MAL VE SİGORTA BEDELİ ÖDENMİŞ OLARAK TESLİM ( varış yeri... olarak belirtilmek suretiyle)**

"Taşıma ve Sigorta Bedeli Ödenmiş Olarak Teslim" terimi, satıcının, DES 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, DEQ teriminde satıcıdan yalnızca asgari düzeyde bir sigorta kapsamı sağlanmasının beklendiğidir.

DEQ terimi, malların ihraç çıkış işlemlerinin satıcı tarafından yapılmasını öngörür. Bu terim, çok vasıtalı olanlar da dâhil, her tür taşıma biçiminde kullanılabilir.

### **A. SATICININ YAPMASI GEREKENLER**

#### **A.1. Malların, sözleşmeye uygun olarak sağlanması**

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.

#### **A. 2. 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 gerekli bütün formaliteleri tamamlamak.

#### **A. 3. 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 DEQ B.5 ve DEQ 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.

#### **A. 4. Malların teslimi**

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.

#### **A. 5. Risk devri**

DEQ B.5 hükümlerine tabi olmak üzere, malların A.4 uyarınca teslim edildiği ana kadar bütün kayıp ve hasar riskini üstlenmek.

#### **A. 6. Masrafları bölüşümü**

DEQ B.6.hükümlerine tabi olmak üzere:

Mallar DEQ 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 dâhil olmak üzere DEQ 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.

#### **A. 7. Alıcıya duyuru**

Alıcıya, gerek malların DEQ A.4. uyarınca teslim edildiğine dair, gerekse de malları teslim alma yönünde normal olarak zorunlu hazırlıkları yapabilmesine olanak tanıyacak duyuruları yapmak.

**A. 8.** Teslimin yapıldığına dair kanıt, taşıma belgesi ya da eşdeğer elektronik mesaj

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.

**A. 9.** Kontrol-ambalajlama-işaretleme

Malların DEQ 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.

**A. 10.** 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 (DEQ A.8'dekiler hariç) alıcıya yardımcı olmak.

## **B. ALICININ YAPMASI GEREKENLER**

**B. 1.** Mal bedelinin ödenmesi

Mal bedelini, satış sözleşmesinde belirtildiği şekilde ödemek.

**B. 2.** Lisans, yetki 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.

**B. 3.** Taşıma sözleşmesi

Yükümlülüğü yok.

**B. 4. Malların teslim alınışı**

Teslim işlemi DEQ A.4 uyarınca yapılmışsa malları kabul etmek ve belirlenen varış yerinde malları taşıyıcıdan teslim almak.

**B. 5. Risk devri**

Malları DEQ A.4 uyarınca kendisine teslim edildiği andan itibaren, mallarla ilgili her türlü kayıp ve hasar ve riskini üstlenmek.

DEQ 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 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.

**B. 6. Masrafların bölüşümü**

DEQ A.3 hükümlerine tabi olmak üzere, malların DEQ A.4 uyarınca teslimi anından itibaren bunlara ilişkin bütün masrafları karşılamak; ayrıca, eğer söz konusu ödeme ve harcamaları taşıma bedeline dahil edilmemişse ya da DEQ 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 DEQ B.7 uyarınca gerekli duyuruda bulunmamışsa, malların yola çıkarılış gününden ya da bu işlem için tespit 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.

**B. 7. Satıcıya duyuru**

Mallarla yola çıkarma zamanını ve/veya varış yerini belirleme hakkına sahip olduğu durumlarda, satıcıya bu hususlarla ilgili gerekli duyuruları yapmak.

**B. 8.** Teslimin yapıldığına dair kanıt, taşıma belgesini ya da eşdeğer elektronik mesaj  
Eğer sözleşme ile uyum halindeyse, DEQ A.8 uyarınca taşıma belgesini kabul etmek.

**B. 9.** Malların denetimi

Başka türlü bir anlaşmaya varılmadığı takdirde ve işlem ihracatın gerçekleştiği ülkenin görevlilerince zorunlu olarak yapılmıyorsa, yükleme öncesi denetim işlemlerinin masrafını karşılamak.

**B. 10.** Diğer yükümlülükler

DEQ 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.

**10. DDU TAŞIMA VE SİGORTA BEDELİ ÖDENMİŞ OLARAK TESLİM ( varış yeri... olarak belirtilmek suretiyle)**

"Taşıma ve Sigorta Bedeli Ödenmiş Olarak Teslim" terimi, satıcının, DDP 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, DDU teriminde satıcıdan yalnızca asgari düzeyde bir sigorta kapsamı sağlanmasının beklendiğidir. DDU terimi, malların ihraç çıkış işlemlerinin satıcı tarafından yapılmasını öngörür. Bu terim, çok vasıtalı olanlar da dâhil, her tür taşıma biçiminde kullanılabilir.

**A. SATICININ YAPMASI GEREKENLER**

**A.1.**Malların, sözleşmeye uygun olarak sağlanması

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.

## **A. 2. Lisans, yetki ve formaliteler**

Kendi risk ve masraf alanına dâhil olmak üzere, malların ihracı için gerekli herhangi bir izni ya da yetkiyi almak; yine malların ihracı için gerekli bütün formaliteleri tamamlamak.

## **A. 3. 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 dâhilinde 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 DDU B.5 ve DDU 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.

## **A. 4. Malların teslimi**

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.

## **A. 5. Risk devri**

DDU B.5 hükümlerine tabi olmak üzere, malların DDU A.4 uyarınca teslim edildiği ana kadar bütün kayıp ve hasar riskini üstlenmek.

#### **A. 6. Masrafları bölüşümü**

DDU B.6 hükümlerine tabi olmak üzere:

Mallar DDU 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 dâhil olmak üzere DDU 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.

#### **A. 7. Alıcıya duyuru**

Alıcıya, gerek malların DDU A.4 uyarınca teslim edildiğine dair, gerekse de malları teslim alma yönünde normal olarak zorunlu hazırlıkları yapabilmesine olanak tanıyacak duyuruları yapmak.

#### **A. 8. Teslimin yapıldığına dair kanıt, taşıma belgesi ya da eşdeğer elektronik mesaj**

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.

#### **A. 9. Kontrol-ambalajlama-işaretleme**

Malların DDU 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.

#### **A. 10. 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 (DDU A.8'dekiler hariç) alıcıya yardımcı olmak.

## **B. ALICININ YAPMASI GEREKENLER**

### **B. 1. Mal bedelinin ödenmesi**

Mal bedelini, satış sözleşmesinde belirtildiği şekilde ödemek.

### **B. 2. Lisans, yetki 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.

### **B. 3. Taşıma sözleşmesi**

Yükümlülüğü yok.

### **B. 4. Malların teslim alınışı**

Teslim işlemi DDU A.4 uyarınca yapılmışsa malları kabul etmek ve belirlenen varış yerinde malları taşıyıcıdan teslim almak.

### **B. 5. Risk devri**

Malları DDU A.4 uyarınca kendisine teslim edildiği andan itibaren, mallarla ilgili her türlü kayıp ve hasar ve riskini üstlenmek.

DDU B.7 uyarınca gerekli duyuruyu yapmaması durumunda, teslim işlemi için tespit 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.

### **B. 6. Masrafların bölüşümü**

DDU A.3 hükümlerine tabi olmak üzere, malların DDU A.4 uyarınca teslimi anından itibaren bunlara ilişkin bütün masrafları karşılamak; ayrıca, eğer söz konusu ödeme ve harcamaları taşıma bedeline dâhil edilmemişse ya da DDU 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, malların yola çıkarılış gününden ya da bu işlem için tespit 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.

#### **B. 7. Satıcıya duyuru**

Mallarla yola çıkarma zamanını ve/veya varış yerini belirleme hakkına sahip olduğu durumlarda, satıcıya bu hususlarla ilgili gerekli duyuruları yapmak.

#### **B. 8. Teslimin yapıldığına dair kanıt, taşıma belgesini ya da eşdeğer elektronik mesaj**

Eğer sözleşme ile uyum halindeyse, DDU A.8 uyarınca taşıma belgesini kabul etmek.

#### **B. 9. Malların denetimi**

Başka türlü bir anlaşmaya varılmadığı takdirde ve işlem ihracatın gerçekleştiği ülkenin görevlilerince zorunlu olarak yapılmıyorsa, yükleme öncesi denetim işlemlerinin masrafını karşılamak.

#### **B. 10. Diğer yükümlülükler**

DDU 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. DDP GÜMRÜK RESMİ ÖDENMİŞ OLARAK TESLİM (varış yeri ... olarak belirtilmek suretiyle)**

"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 kullanılmamalı.

Eğer taraflar malların gümrük girişinin alıcı tarafından yapılmasını, gümrük resminin de onun tarafından ödenmesini istiyorlarsa, bu durumda DDU terimi kullanılmalı.

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. SATICININ YAPMASI GEREKENLER**

### **A. 1. Malların, sözleşmeye uygun olarak sağlanması**

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.

### **A. 2. Lisans, yetki ve formaliteler**

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.

### **A. 3. 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 dâhilinde olmak üzere bu yeri kendi açısından en uygun olacak şekilde tespit edebilir.

b) Sigorta sözleşmesi

Yükümlülüğü yok.

#### **A. 4. Malların teslimi**

Malları, belirlenen tarihte ya da öngörülen süre içerisinde, DDP A.3 uyarınca alıcının evine bırakmak.

#### **A. 5. Risk devri**

DDP B.5 hükümlerine tabi olmak üzere, malların DDP A.4 uyarınca teslim edilişine kadar olan süre içerisindeki bütün kayıp ve hasar riskine üstlenmek.

#### **A. 6. Masrafların bölüşümü**

DDP B.6 Hükümlerine tabi olmak üzere:

DDP A.3.a 'dan kaynaklanan masraflara ek olarak, malların DDP 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 DDP A.4 uyarınca tesliminden önce bir başka ülkeden transit geçiş yapmasıyla ilgili masrafları da karşılamak.

#### **A. 7. Alıcıya duyuru**

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.

#### **A. 8. Teslimin yapılmasına dair kanıt, taşıma belgesi ya da eşdeğer elektronik mesaj**

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 paragrafta sözü edilen belgenin yerini, onunla eş geçerlilikle bir elektronik bilgi değişim (EDI) mesajı alabilir.

#### **A. 9. Kontrol-ambalajlama-işaretleme**

Malların DDP 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.

#### **A. 10. Diğer yükümlülükler**

DDP 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. ALICININ YAPMASI GEREKENLER**

#### **B. 1. Mal bedelinin ödenmesi**

Mal bedelini, satış sözleşmesinde belirtildiği biçimde ödemek.

#### **B. 2. Lisans, yetki 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.

#### **B. 3. Taşıma sözleşmesi**

Yükümlülüğü yok.

#### **B. 4. Malların teslim alınışı**

DDP A.4 uyarınca kendi tasarrufuna bırakılır bırakılmaz malları teslim almak.

#### **B. 5. Risk devri**

DDP A.4 uyarınca bunlar kendi tasarrufuna bırakıldığı andan itibaren bunlarla ilgili her türlü kayıp ve hasar riskini üstlenmek.

DDP 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.

#### **B. 6. Masrafların bölüşümü**

Mallar DDP A.4 uyarınca kendi tasarrufuna bırakıldıktan sonra, bu mallarla ilgili bütün masrafları karşılamak.

Mallar DDP A.4 uyarınca kendi tasarrufuna bırakıldığı zaman bunları teslim alması, ya da DDP 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.

#### **B. 7. Satıcıya duyuru**

Belirli bir süre içerisinde malları teslim alma gününü ve/veya yerini belirleme hakkına sahipse, satıcıya bu konularla ilgili gerekli duyuruları yapmak.

**B. 8. Teslimin yapıldığına dair kanıt, taşıma belgesi ya da eşdeğer elektronik mesaj**  
DDP A.8 uyarınca, uygun nitelikli teslim emrini ya da taşıma belgesini kabul etmek.

#### **B. 9. Malların denetimi**

Başka türlü bir anlaşmaya varılmadığı takdirde ve işlem ihracatın gerçekleştiği ülkenin görevlilerince zorunlu olarak yapılmıyorsa, yükleme öncesi denetim işlemlerinin masrafını karşılamak.

#### **B. 10. 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.

### **3.1.2. Dış Ticaret İşlemlerinde Ödeme Şekilleri**

#### **3.1.2.1. Peşin Ödeme**

Peşin ödeme dış ticaret işlemlerine konu olan malzemelere ilişkin ödenmesi gereken tutarların, malzemelerin sevkinin ithalatçıya gerçekleşmesinden önce, ithalatçıya ödenmesi

olarak tanımlanabilecek ve dış ticaret tarafları arasında tam anlamıyla tam güven esasına dayalı bir ödeme şeklidir (Camitez, 2011).

Peşin ödemenin\* özelliklerini şu şekilde sıralamak mümkündür:

- Peşin ödemede, ithalatçı malzemelerin sevki gerçekleştirilmeden önce ödeme yükümlülüğüne girdiği için ithalatçının ihracatçıyı çok iyi tanınması ve güven duyması esastır.
- Yine peşin ödemede, ithalatçı malzemelere ilişkin tutarın ödemesini gerçekleştirdiği halde, ihracatçıda kötü niyetli olmasa da bir takım başka nedenlerden ötürü, malzemelerin gönderimini gerçekleştiremeyebilir. Bu durum, bedelini önceden ödemiş olan ithalatçının finans piyasalarında kayıp yaşamasına neden olabilir.
- Peşin ödeme, bazı üretim süreçlerinde, üretici ihracatçılar açısından pre-finansman aracı olarak kullanılabilir.
- Ödeme şekillerinin bazılarında malzemelerin satışı karşılığı alacağın bir üçüncü tarafa rücu edilebilmesi mümkün iken (özellikle vesaik mukabili ve akreditif ödeme şekillerinde), peşin ödeme alacağın üçüncü bir tarafa rücusunu içermez.
- Malzemelere yüksek talep, peşin ödeme nedeni olabilir. Bu durumlarda, ihracatçılar tok satıcı olarak, zaten talep gören malları için, ithalatçının ilgi tutarı, önceden ödemesini şart koşabilmektedirler.
- Dış ticaret işlemlerinde pre-finansman aracı olarak kullanılabilen peşin ödeme, her zaman malzemelerin ihracatçı tarafından talep edilen tüm tutarın ithalatçı tarafından ödenmesi değil, nakliye, sigorta, gümrük gibi işlemlerin ihracatçı tarafından daha kolay tamamlanması açısından tutarın bir kısmının önceden ödenmesi anlamına da gelmektedir.

### **3.1.2.2. Vesaik Mukabili Ödeme**

Vesaik mukabili ödeme, akreditifli ödeme şekli ile birlikte dış ticarete konu olan malzemelerin bedelinin dışında, ilgili vesaikin de bankalar aracılığı ile dış ticaret taraflarına

---

\* Peşin ödeme şekli, uluslar arası ticarete “Cash in Advance”, “Cash Before Delivery”, “Advance Payment”, “Telegraphic Transfer (T/T) ya da “Prepayment” olarak da adlandırılmaktadır

iletildiği bir ödeme şeklidir. Söz konusu ödeme şekline göre, vesaikin ihracatçı tarafından ilgili bankaya teslim edilmesinin yanında, fatura tutarı bedelin alıcıdan satıcıya iletilmesi işlemleri için alıcı ve satıcı dışında alıcı ve satıcının bankaları da dış ticaret tarafları arasında yerlerini almaktadırlar.

Vesaik mukabili ödeme\* şekli işlemleri aşağıda belirtilen sırada gerçekleşmektedir:

- İthalatçı ve ihracatçı arasında bir satış sözleşmesi düzenlenir
- Satış sözleşmesine istinaden, ihracatçı ticaret konusu malzemeleri sevke hazır hale getirir ve sözleşmede yazan teslim şekline göre ilgili nakliyeciyeye malzemeleri teslim eder.
- İhracatçı malzemeleri nakliyeciyeye teslim ettikten sonra, ticarete konu olan vesaiki, peşin ya da mal mukabili ödeme şekillerinden farklı olarak doğrudan ithalatçının kendisine değil de önce kendi bankasına sonrasında da kendi bankası aracılığı ile ithalatçının bankasına iletir.
- İlgili evrakları alan ithalatçının bankası, söz konusu vesaiki ithalatçıya, kendisi adına bir ticaret söz konusu olduğunu ve ilgili evraklar karşılığı ödeme yapılmasını, bu ödemeye istinaden evrakların orijinallerinin kendisine iletileceğini, faks ya da e-mail iletişim yöntemlerinden biri ile bildirir.
- Bu aşamada, ithalatçı firma, ticarete konu olan mal eki ticari fatura (Commercial Invoice) içeriği bedeli kendi bankasına, ihracatçının bankasına iletmek üzere ödeyerek, gümrük işlemleri için gerekli olan evrakları bankasından teslim alır.
- İthalatçı firma son aşamada, ödeme karşılığı aldığı ticari evrakları, malzemelerin bekletildiği ilgili gümrük idaresine ibraz ederek, gümrük işlemlerini müteakip, malzemeleri teslim alabilir.

Vesaik mukabili ödeme şeklinin tarafları, ihracatçı, ithalatçı ile birlikte ihracatçı ve ithalatçı firmaların bankalarıdır.

---

\* Vesaik Mukabili ödeme şekli, uluslar arası ticarete “Documentary Collections” ya da “Cash Against Documents (CAD)” olarak da adlandırılmaktadır.

Diğer yandan, ihracatçıya vesaik mukabili işlemlerde genel olarak “Drawer, Exporter, Principal”; ihracatçının bankasına “Remitting Bank, Muhabir Banka”; ithalatçıya “Amir”; ithalatçının bankasına ise “Amir Banka, Collecting Bank ya da Presenting Bank” adları da verilir.

### **3.1.2.3. Mal Mukabili Ödeme (Açık Hesap)**

Mal mukabili ödeme şekli ihracatçı olarak tanımladığımız satıcının satmak istediği mallarla ilgili tutarı, ithalatçıdan, söz konusu malları sevk ettikten talep ettiği ödeme şeklidir. Dolayısıyla mal mukabili ödeme şekli de peşin ödeme şeklinde olduğu gibi tarafların karşılıklı güvenine dayalı bir ödeme şeklidir. Bu nedenle genelde uzun zamandır birbirlerini tanıyan firmaların ya da çok uluslu şirketlerin farklı ülkedeki temsilcilikleri arasında uygulanan ödeme şeklidir.

Bunların yanında, peşin ödeme şeklinin aksine, açık hesap da olarak adlandırılan ödeme şeklinde ihracatçı malların sevkinden sonra ödeme alacağından ihracatçı risk altındadır. Dolayısıyla, aynı zamanda ithalatçı açısından en makbul ödeme şeklidir.

Mal mukabili ödemenin\* aşamalarını aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür:

- Diğer tüm ödeme şekillerinde olduğu gibi öncelikle yapılan taraflar olan ihracatçı ile ithalatçı arasında bir satış sözleşmesinin oluşturulmasıdır.
- İhracatçı, sözleşmedeki teslim şekline uygun olarak seçilen taşıma moduna göre, ihraç konusu malzemeleri nakliyeciye teslim eder.
- İhracatçı, malların sevkinin ardından ya malların ekinde, malzemeler ile birlikte ya da hızlı kurye taşımacılığı ile ithalatçının gümrük işlemlerinin tamamlanabilmesi için gerekli belgeleri ithalatçıya gönderir.
- Taşıyıcı ihracatçıdan teslim aldığı malları, ithalatçının gümrük işlemlerini gerçekleştireceği gümrük idaresine getirir.

---

\* Mal Mukabili ödeme şekli, uluslar arası ticarete “Open Account (O/A)” ya da “Cash Against Goods (CAG)” olarak da adlandırılmaktadır.

- İthalatçı ilgili gümrük idaresine gelen malların gümrük işlemlerini, ihracatçının gönderdiği vesaik ile tamamlar.
- İthalatçı mal mukabili üzerinden anlaşılan vade gün sayısına göre, ilgili ödeme vade günü geldiğinde malzemelerin tutarını ihracatçının daha önceden belirlediği muhabir banka hesabına gönderir ve ilgili SWIFT mesajını ihracatçıya iletir.
- İhracatçı söz konusu bedelleri bankasından tahsil eder.

#### 3.1.2.4. Akreditifli Ödeme

Akreditifli ödeme şekli<sup>\*</sup>, vesaik mukabili ödeme şekli ile birlikte ithalatçı ve ihracatçı tarafları arasında, mallarla ilgili ödemeler dışında, vesaik alış-verişinin de bankalar aracılığı ile yapıldığı bir ödeme şeklidir. Söz konusu ödeme şekli, malzemelerin sevk işlemlerinin başlaması ve ilgili dış ticaret vesaikinin ithalatçının bankasına iletilmesi noktasına kadar vesaik mukabili ödeme şeklinden ayrılmaz.

Akreditifli ödeme şeklinin aşamalarını şu şekilde sıralamak mümkündür:

- İhracatçı ve ithalatçı arasında bir satış sözleşmesi düzenlenir.
- Satış sözleşmesine istinaden, ihracatçı ticaret konu olan malzemeleri sevke hazır hale getirir ve sözleşmede yazan teslim şekline göre ilgili nakliyeciyeye malzemeleri teslim eder.
- Malzemelerin nakliyeciyeye tesliminin ardından, ticarete konu olan vesaik ihracatçı tarafından, ihracatçının bankası olan muhabir ya da ihbar bankası adı verilen bankaya teslim edilir.
- İhracatçıdan vesaiki teslim alan muhabir banka, evrakları rezerv unsuru açısından değerlendirdikten sonra, ithalatçının bankası olan amir bankaya iletir.
- Evrakları muhabir bankadan teslim alan amir banka, akreditif sözleşmesine istinaden vesaikin rezerv içerip içermediğini kontrol eder ve eğer akreditif sözleşmesine aykırı bir durum söz konusu değil ise ticari fatura tutarı bedeli lehdar olarak adlandırılan ihracatçının muhabir bankadaki hesaplarına iletir.

---

<sup>\*</sup> Akreditif ödeme şekli, uluslararası ticarete “Letter of Credit - (L/C)” olarak da adlandırılmaktadır.



- Amir banka, ithalatçı firmanın ödeme taahhüdüne istinaden, ciro edilmiş taşıma belgesini ve gümrük işlemleri için gerekli diğer belgeleri ithalatçı firmaya iletir.
- İlgili evraklar ile gümrük idaresine giden ithalatçı firma, malzemelerin gümrük işlemlerini tamamlayarak ticareti sonlandırır.

### **Akreditif Türleri:**

#### **A- Kabilirücu (Cayılabilir-Revocable) ve Gayrikabili rücu (Cayılamaz-Irrevocable ) Akreditifler**

Akreditif ödeme şekli, amir bankanın amir adına, ihracatçı firmanın sunduğu vesaik üzerinde yaptığı inceleme sonunda akreditif sözleşmesine göre her hangi bir yanlışlık (rezerv) oluşmadığı zaman ödeme yükümlülüğünü üzerinde aldığı bir ödeme şeklidir. Burada kilit oyuncu olan amir bankanın istediği zaman akreditiften cayabilmesini mümkün kılan akreditif türüne cayılabilir (Kabili rücu) akreditif adı verilir.

Cayılamaz akreditif, cayılabilir akreditif türünden farklı olarak, amir bankanın ithalatçının hesabına açtığı krediden istediği zaman vazgeçemeyeceği ya da iptal edemeyeceği bir akreditif türüdür.

Gayrikabili rücu akreditif olarak da adlandırılan bu akreditif türü, tüm dünyada akreditif sözleşmelerinin ne şekilde yapılması gerektiğini gösteren UCP 600 formatına göre dış ticaret taraflarına her akreditif işleminde kullanılması için bir zorunluluk olarak getirilmiştir.

#### **B- Teyitli (Confirmed) ve Teyitsiz (Unconfirmed) Akreditifler:**

Normal şartlarda, akreditif işleyişine göre malzemelerin gümrük işlemleri için gerekli olan vesaik, amir bankaya ulaştığı an, amir banka taraf, ilgili evraklarda akreditif sözleşmesine aykırı bir durum yok ise ödemeyi gerçekleştirilir.

Bu noktadan yola çıkarak, teyitli akreditif işleminde ise, amir bankanın yaptığı vesaik inceleme ve ödeme işlemi, ihracatçının amir banka dışında seçtiği bir banka aracılığı ile gerçekleştirilir. Yani ihracatçının seçtiği bir bankanın, ki bu bankaya teyit bankası adı verilir, teyidine istinaden akreditif işlemleri gerçekleştirilir.

Uygulamada genelde, ihracatçının ödemeye teyit vermesi için seçtiği banka, genelde kendi bankası olan muhabir banka olmaktadır.

Muhabir bankanın ya da bir başka bankanın ihracatçı tarafından, vesaiki inceleyerek ödemeye teyit vermesi yükümlülüğünün verilmediği akreditif çeşidi ise teyitsiz akreditif olarak adlandırılır.

#### **C- Rotatif-Döner Akreditif (Revolving Credit):**

Akreditif ödeme şekli ve bu ödeme şekline göre ithalatçı ve ihracatçı arasında yapılan ticaret akreditif sözleşmesi adı verilen bir sözleşmeye dayanılarak yapılır. Söz konusu akreditif sözleşmesi ise, akreditif vadesi adı verilen bir vadeye kadar geçerlidir. Dolayısıyla, akreditif vadesi içinde yapılmayan bir ticari işlem, akreditif sözleşmesiyle ilişkilendirilemez.

Bu nedenle, sürekli aralarında akreditif ödeme şekline göre bir ticari münasebet olan taraflar, kendi vade süresini uzatarak aynı akreditif şartlarıyla yenileyebilen bir akreditif tipi kullanmak isterler ki, söz konusu bu akreditif türüne rotatif akreditif adı verilir.

#### **D- Red-Clause (Kırmızı Şartlı/Peşin Ödemeli) ve Green-Clause (Yeşil Şartlı) Akreditifler:**

Akreditif ödeme şekli her ne kadar sevk sonrası amir bankaya ibraz karşılığı ödemeye dayalı bir ödeme şekli olsa da; akreditif işlemlerine konu olan tutarın bir kısmı, bazı durumlarda avans olarak ihracatçıya ödenebilir. Avans olarak fatura bedelinin belli bir kısmının ihracatçıya ödeme yapılmasını sağlayan akreditif türüne Red Clause (Kırmızı Şartlı) ya da Green Clause (Yeşil Şartlı) akreditif türleri adı verilir. Green Clause' un Red Clause

akreditif türünden farkı, avansın ithalatçı tarafından, akreditife konu olan malların ilgili bir depoya teslim edilmesi ve bu teslimin amir bankaya ispat edilmesi sonucunda ihracatçı firmaya aktarılmasıdır. Depoya teslim uygulamada genelde depo ya teslim fişi olarak da bilinen teslim fişi ile sağlanabilmektedir.

#### **E- Karşılıklı (Back-To-Back) Akreditif:**

Söz konusu akreditif türü, transit ticaret adı verilen bir ticaret işlemine özgü olarak kullanılan bir akreditif türüdür. Transit ticarete bir ülkeden bir malı satın alan ithalatçı, aynı malı bir başka ülkeye doğrudan satarak, bu sefer ihracatçı sıfatıyla malların tek bir ülkeden, başka bir ülkeye ticaretini gerçekleştirir.

Böyle bir durumda; ticarete başlarken akreditif ödeme şeklinde ithalatçı konumunda olan transit ticaret uygulayıcısı, satış aşamasında başka bir akreditif işlemiyle uğraşmamak için tek bir akreditif transit ticaret uygulamasını gerçekleştirir.

#### **F- Devredilebilir (Transferable) Akreditif:**

Devredilebilir akreditif, lehtar tarafında üçüncü bir şahsa devredilebilen akreditiftir (Şahin, 2007). Bu açıdan bakıldığında; devredilebilir akreditif türünün karşılıklı akreditif ile benzer bir işleyişe sahip olduğu anlaşılmaktadır. Karşılıklı akreditiften farklı olarak, devredilebilir akreditifte lehtarın tarafından bir kereliğine devir yapılabilmesinin yanı sıra, akreditif vadesi, belgelerin ibraz süreleri ve son yükleme tarihi gibi akreditif unsurlarının devredilirken değiştirilebilmesi mümkün olabilmektedir. Karşılıklı akreditif türünde bu şekilde bir esneklik söz konusu olamamaktadır.

#### **G- Vadeli Akreditif (Ödenmesi Ertelemeli Akreditif / Deffered Payment):**

Vadeli akreditifler, akreditif işlemlerinin doğal işleyişinden farklı olarak, ticarete konu vesaikin amir bankaya ibraz edilip, amir banka tarafından akreditif sözleşmesine göre incelenerek rezerv kaydı koyulmamasının ardından başlayan vadede ödeme yapılmasını

içeren akreditif türüdür. Uygulama ödeme vadesi, 30, 90, 120 hatta 180 günü de bulabilmektedir.

### **3.1.3. Dış Ticaret İşlemlerinde Kullanılan Belgeler**

Dış ticaret işlemlerinde ödeme ve teslim şekilleriyle birlikte, dış ticarete konu olan mallar için düzenlenmesi gereken belgeler de büyük önem arz etmektedir. Söz konusu belgeler, malzemelerin gönderimini sağlayan ve en iyi tanıyan konumdaki ihracatçı ile birlikte, sevki-depolanması, teslim şekline göre sigortalanması, gümrüklenmesi için ihracatçıya yardımcı fonksiyonları yerine getiren taraflarca hazırlanırlar.

Bu noktada, ihracatçı firmaya yardımcı olabilecek taraflar bankalar, sigorta acenteleri/şirketleri, nakliye firmaları/acenteleri/taşıma işleri komisyoncuları/organizatörleri ve gümrük müşavirleridir.

Dış ticarete kullanılan belgeler (vesaik), ticarete konu olan malzemelerin Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonlarına (G.T.İ.P.), menşelerine ve kıymetlerine bağlı olarak değişik çeşit ve sayıda olmakla birlikte, malın G.T.İ.P., menşe ve kıymet ne olursa olsun tüm mal grupları için hazırlanması zorunlu (satış sözleşmesi dışında) 3 ana belgeden bahsetmek mümkündür.

Bunlar;

1. Ticari Fatura ( Invoice - Commercial Invoice )
2. Paketleme Listesi\* - Koli Listesi ( Packing List – Weight List )
3. Taşıma Belgeleri\* ( Konişmento ve Taşıma Senetleri )

---

\* Paketleme Listesi, Koli Listesi ya da Çeki Listesi olarak da adlandırılabilir.

\* Taşıma Belgesi, uygulamada “Konişmento” olarak adlandırılır. Her ne kadar “Konişmento” kelimesi Denizyolu ticaretinde kullanılan taşıma belgesine verilen isim olsa da uygulamada zamanla tüm taşıma şekilleri (Denizyolu, havayolu, demiryolu, karayolu) söz konusu olduğunda düzenlenen farklı taşıma belgelerine verilen genel bir isim olmuştur.

Söz konusu bu üç temel belgeden ilk ikisi ihracatçı firma ofisinde düzenlenirken, “konişmento” ve “taşıma senetleri” taşıma moduna göre seçilen nakliyeciler tarafından düzenlenir.

Her ne kadar genel olarak, üründen ürüne ve ticaret yapılan ülkeye bağlı olarak değişmekle birlikte, ülke mevzuatı açısından dış ticarete konu olan belgeleri Tablo 12’deki gibi sıralayabiliriz.

Tablo 12. Dış Ticarete Kullanılan Belgeler ve Belgeye İzin Veren Kuruluşlar (Şahin, 2007).

BELGE VE İZİN VEREN KURULUŞLAR	BELGELER
DIŞ TİCARET MÜSTEŞARLIĞI	DÂHİLDE İŞLEME İZİN BELGESİ HARİÇTE İŞLEME İZİN BELGESİ KONTROL BELGESİ TİCARİ KALİTE DENETİM YETERLİLİK BELGESİ DOĞAL ARI BALI ANALİZ BELGESİ ÇEKİRDEKSİZ KURU ÜZÜM ANALİZ BELGESİ
GÜMRÜK MÜSTEŞARLIĞI	GÜMRÜK BEYANNAMESİ ONAYLANMIŞ KİŞİ STATÜ BELGESİ
MALİYE BAKANLIĞI	ÖZEL FATURA

### 1. Ticari faturalar ( Invoice - Commercial Invoice ):

Dış ticaret işlemleri, ihracatçı ve ithalatçı firmalar arasında yapılacak bir satış sözleşmesine istinaden fiili olarak gerçekleştirilen işlemlerdir. Satış sözleşmesine göre, çoğu zaman satış sözleşmesinde yazan üretim terminine uygun olarak ihracatçılar. Malzemelerin ithalatçıya gönderilmesi ile ilgili operasyonel işlemlere başlarlar.

Operasyonel işlemlerin ilki “Invoice<sup>\*</sup>” adı verilen dokümanın oluşturulmasıdır. Söz konusu fatura içeriği bilgileri şu şekilde sıralamak mümkündür:

- Ödeme şekli
- Teslim şekli
- Tarafların (Alıcı-Satıcı) açık kimlikleri ve adresleri
- Ürün cinsi, nevi ve kalitesi

\* Ticarete konu olan belgelerin çok büyük bir kısmı İngilizce dilinde düzenlendiğinden, burada da faturanın İngilizce karşılığı olan “Invoice” kelimesi tercih edilmiştir.

- Ürün miktarı
- Fiyat
- Ödemede kullanılacak para birimi
- Mücbir sebepler (İhtiyari)
- Tahkim (İhtiyari)
- İmza
- Tarih

Bunun yanında genelde uygulamada ihracatçı firmalar ile ithalatçı firmalar arasında satış sözleşmesi yerine proforma fatura ile ön anlaşma sağlandı ise, satış sözleşmesi sonrası başlayacak olan lojistik operasyonlarında kullanılacak olan ticari faturayı proforma faturanın aynısı olarak düzenlerler. Bu açıdan bakıldığında, proforma fatura ile ticari fatura arasındaki tek fark, içerik dışında, proforma faturada “Proforma”, ticari faturada ”Commercial” ibarelerinin yer almasıdır.

## **2. Paketleme Listesi – Koli Listesi (Packing List - Weight List):**

Ticari fatura olan commercial invoice, içeriği gereği malzemelerin alıcısı olan ithalatçı ile birlikte nakliyeciyi, gümrük müşaviri, gümrük idaresi, sigorta acentesini malzemelerin ekonomik tutarı hakkında bilgilendirir. Paketleme listesi ise; ithalatçı ve diğer tarafları malzemelerin ne şekilde paketlediği ve her bir paket içinde ne kadar birim hangi malzemedен bulunduğu hakkında bilgi verir.

Bunun yanında, paketleme listeleri her bir paket grubunun hacim, brüt ve net ağırlıklarını da içerecek şekilde düzenlenirler.

Kısacası, makul bir paketleme listesi aşağıda yazılı şu bilgileri içermelidir:

- Mal cinsi
- Net ağırlık
- Brüt ağırlık
- Paket cinsi

- Paket adedi
- Paket ölçüleri

### 3. Taşıma Belgeleri ( Konişmentolar – Taşıma Senetleri):

Taşıma belgeleri “Konişmentolar” ve “Taşıma Senetleri” olmak üzere iki ana grupta değerlendirilebilecek ve kabaca yük ile ilgili bilgilerin yer aldığı dış ticaret belgeleridir.

Konişmentolar ve taşıma senetleri malzemelerin nakliyeciler tarafından teslim alınmasından sonra, tüm nakliye sürecinde nakliye süreciyle ilgilenenleri taşımaya konu olan malzemeler ile ilgili bilgilendirmek ve malzemelerin nakliyeciler tarafından teslim alındığını göstermek üzere düzenlenen belgelerdir.

Başta da belirtildiği üzere, taşıma belgelerini konişmentolar ve taşıma senetleri olmak üzere iki temel gruba ayırmak gerekir. Bu belgelerden konişmento, sadece denizyolu taşımacılığına konu olan yükler için düzenlenen taşıma belgeleri iken, taşıma senetleri denizyolu dışındaki taşıma çeşitlerine konu olan malzemeler için nakliyeciler tarafından düzenlenirler.

#### **Konişmentolar:**

Denizyolu taşımacılığında kullanılan, malzemelerin özelliklerinin yanı sıra, malın aitliğini gösteren, kıymetli evrak niteliğinde ve ciro yolu ile mülkiyetin devrini sağlayan taşıma belgesidir. Konişmento\* içeriğinde yer alması gereken bilgileri ise şu şekilde sıralamak mümkündür:

- Taşıyanın ticari unvanı
- Kaptanın bilgileri

---

\* Konişmento, 13.01.2011 tarih ve 6102 no' lu Türk Ticaret Kanunu' na göre; bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir. Uygulamada Konişmento olarak da kullanılan belge, TTK' ya göre her ne kadar yalnızca denizyolu taşımacılığında kullanılsa da, uygulamada tüm özellikleriyle (ciro edilebilme v.d.) diğer taşıma modları olan karayolu, demiryolu ve havayolu taşıma şekillerinde de kullanılmaktadır.

- Geminin bilgileri
- Yükün cinsi
- Yükün ağırlığı ve kap adedi
- Taşıyanın imzası
- Yükletenin ve gönderilenin ticari unvanı
- Yükleme ve boşaltma limanları
- Düzenlendiği yer ve tarih
- Eşyanın boşaltma limanında teslim alınacağı tarih ve süreyi

Ticaret hayatının gelişmesiyle ticareti kolaylaştırmak adına konişmento ile birlikte deniz yük senedi, gemi teslim talimatı ve elektronik konişmentolar kullanılır hale gelmiştir.

Konişmentoların detaylarından bahsedebilmemiz için 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu maddelerine bakmamız gerekmektedir. Tam bu noktada en önemli maddelerden biri eski Türk Ticaret Kanunu'ndan farklı olarak 1228. Md. İle düzenlenen konişmentoya ait yapılan tanımdır: “Konişmento, bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşınan eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir.”

Yapılan bu tanımın yanısıra, uluslararası eşya taşımacılığına ilişkin sırasıyla Lahey, Lahey-Visby, Hamburg ve Rotterdam kuralları dikkate alındığında yalnızca Hamburg Kuralları olarak adlandırılan kurallar arasında konişmento, taşıma sözleşmesini tevsik eden, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren bir senettir ki, taşıyan eşyayı, ancak bu senedin iadesi karşılığında teslim etmekle yükümlüdür (Değirmenci, 2013).

Söz konusu bu tanım, bize konişmentonun ispat aracı, makbuz, kıymetli evrak olarak sıralayabileceğimiz üç işlevini de göstermektedir.

Konişmentolar, taraflar arasındaki taşıma anlaşmasının bir ispatı ya da kendisi olarak kullanılabilir. Bu yönü ile konişmentolar ispat aracı olarak kullanılabilirler.



6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu 1237. Madde ile başlayan 4 maddede konişmentonun ispat işlevi özelliğini açıklamaktadır.

Madde 1237 konişmentonun hukuki ilişkiyi ispat başlığını taşımaktadır. Taşıyan, taşıtan ve konişmentoda gönderilen olarak gösterilen kişi konişmentoyla ispat edilen ilişkini taraflarıdır. Bir başka deyişle, konişmentoda üç taraflı bir hukuki ilişkiden bahsetmemiz gerekmektedir. Söz konusu maddenin birinci fıkrasına göre, taşıyan ile konişmento hamili arasındaki hukuki ilişkilerde konişmento esas alınır belirtilmiştir. İkinci fıkraya göre ise, taşıyan ile taşıtan arasındaki hukuki ilişkiler navlun sözleşmesinin hükümlerine bağlı kalır ifadesi ile birlikte üçüncü fıkrada konişmentoda, yolculuk çarteri sözleşmesine gönderme varsa, konişmento devredilirken çarter partinin bir suretinin de yeni hamile ibraz edilmesi gerekir. Bu taktirde çarter partide yer alan hükümler, nitelikleri elverdiği ölçüde konişmento hamiline karşı da ileri sürülebilir ifade edilmiştir.

Kanunun 1238. ve taşıyanı ispat başlıklı maddesinin birinci fıkrasında ise konişmentoyu taşıyan sıfatıyla imzalayan veya konişmento kendi ad ve hesabına imzalanan kişi taşıyan sayılır denilmektedir.

Konışmentolar yükün nakliyecisi tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren belgelerdir. Konışmentoların bu açıdan ispat işlevi, kanunun 1239. Maddesinin birinci fıkrasında şu şekilde ifade edilmektedir: konişmento eşyanın genel olarak cinsi, işaretleri, koli veya parça adedi, ağırlık veya miktarı hakkında beyanları içerip de taşıyan, bu beyanların fiilen teslim alınan veya yükleme konişmentosu düzenlenmiş olması halinde, fiilen yüklenen eşyayı doğru ve tam olarak göstermediğini biliyor veya gösterdiğinden haklı sebeplerle şüphe ediyorsa yahut bu beyanları kontrol etmek için yeterli imkana sahip değilse, konişmentoya bu beyanların gerçeğe uymadığını, şüphesini haklı gösteren sebepleri veya yeterli kontrol imkanının bulunmadığını açıklayan bir çekince koymak zorundadır.

Konışmentoların yukarıdaki ispat işlevleri dışında kanuna konu olan bir diğer ispat işlevi ise, kanunun 1240. Maddesinde belirtildiği üzere navlunu ispat işlevidir.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu' na göre konişmentoların en önemli işlevlerinden biri de kıymetli evrak olma işlevidir. Kanunun 1230. Maddesinin birinci fıkrasına göre konişmentonun meşru hamili, eşyayı teslim almaya yetkilidir. Bunun yanında konişmentonun kıymetli evrak olması özelliği nedeniyle, kıymetli evrak hukuku kuralları gereği nama, emre ve hamiline olmak üzere üç Şekilde devri söz konusudur (Güner, 2012).

Konişmentolar devir yönünden ise üç Şekilde düzenlenebilirler:

- a. Nama Düzenlenen Konişmento
- b. Hamiline Düzenlenen Konişmento
- c. Emre Düzenlenen Konişmento

#### **Nama Konişmentolar:**

Alıcı hanesinin alıcının adına düzenlenen konişmentolardır. Alıcının doğrudan adına dzenlendiklerinden ciro edilemezler.

#### **Hamiline Konişmentolar:**

Alıcı hanesine hamiline yazılmak suretiyle, konişmentoya sahip olan her kim olursa olsun malın zilyetliğine sahip olduğunu ifade eden ciro edilemez konişmento türüdür.

#### **Emre Konişmentolar:**

Alıcı hanesinde emrine düzenlenen tarafın bilgilerinin yer aldığı konişmento eşsididir. Gerektiğinde emrine düzenlenen tarafça bir başka tarafa ciro edilebilir.

Diğer yandan konişmentoları birkaç açıdan çeşitlendirmek mümkündür. Bu noktada, malın teslimi açısından konişmentolar iki Şekilde düzenlenebilir:

- a. Tesellüm konişmentosu
- b. Yükleme konişmentosu

#### **a. Tesellüm Konişmentosu:**

Malzemelerin yüklenmeden önce nakliyeciden teslim alındığını ve ihracatçının malzemeleri nakliyeciyeye teslim etme yükümlülüğünü yerine getirdiğini ispatlayan konişmento çeşitlidir.

**b. Yükleme Konişmentosu:**

Malzemelerin nakliyeciden tarafından teslim alınmasının ötesinde, malzemelerin gemiye yüklendiğinin ispatı niteliğinde olan ve taşıma sürecinde, süreç boyunca ilgili lojistik tarafları malzemeler ile ilgili bilgilendirmek amaçlı düzenlenen konişmento çeşididir.

Taşıma işleri komisyoncuları olarak adlandırdığımız “Forwarder” firmalar, konişmento ya da denizyolu dışındaki taşıma şekilleri için taşıma senetleri düzenledikleri gibi, bağlı oldukları FIATA organizasyonundan aldıkları güç ile sadece “Forwarder” firmalara özel ve yine konişmento ya da taşıma senetleri yerine legal olarak kullanabilen bir takım taşıma evrakları da kullanmaktadırlar(Sezer, 2008).

Diğer yandan, bu belgelerin hazırlanışı ile ilgili olarak şunu da belirtmek gerekir ki, ister taşıma işleri komisyoncuları aracılığı ile düzenlensinler, ister taşımayı fiili olarak gerçekleştirecek olan nakliyeciler tarafından düzenlensinler, nakliyecilerin tamamı söz konusu taşıma evraklarını ihracatçıdan aldıkları bilgiler ışığında düzenlerler. Bu noktada önem kazanan doküman ise uygulamada sıklıkla “konişmento talimatı” adı verilen “yükleme talimatı /notası” olarak adlandırılan belge türüdür.

**Taşıma Senetleri:**

Taşıma senetleri de aynı konişmentolar gibi taşımaya konu olan mallar ile ilgili bilgilerin içerdiği malların kime ait olduğunu gösterir taşıma belgeleridir. Taşıma senetleri konişmentolardan farklı olarak, kıymetli evrak niteliğinde değildirler ve dolayısıyla devir yoluyla bir tüzel ya da gerçek kişiden bir diğerine alacağın temlik yoluyla gidilebilir.

Taşıma senetleri kullanım yerine göre yediye ayrılırlar:

1. Forwarder teslim alındı belgesi (FCR - Forwarder' s Certificate of Receipt)
2. Forwarder Taşıma Belgesi (FCT - Forwarder' s Certificate of Transport)
3. FIATA Kombine Konişmentosu (FBL – FIATA Combined Bill of Lading)
4. Air – Waybill (AWB)
5. Karayolu Hamule Senedi
6. FIATA Depo Belgesi (FWR – FIATA Warehouse)

## 7. Demiryolu Hamule Senedi

### 1. Forwarder teslim alındı belgesi (FCR - Forwarder' s Certificate of Receipt):

Bu belge, teslim konişmentosuna benzer şekilde, malzemelerin bu sefer gemi acentesi tarafından değil de taşıma işleri komisyoncusu tarafından malzemelerin sevk edilmeden önce teslim alındığını gosteren taşıma belgesidir.

### 2. Forwarder Taşıma Belgesi (FCT - Fowarder' s Certificate of Transport):

Taşıma işleri komisyoncusunun malzemeleri taşımak üzere taşıma moduna bağlı araca konulduğunu gosteren taşıma senedine verilen isimdir.

### 3. FIATA Kombine Konişmentosu (FBL – FIATA Combined Bill of Lading):

FIATA tarafından deniz konişmentosuna benzer şekilde FIATA' ya bağlı taşıma işleri komisyoncusu acentelerine düzenleme yetkisi verilen taşıma belgesidir. Yine deniz konişmentosu gibi kıymetli evrak niteliğindedirler ve ciro edilebilirler (Sezer,2008).

### 4. Air – Waybill (AWB – Havayolu Taşıma Senedi):

Uluslar arası Hava Taşımacıları Birliği IATA tarafından havayolu taşımacılığı yapan firmalar ve taşıma işleri komisyoncuları acentelerinin, havayolu taşımacılığına konu olan malzemeler için düzenledikleri ve ciro edilemeyen taşıma senetleridir.

### 5. Karayolu Hamule Senedi

Uluslar arası karayolu taşımacıları birliği IRU tarafından karayolu taşımacılığı yapan firmaların teslim aldıkları ve taşımaya konu olan malzemeler için düzenlenmesini istediği ve uluslar arası karayolu taşımacılığı esnasında taşıyıcının malzemeler üzerideki sorumluluğunu belirleyen taşıma senedir.

### 6. FIATA Depo Belgesi (FWR – FIATA Warehouse)

FIATA tarafından taşıma komisyoncularının, malzemeleri sevk öncesi bir depoda istiflediklerinin ispatı niteliğinde düzenlemelerine izin verdiği taşıma belgesidir.

## **7. Demiryolu Hamule Senedi**

Uluslar arası demiryolu taşımacıları birliği OTIF tarafından demiryolu taşımacılığı yapan firmaların teslim aldıkları ve taşımaya konu olan malzemeler için düzenlenmesini istediği ve uluslar arası demiryolu taşımacılığı esnasında taşıyıcının malzemeler üzerindeki sorumluluğunu belirleyen taşıma senedidir.

### **3.2. Taşıma İşlemleri Komisyoncusu (Forwarder) Firma ve Liner Acente Açısından Dış Ticaret İşlemleri**

#### **3.2.1. Taşıma İşleri Komisyoncusu (Forwarder)**

##### **3.2.1.1. Taşıma İşleri Komisyoncusu' nun (Forwarder) Hukuki Niteliği ve Kapsamı**

Freight Forwarderlar ile yapılan sözleşmeler Borçlar Kanununda iş görme sözleşmelerinin konusu kapsamına girmektedir. Bu tür sözleşmelerin önemli noktası, taraflardan birinin diğer tarafa karşı her zaman bir iş görme borcu altına girmesi ve onun bu borcunu iş görme olarak nitelendirdiğimiz bir faaliyette bulunmak suretiyle yerine getirmesidir.

Bu noktada Freight Forwarder, taşımacılık başta olmak üzere diğer lojistik işlemlerin belirlenmesi ile ilgili bir borç altına girmektedir. Freight Forwarder kendisinden beklenen görevleri yerine getirirken müşterisinin talimatlarına göre söz konusu işlemleri yerine getirmelidir. Müşterisi adına bir takım lojistik işlemleri yerine getirmesinden ötürü müşterisine bilgi verme konusunda özenli davranmalıdır.

Diğer taraftan acente ve Freight Forwarder tanımlarına baktığımızda, ikisi arasında bir takım benzerliklerin olduğunu görmekteyiz. Acente, ticari mümessil, ticari vekil, satış memuru veya işletmenin çalışanı gibi işletmeye bağlı bir hukuki konuma sahip olmaksızın, bir sözleşmeye dayanarak, belirli bir yer veya bölge içinde sürekli olarak ticari bir işletmeyi

ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi veya bunları o tacir adına yapmayı meslek edinen kimsedir (T.T.K., md. 102).

Yukarıdaki tanımdan da anlaşılacağı üzere acente bağımsızdır. Freight forwarder da bağımsız olması, kendisinden hizmet bekleyen müşterisinin talimatlarına göre hareket etmesinden ötürü, acente ile benzer bir yapıdadır.

Acentenin tacir namına sözleşme yapabilmesi için acenteye özel yetki verilmiş olması gerekmektedir. Bu yetki dâhilinde acentenin yaptığı sözleşmelerden, acenteye kendisi adına sözleşme yapma yetkisi veren tacir de sorumludur.

Freight forwarder ise, müşterisini temsil ederek kendi namına sözleşme yapar. Fakat yaptığı sözleşmeler müşteri hesabındadır.

Taşımacılık temel olarak altı şekilde gerçekleştirilen bir ekonomik faaliyettir. Denizyolu, havayolu, demiryolu, karayolu, iç su yolları ve boru hattı taşımacılığı bu altı temel taşıma türünü oluşturmaktadır. Fakat, küreselleşme, teknolojinin gelişmesi, doğal kaynaklara ulaşım derecesi, söz konusu taşıma şekillerine, bu farklı taşıma şekillerinin konsolide edilmesiyle oluşan “Multi Modal” ve “Intermodal” taşıma şekillerinin de eklenmesini sağlamıştır.

Taşımacılıktan başlayarak genel olarak lojistik faaliyetlerin bu şekilde gelişmesinin temelinde yatan en önemli neden tedarik zincirlerinin büyümesi ve buna bağlı olarak artan rekabet ortamında maliyetlerin en küçük hale getirilmesi çabasıdır.

Maliyetlerin en küçük hale getirilmesi ya da daha sıklıkla kullanılan deyimiyile maliyetlerin minimizasyonu dendiğinde karşımıza tedarik zinciri ölçeğinde “Forwarder<sup>\*</sup>” firmalar çıkmaktadır.

---

\* Forwarder firmalara yaptıkları lojistik faaliyetlerin kapsamına göre nakliye müteahhidi, taşıma işleri komisyoncusu, taşıma işleri organizatörü, lojistik servis sağlayıcı isimleri de verilebilmektedir.

Temel olarak tedarik zincirini oluşturan ana halkalar olan ve bir ticaretin başlaması için asgari olarak gerekli taraflar üretici ve tüketicidir. Tedarik zinciri üzerinde bir taraf ürettiği malları arz etmelidir ki bir diğer taraf tüketmek istediği malları talep edebilsin. Böyle bir durumda mallar üreticiden tüketiciye taraflardan birinin anlaştığı bir taşıma firması aracılığı ile gidebilmektedir. İşin uygulama kısmına ve uygulamadaki detaylarına baktığımızda üreticiden tüketiciye malların ulaştırılması her durumda malların sadece bir nakliyeciyeye verilmesi kadar kolay olmayabilmektedir. Bu durumun nedenlerini aşağıdaki maddelerde sıralamak mümkündür:

- Olumlu referans
- Güven
- Kanunlara uygun çalışma
- Finansal yeterlilik
- Belgeli

Tedarik zinciri üzerinde malların bir halkadan bir halkaya sadece taşınması için uygun nakliyecinin bulunması ve nakliye yapacak firmanın seçiminde firmalar tarafından yukarıdaki beş maddenin aynı anda sağlanması gerekmektedir. Bu çoğu zaman taşımayı yapacak firmayı seçen üretici ya da tüketici firma açısından her zaman mümkün değildir. Çünkü seçimi yapacak söz konusu firma nakliye piyasasına çoğu zaman uzak ve nakliye piyasasının uygulama yöntemlerini bilememektedir ya da takip edememektedir.

Burada “Forwarder” adı verilen firmalar hizmet alan tarafa yukarıdaki çekinceler konusunda ne sağlamaktadırlar. Söz konusu firmalar bir nakliye faaliyetini kendi özmal araçlarıyla gerçekleştiren firmalardan üretici ya da tüketici adına satın almaktadırlar. Yani tedarik zinciri üzerindeki halkalar arasında yapılacak temelde bir nakliye hizmetinde üretici, tüketici ve özmal taşıtlarıyla nakliyeyi gerçekleştirecek taraflar arasında bir arabuluculuk, aracılık faaliyetinde bulunmaktadırlar.

Nakliye piyasasının yeterince tanınmaması durumunun yanında, hizmet alan taraf açısından nakliyeciyi seçimini belirleyici bir diğer unsur ise iktisadi bir kavram olarak “Ölçek Ekonomileri” dir. Kısaca anlatılmak istenen nakliye piyasasında ölçek arttıkça taşımanın çok

daha az navlun ödenerek yapılabileceğidir. Burada “Forwarder” firmanın önemi şu şekilde ortaya çıkmaktadır. Normal şartlar altında, malını tedarik zinciri üzerinde taşıtırmak isteyen herhangi bir firma istediği güzergah üzerinde kendi özmal araçları ile taşıma yapan bir firmaya malını taşıtırmak istediğinde yüksek navlun fiyatları ile karşılaşabilecektir. Bunun nedeni ölçek ekonomilerine göre düşük bir ölçekte taşıma yaptırmak istediğinden kaynaklanabilmektedir. Yük sahibi firma araya bir “Forwarder” firma sokarak taşıma yaptırmak istediğinde “Forwarder” firma yük sahibi bir çok firmanın nakliyelerine aracılık ettiğinden ölçek taşımaya göre artacağından yük başına birim maliyetlerde bir azalma yaşanacağından navlun fiyatları arada “Forwarder” firmanın olmadığı nakliye organizasyonlarına göre oldukça düşüş olacaktır.

“Forwarder” kavramına daha teknik olarak baktığımızda ise karşımıza söz konusu terimin karşısına ekseriya “nakliye müteahhidi” kavramının da çıktığını görülmektedir.

Bu bağlamda, nakliye müteahhitleri dışsatımcı ve dışalımcı firmalara ‘kapıdan kapıya taşımacılık’ çerçevesinde fiziksel dağıtım fonksiyonlarında destek veren, bunun yanı sıra dışsatımın çeşitli konularında ‘bütünleşik lojistik yönetim şirketleri’ olarak da karşımıza farklı bir açıdan çıkmaktadırlar. Nakliye müteahhitlerine ‘bütünleşik lojistik yönetimi şirketi’ adının verilmesi, müşterilerine sağladığı farklı ve etkili dağıtım işlemleri nedeniyle de denebilir (Sezer, 2008).

Diğer bir açıdan bakıldığında ise, nakliye müteahhitleri, sağladıkları farklı dağıtım çözümleri nedeniyle, ‘üçüncü parti lojistik şirketi’ ya da tedarik zinciri optimizasyonu bakımından ‘dördüncü parti lojistik şirketi’ olarak da adlandırmaktadır. Nakliye müteahhitleri derneklerinin tüm dünyada birleştirilmesi oluşturulan federasyon yapısındaki FIATA, tüm dünya “forwarder” larının daha etkili taşımacılık faaliyetlerinde bulunmalarına ve dolayısıyla yük sahiplerinin faydalı tedarik zinciri modelleri geliştirmelerine büyük katkı sağlamaktadır (Sezer, 2008).

Türkiye mevzuatı açısından baktığımızda ise “forwarder”, nakliye müteahhidi” kavramlarının yanında, “taşıma işleri komisyoncusu” ve “taşıma işleri organizatörü”



tanımlarının da karşımıza çıktığını görmek mümkündür. Söz konusu ayırım, 25 Şubat 2004 tarihinde 24384 sayılı resmi gazetede yayınlanan karayolu taşıma yönetmeliğinde belirtilmiştir.

Belirtilen yönetmelik kapsamında değerlendirildiğinde, yönetmelik, esas itibariyle taşımacılık faaliyetinde bulunan firmaların, yapmayı talep ettikleri taşımacılık faaliyetlerinin hangi “yetki belgeleri” ile yapılabileceğini belirlemektedir.

Bu bağlamda bakıldığında, yönetmelikte geçen taşıma işleri komisyoncusu firmaların, komisyonculuk faaliyetini yurt içinde ve yurt dışında yapmalarına bağlı olarak iki grupta değerlendirildiği görülmektedir. Bunlar;

1. H-1: Yurt içinde Taşıma İşleri Komisyonculuğu yapacak firma
2. H-2: Yurt dışında Taşıma İşleri Komisyonculuğu yapacak firma

Yönetmeliğe baktığımızda, taşıma işleri komisyoncusu yanında taşıma işleri organizatörü firmaların da yanında taşıma işleri organizatörü firmaların da kategorize edildiğini görürüz. Taşıma işleri organizatörleri, taşıma işleri komisyonculardan farklı olarak, sadece bir taşımaya aracılık etmek ve taşımacılık lojistik fonksiyonundan bir komisyon geliri elde etmek yanında aşağıdaki faaliyetleri de gerçekleştirirler.

Uluslararası nakliye müteahhitlerinin müşterilerine sağladığı hizmetler çeşitlidir (Çancı ve Erdal, 2009). Bu işlevleri şu şekilde belirtmişlerdir:

- Alternatif taşıma modu seçiminde yük sahibine destek vermek,
- Taşıma modlarının planlanması,
- Vesaik hazırlama,
- Sigorta yapmak,
- Gemi işletmesiyle yer rezervasyonu yapmak,
- Yükleme eşlik etmek,
- Gümrükleme faaliyeti için gereken işlemleri yapmak,
- Malların güvenli şartlarda ve zamanında alıcısına ulaştırılmasını sağlamaktır.
- Depolama lojistik fonksiyonunu yerine getirmek

Söz konusu işlevler dışında tedarik zinciri üzerinde yapılan bir organizasyon mevzu bahis olduğundan aşağıdaki işlevleri de yukarıdaki işlevlere eklemek gerekmektedir (Welby, 1995);

- Varış noktasındaki ithalat süreci ve düzenlemeleri konusunda danışmanlık yapmak,
- İç taşımayı sağlamak,
- Rezervasyon yapmak,
- İhracat dokümantasyonunu tamamlamak,
- Yük sigortasını düzenlemek,
- Paketleme, ambalajlama gibi hizmetlerde rehberlik yapmak,

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının karayolu taşıma yönetmeliğine göre taşıma işleri organizatörleri de iki grupta değerlendirilirler. Bunlar;

1. R-1: Yurt içinde Taşıma İşleri Organizatörlüğü yapacak firma
2. R-2: Yurt dışında Taşıma İşleri Organizatörlüğü yapacak firma

Diğer yandan, nakliye müteahhidinin seçim kriterlerine ilişkin yapılan bir çalışmada bu kriterleri şu şekilde belirtmiştir (Sezer, 2008);

- Nakliye müteahhidinin deneyimi,
- Nakliye müteahhidi şirketinin büyüklüğü,
- Uzmanlaştığı ürün(ler) ve bölge(ler),
- Nakliye müteahhidi şirketinin imajı,
- Talep ettiği ücret,

Taşıma işleri organizatörlüğünü denizyolu liner konteyner taşımacılığı açısından değerlendirdiğimizde, tüm dünyadaki taşımaya konu mal hacminin artması, bu artan hacmin lojistik organizasyonlarının hızlı ve en az maliyetle yapılabilmesindeki zorluk, taşıma işleri organizatörlerine, gemi acenteleri aracılığı ile armatörlerin daha çok ihtiyaç duymalarına neden olmaktadır.

Diğer yandan; taşıma sistemlerindeki gelişmeler, elleçleme ekipmanlarında ki uzmanlaşma, taşıma modları arasındaki bağlantıların güçlenmesi; taşıma süreçlerinin firmanın

deposundan diğerk firmanın doğrudan deposuna kadar yapılabilmesine ve bu süreçte taşıma işleri organizatörlerine olan talebin artmasına neden olmaktadır.

Taşıma işleri komisyoncuları uygulamadaki deyimiyle “Forwarder” firmalar ile ilgili bu bilgilerden sonra tedarik zinciri üzerindeki organizasyonları ve organizasyonlarına dâhil olan farklı lojistik faaliyetleri hakkındaki bilgileri aşağıdaki gibi vermek mümkündür.

Özellikle taşıma işleri organizatörü boyutundaki “forwarder” firmalarının, denizyolu liner konteyner taşımacılığı ile ilgili olarak yaptıkları organizasyonlar üç grupta değerlendirilebilir (Çancı ve Erdal, 2009). Bunlar;

1. Komple konteynır taşımacılığı (FCL)
2. Parsiyel taşımalar (LCL)
3. Diğerk taşıma ve hizmetler (özel ekipman taşımaları, kombine taşımalar, dokümantasyon hizmetleri)

- **Komple Konteynır Taşımacılığı (FCL)** : Komple konteynır ithalat ve ihracatlarında taşıma işleri organizatörleri, komple konteynır yüklemeler (FCL) için armatörler ya da acenteleriyle yıllık ya da dönemlik sözleşme yapabilir veya işin cinsine göre spot navlun fiyatlarıyla çalışılabilir. FCL yüklemeler ve boşaltmalar üç şekilde olabilir (Çancı ve Erdal, 2009). Bunlar;

1. Limanda
2. Nakliye müteahhidinin deposunda
3. İhracatçı/ithalatçı deposu veya fabrikasında olabilir.

- **Parsiyel Taşımalar (LCL)** : Parsiyel ya da grupaj olarak da anılan taşımacılık, genel olarak bir taşıma aracının tamamının tek bir firmaya ait yük ile doldurulamadığı ve taşıma aracının uygun ve boş olan geri kalan kısmı için farklı firma ya da firmaların yüklerinin konsolide edildiği taşıma biçimidir.

Parsiyel taşıma şekli kullanılarak, parça ve az miktarda yükü olan firmalar için de bir taşıma opsiyonu yaratılmış olmak da ve bu firmalar taşıma aracı olan konteynerin tamamını konteyner istihap haddi ve maksimum hacmine göre daha az yükleri olduğu halde kiralarak daha çok masrafa katlanmak zorunda kalmamaktadırlar.

Düzenli grupaj yüklerin konsolide edilerek taşınması yük sahiplerinin tamamı için hem maliyet hem de zaman tasarrufu kazandırmaktadır. Parsiyel yüklerin konsolide edilmesi noktasında “Forwarder” firmalar çok sıklıkla, konteynerlerin doldurulabilmesi için, Alt Freight Forwarder\* uygulamalarını kullanmaktadırlar (Çancı ve Erdal, 2009).

Taşıma işleri komisyoncuları ve denizyolu liner konteyner taşıma firmaları arasındaki ilişki açısından önemli olan noktalardan birisi de, “forwarder” firmalarının aynı anda birden çok konteyner taşımacılığı yapan firma seferlerini, yine aynı anda birden çok yük sahibi firmaya sunabilmeleridir. Bu noktada, acenteleşme açısından geniş bir ağa sahip olan bu firmalar, diğer yandan yüksek hacimdeki gemilerin sefere çıkabilmek için asgari olarak sağlamak zorunda oldukları yükü de bulmaktadırlar.

### **3.2.1.2. Taşıma İşleri Komisyoncusu (Forwarder) ve Lojistik Fonksiyonlar**

Taşıma işleri komisyonculuğu, her biri ayrı bir uzmanlık gerektiren birçok lojistik fonksiyonu yerine getirmeyi gerektirmektedir. Aşağıda bu lojistik fonksiyonlardan ön plana çıkanlar hakkında bilgi verilmektedir.

#### **3.2.1.2.1. Taşımacılık Lojistik Fonksiyonu**

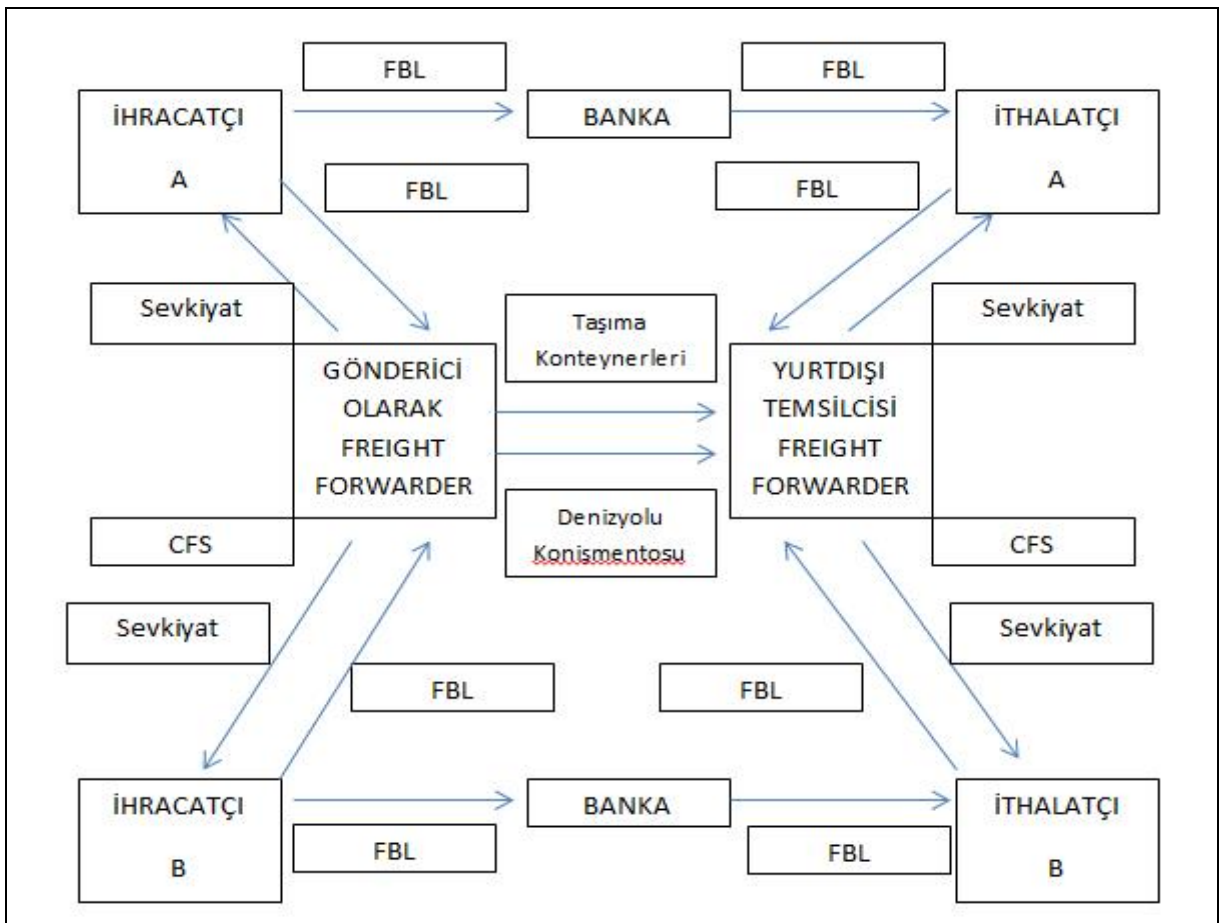
Forwarder firmalar açısından baktığımızda, uluslar arası konteyner taşımacılığı, teslim şekline göre, taşıma işleri komisyoncusu ile birlikte yük sahibi ihracatçı ya da ithalatçının bir taşıma sözleşmesi yapmasıyla başlayabilmektedir. Uygulamada navlun sözleşmesi de adı verilen sözleşme, taşımanın karşılığında ne kadarlık bir navlun ücreti alınacağı ile birlikte, taşımaya konu diğer şartları da ortaya koymaktadır.

---

\* Alt Freight Forwarder firmalara “Co-loader” adı verilir.

Yine uygulamaya baktığımızda, tarifeli navlun piyasası dışında çoğu spot navlun piyasası işlemlerinde, navlun sözleşmelerine yer verilmediğini ve taşımanın bir konişmento düzenlenerek gerçekleştirildiğini de belirtmek gerekir.

Uluslar arası denizyolu konteyner ile eşya taşıma süreci taraf olabilecek dış ticaret uygulayıcısı (ihracatçı-ithalatçı), taşıma işleri komisyoncusu, banka gibi taraflar arasında Şekil 20' deki gibi gerçekleşebilmektedir;



Şekil 20. Taşımacılık Lojistik Fonksiyonuna Göre Dış Ticaret Tarafları Arasındaki İlişki (Oelfke v.d., 2002)

Şekil 20' deki ilişkiye göre ticaret aşamaları ise aşağıda belirtildiği gibidir;

- 1- Taşıma işleri komisyoncusu yükleme talimatı adı verilen vesaik karşılığı malları kabul ederek, ilgili konsolidasyon merkezine ya da doğrudan liman CFS sahasına gönderilmesini sağlar.
- 2- Taşıma işleri komisyoncusu, teslim aldığı mallar karşılığı konişmentoyu düzenler ve yurtdışı acentesini ilgili yükleme ile ilgili bilgilendirir.
- 3- Söz konusu taşıma, birden fazla taşıma modunun konsolidasyonunu gerektirdiğinden, FIATA kombine taşımacılık konişmentosu düzenlenmiştir.
- 4- Yüklerin tamamı karşılığında konişmentoyu teslim alan ihracatçı, konişmetoyu ödeme şekline göre ithalatçıya ya da bankasına iletir.
- 5- Banka aracılığı ile ya da doğrudan kendisine gelen FBL ile taşıma işleri komisyoncusunun yurtdışı acentesine giden ithalatçı ticarete konu olan yükleri teslim almayı talep eder.
- 6- Ve ilgili limanın terminalindeki CFS alanına gelen yüklerini konişmento karşılığı, gümrük işlemlerini müteakip teslim alır.

### **3.2.1.2.2. Depolama Lojistik Fonksiyonu**

Depolama, taşımacılık gibi tedarik zinciri üzerinde önemli bir lojistik fonksiyona yardımcı olan bir fonksiyon olarak, önemli bir uzmanlaşma gerektirmektedir. Uzmanlaşma gerektirmesinin iki önemli nedeni vardır. Bunlardan ilki, taşımacılığın zaman kaybına uğramadan yapılmak istenmesi ve dolayısıyla maliyet en küçüklemesi sağlamasıdır.

Zaman ve maliyet kaybının önüne geçebilmenin yolu da teknolojik depo alt yapı sistemlerine sahip olmayı gerektirmektedir. Günümüzde bu anlamda forwarder firmalar, önemli bir unsuru yük sahibi armatörler açısından yerine getirmektedirler.

Forwarder, yüksek teknolojik altyapıya sahip depolara sahip olarak, taşımacılığa yardımcı etkin bir lojistik fonksiyonu yerine getirmenin yanı sıra, depo içinde yapılabilecek ambalajlama, etiketleme, istifleme lojistik fonksiyonlarını da yerine getirebilmektedirler.

### **3.2.1.2.3. Sigortalama Lojistik Fonksiyonu**

Tedarik zinciri üzerinde, lojistik işlemlere maruz kalan malların, bir çok risk ile karşı karşıya kalması aşikârdır. Dolayısıyla, potansiyel bu riski ortadan kaldırmak için, farklı lojistik süreçleri de kapsar şekilde ihracatçıdan ithalatçıya malzemelerin ulaştırılabilmesi için sigortalanması önemlidir.

Bu noktada, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu' ndan yola çıkarak sigorta başlığını iki ana grupta değerlendirmek gerekir.

1. Zarar sigortaları
2. Can sigortaları

Lojistik işlemler açısından bakıldığında, zarar sigortaları sigorta başlığında ön plana çıkan sigorta çeşitleridir. Zarar sigortaları taşıma araçları, emtia ve taşıyıcının sorumluluk sigortalarını içermektedirler.

### **3.2.1.2.4. Gümrükleme Lojistik Fonksiyonu**

Uluslararası taşımacılık söz konusu olduğunda üzerinde durulması gereken önemli noktalardan biri de, tabi ki, ihracat ve ithalat gümrük idarelerinde yapılacak gümrük işlemleridir. Taşıma işleri komisyoncusu firmalar, tedarik zinciri çözümleri kapsamında, müşterilerine kapıdan kapıya tüm lojistik hizmetleri vermek istemektedirler.

Taşıma işleri komisyoncuları, gümrük işlemleri kapsamında, müşterilerinden aldıkları vekâletname ile müşterileri adına gümrük idaresi işlemlerinin takibini yapmaktadırlar.

### **3.2.1.2.5. Danışmanlık Lojistik Fonksiyonu**

Nakliye müteahhitleri en ekonomik taşıma şekli ve aracının seçimini yaparak böylece dışsatım malının toplam maliyeti içerisinde büyük yer kaplayan ve firmaların rekabetçi üstünlüğünü etkileyen nakliye giderlerini en aza indirmeye çalışmaktadırlar (Sezer, 2008).

Taşıma işleri komisyoncuları, müşterileri adına en ekonomik taşıma modunun ve taşıma aracının seçimini yapmak suretiyle, müşterilerin lojistik maliyetlerini en aza indirmeye çalışan önemli danışmanlardır.

Müşterileri, lojistik maliyetlerin en aza indirilmesi noktasında, tedarik zincirinin tümünde uzun süreli çalıştıkları taşıma işleri komisyoncularından danışmanlık hizmeti almaktadırlar. Özellikle gümrük müşavirliği hizmetleri de bu alanda değerlendirilebilir.

Bu bağlamda, aslında kısaca taşıma işleri komisyoncusu firmaların yaptıkları danışmanlık alanları, tedarik zinciri üzerindeki lojistik fonksiyonların tamamı olarak değerlendirilebilir.

Nakliye müteahhidinin, ihracat taşımalarında başlıca görev ve faaliyetleri şu şekilde özetlenebilir:

1. Taşımacılık (Nakliye)
2. Depolama
3. Elleçleme
4. Paketleme (Ambalajlama)
5. Etiketleme
6. Gümrükleme
7. Sigortalama
8. İstifleme
9. Dokümantasyon



Nakliye müteahhidi aldığı siparişleri müşterisi ve sözleşmeli düzenli hat denizyolu taşıma işletmesiyle görüşerek en uygun sevkiyat organizasyonunu yapar. Yükleme organizasyonu kesin hale gelinceye kadar mevcut bilgilere gemi acentesine yer tahsisi için 'Rezervasyon Talimatı' gönderilir. Siparişler tam konteynır yükü (FCL) ve katları olabileceği gibi, konteynır yükünden daha az miktarda grupaj yükler (LCL) de olabilmektedir. Farklı müşterilerden gelen ve tek bir teslim alma limanı için gönderilen küçük gönderiler Nakliye müteahhidi tarafından tek bir ana konişmentoda toplanır. Bu parsiyel yüklerin deniz yolu ile varış limanındaki alıcı nakliye müteahhidine ulaştırılması sağlanır ve buradan da ihracatçı, gönderici nakliye müteahhidi tarafından gönderilen bilgiler doğrultusunda alıcıya teslimatları gerçekleştirir.

Nakliye müteahhidi gerek kendisi gerekse müşterisi için eşyaların konsolide edilmesi sayesinde boş (ölü) navlundan tasarruf ederek önemli maliyet avantajı sağlamış olmaktadır. İhraç edilmesi planlanan yükler, bir limanda birleştirilmek üzere, ülke içinde farklı bölgelerden ve farklı taşıma türleriyle (kara, hava, deniz, demiryolu vb.) gelmektedir.

Nakliye müteahhidi görevi kabul ettikten sonra yüke uygun güzergâh, zamanlama, maliyet ve sefer sıklığı eksenleri doğrultusunda gemi işletmesini seçer ve gemi işletmesi ile taşıma sözleşmesini imzalar veya aynı talimatın içeriğini konişmento talimatı olarak gemi acentesine verir. Nakliye müteahhidi konteynırın gemiye yüklenmesini ve geminin limandan çıkışını takip eder. Yurtdışı nakliye müteahhidi acentesi ve müşteriye, gemi limandan yola çıktıktan sonra malın hareketiyle ilgili konişmento, hesap dökümü vb. bilgiler iletilir. Nakliye müteahhidi, gemi kalkışından sonra fatura, konişmento ve diğer müşteri belgelerini müşterisine teslim eder. Göndericiye varış ihbarı eşyalar varış limanına ulaştığında bildirilir (Çancı ve Erdal, 2009).

Nakliye müteahhidi yükleyiciden yani gemi işletmecisinden bu konteynır için bir konişmento alır ve varış limanındaki yurtdışı temsilci nakliye müteahhidine tekli gönderilere ait gönderici talimatları çerçevesinde konişmentoyu iletir. Alıcı ülkesindeki temsilci nakliye müteahhidi konteynırı teslim alarak boşaltır ve tekli gönderileri FBL, FCR ve HBL belgelerinde talimatlar doğrultusunda asıl sahiplerine dağıtır.

İthalat taşımalarındaki faaliyet alanlarına baktığımızda; uluslar arası denizyolu taşımacılığında, alıcı ülkesinde bulunan ithalatçı nakliye müteahhidinin görevleri ve kapsamı, ithalat taşıma sözleşmesi çerçevesinde tanımlanır. Teslim alma ve yükleme, ithalat ülkesindeki yurtdışı temsilci (acente) nakliye müteahhidi tarafından üstlenilmesi gereken çok yönlü iş süreçlerini kapsamaktadır. Yurtdışı temsilcisi (acente) nakliye müteahhidi teslim alma ve yükleme işlemlerini kontrol eder, tam zamanlı ve düzenli iş akışı sağlar.

Denizyolu eşya taşımacılığında yurtdışı temsilci (acente) nakliye müteahhidinin görevleri şu şekilde sıralanabilir;

1. Eşyaların teslim alınması ve olası zararların Incoterms ve taşıma sözleşmesinden doğan haklar kapsamında değerlendirilmeleri,
2. Teslim alma sırasında ağırlık dâhil tüm kontrollerin yapılması,
3. Sigorta kapsamında zarar gören yüklerle ilgili gerekli işlemlerin başlatılması ve bu konuda göndericiye yardımcı olunması,
4. Gümrük işlemlerinin yapılması,
5. Ülke içi taşıma organizasyonunun sağlanması,
6. Eşyaların depolanması (Çancı ve Erdal, 2009)

Müşterilerden gelen ithalat siparişleri için çıkış ülkesindeki ihracatçı firmadan gerekli yük ve sevkiyat detayları alınır. Siparişe ait yükleme detayları, yurtdışındaki Nakliye müteahhidi acentesine bildirilir. Aynı zamanda ithalatçı firmaya çıkış ülkesindeki Nakliye müteahhidi acentesinin detayları iletilir. Yurtdışındaki göndericiye taşıma ve diğer lojistik hizmetlerinin bu nakliye müteahhidi ile yapılacağını mallar ve ilgili evrakların Nakliye müteahhidine teslim edilmesi talimatı verilir.

Çıkış ülkesindeki yüklemeden sonra nakliye müteahhidi yurtdışı acentesinin teslim aldığı orijinal OBL ve FBL kopyaları ile yüke ilişkin varsa diğer orijinal evrakları teslim alır ve alıcı ülkesindeki Nakliye müteahhidi acentesine iletilir. Konişmento, nakliye müteahhidi tarafından mühürlenir veya imzalanarak gemi acentesine gönderilir. Nakliye müteahhidi, gerçekleşmiş olan yükleme bilgileri ile ilgili olarak ithalatçıya (alıcıya) ihbar eder. Alıcıya

ilişkin orijinal evraklar varsa müşteriye veya bankaya teslim edilir. Geminin limana varışı takip edilerek, yükleme listeleri, özet beyan ve alt özet beyan tescili gibi evrakları ilgili birimlere iletir.

Geminin varışı ve gemi acentesinin tescilini takiben acenteden masrafların ödenmesi karşılığı etiketli hat konişmentoları teslim alınır. Gemi acentesinin tescilini takiben alt özet beyanlar hazırlanarak gümrükte tescil edilir (Çancı ve Erdal, 2009). Tescil işlemlerini takiben müşterinin malı çekmesini sağlayacak etiketli Forwarder konişmentoları (FBL) hazırlanarak, ilgili masrafların faturalarıyla birlikte müşteriye iletir. Müşteri faturayı onaylar, karşılığında konişmento kendisine teslim edilir.

Eşyaların çekilme işlemleri ve gümrükleme, nakliye müteahhidi tarafından yapıldığı takdirde; işlemler tamamlanır ve eşyalar gümrüklü liman sahasından çekilerek alıcısına teslim edilir. Gümrüklemenin nakliye müteahhidi tarafından yapılmadığı hallerde ise müşteriye verilecek ara konişmento hazırlanır.

## **IV. FİRMALARIN LOJİSTİK SÜREÇLERİNİN İNCELENMESİ ÇERÇEVESİNDE AMBARLI LİMANI ÖRNEĞİ**

### **4.1. Araştırmanın Amacı ve Kapsamı**

Araştırmanın amacı, Türkiye’ de konteyner taşımacılığı operasyonlarının bir taşıma işleri komisyoncusu firma aracılığı ile liner taşımacılığı yapan bir başka firma üzerinden nasıl yapıldığını uygulama ve teorik işleyiş ayrımını göz önünde bulundurarak gözler önüne sermektir.

Araştırma, seçilen taşıma işleri komisyoncusu firmanın bir ihracatçı ve ithalatçı firma adına İstanbul Ambarlı Limanı’ ndaki ofisinde gerçekleştirilmiştir. İşletme operasyonlarını bu noktadan yönetmektedir. Burada liner taşımacılığın dış ticaret boyutunun her aşaması incelenmiştir.

Örnek uygulamada, Türkiye’ de liner taşımacılığa konu olan ithalat-ihracat işlemleri ve taşıma işleri komisyoncusu firmanın, söz konusu bu işlemlere nasıl dâhil olduğu başından sonuna kadar incelenmiştir. Araştırmada Ambarlı Limanı’ nın seçilmesinin nedeni, söz konusu limanın konteyner hareketleri ve elleçlemeleri anlamında Türkiye’ nin en büyük limanı olmasındandır. Dolayısıyla araştırma sonuçları, Türkiye’ nin geneli için önemli bir sonucu bize vermektedir ve yapılan öneriler Türkiye’ nin diğer limanlarından faaliyete bulunan tüm lojistik ve dış ticaret firmaları ile kanun koyucuları çok yakından ilgilendirmektedir.

### **4.2. Araştırmada Kullanılan Veri Toplama Yöntemi**

Araştırmada veri toplama yöntemlerinden “derinlemesine mülakat“ ve “gözlem“ yöntemleri kullanılmıştır. Görüşmeler yüz yüze yapılmıştır.

Araştırma için, İstanbul’ da faaliyet gösteren TOLL Global Forwarding Nakliyat Turkey A.Ş. firması seçilerek, işletmenin konteyner taşımacılığına yaptığı aracılık işlemlerinin öncesi ve sonrası ele alınmıştır. Söz konusu işletme, birbirinden farklı mal cinslerinin dış ticaretini yapan firmaların tüm dünyadaki konteyner taşımalarına aracılık etmesi nedeniyle incelemeye uygun bulunmuştur. Süreç ele alınırken, öncelikle işletme yetkililerinden sürecin nasıl işlediğini anlatmaları istenmiş, daha sonra ise mevcut Türk Ticaret Kanunu ve Gümrük Kanunu ile bağlantılı sorular yöneltilmiştir. Sonrasında işletme yetkililerinden alınan yanıtlar ve mevcut mevzuat hükümleri kıyaslanarak süreç sonuçlandırılmıştır.

Araştırmaya fayda sağlayacağı düşünülerek, Nuryıldız Tekstil Sanayi ve Ticaret A.Ş. adlı bir ihracat – ithalat şirketinin lojistik operasyon danışmanlığı yapılmıştır. Böylelikle elde edilen sonuçları destekler veriler elde edilebilmiştir. Ayrıca, İstanbul Barosu Lojistik Hukuku Komisyonu üyesi olarak, konu araştırma ile ilgili panellere katılım gösterilmiştir.

#### **4.3. Araştırma Yapılan İşletme İle İlgili Genel Bilgi**

TOLL Global Forwarding Nakliyat Turkey A.Ş., dünya çapında 45.000 çalışanı bulunan TOLL Group of Logistics firmasının Türkiye’ de hizmet veren şirketinin ismidir. Forwarder hizmetleri kapsamında tüm taşıma modlarında tüm kıtalarda sahip olduğu acenteleri vasıtası ile taşımacılık ve daha genel olarak lojistik hizmetler aracılığı yapmakta olan firma 1888 yılı kuruluşudur ve Avustralya menşelidir. Yıllık yaklaşık 8,5 milyar dolarlık cirosu ile dünyadaki en büyük beş forwarder firmasından biridir.

#### **4.4. Araştırmanın Bulguları**

Araştırma, Rosenberg Havalandırma Sistemleri Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. firmasının, Ambarlı Limanı’ nı kullanarak yaptığı ihracat ve ithalat işlemlerini genel olarak kapsamaktadır. Buradaki amaç tam olarak firmaların ilgili liman operasyonlarını teorik olarak değil de uygulamada ne şekilde gerçekleştirdiklerini gösterebilmektir. Diğer yandan bu araştırma; Rosenberg Havalandırma Sistemleri Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. firmasının yurtdışı

satışını gerçekleştirdiği ve yurtdışından tedarik ettiği malzemeler ile ilgili deniz yolu liman operasyon süreçlerini kapsadığından, araştırmayı ihracat ile ilgili olarak “İhracat pazarlama ve satış” ile “İhracat operasyon”; ithalat ile ilgili olarak ise “Satın alma ve tedarik” ile “İthalat operasyon” aşamaları olarak bölümlendirilmiştir.

#### **4.4.1. Araştırmanın İhracat Aşaması**

Araştırmanın ihracat aşaması, “İhracat pazarlama ve Satış” ve “İhracat operasyon” alt aşamalarından meydana gelmektedir.

##### **4.4.1.1. İhracat Pazarlama ve Satış Aşaması**

Söz konusu aşamada operasyonel anlamda yapılan işlem “Maliyet Formu”na istinaden “Proforma fatura”nın oluşturularak ithalat firmasının ihracat firmasının arz ettiği ürün ile ilgili ön bilgilendirilmesidir.

Proforma faturanın, maliyet formu kullanılarak oluşturulması dış ticaret işlemleri açısından teslim şekillerinde kendini gösterir. Çünkü teslim şeklinin farklılaşmasına bağlı olarak ihracat yapan firmanın maliyetleri artacak ya da azalacaktır.

Maliyet formlarındaki maliyet + kar yapısına bağlı olarak proforma faturada ithalat firmasına verilecek teklif niteliğindeki fatura ve fiyat oluşacaktır.

Uygulamada teklif niteliğindeki fatura olarak kabul edilen proforma fatura, ihracatçı firmanın imza yetkilisi tarafından imzalanarak, imza karşılığı onay alınmak üzere ithalatçı firma yetkilisine gönderilir. İthalatçı firma yetkilisinin proforma faturayı imzalamasıyla ithalatçı ve ihracatçı firmalar arasında ön mutabakat sağlanmış olacaktır. Böylece firmalar, dış ticaret sözleşmeleri bakımından önem arz eden ödeme şekilleri, teslim şekilleri, fiyat, malın cinsi (nevisi), para birimi, mücbir sebep(ler), tahkim maddeleri üzerinde ön anlaşma sağlamış olacaklardır.

Taraflarca proforma fatura üzerinde ön anlaşma sağlanmasından sonra, dış ticaret satış işlemlerinin sonuncusu, proforma fatura ile sağlanan ön mutabakatın bir ihracat (dış ticaret) sözleşmesi ile ana sözleşmeye bağlanmasıdır.

Taraflar arasında anlaşma sırası proforma fatura ve proforma faturaya istinaden dış ticaret sözleşmelerinin hazırlanması olsa da; uygulamada sadece tek bir proforma faturaya bağlı kalınarak da ticaret yapıldığı durumlar olmaktadır.

#### **4.4.1.2. İhracat Pazarlama ve Satış Aşaması Sonrası Operasyon Aşaması**

Söz konusu aşama, “İhracat Pazarlama ve Satış” biriminin ithalatçı firma ile mutabakata vardığı proforma faturanın “İhracat Operasyon Birimi” ne ulaştırılması ile başlar. Böylelikle operasyon birimi, ticarete konu olan ürün ya da ürünlerin satışı konusunda anlaşıldığını bilir ve yurtdışı edilene kadar ki süreçte yapılması gereken işlemlerin yerine getirilmesini sağlar.

Operasyon birimi tarafından yapılması gereken işlemlerin en başında satışı konusunda anlaşılan ürünün hangi ödeme şekli kullanılarak satılacağına takibinin yapılmasıdır. Çünkü lojistik operasyon işlemleri öncelikli olarak, ön anlaşmada belirlenen ödeme şekline göre şekillenmektedir.

Eğer proforma faturada ödeme şekli olarak; peşin ödeme belirtilmiş, yani satış aşamasında yurt dışı satış yapan kişi, ithalatçı firma ile ürün ya da ürünlerin satışı konusunda peşin ödemede mutabık kalmış ise ihracat operasyon birimi malzemelerin yurt dışı edilmesinden önce toplam bedelin ihracatçı firma hesaplarına girip girmediğini kontrol eder.

İhracat operasyon birimi, söz konusu bedelin kontrolünü, ihracatçı firmanın çalıştığı ve daha önce proforma fatura üzerinde ithalatçı firma tarafından aktarılmasını istediği banka ile irtibata geçerek yapmak zorundadır. Bu aşamada; ihracat operasyon biriminin yapması gereken, söz konusu bedelin ihraççı firmanın ihracat hesaplarına geçip geçmediğini bankaya sorarak, geçtiğinden emin olmaktır. Eğer hesapların kontrolünden sonra bedelin ihracat

firmasının hesaplarına geçtiği görülüyorsa artık operasyon biriminin yapması gereken teslim şekline göre malzemelerin yurt dışı edilerek ithalatçı firmaya ulaştırılması işlemlerini yapmaktır.

İhracat bedellerinin tahsil şekli yukarıda anlatıldığı şekilde olmasına rağmen, uygulamada ihracatçı firmalar, ithalatçı firma ile olan güven diyaloglarına göre proforma faturada ödeme şekli peşin ödeme olacak şekilde anlaşma sağlanmasına rağmen, yine proforma faturada ticarete konu olan malzemelerin bedeli aktarılmadan ya da bedelin ihracatçı firmanın kendi hesaplarına geçtiğini görmeden, ithalatçının ödeme yaptığını gösterir swift\* mesajını ihracatçıya e-posta ya da fax. ile ilemesiyle de ihracatçılar malzemelerin yurtdışı edilmesi işlemlerine başlayabilmektedirler.

Eğer proforma faturada ödeme şekli olarak, uluslar arası ticarete peşin ödeme şekli dışında sıklıkla kullanılan mal mukabili, vesaik mukabili ya da akreditif ödeme şekillerinden biri belirtilmiş ise, proforma faturada malzemelerin yurt dışı satışı için belirtilen bedelin ihracatçı firma hesaplarına (ihracat hesaplarına) geçip geçmediğinin bir kontrolüne gerek olmadan malzemelerin yurt dışı edilmesi ile ilgili operasyon işlemlerine başlanabilir.

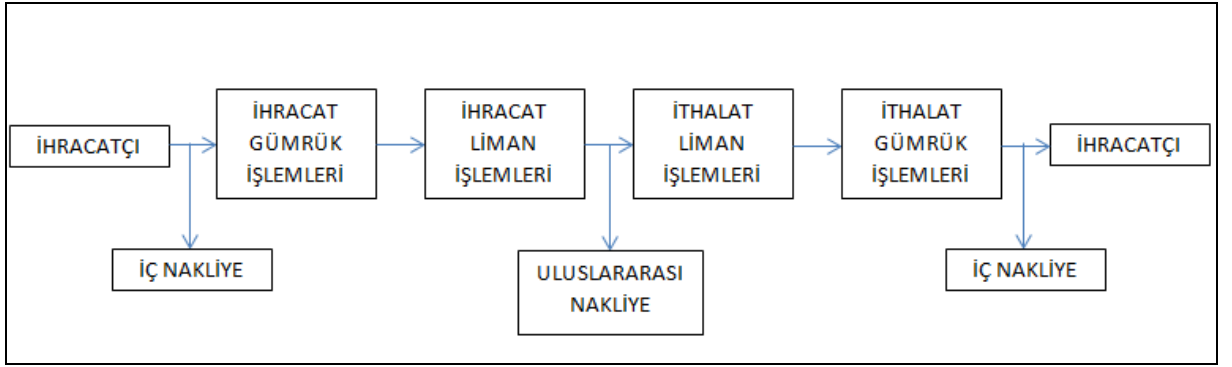
Dış ticaret işlemlerinde lojistik operasyon, ödeme şekillerinin ardından teslim şekillerine göre şekillenir. Ticarete konu olan malzemelerin teslim şekline göre ne şekilde yurt dışı edileceği ile ilgili olarak, Rosenberg Havalandırma Sistemleri Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. firmasının ihracat pazarlama ve satış aşamasında kullandığı proforma faturaya baktığımızda ithalatçı firma ile CIF teslim şekline göre anlaşmıştır.

Söz konusu teslim şekline ihracatçı ve ithalatçı firmaların katlanmaları gereken operasyonel lojistik maliyetleri şu şekilde sıralamak mümkündür:

---

\* 1973 yılında kurulan ve üye bankaların uluslararası ödemelerinin, döviz transferlerinin ve bankalar arası her türlü yazışmanın dünya çapında bir bilgisayar aracılığıyla yürütülmesini sağlayan kurumdur. Uygulamada, dış ticaret işlemleri söz konusu olduğunda, dış ticarete taraf olan ithalatçı, ihracatçı ve bankaların ödeme işlemlerine ilişkin uluslar arası haberleşme mesajına verilen isimdir.





Şekil 21. CIF Teslim Şekline Göre İhracatçı - İthalatçı Firma Maliyetleri

CIF teslim şekline göre, ihracatçı firmanın sorumluluğu ticarete konu olan malzemelerin üretimini, ambalajlanmasını ve etiketlenmesini üstlenerek uluslar arası taşımacılık öncesi yine ihracatçı firma tarafından belirlenen bir depoda malzemeleri taşımacılık organizasyonu öncesinde hazır tutmaktır. Söz konusu teslim şeklinde taşımacılık organizasyonu yapacak olan firmayı tercih etmek ve uluslararası taşıma ücretini ödemek yine ihracatçının sorumluluğundadır.

Taşımacılık organizasyonu söz konusu olduğunda CIF teslim şekline göre yukarıdaki şekle göre uluslararası nakliye için TOLL Group’ tan alınan teklif uygun bulundu. EK-1’ de uygun bulunduğu dair yazı görülmektedir.

Uygun bulunmasının sebebi alternatifli fiyat çalışması olması ve terminlerin ( Transit Süre) makul olmasıdır. Rosenberg Havalandırma Sistemleri Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. firması TOLL Group tarafından malzemelerin CIF teslim şekline uygun olarak Jakarta Limanı’ na göre taşıma ücreti ve malzemelerin en hızlı teslimine TOLL Group ile çalışmayı uygun bulmuştur.

Rosenberg Havalandırma Sistemleri Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. firması TOLL Group ile anlaştıktan sonra TOLL Group Rosenberg Havalandırma Sistemleri Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.firmasına “Gemi Detay Bilgileri Formu” nu iletir. Bu formda yer alması gereken bilgiler EK-2’ de görüldüğü gibidir.

TOLL Group, bir taşıma işleri komisyoncusu olduğu için , Rosenberg Havalandırma Sistemleri Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.firmasının talebini asıl taşımayı yapacak olan Liner Acenteden alacağı teklif ile karşılar. Yine TOLL Group bir taşıma işleri komisyoncusu olduğu için , Rosenberg Havalandırma Sistemleri Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. firmasına ilettiği “Gemi detay Bilgileri Formu” nu yine asıl taşımayı yapacak olan Liner Acenteden temin edeceği “Gemi Detay Bilgileri Formu” ile karşılar. “Gemi Detay Bilgileri Formu” EK-3’ de görüldüğü gibidir.

Diğer yandan; Rosenberg Havalandırma Sistemleri Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.firması, uluslararası ticaret konu olan malzemelerin konteynere dolumunun kendi fabrikasında yapılmasını istediğinden, forwarder firmanın malzemelere uygun konteyneri zamanında tahsis edebilmesi için ihracatçı firma olan, Rosenberg Havalandırma Sistemleri Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. firmasının malzemelerin fabrikada doluma hazır olacağı tarihi net bir şekilde bildirmesi gerekir. Söz konusu bildiri EK-4’ de görüldüğü gibi yapılmıştır.

Fabrika dolumu yapıldıktan sonra, iç nakliye organizasyonu yapacak olan firmadan çıkış bilgisi alınarak, müşteriden konişmento talimatı istenecektir. Gelen konişmento talimatı TOLL Group firması tarafından SOFT programı ile sisteme işlendikten, TOLL Group firması da İhracatı üstlenen firma gibi, bu sefer kendilerinin iletişimde olduğu armatör firmaya konişmento talimatı iletir (Konişmento Talimatı EK-5’ de görülebilir). Konişmento talimatının armatöre iletilmesini müteakip, dolu konteynerin Ambarlı Liman sahasına girişi sağlanır. Bu esnada dolu konteynerin fabrikadan alınarak Ambarlı Liman Tesislerine girişi, konteynerin iç nakliye organizasyonunu yapan nakliye firmasının ihracatçı firmadan aldığı yükleme irsaliyesini liman giriş kapısındaki muhafaza memuruna ibraz etmesi sonucunda gerçekleştirilir. Söz konusu işlem olmadan, dolu konteynerin liman sahasına girişine izin verilmez. Bu işlemlerin sonrasında, ticarete konu olan konteynere ilişkin ihracat gümrük işlemlerinin tamamlanması beklenir. Gümrük işlemlerinin bitişinin ardından, gümrük işlemlerinin yapıldığının bir kanıtı olarak ihracat çıkış beyannamesinin (EX Beyanname) bir kopyası armatör firmanın acentesine teslim edilir. Böylelikle gemi kalkışı öncesi, konteynere ait çıkış işlemleri tamamlanmış oldu.

POZİSYON LİSTESİ													
Posizyon Numarası	Kalkış Tarihi	Konteyner Adedi	Yükleme Limanı	Tah. Lim	Yükleme Gemisi	Sefer Num.	MB/L Numarası	MB/L Tarihi	İlk Konteyner Numarası	Şube Kodu	Şubeler	Op. Grup	Operasyo Grupları
13/06/100/00707	18/06/2013	1x40	MRD	SHG	MOL MAESTRO	017E24	00LU3075748740	18/06/2013	00LU/953124/2	340	340		

YÜK LİSTESİ											
Yük HB/L Numarası	HB/L Numarası	HB/L Tarihi	Konteyner Adedi	Müşteri	Gönderici	Alıcı	Üretici	Yükleme Yeri	Varış Yeri	Toplam Koli	Toplam Hacim
0001169	TGFTR.1301169	18/06/2013	1x40	ROSENBERG HAVALANDIRMA	ROSENBERG HAVALANDIRMA	ROSENBERG VENTILATIONS	ROSENBERG HAVALANDIRMA	IST	CHA	23	0.000

Şekil 22. Taşıma İşleri Komisyoncusu SOFT Yazılımı Ekranı – İhracat Malzemeleri Pozisyon Bilgileri

Yük Bilgileri Bakımı [TGF - DE31]	
<p>İş Tipi: 100 <b>Deniz İhracat FCL</b></p> <p>Şube: 340 Op. Grubu:</p> <p>MB/L No./ Tarihi: 00LU3075748740 18/06/2013</p> <p>HB/L No./ Tarihi: TGFTR.1301169 18/06/2013</p> <p>Müşteri Adı: ROSENBERG HAVALANDIRMA 030184</p> <p>Üretici: ROSENBERG HAVALANDIRMA 030184</p> <p>Gönderici: ROSENBERG HAVALANDIRMA 030184</p> <p>Alıcı: ROSENBERG VENTILATIONS 029961</p> <p>Banka:</p> <p>Notfy 1: SAME AS CONSIGNEE</p> <p>Notfy 2:</p> <p>Yurt Dışı Acente: TOLL GLOBALFORWARDING(BEIJING) 020898</p> <p>Merkez Acente: TOLL GLOBALFORWARDING(BEIJING) 020898</p> <p>Acente Şube Adı:</p> <p>Temsilci Firma:</p> <p>İşi Veren Firma: ROSENBERG HAVALANDIRMA 030184</p> <p>Fatura Kesilen Firma: ROSENBERG HAVALANDIRMA 030184</p> <p>Mal Adı (Türkçe): PALET</p> <p>Mal Adı (Y.Dilde): PALETTE</p> <p>Mal Sınıfı: DİĞER</p> <p>Teslim Şekli: CIF <b>COST,INSURANCE,FREIG</b></p> <p>Ödeme Şekli: <b>PREPAID</b> Ödeme Yeri: ISTANBUL</p> <p>Mal Bedeli: 0.00</p> <p>Navlun Ücreti: 1,950.00 USD</p> <p>Yük Takip No: BBN11MUS</p>	<p>Müşteri Temsilcisi: Gulhan BOZKURT</p> <p>Rapor Tarihi: 18/06/2013</p> <p>Yük Num.: 0001169</p> <p>Posizyon Num.: 707 13/06/100/00707</p> <p>Kapanış Tarihi:</p> <p>Yük Sıra No.: 0</p> <p>Durum Bilgisi:</p> <p>Yükleme Yeri: ISTANBUL IST</p> <p>Yükleme Limanı: MARDAS MRD</p> <p>Aktarma Limanı:</p> <p>Varış Limanı: SHANGHAI SHG</p> <p>Nihai Varış Yeri: SHANGHAI CHA</p> <p>Varış Ülkesi: CHINA CN</p> <p>Varış Bölgesi: ASIA</p> <p>Varış Tarihi: 23/07/2013</p> <p>Beklenen Varış Tarihi: 23/07/2013</p> <p>Nominasyon: YURTICI MUSTERI</p> <p>Brüt Ağırlık: 5,850.000</p> <p>Hacim: 0.000</p> <p>Net Ağırlık: 5,850.000</p> <p>Koli: 23</p> <p>Ücret Ağırlığı: 5,850.000</p> <p>Birim Fiyat: 20': 0.00 40': 0.00 LCL: 0.0000</p> <p>Navlun Trf.: <input checked="" type="checkbox"/> Tarife Yok</p> <p>Diğer Trf.: <input checked="" type="checkbox"/> Tarife Yok</p>

Şekil 23. Taşıma İşleri Komisyoncusu SOFT Yazılımı Ekranı – İhracat Yük Detayları

A/B	Kalem Adı	Orjinal Tutar	Dvz. Kodu	Firma Adı	Belge No.	Belge Tarihi	Muh?	Ara TL Tutarı	Kdv TL Tutarı	K/Z	E.Dvz. Kod	Ode. Şek.	Firma Kodu	Orj. Dvz. Kuru	Referans Tutar
A	AMS ÜCRETİ	0,00	USD	ROSENBERG HAVALANDIRMA			E	0,00	0,00	E	PRE	030184	0,000000	0,00	
A	DENİZ KONŞİMENTO ÜCRETİ	0,00	USD	ROSENBERG HAVALANDIRMA			E	0,00	0,00	E	PRE	030184	0,000000	0,00	
A	DENİZ NAVALUN ÜCRETİ	1,950,00	USD	ROSENBERG HAVALANDIRMA	52818	19/06/2013	E	3,664,44	0,00	E	PRE	030184	1,879200	1,950,00	
A	GEÇİCİ KABUL	0,00	USD	ROSENBERG HAVALANDIRMA			E	0,00	0,00	E	PRE	030184	0,000000	0,00	
A	KAR PAYLAŞIMI	0,00	USD	ROSENBERG HAVALANDIRMA			E	0,00	0,00	E	PRE	030184	0,000000	0,00	
A	KONŞİMENTOSUZ TESLİM MASR	0,00	USD	ROSENBERG HAVALANDIRMA			E	0,00	0,00	E	PRE	030184	0,000000	0,00	
A	KONŞİMENTOSUZ TESLİM ÜCRETİ	0,00	USD	ROSENBERG HAVALANDIRMA			E	0,00	0,00	E	PRE	030184	0,000000	0,00	
A	LİMAN GÜVENLİK (YURTDIŞI)	0,00	USD	ROSENBERG HAVALANDIRMA			E	0,00	0,00	E	PRE	030184	0,000000	0,00	
A	ÖZET BEYAN ÜCRETİ	0,00	USD	ROSENBERG HAVALANDIRMA			E	0,00	0,00	E	PRE	030184	0,000000	0,00	
A	PRİMAJ	0,00	USD	ROSENBERG HAVALANDIRMA			E	0,00	0,00	E	PRE	030184	0,000000	0,00	
A	YÜKLEME ÜCRETİ	0,00	USD	ROSENBERG HAVALANDIRMA			E	0,00	0,00	E	PRE	030184	0,000000	0,00	
A	İÇ NAKLİYE ÜCRETİ	0,00	USD	ROSENBERG HAVALANDIRMA			E	0,00	0,00	E	PRE	030184	0,000000	0,00	
A	TERMINAL ÜCRETİ	0,00	USD	ROSENBERG HAVALANDIRMA			E	0,00	0,00	E	PRE	030184	0,000000	0,00	

Şekil 24. Taşıma İşleri Komisyoncusu SOFT Yazılımı Ekranı – İhracat Beklenen Ücret Detayları

Gemi kalkış yapmasına istinaden, müşteri olan ihracatçıya, ihracatçının taşıma organizasyonu yapan aracı firma olan TOLL Group firmasına ilettiği konişmento talimatı karşılığı konişmento taslağı (Draft\*) iletilerek, ihracatçıdan konişmentonun nihai hali ile ilgili teyit istenmiştir. Tam da bu esnada, armatör firmanın acentesi, taşıma işleri komisyoncusu olan TOLL Group Firması' na, TOLL Group Firması' nın kendisine ilettiği konişmento talimatına istinaden düzenlenecek konişmento ile ilgili draftı iletmiştir. TOLL Group firması da ihracatçı firmanın konişmentonun düzenlenmesine ilişkin verdiği teyide istinaden armatör firmaya, bu sefer armatör firmanın düzenleyeceği konişmento ile ilgili teyit vermiştir (Söz konusu teyide istinaden düzenlenen ana ve ara konişmentolar EK-6 ve EK-7'te görüldüğü gibidir).

\* Draft, Türkçe' de taslak olarak kullanılan İngilizce ifadeye verilen isimdir. Denizyolu taşımacılığında ise; bir konişmentonun armatör ya da armatörün acentesi ya da taşıma işleri komisyoncusu firma tarafından basılmasının öncesinde yük sahibine teyit amaçlı gönderilen konişmento kopyasıdır.

İhracatçı firmanın konişmento taslağı üzerinde verdiği onaya göre TOLL Group firması, konişmentonun nihai halini basarak, faturalar \*\* ile birlikte ihracatçıya kargo yaparak iletmiştir.

Aynı şekilde, armatör firma da taşıma işleri komisyoncusu olan TOLL Group firmasına, TOLL Group Firmasının nihai onayına istinaden konişmento ve faturaları iletir (Söz konusu belgeler EK-8' te görüldüğü gibidir). İhracat limanındaki süreç, TOLL Group firması açısından, TOLL Group firmasının elindeki MBL ve HBL\*\*\*, leri tarayarak, ilgili yüklerin varış limanındaki TOLL Group firmasının Acentesine (Partner) iletilmesiyle son bulur.

#### **4.4.2. Araştırmanın İthalat Aşaması**

##### **4.4.2.1. İthalat Satın Alma ve Tedarik Aşaması**

Söz konusu aşama, “Satın Alma” biriminin ithalatı yapılacak malzemeler ile ilgili olarak ithalatçı firma ile anlaşması ve anlaşmaya dair proforma faturayı “İthalat Operasyon Birimi” ne ulaştırması ile başlar. Böylelikle; operasyon birimi, ticarete konu olan ürün ya da ürünlerin satışı konusunda anlaşıldığını bilir ve malzemelerin yurtdışından getirilmesine kadar ki süreçte yapılması gereken işlemlerin yerine getirilmesini sağlar.

Operasyon birimi tarafından yapılması gereken işlemlerin en başında satışı konusunda anlaşılan ürünün hangi ödeme şekli kullanılarak satılacağıınin takibinin yapılmasıdır. Çünkü lojistik operasyon işlemleri öncelikli olarak, ön anlaşmada belirlenen ödeme şekline göre şekillenmektedir.

---

\*\* Faturalar, navlun, lokal masraf ve iç nakliye faturalarıdır.

\*\*\* MBL: Master Bill of Lading kelimelerinin kısaltmasından oluşan ve Türkçe’ de Ana Konşimento olarak yer bulan, konşimento çeşidine verilen isimdir. Söz konusu konşimento, denizyolu taşımacılığında ana taşımayı üstlenen armatör firmanın gemi acentesi tarafından, gemiye yük bağlayan taşıma işleri komisyoncusu aracı firmaya, firmanın bağladığı yükler için kesilen konşimentodur. MBL adı verilen konşimento üzerinde alıcı ve satıcı hanelerinde, taşıma işine aracılık eden firmanın her iki limanda yük işlemlerinin gerçekleştirecek olan acentelerinin detay bilgileri yer alır.HBL: House Bill of Lading kelimelerinin kısaltmasından oluşan ve Türkçe’ de Ara Konşimento olarak yer bulan, konşimento çeşidine verilen isimdir.

Eğer proforma faturada ödeme şekli olarak; peşim ödeme belirtilmiş, yani satın alma aşamasında yurt dışı satın alma yapan kişi, ihracatçı firma ile ürün ya da ürünlerin satışı konusunda peşin ödemede mutabık kalmış ise ithalat operasyon birimi malzemelerin yurt dışı edilmesinden önce toplam bedelin ihracatçı firma hesaplarına girip girmediğini kontrol eder.

Dış ticaret işlemlerinde lojistik operasyon, ödeme şekillerinin ardından teslim şekillerine göre şekillenir. Ticarete konu olan malzemelerin teslim şekline göre ne şekilde yurt dışı edileceği ile ilgili olarak, AY-CIL Tekstil Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. firmasının ithalat satın alma ve tedarik aşamasında kullandığı proforma faturaya baktığımızda ihracatçı firma ile FOB teslim şekline göre anlaşmıştır.

FOB teslim şekline göre, ihracatçı firmanın sorumluluğu ticarete konu olan malzemelerin üretimini, ambalajlanmasını ve etiketlenmesini üstlenerek uluslar arası taşımacılık öncesi yine ihracatçı firma tarafından belirlenen bir depoda malzemeleri taşımacılık organizasyonu öncesinde hazır tutmaktır. Söz konusu teslim şeklinde taşımacılık organizasyonu yapacak olan firmayı tercih etmek ve uluslararası taşıma ücretini ödemek ithalatçının sorumluluğundadır.

#### **4.4.2.2. İthalat Operasyon Aşaması**

Taşımacılık organizasyonu söz konusu olduğunda FOB teslim şekline göre yukarıdaki şekle göre uluslararası nakliye için, AY-CIL Tekstil Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. firması tarafından Çin' in Shanghai kentinden, Türkiye' nin Gemlik Bursa kentine getirilmek üzere TOLL Group Firması' ndan 40' lık H.C. fiyat talebinde bulunuldu. TOLL Group Firması tarafından armatörlerden alınan aylık ithalat fiyatları karlandırılarak, müşteri olan AY-CIL Tekstil Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. firmasına teklif edildi. Teklif EK-5' te yer alan dosyadaki fiyatlara göre ithalatçı firmaya iletilmiştir. Teklifin iletildiği ilgili yazışma ise EK-9' da görüldüğü gibidir.

AY-CIL Tekstil Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. firması fiyatları kontrol ederek, sunulan teklifin kendisi için uygun olduğunu belirtmiş ve yüklemenin gerçekleştirilebilmesi için

TOLL Group firmasının Jakarta ofisinin bilgi detaylarını talep etmiştir. E-mail yoluyla sunulan aynı talepte, ithalatçı konumda olan AY-CIL Tekstil Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. firması kendi gönderici tedarikçi konumunda olan ve Jakarta’ dan yükleme yapacak olan ihracatçı firma detaylarını belirterek TOLL Group Firması tarafından söz konusu ihracatçı firma ile irtibat kurulmasını EK-10’ daki yazışma ile istemiştir.

AY-CIL Tekstil Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. firması tarafından alınan onaya istinaden, TOLL Group Firması’ nın Shanghai ofisine yükleyici detayları, armatör firma ismi ve armatörlerle yapılan anlaşmaların kontrat numaraları iletilmiştir. İletildiğine dair yazışma EK-11’ de belirtildiği gibidir.

Daha sonrasında; TOLL Group Firması İstanbul ofisi tarafından, TOLL Group Firmasının Shanghai ofisinden yükün hazır olma tarihi, yük detayları ve gemi bilgileri EK-12- de görüldüğü üzere talep edilmiştir.

TOLL Group firması Jakarta ofisinin söz konusu bilgileri, TOLL Group İstanbul ofisine iletmesinin akabinde TOLL Group İstanbul acentesi de aynı bilgileri, Türkiye’ deki alıcı olan AY-CIL Tekstil Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. firmasına iletmiştir.

Shanghai Limanı’ ndan (Shanghai Limanı 2012 verilerine göre yıllık yaklaşık 33 milyon TEU konteyner elleçlemesiyle Dünya’ nın en yoğun limanıdır. Diğer bir taraftan, Dünya’ daki ilk 30 konteyner limanına baktığımızda 20 tanesinin Asya kıtasında bulunduğunu görmekteyiz ki, tüm Dünya’ daki tedarik zincirlerine baktığımızda üretimlerinin büyük bir kısmının Asya’ da olması bu durumu desteklemektedir (Lee v.d., 2006). Asya limanları özelinde ise Çin Limanları dünyanın en büyük konteyner limanları sıralamasında önde gelmektedir (Yap v.d., 2003) ilgili uluslararası ticarete ilişkin yükleri taşıyan geminin çıkış yapmasının ardından, TOLL Group Shanghai acentesi yüklemeye ilişkin tüm dokümanları TOLL Group İstanbul acentesi, söz konusu dokümanlara istinaden uluslararası taşımacılığa ilişkin bilgileri kullanmış olduğu SOFT Trans programına kaydetmek sureti ile girmiştir.

Pozisyon/Yük İşlemleri | TGF - DD1

2013

Rapor Tarihi: 25/07/2013 29/07/2013 İş Tipi: \* Gemi/Sefer Num.: \*  
 Pozisyon Num.: 1238 1238 Şube: İlimu İliman: \*

**POZİSYON LİSTESİ**

Pozisyon Numarası	Kalkış Tarihi	Konteyner Adedi	Yükleme İlimanı	Tel. İlim	Yükleme Gemi	Sefer Num.	ME/L Numarası	ME/L Tarihi	İlk Konteyner Numarası	Sube Kodu	Şubeler
13/07/200/01238	30/06/2013	1x20	SHG	GFM	CSCI ASIA	1326W	YMLUM230512195	30/06/2013	GLDU/361053/8	340	340

**YÜK LİSTESİ**

Yük Hb/L Numarası	Hb/L Tarihi	Konteyner Adedi	Müşteri	Gönderici	Alın	Gretici	Yükleme Yeri	Varış Yeri	Toplam Koli
3002015 TSHAD091015	30/06/2013	1x20	AY-ZALU TEKSTİL TIC. EWUJANG VISION INT	AY-ZALU TEKSTİL TIC.	WUJIANG VISION INT	AY-ZALU TEKSTİL TIC.	WUJIANG VISION	SHA	450
3002017 TSHAD091015	30/06/2013	1x20	AY-CIL TEKSTİL TIC. EWUJANG VISION INT	AY-CIL TEKSTİL TIC.	WUJIANG VISION INT	AY-CIL TEKSTİL TIC.	WUJIANG VISION	SHA	450

Şekil 25. Taşıma İşleri Komisyoncusu SOFT Yazılımı Ekranı – İthalat Malzemeleri Pozisyon Bilgileri

Pozisyon Bilgileri | TGF - DE1

Pozisyon No: 1238 13/07/200/01238 İş Tipi: 200 Deniz İthalat FCL Açılış (Rapor) Tarihi: 29/07/2013  
 Komple Parsiyel Direkt Döviz: USD Şube: 340 Op. Grubu: Kaparış Tarihi: \*  
 MD/L No. Ve Tarihi: YMLUM230512195 30/06/2013 Yuk.Lim.Gir.Trh: 30/06/2013 Kalkış Tarihi: 30/06/2013  
 Hat: YML YML Beklenen Varış Tarihi: 29/07/2013 Varış Tarihi: 29/07/2013

Yükleme İlimanı: SHANGHAI SHG Tarihi: 30/06/2013 Yurt Dışı Gemi Acentesi: \*  
 Aktarma İlimanı: \* Tarihi: \* Aktarma Acentesi: \*  
 Tahliye İlimanı: GEMLIK GEM Tarihi: 29/07/2013 Yurt İçi Gemi Acentesi: YANG MING ANADOLU GEMI 002317  
 Bulunduğu Terminal: KUMPORT KUM

Yükleme Gemi: CSCI ASIA 01595 Sefer No.: 1326W Karşı Pozisyon No.: \*  
 Aktarma Gemi: YM INCREMENT Sefer No.: 160 Yurt Dışı Acente: TOLL GLOBAL FORWARDING 001711  
 Çıkış Bölgesi: ASIA Merkez Acente: TOLL GLOBAL FORWARDING 001711  
 Durum Bilgisi: \* Şube Adı: \*

**Tarifeler:**  
 Tarife Yok Navlun: \*  
 Tarife Yok Diğer: \*  
 Y. Dışı Masraflar: \*  
 Navlun Ödeme Şekli:  Prepaid  Collect  
 Yurt İçi Masraf Ödeme Şekli:  Prepaid  Collect  
 Yurt Dışı Masraf Ödeme Şekli:  Prepaid  Collect

Navlun Ücreti: 0.00 USD İlk Konteyner No.: GLDU/361053/8 Mühür No.: \*  
 Önc.Bey.No ve Trh.: 13160400IM

**Gümrük Yeri** GEMLIK GÜM.MÜD. **Manifesto Trh.** 26/07/2013 **Boşaltma Trh.** \* **Manifesto Numarası** 13160400IM012027

**Pozisyon Toplam Değerleri:**  
 Yük Adedi: 2 Parça Sayısı: 888  
 Ağırlık(kg): 29,137.00  
 Hacim: 56.00  
 Lademetre: 0.00  
 5: 29,137.00

Boy Tip Konteyner Numarası  
 2020 DV GLDU/361053/8, YMLU/J201

SOFT TOLL

Şekil 26. Taşıma İşleri Komisyoncusu SOFT Yazılımı Ekranı - İthalat Malzemeleri Pozisyon Bilgileri (Devam)



Yük Bilgileri Bakımı [TGF - DB1]

Dosya Koli ve Konteyner Bilgileri Konşimento Detayları Evraklar Teklifler Diğer Bilgiler Geçiş İşlemleri Değiştir Yardım

Düzeltil (Alt-U)

İş Tipi: 200 Deniz İthalat FCL Komple Parsiyel

Şube: 340 Op. Grubu:

MB/L No./ Tarihi: YMLUM230512195 30/06/2013

HB/L No./ Tarihi: TSHA0891052 30/06/2013

Müşteri Adı: AY-CİL TEKSTİL TIC. SAN. LTD. 040555

Yurt Dışı Acente: TOLL GLOBAL FORWARDING 001711

Merkez Acente: TOLL GLOBAL FORWARDING 001711

Şube Adı: SHANGAI CHA

Gönderici: WUJIANG VISION INT TRA CO LTD 040442

Alıcı: AY-CİL TEKSTİL TIC. SAN. LTD. 040555

Banka:

Notify:

Temsilci Firma:

İş Veren Firma: AY-CİL TEKSTİL TIC. SAN. LTD. 040555

Fatura Kesilen Firma: AY-CİL TEKSTİL TIC. SAN. LTD. 040555

Mal Adı (Türkçe): GREIGE FABRIC

Mal Adı (Y.Dilde): GREIGE FABRIC

Mal Sınıfı: TEKSTİL

Teslim Şekli: FOB FREE ON BOARD

Ödeme Şekli: COLLECT Ödeme Yeri: İSTANBUL

Geliş Gümrüğü: GEMLIK GÜM.MÜD. GEMLIK GÜM.MÜD.

Mal Bedeli: 0.00

Navlun Ücreti: 1,700.00 USD

Manifesto No.: 13160400IM012827

Yük Takip No: BAA2PNJC

Tarihi: 26/07/2013

Müşteri Temsilcisi: Yük No.: 0002016

Pozisyon No.: 1238 13/07/200/01238

Açılış Tarihi: 29/07/2013 Kapanış Tarihi:

Durum Bilgisi:

Yükleme Yeri: SHANGHAI SHA

Yükleme Limanı: SHANGHAI SHG

Çıkış Bölgesi: ASIA

Çıkış Ülkesi: CHINA CN

Aktarma Limanı:

Varış Limanı: GEMLIK GEM

Varış Tarihi: 29/07/2013 Bul. Term: GEMLIK GEM

Beklenen Varış Tarihi: 29/07/2013 Tah.Tarihi:

Nihai Varış Yeri:

Teslim Alan Kişi:

Termi Yeri:

Nominasyon:

Kapıdan Kapıya Teslim  Kara Nakliyesi  Gümrüklenecek

Yük Sıra No: 0

Brüt Ağırlık: 16,218.000

Hacim: 28.000

Net Ağırlık: 16,218.000

Koli: 438

Ücret Ağırlık: 16,218.000

Boy	Adet	Tip	Hacim
20	1.00	DV	28.000

Birim Fiyat : 20': 0.00 40': 0.00 LCL: 0.0000

Navlun Trf.:  Tarife Yok

Diğer Trf.:  Tarife Yok

SOFT TOLL

Şekil 27. Taşıma İşleri Komisyoncusu SOFT Yazılımı Ekranı – İthalat Yük Detayları

Pozisyon/Yük İşlemleri [TGF - DB1]

Dosya Yardım

Toplam Dara Ağırlığı: 2,200.000

Toplam Hacim: 28.000

Toplam 20': 1

Toplam Brüt Ağırlık: 16,218.000

Toplam Parça Sayısı: 438

Toplam 40': 0

Toplam Net Ağırlık: 16,218.000

Toplam 45': 0

Konteyner Numarası	Kont. Boyu	Kont. Tipi	Mühür Numarası	Darası	Koli Sayısı	Koli Tipi	Uzunluk	Genişlik	Yükseklik	Sıra Num.	Hacim	Dara	Brüt Ağırlık	Net İmo Ağırlık	İmo Derecesi	Hat Adı
YMLU/320517/9	20	DV		2200.00	438	RULO	0.00	0.00	0.00	1	28.000	0.00	16,218.000	16,218.000		YML

SOFT TOLL

Şekil 28 (a). Taşıma İşleri Komisyoncusu SOFT Yazılımı Ekranı – İthalat Yük Detayları ve Beklenen Ücretlendirmeler

**Beklenen Değerler [ TGF ]**

Dosya Fatura ve Dekont İşlemleri Fatura Kontrol G/G Formu Evrak Kilitleme İşlemleri Kesilmemiş/Gelmemiş Faturalar Diğer İşlemler Yardım

Yük No: 0002016 Üretilen: WUJIANG VISION INT T  
 Alınan: AY-ÇİL TEKSTİL TİC.

Yükleme Gemisi: CSCL ASIA 1326W Yük Sıra No: 0

Ağırlık: 16,218.00 Koli: 438 Teslim Şekli: FOB Türkiye Mal Adı: GREIGE FABRIC  
 Ücret Ağırlığı: 16,218.00 Hacim: 28.00 20' Adet: 1.00 40' Adet: 0.00 45' Adet: 0.00 Şube: 340

HB/L No: TSHA0891052

Kalem: \* Alacak Borç Tümü İş Tipi: \*  
 Rapor Grubu: Tümü Kalem Türü: Tümü Durumu: + - \* 0 1 - 0 Tümü

Firma Adı: \* \* Şube: Tümü Belge No.: \*  
 Ödeme Şekli: Tümü

D.	A/ B	Kalem Adı	Orjinal Tutar	Dvz. Kodu	Firma Adı	Belge No.	Belge Tarihi	Muh?	Ara TL Tutarı	Kdv TL Tutarı	K/Z	E.Dvz. Kod	Öde. Sek.	Firma Kodu	Orj. Dvz. Kuru	Referans Tutar
+	A	DENİZ NAVLUN ÜCRETİ	1,700.00	USD	AY-ÇİL TEKSTİL TİC. SAN. LTD.	IS8806	30/07/2013	E	3,275.90	0.00	E	COL	040555	001711	1.927000	1,700.00
+	A	KAR PAYLAŞIMI	0.00	USD	TOLL GLOBAL FORWARDING			E	0.00	0.00	E	COL	001711	0000000		0.00
+	A	ÖZET BEYAN ÜCRETİ	0.00	USD	AY-ÇİL TEKSTİL KAUÇUK İNŞ.TI			E	0.00	0.00	E	COL	040555	0000000		0.00
+	A	TAHLİYE	0.00	USD	AY-ÇİL TEKSTİL KAUÇUK İNŞ.TI			E	0.00	0.00	E	COL	040555	0000000		0.00
+	A	ORDİNO ÜCRETİ	0.00	USD	AY-ÇİL TEKSTİL KAUÇUK İNŞ.TI			E	0.00	0.00	E	COL	040555	0000000		0.00
+	B	DENİZ NAVLUN ÜCRETİ	1,100.00	USD	ARKAS DENİZCİLİK VE NAKLIYA 803918		30/07/2013	E	2,115.85	0.00	E	COL	001055	001711	1.923500	1,100.00
+	B	KAR PAYLAŞIMI	0.00	USD	TOLL GLOBAL FORWARDING			E	0.00	0.00	E	COL	001711	0000000		0.00
+	B	ORDİNO ÜCRETİ	129.50	USD	ARKAS DENİZCİLİK VE NAKLIYA 803919		30/07/2013	E	249.09	44.84	E	COL	001055	001711	1.923475	129.50
+	B	ÖZET BEYAN ÜCRETİ	0.00	USD	YANG MING ANADOLU GEMİ			E	0.00	0.00	E	COL	002317	0000000		0.00
+	B	TAHLİYE	0.00	USD	YANG MING ANADOLU GEMİ			E	0.00	0.00	E	COL	002317	0000000		0.00
+	B	TAHLİYE LİMANI TERMİNAL MAL	257.00	USD	ARKAS DENİZCİLİK VE NAKLIYA 803919		30/07/2013	E	494.34	0.00	E	COL	001055	001711	1.923502	257.00

USD İç dekontları da dahil et  
 Tüm Kalemler (i dahil)  
 Listelenen kalemlerin toplamı

Poz Pay:

SOFT TOLL

Şekil 28 (b). Taşıma İşleri Komisyoncusu SOFT Yazılımı Ekranı – İthalat Yük Detayları ve Beklenen Ücretlendirmeler

**Evrak Hazırlama İşlemleri [ TGF ]**

Dosya Evrak Şablonları Yardım

Pozisyon No.: 1238 13/07/200/01238 Yük No.: 0002016 Gönderen: WUJIANG VISION INT TRADING CO LTD  
 Gemisi: CSCL ASIA Yük Sıra No.: 0 Alınan: AY-ÇİL TEKSTİL TİC. SAN. LTD.

HAZIRLANACAK EVRAK

Türkiye Adı	Yabancı Adı	Zorunlu?	Evrak Kodu	Evrak Kes.Frm.	Program	Şablon
ORDİNO YETKİ BELGESİ	ORDİNO YETKİ BELGESİ	H	YTKB	AL		TOLOYB.HTM
Proof Of Delivery	Proof Of Delivery	H	POD1	GN		TOLDIPOD.HT
Özet Beyan İbhan	Özet Beyan İbhan	H	OBH	AL		TOLDIOBH.HT
İth. Çığış İbhan FCL	İth. Çığış İbhan FCL	H	BOL	AL		TOLDICFH.HT
İth. Çığış İbhan LCL	İth. Çığış İbhan LCL	H	IBHA	AL		TOLDICHL.HT
Ordino	Ordino	H	EVRA	AL		TOLDIOFV.HT
FCL Vanş İbhanamesi	Vanş İbhanamesi	H	EVRA	AL		TOLDIFV.HT

Evrak Tarihi: 10/09/2013  
 Ekrana Göster: LPT1 \\fatihcalpcc\Oki ML3320  
 Seri: \* Evrak No.: \*  
 Kopya: 1

Yazıcı  
 Ekran  
 Dosya  
 Faks  
 Word  
 Tek yük için  
 Toplu Kesim

Bu Sefer Yok

Firma Adı: \_\_\_\_\_ Kimden: \_\_\_\_\_  
 Ünvanı: \_\_\_\_\_ Referans Numaramız: \_\_\_\_\_  
 İlginç: \_\_\_\_\_ Referans Numaramız: \_\_\_\_\_  
 Bilgisine: \_\_\_\_\_ E-Posta: \_\_\_\_\_  
 Faks No.: \_\_\_\_\_ GSM Tel: \_\_\_\_\_

Evrak Adı	Evrak Türü	Evrak Tarihi	Evrak Num.	Firma Adı	İlgisine	Bilgisine	Danış Vergisi Referans	Referans Numaramız	Düzenleme Şekli	Fax	Kimden	Referans Numaramız	Yük No.	Evrak No. Aso C
FCL Vanş İbhanamesi	EVRAK	30/07/2013	0003659	AY-ÇİL TEKSTİL TİC. SAN. LTD.			0	13/07/200/01238-E-Posta			AYFER YUREKLI		0002016:201301000079249:1307/	0002016:201301000079249:1307/
İth. Çığış İbhan FCL	BOL	16/07/2013	0002112	AY-ÇİL TEKSTİL TİC. SAN. LTD.			0	13/07/200/01238-E-Posta			ELVAN SOLMAZ		0002016:201301000076148:1307/	0002016:201301000076148:1307/
İth. Çığış İbhan FCL	BOL	15/07/2013	0002073	MR. CAGRI AYDIN			0	13/07/200/01238-E-Posta			AYFER YUREKLI		0002016:201301000075224:1307/	0002016:201301000075224:1307/
BAĞLI EVRAK FV: pre-alert fi:BEV		12/07/2013	003572										0002016:201301000075007:1307/	0002016:201301000075007:1307/

SOFT TOLL

Şekil 29. Taşıma İşleri Komisyoncusu SOFT Yazılımı Ekranı – İthalat Malzemeleri Doküman Hazırlama İşlemleri

Söz konusu işlemlerin akabinde, nihai yük detaylarının bulunduğu çıkış ihbarı sistem üzerinden müşteriye iletilmiştir (Söz konusu çıkış ihbarı EK-16' da görülmektedir). Geminin varışı gerçekleştikten sonra, müşteriye nihai varış ihbarı iletilmiştir. Bu aşamada, nihai varış ihbarı müşteriye taşıma işleri komisyoncusu olarak TOLL Group Firması tarafından iletilmiştir. TOLL Group Firması' na da varış ihbarnamesi, malzemelerin asıl taşınmasını gerçekleştiren ana nakliyecinin konumundaki armatör tarafından iletilmiştir (Forwarder varış ihbarnamesi EK-17' de görülmektedir).

Bu şekilde malzemelerin ilgili limana geldiğini belirten varış ihbarnamesi sırayla iletdikten sonra, navlun ve lokal masraf faturaları kesilerek (Söz konusu fatura EK-18' de görülmektedir), öncelikle armatörden taşıma işleri komisyoncusu olan TOLL Group Firması' na sonrasında da TOLL Group Firması tarafından yük sahibine, ilgili malzemelerin gümrükten çekilebilmesi için ordino hazır olma tarihi iletilmiştir.

Gemi tahliyesinin bitmesinin hemen ardından ana taşıyıcı olan armatörden TOLL Group Firması İstanbul acentesi tarafından ordino alınır ve ambar olayı ( Özet Beyan Belgesi EK-19' da görülmektedir) gerçekleştirilir. Konu işlemlerin ardından, TOLL Group Firması İstanbul acentesi tarafından müşteriye ordino teslimi gerçekleştirilerek nakliye süreci tamamlanmış olacaktır.

## V. SONUÇ

Günümüzde dış ticaret işlemlerini incelediğimizde, bu işlemlere konu olan taşımacılık başta olmak üzere tüm lojistik faaliyetlerin artış gösterdiğini görmekteyiz. Söz konusu bu artışın nedeni temel olarak küreselleşmedir. Taşıma sistemlerinin gelişmesi tedarik zincirlerinin maliyetleri minimize edecek şekilde birbirinden uzak farklı ülkeleri de içine alacak şekilde genişlemesine neden olmuştur.

Bu doktora çalışmasında, ihracat ve ithalat işlemlerini denizyolu taşıma modunu kullanarak yapmak isteyen firmalar incelenmiştir. Söz konusu firmalar, dış ticaret işlemlerine konu olan malzemelerin, ihracat ve ithalat işlemleri için talep ettikleri lojistik faaliyetleri, lojistik hizmet üreten bir taşıma işleri komisyoncusu firma aracılığı ile gerçekleştirmek istemişlerdir.

Çalışma için seçilen lojistik hizmet üreten firma, denizyolu taşımacılığı özelinde hizmet almak istediği liman olarak İstanbul Ambarlı Limanı' nı seçmiştir. Ambarlı Limanı' nın araştırma için seçilmesinin nedeni, aşağıdaki sonuçlardan da anlaşılacağı üzere Türkiye' nin konteyner ile yük elleçleme kapasitesi açısından en büyük limanı olmasındandır. Ambarlı Limanı aynı zamanda 2012 verilerine göre yıllık bazda yaklaşık 3 milyon TEU elleçleme miktarıyla dünyanın da en büyük 43. Liman olma özelliğindedir.

Çalışmada öncelikli olarak, ülkemizde yürürlükte olan mevzuata istinaden bir ihracat ya da ithalat işleminin, bir lojistik servis sağlayıcı aracılığı ile nasıl gerçekleştirilmesi gerektiği anlatıldıktan sonra, uygulamada ne şekilde gerçekleştirildiği üzerinde durulmuştur.

İhracat işlemleri açısından inceleyecek olur isek, ihracata ilişkin lojistik faaliyetler, ihracatçı firmanın malzemelerin taşımacılığını yapacak olan lojistik servis sağlayıcı firmadan taşıma ücreti için teklif alması ile başlar. Söz konusu teklif içeriği taşımacılık, taşımacılığa

konu lojistik faaliyetler ile birlikte ilgili faaliyetlerin ücretlendirilmesini kapsamaktadır. Süreç, teklifin değerlendirilip, ticarete konu olan malzemelerin lojistik servis sağlayıcı firmaya teslim edilmesi ile devam eder. Malzemelerin teslim edilmesi işlemi, karşılıklı yapılan hizmet sözleşmesine istinaden lojistik servis sağlayıcı firma tarafından taşıma belgesi düzenlenmesini gerektirmektedir. Süreç, lojistik hizmeti arzında görevli taşıma işleri komisyoncusu firmanın kendi adına teslim aldığı malzemeler karşılığı, ilgili malzemelere ait taşıma belgesini düzenlemesinin ardından, malzemelerin ana taşıma işlemi gerçekleştirecek liner firmaya teslim edilmesi ile devam edecektir. Fakat, taşıma işleri komisyoncusu firmanın ticarete konu olan malzemeleri, liner firmaya tesliminden önce, taşıma işleri komisyoncusu firma ile gerçekleştirecek olan liner firma arasında taşıma sözleşmesinin düzenlenmesi gerekmektedir ki, söz konusu bu sözleşme içeriği de bir önceki durumda ihracatçı firma ile taşıma işleri komisyoncusu firma arasında hazırlanan sözleşme içeriğinden farklı olarak taşımacılık ve taşımacılık faaliyetinin ücretlendirilmesini kapsamaktadır.

İhracat işlemlerinin, ilgili mevzuat hükümlerine göre ne şekilde gerçekleştirildiğini ya da gerçekleştirilmesi gerektiğini konusunda, işleyişin teorik yaklaşımının yanında, uygulamada birtakım farklılıkların olduğu görülmektedir. Bu farklılıkların en önemli noktası taşımanın ana ya da ara taşıma olmasına bakılmaksızın hizmet ve taşıma sözleşmesi düzenleme noktasında karşımıza çıkmaktadır. Uygulamada taraflar arasında yazılı olarak düzenlenen bir hizmet ya da taşıma sözleşmesine sıklıkla rastlanmamaktadır.

Yine teorik işleyişten farklı olarak üzerinde durulması gereken noktalardan birisi de, uygulamada yükleme talimatı, yükleme notası ya da konişmento talimatı olarak farklı isimlerle anılan belgeler olarak kullanılmasıdır.

Söz konusu belgenin uluslararası ticaret ve taşımacılık mevzuat içeriklerinde yeri olmamasına rağmen, önemli bir belge türü olarak taşımacılık talebinde bulunan firmalardan tahsis edildiği uygulamada görülmektedir.

Belge içerik olarak, konişmento içeriğine sahiptir. Zaten belgenin kullanımı için lojistik servis sağlayıcı tarafından oluşturulan belge olan konişmentonun içeriğinin yük

sahibinden talep edilmesi noktasındadır. Böylelikle taşıma işini organize edecek olan lojistik servis sağlayıcı konişmento talimatına istinaden konişmento düzenlemeyi kabul eder ve konişmento talimat içeriğine uygun olarak konişmentoyu oluşturur.

Bu noktada dikkat çekilmesi gereken unsurlardan biri de aslında taşıma işini üstlenen firmaların böylelikle konişmento gibi uluslararası taşımacılıkta önemli olan bir dokümanın oluşturulma noktasındaki sorumluluğu yük sahibine de atmış olmalarıdır. Çünkü konişmento talimatları, ihracatçılar tarafından düzenlenerek ıslak imzalı bir şekilde taşıma işleri komisyoncu firmaya ya da taşıyıcıya teslim edilmediği sürece taşıma edimi yerine getirilmez.

Yine konişmento talimatıyla ilgili bir diğer önemli nokta da, söz konusu belgenin yük sahibi ile daha önce taşıma sözleşmesine konu olması gereken taşıma ediminin gerçekleştirilmesi, taşıma işine yardımcı lojistik faaliyetler ve tüm bu faaliyetlerin ücretlendirilmesi unsurları kapsamıdır. Böylelikle taraflar olarak adlandırabileceğimiz yük sahibi ile lojistik servis sağlayıcı arasında daha önceden sözlü olarak anlaşılan sorumluluk paylaşımı, daha resmi bir formata kavuşturulmuş olur.

İthalat işlemleri açısından inceleyecek olur isek, ithalata ilişkin lojistik faaliyetler, ithalatçı firmanın malzemelerin taşımacılığını yapacak olan lojistik servis sağlayıcı firmadan taşıma ücreti için teklif alması ile başlar. Söz konusu teklif içeriği taşımacılık, taşımacılığa konu lojistik faaliyetler ile birlikte ilgili faaliyetlerin ücretlendirilmesini kapsamaktadır. Söz konusu işlemler, teklifin değerlendirilip, ticarete konu olan malzemelerin lojistik servis sağlayıcı firmaya teslim edilmesi ile devam eder.

Malzemelerin teslim edilmesi işlemi, karşılıklı yapılan hizmet sözleşmesine istinaden lojistik servis sağlayıcı firma tarafından taşıma belgesi düzenlenmesini gerektirmektedir.

Süreç, deniz limanına gelen ithalat konu malzemeler için taşıma işleri komisyoncusu firmanın devlet gümrük müdürlüğüne özet beyanda bulunması ile devam edecektir. Gümrük müdürlüğünün konu özet beyanı kabul etmesi durumunda, söz konusu taşıma işleri komisyoncusu malzemelerin liman bölgesinden teslim alınabilmesi için malzemeleri bekleyen

ithalatçı firmaya varış ihbarnamesi çekecektir. Varış ihbarnamesini alan ithalatçı firma, malzemelerin taşıma işleri komisyoncusu firma tarafından tarafına gönderilen konişmento karşılığında ordino adı verilen dokümanı ücreti mukabilinde teslim alabilecektir.

Deniz yolu konteyner taşımacılığında operasyon işlemlerinin teorik ve uygulama esasları açısından “Ordino” adı verilen belgenin düzenlenmesi noktasında önemli bir fark vardır.

Uygulamaya bakıldığında, “ordino” adı verilen belgenin taşıma işleri üstlenen lojistik servis sağlayıcı firmanın malzemelerin yük sahibine tesliminden önce gümrük müdürlüğüne sunduğu özet beyan sonrasında malzemelere ait konişmento belgesinin teslimi esnasında verildiği görülmektedir. Fakat teorik olarak hâlihazırda geçerli olan ilgili mevzuat unsurları incelendiğinde bu belgenin sadece uygulamada, uygulama yapıcılar tarafından oluşturulan ve kullanılan bir belge olduğu görülmektedir.

Sonuç olarak, öncelikle, malzemelerin ihracat aşamasında ilgili teslim şekline göre, denizyolunda Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre, taşıyan ile taşıtan arasında taşımanın ne kadarlık bir bedel ile gerçekleştirileceği konusunda bir navlun sözleşmesi düzenlenmesi gerektiği belirtilmektedir. Uygulamaya baktığımızda ise, örnek uygulamamızda da görüldüğü gibi bir navlun sözleşmesinden ya da navlun ile birlikte taraflarca üstlenilecek diğer lojistik faaliyetler karşılığında taşıma işleri komisyoncusu firma ile yapılan bir sözleşmeden bahsetmek mümkün olmamaktadır.

Uygulamada Türk Ticaret Kanunu hükümleri ile belirlenen dışında benimsenen bu durum, özellikle yine uygulamada spot navlun piyasası olarak nitelendirilen navlun piyasasında anlaşmazlıkların ortaya çıkmasına ve dahası anlaşmazlıkların çözümünde tarafların öne sürebilecekleri bir kanıtın ellerinde olmamasına neden olmakta ve taşımacılık taşıtan ve taşıyan arasında içinden çıkılmaz bir durum haline gelmektedir.

Bu noktada yapılması gereken, navlun sözleşmesi konusunda öncelikle taşıtanların bilgilendirilmesi ve sonrasında ise taşıyan tarafından navlun sözleşmesi oluşturulmadan

taşımanın gerçekleştirilmemesidir. Şu hususu da hemen bu önerimiz akabinde belirtmekte fayda var; özellikle spot piyasa şartlarında rekabet ortamından dolayı taşıma işleri komisyoncuları navlun sözleşmesi gibi prosedürleri gibi prosedürlerin uygulanması konusunda fazla ısrarcı olamamaktadırlar ki, bu gibi prosedürlerin taşıtanlar tarafından zaman kaybı ya da angarya işlemler olarak görüldüğü bilinmektedir.

Yine, çalışmamız açısından teorik yaklaşım ile uygulama arasında öne çıkan bir diğer farklılık ise, taşıma sözleşmesinin oluşturulması noktasında karşımıza çıkmaktadır. Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre taşıyan ile taşıtan arasında taşıma bedeli olan navlun konusunda varılan mutabakatın navlun sözleşmesi ile sonlandırılmasından sonra, navlun sözleşmesinde belirtilen unsurlara paralel olarak yük ile ilgili diğer unsurları içeren bir taşıma sözleşmesinin yapılması gerekmektedir. Ancak yine Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre, taşıma belgesi olan “konişmento” nun düzenlenmiş olması taşıtan ile taşıyan arasında bir taşıma sözleşmesinin yapıldığının ispatıdır. Uygulamada taşıma sözleşmesinin yapılması ile ilgili genel kabul görmüş işlem, “konişmento” dışında bir taşıma sözleşmesinin yapılıyor olmamasıdır. Bu durum yine aynı navlun sözleşmelerinde olduğu üzere, daha çok taraflarca zaman kaybı olacağı düşünüldüğündendir.

Türk Ticaret Kanunu hükümleri çerçevesinde, taşıma sözleşmeleri le birlikte konişmentoların oluşturulması ile ilgili detaylara indiğimizde, konişmentolarda, navlun sözleşmesinin varlığı düşünülerek, navlun sözleşmesine göre eşyanın yükleme limanı ve yine navlun sözleşmesine göre eşyanın boşaltma yeri ile birlikte taşıyan ile taşıtan arasında anlaşmaya varılan navlun unsurlarının belirtilmesinin gerekli olduğudur. Bu noktada da uygulamaya baktığımızda, navlun sözleşmelerinin ekseriya yapılmadığını düşündüğümüzde, eşyanın yükleme ve boşaltma limanlarının navlun sözleşmelerine bağlı kalınarak yazılmasa da, doğrudan doğruya konişmentolarda yer aldığını görmemiz mümkün olmaktadır.

Ancak, aynı durum taşıtan ve taşıyan arasında anlaşılan navlun ücretleri konusunda geçerli olmamaktadır. Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre, üzerinde anlaşılan navlun, navlun sözleşmesine uygun olarak arada bir taşıma sözleşmesi olmasa da konişmentolarda yer alacak bir unsurdur. Fakat yine uygulamada, belirtilen bu durumdan farklı olarak,



konişmentolar üzerinde navlun miktarlarının belirtildiği görülmektedir. Bu durumun nedeni taşıyanlar tarafında, özellikle spot piyasada, farklı taşıtanlarla farklı navlun ücretleri üzerinde anlaşmaları ve bu anlaşmaların üçüncü taraflarca görülmemesinin talep edilmesindedir.

Diğer yandan, hal böyle olunca, eğer taşıyan ile taşıtan arasında anlaşılan navlun ücreti navlun sözleşmelerine konu olmuyor ve dahası taşıma sözleşmesinin düzenlenmemesi durumunda, konişmentolarda da belirtilmemiş oluyor ise, aslında taşıtan ve taşıyan tarafları arasında navlun ücretinin ne kadarlık bir fiyat üzerinden anlaşıldığı yazılı olarak değer kazanmamaktadır. Bu durum taşımanın gerçekleşmesinin ardından, navlun ve diğer lojistik faaliyetler için taşıyan tarafından üzerinde anlaşılan fiyat olarak düşünülen fiyatın faturalandırılması noktasında uygulamada ciddi sıkıntılara yol açmaktadır. Bu konuda önemli önerimiz tarafların öncelikle navlun sözleşmesi ile talep edilen hizmetleri ve söz konusu hizmetler karşılığı bedellere resmiyet kazandırmalarıdır. Ticari açıdan konişmentolar üzerinde navlun bedellerinin belirtilmemesi uygulamasına devam edilmesi, günümüz rekabet şartlarında önerdiğimiz bir diğer husustur.

Konişmentoların oluşturulması hususunda, bu sefer uygulamadan yola çıkarak kanunlarımıza atıfta bulunmak istediğimiz nokta ise, uygulamada sıklıkla karşımıza çıkan “Konişmento Talimatı” olarak adlandırılan dokümandır. Söz konusu doküman, taşıyan tarafından taşıtan ihracat işlemini gerçekleştiren taraftan talep edilen ve içerik olarak konişmentoların içeriğini oluşturan bilgileri içeren bir doküman olarak, taşıyan tarafından taşıtan ihracatçı firma tarafından imzalanarak teslim alınması zorunlu kılınmaktadır.

İlgili mevzuatta karşımıza çıkmayan “Konişmento Talimatı”nın konişmento içeriği bilgileri barındırması dışındaki bir diğer özelliği de, yapılacak olan taşımacılık faaliyetine konu fakat konişmento içeriği bilgilerden farklı bilgileri de içermesidir ki, söz konusu bilgilerin başında taşıma için anlaşılan navlun ücreti gelmektedir. Özellikle “Konişmento Talimatı”nda navlun fiyatına yer verilmesi durumu, aralarında navlun ya da ayrıca bir taşıma sözleşmesi bulunmayan, konişmentolarında da navlun bedeline yer vermemiş olan taşıtan ve taşıyıcı tarafları arasında bir güvence mekanizması yaratmaktadır. Bu durumun bu şekilde

olduğunu düşünen uygulamadaki taraflar da söz konusu bu belgeyi karşılıklı imzalamak suretiyle aslında aralarında mevzuattan farklı olarak yazılı bir anlaşma yoluna gitmiş olmaktadır.

Bu noktada, “Konişmento Talimatı” ile ilgili olarak kanun yapıcıların, uygulamada taraflar arasında düzenlenmesi bir zorunluluk halini alan bu uygulamaya resmi bir yapı kazandırmaları ve kanunlarımıza almaları gerektirir. Böylelikle teori ile uygulama arasındaki farklılıklar azalarak, tarafları güvence altına alan ayrı bir opsiyon mekanizması devreye sokulmuş olabilecektir.

Konişmentoların oluşturulması ile ilgili uygulamada karşımıza çıkan bir diğer husus ise, konşimentoların oluşturulması ile ilgili ücretlendirme yapılmasıdır ki, taraflar arasında bir zorunluluk olarak görülen bu durumun yasal bir dayanağı olmadığından özellikle taşıyan tarafların bu konuda hassas, taşıyanların da yasal haklarından haberdar olmalarını salık vermek isteriz.

Son olarak, üzerinde durulması gereken bir diğer nokta ise, malzemelerin ithalatı aşamasında uygulamada sıklıkla karşımıza çıktığını gördüğümüz “Ordino” dokümanıdır. Gümrük kanunumuzun ilgili hükümlerine göre boşaltma limanına ulaşan taşıyan, taşımaya konu olan malzemeler ile ilgili özet beyan işlemlerini gerçekleştirerek, malzemeleri konişmentoda gönderilen olarak belirtilen taraf ya da onun yetkili temsilcisine teslim eder. Ancak uygulamada özet beyan işlemleri sonrası konişmento karşılığı malzemelerin teslim edilmesi işlemleri arasında bir başka uygulama dikkat çekmektedir ki bahis edilen “Ordino” dokümanı tam da bu nokta da önem kazanmaktadır.

Söz konusu belge, taşımacı tarafından özet beyan işlemleri gerçekleştirilmesinin ardından, malzemelere ait konşimentoya özet beyan tarih ve numarasının yazıldığı ve gümrük kanunumuzda yeri olmayan bir belgedir. Fakat uygulamada malzemeleri konşimentodaki alıcı olarak teslim almak isteyen taraf ya da onun yetkilisi, taşımacıya “Ordino” karşılığı bir bedel ödemediği takdirde konşimento karşılığı malzemelerini teslim alamamaktadır.

Bu konuda tavsiyemiz ise; malzemelerini taşıtanların bu şekilde bir uygulama olmadığını bilerek hareket etmeleri ve konişmento bedeli gibi bir ordino bedelinin de yasal bir ücret olmadığını bilmeleridir.

Özellikle uygulamada görülen eksiklik, dış ticaret işlemleri, gümrük uygulamaları, taşımacılık ya da genel olarak lojistik mevzuat içeriklerine gerektiği şekilde vakıf olunmamasıdır. Söz konusu çalışmada da gözlemlenen uygulama ile teorinin birbirinden çok farklı bir hal alması bu nedenden kaynaklanmaktadır.

## KAYNAKLAR

- AKTEN, N. ve ALBAYRAK, M.A. (1983): Deniz Taşımacılığı Kılavuzu, Ekim Matbaası, İstanbul.
- BIÇAKÇI, O. (1987): Ulaşım I, Karadeniz Üniversitesi Mühendislik – Mimarlık Fakültesi, Trabzon, Genel Yay. No:109, Fakülte Yay. No:36.
- BİRDOĞAN, B. (2004): Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi, 1. Baskı, Lega Kitabevi, Trabzon. ISBN 975-8714-02-3
- CANITEZ, M. (2011): “Uygulamalı İhracat-İthalat İşlemler ve Dokümantasyon”, Gazi Kitabevi, Ankara, ISBN 978-975-8895-60-1
- ÇANCI, M. ve ERDAL, M. (2009): Uluslar arası Taşımacılık Yönetimi, Utikad Yayınları, İstanbul, ISBN 978-975-92469-8-3
- ÇANCI, M. ve ERDAL, M. (2009): Lojistik Yönetimi, Utikad Yayınları, İstanbul, ISBN 978-975-92469-7-6
- DEĞİRMENCİ, N.K. (2013): Konişmentonun Hukuki İlişkiyi Belirleme İşlevinin İki Boyutu ve Bu İşlevin Özellikle Fob Satışlar Açısından Değerlendirilmesi, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 143-165
- DEMİRLİOĞLU, H. (2008): “Türkiye Denizyolu Konteyner Taşımacılığının Kombine Taşımacılık İle Geliştirilmesi”, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- DENİZ TİCARET ODASI (2005): 2004 Deniz Sektörü Raporu, İstanbul.
- DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI (2006): DPT IX. Kalkınma Planı (2007-2013)-Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu.
- ECE, J.N. (2008): Denizcilik Piyasasındaki Gelişmeler, Çözümvar Danışmanlık, İstanbul.
- ERDAL, M. (2008): Konteyner, Deniz ve Liman İşletmeciliği, İstanbul. ISBN 978-9752959330

ERGÜN, İ. (1985): Türkiye' nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, Ankara, Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları No: 10.

GRELL, A., OELFKE, D., BRANDENBURG, H., WASCHKAU, S. ve OELFKE, W. (2002): Güterverkehrslogistik, Torisdorf, ISBN 978-3427023067

GÜNER-ÖZBEK, M.D. (2012): Yeni Türk Ticaret Kanunu' nda Konşimentonun İspat Kuvveti, Marmara Üniversitesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 18 (3), 233- 254

ICC (2010): Miletlerarası Ticaret Odası, Uluslararası Ticari Terimler Broşürü, Paris

İMEAK (2007): Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi, Gemi Acenteliği Eğitimleri, Konteyner Bilgi Notu, İzmir.

KESKİN, M. H. (2011): Kavramlar, Prensipler, Uygulamalar Lojistik El Kitabı / Küresel Tedarik Zinciri Pratikleri, Ankara, Gazi Kitapevi Yayınları, ISBN 978-605-5543-34-1

NOTTEBOOM, T. (2002): "Consolidation and Contestability in the European Container Handling Industry", Maritime Policy and Management, International Association of Maritime Economists, Busan (South Korea).

OECD/ITF (2009): Intermodal Taşımacılık Ulusal Ülke İncelemesi: Türkiye.

OELFKE, W., BANDENBURG, H.S. ve OELFKE, D. (2002): Güterverkehr – Spedition – Logistik, Speditionsbetrieblehre, 35. Baskı, Bidungsverlag Eins GmbH, Troisdorf, Almanya. ISBN: 978-3441003069

ÖZTÜRK, E. (2007): "Konteynerize Yük Taşımacılığı ve Marmara Bölgesi Projeksiyonu", Yıldız Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

RESMİ GAZETE. (2011), Türk Ticaret Kanunu, 27846/6102

SAATÇIOĞLU, C. (2006): Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları Türkiye – Avrupa Birliği Uygulamaları, 1.b., Ankara, Gazi Kitapevi, ISBN 975-6009-13-6

SAATÇIOĞLU, C. (2011): Ulaştırma Ekonomisi – Teori ve Politika, 1.b., Ankara, Gazi Kitapevi, ISBN 978-605-5543-74-7

SEZER, H. (2008): Düzenli Hat Taşımacılığında Nakliye Müteahhidinin Gemi Operatörü Seçimine Çok Kriterli Karar Destek Sistemi Yaklaşımı, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üni. Sosyal Bil. Ens., İzmir.

ŞAHİN, A. (2007): İhracat Prosedürlerini Biliyor musunuz?, T.C. Başbakanlık, Dış Ticaret Müsteşarlığı, İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi. Bilgi Kitapçığı. Ankara.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK ve HABERLEŞME BAKANLIĞI. (25.07.2014): Karayolu Taşıma Yönetmeliği, Sayı: 29071

UNITED NATIONS (2005): “Container Traffic Forecast”. Sektör Raporu. New York.

ÜNSAN, Y., İNSEL, M. ve HELVACIOĞLU, İ.H. (2008): Dünya Deniz Ticareti ve Gemi Filosu Analizi.

ÜNSAN, Y., İNSEL, M. ve HELVACIOĞLU, İ.H.(2007): Türk Deniz Ticaret Filosu ve Kabotaj Taşımacılığı, 6. Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, İstanbul.

WELBY E. (1995): Freight Forwarder Plays Integral Part Of Transportation Process.

World Container Traffic - Drewry Annual Reports (2010): End Year Fleet Size - CI Market Analysis: Container Leasing Market.

YAP, W.Y., LAM, J.S.L. ve NOTTEBOOM, T. (2003): “Developments in Container Port Competition in East-Asia”, Proceedings of IAME 2003 Conference, International Association of Maritime Economists, Busan (South Korea).

ZEYTİNOĞLU, E. (1980): Türkiye Ekonomisi, İTİ Nihat Sayar Yardım Yayın Vakfı Yayınları.

**İnternet Adresleri:**

[http://www.isl.org/sites/default/files/sites/service/downloads/ISL\\_Jahresbericht\\_2012.pdf](http://www.isl.org/sites/default/files/sites/service/downloads/ISL_Jahresbericht_2012.pdf),

**Erişim Tarihi: 15.01.2013**

[http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf), **Erişim Tarihi: 22.02.2013**

<http://www.turklim.org/tr/site/yukbilgileri>, **Erişim Tarihi: 26.12.2013**

[http://www.kn-portal.com/fileadmin/user\\_upload/documents/Locations/EU/Poland/product\\_files/Kuehne\\_Nagel\\_Seafreight\\_Containers\\_eng.pdf](http://www.kn-portal.com/fileadmin/user_upload/documents/Locations/EU/Poland/product_files/Kuehne_Nagel_Seafreight_Containers_eng.pdf), **Erişim Tarihi: 19.09.2014**

[http://www.ubak.gov.tr/BLSM\\_WIYS/DTGM/tr/Kitaplar/20140613\\_162122\\_64032\\_1\\_64480.pdf](http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/Kitaplar/20140613_162122_64032_1_64480.pdf), **Erişim Tarihi: 25.03.2014**

[https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik\\_yuk.aspx](https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx), **Erişim Tarihi: 11.01.2014**

## EK-1. Yazışma-1

### Other Charges

Commodity Inspection Handling	Per BL		30	(POD Yangshan port,USD 85 is additional)
Commodity Inspection Fee	Per BL		As per outlay	No estimate cost
Customs Inspection Handling	Per BL		30	(POD Yangshan port,USD 85 is additional), customs inspection fee as per outlay

**From:** Harun Bilen

**Sent:** Thursday, June 06, 2013 4:57 PM

**To:** MELEK; Gulhan Bozkurt

**Subject:** RE: ROSENBERG İHRACAT

Melek Merhaba,

Konuşmamıza istinaden 20DC: \$1800,00 şeklindedir.

Best regards

**Harun Bilen**

Seafreight Import

**Toll Global Forwarding**

Tevfik Bey Mah. Dr.Ali Demir Cad. No:51 K:3-4

Küçükçekmece İSTANBUL, TÜRKİYE



T +90 212 444 86 55

F +90 212 580 84 90

M +90 538 278 26 02

[harun.bilen@tollgroup.com](mailto:harun.bilen@tollgroup.com)



**From:** Harun Bilen

**Sent:** Thursday, June 06, 2013 4:15 PM

**To:** 'MELEK'; Gulhan Bozkurt

**Subject:** RE: ROSENBERG İHRACAT

Merhaba,

Teşekkür ederiz

Ambarlı – Shanghai \$1950,00 + oluşması durumunda aşağıdaki masraflar

İhracat ile ilgili tüm soruların Gülhan Hanım tarafından yanıtlanacaktır.

+ olursa;

<i>Other Charges</i>				
Commodity Inspection Handling	Per BL		30	(POD Yangshan port,USD 85 is additional)
Commodity Inspection Fee	Per BL		As per outlay	No estimate cost
Customs Inspection Handling	Per BL		30	(POD Yangshan port,USD 85 is additional), customs inspection fee as per outlay

Saygılarımla

**Harun Bilen**

Seafreight Import

**Toll Global Forwarding**

Tevfik Bey Mah. Dr.Ali Demir Cad. No:51 K:3-4

Küçükçekmece İSTANBUL, TÜRKİYE

T +90 212 444 86 55

F +90 212 580 84 90

M +90 538 278 26 02

[harun.bilen@tollgroup.com](mailto:harun.bilen@tollgroup.com)

[www.tollglobalforwarding.com](http://www.tollglobalforwarding.com)

**TOLL**

**From:** MELEK [<mailto:melek@yuksekteknik.com>]

**Sent:** Thursday, June 06, 2013 4:14 PM

**To:** Gulhan Bozkurt

**Cc:** Harun Bilen

**Subject:** ROSENBERG İHRACAT

**Merhaba Gülhan hn,**

**Beylikdüzün'den Çin e komple ihracat vergi hariç bütün masraflar dahil 1\*40 konteynır fiyatı 1950  
usd**

**Ne zaman gümrük yapacak ve gemi ne zaman yola çıkacak direkt hatmı**

**Çin için free time süresi kaç gün**

**Bunlar hakkında lütfen bilgi verir misiniz**



Saygılarımızla / Kind Regards

**Melek YAŞAR BALKAŞ**

İth. & İhr. Koordinatörü / Imp. & Exp. Coordinator

Tel : +90 (212) 256 50 90

Fax : +90 (212) 238 11 30

Web : [www.yuksekteknik.com](http://www.yuksekteknik.com)

E-Mail : [melek@yuksekteknik.com](mailto:melek@yuksekteknik.com)

Adres : Tarlabası Bulvarı Keresteci Recep Sokak No: 6  
Beyoğlu / İSTANBUL

## EK-2. Yazışma-2

**From:** Gulhan Bozkurt [<mailto:Gulhan.Bozkurt@tollgroup.com>]

**Sent:** Thursday, June 06, 2013 6:04 PM

**To:** MELEK

**Cc:** Harun Bilen

**Subject:** RE: ROSENBERG İHRACAT

Melek hanım,

Cut off: 13 haz

ardiyesiz giriş: 11 haz

haftaya Çarşamba yükleriz.

Onayınız varsa gemi dolmadan booking alalım.

Saygılarımla & With My Best Regards.,

**(Ms)Gülhan Bozkurt**

Seafreight Export

**Toll Global Forwarding**

Tevfik Bey Mah. Dr.Ali Demir Cad. No:51 K:3-4

Küçükçekmece İSTANBUL, TÜRKİYE

T +90 212 444 86 55

F +90 212 580 84 90

[gulhan.bozkurt@tollgroup.com](mailto:gulhan.bozkurt@tollgroup.com)

[www.tollglobalforwarding.com](http://www.tollglobalforwarding.com)

**TOLL**

### EK-3. Gemi Detay Bilgileri Formu

BOOKING OFFICE : ISB 90 850 2200930

For any inquiries, please reply to: [solo.zhu@oocl.com](mailto:solo.zhu@oocl.com)

OOCL Shipping Agency Services and Commerce JSC, as agent for Orient Overse  
31st floor Harbour Centre, 25 Harbour Road, Wanchai, Hong Kong

#### BOOKING ACKNOWLEDGEMENT

BOOKING PARTY : TOLL GLOBAL FORWARDING TURKEY NAKLIYAT ANONIM SIRKETI

FORWARDER : TOLL GLOBAL FORWARDING TURKEY NAKLIYAT ANONIM SIRKETI

CONTACT PERSON :

TO: SHIPPER : TOLL GLOBAL FORWARDING TURKEY NAKLIYAT ANONIM SIRK

CONTACT PERSON :

BOOKING NUMBER : 3075748740

INTENDED VESSEL/VOYAGE : MOL MAESTRO 017E24

VESSEL FLAG : MARSHALL ISLAND

PLACE OF RECEIPT : Istanbul, Istanbul, Turkey

OB MODE : CY

PORT OF LOADING : Istanbul (Ambarli) ETD : 18 JUN 2013

TRANSHIPMENT PORT : Singapore ETD : 14 JUL 2013

TRANSHIPMENT INTENDED VSL/VOY : BREMEN EXPRESS 028E24

PORT OF DISCHARGE : Shanghai ETA : 23 JUL 2013

FINAL DESTINATION : Shanghai, China

IB MODE : CY

INTENDED SHIPPING INSTRUCTION CUT-OFF : 13 JUN 2013 10:00

LATE AND/OR INCOMPLETE SHIPPING INSTRUCTION SUBMISSION MAY RESULT IN

CONTAINER(S) SHORT SHIPMENT

BOOKED QUANTITY

FCL QTY SIZE/TYPE : 1 X 40HQ

COMMODITY : Iron box for motor / Plastic pallet

CARGO NATURE : GENERAL CARGO

DESPATCH INFORMATION

SEQ	SIZE/TYPE	QTY	C/M	INTENDED STUFFING	EMPTY	RELEASE	WEIGHT
				DATE	TIME	DATE	TIME

1	40HQ	1	0	11JUN2013	16:00		9 TON
---	------	---	---	-----------	-------	--	-------

TRANSPORT VENDOR NAME:

EMPTY PICKUP LOCATION: Mardas (MARDAS DEPO) Marmara

Deniz Islemeciligi A.S., Ambarli

Liman Tesisleri, Yakuplu/Buyuk

Chekmejeh, Istanbul 34524 Turkey.

Contact:0212875 27 32/119

FULL RETURN LOCATION : Mardas Marmara Liman Islemeciligi

Ambarli Liman Liman Tesisleri,

**EK-4. Yazışma-3**

Merhaba Gülhan Hanım,

OOLU 953124-2 Nolu konteyner depodan çıkış yapıldığına

34 FMG 64 Serkan 0539 661 0916

Saygılarımla/iyi çalışmalar,

Engin TOPKAYA

MURAT NAKLİYAT ve dep.hiz.san.ve tic.ltd.şti

Tel :0(212)875 9036-37

Fax:0(212)875 1731

Gsm:0554 857 7271

Hotmail : [engin.muratnakliyat@hotmail.com](mailto:engin.muratnakliyat@hotmail.com)

Email : [engin@muratnak.com](mailto:engin@muratnak.com)

Website : [www.muratnak.com](http://www.muratnak.com)

----- Original Message -----

**From:** [Gulhan Bozkurt](mailto:Gulhan.Bozkurt)

**To:** [ENGİN](mailto:ENGİN) ; [sadik@muratnak.com](mailto:sadik@muratnak.com)

**Sent:** Tuesday, June 11, 2013 10:00 AM

**Subject:** YUKSEL TAKNIK / ROSENBERG NAKLIYE

Engin bey,

Yarın sabaha firmaya konteyneri gönderelim lütfen.

Geç kalmasın.

Hat: OOCL

BOOKING ACKNOWLEDGEMENT

BOOKING PARTY : TOLL GLOBAL FORWARDING TURKEY NAKLIYAT ANONİM SİRKETİ

FORWARDER : TOLL GLOBAL FORWARDING TURKEY NAKLIYAT ANONİM SİRKETİ

CONTACT PERSON :

TO: SHIPPER : TOLL GLOBAL FORWARDING TURKEY NAKLIYAT ANONIM SIRK

CONTACT PERSON :

BOOKING NUMBER : 3075748740

INTENDED VESSEL/VOYAGE : MOL MAESTRO 017E24

VESSEL FLAG : MARSHALL ISLAND

PLACE OF RECEIPT : Istanbul, Istanbul, Turkey

OB MODE : CY

PORT OF LOADING : Istanbul (Ambarli) ETD : 18 JUN 2013

TRANSHIPMENT PORT : Singapore ETD : 14 JUL 2013

TRANSHIPMENT INTENDED VSL/VOY : BREMEN EXPRESS 028E24

PORT OF DISCHARGE : Shanghai ETA : 23 JUL 2013

FINAL DESTINATION : Shanghai, China

IB MODE : CY

INTENDED SHIPPING INSTRUCTION CUT-OFF : 13 JUN 2013 10:00

LATE AND/OR INCOMPLETE SHIPPING INSTRUCTION SUBMISSION MAY RESULT IN

CONTAINER(S) SHORT SHIPMENT

BOOKED QUANTITY

FCL QTY SIZE/TYPE : 1 X 40HQ

COMMODITY : Iron box for motor / Plastic pallet

CARGO NATURE : GENERAL CARGO

DESPATCH INFORMATION

SEQ SIZE/TYPE QTY C/M INTENDED STUFFING EMPTY RELEASE WEIGHT

DATE TIME DATE TIME

1 40HQ 1 0 11JUN2013 16:00 9 TON

TRANSPORT VENDOR NAME:

EMPTY PICKUP LOCATION: Mardas (MARDAS DEPO) Marmara

Deniz Islemeciligi A.S., Ambarli

Liman Tesisleri, Yakuplu/Buyuk

Chekmejh, Istanbul 34524 Turkey.

Contact:0212875 27 32/119

FULL RETURN LOCATION : Mardas Marmara Liman Islemeciligi

Ambarli Liman Liman Tesisleri,  
Koyu, Ambarli Ciftligi Mevkii,  
Istanbul 34524 Turkey.

Saygılarımla & With My Best Regards.,

**(Ms)Gülhan Bozkurt**

Seafreight Export

**Toll Global Forwarding**

Tevfik Bey Mah. Dr.Ali Demir Cad. No:51 K:3-4

Küçükçekmece ISTANBUL, TURKIYE

T +90 212 444 86 55

F +90 212 580 84 90

[gulhan.bozkurt@tollgroup.com](mailto:gulhan.bozkurt@tollgroup.com)

[www.tollglobalforwarding.com](http://www.tollglobalforwarding.com)



**From:** MELEK [<mailto:melek@yuksekteknik.com>]

**Sent:** Friday, June 07, 2013 1:55 PM

**To:** Gulhan Bozkurt

**Cc:** Harun Bilen

**Subject:** RE: ROSENBERG İHRACAT

**Gülhan hn,**

**40\*konteynırı 11 haziranda malzemeyi almak için Beylikdüzü depomuza yönlendirebilirsiniz**

**Gümrük işlemleri ne zaman bitmesi gerekiyor**

**EK-5. Forwarder Konışmentosu Talimatı**

<b>GÖNDERİLEN/EMRE(Consignee/order of)</b>	TEL: 90 212 4448655 FAKS: 90 212 5808490 : TOLL GLOBALFORWARDING SUITE 208, 2ND FLOOR, WANGJIAO PLAZA, 175 EAST AN ROAD SHANGHAI, P.R. CH
<b>İHBAR ADRESİ (Notify address)</b>	:SAME AS CONSIGNEE
<b>GEMİ ADI (Vessel Name)</b>	: MOL MAESTRO SEFER NO (
<b>YÜKLEME LİMANI (Port Of Loading)</b>	: MARDAS
<b>BOŞALTIMA LİMANI (Port Of Discharge)</b>	: SHANGHAI
<b>NİHAİ MEVRİT (Final Destination)</b>	:
<b>NAVLUN (Freight)</b>	:PEŞİN (prepaid)
<b>B/L ADEDİ</b>	: SWB
-----	
<b>İHRACATÇI (Exporter)</b>	: ROSENBERG HAVALANDIRMA
<b>KONŞİMENTO ADEDİ ORJİNAL/SURET (Number Of B/L Original/Copy) :</b>	
<b>KAPLARIN ADEDİ VE CİNSİ (Numbers and kind of package) :</b>	
OOLU/953124/21x40'HC 0X 0X 0	
	23 SHRINK 5,850.000-
<b>TOPLAM (Total):</b>	----- 23 PACKAGES 5,850.000-
<b>MAL TANIMI (Description Of Goods)</b>	: PALETTE HTS CODE:732620/392310/441520/760611/392390
<b>BRÜT AĞIRLIĞI (Gross Weight):</b>	: 5,850.000
<b>NET AĞIRLIĞI (Net Weight) :</b>	: 5,850.000
-----	
<b>TOPLAM KAP ADEDİ</b>	: 23 PACKAGES
<b>TOPLAM BRÜT AĞIRLIK</b>	: 5850 -KGS
<b>TOPLAM NET AĞIRLIK</b>	: 5850 -KGS



**EK-6. Ara Konismento**

**ORIGINAL**  
Ocean or Combined Transport Bill of Lading



Shipper/Exporter <b>ROSENBERG HAVALANDIRMA SISTEMLERI</b> SAN.VE TIC.LTD.STI. TARLABASI BULVARI KERESTECI RECEP SOK. NO:6 BEYOGLU ISTANBUL \ TURKIYE		Export References 13/06/100/00707-000169	
Consignee <b>ROSENBERG VENTILATIONS&amp;ENERGY SYSTE</b> (SHANGAI) CO.,LTD NO:28 BAOYI ROAD SONGJIANG INDUSTRIAL PARK PRC-201613 SHANGAI CHINA		Bill of Lading No. <b>TGFTR1301169</b>	Country of Origin <b>TURKEY</b>
Notify Party (if different from Consignee) SAME AS CONSIGNEE		Also Notify  <b>EXPRESS RELEASE</b> <b>BILL OF LADING</b>	
Place of Receipt <b>ISTANBUL</b>	Port of Loading <b>MARDAS</b>	SCAC <b>TGPH</b>	No. of Original Bills of Lading <b>3 ORG./3 COPY</b>
Vessel/Voyage No. <b>MOL MAESTRO 017E24</b>	Port of Discharge <b>SHANGHAI</b>	Place of Delivery <b>201613 SHANGHAI</b>	
Container No. / Seal No. Marks & Numbers <b>OOLU/953124/2</b> <b>PALETTE</b>	No. of Pkgs or Shipping Units <b>40'HC</b>	Type or Kind of Containers or Packages Description of Goods <b>23 SAID TO CONTAIN</b> <b>SHRINK</b>	Gross Weight <b>5,850.000-KG</b>
			Measurement <b>5,850.000-KGS</b>

TOTAL : 23 TOTAL GR WT: 5,850.000-KG TTL NW: 5,850.000-KG  
 HS CODES : 732620/392310/441520/760611/392390

SHIPPED ON BOARD: 18/06/2013  
 FREIGHT PREPAID  
 SHIPPER'S LOAD, STOW, COUNT AND SEAL  
 1X40'HC FCL CNTR(S)

*(Handwritten signature)*  
 GLOBAL FORWARDING  
 TURKEY NAKLIYAT  
 ANONIM SIKET

Carrier's Receipt. Total no. of containers or packages		Temperature Control Instructions	Excess value Declaration: refer to Clause 6(4)(B) + (C) on reverse side
FREIGHT & CHARGES	PREPAID	COLLECT	RECEIVED by the Carrier from the Merchant in external apparent good order and condition (unless otherwise noted herein), to be transported to such place as agreed, authorised or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading to which the Merchant agrees to be bound in accepting this Bill of Lading, any local privileges and customs notwithstanding.  The particulars given above and the weight, measurement, quantity, condition, contents and value of the Goods as stated by the Merchant are considered unknown by the Carrier.  In witness whereof the number of original Bills of Lading stated on this side have been signed and whereof one (1) original Bill of Lading has been surrendered and if others shall become null and void. If required by the Carrier one (1) original Bill of Lading must be duly surrendered.
JURISDICTION AND LAW CLAUSE *The contract evidenced by or contained in this Bill of Lading is governed by the law of Hong Kong and any claim or dispute arising hereunder or in connection therewith shall be determined by the Courts in Hong Kong and no other Courts.			
Place and date of Issue <b>ISTANBUL 18/05/2013</b>		Signed on Behalf of the Carrier <b>TOLL GLOBAL FORWARDING (HONG KONG) LIMITED</b>	

*(Handwritten signature)*  
 GLOBAL FORWARDING  
 TURKEY NAKLIYAT  
 ANONIM SIKET

(TERMS CONTINUED ON REVERSE HEREOF)

GPMO-11/1

## EK-7. Ana Konişmento

CONSIGNEE (COMPLETE NAME AND ADDRESS)

NOTIFY PARTY (COMPLETE NAME AND ADDRESS)

CODE TARIFF ITEM

FREIGHT & CHARGES PAYABLE AT / BY:

Declared Cargo Value US\$

NOTICE 3:

NOTICE 2:

BOOKING NO.

EXPORT REFERENCES

FORWARDING AGENT-REFERENCES

FMC NO.

POINT AND COUNTRY OF ORIGIN OF GOODS

ALSO NOTIFY PARTY-ROUTING & INSTRUCTIONS

LOADING PIER / TERMINAL ORIGINALS TO BE RELEASED AT

TYPE OF MOVEMENT (IF MIXED, USE DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS FIELD)

DESCRIPTION OF GOODS

PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER BUT NOT ACKNOWLEDGED BY THE CARRIER

GROSS WEIGHT MEASUREMENT

RATE PREPAID COLLECT

SERVICE CONTRACT NO. DOC FORM NO. COMMODITY CODE

. If Merchant enters a value, Carrier's limitation of liability shall not apply and the ad valorem rate will be charged.

DATE CARGO RECEIVED

DATE LADEN ON BOARD o

DATED

SIGNED

BY:

Received the Container/Package or other units indicated in the box identified as "Total No. of Containers/Packages received and acknowledged by Carrier" in apparent good order and condition, unless otherwise indicated, to be transported and delivered as herein provided.

The receipt, custody, carriage and delivery of the goods are subject to the terms appearing on the face and back hereof and to the Carrier's applicable tariff.

, as agent for

In witness whereof original bills of lading have been signed, one of which being accomplished, the other(s) to be void.

See Clause 28 on the reverse side hereof: Notice to Endorsee and/or Holder and/or Transferee.

For carriage to or from the United States of America, (i) Clauses 4 and 23 on the reverse side hereof limit the Carrier's liability to a maximum of U.S.\$500 per package or customary freight unit by virtue or incorporation of the U.S. Carriage of Goods by Sea Act ("COGSA"), unless the Merchant

declares a higher cargo value below and pays the Carrier's ad valorem freight charge; and (ii) if carried on deck at Merchant's risk as to perils inherent in such carriage but in all other respects subject to the provisions of COGSA.

PRE-CARRIAGE BY

QUANTITY

(FOR CUSTOMS

DECLARATION ONLY)

( CHECK "HM" COLUMN IF HAZARDOUS MATERIAL )

MARSHALL ISLAND  
ISTANBUL  
TOLL GLOBAL FORWARDING TURKEY 3075748740  
NAK. A.S.  
TEVFIKBEY MAH. DR. ALI DEMIR  
CAD. NO:51 K: 3/4 SEFAKOY  
KUCUKCEKMECE 34295 ISTANBUL \*  
TOLL GLOBAL FORWARDING  
(BEIJING)LIMITED  
SHANGAI BRANCH SUITE 208,2ND  
FLOOR, WANGJIAO PLAZA,175 EAST  
YAN AN ROAD SHANGAI,P.R.CHINA  
TOLL GLOBAL FORWARDING  
(BEIJING)LIMITED  
SHANGAI BRANCH SUITE 208,2ND  
FLOOR, WANGJIAO PLAZA,175 EAST  
YAN AN ROAD SHANGAI,P.R.CHINA  
VESSEL/VOYAGE/FLAG  
ISTANBUL  
\*TEL:90 212 4448655 FAKS:90  
212 5808490  
SHANGHAI,CHINA SHANGHAI,CHINA FCL / FCL  
MOL MAESTRO 017E24  
0  
12 JUN 2013  
18 JUN 2013  
OOCL GEMI ACENTELIGI  
HIZMETLERI VE TICARET A.S.  
ORIENT OVERSEAS CONTAINER  
LINE LIMITED ,AS CARRIER  
23 STC 5850.000KGS  
PACKAGES 23 SHRINK  
IRON-BOX FOR MOTOR / PLATISTIC  
PALLET / WOODEN CHIP PANNELS /  
U IRON /ALIMINIUM PLATE /  
STYROFOAM  
HARMONIZED CODE :  
732620/392310/441520/760611/39  
2390

# EK-8. Forwarder Konişmentosu Ek Hizmet Faturası

# TOLL

(AE)



İl Kodu : 34

**TOLL GLOBAL FORWARDING TURKEY NAKLİYAT A.Ş.**  
Merkez: Büyükdere Cad. No:127 Astoria İş Merkezi Kule A Kat:9 Şişli / İstanbul  
T: +90 212 444 86 55 F: +90 212 580 84 90 Ticaret Sicil No: 816402  
www.tollglobalforwarding.com Zincirlikuyu V.D. 849 029 6792

## FATURA / INVOICE

SERİ D SIRA NO / Invoice No  
FATURA TARİHİ / Invoice date:  
İRS.TAR.NO :

ROSENBERG HAVALANDIRMA  
SİSTEMLERİ SAN.VE TIC. LTD.STI  
TARLABASI BULVARI KERESTECİ  
RECEP SOK. NO:6 K:2 BEYOĞLU

Konşimento No : OOLU3075748740  
Konşimento Tarihi :  
Kap Adedi : 18/06/2013  
Ağırlık :  
Varış Yeri : 23

5,850.00 TOLL GLOBAL  
FORWARDING TURKEY  
SHANGHAI NAKLİYAT A.Ş.

SHANGHAI

SEA WAYBILL NO.

AÇIKLAMA / DESCRIPTION

TUTARI / AMOUNT

DENİZ NAVLUN UCRESİ

USD

1,950.00

GONDERİCİ:ROSENBERG HAVALANDIRMA

ALICI:ROSENBERG

VENTILATIONS GEMİ ADI :MOL MAESTRO

SEFER NO: 017E24

KONTEYNER NUMARALARI : OOLU/953124/2-

KONTEYNER TIPI SAYISI : 1X40'HC

MAL ADI : PALET

TOPLAM HACİM :

0.000

KUR BİLGİSİ : 1.879200

VADE : 30

SON ÖDEME TARİHİ: 19/07/2013

USD

1,950.00

TL FATURA TUTARI: 3,664.44

KDV % 18.00

USD

TOPLAM/

USD

1,950.00

/BINDOKUZYUZELLI USD

TL	IBAN NO : TR60 0009 2000 0000 0001 8770 03	HESAP NO: 1877003
EURO	IBAN NO : TR85 0009 2000 0000 0001 8770 38	HESAP NO: 1877038
USD	IBAN NO : TR38 0009 2000 0000 0001 8770 11	HESAP NO: 1877011
GBP	IBAN NO : TR63 0009 2000 0000 0001 8770 46	HESAP NO: 1877046

\* 8 Gün içinde itiraz edilmeyen faturalar TTK hükümleri gereğince kabul edilmiş sayılır.

\* Vadesinde ödenmeyen faturalara aylık % ..... Vade farkı uygulanır.

\* İş bu fatura tutarı Döviz Cinsinden ödenmelidir. TL ödemelerde ise fiili ödeme günündeki TCMB Satış Kuru esaslıdır.

\* VADE, KONŞİMENTO TARİHİ itibari ile başlar

Şube / Office : Tevfik Bey Mah. Dr. Ali Demirci Cad. No:51 Kat:3-4 Küçükçekmece / İSTANBUL

Basım Yeri: ARTIBASIM Hizmetler San. ve Tic. Ltd. Şti. Mirra Sınan Mah. Yeşpa Ticaret Merkezi F Çaddesi No:157-158-159 Ataşehir/İSTANBUL Tel: (0216) 660 10 90 (PBX) Arv. Tar. No: 06/01/2012-2482/B. Yıl:2012 Kızılay V.D.0850341828

I. ÖRNEK

## EK-9. Yazışma-4

Yükleyici detayları halen elimize ulaşmadı Çağrı Bey..Bilginize,

**Yücel Yüksel**

Head of Seafreight

### **Toll Global Forwarding**

Tevfik Bey Mah. Dr.Ali Demir Cad. No:51 K:3 Sefakoy  
34295 Istanbul, Turkey

T +90 212 444 86 55

F +90 212 580 84 90

M +90 532 441 10 09

[yucel.yuksel@tollgroup.com](mailto:yucel.yuksel@tollgroup.com)

[www.tollglobalforwarding.com](http://www.tollglobalforwarding.com)



**From:** Yucel Yuksel

**Sent:** Thursday, June 20, 2013 1:48 PM

**To:** [cagri@ay-cil.com](mailto:cagri@ay-cil.com)

**Cc:** Harun Bilen

**Subject:** shangai acenta detaylarımız...

Çağrı Bey Selamlar,

Shangai çıkışlarımız için YML yi kullanacağım acenta detaylarımız aşağıda....

Yükleyici detaylarını göndermenizi rica ederim....

**Eric Lei**

Customer Service Supervisor, Ocean Freight Export

### **Toll Global Forwarding**

Wangjiao Plaza, 22nd Floor, 175 East Yan An Road, Shanghai 200002, P.R. China

**T +86 21 2327 9011**

F +86 21 2327 9003

[eric.lei@tollgroup.com](mailto:eric.lei@tollgroup.com)

[www.tollgroup.com/tollglobalforwarding](http://www.tollgroup.com/tollglobalforwarding)

**Yücel Yüksel**

Head of Seafreight

### **Toll Global Forwarding**

Tevfik Bey Mah. Dr.Ali Demir Cad. No:51 K:3 Sefakoy  
34295 Istanbul, Turkey

T +90 212 444 86 55

F +90 212 580 84 90

M +90 532 441 10 09

[yucel.yuksel@tollgroup.com](mailto:yucel.yuksel@tollgroup.com)

[www.tollglobalforwarding.com](http://www.tollglobalforwarding.com)

## EK-10. Yazışma-5

**From:** Eric Lei <[Eric.Lei@tollgroup.com](mailto:Eric.Lei@tollgroup.com)>  
**Date:** Fri, 21 Jun 2013 14:00:04 +1000  
**To:** Harun Bilen<[Harun.Bilen@tollgroup.com](mailto:Harun.Bilen@tollgroup.com)>  
**Cc:** seaimport tr tgf<[seaimport.tr.tgf@tollgroup.com](mailto:seaimport.tr.tgf@tollgroup.com)>  
**Subject:** P-ADVICE TSHA0891049 C/AY-CIL TEKSTIL S/WUJIANG VISION

Dear Harun,  
Following a new shipment  
Booking:  
S/WUJIANG VISION  
C/AY-CIL TEKSTIL  
Origin: SHA  
Dest: TURKEY  
TERM:FOB  
Qty: 1X20GP  
Comm.: GREIGE FABRIC  
Cargo ready on 30-Jun

Please kindly check whether POD is Istanbul

Vessel can catch as below

PIL: YM SUCCESS 0091W	ETD: 5-JUL	ETA IST: 29-JUL
NYK: OOCL CHINA 046W27	ETD: 7-JUL	ETA IST: 2-AUG

**Eric Lei**

Customer Service Supervisor, Ocean Freight Export - Shanghai

**Toll Global Forwarding**

T +86 21 2327 9000 ext 9011

D +86 21 2327 9011

F +86 21 2327 9003

[eric.lei@tollgroup.com](mailto:eric.lei@tollgroup.com)



**EK-11. Yazışma-6**

□ □ □ : Harun Bilen

□ □ □ □ : 2013年6月21日 16:36

**收件人:** Eric Lei

**抄送:** seaimport.tr.tgf

**主题 :** RE: P-ADVICE TSHA0891049 C/AY-CIL TEKSTIL S/WUJIANG VISION

Contract number GEM0002198

**Harun Bilen**

Seafreight Import

**Toll Global Forwarding**

Tevfik Bey Mah. Dr.Ali Demir Cad. No:51 K:3-4

Küçükçekmece ISTANBUL, TURKIYE

T +90 212 444 86 55

F +90 212 580 84 90

M +90 538 278 26 02

[harun.bilen@tollgroup.com](mailto:harun.bilen@tollgroup.com)

[www.tollglobalforwarding.com](http://www.tollglobalforwarding.com)

**TOLL**

**From:** Harun Bilen

**Sent:** Friday, June 21, 2013 10:37 AM

**To:** Eric Lei

**Cc:** seaimport.tr.tgf

**Subject:** RE: P-ADVICE TSHA0891049 C/AY-CIL TEKSTIL S/WUJIANG VISION

Dear Eric,

**Toll Global Forwarding**

Tevfik Bey Mah. Dr.Ali Demir Cad. No:51 K:3-4

Küçükçekmece ISTANBUL, TURKIYE

T +90 212 444 86 55

F +90 212 580 84 90

M +90 538 278 26 02

[harun.bilen@tollgroup.com](mailto:harun.bilen@tollgroup.com)

[www.tollglobalforwarding.com](http://www.tollglobalforwarding.com)



**From:** Harun Bilen

**Sent:** Friday, June 21, 2013 10:12 AM

**To:** Harun Bilen; Eric Lei

**Cc:** seaimport.tr.tgf

**Subject:** RE: P-ADVICE TSHA0891049 C/AY-CIL TEKSTIL S/WUJIANG VISION

Hi Eric,

POD: Gemlik pls use YML

**Harun Bilen**

Seafreight Import

**Toll Global Forwarding**

Tevfik Bey Mah. Dr.Ali Demir Cad. No:51 K:3-4

Küçükçekmece ISTANBUL, TURKIYE

T +90 212 444 86 55

F +90 212 580 84 90

M +90 538 278 26 02

[harun.bilen@tollgroup.com](mailto:harun.bilen@tollgroup.com)

[www.tollglobalforwarding.com](http://www.tollglobalforwarding.com)





**EK-12. Yazışma-7**

Dear Harun,

Well received. will book to YML on below at first, but not sure whether they can release space or not

VSL: CSCL ASIA 1326

ETD: 30-JUN ETA GEMLIK: 28-JUL

**Eric Lei**

Customer Service Supervisor, Ocean Freight Export - Shanghai

**Toll Global Forwarding**

T +86 21 2327 9000 ext 9011

**D +86 21 2327 9011**

F +86 21 2327 9003

[eric.lei@tollgroup.com](mailto:eric.lei@tollgroup.com)

**TOLL**

**EK-13. Forwarder Lojistik Hizmet Fiyatları**

CURRENCY: USD		20'DC	40'DC	40'HQ
<b>BANGLADESH</b>	CHITTAGONG	1250	2450	2500
<b>CHINA</b>	CHIWAN	1175	2300	2350
	CHONGQING	1550	3050	3100
	DALIAN	1250	2450	2500
	FOSHAN	1350	2650	2700
	FUZHOU	1200	2350	2400
	HUANGPU	1200	2350	2400
	JIANGMEN	1225	2400	2450
	NANTONG/NANJING	1225	2400	2450
	NINGBO	1100	2150	2200
	ZHAPU(via NGB)	1200	2350	2400
	QINGDAO	1150	2250	2300
	SANSHAN	1300	2550	2600
	SHANGHAI	1100	2150	2200
	SHANTOU	1350	2650	2700
	SHEKOU	1200	2350	2400
	SHUNDE	1250	2450	2500
	WENZHOU	1350	2650	2700
	WUHAN	1350	2650	2700
	XIAMEN	1100	2150	2200
	XINGANG	1200	2350	2400
	YANTIAN	1100	2150	2200
	ZHANGJIAGANG	1350	2650	2700
	ZHUHAI/ZHONGSHAN	1250	2450	2500
<b>HONG KONG</b>	HONG KONG	1100	2150	2200
<b>INDONESIA</b>	BELAWAN	1200	2350	2400

	JAKARTA	1200	2350	2400
	SEMARANG	1200	2350	2400
	SURABAYA	1200	2350	2400
<b>JAPAN</b>	OSAKA	1375	2700	2750
	YOKOHAMA	1375	2700	2750
	KOBE	1325	2600	2650
	TOKYO	1325	2600	2650
	NAGOYA	1325	2600	2650
	MOJI	1425	2800	2850
	HAKATA	1425	2800	2850
<b>KOREA</b>	BUSAN	1200	2350	2400
<b>MALAYSIA</b>	PENANG	1250	2450	2500
	PASIR GUDANG	1250	2450	2500
	PORT KELANG	1175	2300	2350
<b>PHILIPPINES</b>	MANILA	1400	2750	2800
	CEBU	1500	2950	3000
<b>SINGAPORE</b>	SINGAPORE	1100	2150	2200
<b>THAILAND</b>	BANGKOK	1200	2350	2400
	LAEM CHABANG	1200	2350	2400
<b>TAIWAN</b>	KEELUNG/TAICHUNG	1250	2450	2500
	KAOHSIUNG	1200	2350	2400
<b>VIETNAM</b>	DA NANG	1400	2750	2800
	HAIPHONG	1400	2750	2800
	HO CHI MINH	1200	2350	2400
<b>CAMBODIA</b>	SIHANOUKVILLE	1550	3050	3100

1. Base on O/F collect term only, FCL/FCL (CY/FO)

<b>incl. BAF/CAF/SZ/AG/PE, subject to TH/DF/PF/OW/CG</b>
<b>2. Validity: 20/Jun/2013 upto 30/Jun/2013 (shipment O/B date).</b>
<b>3. Commodity - FAK (Non-Haz)</b>
<b>- DG (Haz), subject to IA (USD350/20', USD600/40') as from 01/Jul/2007</b>
<b>4. OW (Over Weight Surcharge): as from 06/Oct/2010</b>
<b>for net cargo weight 20,000kg-23,999kg, USD 150 to be applied;</b>
<b>for net cargo weight above 24,000kgs, USD 350/20' to be applied.</b>

**EK-14. Forwarder Yurtdışı Acentesi Dokümanları – Debit Note**

**DEBIT NOTE STSHA0891052/A Page 1 of 1**

VAT #:

TOLL GLOBAL FORWARDING TURKEY NAKLIYAT A.S.

ATTENTION: OZLEM ATAK

TEVFIK BEY MAH. DR. ALI DEMIRCI CAD. NO:51 K:3-4

TAX ID 8490296792 PIC : ISMAIL ACAR

K.CEKMECE / ISTANBUL 34 295

TURKEY

**INVOICE DATE** 09-Jul-13

**CUSTOMER ID** TOLGLOIST

**SHIPMENT** STSHA0891052

**DUE DATE** 30-Aug-13

**TERMS** 30 days from EOM

**CONSOL NUMBER** C00503962

**SHIPMENT DETAILS PRINTED BY:** Lanny Xu

**SHIPPER CONSIGNEE**

WUJIANG VISION INTERNATIONAL TRADING CO.,LTD AY-CIL TEKSTIL TIC.SAN.LTD.STI

**ORDER NUMBERS / OWNER'S REFERENCE**

**GOODS DESCRIPTION**

ARTICLE : GREIGE FABRIC ( HPY31) PFDY 75/72 SD 800 TPM X PFDY 75/72 SD 800 TPM 220 X 104 X 62" DOBBY TWILL 3/1 1/1

ARTICLE

: GREIGE FABRIC ( HPY31) PFDY 75/72 SD 800 TPM X PFDY 75/72 SD 800 TPM 220 X 104 X 62" DOBBY TWILL 3/1 1/1 ARTICLE :

IGMRPEOIGRET CFAUBSRATIOCM (NS PBDR109K2)EPRFDY 75/72 SD 800 TWPEMIG XH T PDTY 65/192 SDV 202LOU XM 9E2 X 63"

**PLAIN CHARGEABLE PACKAGES**

16218.000 KG 28.000 M3 28.000 M3 438 RLL

**VESSEL / VOYAGE / IMO(LLOYDS) OCEAN BILL OF LADING HOUSE BILL OF LADING**

CSCL ASIA / 1326W / 9285976 M230512195 TSHA0891052

**ORIGIN ETD DESTINATION ETA**

CNSHA = Shanghai, China 30-Jun-13 TRGEM = Gemlik, Turkey 28-Jul-13

**CONTAINERS**

YMLU3205179 - 20GP

**CHARGES**

**DESCRIPTION VAT IN USD CHARGES IN USD**

Profit Share Zero Rated 50.00

**TOTAL CHARGES**

Please contact us within 7 days should there be any discrepancies. **SUBTOTAL** 50.00

**ADD VAT** 0.00

**TOTAL USD** 50.00

**CUSTOMER ID** TOLGLOIST **Invoiced** USD 50.00 **BALANCE DUE** USD 50.00

**DUE DATE** 30-Aug-13

**Transfer Funds To: Address:**

TOLL GLOBAL FORWARDING (BEIJING) LIMITED SHANGHAI

BRANCH RM 208, 22/F, 175 EAST YAN AN RD.,

SHANGHAI, CHINA

200002

CHINA


**Bank SWIFT** BKCHCNBJ300

**Account** 454659255975

BANK OF CHINA

100 .JIU .JIANG ROAD HUANGPU DISTRICT SHANGHAI CHINA

EK-15. Forwarder Yurtdışı Acentesi Dokümanları – Ocean or Combined Bill of Lading

<b>COPY</b> Ocean or Combined Transport Bill of Lading				
Shipper/Exporter WUJIANG VISION INTERNATIONAL TRADING CO., LTD. 2-13DAFA MARKET NO.78 SOUTH OF JIAOTONG ROAD SONGLING TOWN WUJIANG CITY, JIANGSU PROVINCE, CHINA		Export References Bill of Lading No. TSHA0891052 Country of Origin CHINA		
Consignee TO ORDER		Notify Party (if different from Consignee) TOLL GLOBAL FORWARDING TURKEY NAKLIYAT A.S. TEVFIK BEY MAH. DR. ALI DEMIRCI CAD. NO: 51 K: 3-4 TAX ID: 8490296792 PIC : ISMAIL ACAR K. CEKMECE / ISTANBUL 34 295 TURKEY Phone: +90 (212) 444-8655 Fax: +90 (212) 580-8490		
Place of Receipt MR. CAGRI AYDIN TEL/PH: +902242111883 AY-CIL TEKSTIL TIC.SAN.LTD. STI YENI YALOVA YOLU BUTTIM PLAZA 14. KAT 1644 OSMANGAZI BURSA 16250 TURKEY	Port of Loading SHANGHAI, CHINA	SCAC TGFH	No. of Original Bills of Lading 3 (THREE) CSCL	
Place of Discharge GEMLIK, TURKEY	Port of Discharge GEMLIK, TURKEY	Place of Delivery GEMLIK, TURKEY		
Container No. / Seal No. Marks & Numbers SHANGHAI, CHINA ASIA / 1326W	No. of Pkgs or Shipping Units GEMLIK, TURKEY	Type or Kind of Containers or Packages Description of Goods TGFH GEMLIK, TURKEY	Gross Weight 16218.00 KG	Measurement 28.000 M3
N/M		1 x 20GP CONTAINER STC 438 Roll(s) ARTICLE : GREIGE FABRIC ( HPY31) PFDY 75/72 SD 800 TPM X PFDY 75/72 SD 800 TPM 220 X 104 X 62" DOBBY TWILL 3/1 1/1 ARTICLE : GREIGE FABRIC ( HPY31) PFDY 75/72 SD 800 TPM X PFDY 75/72 SD 800 TPM 220 X 104 X 62" DOBBY TWILL 3/1 1/1 ARTICLE : GREIGE FABRIC (NPD192) PFDY 75/72 SD 800 TPM X PPTY 65/192 SD 220 X 92 X 63" PLAIN		
Container Receipt Seal No. of containers or packages YMLU3205179 YMLR108229	Type 20GP	Weight (KG) 16218.00	Volume (M3) 28.000	Packages 438 RLL
Mode CY/CY		Access value Declaration: refer to Clause 6(i)(B) + (C) on back of this Bill of Lading		
FREIGHT & CHARGES	PREPAID	COLLECT	RECEIVED by the Carrier from the Merchant in external apparent good order and condition (unless otherwise noted herein), to be transported to such place as agreed, authorised or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading to which the Merchant agrees to be bound in accepting this Bill of Lading, any local privileges and customs notwithstanding.  The particulars given above and the weight, measurement, quantity, condition, contents and value of the Goods as stated by the Merchant are considered unknown by the Carrier.  In witness whereof the number of original Bills of Lading stated on this side have been signed and whereof one (1) original Bill of Lading has been surrendered any others shall become null and void. If required by the Carrier one (1) original Bill of Lading must be duly surrendered.	
JURISDICTION AND LAW CLAUSE *The contract evidenced by or contained in this Bill of Lading is governed by the law of Hong Kong and any claim or dispute arising hereunder or in connection therewith shall be referred to the Courts in Hong Kong and no other Courts. With the exception of Canadian shipments as per clause 21 - see reverse of this Bill of Lading.		Place and date of issue _____ Signed on Behalf of the Carrier TOLL GLOBAL FORWARDING (HONG KONG) LIMITED *Shipper Load and Count		
SHIPPED ON BOARD 30 Jun 13 FREIGHT COLLECT		Original Bill Required at Destination		

**COPY**

**Ocean or Combined Transport Bill of Lading**



<b>Shipper/Exporter</b> WUJIANG VISION INTERNATIONAL TRADING CO., LTD. 2- 13DAFA MARKET NO. 78 SOUTH OF JIAOTONG ROAD SONGLING TOWN WUJIANG CITY, JIANGSU PROVINCE, CHINA		<b>Export References</b> Bill of Lading No. <b>TSHA0891049</b> Country of Origin <b>CHINA</b>				
<b>Consignee</b> TO ORDER		For delivery of goods please apply to TOLL GLOBAL FORWARDING TURKEY NAKLIYAT A. S. TEVFIK BEY MAH. DR. ALI DEMIRCI CAD. NO: 51 K: 3- 4 TAX ID 8490296792 PIC : ISMAIL ACAR K. CEKMECE / ISTANBUL 34 295 TURKEY Phone: +90 (212) 444- 8655      Fax: +90 (212) 580- 8490				
<b>Notify Party (if different from Consignee)</b> MR. CAGRI AYDIN TEL/PH: +902242111883 AY CIL TEKSTIL TIC. SAN. LTD. STI. YENI YALOVA YOLU BUTTİM PLAZA 14. KAT 1644 OSMANGAZI BURSA 16250 TURKEY		Vessel/Voyage No. _____ Port of Discharge _____ Place of Delivery _____				
<b>Container No. / Seal No. Marks &amp; Numbers</b> SHANGHAI, CHINA		<b>No. of Pkgs or Shipping Units</b> SHANGHAI, CHINA	<b>Type or Kind of Containers or Packages Description of Goods</b> TGFH		<b>Gross Weight</b> 3 (THREE) CSCL	<b>Measurement</b> 28.000 M3
ASIA / 1326W		GEMLIK, TURKEY	GEMLIK, TURKEY		12919.00 KG	28.000 M3
N/M		1 x 20GP CONTAINER	STC 450 Roll (s) 50D TAFFETA		12919.00 KG	28.000 M3
Container    Seals GLDU3610538    YMLR261050		Type 20GP	Weight (KG) 12919.00	Volume (M3) 28.000	Packages 450 RLL	Mode CY/CY*
<b>Carrier's Receipt. Total no. of containers or packages</b>		<b>Temperature Control Instructions</b>		<b>Excess value Declaration: refer to Clause 8(4)(b) + (c) on reverse side</b>		
<b>FREIGHT &amp; CHARGES</b>	<b>PREPAID</b>	<b>COLLECT</b>	RECEIVED by the Carrier from the Merchant in external apparent good order and condition (unless otherwise noted herein), to be transported to such place as agreed, authorised or permitted herein and subject to all the terms and conditions appearing on the front and reverse of this Bill of Lading to which the Merchant agrees to be bound in accepting this Bill of Lading, any local privileges and customs notwithstanding.  The particulars given above and the weight, measurement, quantity, condition, contents and value of the Goods as stated by the Merchant are considered unknown by the Carrier.  In witness whereof the number of original Bills of Lading stated on this side have been signed and whereof one (1) original Bill of Lading has been surrendered any others shall become null and void. If required by the Carrier one (1) original Bill of Lading must be duly surrendered.			
SHIPPED ON BOARD 30-Jun-13		FREIGHT COLLECT		Original Bill Required at Destination		
JURISDICTION AND LAW CLAUSE *The contract evidenced by or contained in this Bill of Lading is governed by the law of Hong Kong and any claim or dispute arising hereunder or in connection herewith shall be determined by the Courts in Hong Kong and no exception of Canadian shipments as per clause 21 - see overleaf.		Signed on Behalf of the Carrier <b>TOLL GLOBAL FORWARDING (HONG KONG) LIMITED</b>		*Shipper Load and Count		

## EK-16. Forwarder Çıkış İhbarnamesi

### DENİZYOLU İTHALAT ÇIKIŞ İHBARNAMESİ - FCL

Aşağıda detayları belirtilen yüklemenizin tahmini geliş tarihi 28/07/2013 olarak bildirilmiştir.

<b>Referans Numarası</b>	: 13/07/200/01238		
<b>Gemi Adı/Seferi</b>	: CSCL ASIA 1326W		
<b>Hat Adı</b>	: YML		
<b>HB/L No</b>	: TSHA0891052		
<b>Yükleyici</b>	: WUJIANG VISION INT TRA CO LTD		
<b>Alıcı</b>	: AY-CIL TEKSTIL TIC. SAN. LTD.		
<b>Yükleme Limanı</b>	: SHANGHAI		
<b>Tahliye Limanı</b>	: GEMLIK		
<b>Kalkış Tarihi</b>	: 30/06/2013		
<b>ETA</b>	: 28/07/2013		
<b>Ağırlık</b>	: 16,218.000-KG		
<b>Kap cinsi /adedi</b>	: 438 KAP		
<b>Türkçe Mal Cinsi</b>	: GREIGE FABRIC		
<b>Konteyner No</b>	<b>Konteyner Cinsi</b>	<b>Konteyner Hacmi</b>	<b>Konteyner Boyu</b>
YMLU/320517/9	DRY VAN	28.00-CBM	20'

- Malların hangi firma adına tescil edileceğini ve bu firmaya ait iletişim bilgilerini tarafımıza göndermenizi rica ederiz.
- İşbu faksın, mal cinsi ve alıcı firma ünvanı yazılarak, elinize ulaştığı işgünü saat 18:00'e kadar tarafımıza geri fakslanması gerekmektedir. Fakslandığı takdirde olası yanlışlıktan sorumlu olmadığımızı bildirir, bundan doğabilecek malla ilgili hiç bir sorumluluğun tarafımıza ait olmadığını belirtiriz.
- Boşaltma için serbest zaman gemi geliş itibari ile 7 gündür (tatil günleri serbest süreden sayılır).
- İşbu ihbarname ve ilgili şartların, firmanız tarafından, yetkili imzalarla kabul edildiğine dair yazılı teyidinizin 24 saat içerisinde alınmaması halinde, yukarıda belirtilen fiyatlar ve şartlar tarafınızdan kabul edilmiş sayılır.
- Mallarınız ile ilgili aşağıdaki bilgileri kontrol ederek teyidinizi / değişiklik var ise bildirmenizi önemle rica ederiz.

Alıcı Ünvanı : AY-CIL TEKSTIL TIC. SAN. LTD.  
Türkçe Mal Adı : .....  
Brüt Kilo ve Adet : .....  
İlgili e-mail : .....  
Gümrükçü Firma İlgili Tel : .....  
Geçici Kabul : Var:.....Yok:.....  
Gümrükçü Firma İlgili Tel : .....  
Fatura Adresi : .....  
Vergi Dairesi/No : .....  
GTIP NO : .....

Yukarıdaki bilgileri dikkate almanızı ve uygulamanızı rica ederiz.

Aksi takdirde doğabilecek anlaşmazlıktan ve zarardan firmamız sorumlu değildir.

**Saygılarımızla,**



## EK-17. Forwarder Varış İhbarnamesi

### VARIŞ İHBARNAMESİ (FCL)

Aşağıda dökümü yapılan malınızın 29/07/2013 tarihinde GEMLIK limanına geldiğini/geleceğini bildirir, "cirolu orijinal konişmento ve ödemeniz" karşılığı ordinonuzu teslim almanızı rica ederiz.

**Referans Numarası** : 13/07/200/01238  
**Yükleyici Firma** : WUJIANG VISION INT TRA CO LTD  
**Alıcı Firma** : AY-CIL TEKSTIL TIC. SAN. LTD.  
**Hat Adı** : YML  
**Konişmento No** : TSHA0891052  
**Gemi Adı / Sefer No** : YM INCREMENT 16B  
**Gemi Çıkış Tarihi** : 30/06/2013  
**Yükleme Yeri / Limanı** : SHANGHAI /SHANGHAI  
**Tahliye Limanı** : GEMLIK  
**Mal Cinsi** : GREIGE FABRIC

Konteyner No	Konteyner Tipi	Kap Adedi	Kilo	Cbm
YMLU/320517/9	DRY VAN 20'DV	438	16,218.000-KG	28.00-CBM

**Masraflar** :  
DENİZ NAVLUN ÜCRETİ 1,700.00 USD

### **TOPLAM:** 1,700.00 USD ,

Yurtiçi nakliyenin firmanız tarafından yapılması halinde "GEÇİCİ KABUL TAAHHÜTNAMESİ" getirmenizi rica ederiz.

Demuraj 20dc: USD 1000.-, 40dc: USD 1000.- olarak tahsil edilecektir. Free time gelişyle başlar. Demuraj öncesi free time 7 gündür (tatil günleri free time olarak sayılır).

Bu süreyi aşan beklemelemlerde oluşacak demuraj dan firmanız sorumlu olacaktır. Gümrük kanunlarına göre malınızın kati ithalat süresi **45 gündür**.

7 Gün Ücretsiz	7 gün	\$0,00 /20'	\$0,00 /40'
Takip eden	7 gün	\$25,00 /20'	\$50,00 /40'
Sonraki	7 gün	\$40,00 /20'	\$80,00 /40'
Sonraki	7 gün	\$50,00 /20'	\$100,00 /40'
Sonraki	7 gün	\$80,00 /20'	\$160,00 /40'
Sonraki günler		\$110,00 /20'	\$220,00 /40'

OT, FL, RF özel konteynerler tarifenin 2 katıdır. OT, FL, RF özel konteynerler de free time 2 gündür.

Ordinonuzu aldirmedan önce telefonla irtibata geçmenizi rica ederiz.

Navlun ve lokal masraflarda Türk lirası ödenmesi durumda % 5 transfer ücreti alınacaktır.

Ordino teslim saatimiz 09:00 / 12:30 - 13:30/ 17:00'dir.

Ordino teslim alacak kişinin yetkili olduğunu belirten belgeleri beraberinde getirmesi

Konışmento ciroların tam olduğundan emin olmanızı

Yukarıdaki bilgileri dikkate almanızı ve uygulamanızı rica ederiz.

Aksi taktirde doğabilecek anlaşmazlıktan ve zarardan firmamız sorumlu değildir.

**Saygılarımızla,**

# EK-18. İthalat Navlun ve Lokal Masraf Faturaları

# TOLL

(AE)



İl Kodu : 34

**TOLL GLOBAL FORWARDING TURKEY NAKLİYAT A.Ş.**  
Merkez: Büyükdere Cad. No:127 Astoria İş Merkezi Kule A Kat:9 Şişli / İstanbul  
T: +90 212 444 86 55 F: +90 212 580 84 90 Ticaret Sicil No: 816402  
www.tollglobalforwarding.com Zincirlikuyu V.D. 849 029 6792

## FATURA / INVOICE

SERİ D SIRA NO / Invoice No  
FATURA TARİHİ / Invoice date:  
İRS.TAR.NO :

SHA0891052

Konşimento No :  
Konşimento Tarihi :  
Kap Adedi :  
Ağırlık :  
Varış Yeri :

TOLL GLOBAL  
FORWARDING TURKEY  
NAKLİYAT A.Ş.

### AÇIKLAMA / DESCRIPTION

### TUTARI / AMOUNT

AY-CIL TEKSTİL KAUCUK INS.TAAH	30/06/2013
VE YAPI MLZ.TIC.VE SAN.LTD.STI	438
YENİ YALOVA YOLU BUTTİM İS	16,218.00
MERKEZİ KAT:14 NO:1644	GEMLİK
OSMANGAZI	BURSA
U/13/07/200/01238-0002016	

1060063907 ERTUGRUL GAZI

\*\*\*\*Liman Masraflari Yurtici\*\*\*\*

DENİZ NAVLUN UCRESİ USD 1,700.00

KONTEYNER DOLULUK ORANI: 438 28.000

HAT: YML

GONDERİCİ :WUJIANG VISION INT TRA CO LTD ALICI:AY-CIL TEKSTİL KAUCUK

INS.TAAH GEMİ ADI :CSCL ASIA SEFER NO: 1326W

YUKLEME LIMANI

:SHANGHAI KALKIS

TARİHİ :30/06/2013

KONTEYNER NUMARALARI : YMLU/320517/9-

KONTEYNER TIPI SAYISI : 1X20'DV

MAL ADI : GREIGE FABRIC

TOPLAM HACİM : 28.000 YMLU3205179 - GREIGE FABRIC DOLULUK ORANI % 1.00

KUR BİLGİSİ : 1.927000

VADE : 30

SON ÖDEME TARİHİ: 29/08/2013 USD 1,700.00

TL FATURA TUTARI: 3,275.90 KDV % 18.00 USD

\* 8 Gün içinde itiraz edilmeyen faturalar TTK hükümleri gereğince kabul edilmiş sayılır.

\* Vadesinde ödenmeyen faturalara aylık % ..... Vade farkı uygulanır.

\* İş bu fatura tutarı Döviz Cinsinden ödenmelidir. TL ödemelerde ise fiili ödemeye günündeki TCMB Satış Kuru esastır.

\* VADE, KONSİMENTO TARİHİ itibari ile başlar

TL İBAN NO : TR60 0009 2000 0000 0001 8770 03 HESAP NO: 1877003

EURO İBAN NO : TR85 0009 2000 0000 0001 8770 38 HESAP NO: 1877038

USD İBAN NO : TR38 0009 2000 0000 0001 8770 11 HESAP NO: 1877011

Başın Yeri: ARTIBASIM-Hemeller San. ve Tic. Ltd. Şti. Mimar Sinan Mah. Yeditepe Ticaret Merkezi F. Çarşısı No:157-159 Ağaçlar İSTANBUL, Tel: (0216) 880 10 80 (PBX) An. Tar. No:08/01/2012/3482 B. Yılı 2012 Kayıtlığı V.D.0850341828

I. ÖRNEK

**EK-19. İthalat Özet Beyan Belgesi**

8490296792

TOLL GLOBAL FORWARDING TURKEY NAK.A.Ş.

DENİTH

13160400IM012827

TEVFİKBEY MAH. DR.ALİ DEMİR CAD. NO51 K 3/4 SEFAKÖY

26/07/2013

İSTANBUL/KÜÇÜKÇEKMECE 34295

2

YM INCREMENT

160400

LIBERIA

268

GEMLİK GÜMRÜK MÜDÜRLÜĞÜ

YANG MING ANADOLU GEMİ ACENTALIGI A.S.

1238

16B

CHINA

28/07/2013

1 TSHA0891052 1 438 BI YMLU3205179 YMLU3205179 GREIGE 16,218.00

WUJIANG VISION INT TRA CO LTD KN

FABRIC

AY-CIL TEKSTİL TIC. SAN. LTD.

TOLL GLOBAL FORWARDING TURKEY

TEVFİKBEY MAH. DR.ALİ DEMİR CA

## ÖZGEÇMİŞ

- Doğum tarihi : 25/03/1981
- Doğum yeri : Ankara
- Lise : 1996-1999, İzmir Atatürk Lisesi
- Lisans : 2000-2005, Dokuz Eylül Üniversitesi, İktisat
- Yüksek Lisans : 2005-2008, Dokuz Eylül Üniversitesi, Lojistik Yönetimi ve Deniz Ulaştırması
- Doktora : 2009-Devam Ediyor, İstanbul Üniversitesi, Deniz Ekonomisi
- Çalıştığı kurum (lar) : 2010-T.C. İstanbul Arel Üniversitesi
- 2009-Nuryıldız Tekstil San. Ve Tic. A.Ş.
- 2005-Vestel Elektronik San. Ve Tic. A.Ş.