

İHRACATTA
TESLİM ŞEKİLLERİ
&
NAKLİYAT

Incoterms
(International Commercial Terms)

Taşıma , Sigorta

Hazırlayan : Asım ÇALIŞ – Uzman

Eylül – 2005

İHRACATTA NAKLİYAT

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ

GİRİŞ

BÖLÜM I-DIŞ TİCARETTE ULUSLARARASI KURALLAR: INCOTERMS

BÖLÜM II- TAŞIMA

- 1- Taşıma Sözleşmeleri
- 2- Taşıma Süreleri
- 3- Taşıyıcı Araç Kapasiteleri
- 4- Taşıma Fiyatlandırma İlkeleri
- 5- Standart Taşıma Araç-Gereçleri
- 6- Paketleme
- 7- Doğrudan ve Karma Taşımalar
- 8- Taşıyıcının ve Sevkiyatçının sorumlulukları
- 9- Nakliyat ile İlgili Belgeler
- 10- Lojistik ve Outsourcing

BÖLÜM III- SİGORTA

- 1- Nakliyat Sigortaları
- 2- Ticarî Evrak

BÖLÜM IV - EKLER

- Ek 1- Taşımacılıkta En Sık Kullanılan Terimler
- Ek 2- Ticarî Fatura Örneği
- Ek 3- Taşıma Belgesi Örneği
- Ek 4- Koli Listesi Örneği
- Ek 5- Gümrük Beyannamesi
- Ek 6- Nakliyat Sigorta Poliçesi Örneği
- Ek 7 -Incoterms 2000
- Ek 8- Yararlı Adresler

GİRİŞ

Belli bir coğrafyada mevcut bulunan insan, mal ve hizmetlerin, buldukları yerlerden başka yerlere taşınması amacıyla girişilen faaliyetin kendisi de esas itibariyle bir hizmet katma değeri olup, ekonomi ve ticaret literatüründe "nakliyat" (taşımacılık) olarak adlandırılır. Olayı uluslararası ticaret bakımından ele alırsak, satıcı ve alıcı arasında kurulan bağın temel taşı işlevini üstlenen bu girişimin ekonomik yönü, kurulan organizasyonun "en kısa zamanda" ve "en düşük maliyetle" gerçekleştirilmesi amacına yöneliktir. Satış sözleşmesi, tüm bu organizasyon gerçekleştirilirken kullanılan temel sözleşme formudur ve sözleşme konusu olan mala ilişkin çeşitli hükümlerle birlikte, teslim/tesellüm koşulları (taşıma/taşıma), taraflar arasında risk dağıtma (sigorta) gibi konuları içerir. Başarılı bir dış ticaret (özelde ihracat) girişimi için sözkonusu organizasyonu önceden tasarımılamak zorunludur. Malın bir pazardan diğerine aktarılması ise değişik taşıma sistemleriyle olur. Herhangi bir mal, pazarlama aşamasında; fiziksel özelliğine, değerine, ambalaj biçimine, boyutlarına ve gereksindirdiği özene bağlı olarak:

- denizyolu
- karayolu
- havayolu
- demiryolu
- içsu yolu ve
- boru hatları

taşıma sistemlerinden birini ya da birkaçını kullanabilir.

Piyasa koşulları onu göstermektedir ki, Türk taşımacılık firmalarının verdiği fiyatlarla yabancı nakliyat firmalarının verdiği fiyatlar arasında bir denge durumu mevcuttur ve uluslararası nakliyat olgusunun ulusal ödemeler bilançosuza ve dolayısıyla Türk ekonomisine sağladığı katkıyı ve uyumsuzluk durumlarında uluslararası ortak hukuk kurallarının geçerliliğini gözönünde bulundurduğumuzda, seçimin Türk taşımacılık firmaları lehinde yapılmasının uygunluğu ortaya çıkar.

Konu içersinde yer alan bir diğer önemli nokta da, ihracatçılarımızın sürekli FOB fiyat verme eğiliminde olmalarıdır. İhracatçılarımızın genellikle fazladan bir uğraş olarak gördükleri nakliyat faaliyetinin aşamaları esnasında FOB yerine CIF cinsinden fiyatlandırmaya gitmelerinin malî açıdan çok daha avantajlı olduğunu anladıkları an, durum lehlerine dönebilecektir. Konuyu berraklaştırmak için bir örnek vermek gerekirse; değeri 100.000 \$ olan X malının FOB fiyatı istendiğinde, bu malı talep eden kişi toplam maliyeti bulabilmek için taşıma ve sigorta maliyetini de eklemek isteyecektir ve bunun için de kendi ülkesindeki taşıma ve sigorta firmalarına başvuracaktır. Sözkonusu maliyetin 20.000 \$ olarak saptandığını varsayarsak toplam maliyet 120.000 \$ olarak ortaya çıkacaktır. Oysaki bu taşıma işini kendimiz üstlenecek olsak, taşımacılık fiyatlarımız, diğer ülkelerinkine oranla daha düşük olacağından, sözkonusu fiyatı örneğin 110.000 \$ olarak saptayabilme olanağımız doğar. Aksi durumda, ihracatçı olarak ithalatçıya verdiğimiz FOB fiyat yüksek görünmekte ve taşıma işini kendisi üstlenerek CIF fiyat veren başka bir firma ihaleyi/işini alabilmektedir. Üstelik tüm bu faaliyetten bir komisyon geliri bile sağlamak mümkün olmaktadır. Nakliye aşamasından kurtulmuş, malını sağlam bir biçimde

kendi ülkesinde alabilme olanağına kavuşacak ithalatçı için bu durumun büyük cazibesi vardır.

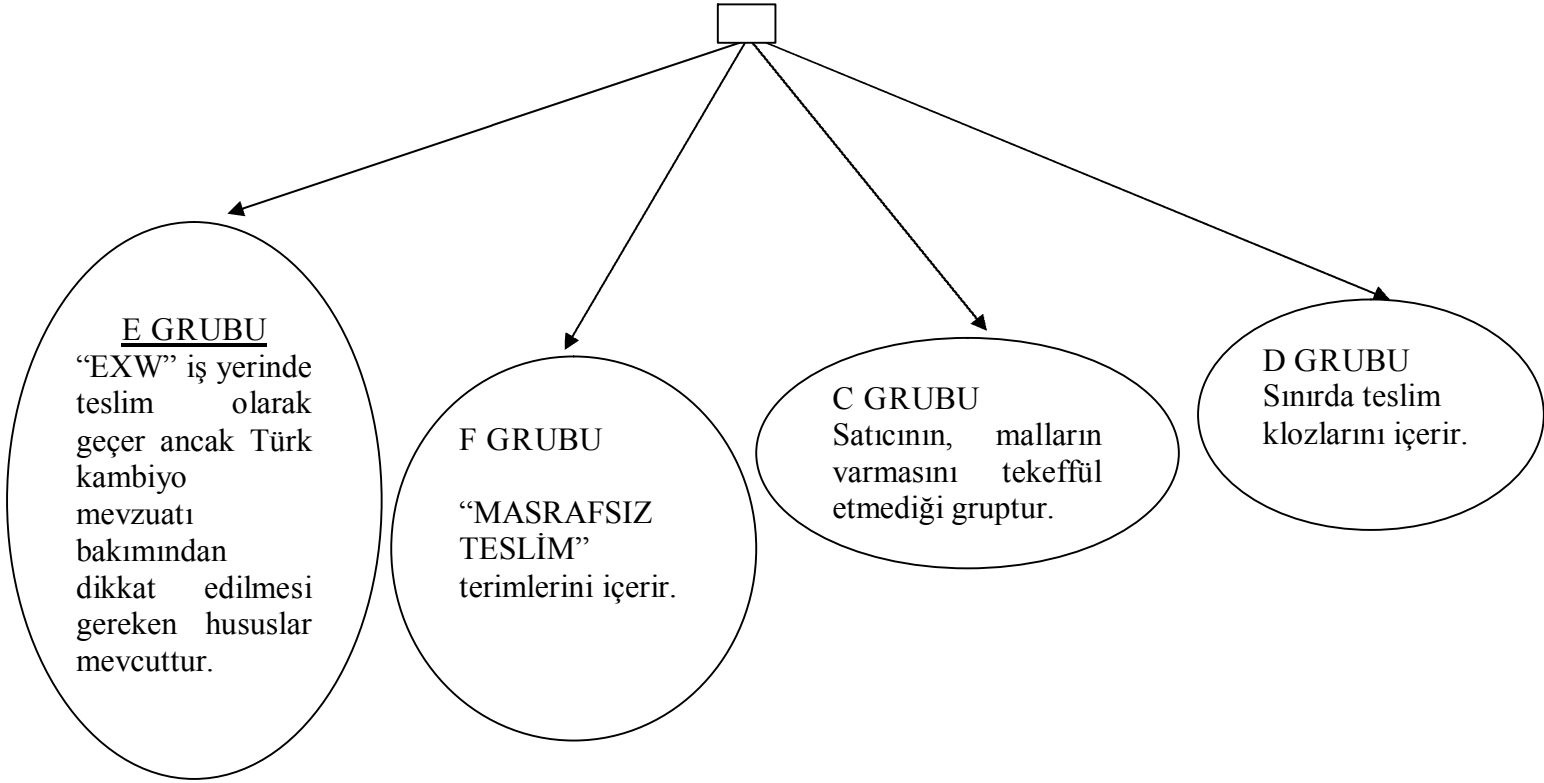
Sonuç olarak, bir eşyayı, enaz risk ve maliyetlerle zamanında gönderme ve zamanında teslim alma konusunda doğru karar verebilmek için "İhracatta Uluslararası Taşımacılık" konusu büyük önem taşımaktadır.

BÖLÜM I- DIŞ TİCARETTE ULUSLARARASI KURALLAR: INCOTERMS

Merkezi Paris'te bulunan Uluslararası Ticaret Odası (ICC), uluslararası ticaret hareketlerinde anlaşmazlıkları, uyuşmazlıkları ve hukuksal ihtilafları ortadan kaldırmak ve böylece alıcı ile satıcının gereksiz yere para ve zaman kaybını önlemek amacıyla, alım-satım işlemlerine bazı kurallar getirmiş ve bu düzenlemeleri ilk kez 1936'da "INCOTERMS" adıyla yürürlüğe koymuştur.

Son olarak 2000 yılında INCOTERM'ler gözden geçirilerek yeniden kaleme alınmıştır. 2000 yılına ait 560 sayılı broşür ile düzenlenen teslim şekilleri 1990 düzenlemesi ile karşılaştırıldığında ; DEQ, FAS ve FCA teslim şekillerinde bazı değişiklikler yapıldığı görülür. DEQ ve FAS teslim şekillerinde gümrük işlemleri ve vergilerinin kimin tarafından ödeneceği, FCA teslim şeklinde ise yükleme / boşaltma (loading/unloading) masrafları konuları yeniden düzenlenmiştir. Bu aşamada bilinmesi önemli bir konu da, 560 no'lu broşürde yer alan kuralların ancak taraflarca bu kurallara atıfta bulunulması halinde uygulanacağı yani INCOTERM kurallarının re'sen uygulanamayacağıdır.

Söz konusu terimler, temelde birbirinden farklı 4 ana kategoride ele alınmaktadır:



INCOTERMS – ULUSLARARASI TESLİM ŞEKİLLERİ

Grup	Grup tanımı	Kısa Tanımı	İngilizce Açılımı	Türkçe Açılımı	Kullanıldığı Taşımacılık Türü
E	Satıcı malı alıcının emrine kendi fabrikasından itibaren teslim eder	<u>EXW</u>	Ex Work	Ticarî işletmede teslim	Denizyolu, Karayolu, Havayolu, Demiryolu, çok araçlı taşımacılık
F	Satıcı malı alıcının gösterdiği yere teslim eder.	<u>FCA</u>	Free Carrier	Taşımacıya teslim	Denizyolu, Karayolu, Havayolu, Demiryolu, çok araçlı taşımacılık
		<u>FAS</u>	Free Alongside Ship	Gemi yanında teslim	Denizyolu
		<u>FOB</u>	Free On Board	Gemi Bordasında Teslim	Denizyolu
C	Satıcı taşıma sözleşmesi yapmak zorundadır, ama ne kayıp ne hasar rizikosu ne de yüklemenden sonra doğabilecek ek harcamaları üstlenir.	<u>CFR</u>	Cost And Freight	Mal bedeli ve taşıma	Denizyolu
		<u>CIF</u>	Cost, Insurence And Freight	Mal bedeli, Sigorta ve Taşıma	Denizyolu
		<u>CPT</u>	Carriage Paid To	Taşıma,'e kadar ödenmiş	Denizyolu, Karayolu, Havayolu, Demiryolu, çok araçlı taşımacılık
		<u>CIP</u>	Carriage And Insurance Paid To..	Sigorta dahil taşıma,'e ödenmiş	Denizyolu, Karayolu, Havayolu, Demiryolu, çok araçlı taşımacılık
D	Malın gönderildiği ülkeye kadar yaptığı yolculuğun yol açtığı bütün harcamaları ve rizikoları satıcının yükümlülüğüne bırakır	<u>DAF</u>	Delivered At Frontier	Sınırdaki Teslim	Denizyolu, Karayolu, Havayolu, Demiryolu, çok araçlı taşımacılık
		<u>DES</u>	Delivered Ex Ship	Gemide Teslim	Denizyolu
		<u>DEQ</u>	Delivered Ex Quay	Rıhtımda Teslim	Denizyolu
		<u>DDU</u>	Delivered Duty Unpaid	Vergileri Ödenmemiş Teslim	Denizyolu, Karayolu, Havayolu, Demiryolu, çok araçlı taşımacılık
		<u>DDP</u>	Delivered Duty Paid	Vergileri Ödenmiş Teslim	Denizyolu, Karayolu, Havayolu, Demiryolu, çok araçlı taşımacılık

EXW
Ex Work
Ticarî İşletmede Teslim

Teslim şeklinin özellikleri : Satıcı malları işletmesinde daha önce belirlenen tarihte alıcının emrine hazır tutarak alıcıya bildirir. Alıcı malları işletmeden teslim alarak ihracı için gerekli belgeleri hazırlar gümrük işlemlerini tamamlayarak malları kendi ülkesine ithal eder. Malların işletmede teslim edilmesinden itibaren malla ilgili bütün masraf ve risk ile diğer yükümlülükler alıcı tarafından karşılanır.

Satıcının Sorumlulukları : Satıcı sözleşme koşullarına uygun malı hazırlayarak belirtilen tarihte veya süre içinde yine anlaşmada belirtilen yerde (Fabrika, depo, büro vb.) malları alıcının emrine amade tutar. Malların emrine hazır tutulduğunu alıcıya bildirir. Alıcının ihracat ile ilgili belgeleri alabilmesi için yardımcı olur. Alıcının talep etmesi halinde, tüm masraf ve riski alıcıya ait olmak üzere taşıma acentası ile anlaşma yaparak, düzenlediği taşıma belgesini varış yerinde malları teslim alabilmesi için gönderir.

Alıcının Sorumlulukları : Sözleşme koşullarına uygun olarak mal bedelini öder. Tüm masraf ve risk kendisine ait olmak üzere ihracat ve ithalat işlemleri için gerekli olan lisans, vb. idari ve ticarî belgeleri düzenler. Malların ihracat ve ithalat ile ilgili gümrük işlemlerini yaptırmak ve Gümrük vergilerini ödemekle sorumludur. Malları satıcının işletmesinde teslim aldığı andan itibaren malla ilgili tüm risk ve masraflar alıcının sorumluluğundadır. Malların taşınması amacıyla taşıma acentası ile anlaşarak navlun bedelini öder.

Bu terim, alıcının ilgili malı satıcının adresinden gelip alması usulünü düzenlemiş olmakla birlikte, gerek Türk Parasının Kıymetinin Korunması Hakkında Kanun ve gerekse bu Kanuna istinaden çıkarılmış bulunan 32 sayılı karar hükümleri dikkate alınmak durumundadır.

FCA
Free Carrier
Belirlenen Yerde Taşımacıya Teslim

Teslim şeklinin özellikleri : Bu teslim şeklinde satıcı malları gümrük işlemlerini tamamlayarak, belirlenen tarihte ve yerde ilk taşıyıcının gözetimine devrettiği anda teslim işlemlerini tamamlamış olur. Bu andan itibaren malla ilgili tüm masraf ve riskler alıcıya geçer. Navlun ücreti de diğer tüm giderler gibi alıcı tarafından ödenir.

Satıcının Sorumlulukları : Satıcı sözleşme koşullarına uygun malı hazırlayarak, alıcının ülkesinde istenen gerekli belgeleri düzenler ve Gümrük masraflarını öder. Alıcının talep etmesi üzerine durumunda taşıma acentası ile tüm masrafları alıcıya ait olmak üzere anlaşır. Malları taşıyıcıya veya taşıma acentasının gözetimine belirlenen tarihte ve yerde teslim eder. Teslim anına kadar bütün masraf ve riskler satıcının yükümlülüğündedir.

Alıcının Sorumlulukları : Sözleşme koşullarına uygun olarak mal bedelini öder. İthalat ile ilgili belge veya izinleri alarak gümrük vergisi ve masraflarını ödemekle yükümlüdür. Taşıma acentası ile anlaşma yaparak navlun ücretini öder. Belirlenen tarihte ve yerde mallarını teslim alır. Bu andan itibaren bütün masraflar ve risk alıcıya aittir.

Bu terim, çok vasıtalı olanlar da dahil, herhangi bir taşıma işlemi için kullanılabilir. "Taşıyıcı", bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde malların demiryolu, karayolu, denizyolu, havayolu, nehir ya da bunların bazılarının birarada 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.

"Konteyner", terimi, yükün ünitize edildiği her türlü aracı tanımlamakta kullanılır. Örneğin her türden konteyner ve/veya yük vagonu, treyler, swap, ro-ro aracı, iglo bu terimin kapsamına girer ve her tür taşıma biçimi için geçerlidir.

FOB terimine benzese de ondan temel farkı, FOB'da teslim noktası sadece gemi iken, FCA'da bunun herhangi bir taşıma aracının kasası (TIR veya vagon) olabilmesidir.

Çoklu taşımacılık yapılıyorsa, ilk taşıma aracı belirleyici olacaktır.

FAS

Free Alongside Ship

Gemi Doğrultusunda Teslim

Teslim şeklinin özellikleri : Bu teslim şeklinde satıcı malları geminin yanına kadar getirmekle sorumludur. Mallar gemi rıhtımında ise, yükleme yerine getirerek., Gemi açıkta demirli ise mavnalarla geminin yanına kadar götürülerek teslim edilir. Tesliminden itibaren malların kaybolması veya hasar görmesi gibi rizikolar alıcıya aittir. Bu andan itibaren malla ilgili bütün masraflar ve navlun alıcı tarafından karşılanır. Bu teslim şeklinde, ihracat gümrük işlemleri satıcı tarafından, ithalat gümrük işlemleri ise alıcı tarafından yapılır. Fakat taraflar, malların ihracat için alıcı tarafından gümrüklenmesini isterlerse *(ki bu durumda Türk dış ticaret ve kambiyo mevzuatlarından kaynaklanan engeller dikkate alınmalıdır)* bu durum satış sözleşmesine açıkça eklenmelidir. Alıcı firma bu ülkede ihracatçı gibi hareket edebilmesi mümkün değilse, bu teslim şekli seçilmemelidir.

Satıcının Sorumlulukları : Satıcı sözleşme şartları uyarınca malları hazırlar. Alıcının isteği üzerine tüm masraf ve riskler alıcıya ait olmak üzere; alıcının ülkesinde istenen gerekli belgeleri ve benzeri idarî ve ticarî belgeleri almasında yardımcı olur. Mallar belirlenen limanda, belirlenen tarihte alıcının daha önce belirlediği geminin yanına getirmekle teslim işlemini tamamlar. Bu andan itibaren malla ilgili tüm masraf ve riskler alıcıya geçer. Alıcının isteği üzerine; satıcı, masraflar alıcıya ait olmak üzere yükleme belgesinin düzenlenmesini sağlar, varış limanında malları teslim alabilmesi için alıcıya gönderir ve gecikmeksizin gerekli tebligatlerde bulunur.

Alıcının sorumlulukları : Sözleşme koşullarına uygun olarak mal bedelini öder. Gerekli belgeleri hazırlar, ithalat gümrük masraflarının tümünü öder. Taşıma acentası ile anlaşma yaparak, geminin yükleme limanına yaklaşık ne zaman varacağını satıcıya bildirir. Yükleme emrine hazır tutulan malları teslim alır. Bu andan itibaren bütün masraflar ve risk alıcıya aittir.

Ayrıca bu terim, yalnızca deniz ya da nehir taşımacılığı çerçevesinde kullanılabilir.

FOB

Free On Board

Gemi Bordasında Teslim

Teslim şeklinin özellikleri : Bu teslim şeklinde satıcı malları belirlenen tarihte ve yerde, alıcı tarafından temin edilen gemiye yüklemeyi gerçekleştirir. Mallar geminin küpeştesine (güvertesine) geçtikten sonra meydana gelebilecek her türlü hasar, kayıp ve masraflar alıcının sorumluluğundadır. Satıcı ihracat için gerekli tüm belgeleri hazırlar ve malların gümrük işlemlerini tamamlayarak teslim eder.

Satıcının Sorumluluğu : Satıcı sözleşme koşullarına uygun malı hazırlar. Belirlenen limanda, belirlenen tarihte alıcının temin etmiş olduğu gemiye yükleme yapar. Alıcının ülkesinde kullanacağı lüzumlu belgeleri hazırlar, gümrük işlemlerini tamamlar. Alıcıya yüklemenin yapıldığını bildirir. Düzenlenen taşıma belgesini ve alıcının ülkesindeki kullanacağı gerekli diğer belgeleri hazırlayarak ödeme şekline göre alıcıya gönderir. Malların geminin küpeştesini (Güvertesini) geçene kadar meydana gelebilecek her türlü hasar ve kayıp satıcının sorumluluğundadır.

Alıcının sorumluluğu : Sözleşme koşullarına uygun olarak mal bedelini öder. İthalat için gümrük belgelerini düzenleyerek gümrük işlemlerini tamamlar. Gümrük vergilerini öder. Taşıma acentası ile anlaşma yaparak navlun bedelini öder. Yükleme limanında mallar geminin küpeştesini geçtikten sonra malla ilgili tüm masraf ve riskler alıcının sorumluluğundadır.

CFR

Cost And Freight

Mal bedeli ve taşıma

Teslim şeklinin özellikleri : Bu teslim şeklinde satıcı tüm masraf ve riskleri üstlenerek malları yükleneceği limana kadar getirir. Gümrük işlemlerini yaptırır ve Navlun ücretini ödeyerek yüklemeyi gerçekleştirir. Bu andan itibaren navlun dışındaki malla ilgili tüm masraf ve riskler alıcıya aittir.

Satıcının Sorumluluğu : Satıcı sözleşme koşullarına uygun malı hazırlar. Alıcının ülkesinde kullanacağı lüzumlu belgeleri hazırlar. Gümrük işlemlerini tamamlar. Taşıma acentası ile sözleşme yaparak varış limanına kadar olan navlun ücretini öder. Mallar gemi küpeştesini geçtikten sonra navlun dışında meydana gelen tüm masraf ve riskler alıcıya aittir. Satıcı yüklemenin gerçekleştiğini ve muhtemel varış tarihini alıcıya bildirir. Düzenlenen taşıma belgesini ve gerekli diğer belgeleri alıcıya gönderir.

Alıcının sorumluluğu : Sözleşme koşullarına uygun olarak mal bedelini öder. İthalat için gümrük belgelerini düzenleyerek gümrük işlemlerini tamamlar. Gümrük vergilerini öder. Malları varış limanında boşaltma masraflarını ve liman ücretlerini de ödemek suretiyle gecikmeksizin malını boşaltır. Taşıma süresince malla ilgili olarak yapılmış olan navlun dışındaki bütün masrafları ödemek zorundadır.

CIF

Cost, Insurance And Freight

Mal bedeli, Sigorta ve taşıma

Teslim şeklinin özellikleri : Bu teslim şeklinde satıcı sigorta primi, navlun ve yükleme masrafları ve riskleri üstlenerek malları yükleyeceği limana getirir. Satıcı gemi acentası ile anlaşır ve temin eder. Satış sözleşmesindeki malların belirtilen tarihte ve yerde yüklenmesinin yapıldığını alıcıya bildirir. Satıcı sigorta primini ödemek suretiyle yüklediği mal cinsine uygun olan en dar kapsamlı deniz nakliyat sigortası yaptırır. Mallar gemiye yüklendikten sonra navlun ve sigorta primi dışındaki masraflar ve diğer vuku bulabilecek her türlü (sigorta anlamında) risk alıcıya geçer.

Satıcının Sorumluluğu : Satıcı sözleşme koşullarına uygun malı hazırlar. Alıcının ülkesinde kullanacağı lüzumlu belgeleri hazırlar. Gümrük işlemlerini tamamlar. Taşıma acentası ile sözleşme yaparak varış limanına kadar olan navlun ücretini öder. Gönderdiği malın sigortasını yaptırır, sigorta primini öder. Malları yaklaşık hangi tarihte varış limanında olacağını alıcıya bildirir. Düzenlenen taşıma belgesini ve gerekli diğer belgeleri alıcıya gönderir.

Alıcının sorumluluğu : Sözleşme koşullarına uygun olarak mal bedelini öder. İthalat için gümrük belgelerini düzenleyerek gümrük işlemlerini tamamlar. Gümrük vergilerini öder. Malların varış limanında boşaltma masraflarını ve liman ücretlerini de ödemek suretiyle gecikmeksizin malını boşaltır. Teslim anından sonra navlun ve sigorta primi dışındaki meydana gelen bütün masraflar alıcı tarafından karşılanır.

CPT

Carriage Paid To...

Taşıma,.....'e kadar ödenmiş

Teslim şeklinin özellikleri : Bu teslim şekli özellikle çok araçlı taşımacılık türlerinde kullanılır. Satıcı varış yerine kadar navlun ücretini ödemekle yükümlüdür.

Malları ilk taşıyıcının gözetimine devrettiği andan itibaren malla ilgili bütün risk ve navlun dışındaki masraflar genel bir kural olarak alıcıya geçer.

Satıcının Sorumluluğu : Satıcı sözleşme koşullarına uygun malı hazırlar. Alıcının ülkesinde kullanacağı lüzumlu belgeleri hazırlar. Gümrük işlemlerini tamamlar. Taşıma acentası ile sözleşme yaparak varış limanına kadar olan navlun ücretini öder. Malları ilk taşıyıcının gözetimine devrettiği andan itibaren malla ilgili tüm risk ve masraflardan kurtulur. Teslimi gerçekleştirildiği ve muhtemel varış tarihini alıcıya bildirir.

Alıcının sorumluluğu : Sözleşme koşullarına uygun olarak mal bedelini öder. İthalat için gümrük belgelerini düzenleyerek gümrük işlemlerini tamamlar. Gümrük vergilerini öder. Malların ilk taşıyıcıya tesliminden itibaren navlun dışındaki malla ilgili tüm masraf ve riskler alıcıya aittir. Transit taşıma nedeni ile doğabilecek gümrük masraflarını da alıcı tarafından karşılanır. Navlun bedeline dahil değilse boşaltma masraflarını ödeyerek cirolu konşimentoyu acentadan teslim alır.

CIP

Carriage and Insurance Paid To...

Sigorta dahil taşıma,.....'e ödenmiş

Teslim şeklinin özellikleri : Bu teslim şeklinde satıcı sigorta primi, navlun ve yükleme masrafları ve riskleri üstlenerek malları yükleyeceği limana getirir. Satıcı gemi acentası ile anlaşır ve temin eder. Satış sözleşmesindeki malların belirtilen tarihte ve yerde yüklenmesinin yapıldığını alıcıya bildirir. Satıcı sigorta primini ödemek suretiyle yüklediği mal cinsine uygun olan en dar kapsamlı nakliyat sigortası yaptırır. Ancak alıcı olağandışı risklere (grev, savaş, doğal afet vb.) karşı sigorta yaptırılmasını istiyorsa primini kendisi ödemek şartıyla satıcıdan sigorta kapsamının genişletilmesini isteyebilir. Satıcı tarafından mal bedelinin %10 fazlası ile yaptırılır.

Satıcının Sorumluluğu : Satıcı sözleşme koşullarına uygun malı hazırlar. Alıcının ülkesinde kullanacağı lüzumlu belgeleri hazırlar. Gümrük işlemlerini tamamlar. Taşıma acentası ile sözleşme yaparak varış limanına kadar olan navlun ücretini öder. Gönderdiği malın sigortasını yaptırır, sigorta primini öder. Malları ilk taşıyıcının gözetimine devrettiği andan itibaren ilgili risk ve masraflardan kurtulur. Bu andan itibaren navlun ve sigorta primi dışındaki malla ilgili tüm masraf ve riskler alıcıya aittir. Teslimi gerçekleştirdiğini ve muhtemel varış tarihini alıcıya bildirir.

Alıcının sorumluluğu : Sözleşme koşullarına uygun olarak mal bedelini öder. İthalat için gümrük belgelerini düzenleyerek gümrük işlemlerini tamamlar. Gümrük vergilerini öder. Malları varış limanında boşaltma masraflarını ve liman ücretlerini de

ödemek suretiyle gecikmeksizin malını boşaltır. Teslim anından sonra navlun ve sigorta primi dışındaki meydana gelen bütün masraflar alıcı tarafından karşılanır.

DAF

Delivered At Frontier

Sınırdaki teslim

Teslim şeklinin özellikleri : Bu teslim şekli özellikle karayolu ve demiryolu taşımacılığında kullanılır. Satıcı tüm riskleri ve masrafları kendisine ait olmak üzere malı kararlaştırılan ülke sınırında, belirtilen yer ve tarihte gümrük işlemlerini tamamlayarak teslim eder. Tesliminden itibaren bütün risk ve masraflar alıcıya aittir. İthalat ile ilgili gümrük vergileri alıcı tarafından ödenir.

Satıcının Sorumluluğu : Satıcı sözleşme koşullarına uygun malı hazırlar. Alıcının ülkesinde kullanacağı lüzumlu belgeleri hazırlar, gümrük işlemlerini tamamlar. Taşıyıcı aracı temin ederek malın belirlenen sınır noktasına kadar taşınması için navlun bedelini öder. Malları sınırda belirlenen yer ve tarihte alıcının emrine hazır tuttuğu andan itibaren malla ilgili bütün masraf ve riskler tamamen ve eğer sözleşmede aksine hüküm yoksa alıcıya geçer.

Alıcının sorumluluğu : Sözleşme koşullarına uygun olarak mal bedelini öder. İthalat için gümrük belgelerini düzenleyerek gümrük işlemlerini tamamlar. Gümrük vergilerini öder. Malları belirlenen sınır noktasında emrine hazır tutulduğu anda zaman geçirmeksizin malları teslim alır. Malları sınırda belirlenen yer ve tarihte alıcının emrine hazır tuttuğu andan itibaren malla ilgili bütün masraf ve riskler alıcıya aittir.

DES

Delivered Ex Ship

Gemide teslim

Teslim şeklinin özellikleri : Bu teslim şeklinde satıcı malları varış limanında, gemide teslim eder. Varış limanına kadar bütün risk ve masraflar navlun ücreti de dahil olmak üzere satıcı tarafından karşılanır. Belirlenen varış limanında mallar alıcının emrine hazır tutulduğu andan itibaren teslim gerçekleşmiş sayılmaktadır.

Satıcının Sorumluluğu : Satıcı sözleşme koşullarına uygun malı hazırlar. Alıcının ülkesinde kullanacağı lüzumlu belgeleri hazırlar. Gümrük işlemlerini tamamlar. Taşıma acentası ile sözleşme yaparak varış limanına kadar olan navlun ücretini öder. Mallar varış limanında alıcının emrine hazır tuttuğu anda malın teslimi gerçekleşmiş olur. Teslime kadar tüm risk ve masraflar satıcıya aittir.

Alıcının sorumluluğu : Sözleşme koşullarına uygun olarak mal bedelini öder. Malları varış limanında boşaltma masraflarını ve liman ücretlerini de ödemek suretiyle gecikmeksizin malını boşaltır. İthalat için gümrük belgelerini düzenleyerek gümrük işlemlerini tamamlar. Gümrük vergilerini ödeyerek fiili ithalatını gerçekleştirir.

DEQ
Delivered Ex Quay
Rıhtımda teslim

Teslim şeklinin özellikleri : Bu teslim şekli DES teslim şekli ile aynı prensiplere dayanmakla birlikte ondan farklı olarak ; malın teslimi, limanda boşaltma tamamlayıp ithalat gümrük vergilerini ödedikten sonra malı teslim eder. Bu nedenle satıcının, alıcının ülkesinde yürürlükte bulunan kambiyo rejimine uygun ithalatçı belge olmadığı koşullarda bu teslim şekli uygulanmaz.

Satıcının Sorumluluğu : Satıcı sözleşme koşullarına uygun malı hazırlar. Kendi ülkesinde ve alıcının ülkesinde kullanacağı lüzumlu belgeleri hazırlar. İhracat ve İthalat gümrük işlemlerini tamamlar. Taşıyıcı aracı temin ederek navlun ücretini öder. Malların hangi tarihte varış limanında olacağını alıcıya bildirir. Belirlenen tarihte varış limanında gümrük işlemlerini de tamamlamak suretiyle malları teslim eder. Alıcının sorumluluğu : Sözleşme koşullarına uygun olarak mal bedelini öder. İthalat ile ilgili belgeleri düzenleyebilmesi için satıcıya gereken yardımı sağlar. Satıcı tarafından emrine hazır tuttuğu andan itibaren bütün risk ve masraflar alıcıya aittir.

Gümrükleme, gümrük vergisi, resim ve harçlar, ithalatçıya yani alıcıya aittir (bu husus sözleşme ile farklı biçimde de düzenlenebilir) ;

DEQ duty paid : Sözleşmede bu tabir geçiyorsa gümrük giriş işlemleri ve gümrük vergisinin *satıcının* mükellefiyetinde olduğu anlaşılır.

DEQ duties on buyers account : Eğer bu tabir geçiyorsa gümrük giriş işlemleri ve gümrük vergisinin *alıcının* mükellefiyetinde olduğu anlaşılır.

Sadece deniz ve su yolu taşımacılığında kullanılabilir.

DDU
Delivered Duty Unpaid
Vergileri Ödenmemiş Teslim

Teslim şeklinin özellikleri : DDU çok araçlı taşımacılıkta kullanılır. Deniz taşımacılığında kullanılan DEQ şekline benzemekle birlikte bu teslim şeklinde satıcı malları belirlenen tarihte alıcının ülkesinde belirlenen yerde gümrük vergilerini ödemeksizin teslim eder. Teslime kadar bütün riskler tamamen ve eğer sözleşmede aksine hüküm yoksa alıcıya geçer.

Satıcının Sorumluluğu : Satıcı sözleşme koşullarına uygun malı hazırlar. İhracat ile ilgili tüm belgeleri düzenler ve gümrük masraflarını öder. Taşıma acentası ile anlaşarak navlun bedelini öder. Malları alıcının ülkesinde daha önceden belirlenmiş tarih ve yerde alıcının emrine hazır tutarak teslimi gerçekleştirir. Teslime kadar risk , masraflar ve buna benzer diğer yükümlülükler alıcıya ait olacaktır. Alıcının sorumluluğu : Sözleşme koşullarına uygun olarak mal bedelini öder. Malın ithali ile ilgili gerekli belgeleri düzenleyerek gümrük vergilerini öder. Malları önceden belirlenen tarihte varış yerinde teslim alır.

DDP
Delivered Duty Paid
Vergileri Ödenmiş Teslim

Teslim şeklinin özellikleri : Bu teslim şeklinde DDU teslim şekli ile aynı prensiplere dayanır; ancak DDP teslim şeklinde satıcı birde gümrük vergilerini ödemek zorundadır. Alıcının ülkesindeki yerel bir satıcıdan farksız şekilde malları devreder.

Satıcının Sorumluluğu : Satıcı sözleşme koşullarına uygun malı hazırlar. Kendi ülkesinde ve Alıcı ülkesinde kullanacağı lüzumlu belgeleri hazırlar. İhracat ve İthalat Gümrük işlemlerini tamamlar. Taşıyıcı aracı temin ederek navlun ücretini öder. Teslime kadar malla ilgili bütün masraflar ve riskler satıcıya aittir.

Alıcının sorumluluğu : Sözleşme koşullarına uygun olarak mal bedelini öder ve malları teslim alır.

Terimlere, niteliklerine aykırı ifadeler yüklenmesi ve “variety” (varyant) kullanılması konuları incoterms klozları ile ilgisi bulunan ve en çok soruna yol açan konuların başında gelmektedir. Bu türlü bir olumsuzlukla karşılaşmamak için, terimlerin muhteviyatlarını bilip ona göre atıfta bulunmak gerekir. Aksi durumda, çeşitli ülke mahkemelerinde vazedilmiş çeşitli kararlar vardır ve bunlar *mücbir sebepler* hariç olmak üzere terimlerin doğrudan içeriklerinin uygulanmasına ilişkin kararlardır. Nitekim ;

- karayolu taşımacılığı için FOT (Free on Truck) ve
- demiryolu taşımacılığı için FOR (Free on Rail) *terimlerinin halen kullanıldığına tanık olunmaktadır.*

karşılaşıldığında tereddüte gerek yoktur, 1990 tadilatında lağvedilen bu terimler “FOT/FOR incoterms’1990” biçiminde atıfta bulunulması halinde geçerlilik kazanacaktır.

Incoterms klozları ile birlikte kullanılan ve taraflara ek yükümlülük (≡ hak) doğuran şartları ifade eden kimi ek terimler vardır ki bunlar “variety” olarak adlandırılmaktadır. Bunların başlıcaları ;

► FIOS (*yükleme, boşaltma ve istifleme hariç*)

► (UN)LOADED (*yüklemesi yapılmış/yapılmamış*)

► (UN)LANDED (*boşaltması yapılmış/yapılmamış*)

► DEMURRAGE (*yükleme/boşaltmanın süresi içerisinde yapılamamasından*

kaynaklanan ek masraflar) [“sürastarya” T.T.K. md.1035 vd; md.1052 vd)

Variety uygulaması taraflarca kullanılabilir ancak kullanılan terimlerin tam olarak ne anlama geldiği konusunda taraflar arasında bir anlayış birliği bulunmalıdır. Tereddüt hasıl olan noktalarda variety kullanılması yerine bunları ifade eden cümlelere yer verilmeli ve sözleşme metnine yansıtılmalıdır.

Uluslararası tatbikatta, varyety kullanan tarafın bu kullanımdan doğacak riski üstlenmesinin genel kural olduğu hususu akıldan çıkarılmamalıdır.

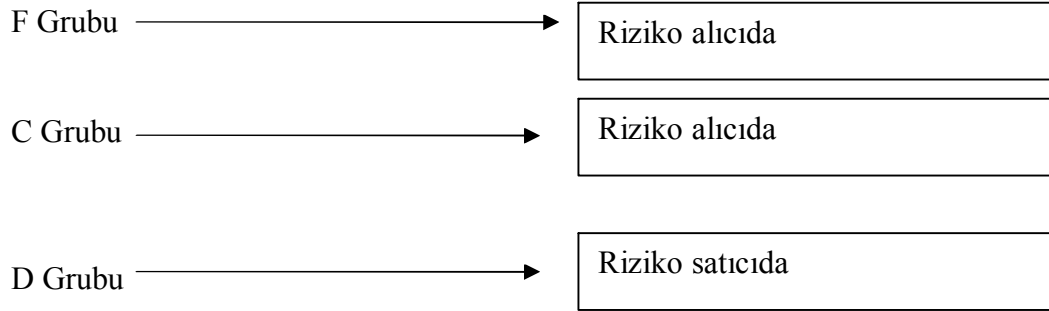
INCOTERMS ve SİGORTA

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

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

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

- ▶ *kural olarak riski kim yükleniyorsa sigortayı o yaptırmalıdır*
- ▶ *ya da taraflar bu husula ilgili olarak sözleşmeye hüküm koymalıdır*



Bunun dışındaki yöntemlerin riskli olduğu hususu göz önüne alınmalıdır.

Sigorta konusuna ilişkin ICC tarafından düzenlenmiş diğer hususlar ;

- İhracatçı, sigorta yükümlülüğünü de üstlendiği ilgili incoterms klozlarında, masrafları kendisine ait olmak üzere bir sigorta poliçesini temin etmeli ve poliçenin bir nüshasını veya bunu kanıtlayan başka bir dokümanı alıcıya iletmelidir,
- Ticarî teamüller en dar kapsamlı sigorta yaptırmayı öngörür (sadece yangın/çalınma/hasar gibi) ; ancak ekstra prim farkı ithalatçıya (alıcıya) ait olmak üzere daha geniş kapsamlı sigorta poliçeleri de tanzim edilebilir (savaş/grev/kitlesel hareketler gibi)
- Sigorta sürelerinin kapsamı, ilgili incoterms klozlarının ifade ettiği sürelerle sınırlı olacaktır.
- Sigorta bedeli, satış sözleşmesi (ya da fatura ve/veya gümrük beyannamesinde) deklare edilen mal bedelinin %10 fazlası olmak durumundadır.

BÖLÜM II: TAŞIMA

1- TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ

Incoterms kuralları çerçevesinde taraflar arasında yapılan ve nakliyecinin malı ücret karşılığında bir yerden başka bir yere taşımayı üstlendiği sözleşmedir.

Taşıma sözleşmelerinde format olarak; taraflar, taşınacak mal ile ilgili bilgiler, paket adedi, brüt ağırlığı, taşıyacak araç, yükleme ve boşaltma yeri ve yükleme tarihi bulunmaktadır.

1.1. TAŞIMA SÖZLEŞMESİ TÜRLERİ

Taşıma sözleşmesinin adları ve taşıma biçimleri, taşımacılık türlerine, araçlarına ve nakliyecilerine göre değişmektedir.

Taşıma sözleşmelerinin taşıma türlerine göre olan adlandırmaları şunlardır:

- Denizyolu Taşımalarında: Ocean Bill of Lading (B/L)
Deniz Konşimentosu (1)
- Demiryolu Taşımalarında: Railway Bill (RWB)
Demiryolu Taşıma Senedi (2)
- Karayolu Taşımalarında : Truck Bill of Lading veya CMR
Karayolu Taşıma Senedi (3)
- Havayolu Taşımalarında : Airway Bill (AWB)
Havayolu Taşıma Senedi

Nakliyeciler Birlikleri Uluslararası Federasyonu (FIATA-International Federation of Freight Forwarders Associations) ile nakliyeciler tarafından düzenlenen diğer taşıma sözleşmelerinin adları ise şunlardır:

- FCR : Forwarders Certificate of Receipt
Nakliyecinin mal teslim alma belgesi (5)
- FCT : Forwarders Certificate of Transport
Nakliyecinin eşya taşıma belgesi
- FBL : FIATA Negotiable Combined Transport Bill of Lading
FIATA ciro edilebilir karma taşıma konşimentosu (7)
- FWR: FIATA Warehouse Receipt
FIATA Ambarlama Belgesi (8)
- TBL : Trough Bill of Lading
Konşimento (9)

1.2. TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNİN KAPSAMI

Bir taşıma sözleşmesinde aşağıda belirtilen bölümlerin bulunması gereklidir:

1.2.1. Taşıma Sözleşmesinin Tarafları:

- a) Gönderen: Taşıma sözleşmesinin taşıyıcı karşısındaki tarafını oluşturan, malın sahibi olması gerekmeyen ve sözleşmeyi kendi adına yapan kişidir.
- b) Taşıyıcı: Taşımacılık işini meslek edinmiş olan, taşıt sahibi olup olmaması önemli olmayan ve bir ücret karşılığında taşıma işini üstlenmiş olan kişidir. Taşıyıcı, taşıma işini ara taşıyıcılara (taşeronlara) devredebilir.

1.2.2. Taşıma Sözleşmesi ile ilgili Diğer Kişiler:

- a) Gönderilen: Taşıma senedinde gönderenin emrine göre, taşınan malın yolculuk sonunda teslim edileceği belirtilen kişidir.

Hukuken "kıymetli evrak" niteliğinde olan "Taşıma Senedi"nin bir asıl nüshasının gönderilen tarafından taşıyıcıya teslimi ile eşyanın taşıma işlemi sona erer ve taşıyıcı ücrete hak kazanır.

- b) Taşınacak Malın Sahipleri: Gönderilen kişi (ya da kurum), her zaman mal sahibi olmayabilir. Mal, satış sözleşmesi veya akreditife göre banka adına veya göndericinin temsilcisine gönderilebilir. Bu tür durumlarda teslimdeki malın sahibi "Final Consignee" tabir edilen "Son Alıcı" kısmında gösterilir.

- c) Bildirimin Yapılacağı Taraf (Notify): Dış Ticaret Taşıma Sözleşmelerinde "Notify" bölümü;

Alıcının başkasının gönderilen olarak belirtilmesi halinde, mal sahibini,

Mal sahibini, alıcının kendisini gönderilen olarak belirtmesi halinde; temsilcisini gösterir.

Alıcı veya bildirim yapılacak taraf olarak gösterilecek kişiler, akreditif mektubu veya satış kontratına uygun olmalıdır.

1.2.3. Taşınacak Mal

- a) Malın Tanıtıcı İşaretleri: Taşıma sırasında, yapılacak aktarmalarda ve varış yerinde, malı tanımak için alıcı, malın veya paketinin üzerine tanıtıcı marka ve numara konulmasını satıcıdan isteyebilir.

Malın ya da paketinin üzerine satıcı tarafından konulan marka, genellikle satıcının adı veya işareti ile alıcının adı veya işaretini, varış yerini, kullanım yerini ve akreditif numarasını gösterir.

Söz konusu malın veya paketinin üzerine satıcı tarafından konulan numara, gönderinin kaç kap olduğunu gösterir.

b) Malın Kap Adedi: Taşıma senedinin en önemli bölümü, göndericinin, taşıyıcıya nakledilmek üzere kaç parça malı veya paketi teslim ettiğini gösteren bölümüdür.

Malın kap adedi, her elleçlemede tek başına hareket eden mal veya onun paketidir.

c) Malın Tarifi (Tanımı): Taşıma senedinin diğer bir önemli bölümü, alıcının satıcıdan satış sözleşmesi veya akreditife göre aldığını belirttiği malın tarifini gösteren bölümdür.

Bu bölüme, satış sözleşmesinde veya akreditife belirtilen eşyanın tam adının yazılması ve kısa tanımının yapılması gerekmektedir.

d) Malın Ağırlığı: Taşıma senedinin önemli bir bölümü de, gönderenin taşıyıcıya teslim ettiği malın ya da paketinin brüt ağırlığını gösteren bölümdür.

Malın ağırlığı, nakliyecinin taşıyacağı ağırlıktır. Malın niteliğine göre firesi varsa, fire oranı taşıma sözleşmesinde gösterilmelidir.

Taşıyıcı navlununu, taşıma şekline göre ve malın brüt ve/veya hacmini baz alarak hesaplar.

e) Malın Hacmi: Taşınacak malın veya paketinin, boyunun, eninin ve yüksekliğinin çarpılması ile bulunan mal hacmi, malın araçta kaplıyacağı bölümü gösterir.

Malın hacmi, taşıma fiyatının hacim üzerinden belirlediği su yolu taşımalarında önemlidir.

1.2.4. Taşıma Türü ve Aracının Adı: Malın taşıma türü ve taşımayı yapacak olan araç veya araçların cinsi ve adı taşıma senedinde belirtilmektedir. Taşıma senedinde taşıma biçimlerine göre;

Demiryolu taşımalarında vagon numarası,
Karayolu taşımalarında kamyon ya da römorkun plaka no'su,
Denizyolu taşımalarında geminin adı (bazı hallerde bayrağı) ve
Havayolu taşımalarında ilgili uçak şirketi ve konişmento no'su gösterilmektedir.

1.2.5. Malın Çıkış, Aktarma ve Varış Yerleri: İlgili belgeler ile,

- Gönderenin, nakliyeciyeye malı teslim ettiği yer, çıkış/yükleme yerini belirtir,
- Taşınan malın, nakliyat sırasında araç değiştirmesi halinde, aktarmanın yeri taşıma senedinde yer almalıdır,
- Malın, nakliyeciy tarafından gönderilene teslim edileceği yer, varış/boşaltma yeri olarak taşıma senedinde belirtilir,

Nakliyatçı, varış noktasında malı teslim ederek navlun ödemesine hak kazanır.

1.2.6. Taşıma Sözleşmesi Tarih ve Numarası ile Düzenlenme Tarihi: Taşıma senedinde taşıma sözleşmesinin yapıldığı tarih ile sözleşme numarası ve taşıma senedinin düzenlendiği tarih, ayrı bölümlerde gösterilir.

1.2.7. Taşıma Sözleşmesinin Nüshaları: Taşıma sözleşmelerinin kaç nüsha olarak düzenleneceği genellikle ilgili malın satış sözleşmelerinde veya akreditiflerde belirtilmektedir. Taşıma senetleri genellikle taşıma biçimine göre 1-3 asıl, 7-9 suret olarak düzenlenmektedir.

1.2.8. Taşıma Ücreti: Mal taşıma ücreti, gönderilenin ücreti ödeyeceği hallerde, taşıma senedi üzerinde yer almaktadır.

Demiryolu ve havayolu taşımalarında taşıma ücreti, taşıma sisteminin gereği olarak taşıma senedinde belirtilmektedir.

2- TAŞIMA SÜRELERİ

Dış ticarete malın, gönderen tarafından taşıyıcısına teslim edilerek, taşıyıcı tarafından gönderilene teslim edilmesi süresinde geçen zaman malın yeniden ekonomik değerlendirme olanağını yaratması bakımından önemlidir.

Taşıma süreleri, taşıma türüne göre değişmekte olup, yukarıda belirtilen uluslararası sözleşmelerde coğrafi özellikler gözönüne alınarak kesin bir süre belirtilmemekte, ancak bir günde yapılacak kilometre olarak zikredilmektedir.

Öte yandan, taşıma süreleri taşıma sözleşmeleri üzerinde de bir koşul olarak belirtilebileceği gibi, sözkonusu süre, ticarî teamüller gözönüne alınarak da saptanabilmektedir. Ülkemizin de taraf olduğu uluslararası sözleşmelerdeki önerilen süreler taşıma türlerine göre aşağıda belirtilmiştir:

2.1. DENİZYOLU TAŞIMALARI:

Gerek uluslararası taşıma sözleşmesi ve gerekse "Konferans"lar (*), geminin bir günde yol alacağı mesafeyi belirtmemişler ve "sözkonusu bölge koşullarında nünasip görülen müddet" olarak belirtmekle yetinmişlerdir. Ancak, yaklaşık bir fikir vermesi bakımından bu sürenin, geminin bir saatlik hızının 24 ile çarpılması ile belirlenebileceği söylenebilir. (*): *Denizyolu taşıyıcı birlikleri ve gemi armatörleri, taşıma bölgelerine göre kendi aralarında "Konferans" adı verilen kurallar koyarak uygulayabilmektedirler.*

2.2. KARAYOLU TAŞIMALARI:

Bir kamyonun bir günde katedebileceği ortalama yol CMR Konvansiyonunda 450 km olarak belirtilmiştir.

2.3. DEMİRYOLU TAŞIMALARI:

CIM sözleşmesine göre vagonun bir günde alacağı ortalama mesafe 300 km'dir.

2.4. HAVAYOLU TAŞIMALARI:

IATA -Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği'nin- yayımladığı tarifelere bakarak taşıma süresi belirlenir.

3. TAŞIYICI ARAÇ KAPASİTELERİ

Nakliye sözleşmesi yapan taraflar, taşıma için kullanılacak araçların yükleme kapasitelerini iyi bilmek zorundadırlar. Dış ticarete aracın kapasitesi, malın ağırlığı, boyutları ve brüt hacimleri dikkate alınarak belirlenmelidir. Bu aşamadan sonra araç seçimi yapılmalı ve sevkiyatların partileri ve taşıma işinin araçların kapasitelerine uygun olarak programlanması yoluna gidilmelidir.

Malın yükleneceği araçların kapasitesi ve buna uygun olarak ödenecek navlun, aşağıda taşıma türlerine göre açıklanmıştır.

3.1. GEMİLER:

Deniz taşımacılığında konvansiyonel olarak kullanılan Genel Yük ve Ro-Ro gemileri ile ilgili ayrıntılar "Lloyd's Kayıt Kütüğü"nde verilmektedir. Böylece geminin boyutları ve istihap haddi, ambar kapaklarının sayısı vs. hakkında bilgi sahibi olunması mümkündür.

Alıcı ve satıcı tarafından dikkate alınması gereken en önemli nokta, gemi boyutlarının, ambarların ve güvertelerin, bilinen türden Genel Yük gemileri ve Ro-Ro gemileri ile taşınacak olan eşyanın boyutları ve ağırlıkları için yeterli olmasıdır.

3.2. KAMYONLAR:

Kamyonların istihap hadleri (yükleme kapasiteleri), kamyonun dingil sayısına ve ülke yollarının brüt dingil kapasitesine göre değişir.

Örneğin 5 dingilli bir kamyonun brüt kapasitesi Türkiye'de 42 ton, Avrupa Ülkelerinin çoğunda 40 ton, BDT (Bağımsız Devletler Topluluğu) ülkelerinde ise 38 tondur.

Kamyonların net yükleme kapasiteleri boş ağırlıktan ve dingil sayısına bağlı olarak değişen, kabul edilebilir brüt birleşik ağırlıktan hesaplanır.

- Normal platformlu 5 dingilli bir treylerin yükleme boyutları ve kapasitesi: Uzunluk 12.10 mt veya 13.60 mt. Genişlik 2.40 mt. Yükseklik 2.35/2.40 mt. Kapasite 24 ton/68 m³ veya 24 ton/80 m³.

- Jumbo tipi 5 dingilli bir treylerin yükleme boyutları ve kapasitesi: Uzunluk 12.10 mt. veya 13.60 mt. Genişlik 2.40 mt. Yükseklik 2.35/2.80 mt. kapasite 24 ton/80 m³ veya 26 ton/90 m³

3.3. UÇAKLAR

Uçakların yükleme kapasiteleri, uçak tiplerine ve uçağın kargo kapısının boyutlarına göre değişir.

Hava kargoları genellikle havayolu konteynerlerinde ve paletlerinde nakledilir. Bunlar, yükleme-boşaltma sırasında, havalimanında malın transferlerini çabuklaştırır ve kolaylaştırırlar.

Yaygın olarak kullanılan havayolu paletlerinin ve konteynerlerinin yükleme boyutları ve kapasiteleri aşağıdaki gibidir:

- LD3 Havayolu Konteyneri:

Uzunluk 1.46/1.96 mt. Genişlik 2.14 mt. Yükseklik 1.58 mt. Kapasite 1.508 kg/3.8 m³

- LD7 Havayolu Konteyneri:

Uzunluk 3.07/1.98 mt. Genişlik 2.14 mt. Yükseklik 1.58 mt. Kapasite 5.808 kg/10.5 m³

- Havayolu Paletleri:

Uzunluk 3.18 mt. Genişlik 2.44 mt. 5.918 kg kapasite

3.4. KONTEYNERLER:

Malın hasara uğramadan varış noktasına ulaşması, paketleme giderlerinden tasarruf edilmesi, rahat ve çabuk elleçlemenin getirdiği avantajlar, uluslararası ticarî taşımada konteyner kullanımını gün geçtikçe artırmaktadır.

Konteynerler; denizyolu ve nehiryolu (suyolu), demiryolu, karayolu taşımalarında ve bazen de havayolu taşımalarında kullanılmaktadır.

Konteynerlerin TEU (20 feetlik konteyner) ve FEU (40 feetlik konteyner) olmak üzere 2 değişik tipi ve her iki tipinde "kuru yük", "üstü açık", "flatrack" ve "platform" gibi türleri bulunmaktadır.

- TEU (20' kuru yük konteyneri) yükleme boyutları ve kapasitesi:

Uzunluk 5.90 mt. Genişlik 2.35 mt. Yükseklik 2.38 mt. Kapasite 221.7 ton/33 m³

- FEU (40' kuru yükleme konteyneri) yükleme boyutları ve kapasitesi:

Uzunluk 12.02 mt. Genişlik 2.35 mt. Yükseklik 2.38 mt. Kapasite 26.5 ton/67 m³

Bu hususta pratikte karşılaşılan en büyük sorun, havayolu sözleşmeleri (airway bills) hariç, ilgili aracın ya da konteynerin yükleme kapasitesinin ölçü birimi üzerindeki tahdittir. Yükleme ordinosında genellikle m³ üzerinden hesaplama yapılmakta ancak ;

1 m³ → 330 kg

1 m³ → 600 kg de olabilmektedir.

Böyle bir durumda ;

- a) İlgili nakliye firmasının konuya yaklaşımı,
- b) Destinasyon ülkenin ya da güzergâh ülke(ler)in uyguladığı yol vergileri (ve istihap haddi üzerinden alınan diğer ödemeler) belirleyici olmaktadır.

4. TAŞIMA FİYATLANDIRMA İLKELERİ

Taşıma fiyatlandırma esası; taşıma türü, tipi ve araca bağlı olarak değişmektedir. Nakliyatçı, taşıma sözleşmesine dayanarak malı veya paketini göndericiden teslim alarak gönderilene teslim etmekle yükümlü olup, bu işi bir taşıma ücreti karşılığında yapmaktadır.

4.1. DENİZYOLU TAŞIMALARI FİYAT TARİFELERİ

Denizyolu taşımalarının yoğun olduğu bölgelerde sürekli ve düzenli sefer yapan nakliye firmaları ile gemi armatörleri "Konferans tarifeleri" adıyla herhangi bir bölgeye yapılacak veya o bölgeden yüklenecek denizyolu taşımalarında, sabit taşıma ücret tarifeleri uygulamaktadırlar.

a) Genel Kargo Gemileri: Denizyolu taşıma ücretleri ağırlık/hacim (ton veya m³/weigh or measurement) "hangisi fazla ise" esasına göre saptanmaktadır. Dolayısıyla denizyolu taşımacısı navlun ücretini malların toplam ağırlığına veya toplam hacmine göre talep etme seçeneğine sahiptir.

b) Konteyner Gemileri: Konteyner navlun ücretleri, 20' veya 40' kuru yük/üstü açık, platrack/platform tipi konteynerlerin adedi üzerinden hesaplanır. Denizyolu ile yapılan konteyner taşımalarında ağırlık/hacim hesabı kullanılmaz.

c) Ro-Ro Gemileri: Ro-Ro gemilerinde taşınan karayolu treylerlerinin uzunluğu 16.00/16.50 mt. genişliği de 2.50 mt. olan gemide kapladığı uzunluğu (linermeter) esas alınarak hesaplanır. Ro-Ro gemileriyle taşınan denizyolu konteynerlerinin taşıma ücretleri 20' veya 40' konteyner başına, genel kargo için taşıma ücreti ise ağırlık /hacim esasından hesaplanır.

Denizcilik sektörüne ilişkin taşıma ücretleri, serbest piyasa koşullarında oluşarak, Şubat-Temmuz ayları arası düşük düzeyde ve Ağustos-Ocak arası yüksek düzeyde seyretmektedir.

4.2. DEMİRYOLU TAŞIMALARI FİYAT TARİFELERİ

Demiryolu taşıma ücretleri 100 kg esas ile 10,15,20 ve 25 tonluk bareme göre saptanmakta ve uluslararası taşıma ücret tarifelerine bağlı olarak uygulanmaktadır.

Ayrıca 2 dingilli vagonlarda 15 tonluk, 20 tonluk ve 25 tonluk yükler, 4 dingilli vagonlarda ise 20 tonluk ve 25 tonluk yükler için ton başına alınan navlun ücretleri de mevcuttur.

Ülkemizin Avrupa ülkeleri ile yaptığı demiryolu taşımalarında "B-PO Balkan-Yakın Doğu Uluslararası Eşya Tarifesi" kullanılmaktadır.

Ortadoğu ülkeleri ile yapmakta olduğumuz demiryolu taşımalarında "CMO Ortadoğu Demiryolları Uluslararası Tarifesi" kullanılmaktadır.

Rusya Federasyonu ile yapmakta olduğumuz demiryolu taşımalarında ise "Rusya Federasyonu Hükümeti'nin 01.02.1998 tarihinde yürürlüğe giren 1608 sayılı Tarife'nin hükümleri" uygulanmaktadır.

4.3. KARAYOLU TAŞIMALARI FİYAT TARİFELERİ

Dış ticaretimizin karayolu nakliyelerinde taşıma fiyatı, komple araç esasına göre belirlenmekte ve standart bir taşıma ücret tarifesi bulunmamaktadır.

Genellikle bir treylerin hacmi, taşıdığı ağırlıktan 3 kat fazladır. Bu nedenle parça yük (grupaj) taşımalarında, karayolu taşımacılık ücretleri 3 m³=1 ton veya 1 m³=5 m³ esasında hesaplanır.

Karayolu taşıma ücretleri ihracat taşımalarının yoğun olduğu Ağustos-Ocak aylarında, diğer aylara nazaran daha yüksek seyretmektedir. Ülkemize karayolu ile yapılan ithalat taşımalarının ücretleri ise, Avrupa'dan Ortadoğu ülkelerine yapılan transit karayolu taşımalarının yoğunluğuna göre değişmekte ve genellikle Kasım-Aralık aylarında yükselmektedir.

5. STANDART TAŞIMA ARAÇ-GEREÇLERİ

5.1. KONTEYNER (*)

Boyutları ve darası bir örnek olan kaplara "konteyner" adı verilir. Konteyner, taşıma sistemini bütünleştirir. Satıcıdan alıcıya kadar kesintisiz bir taşıma hizmeti sunulmasına ortam hazırlar ve "kombine" (çoklu) taşımacılığa da (kara+deniz+hava+nehir+demiryolu) olanak tanır.

Konteynerde en ve yükseklik sabit olup, 8 kademdir (244 cm). Boy ise 10,20, 30 ve 40 kadem olarak esasta 4 çeşittir. Bununla birlikte, kullanımı az olmasına karşın 5 ve 7 kademlik konteynerler de vardır.

Konteynerlere ilişkin belli-başlı kavramları tanımlayacak olursak: dara (tare weigh), konteynerin boş yani yüksüz ağırlığıdır. TEU birimlik parça yük konteynerlerinde, dara yapımında kullanılan malzemeye bağlı olarak 1700 kg ile 2200 kg'ye kadar değişir. Dökmeyük konteynerinde ise dara ağırlığı 2789 kg'a kadar çıkabilmektedir.

Safi yük (payload), konteynere normal koşullarda konulabilen yük miktarıdır. Bu miktarın üst sınırı "azami yük"(maximum payload) olarak bilinir. TEU (yani 20 kademlik) konteynerde safi yük, konteynerin parçayük veya dökmeyük konteyneri oluşuna göre değişir. Parçayük konteynerinde azami yük 18120 kg iken, dökmeyük konteynerinde 1753 kg olabilmektedir.

(*) Prof. Dr. Latif ÇAKICI, "Konteyner" sözcüğünün dilimizdeki karşılığı olarak "taşıma kabı" deyimini kullanmaktadır.

Konteyner ağırlığı (gross weigh), konteynerin içindeki yüküyle birlikte ağırlığıdır. Bunun azami yükü olan ağırlığı ise konteyner azami ağırlığı (maximum gross weigh) olarak adlandırılır.

Konteyner hacmi (capacity), konteynerin iç hacmi toplamıdır. Genellikle m³ olarak gösterilir. "Cuft" olarak da gösterilmektedir.

Konteyner ağız (açıklığı) (door dimension), yükleme-boşaltmanın yapılacağı açıklığın (kapının) boyutlarıdır. Yüklüklerde yükün alınıp verilmesine elverişli en az bir açıklık bulundurulmak durumundadır. Konteynerin ön veya arka yüzünde açılan kapıların konteynerin iç kesidine eşit genişliği olacaktır. Böylesi kapıların genişliği 228.6 cm, yüksekliği de 213.4 cm olacaktır. Ancak yüksekliği 8 kadem olan 1AA (yani 40'lık) konteynerde kapı (açıklık) genişliği aynı (228.6 cm) iken, yüksekliği 226.1 cm olacaktır.

Konteyner yüklükleri, çelik, alüminyum, kontrplak, fiberglas veya bunların karışımından üretilmiş malzemelerden yapılır ve yapım malzemesinin seçiminde yüklüğün kullanım amacı ön planda gelmektedir. Yüklükler temelde 4 çeşittir:

a) Parçayük (kırkanbar) konteyneri, ambalajlı yüklerin taşınmasında kullanılır. Bazılarının üstü açıktır, bazılarında bir uçta kapı bulunur, bazılarının hem üstü hem de yanları açıktır. Bazı yüklükler ise havalandırma tertibatlı olabilmektedir.

b) Dökmeyük konteyneri, dökmeyüklerin taşınmasında kullanılır. Sıvı dökmeyük için olanları tank biçimindedir. Kuru dökmeyük için olanları ise parçayük konteyneri biçimlidir. Ancak, dara ağırlığı ve konteyner ağırlığında farklılıklar söz konusudur.

c) Frigofrik konteyner, soğutulmuş (ya da dondurulmuş) yüklerin taşınmasına elverişlidir. Yalıtımlı olan bu türler, sefer sırasında taşıyıcının devresinden yararlanarak soğutma işlevini sürdürürler. Yalıtım nedeniyle frigofrik konteynerlerin iç hacimleri parçayük konteynerine göre %10 daha az olur. (Örneğin 40'lık bir parçayük konteyneri 60.5 m³ hacminde iken yine 40'lık frigofrik konteyner 56.8 m³'tür.) Konteyner yalıtımı, yalıtımın kalitesine göre değişmekle birlikte, konteynerdeki ısıyı 5 ila 15 saat koruyabilecek elverişliliktedir. Yalıtım malzemesi olarak da cam yünü, mantar, köpük ve fiberglas kullanılmaktadır. Yalıtım düzeni, +20 ile -30 C arasındaki ısının korunmasına uygundur.

d) Özel amaçlı konteyner ise, belli bir amaca yönelik olarak yapılmış (evcil hayvan konteyneri gibi) konteynerdir.

Konteynere, boyutları ve ağırlıkları farklı çeşitli yükler yüklenebilmektedir. Yüklüklerde ağırlık ve hacim arasındaki ilişki, istif faktörü (stowage factor) (st.f.) ile sağlanır (*).

İstif faktörü, 1 ton yükün kapladığı hacimdir. Uygulamada bu hacim kadem-küp (cuft) veya metreküp (cum) olarak ifade edilir. Buna göre, istif faktörü 50 olan bir yük, tonu 50 cuft yer kaplayan yük demektir. Bu yükün m³ cinsinden gereksindirdiği hacim, 1.4 cum'dur.

İstif faktörü (katsayısı) büyüdükçe yükün birim ağırlığının (yani tonunun) kapladığı hacim de büyür, tersine durumda da küçülür. Dolayısıyla, hafif ve hacimli yüklerin istif katsayısı büyük olur; yük ağırlaştıkça bu katsayı küçülür. Örnek vermek gerekirse, demir cevherinin (dökme) istif faktörüdür.** Buna karşılık pamuğun istif faktörü (balya) de 135'tir. Buna göre, demir cevheri ile yüklenecek bir konteyner, ağırlığını aldığı halde içinde boş hacim kalır; aynı konteynere pamuk yüklendiğinde ise, konteyner hacmini aldığı halde ağırlık yönünden tam yüke ulaşamaz.

5.2. ŞAT

Şat (veya layter), bir yüzer yapıdır. Bu araç, satıcının iskelesinde veya limanda yüklenir; buradan taşınacağı gemiye (lash) çekilir; şat gemisi de yüklü şatı yükleyerek alıcının limanına götürür. Şat, alıcının limanında suya bırakılır.

Şatlar değişik kapasitede yapılmaktadır. Ancak iç sularda seyreden araçlar daha çok 9.5 m'lik boyutta tercih edilmektedir.

5.3. TREYLER

RO/RO taşımacılığında kullanılan tekerlekli araçlardır. Liman ve karayolları bu araçların temel kullanım yerleridir. RO/RO gemilerinde değişik türde bir treyler kullanılır. Bazı türleri salt gemiye bağımlı çalışır; yani yüke elleçleme görevi görür. Hizmet alanı da gemi ve terminalle sınırlıdır. Bu tür treylerlere liman treyleri denir.

Bazı treyler türleri ise gemiye yük (yani taşıt) olarak girer; boşaltma limanında bir çekiciye bağlanarak (veya gemiye yüklendiği çekicisiyle) alıcının deposuna gönderilir. Bu tür treylerlere karayolu treyleri denir.

5.4. PALET

Yükü birimleştirmede kullanılan standart tavalardır. Yükler bu tavalara istiflenir ve ambalajlanır. Böylelikle de taşınmaya hazır hale getirilir. Palet, taşıma zincirinin hemen her halkasında kullanılmaktadır. Kullanımı alıcının deposunda başlamakta; kamyonunda, nehir layterinde, trende, limanda (antrepoda ve rıhtımda) gemide devam etmektedir. Palet, birbirine bağlanmış iki palet ızgarasından oluşur. Palet ızgaraları arasında fork-lift çatallarının girebileceği kadar açıklık bırakılmıştır. Bu boşluk 10 cm'dir. Paletlerin vasfı (tahta, plastik vb.) ile ilgili olarak değişik ülkelerin (sıhhi) mevzuatlarından kaynaklanan farklılıklar olabilir, bu hususla ilgili olarak nakliyatçının ve (ilgili ithalatçı ve/veya müşavirliklerimiz aracılığı ile) ihracatçının haberdar olması gerekmektedir.

** İstif faktörü (stowage factor), belli bir yükün bir long tonunun hacmini cuft yönünden belirten sayıdır. (1 long ton= 2240 l b veya 1016 kg.dır)

6. PAKETLEME

Esasen 1980 yılına ait Uluslararası Satım Sözleşmeleri Hakkında BM Sözleşmesi'nin 35/1 ve 35/2-b maddeleri, ambalaj mükellefiyetini satıcıya (ihracatçıya) yüklemiştir ; buna göre satıcı, cinsine göre eşyayı paketlemeden sevk edebileceği gibi, alıcısına hasara uğramadan ulaşması için eşyayı uygun malzeme ile paketlemekle yükümlüdür.

Alıcı eşyanın cinsine ve taşıma aracına uygun paketlenmesini satıcıdan isteyebilir ve paketleme tipini satış sözleşmesinde ve akreditifde şart olarak belirtebilir.

Denizyolu taşımalarında, paketlemenin denize dayanıklı tipte (Seaworth Packing) olması gerekmektedir.

Denizyolu ve karayolu taşımalarında aktarmalı veya karma taşıma yapılması halinde paketlemenin birkaç elleçlemeye (Multiple Handling) uygun olmasını alıcı talep edebilir.

Havayolu taşımalarında paketlemenin; taşıma ücretinin kilo bazında ödendiği gözönüne alınarak, hafif malzeme ile yapılmasına dikkat edilmelidir.

Paketleme ebadının demiryolu, karayolu ve havayolu taşıma araçlarının ve konteynerlerin yükleme ebadına uygun olarak yapılması, taşıma ücretlerinden tasarruf edilmesini sağlayacaktır.

Diğer bir deyişle; denizyolu taşımalarında paket ebadının geminin ambar ebadına; demiryolu taşımalarında paketleme ebadının eninin ve yüksekliğinin 2.70 mt.yi ve uzunluğunun 12.50/18.30 mt.yi geçmemesine dikkat edilmelidir.

Karayolu taşımalarında, paketleme ebadı eninin ve yüksekliğinin 2.30/2.40 mt.yi ve uzunluğunun 13.60 mt.yi geçmemesi, havayolu araçlarında paketleme ebadının uçağın kapısından girebilecek ve havayolu palet ve konteynerlerine yüklenebilecek ebatta olması gerekmektedir.

Demiryolu ve karayolu taşımalarında, araçların yükleme ebadını geçiş eşyalar Gabari Taşkıını (Out of Gauge) olarak, özel taşıma iznini gerektirmekte ve taşıma ücretleri normal ücretlerin çok üstünde oluşmaktadır.

İlaveten paketleme faaliyeti özellikle 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi kararıyla Türkiye ile Avrupa Birliği arasında tesis edilen Gümrük Birliği ve bu çerçevede imzalanan serbest ticaret anlaşmaları ile daha da önem kazanmıştır. Dahilde İşleme Rejimi kapsamında yapılan ihracatta, üçüncü ülkelerden (OGT / Ortak Gümrük Tarifesi'ne dahil olmayan ülkeler) ithal edilen malların nihai ürün olarak ihracında ya da Pan – Avrupa Menşe Kümülasyonu (PAMK) çerçevesinde nihai ürünün orijinini değiştirecek biçimde girdi olarak kullanılan nihai ürünlerin Türk malları ile birlikte sevkedildiği hallerde, bahse konu malların paketlemesinin ATR (ya da EURO) belgeleri eşliğinde ayrı ayrı yapılması, ihracatçıların OGT kapsamındaki ülkelerin gümrüklerinde sıkıntı çekmelerini önleyecektir.

7. DOĞRUDAN VE KARMA TAŞIMALAR

Dış ticaret konusu eşyanın nakliyesi, satıcının, y¼klediĐi yerden alıcının talep ettiği boşaltma yerine kadar aynı araçla yapılabileceği gibi araç deĐiŐtirerek de yapılabilir. Her iki halde de kullanılan taşıma sözleşmesi tür¼ ayrı olmaktadır.

7.1. DOĞRUDAN TAŞIMA (DIRECT TRANSPORT)

Satıcının taşıma sözleşmesine dayanarak nakliyeciyeye teslim ettiği eşyanın, aynı taşıma aracıyla alıcısının belirttiği varış yerine kadar aktarma edilmeden taşıması, doğrudan taşıma konusunu oluŐturur.

Alıcı, eşyanın doğrudan yani aktarmasız taşınacağını, satış sözleşmesinde veya akreditifte belirtmekle ve satıcı da buna uymakla yük¼ml¼d¼r.

Nakliyecinin, taşıma senedinde eşyayı, satıcısından teslim aldığı noktadan alıcısına teslim edeceği noktaya kadar, doğrudan taşıyacağını belirtmesi gerekmektedir.

Taşıma senedinde, taşıma tür¼ ve adı belirtilen araç ancak zorlayıcı nedenlerden (forcemajor) eşyayı varış yerinden başka bir yere boşaltabilir.

7.2. KARMA TAŞIMA (COMBINED TRANSPORT)

Nakliyecinin, taşıma sözleşmesinde, teslim aldığı eşyayı alıcısına kadar taşıması sırasında araç adını veya tür¼n¼ deĐiŐtirmek ve dolayısıyla aktarma ederek taşıyacağını açıkca belirttiği halleri, karma taşıma olarak adlandırılır.

Alıcı, satın aldığı eşyanın aktarma edilerek taşınacağını satış sözleşmesinde veya akreditifte belirtmekle yük¼ml¼d¼r.

Nakliyecinin, taşıma senedinde eşyayı, hangi noktada aktarma edeceğini ve aktarma edildikten sonra hangi taşıma tür¼ ile taşıyacağını ve eğer biliniyorsa aracın adını, taşıma sözleşmesinde belirtmesi gerekmektedir.

Karma taşımalarda, genel taşıma sözleşmeleri kullanıldığı gibi, genellikle FIATA Negotiable Combined Transport Bill of Lading-FIATA Gör¼Ő¼lebilir Karma Taşıma Konşimentosu da kullanılabilir.

8. TAŞIYICININ VE SEVKİYATÇININ SORUMLULUKLARI

Taşıyıcı, nakliye sırasında gözetimi altında bulunan eşyayı veya paketini yolculuk boyunca korumakla sorumludur. EŐyada veya paketinde herhangi bir hasar ya da zayi (kayıp) meydana gelmesi durumunda taşımacıların yük¼ml¼l¼kleri ulusal ticaret yasaları ile düzenlenir.

8.1. TAŞIYICININ EŞYAYI KORUMA YÜKÜMLÜLÜĞÜ

Taşıma sözleşmesi uyarınca, taşımacı malı bütün taşıma süresince korumayı ve bunları devraldığı biçimde teslim etmeyi taahhüt eder.

a) Zayi: Taşımacının malı veya paketini teslim aldıktan sonra, ticarî teamüllere ve uluslararası kurallara göre süresinde alıcısına teslim edemeyecek durumda olması hali, malın tam ziyana uğramasıdır.

Malın yanması, kaybolması, çalınması, yetkili makamlarca el konulması, yanlışlıkla alıcıdan başkasına teslim edilmesi ziyan halleridir. Malın tüm değerini kaybedecek derecede hasara uğraması halleri de zayıdır. Taşınan malın tamamı ziyana uğrayabileceği gibi, sadece bir kısmının alıcısına teslim edilmemesi de, teslim edilmeyen kısım için zayı sayılmaktadır.

b) Hasar: Nakliyecinin taşıdığı malın meydana gelen ve malın değerinin azalmasına neden olan her türlü maddi kötüleşme hasar olarak tanımlanır.

8.2. TAŞIYICININ MALI BELLİ SÜREDE TAŞIMA BORCU:

Nakliyeciyi, teslim aldığı malın taşıma sözleşmesinde veya ticarî teamüllerde veyahut uluslararası kurallarda belirtilen bir süre zarfında taşıyarak gönderilene teslim etmekle yükümlüdür.

Taşımanın, taşıma sözleşmesindeki, ticarî teamüllerdeki veya uluslararası kurallardaki süreler içinde sonuçlandırılmaması halinde nakliyeciyi, üstlendiği borcu zamanında yerine getirmemiş olmaktadır.

8.3. TAŞIYICININ TALİMATLARA UYMA BORCU

Nakliyeciyi, malı koruma ve süresinde taşıma borcunun yanısıra taşıma sözleşmesinde belirtilen, ticarî teamül olarak bilinen veya uluslararası kurallarda belirtilen hususlara da uymakla yükümlüdür.

a) Gönderenin Talimatlarına Uyma Borcu: Gönderen, taşımanın devamı sırasında nakliyeciyeye; gönderilenin değiştirilmesini, varış yerinin değiştirilmesini, malın kendisine iadesini veya malın belli bir depoda kendi emrinde bekletilmesini veyahut taşıma senedi üzerinde bazı değişiklikler yapılmasının talebi gibi talimatlar verebilir. Nakliyeciyi, gönderenin talimatlarına uymakla yükümlüdür.

b) Gönderilenin Talimatlarına Uyma Borcu: Nakliyeciyi, malı taşıma sözleşmesinde belirtilen varış yerine getirdiği andan itibaren gönderilenin, malı kendisinden başkasına teslim veya başka bir varış yerine teslim gibi, talimatlarına uygun hareket etmekle yükümlüdür.

8.4. TAŞIYICININ İHBAR BORCU:

Taşıyıcı, taşımanın başlamasını veya devam etmesini engelleyen bir durumun ortaya çıkması veya gönderilene teslimini engelleyen bir durumun ortaya çıkması halinde taşıma sözleşmesini yerine getirmediğini belirterek gönderene ve gönderilene, bu durumu bildirmekle yükümlüdür.

8.5. ARA TAŞIYICILARDAN DOLAYI TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

Taşımacı taşımayı kendisi gerçekleştirebileceği gibi, taşıma sırasında yardımcılarını ve ara taşıyıcıları da taşıma ile görevlendirebilir. Taşıyıcının yardımcılarının, taşımada kullandığı kişilerin ve ara taşıyıcıların fiil ve kusurlarından dolayı ortaya çıkan sorumluluk, taşıma sözleşmesinde belirtilen nakliyecinin kendi kusurudur.

8.6. TAŞIYICININ TAZMİNAT ÖDEMESİ DURUMU

Nakliyecinin taşıma sırasında malın kayba veya hasara uğramasından ya da gönderilene geç teslim edilmesinden doğan zararı tazmin etmekle yükümlüdür.

a) Kayıp ve Hasar Durumunda Ödenecek Tazminat: Malın, nakliyeciyeye teslim edilmesinden sonra kayma (ziyana) ve hasara uğraması durumunda tazminatın, mal değeri taşıma sözleşmesinde belirtilmiş ise bu değer üzerinden, belirtilmemiş ise teslim yerindeki piyasa değeri üzerinden veya ticarî faturasında belirtilen değeri üzerinden ödenmesi gerekmektedir.

b) Gecikme Dolayısıyla Ödenecek Tazminat: Malın, taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan veya ticarî teamüle ya da uluslararası kurallara uymayan süre içinde alıcısına gecikmeli teslimi dolayısıyla ödenecek tazminat, taşıma ücretinden kısmen veya tamamen düşülerek ödenmekle beraber, nakliyecinin gecikmeden doğan zarar ve ziyandan sorumludur.

8.7. TAŞIYICININ SORUMLULUĞU SİGORTASI

Taşıyıcı, taşıma sırasında eşyanın zayi veya hasara uğramasından veya geç tesliminden doğan zararı sigorta şirketlerine "Taşıyıcının Sorumluluğu Sigortası"nı yaptırarak teminat altına alabilir.

Taşıyıcının sorumluluğundan doğan ödeme yükümlülüğü ayrıca uluslararası anlaşmalarla da belirlenmiştir.

Denizyolu taşımalarında her deniz konşimentosunun arkasında taşıyıcının sorumluluğu belirtilmiştir. Bu sorumluluk genellikle beher kap başına 500.- USD civarındadır. Ayrıca denizyolu taşıyıcıları aldıkları riski "P and I Club Insurance" adlı bir kuruluşta sigorta ettirerek teminat altına almaktadırlar.

Demiryolu taşımalarında, CIM anlaşmasına göre taşıdığı beher KG. için 17.- SDR'dir.

Karayolu taşımalarında, CMR Konvansiyonuna göre taşıdığı beher Kg. için 8.33 SDR'dir.

CMR sigortaları konusuna çalışmanın son bölümünde daha ayrıntılı değinilmiştir.

Havayolu taşımalarında taşıyıcının mesuliyeti 1955 tarihli Lahey Anlaşmasında beher kg için 20.- USD olarak belirlenmiştir.

8.8. TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNU ORTADAN KALDIRAN HALLER

Taşıyanın sorumluluğu konusunda buraya kadar belirtilenlerden anlaşılacağı üzere taşıyanın sorumluluğu navlun sözleşmesi ile taşıyana yüklenen yükümlülüklerin ihlali hallerinde, yani taşıyana yöneltilebilir bir kusurun varlığı halinde sözkonusudur. Bundan dolayı taşıyan, kusuru bulunmayan nedenlerden ileri gelen zararlardan sorumlu değildir. Bu hallerden büyük kısmı sorumluluğu ortadan kaldıran birer mücbir (zorlayıcı) sebep olarak ortaya çıkar. Diğer bir kısım ise, yükle ilgili diğer kişilerin (yani yükleyenin veya yükün sahibi ile yardımcıların) kusuru sözkonusu olan durumlardır. Türk Ticaret Kanunu'nun 1063. maddesinde sayılan bu hallerin varlığı durumunda taşıyanın sorumsuzluğu asıl olarak kabul edilmiş ve yükle ilgili kişilere taşıyana yöneltilebilecek kusurun kanıtlanması külfeti yüklenmiştir. Bu nedenle kendi kusuru dışındaki yangın ve geminin teknik yönetimindeki kusur hallerindeki "muhtemel sorumsuzluk" durumları şu biçimde sıralanabilir:

a) Denizin veya gemi işletmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazaları (Fırtına, kötü deniz ve hava koşulları., dalgalar, siste yatma, gemiye deniz suyu girmesi, kaya ve kum tepeciklerine çarpma, karaya oturma vb.)

b) Savaş olayları, karışıklık ve ayaklanmalar, kamu düşmanlarının hareketleri, yetkili makamların emirleri veya karantina sınırlamaları, terörist eylemler, deniz korsanlarının müdahaleleri, zoralm, millileştirme işlemleri de bu kapsam içerisinde yer almaktadır.

c) Mahkemelerin el koyma kararları, gemi ve yüke yönelik her türlü haciz, zoralm, elkoyma kararları bu niteliktedir.

d) Grev, lokavt ve diğer çalışma engelleri. Bunların sorumsuzluk hali olması için sözleşmenin yerine getirilmesine engel oluşturacak boyutta olması ve taşıyanın kusurundan doğmamış olması gerekmektedir.

e) Yükletenin veya yükün sahibiyle acentenin veya temsilcisinin hareket veya ihmalleri.

f) Denizde can ve mal kurtarma girişimi

g) Hacim ve tartı itibariyle kendiliğinden eksilme (fire) veya malın gizli ayıpları ya da malın kendisine özgü cins ve niteliği. Yükte meydana gelen eksilmenin fire olarak kabul edilebilmesi için bunun kendiliğinden olması gereklidir. Uygulamada standardizasyonun sağlanabilmesi için fire konusunda çeşitli yükler bakımından sabit fire oranlar belirlenmiştir; bu belirlemenin yapılmamış olduğu durumlarda mahkemeler bu boşluğu doldurmaktadır.

h) Malın cins veya kıymetinin konişmentoda yanlış gösterilmesine taşıtan veya yükletenin bilerek (kasten) neden olmaları halinde, taşıyan her türlü sorumluluktan kurtulur.

9. NAKLİYAT İLE İLGİLİ BELGELER

En temel iki belge olan "ticarî fatura" (*Bkz.:Ek:2*) ve "gümrük beyannamesi" (*Bkz.:Ek: 5*) ilaveten taşıma şekline göre değişmektedir.

9.1. DENİZ TAŞIMACILIĞINDA:Deniz taşımacılığında kullanılan başlıca belgeler şunlardır:

9.1.1. (Deniz) Konişmento(su) (B/L) (Bill of Lading): Konişmento, taşıma amacıyla yükün gemice teslim alındığını gösteren bir belgedir. O nedenle "teslim alma belgesi" de denebilir. Bu belge ile yük üzerinde taşıma hizmetinden doğan hak ve sorumluluklar taşıyana geçer. Dolayısıyla konişmentoda taşıma, teslim alma ve teslim etme koşulları bulunur. Konişmento "kıymetli evrak" hükmünü haiz bir belgedir.

Konışmentonun özellikleri şunlardır:

- Taşıyan yönünden bir alındıdır.
- Yükleyici ile taşıyan arasında bir sözleşme yapıldığının kanıtıdır (dayanağıdır).
- Kıymetli evrak (negotiable document) niteliğindedir. Yük taşınırken bile konişmento ile değiştirebilir; yani alınıp satılabilir.

Konışmento, taşıyan ve taşıtana-gerektiğinde üçüncü kişilere-uygulamada kolaylıklar sağlayacak bazı bilgiler içerir. Bunlar:

- yükleyicinin adı ve unvanı
- taşıtın (geminin) adı
- yükün nitelikleri (marka, içerik, ağırlık, hacim vb.)
- yükleme limanı
- boşaltma limanı
- navlun (ödenme yeri ve biçimi)
- alıcının adı, unvanı
- Konişmento numarası
- düzenleniş tarihi ve kopya sayısı
- kaptan ya da acentenin imzası ve tarihi(*Bu belgenin bir örneğini görmek için bakınız Ek:3*)

Konışmentolar değişik türlerde olabilmektedir. Bunları kısaca başlıklar halinde tanıyacak olursak:

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

b) Kirli Konişmento: Şerh düşülmüş konişmentodur. Malın "görünürde iyi" durumda teslim alınmaması halinde sözkonusu olur. Yükleten (taşıtan) kirli konişmentoyu yeğlemez. Çünkü böylesi bir konişmentoyla ne yükün diğer kişilere devri olanaklıdır, ne yükleten parasını bankadan alabilir ne de yükü kolayca sigorta ettirebilir.

Böyle bir durumda, yükleten genellikle temiz konişmento karşılığında taşıyan teminat mektubu (letter of indemnity) verir. Bu mektupla yükleten, taşıyanı ve gemi kaptanını şerhli konişmentoya yol açan nedenlerin doğuracağı rikizolardan ve yasal sorumlulardan arındırdığına garanti verir. Uygulamada, yükletenin gemi bulamadığı buna karşın akreditifin yanma kertesine geldiği durumlar çokça gözlenir. Böylesi bir durumda yükleten malını sigortalattırıp taşıyana teslim edebilir. Yükün donatanın gözetiminde teslim edildiğini göstermek amacıyla düzenlenmiş konişmento sundurma (tesellüm) konişmentosu adını alır.

c) Sundurma (Tesellüm) Konişmentosu: Bu konişmento, yükün taşıyanın gümrük antreposunda ya da tesellümünde olduğunu gösterir. Yük gemiye yüklenmemiştir. Bu konişmentoda genellikle "in apparent good order and condition" deyimini bulunur. Gemiye yüklenmiş olduğunu belirten bir deyim konişmentoda yer almaz. Mal gemiye yüklendiğinde ise kesilen konişmentoya "shipped in apparent good order and condition" deyimini düşölür.

d) Aktarma Konişmentosu: Taşıyanın bir limana doğrudan servisi olmaması durumunda yakın ya da dolaydaki bir limana yükün aktarılarak başka bir gemiyle varma limanına götürüleceğini belirten konişmentodur.

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

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

9.1.4. Manifesto (Manifest): Geminin varış limanlarına göre, gemideki yükün tüm özelliklerinin yazıldığı bir dökümandır. Yükleme limanındaki acente tarafından, konişmento içeriğine göre hazırlanır.

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

9.2. KARAYOLU TAşIMACILIĞINDA

a) İhracı Standarda Tabi ürünler

İhraç konusu malların zorunlu standartlara uygun olup olmadıklarını gösteren belgedir. Dış Ticaret Müsteşarlığı-Dış Ticarete Standardizasyon Genel Müdürlüğü'ne bağlı Dış Ticarete Standardizasyon Denetmenliklerinden "Standart Kontrol Belgesi" alınır.

Uluslararası Gözetim şirketlerine Hazırlanan Rapor ve Belgeler:

Gözetim şirketleri, gözetime konu malların kalitesinin, miktarlarının, döviz kuru ve malî şartlar da dahil olmak üzere fiyatının ve/veya gümrük sınıflandırmasının doğruluğunun saptanması ile ilgili her türlü konuda rapor ve belge vermektedirler.

Özetle malın incelenmesinin ve kalite kontrolünün, bağımsız ve tanınmış bir kontrol/gözetim şirketine yapılarak belgelenmesidir.

b) Uluslararası Orijin ve Bitki Sağlık Sertifikası-Phytosanitary Certificate

Bitki ve bitkisel ürün ihracatçısının, satacağı ürünlerde hastalık, zararlı maddeler ve ilaç kalıntılarının bulunmadığını gösterir "Uluslararası Orijin ve Bitki Sağlık Sertifikası" adlı belgeyi temin etmesi gerekmektedir. Konu ile muhatap kurum, Tarım ve Köyişleri Bakanlığı, Tarım İl Müdürlükleridir.

İhracatçı, bu belgeyi temin etmek için, Tarım ve Köyişleri Bakanlığı Ankara İl Müdürlüğü Bitki Koruma Şubesi'nden Ziraî Karantina Servisi Bitki İhraç Dilekçesinin bir örneği ve teknik yardım ücretinin yatırıldığına dair makbuz ile müracaat etmekte ve böylece işlemi başlatmaktadır.

İhracatçının başvurusu üzerine, Tarım İl Müdürlüklerinden kontrolör alınarak ürünün götürülmeye en müsait olduğu yerde bitki sağlığı açısından kontrolü yapılır. Kontrolör belgeyi tanzim ederek imzalar. Ortadoğu ve Körfez ülkeleri, bu belgenin ayrıca Koruma ve Kontrol Genel Müdürlüğü, Dışişleri Bakanlığı ve kendi Büyükelçilikleri tarafından da tasdiklenmesini istemektedirler. Bunun yanı sıra, alıcı ülkelerin istekleri doğrultusunda yapılan laboratuvar analiz raporları da bu belgeye eklenmektedir.

Bu uygulamanın uluslararası geçerliliği olması nedeniyle Bitki Sağlık Sertifikası önemli bir belgedir. Bu belgenin ihracat sırasında Gümrük İdarelerine ibrazı zorunludur.

c) Hayvansal Ürünlere İlişkin Sağlık Raporu (Health Certificate for Animal Export)

Canlı hayvan, hayvansal maddeler ve deniz ürünlerinin ihraç edilmesi için bu maddelerin sağlıklı olduğuna dair Tarım İl Müdürlükleri tarafından verilmiş bir belgedir. Ayrıca sözkonusu ürünler ile ilgili yedi ayrı belge bulunmakta olup herbiri için de yetkili kurum Tarım İl Müdürlükleridir.

d) Menşe Şahadetnamesi (Certificate of Origin)

Malın Türkiye'de yapıldığını veya menşenin Türkiye olduğunu belirtmek amacıyla Ticaret Odaları tarafından verilen bir belgedir.

ABC Formu

Ticaret Odası tarafından tasdiklenmektedir. Üç nüsha halinde düzenlenir ve C Formu ihracatçı tarafından imzalanarak yerel odada kalıp, diğer iki nüsha (A,B) onayı müteakip ihracatçıya verilir.

Özel Menşe Şahadetnamesi:

Genelleştirilmiş Preferanslar Sisteminin sağladığı tavizli gümrük oranlarından yararlanılması için preferans tanıyan ülkelere yapılacak ihracatta özel bir menşe şahadetnamesi düzenlenmesi gerekmektedir.

Ülkemiz bu sistem çerçevesinde ABD, Avustralya, Kanada, Japonya, Yeni Zelanda, Rusya Federasyonu preferanslarından yararlanmaktadır.

Tavizlerden yararlanılabilmesi için ihracatın ilgili ülkelerden birine yapılması ve malın o ülkenin taviz tanıdığı GSP listesinde ismen yer alması gerekmektedir. Belgenin tanımında aranacak en önemli konu menşe kriteridir. 4 nüsha olarak eksiksiz ve usulüne uygun olarak doldurulan özel menşe şahadetnameleri odalarca beyan tasdiki işlemine tabi olmaktadır. Odalarca düzenlenmesinden sonra bir yazı ekinde Dış Ticaret Müsteşarlığı'na ve Bölge Müdürlüğüne gönderilmektedir. Buralardan da alınan onaydan sonra iki örneği ihracatçıya geri verilmektedir. Rusya Federasyonu'na GSP kapsamında yapılan ihracatta menşe şahadetnamesinin DTM (Anlaşmalar Genel Müdürlüğü) tarafından 23 nolu kaşe ile onaylatılması gerekmektedir.

Avusturalya ve Yeni Zelanda için resmi tasdik gerekmemektedir.

GATT Menşe Şahadetnamesi:

GATT'a bildirilmiş Ticaret Odaları tarafından tanzim edilen bir belgedir.

e) Radyasyon Belgesi

Türkiye Atom Enerji Kurumu tarafından verilen ve ürünlerinin radyasyon açısından herhangi bir tehlike teşkil edip etmediğini gösteren belgedir.

f) ATA Karnesi

Bu karne yurt dışında malların tanıtımı amacıyla yolcu beraberli veya kargo olarak gönderilen malın gümrük vergisine tabi olmadan geçici kabulüne imkan sağlayan bir belgedir. Odalar Birliği tarafından verilir.

g) Helal Belgesi:

İslam Ülkelerinin yaptıkları et ithalatında alıcılar tarafından talep edilen bir belge olup, hayvan kesimlerinin yapıldığı mahalli müftülüklerce düzenlenir.

h) Analiz Raporu Gerektiren Ürünler

Halı Ekspertiz Raporu, Hediyelik Eşya İhracatında Ekspertiz Raporu, Lüle taşı, pipo ihracatında Ekspertiz Raporu için ihracatçı bağlı bulunduğu Oda'ya başvurmalıdır.

ı) İmalatçının Analiz Belgesi

Kimyevi maddeler vb. analiz gerektiren malların formüllerindeki elemanların isimlerini ve oranlarını gösteren bir belgedir.

i) Karayolu Taşıma Senedi

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

j) Tır Karnesi

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

k) Dolaşım Belgeleri (Movement Certificate)

AB ile Türkiye arasındaki ticarete ATR.1 ve ATR.3 olarak kullanılan dolaşım belgeleri, Gümrük Birliği Anlaşması imzalandıktan sonra sadece ATR olarak kullanılmaya başlanmıştır ve ATR.3 Belgesi kullanımdan kaldırılmıştır. Avrupa Birliğine yapılan ihracatta, malların Katma Protokolü gereğince tavizli gümrük indiriminden yararlanılması amacıyla ATR Dolaşım Belgesinin ihracatçı ülke yetkilileri tarafından düzenlenip gümrük idarelerince vize edilmesi öngörülmektedir.

İhracatçı, bağlı bulunduğu odadan aldığı ATR Belgesini eksiksiz ve tam olarak doldurmalı ve odaya onaylatmalıdır . Beş nüsha olarak doldurulan Dolaşım Belgesine;

- * 1 Adet Fatura Sureti
- * Dilekçe

eklenmektedir.

Dolaşım Belgesinin yeşil renkte zemini olan ilk nüshaları ihracatçıya verilmektedir. Beyaz renkli olan nüsha ise Gümrük İdaresinde kalmaktadır. Diğer 2 nüsha da fiili ihracatı takibeden ilk işgünü içinde Gümrük İdaresince ilgili odaya gönderilmektedir.

Ayrıca, Türkiye'nin Avrupa Birliği ile demir çelik ürünlerinde (AKÇT ürünleri) parafe ettiği Serbest Ticaret Anlaşması kapsamı ürünlerin ihracatında EUR-1 Belgesinin düzenlenmesi gerekmektedir.

l) Hamule Senedi- Semere Senedi (CMR)-Taşıma Senedi

Karayolları taşımada konşimento olarak tanımlanmaktadır. Hukuki bir belge niteliğini taşıyan bu akit alıcı tarafından tasdik edildikten sonra satıcıya ibraz edilir.

m) Konsolosluk Faturası

Yabancı bir ülkeye sevk edilen mallar için düzenlenen ve menşenin belgelenmesini sağlamak üzere malın gönderileceği ülkenin konsoloslüğünca onaylanan bir belgedir.

n) Tasdikli Fatura

İhracatçı tarafından ithalatçının ülkesinin konsolosluğuna onaylattırılan ticarî faturadır.

o) Gümrük Uygunluk Belgesi

Gümrük idareleri tarafından verilen bu belge olmadan TIR karnesi alınmaz. Gümrüklü bir malın uygun bir arabayla taşındığını göstermektedir. Arabanın orijinal resimleri çekilmiştir. Bu orijinal durumundan farklı yapıları içeriyorsa düzeltilmesi istenir.

ö) Ekspertiz Raporu

Gümrük idareleri, malların değeri ve miktarı üzerinde tereddüte düşülmesi halinde Odaların tekrar incelemesini isteyebilir. Odaların hazırlayacakları bu rapora ekspertiz raporu denir.

p) Faturalar (invoices)

Gönderilen malın evsaf, cins ve miktarı ile değerini gösteren ve ihracat işlemlerinde konvertibl döviz üzerinden satıcı tarafından düzenlenen bir belgedir. (Proforma Fatura, Ticarî Fatura, Navlun Faturası vb.)

r) Spesifikasyon Belgesi

Malların niteliği ve miktarının yanısıra malların birim fiyatları da ayrı ayrı gösterilmiş ise, bu belgeye spesifikasyon belgesi denir.

s) Çeki Listesi

Malın, fatura ve konişmento'da yazılı miktarının detaylı bir şekilde belirtilmesini teminen düzenlenen belgeye çeki listesi denir.

ş) Koli Listesi

İhraç edilecek malların miktarları, fiyatları ve konteynerlerin ihtiva ettiği ambalajların adetlerini belirten listedir.

t) Karayolu Manifestosu (Bill of lading)

TIR Karnesi, Hamule Senedi Karayolu ve Demiryolu ile yapılacak nakliyatlarda bu manifesto düzenlenmektedir. Taşımanın şeklini ve özelliklerini gösteren bir belgedir.

u) EURO-1

Türkiye ile EFTA ülkeleri arasında mevcut olan Serbest Ticaret Anlaşması gereği, EUR.I. Belgeleri, EFTA üyesi ülkelere (İsviçre, Norveç, İzlanda ve Lihtenştayn) yapılan ihracatta aranan belgedir.

Bu belge, TOBB- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'ne bağlı ihracatçının üyesi olduğu Oda'larca tasdiklenmektedir.

Bu belgenin temininde başvuru ve onay mercii ihracatçının bağlı bulunduğu Oda'dır. Önce EUR.I. formu temin edilerek doldurulur ve buna dilekçe, gerçek fatura (Maliye Bakanlığı'ndan onaylı kontrol makbuzu veya noter tasdikli ticarî fatura) ve talepname eklenerek Oda'ya müracaat edilir.

9.3. HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA

Malların havayolu ile taşınmasını sağlayan belge (AWB) havayolu faturasıdır. Deniz taşımacılığında konişmento ne ise havayolu taşımacılığında kullanılan bu fatura, tek bir temel fark ile konişmentonun aynıdır.

Havayolu faturası devredilemez ve ciro edilemez. Malın alıcısını malların sahibi pozisyonuna getirecek orijinal bir (HYF) belgesi yoktur. Gönderilen eşya, belirtilen alıcıya, kimlik tanımından sonra imzalı bir alındı belgesiyle ve gerekirse ücreti ödenmek kaydıyla verilir. Eğer gönderilen mallar birleştirmiş bir kargo ile gönderiliyorsa, konsolidatör tüm malları içeren sıradan bir (HYF) düzenler, ayrıca her bir parti için "house air waybill" denilen başka bir fatura da düzenleyerek varış yerindeki acentaya gönderilir. Konişmento da olduğu gibi tüm detaylı bilgiler (HYF) da da yer almaktadır. Havayolu nakliyatında fiyatlandırmada temel kıstas, kilo üzerinden ağırlık saptamaktır. Kesirli olan kilo ölçümlerinde ise ağırlık en yakın 0.5 kg yuvarlanır. Eğer ağırlık ve hacim arasındaki oran 6 kat ve yukarı ise (İngiltere'de bu oran 5'tir.), hesaplama hacim üzerinden yapılmaktadır.

ÖRNEK :9.7 kg lık bir paket 40 dm² lik bir hacim işgal ediyorsa $40:9.7=4$ bu da 6'dan küçük olduğu için ödeme 10 kg üzerinden yapılmaktadır.

9.7 kg lık aynı paket 75 dm³ lük bir hacim işgal ediyorsa $75:9.7 =6$ 'yı aştığı için $75:6=12.5$ kg üzerinden ödeme yapılır.

Deniz nakliyatında olduğu gibi orijinal konişmento gerekmediğinden Havayolu faturası yeterli olmaktadır. Bu yüzden malın hareketinden birkaç gün önce böyle bir malın geleceğinin uyarısının yapılması ve ticarî faturanın bir fotokopisinin gönderilmesi uygun olacaktır. Ticarî faturanın bir kopyesi aynı zamanda Havayolu faturasına da eklenmelidir. Yaş meyva-sebze nakliyatında ise malın hareketinden en az 48 saat önce, detaylı uçuş bilgilerinin faks ile bildirilmesi gerekir. Yaş sebze ve meyve sevkiyatlarının hafta sonlarına ve özel tatil günlerine denk gelmemesine özen gösterilmelidir.

9.4. DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞINDA

Denizyolu taşımacılığında kullanılan konişmentonun yerini, demiryolu taşımacılığında CIV ve CIM belgeleri almaktadır. Bu belgelerin ciro edilmesi olanaklı değildir.

10. LOJİSTİK VE OUTSOURCING

10.1. Lojistik

Lojistik, Yunanca "Logistikos" kelimesinden türemiş olup, "hesap kitap yapma bilimi", "hesapta becerikli" anlamına gelmektedir. Askeri anlamda lojistik ise, "Savaş unsurlarına, stratejik ve taktiksel olarak ihtiyaç duyulan ikmal maddeleri ile hizmet desteğini sağlamak için yapılan faaliyetlerdir". Bu kapsamda lojistik, "orduların erzak ve mühimmat desteğinin düşünülerek hareket ettirilmesi sanatı" olarak ön plana çıkmıştır. Tarihsel gelişim içinde lojistik, sanayi devriminin gerçekleşmesi ve küreselleşmenin gündemi işgal etmesine kadar sadece askeri alanda sınırlı kalırken, sanayi devrimi, lojistiğin evriminde bir dönüm noktası olarak karşımıza çıkmaktadır.

Günümüzün iş dünyası, savaşın yerini uluslararası rekabetin, erzak ve mühimmatın yerini mal, teknoloji ve varlıkların aldığı bir arenaya dönüşmüştür. Başarıya ulaşmak için kullanılan stratejiler ve bunlara uygun faaliyetlerin, yani lojistiğin önemi gittikçe artmıştır. Lojistik, 21. yüzyılda amaca ulaşmak için tüm organizasyonu ve kaynaklarını en uyumlu şekilde hareket ettirebilme yeteneği olarak iş dünyasının gündemine girmiştir.

Bu çerçevede satın alma, nakliye (kara, hava, deniz, demiryolu), gümrük, sigorta, elleçleme, depolama, tedarikçi sipariş izleme, talep tahminleri, envanter yönetimi, lojistik bilgi sistemi, yedek parça desteği, dağıtım, iade işlemleri, üretime malzeme verme, katma değerli işlemler (etiketleme, fiyat-barkod, paketleme, birleştirme-ayırma, müşteri taleplerine göre ürün hazırlama vs.), rota planlaması ve araç optimizasyonu ile sevkiyat (yükleme ve varış zamanı planlama) gibi çok çeşitli faaliyetler günümüzde lojistik ile eş anlamlı hale gelmiştir.

Lojistik kavramı özellikle ihracata yönelme durumunda bulunan KOBİ'lerin işlerini kolaylaştırmada anahtar role sahiptir. Lojistik danışmanlık birimi KOBİ'lere:

► İlk aşamada taşıma işlemleri yerine yeni pazarlara ve üretime yoğunlaşmaları konusunda olanak sağlayacaktır.

► Dünyanın istedikleri bölgelerine daha etkin bir şekilde ürünlerini zaman, fiyat ve kalite kriterlerine bağlı olarak ulaştırılması kolaylaşacaktır.

► Her aşamada insan kaynaklarını daha etkili bir şekilde kullanıp işletme maliyetlerinin azaltılmasını sağlayacaktır.

► İkinci aşamada KOBİ'lerin depolama masraflarını, envanter yönetimi ve koruyucu ambalajlama konusunda maliyetlerini düşüreceklerdir.

► Her organize sanayi bölgesinde daha büyük ve organize depolama ve taşıma hizmetleri ile dağıtım kanallarını daha verimli olmasını sağlayacaktır.

► KOBİ'lerin taşınacak ürünlerinin bir araya gelmesiyle taşıma şirketlerine ve denizcilik acentelerine, ölçek ekonomisinden faydalanarak, aralarında rekabet yaratıp fiyat baskısı uygulayabilecektir.

►Organize sanayi bölgelerinde kurulacak depolama sistemleri ile farklı organize sanayi bölgelerinden KOBİ'lere ait malların taşıma süreçleri için ara depo işlevi görebilecekler ve maliyetleri müşterisi olan KOBİ'ler odaklı olarak düşürecektir.

►Sağladığı hizmet sistemi ile kendi kendini finanse edip KOBİ'lere eğitim için kaynak yaratabilecektir.

En son aşamada kurulacak enformasyon altyapısı ile KOBİ'lere entegre bir satın alma ve pazarlama birimi olarak hammadde tedarikçiden satış sonrası müşteri hizmetlerine kadar servisler ile ürünün izlenebilirliğini sağlayıp talebin arttığı pazarlar hakkında bilgi sağlayarak "arz zinciri yönetimi" anlayışı ile KOBİ'lerin daha verimli üretime odaklanmasını sağlayacaktır.

10.2.Outsourcing

Outsourcing (dış kaynak kullanımı) kavramı, şirketlerin kendi ana (core) faaliyetlerine daha fazla odaklanmak, maliyetlerini azaltmak, ilgili tedarikçinin yatırım ve yaratıcılık gücünden yararlanmak, pazara erişim hızını yükseltmek amaçlarından bir veya birkaçını gerçekleştirmek için, mevcut bir faaliyet veya faaliyetlerini ilgili varlıkları ile birlikte üçüncü parti bir şirkete devretmeleri sürecini ifade eder.

İkinci Dünya Savaşına kadar olan dönemde ekonomideki toplam üretim tüketimi karşılayamadığından rekabet unsuru gündeme gelmemiştir. Ancak bu dönemden sonra yaşanan sosyo-ekonomik değişimler ve yeni oluşan dünya pazarları tüketici bilincini arttırmış ve firmalar için yeni ürünler geliştirerek bunları rekabetçi fiyatlardan satabilmek çok büyük önem kazanmıştır. Global arenada başlayan kıran kırana rekabet, çok uluslu dev firmaları üretim teknolojilerini geliştirmeye ve üretimlerini işçiliğin ucuz olduğu ülkelere kaydırmaya yöneltmiştir. Böylece firmalar hammaddelerini en ucuz bölgelerden tedarik ederek, ürünlerini dünyanın farklı bölgelerinde üretmeye ve uluslararası piyasalarda rekabetçi fiyatlara satmaya zorlanmıştır. Bu yapı içerisinde işletmeler hammaddeden nihai tüketiciye kadar ulaşan mal ve ara mal hareketlerini yönetmek ve süreç içerisindeki operasyonları organize etmek gerekliliği ile karşılaşmışlardır. Sonuç kaçınılmaz olarak şirket organizasyonunun hantallaşması, maliyetlerin artması ve operasyonel aksaklıkların ortaya çıkması olmuştur. Ayrıca para, mal ve hizmet akışının takip edilmesi zorunluluğu ve bilişim alanında yaşanan hızlı gelişim, bilişim sektörünü bu akışın takibine yönelik çözümler üretmeye yöneltmiştir.

Bu aşamada firmalar, başlangıçta nakliye ve depolama operasyonlarını, sonraki aşamalarda bunlara ek olarak gümrükleme, stok yönetimi, ambalajlama, birleştirme gibi faaliyetlerini ve son olarak tedarik zinciri yönetimlerini dışarıya verme (outsource) eğilimine girmişlerdir. Firmaların bir veya birkaç lojistik hizmeti (örneğin depolama, nakliye ve stok yönetimi) dışarıdan almak üzere uzman şirketlerden yararlanması Third Party Logistics (3PL) olarak adlandırılmaktadır. Fourth Party Logistics (4PL) tedarikçileri ise kapsamlı tedarik zinciri çözümleri sunmak için kendi bilgi, beceri ve teknolojilerini, tamamlayıcı hizmet sağlayıcılarını (3PL şirketlerini) bir araya getirmek için kullanan, böylelikle müşterilerinin değer zincirlerini komple lojistik hizmetleriyle yöneten entegratörlerdir.

Firmaların outsourcing operasyonlarından beklentileri maliyet avantajı, verimlilik, izlenebilirlik ve yalınlıktır. Yapılan araştırmalar ilgili faaliyetlerini lojistik firmalarına devreden firmaların yıllık %20-30 arası maliyet avantajı sağladığını göstermektedir. İki ayrı şirketin kader ortaklığı yaparak, lojistik işbirliği yapmaları sonucunda her iki tarafın da kazançlı çıktığı (kazan-kazan durumu) ve cirolarının her yıl %15 -18 arası büyüdüğü görölmektedir.

1995 yılından bu yana outsourcing iş alanı içerisinde en başarılı ve en hızlı büyüyen segment lojistik olmuştur. Bu büyüme lojistiğin outsource edilmesinin iki taraf için de sağladığı ekonominin en önemli göstergesi olarak karşımıza çıkmaktadır.

BÖLÜM III- SİGORTA

Taşıma sigortaları, bir yerden diğerine nakledilen, ticarî nitelikte olan veya olmayan eşyanın, taşıma sırasında karşılaşılabileceği kayıp, hasar ve zararlara karşı yaptırılan bir sigorta türüdür.

Nakliye sigorta poliçeleri, bir seferlik yapılan taşımanın risklerini kapsayabileceği gibi, sigortalının bir yıl içinde taşıyacağı tüm malların riskini de teminat altına alabilmektedir.

(Sigorta belgesinin örneğini görmek için bakınız Ek-6)

1. NAKLİYAT SİGORTALARI

Ticaret dünyada transit malların sigortalanması gerektiği hususunda genel bir kanaat vardır. Ancak esas olarak hedef alınan başlıca riskler şunlardır:

- Hasar,
- Çalınma,
- Kırılma,
- Transit taşımada mallara gelebilmesi olası her türlü zarara karşı ve mal hasar görmediği halde genel hasar deklaresinde bulunabilecek alıcılara karşı korumak amacıyla yönelik sigorta yapılır.

1.1. İHRAÇ MALINIZI NASIL SİGORTALARSINIZ?

a) Satıcılar Aracılığıyla

Kontratta işlemin CIF yer aldığı durumda veya nakliyat ve sigortanın ek maliyet olduğu durumlarda geçerli olmaktadır. Bu metodun en büyük avantajı sigorta yapma görevinden alıcıyı uzak tutmaktır. Ancak bu tür bir sigortalama yönteminin dezavantajları da çoktur. Her sigorta kontratı farklı bir şirketle yapılmaktadır ve her zaman farklı koşulları ve farklı terimleri karşınıza getirmektedir. Ayrıca kontratlar minimum düzeydeki araştırmaları ve farklı ödeme yöntemlerini içermektedir. Gönderilen mallar için bir devamlılık ve standardizasyon söz konusu olmadığından bu tür sigortalama metodu beraberinde her zaman için yüksek bir sigorta ücretini ve daha az bir güvenceyi getirmektedir.

b) Kendi-Kendine Sigorta

Bu tür sigortalama yöntemi nakliyatın riskini karşıyabilecek olan alıcılar tarafından uygulanmaktadır. Küçük değerdeki yükler ve teminat altına alınmada gerek duyulmayacak kadar küçük sevkiyatlar için geçerli olmaktadır. Sınır seviyesi, satın alınan malın hacmine bağlı olarak değişmektedir. Genel risk, kayıp durumunda felakete yol açmayacak bir düzeyde olmalıdır. Yüksek değerde ki yükler, beraberinde farklı bir problemi getirmektedir. Bu amaç için bir fonun oluşturulması ve idari personelin istihdamı söz konusu olmaktadır ve yıllık bütçeye yük bindirmektedir. Bazı genel avaryaların çözümü için ise yılların gerektiği gözönüne alınırsa, ticarî malzemelerin finansal duruma ve olanaklara göre sigortalanması uygun düşmektedir.

c) Bir Sigorta Şirketi ile Dalgalı Poliçe

Bu metod düzenli yüklemeleri olan birçok ticarî firma tarafından benimsenmiştir. Dalgalı (veya açık) olarak adlandırılan poliçe taraflar arasında bir anlaşma neticesinde meydana gelmektedir. Büyük miktarlarda iş yapabilmek için sigortacılar bu metodla daha iyi teklif vermektedirler. Bu metodla satın alıcılar da aynı sigorta acentesiyle aynı koşullar altında ve standart bir metodla çalışma kolaylığına kavuşmaktadır.

1.2. EMTİA POLİÇE TÜRLERİ

a) Kati Poliçeler: Nakliyat sigorta sözleşmesi yapılırken sigortaya gerekli her türlü bilginin yer aldığı kesin poliçelerdir.

b) Muvakkat Poliçeler: Sigorta sözleşmesi yapılırken sevkiyat ile ilgili bazı bilgilerin (malın değeri, gemi adı gibi) eksik olduğu daha sonra eksikliklerinin bildirileceği kaydı ile teminat verilen poliçelerdir. Bu poliçelere flotan poliçe de denir.

c) Abonman Poliçeler: Sigortalının bütün sevkiyatını sigorta ettirmeyi yükümlendiği sözleşmelerde bu sözleşmenin yürürlükte kaldığı bir yıl süre içinde yaptırılan sigortalar dolayısıyla ödenen veya ihbar edilen hasar toplamının aynı sürede ödenen safi prim tutarının %50'sini geçmemesi ve bu bir yıl içinde en az beş sevkiyatın yapıp, sigorta edilmiş bulunması ve bir yıl içinde ödenen net prim tutarının (harp ve grev primleri hariç) 5.000.000.- TL.'sına ulaşması şartıyla 15. ayın bitiminde (harp ve grev primleri hariç tutulmak suretiyle) %10 oranında prim iadesi yapılır

1.3. SİGORTA EDİLEN RİSKLER:

Nakliye sigortalarında, sigorta adilen riskler, "Dar Teminat", "Geniş Teminat" ile "Savaş, Grev, Lokavt, Karışıklık ve Halk Hareketleri Teminatı" olarak üç gruba ayrılmaktadır.

a) Dar Teminat: Nakliye sigorta poliçesindeki "Dar Teminat" terimi, denizyolu taşımaları için 01.01.1963 tarihli "Institute Cargo Clauses (FPA)" veya 01.01.1982 tarihli "Institute Cargo Clauses (C)" hükümlerine dayanır. "Dar Teminat", karayolu taşımaları için "Kamyon Klozu" ve demiryolu taşımaları için "Demiryolu Klozu" olarak anılır.

Dar teminat, taşıma aracının çarpması, çarpışması, yanması, devrilmesi, yoldan çıkması gibi fiziksel olay ya da doğal afetler sonunda malın kayba ya da hasara uğraması ile batma tehlikesi geçirmekte olan gemiye veya gemideki eşyayı kurtarmak için yapılan masrafları (Umumi Avarya) ve gemiden boşaltma sırasında eşyanın zayi risklerini kapsamaktadır.

Havayolu taşımacılığı sigortasında dar teminat verilmemektedir.

b) Geniş Teminat: Nakliye sigorta poliçelerinde "Geniş Teminat" terimi, dış ticaret nakliye sigortalarında "Institute Cargo Clauses (All Risks)" veya "Institute Cargo Clauses (A)" olarak adlandırılmaktadır.

Geniş teminat'lı eşyanın taşınması, yüklenmesi ve boşaltılması ile depolanması sırasında eşyanın kendi ayıbından veya asıl nedeni gecikme olan hallerden (yaş meyve-sebze gibi) ileri gelen kayıp ve hasarlar dışındaki bütün riskleri kapsamaktadır.

c) Savaş, Grev, Lokavt, Karışıklık ve Halk Hareketleri Teminatı: Taşıma işinin yapılacağı bölgelerde savaş, grev, lokavt, karışıklık ve halk hareketi gibi nedenlerden doğabilecek risklerin sözkonusu olması durumunda "dar Teminat"a veya "Geniş Teminat"a ek olarak bu risk grupları da sözleşme teminatı altına alınabilmektedir.

1.4. INCOTERMS AÇISINDAN SİGORTA

ICC (International Chamber of Commerce) tarafından ortaya konulan sigorta esaslarını şu biçimde açıklamak mümkündür :

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

Bu hususlara ilişkin ayrıntılı bilgi çalışmanın 17. sayfasında sunulmuştur.

2. TİCARİ EVRAK

Yazılı ve hukuksal anlamda geçerliliği olan bir belge, genel hukuktaki işlevinde olduğu gibi, uluslararası taşımacılık alanında da kanıt bakımından bir "şekil şartı"dır. Bu nedenle ihracatçı, sevke tabi malının teslim yeri ve anındaki değerini, paketleniş biçimini, paketlerin toplam adedini ve ağırlığını açıkça belirten ve ticaret hukuku bakımından geçerliliği olan belgeleri hazırlamalı ve eşyanın menşeyini ve teslimini alıcıya kanıtlamalıdır. Sigortayı ihracatçı (satıcı) yaptırmak zorundaysa aynı zamanda sigorta yaptırdığını da kanıtlamalıdır. (Daha önceden de değindiğimiz gibi, teslim şekilleri açısından sigorta hususu sadece "CIF" ve "CIP" klozlarında düzenlenmiş, diğer klozlarda ise "no obligation" ifadesi kullanılarak konu tarafların iradesine terkedilmiştir. Bu husus ile ilgili daha geniş bilgi için "Incoterms Açısından Sigorta" başlığı altındaki bilgilerden yararlanılabilir.

Alıcı tarafından malın kimyasal yapısı isteniyorsa, satıcı bunu da bir sertifika aracılığı ile kanıtlamak zorundadır.

Satıcı tarafından temini zorunlu ticarî belgeler şunlardır:

- a) Fatura
- b) Koli Listesi
- c) Menşe Şahadetnamesi
- d) Avrupa Ortak pazar sertifikası
- e) Taşıma Sözleşmesi
- f) Sigorta Poliçesi
- g) Kimyasal Analiz Raporu
- h) Malın Prospektüsü
- i) Sağlık ve Veteriner Sertifikası

İhracatçının faturada yazılı istihkakını tahsil edebilmesi için yukarıda sayılan belgeleri bankasına ibrazı gereklidir. Ancak unutulmamalıdır ki, belgelerin satıcının bankası aracılığı ile alıcının bankasına iletilmesi, malın varış yerinde gümrüklemede gecikmeye yol açabilir.

Satıcının, sözkonusu ticarî belgelerden birer nüshayı takım halinde alıcıya postalaması ya da taşıyıcı aracılığı ile göndermesi önerilmektedir.

BÖLÜM IV - EKLER

EK 1- TAŞIMACILIKTA EN SIK KULLANILAN TERİMLER:

Air waybill : Malların hava nakliyatı ile taşındığını gösteren sevkiyat belgesidir.

Alongside Vessel : Kargonun rıhtıma veya gemi palangası altındaki mavnaya, gemiye direk yüklenmek amacıyla teslimidir.

Average (Avarya) : Denizcilikte, zarar, hasar anlamına gelir. “Müşterek Avarya” ve “Genel Avarya” gibi türleri vardır. Geniş bir konu olup detaylı bilgi için Merkezimize (www.igeme.gov.tr), Deniz Ticaret Odası'na (www.chamber-of-shipping.org) müracaat edilebilir.

Particular average :Eşya hasarı demektir.

General average :Gemiye ve kargosunu korumak amacıyla yapılan gönüllü harcamalardır. Büyük avarya olarak isimlendirilir.

Average Adjusters : Avarya, hasar düzenleyen eksperdir.

Average Contribution : Ödenecek büyük hasar maliyetlerinin payıdır.

Average deposit : Büyük avaryanın son tasfiyesi süresince hasar düzenleyen eksperler tarafından ödenecek miktarın belirlenmesidir.

Berth : Limanda veya rıhtımda geminin demir attığı yere kamyonun yüklenmesi ve boşaltılmasıdır.

Bill of lading : Konişmento, malların özelliklerini belirten, belirlenen tekneye yüklenmiş olan veya yüklenecek olan, bilinen mallar için taşıyıcılar tarafından verilen belgedir.

Bunker Adjustment Factor: Denizaşırı nakliyatta, fuel oil fiyatlarındaki dalgalanmaları hesaba katarak fiyatın hesaplanmış oranının üzerinde talep edilmesidir.

Carriage Forward : Sevkiyatın ücreti varış yerinde ödenebilir.

Certificate of insurance : Sigortacılar tarafından yayınlanan ve özel bir malın kendi şirketlerinin sigortası altında olduğunu doğrulayan ve varış yerinde kontak kurmak için acentalarının isimlerinin yer aldığı bir belgedir.

Charter Party : Bir teknenin tamamının veya bir kısmının kiralandığını gösteren kontrattır.

CFR (ex C&F) : Maliyet ve taşıma

CIF: Maliyet, sigorta, navlun

CIP: Taşıma ve sigorta ödemesi

CPT : Taşıma ödemesi

Clean : Konişmentonun rezervasyonsuz olduğunun belirtilmesidir.

Clear : Gümrükten malların çekilmesidir.

Closing date : Belirlenen tekneye yüklenecek yük için, malların en son teslim edileceği zamandır.

Commodity rate : Belirlenen havaalanları için bazı mal kategorilerinde hava taşımada özel düşük oranların uygulanabilmesidir.

Conference : Hisselerini birleştiren gemicilik şirketlerinin oluşturduğu kartellerdir. Bu şekilde düzenli gemicilik hizmetlerinin belirli fiyatların altında fiyat vermelerine müsaade etmezler.

Consignee : Gönderilen malın alıcısıdır.

Consignment : Bir nakliye belgesiyle, ağırlığı, hacmi, parsel sayısı veya görüntüsünün tanımlandığı belirli miktardaki kargodur.

Consignment note : Belirlenmiş bir miktardaki kargo ile ilgili belgedir.

Consignor : Malın göndericisidir.

Consolidation : Aynı sevkiyatla gidecek farklı kaynaklardan gelen birçok yükün birleştirilmesidir.

Consolidator : Normal olarak nakliyatçı firma şeklinde "consolidation" işini yürüten firmadır.

Consular invoice : Bazı ülkelerde gümrükten mal çekmek için gerekli olan ve konsolosluklar tarafından vize verilmesi gereken durumlarda konsolosluklar tarafından sağlanan özel formlar üzerine hazırlanan faturadır.

Container : Bir tarafta çift kapısı olan, kolay elleçlenebilen ve emniyetli taşımayı sağlayan alüminyum veya çelikten yapılan metal kutudur.

Crate : Tahtaların birleşmesiyle yapılmış, çivilenmiş, şeritlenmiş ve kapalı kutunun aksine içindekilerin görülebileceği şekilde ki açık bir kutudur.

Cubic foot and cubic meter : Hacim birimidir.

Currency adjustment factor (CAF) : Amerikan dolarındaki açıklanan oranlar için döviz dalgalanmalarını hesaba katarak, deniz taşımadaki hesaplanmış orandan fazla fiyat istemek (Bu düzeltme negatif anlamda da olabilir).

Dangerous goods : Uluslararası deniz organizasyonu tarafından belirlenen ve zararlı maddeler olarak sınıflandırılan maddelerdir.

Deck : Güverte demektir, "under deck cargo" kargonun teknenin iç bölümlerine konulmasıdır. "On deck cargo" ise ambarın üst kısmına konulmasıdır. Tehlike anında ilk atılacak şey güverte üstündeki malzemeler olacağı için bu yüzden taşıyıcılar herhangi bir sorumluluğu kabul etmemektedirler.

Delivery note : Eşyanın alıcısı tarafından imzalanacak olan, taşıyıcılar ve araba ile nakledilecekler tarafından kullanılan bir belgedir. Eğer gönderilen mallar düzgün bir sırada değilse, muhafaza edilmesi gerektiğinin belirtilmesi gerekmektedir.

Delivery order : Taşıyıcılar tarafından hazırlanan, malın alıcılarına kargonun teslimini, aynı zamanda bir yerden diğerine kargonun geçişini sağlayan bir belgedir.

Demurrage : Gemi veya vagonun yük almak veya boşaltmak için tayin olunan müddetten sonra alıkonulması, bunun için verilen para, tazminatır.

Destuffing : Konteyner içinde konteynerin boşaltılmasıdır.

Door-to-door : Başlangıç yerinden alıcının ayağına teslim demektir. Karayolu ve konteyner taşımalarında en iyi şekilde yürütülmektedir.

FCL : Dolu konteyner yükü

EXW : Bildirilen fiyat ihracatçının ticarî işletmesinde veya fabrikasında mallar alıcıya teslim edildiği zaman geçerlidir.

FAS :Limanda teslim

FCA : Bu taşıma şekli özellikle multimodel taşıma sistemlerinde kullanılmaktadır. Konteyner veya roll on-roll of gibi taşıyıcıya teslimidir.

FIO : Yükleme ve boşaltmanın deniz taşıma fiyatı içinde yer almamasıdır.

FOB : Gemi bordasında teslimdir.

FPA : Kısmi hasarın serbest bırakılmasıdır.

Feeder Service : Büyük deniz gemilerinden küçük deniz gemilerine veya mavnalara veya bu olayın tersi olduğu zaman malların alınması veya teslimi olayıdır. Büyük gemilerden direk servis yapabilmek çoğu kez mümkün olmamaktadır.

FIATA : Uluslararası Yük Taşıyıcıları Federasyon Birliğidir,

FIATA B/L : Üstteki federasyona ait bir taşıyıcı firma tarafından düzenlenen belgedir.

Floating Policy : Dalgalı sigorta poliçesi, sigortacı ve sigortalı arasında kalıcı bir sigortanın yapılmasıdır.

Forwarding Agent (or forwarders) : Satıcı, alıcı ve taşıyıcılar arasında bir aracı görevi yapan forwarderlar belirlenen prensipler çerçevesinde belgelerle belirtildiği üzere ön taşımayı veya gemiye yüklemeyi düzenlerler.

Harbour dues : Liman imkanlarından faydalanmak için zorunlu vergilerdir.

Haulage : Karayolu taşımacılığıdır.

Haulage contractor : Karayolu taşıyıcısı

Heavy Lift Changes : Birim başına belli bir ağırlık limitinin üzerindeki parçaların yüklenmesi, boşaltılması ve hareket ettirilmesi için ilave ücretlerdir. Bu ücretler liman teçhizatı ve imkanlarına göre değişmektedir.

Hold : Kargonun yerleştirildiği ticarî gemilerin güvertelerinin altındaki ambardır.

IATA : Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği

IMO (önceden IMCO) : Uluslararası Denizcilik Organizasyonu. Organizasyonun görevleri arasında tehlikeli maddelerin sınıflandırılması, uyulması gereken kuralların tesbit edilmesi, ticarî ülkelerin taşımacılıkla ilgili kurallarının yayınlanması yer almaktadır.

Incoterms : Uluslararası Ticaret Odasının ticarî terimlerin yorumlanması ile ilgili yayını

Jettison : Tehlike anında gemiyi hafifletmek amacıyla eşyanın denize atılması

Joint Cargo : Birleştirilmiş kargo

Lay-day : Bir teknenin yükleme ve boşaltılması için izin verilen zaman

LCL : Konteyner yükünden daha az yük olması

Legalized invoice : Satıcının kendi hazırladığı başlıklı formlar üzerine hazırlanan fatura. Bazı ülkelerde gümrük işlemleri sırasında gerektiğinde konsolosluk tarafından onaylanması gerekmektedir.

Letter of credit : Kısaca L/C olarak adlandırılan kredi mektubudur veya bankalar tarafından yayınlanmakta ve alıcı ile satıcı arasında aracılık yapmaktadır.

Lighter : Gemi boyunca yerleşen ve kargonun yüklenmesini veya boşaltılmasını sağlayan mavnaya denmektedir.

Lighterage : Mavna Ücreti

Lift-can : Metalik konteynerlere göre daha büyük fakat tahtadan yapılmış ve genellikle mobilyaların naklinde kullanılan bir kutudur.

Longshoreman : Gemi boşaltma ve yükletme gibi liman işlerinde kullanılan işçi.

Manifest : Manifesto, kaptan tarafından gümrük idaresine gemideki malları bildirmek üzere verilen liste, gümrük beyannamesi, yük senedi,

Markings : Paketler ve kutular üzerine yapıştırılmış, gönderilen malı tanımlamaya yarayan sembol, harfler ve şekillerdir.

Measurements : Paketlerin yükseklik, uzunluk ve genişliğini veren ölçümlerdir. Genellikle paketin veya gönderilen yükün hacmini bulmak için kullanılır.

Minimum freight : Ufak bir yükün taşınması için taşıyıcılar tarafından alınacak en az miktardaki ücret

Negotiable : Bir mala veya değere konu olan bir belgenin ciro edilebilir olduğunu gösterir.

Non negotiable : Malın konusu olmayan bir doküman veya ciro edilebilir bir belgenin sureti non negotiable bir belgedir. (Havayolu faturası ciro edilemez bir belgedir)

Notify address : Konişmentoda isim ve adres yerine malın alıcısının isminin yer almadığı fakat eşyaların varış yerinde taşıyıcının acentası tarafından kime gönderileceğinin belirtilmesidir.

On board B/L : Konişmentonun üzerinde eşyaların uygun bir şekilde yüklendiğinin doğrulanmasıdır.

Outturn report : Boşaltma limanında oluşturulan ve bir tekeden boşaltılacak olan malların listesidir.

Pallet : Sağlam tahtadan yapılmış, forklift ile taşınmaya müsait bir paketleme aracıdır.

Payload : Demiryolu, karayolu veya havayolu ile yapılan taşımada yerleştirilen kargonun toplam ağırlığı.

RAG : Sınırlı konular rehberi, havayolu ile taşımada IATA tarafından tehlikeli maddelerin kabul koşulları ve taşınması, etiketlenmesi, paketlenmesi gibi konuları içeren bir yayındır.

RAG declaration : Satıcı tarafından imzalanan ve tamamlanan suret şeklinde hazırlanan bir deklarasyon belgesidir.

Reefer : Soğuk hava konteyneri

Restricted cargo : Tehlikeli maddeler veya taşınması belirli kuralların yerine getirilmesiyle mümkün olabilecek kargodur.

Right of recourse : Hatalı bir duruma karşı tazminat için talep hakkıdır. Malın alıcıları hatalı taşıma olayında kayıtlı itiraz mektubunu göndererek sigortacıların itiraz hakkını saklı tutmak zorundadırlar.

Skid : Genellikle metalik olan kaldırmaya ve yerleştirmeye müsait özel çerçevedir.

SRCC : Sigortacılık terminolojisindeki kısaltmadır. (Grevler, kargaşalar-Hükümetle ilgili kargaşalar). Bu riskler "Tam risk" poliçelerinde yer almamaktadır ve "Savaş riskleri" olarak ayrıca belirtilmelidir.

Stevedores : Gemilerin ambarlarında uygun kargo yerleştirmesinde uzmanlaşmış liman işçileri.

Storage : Depolama

Stowage : Gemi ambarlarına veya konteynere yükleme anlamına gelmektedir.

Stower : Gemi ambarlarına yükleme işini düzenleyen liman işçileri

Stuffing : Konteynere yükleme

Subrogation : İtiraz haklarının başka bir tarafa naklidir,

Surveyor : Gemicilikte ve sigortacılıkta hasarlı malları irdeleyen ve detaylı bir rapor hazırlayan ekspere denir.

Survey report : Eşyaların gördüğü zararı tanımlayan ve sigorta acentası tarafından hazırlanan detaylı bir rapordur.

Tackle : Palanga, zincir

Tally clerks : Dokümanlarda verilen tanımlamaya kargo ve paketlerin uygunluğunu kontrol eden şahıslardır.

Through B/L : Konişmento, belirlenen iki yer arasındaki taşımayı içermektedir. Fakat seyahat esnasında bir transferi içermemektedir.

Through rate : Konişmentoda belirtilen malların nakli için mallarla ilgili taşıma ücretlerinin toplamıdır.

Transshipment : Uygun bir limanda bir gemiden diğerine yükün transferidir.

Underdeck : Kargonun yüklendiği ambar. Taşıyıcılar gemi güvertesinde taşınan mallar için sorumluluğu reddederler.

Underwriter : Sigortacıdır.

Warehouse : Antrepo, sevkiyat beklerken kargonun ambarda depolanmasıdır.

Banded warehouse : Transit olan kargonun veya gümrükten çekilmeyi bekleyen kargonun gümrük kontrolü altında bulunduğu antrepolardır,

Waybill : Eşyaların sevkiyatını içeren belgedir

Wharf : Rıhtım, iskele

Wharfage : İskelenin yük boşaltma veya depolama için kullanılması, iskele ücretidir.

W/M : Ağırlık/ölçüm. Deniz taşıma ücretlerinin hesaplanmasına baz olmak kaydıyla, geminin isteğine göre ağırlık ve ölçüm esasının belirlenmesidir.

EK 2- TİCARİ FATURA – ÖRNEK FORM

CRAFT CERAMICS LTD
 Unit 5c, Ashew Industrial Estate
 Ashnew, Country Wicklow, Ireland [1]

INVOICE NO. 1321
 DATE 1 July 19..

Telephone: (01) 123456
 Facsimile: (01) 127890
 Telex: 12345 CCER EI [2]

VAT Registration No. 4561388[3]

Invoice to: Kaufstadt AG[4] Central Purchasing 1293 Am Werhaam Düsseldorf 4000 Germany VAT Registration No. 11223344[6]		Consing to: Kaufstadt AG[5] Central Warehouse Reference MG/17963 Karlsruhe Germany	
Customer's Order No. MG/17963 [7]			
Quantity	Description	Unit price	Total value
[8]	IRISHCRAFT POTTERY[9]	US \$[10]	US \$[11]
	TARIFF REFERENCE 6912 00 500 00		
100 pieces	teacups valley green	7.00	700.00
100 pieces	teacups stone grey	7.00	700.00
100 pieces	teacups peat brown	7.00	700.00
100 pieces	saucers valley green	5.00	500.00
100 pieces	saucers stone grey	5.00	500.00
100 pieces	saucers peat brown	5.00	500.00
160 pieces	plates 19 cm valley green	10.00	1,600.00
160 pieces	plates 19 cm stone grey	10.00	1,600.00
160 pieces	plates 19 cm peat brown	10.00	1,600.00
80 pieces	plates 26 cm valley green	15.00	1,200.00
80 pieces	plates 26 cm stone grey	15.00	1,200.00
80 pieces	plates 26 cm peat brown	15.00	1,200.00
	TOTAL VALUE EX WORKS		12,000.00
	CARRIAGE TO WATERFORD PORT & LOADING		<u>75.00</u>
	TOTAL VALUE FOB WATERFORD [12]		12,075.00
	FREIGHT CHARGES WATERFORD/ KARLSRUHE [13]		925.00
	INSURANCE ASHNEW/ KARLSRUHE [14]		150.00
	TOTAL VALUE CIF KARLSRUHE		<u>13,150.00</u>
	Shipped by: Bell Lines via Hamburg [15] on: 2 July 19		
	Signed : ----- [16] Date : 1 July 19		

EK 3- TAŞIMA BELGESİ – ÖRNEK FORM

SHIPPING INSTRUCTIONS							
Shippers name and address (1) (Taşıyıcının Adı ve Adresi)		FİRMA					
Craft Ceramics Ltd. Unit 5c, Ashnew Industrial Estate Ashnew, Country Wicklow, Ireland							
Consignee's name and address (2) (Alıcının Adı ve Adresi)							
Kaufstadt AG Central Warehouse Reference MG/17963 Karlsruhe Germany							
Notify address (3) (Acenta Adresi)		ADI					
Impex AG 221 Havenstrasse Hamburg							
Place of receipt (4) (Malların Alınacağı Yer)		A.Ş.					
Ashnew							
First vessel (5) (Birinci Araç)	Port loading (6) (Yüklemenin yapılacağı liman)						
Bell Lines	Waterford						
Port of discharge (7) (Malların Boşaltılacağı Liman)	Final discharge (8) (Malların Son Teslim Yeri)						
Hamburg	Karlsruhe						
Second vessel (9) (İkinci Araç)	Port of transport (10) (Aktarmanın Yapılacağı Liman)						
----	----						
Port of discharge (11) (Malların Boşaltılacağı Liman)	Place of delivery (12) (Malların Teslim Yeri)						
----	-----						
Marks and no's. (14) (İşaret ve Numaralar)	Contents no. and seal no. (Mühür ve Damga Numarası)	Quantity and description of goods (Ürüne ve ambalaja ilişkin uyarılar) (16)	Gross weight (Toplam Ağırlık) kg (17)	Measurement m3 (18)			
Fully addressed	(15)	78 cardboard cartons containing pottery	522 kg	1.12			
Nos. 1-78		FRAGILE, HANDLE WITH CARE-KEEP UPRIGHT	Tariff no. (19) 691200 500 00	FOB value (20) (FOB Değeri) US \$ 12,075.00			

EK 4- KOLİ LİSTESİ – ÖRNEK FORM

PACKING LIST				
This packing list refers to invoice no. 1321[1]			Dated 5 August 19	
Quantity [2]	Numbers [3]	Contents each [4]	Measure each [5]	GR WT each [6]
5	1-5	20 teacups green	45 x 40 x 10 cm	4.8 kg
5	6-10	20 teacups grey	45 x 40 x 10 cm	4.8 kg
5	11-15	20 teacups brown	45 x 40 x 10 cm	4.8 kg
5	16-20	20 saucers green	30 x 15 x 15 cm	4.4 kg
5	21-25	20 saucers grey	30 x 15 x 15 cm	4.4 kg
5	26-30	20 saucers brown	30 x 15 x 15 cm	4.4 kg
8	31-38	20 plates 19 green	42 x 21 x 15 cm	8.0 kg
8	39-46	20 plates 19 grey	42 x 21 x 15 cm	8.0 kg
8	47-54	20 plates 19 brown	42 x 21 x 15 cm	8.0 kg
8	55-62	10 plates 26 green	30 x 30 x 20 cm	8.0 kg
8	63-70	10 plates 26 grey	30 x 30 x 20 cm	8.0 kg
8	71-78	10 plates 26 brown	30 x 30 x 20 cm	8.0 kg
<p>FRAGILE, HANDLE WITH CARE-KEEP UPRIGHT</p> <p><i>(KIRILABİLİR, ÖZENLE TAŞIYINIZ, DİK TUTUNUZ.)</i></p>				
<p>Method of packing: cardboard [7] Marks and numbers: fully addressed, numbered 1-78 [8] Total no. of packages: 78 [9] Total measure: 1.12 cubic metres [10] Total net weight: 451.5 kg [11] Total gross weight: 522 kg [12]</p>				

EK : 5

GÜMRÜK BEYANNAMESİ

A ÇIKIŞ GÜMRÜK İDARESİ

T.C. GÜMRÜK BEYANNAMESİ

1 BEYAN

1	2 Gönderen/İhracatçı No				3 Formlar		4 Yük Belgeleri										
	8 Alıcı No				5 Kaleml Sayısı		6 Kap Adedi		7 Referans numarası								
	14 Beyan sahibi/Temsilcisi No				9 Mali Müşavir/Serbest Muhasebeci No				10 Gideceği Ülke		11 Ticaret yapılan Ülke		13 T.P.				
	18 Çıktı/İhracat aracı No				15 Çıktı/İhracat ülkesi		15 Çıktı ülkesi kodu		17 Gideceği ülke kodu		16 Menşe ülke		17 Gideceği ülke				
	21 Sınır geçecek hareketli taşıt aracının kimliği ve kayıtlı olduğu ülke				19 Kırt. No		20 Teslim şekli		22 Döviz ve toplam fatura bedeli		23 Döviz kuru		24 Sözleşme türü				
	25 Sınırdaki taşıma şekli				26 Dahil taşıma şekli		27 Yükleme yeri		28 Banka bilgisi								
	29 Çıkış gümrük idaresi				30 Eşyanın bulunduğu yer												
	31 Kapların ve eşyanın tanımı				32 Kaleml no				33 TGTC pozisyon no								
	44 Ek bilgi belge ve izinler				34 Menşe ülke kodu				35 Brüt ağırlık (kg)		37 Rejim		38 Net ağırlık (kg)		39 Kote		
	47 Vergilerin hesaplanması				Türü		Vergi matrahı		Oranı		Tutan		Ö.Ş.		48 Tecil/Taksitlendirme		49 Antreponun tipi ve kodu
50 Sorumlu				Toplam		No		İmza		C ÇIKIŞ GÜMRÜK İDARESİ							
51 Tasarlanan güzergah				Temsilci		Yer ve tarih		52 Teminat				53 Varış gümrük idaresi		54 Yer ve tarih			

D ÇIKIŞ GÜMRÜK İDARESİ KONTROLÜ

Mühür

54 Yer ve tarih

Sonuç:
Kuşun mühür no:
Taahhüt kimliği:
Verilen süre:
Sürenin başlangıç tarihi:
İmza

TCGB - 1

Beyan sahibinin veya vekilinin
Adı soyadı ve imzası:

EK 6- SİGORTA BELGESİ – ÖRNEK FORM

<p>INSURANCE COMPANY OF MONGERRAT 28 Abbey Street Hightown, Abbeyville, Mongerrat</p> <p>ORIGINAL</p> <p style="text-align: right;">[1] 15 September 19..</p> <p>THIS IS TO CERTIFY that this Company has insured the goods specified hereunder, under open policy, on behalf of:</p> <p style="text-align: center;">Mongerrat Producers Cooperative, Abbeyville Avenue Hightown, Abbeyville, Mongerrat [2]</p>	
<p>Description of goods insured, including marks and numbers 500 jute sacks each containing 25 kg Class I new potatoes (totalling 12,500 kg)[3] labelled with full address and numbered 1-500 [4]</p>	
<p>Voyage Abbeyville/Miami/ New York [5]</p>	<p>Vessel/conveyance "Sea Trader" [6] Insured value US\$ 3,916.00 [7]</p>
<p>Conditions of insurance Goods must be packed in new jute sacks and packed on pallets of 20 sacks per pallet Adequately banded. Shrink wrapping may not be used. [8] Subject otherwise to the conditions and terms of the original policy.</p>	
<p>IMPORTANT: With a view to facilitating the settlement of any claim for loss or damage hereunder, the insured are advised to take the following steps:</p> <p>CARRIERS' LIABILITY Consignee are reminded that should any loss or damage be apparent, they, or their agents, should without delay arrange for immediate joint survey with the Carriers before delivery is taken. Should any such survey show actual loss or damage, a claim should be at once lodged with the Carriers. In no circumstances should "clean" receipts be given goods are discharged in bad order except under written protest. In case of loss or damage not apparent at the of taking delivery, notice in writing should be given to the Carriers within three days of delivery, and prompt arrangements made for a survey to be held. The consignees or their Agents should claim on the Carriers for any packages which cannot be found, or on the Port Authorities if the missing packages have been discharged from the vessel. The consignees or their Agents are recommended to make themselves familiar with the Regulations of the Port Authorities in force at port of discharge. In the event of damage which may involve a claim under this Certificate, immediate notice of such damage should be given to:</p> <p style="text-align: center;">Bob Kopolski [9] Kopolski & Reinhart, 2342 5th Avenue, New York, N.Y. 66554 Who has/have been authorized to adjust and to settle claims under this Policy for and on behalf of the Corporation. This Certificate represents and takes the place of original Policy and will, for the purpose of collecting any claims, be accepted as showing that the holder is entitled to the benefit of such policy to the extent set forth herein.</p>	
<p>(Signed) [10] For the Insurance Company of Mongerrat</p>	

EK 7- YARARLI ADRESLER

ULAŖTIRMA BAKANLIğI

Emek 4. Cad. No. 5

ANKARA

Tel: 0312-215 66 88

Faks : 0312- 212 70 51

Web : www.ubak.gov.tr

DENİZ TİCARET ODASI

Meclisi Mebusan Cad. No: 22

80154 Salıpazarı-İSTANBUL

Tel.: 212- 252 01 30 (8 Hat)

Fax: 212-293 79 35

Web: www.chamber-of-shipping.org.tr

T.C. ULAŖTIRMA BAKANLIğI DENİZCİLİK MÜSTEŖARLIđI

Anıt Cad. Ŗafak Apt. No. 8

Tandoğan-ANKARA

Tel: 312- 212 80 61

Fax: 312- 212 82 78

Web: www.denizcilik.gov.tr

UND- ULUSLARARASI NAKLİYECİLER DERNEğİ

Büyükdere Cad. Sivritaş Sok. Elbir Han 18/4

Mecidiyeköy-İSTANBUL

Tel.: 212- 274 88 75

Fax: 212-267 28 03

Web: www.und.org.tr

HAVA TAŖIMACILIđI

TÜRK HAVAYOLLARI ANONİM ORTAKLIğI

YeŖilköy-İSTANBUL

Tel: 212- 663 63 00

Fax: 212- 663 49 04

Web: www.thy.gov.tr

KIBRIS TÜRK HAVA YOLLARI (KTHY)

İstanbul

Tel : 0212 274 69 32

Faks: 0 212 663 66 39

Web: www.kthy.net

KAYNAKLAR

- Incoterms 2000, International Chamber of Commerce – Türkiye Milli Komitesi (TOBB), Yayın No:560, Ankara, 2001
- Export / Import Procedures and Documentation, (4th edition), Thomas E. Johnson, American Management Association, New York, 2002
- ÇALIŞ Asım, İhracatta Nakliyat, Pratik Bilgiler Serisi, İGEME, Ankara, 1998
- Trade Secrets, International Trade Center & İGEME, Geneva/Switzerland, Ankara/Türkiye, 2000
- Prof.Dr. Ercüment ERDEM, Incoterms Uygulamaları Semineri, ICC & İTO, İstanbul, Mayıs-2003
- Dr. O. Barbaros KEMER, Dış Ticaret Eğitimi, (Y.Doç.Dr. Emine KOBAN derlemesinde), Alfa-Aktüel Kitabevi, Bursa, 2002
- "DIŞ TİCARET", Dış Ticarete Nakliyat ve Sigorta, C. AYVAZOĞLU, Ankara,1996
- DIŞ TİCARET YÖNÜYLE GÜMRÜK BİRLİĞİ, T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı, Ankara, 1996
- AYBAY Atilla, Deniz Ticaret Deyimleri Sözlüğü, Hukuk Araştırmaları Vakfı, İstanbul, 2003
- T. İŞ BANKASI Vakfı, Banka ve Tic. Huk. Arş. Ens., "Deniz Ticaret Hukuku" (Prof. A. İZVEREN, Prof. N. FRANKO, Av. A. ÇALIK), 1994
- YILDIZTEKİN Atilla, 15.08.2002 , Dünya Gaztesi Denizcilik-Lojistik Eki
- AKTEN Necmettin (Kaptan), Taşımacılık Klavuzu, İTO Yayını, İstanbul, 1995
- DPT, Karayolu Ulaştırması, VIII.B.Y.K.P. Ö.İ.K. Raporu, Ankara, 2000
- DTO, Asrın Dönemecinde Denizciliğimiz, 1994
- DTO, Ulusal Deniz Ticaretimizin Sektörel Değerlendirmesi, İstanbul, 1990
- UND (Uluslararası Nakliyeciler Derneği), Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Mevzuatı, Ankara,1990
- UND (Uluslararası Nakliyeciler Derneği), www.und.org.tr