

# FIATA

## MULTİMODAL TAŞIMA ENSTİTÜSÜ ( MTI ) RAPORU

**Bangkok, 7 EKİM 2010**

FIATA Denizyolu Çalışma Grubu Başkanı Bay Robert Keen tarafından kaleme alınmıştır.

Denizyolu Çalışma Grubu, Zürih'te gerçekleşen en son Multi-Modal Taşıma Enstitüsü toplantısından bu yana iki kere bir araya gelmiştir. Haziran ayında Londra'daki evimde ve Bangkok'taki Dünya Kongresi... Zürih'teki toplantımızdan buyana Çalışma Grubumuza birçok yeni üye eklenerek dünyanın birçok bölgesini kapsayan iyi bir temsil durumuna eriştik.

### **Toplantıya, Denizcilikteki güvenlik konusunda terörizme karşı ABD Gümrük-Ticaret Ortaklığı ( C T PAT mutual recognition ) konusunu ele alarak başlamak istiyorum...**

C T PAT programı ABD'de Gümrük ve Sınır Güvenliği tarafınca yerine getirilmekte ve dört ayrı güvenlik düzenlemesi ile karşılıklı tanıma sisteminden oluşmaktadır. Bunlar, Kanada'nın (Partners in Protection Program), Yeni Zelanda'nın (Secure Export Scheme Program), Ürdün'ün (Golden List Program) ve Japonya'nın (Authorized Economic Operator Program)... Ayrıca Gümrük ve Sınır Güvenliği (Customs and Border Protection) aşağıdaki düzenlemelerle karşılıklı tanımaya yönelik çalışma içersindedir; Singapur'daki (Secure Trade Partnership Plus Program) ve hem AB hem de Kore'de olmak üzere Authorized Economic Operator.

Gümrük ve Sınır Güvenliği ABD'de 3. taraf Lojistik firmalarından en az kendi donanımına kısmen sahip olanları ile sınırlandırarak C T PAT programına katılımda kısıtlamayı sürdürerek programın amacına ters düşmektedir. Taşıma Araçları Derneği ve ABD Ticaret Bakanlığı ile bir araya gelerek Kongre ve Kongre gözetim komiteleri personeli nezdinde lobi yaparak, Gümrük ve Sınır Güvenliği'nin programını ABD yasal düzenlemelerindeki gibi varlık sahibi olmayan 3. Taraf lojistik hizmet üreticisi firmalarına da açmasına çalışacak. Taşıma Araçları Derneği forwarder görüşlerini temsil etmeye devam ederken, bir süre önce bu kanun tasarısını hazırlayan Kongre üyesinin desteğini almıştır. Bu Kongre üyesi forwarder faaliyetlerinin tüm yönlerinden haberdar olup, eylemleri ile Gümrük ve Sınır Güvenliği'nin endişelerimiz konusunda daha fazla bilgi sahibi olmasını sağlamış gibi gözükmektedir. Varlık sahibi olmayan firmaların C T PAT'nin dışında tutulmuş olması durumu üzerinde bir kez daha durulmuş olup, ancak görüşmeler daha başlangıç evresinde olsa da, Gümrük ve Sınır Güvenliği'nin bir uzlaşma pozisyonu arayışında olduğu düşünülmektedir. Bu kısıtlamalar lojistik firmalarına karşı bir ayrımcılığa neden olmakta ve programın dışında tutulmaları güvenlik açısından büyük bir boşluk yaratmaktadır. Buna göre Taşıma Araçları Derneği ile beraber forwarder görüşlerinin en üst seviyede temsil edilmesine devam edilecektir.

### **Denizcilikteki güvenlik konusunda ikinci konu ise, ABD'ye giden konteynerlerin %100 taramasıdır.**

Zürih raporumda, İç Güvenlik Bakanı'nın açıklamasına göre, (İçişleri Bakanı) yabancı limanlardan ABD'ye denizyolu ile gidecek konteynerlerin, gereklerin yerine getirilmesinin pratiklikten uzak ve mümkün olmamasından ötürü, %100 taramaya geçilecek uygulamanın başlamasının 14 Temmuz 2014'e kadar uzatılmasına karar verildiğini delegelelere bildirdim.

ABD İzlenebilirlik Ofisinin bir süre önce yayınladığı raporda, uygun teknolojinin kullanımına geçilmesinde karşılaşılan sıkıntı ve maliyetlere vurgu yapıldı.

İç Güvenlik Bakanlığı (İçişleri Bakanlığı), ABD'deki sektörlerin uluslararası ticarete uyguladığı gibi, daha az sayıdakiler için tarama ya da daha içerikli muayeneyi hedefleyecek şekilde tüm konteynerlerin risk bazlı incelenmesi tercih etmektedir.

Görünüşe göre; Avrupa Birliği ve diğer ülkelerin lobi faaliyetleri başarılı olmuşa benzemekte, ABD yasaları konteynerlerin taranmasını öngörmekte ise de, bunun şu anda zorla uygulanması olası gözükmemektedir.

### ***Madde 6.1.3 İthalatçı Güvenlik Dosyası ve İlave Taşıyıcı Gereklere***

İthalatçı Güvenlik Dosyası ve İlave Taşıyıcı Gereklere (10+2 Kuralı) ABD'li ithalatçının, kargo bilgilerinin Gümrük ve Sınır Güvenliğine ulaşmasından önce, elektronik olarak 10 tane bilgi unsurunu ibraz etmesini öngörmektedir. Ayrıca, taşıyıcı hattın da 2 mesaj setini vermesi gerekmektedir. 10+2 kuralı denizyolu ile ABD'ye gelen kargo için uygulanır. Ancak konteynerler ile taşınamayan dökme yük, 10+2 dosyalama zorunluluğundan muaftır. 10+2 uygulaması 26 Ocak 2009 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, ilk 12 ay boyunca Gümrük ve Sınır Güvenliği kural uygulanmasında itidalli davranmış, ancak bu esnek uygulama dönemi 26 Ocak 2010 tarihi itibarıyla sona ermiştir. Çalışma Grubu, sektörde ilgili tarafların düzenleme hükümlerini yerine getirdiğini düşündüğü için bunun gündemden çıkartılmasını ancak bu deklarasyonları veren forwarderların yükümlülük altında bulunacaklarını vurgulamak isteriz. Standart Ticari Şartlar ve uygun yükümlülük sigortasının uygun bir şekilde bir arada devreye sokulması, yükümlülüklerdeki yanlışlara karşı en büyük savunma olacaktır.

### ***Madde 6.1.4 Çin'de Ön Manifesto Sisteminin (AMS) uygulanmasına yöneliktir.***

Bu konun 1 Ocak 2009 tarihinden itibaren yasalastığı düşünülmektedir. Ancak, bu AMS Sisteminin uygulaması ve bunun ne zaman yürürlüğe gireceği konusunda çok az bilgi vardır. Anladığımız kadarıyla bazı şehirlerde bunu izlerin görülmekte ve sisteme uyum sorunları yaşanmaktadır. Denizyolu Taşıma Grubu gelişmeleri takip edecek ve olursa gelişmeleri rapor edecektir.

### ***Gündemde ki bir diğer konu, dünyanın diğer yerlerindeki güvenlik insiyatiflerini ele alan 6.1.5 maddesidir.***

Avrupa Birliği içinde Authorized Economic Operatör (Yetkilendirilmiş Ekonomik Operatör) programı hala ağır aksak yürümektedir. İngiltere'de Gümrükler ticaretteki katılımı arttırmakta ancak yetkilendirmelerin çoğu forwarderlara verilmektedir. Bu kadar çok farklı Üye Devletin varlığı kolaylaştırmalarda farklılıklar yaratmakta ve Yetkili Ekonomik Operatör olmanın avantajlarını tespit etmek şu an için güç olmaktadır.

Denizyolu Çalışma Grubu, AB 24 saat ön dosyalama zorunluluğu ve diğer ülkelerdeki artan güvenlik deklarasyonlarına dikkat çekti.

AB değişiklikleri Gümrük İşleri Enstitüsünde ayrıntılı olarak ele alınmış olup, bu raporda bu konuya ayrıntılı yer verilmemesi önerilmektedir.

### ***Denizcilikteki Güvenlik konusundan gündemdeki, Gemi Sahibi Olmadan Taşıyıcı Gibi Hareket Eden Operatörler (NVOCC) – Tarifelerin Yayınlanmasının İptali ile ilgili 6.2 maddesine geçiyoruz.***

Zürih'teki raporumda, Federal Maritime Commission'unun, (ABD Federal Denizcilik Komisyonu) Ulusal Gümrük Komisyoncuları ve ABD Forwarder Dernekleri ile bunları destekleyen Taşıma Aracıları Derneği ve diğer önde gelen gönderici NVOCC örgütlerinin, mevcut tarife yayını zorunluluğundan gönüllü muafiyeti için

vermiş olduğu başvuruyu değerlendirdiğini bildirmiştim. İlk muafiyet tanınması için ilk başvuru FIATA tarafından 1991 yılında yapılmıştı.

Müşterilere verilen fiyat ve şartlarla kendimi kısıtlı tutmaktayım. Üzerinde mutabık kalınan fiyat ve şartlara ilişkin yazılı kayıtların beş yıl boyunca muhafaza edilmesi gerekecektir. NVOCC'ler tüm sevkiyatlar için geçerli olacak şartlarla ilgili standart kuralların tarifelerini yayınlamaya devam edecek ve parasız teminini sağlayacaktır.

Komisyon, tarife yayınları yerine, NVOCC'ler tarafınca kullanılacak 'safe harbor'(güvenli liman) türü fiyat teklifi kayıt formu hakkında kamuoyunun görüşlerini aldı. Ulusal Gümrük Komisyoncuları ve ABD Forwarder Dernekleri tarafından istenen muafiyet NVOCC'ler (ABD'de ofisi olan) ile kısıtlı olup, ancak Komisyon, nihai kuralı yayınlamadan muafiyeti Federal Denizcilik Komisyonu'na tescilli (ancak lisans zorunluluğu olmayan) yabancı NVOCC'lere genişletilmesine yönelik olarak kamuoyunun görüş belirtmelerini istedi.

Bu danışma sürecinde temsililer Taşıma Aracıları Derneği ile FIATA tarafınca sağlandı. İngiltere ve Çin dahil olmak üzere diğer ülkeler de temsilci gönderdi.

Nihai kurallın Ağustos sonundan önce yayınlanmış olmasını ümit etmiştik ancak burada bazı gecikmeler oldu. Yakınlarda bir haber bekliyor olmakla beraber, ABD'de Denizcilik Yasasının yeniden kaleme alınması yönünde bir öneri yapıldığı duyumu alınmış olup, NVOCC konusunu etkileyecek bir gelişme bakımından gelişmeleri yakından takip etmekteyiz.

### ***Gündem Maddesi 6.3 Elektronik konşimento***

Salı günü Başkanın yapmış olduğu tören açış konuşmasında e-ticarete değindiğini duymuş olmalısınız. Denizyolu Çalışma Grubu elektronik bir FBL'yi mümkün kılacak gelişmeleri takip etmektedir. Rotterdam Kurallarının kabul edilmesi durumunda yeni bir FIATA konşimentosu gerekecektir ancak buna birkaç yıl daha vardır.

CLECAT'ın bir e-Ticaret Çalışma Grubu bulunup, bu grup FIATA adına elektronik FIATA dokümanlarının oluşturulabilirliğini ve bunların ne şekilde aktarılabilirliğini aktarmıştır. Bu grubun araştırmakta olduğu bir başka karmaşık alan ise, FIATA FBL dokümanlarını dünya çapında izleyebilmek amacıyla ortak bir havuz sisteminin nasıl oluşturulabileceğidir.

Bu proje daha çok erken evrelerinde olup, bu bakımdan bu raporda ayrıntıya girmek niyetinde değilim. Ancak ileri ki toplantılarda bu konuya tekrar döneceğim. Ben CLECAT'ın IT grup üyesiyim ve Birleşmiş Milletler ve diğer ilgili organlarla forwarderları etkilemesi olası uygun IT gelişmelerini takip etmekteyim.

### ***Iran üzerindeki yaptırımlara güncel bakış gündem maddesi 6.4***

Yüklerin İran taşıtları ile taşınmasına yönelik ABD yaptırımlarını duymuş olmalısınız. Bundan bir sene önce Cenevre'de ayrıntılı bir sunum yapılmış ve ABD firmalarına yönelik olarak ABD'de İran'la yapılan ticaretin düzenlenmesinde bazı değişiklikler yapıldığına dikkat çekilmişti. ABD'deki bu yasal düzenlemenin kapsamı ABD'de varlıkları ya da büroları olan ABD dışındaki firmalara kadar genişletilebilir.

27 Temmuz 2010'da AB, birçok kilit alanı da etkilemesi söz konusu olmak üzere İran'a şimdiye kadar ki en sert yaptırımları uygulamaya başladı. Bunlara Sigortacılık, İhracat/İthalat kısıtlamaları, Enerji, Finans, Seyahat, Eğitim ve Taşıma kısıtlamaları dahildir.

İran'ın nükleer yakıt üretimi ve roket geliştirmesine katkıda bulunabilecek malların tedariki ve satışını da kapsamı bakımından AB'nin yaptırımları, Birleşmiş Milletlerin geneline göre daha geniş kapsamlı ve sıkıdır. Yukarıda belirtilenlere ilave olarak AB yaptırımları ayrıca İran Hükümetiyle ilintili tüzel kişileri hedef almaktadır. Yaptırımların uygulanması tüm AB üyesi devletleri için geçerlidir.

Denizyolu Çalışma Grubunun, konuyla ilgili belirli bir öneride bulunması söz konusu olmayıp, ancak İran'la ilgili herhangi bir konuda forwarderlardan dikkatli davranıp gerekli önlemleri almaları istenecektir.

### ***Bugünkü son konu Incoterms 2010'dur***

Bilindiği üzere Incoterms, uluslararası ticari işlemlerde kullanılmak üzere Uluslararası Ticaret Odası'nın (ICC) yayınlamış olduğu bir dizi satış şartlarını kapsamaktadır. İlki 1936'da yayınlanmış olup, halen yürürlükteki Incoterms 2000 versiyonudur. Incoterms, mevcut dünya ticaretinin uygulamalara uyumlu olmasının sağlanması bakımında kabaca her on yılda bir yenilenmektedir.

Yeni yayınlanacak olan Incoterms 2010, 1 Ocak 2011'dan itibaren yürürlüğe girecektir.

İlk gözden geçirme 2008 yılı başında başlamış olup, Uluslararası Ticaret Odası'nın (ICC) 25 Ulusal Komitesinden gelen yorumlara göre taslak grubu 150 sayfayı satır satır gözden geçirmek üzere bir araya gelmiştir. FIATA, ICC nezdinde gözlemci olup, Incoterms toplantılarına düzenli olarak katkıda bulunmuştur. Her bir taslak yayınlandığında öngörülen değişiklikleri inceleyip, görüşlerimiz sunduk. Incoterms daha önce dört olmasının aksine aşağıda belirtildiği gibi bu defa iki kategoriye ayrılmaktadır:

### **Taşıma vasıtası veya vasıtalarına (mod) göre şartlar veya Denizyolu - İç Suyolu taşıma vasıtalarına göre şartlar**

Burada özellikle, Incoterms kullanıcılarının kendi özel gereklerine göre doğru terimi saptamalarına daha da yardımcı olması amaçlanmaktadır.

Halen onüç tane olan mevcut Incoterms kuralları onbire düşürülmektedir. DAF, DES, DEQ ve DDU kaldırılmış olup, DAT ve DAP olmak üzere iki yeni Incoterms devreye sokulmuştur.

Herhangi bir taşıma vasıtası için yeni Incoterms şartları yeni devreye girenlerle birlikte: CIP, CPT, DAP, DAT, DDP, EXW ve FCA'yı kapsamaktadır.

Sadece Denizyolu için olanları ise, CFR, CIF, FAS ve FOB'dur.

Yeni Incoterms'e dahil edilen diğer konular ise:

Her bir işlemde doğru kuralın seçilmesi için geniş kapsamlı yönlendirici notların ve grafik görsel şekillerin sağlanması;

Taşıma vasıtasına göre en uygun kuralın seçilmesine katkıda bulunmak bakımında yeni bir sınıflandırmanın yapılması;

Elektronik uygulamalar için öneriler;

Taşıma aktarımlarında güvenlikle ilintili bilgilendirmeler;

Incoterms 2010'ın dahili (AB içi) ticaretteki kullanımına ilişkin öneriler;

kapsanmaktadır.

Birbirlerinin alanlarına belirgin çakışmaları olan Incoterms 2000 DAF, DES, DEQ ve DDU'nun yerine DAT ve DAP olmak üzere iki yeni terim gelmiştir.

**DAT**, 'Delivered at Terminal' (Terminalde Teslim) ile satıcının, daha önceden adı belirlenen varış limanı veya noktasında adı belirlenen terminalde, taşıma vasıtasından boşaltıldıktan sonra malları alıcının emrine sunularak teslim etmesi anlamına gelir. Terminal ile üstü açık veya kapalı olsun, rıhtım, antrepo, konteyner alanı veya karayolu, demiryolu veya hava kargo terminali kastedilmektedir. Malların adı belirtilen liman ya da varış noktasındaki terminale taşınması ve boşaltılmasına kadar satıcı tüm riskleri üstlenir.

Risklerin o noktaya kadar satıcıya ait olmasından hareketle, taraflara açık ve net olarak terminali belirlemeleri, eğer mümkünse belirlenen liman ve varış noktasındaki terminalin içinde de teslimatın yapılacağı noktayı da spesifik olarak tarif etmeleri önerilmektedir. Satıcının bu tercihle bire bir çakışan bir taşıma anlaşmasını elde etmesi önerilir.

Ayrıca şayet tarafların, malların terminalden bir başka noktaya taşınması ve elleçlenmesi ile ilgili olarak sorumluk ve risklerin satıcıya ait olması konusunda bir niyetleri varsa, bu durumda DAP veya DDP kuralları uygulanmalıdır.

DAT'a göre ihracatta malların gümrük çıkış işlemlerinden satıcı sorumludur. Ancak ithalatta satıcının gümrük giriş işlemlerini yapma, gümrük vergisi ödeme ya da gümrük formaliteleri ile ilgilenme gibi bir yükümlülüğü yoktur.

**DAP**, 'Delivered at Place' (Mahalinde teslim) ile boşaltılmak üzere taşıyan vasitanın alıcının emrine sunulmak amacıyla belirlenen noktaya ulaştırılması ile satıcının malı teslim etmesi anlamına gelir. Malların belirlenen noktaya taşınmasında tüm riskler satıcıya aittir.

O noktaya kadar ki tüm riskler satıcıya ait olduğundan, taraflara üzerinde anlaşılan varış noktasını açık ve net biçimde tarif etmeleri, satıcının bu tercihle ilgili taşıma kontratını elde etmesi önerilir. Taraflar arasında aksine bir anlaşma yok ise, kontrat gereği varış noktasında malın boşaltılmasına ilişkin olarak satıcı, yaptığı masrafların alıcı tarafından karşılanmasını isteyemez.

DAP, uygulandığı durumlar için ihracatta malların gümrük çıkışının satıcı tarafınca yapılmasının öngörür. Ancak, ithalatta satıcının gümrük giriş işlemlerini yapma, gümrük vergisi ödeme ya da gümrük formaliteleri ile ilgilenme gibi bir yükümlülüğü yoktur. Şayet taraflar, ithalatta gümrük işlemlerinin yapılması, gümrük vergilerinin ödenmesi ve gümrük formalitelerinin satıcı tarafınca üstlenilmesi konusunda anlaşmaya varır ise, DDP terimi uygulanmalıdır.

Göndericilerin, Ex Works, FOB ve CIF için geleneksel anlamlarını korumayı sürdürmeleri, hava ve konteyner taşımacılığına da bunları adapte etmeleri beklenirken, Incoterms 2010'da forwarderlar için önemli denebilecek konular muhtemelen yer almamaktadır. Ticaretteki tarafların bilgilendirilip eğitilmeleri için Uluslararası Ticaret Odası (ICC) esaslı bir eğitim programının gerekliliği ortadadır.

Incoterms 2010'u Uluslararası Ticaret Odası (ICC) kitapçısından veya internet üzerinde satın alabiliyor olacağız.

Bununla raporuma son veriyorum. Bundan sonraki Denizyolu Çalışma Grubu Toplantısı 4 Şubat 2011'de Rotterdam'da olacaktır. Dostumuz FENEX'in davetlisi olacağımızdan kendilerine teşekkürlerimiz sunarız.

Son olarak, bize dünyanın dört bir tarafından bilgi sağladıklarından dolayı Çalışma Grubu danışmanlarına ve Bay René Zimmermann'a teşekkür ederiz.

Robert Keen

FIATA Denizyolu Çalışma Grubu Başkanı  
Bangkok, 5 Ekim 2010