19.03.2018

Gelen yükler ile ilgili Konteyner demuraj ücretleri ile alakalı MHKK bilgilendirmesidir.

Sayın Müşterilerimiz ve STK Temsilcileri,

Burada yazdıklarımız tecrübe ve piyasa bilgilerimizden oluşmuştur. Tamamen kanunlara dayalı görüş olmayabilir, bu şirketimiz MHKK'nın dikkat çekmek ve aydınlatma amaçlı görüşüdür. 4458 sayılı Gümrük Kanunu 3. Mad. 24. fıkrası (a) ve (b) md. gereği risk bildirimi olarak değerlendirilmelidir.

Tüketici Kanunu tabii ki şirketlerinizin faydalanacağı bir kanun değildir. Sizler Ticaret Kanunu hükümlerine tabisiniz. Fakat bu tür standart anlaşmalar bilhassa bazı bilirkişilerin kanaatleri için önemlidir. Ama bildiğimiz kadarı ile artık kanaat kullanmaları da istenmiyor. Bu sebeple biraz da kanuni açıklamalar yapmalıyız. Ticaret Kanunumuz nakliyecinin demuraj, bekleme ücreti talebine olanak tanımıştır ve Medeni Kanunumuz da daha başlangıcında bu talebin doğruluk ve dürüstlük çerçevesinde olmasını ve talebi yapanın bu talebini dayandırdığı maliyet olgularının ispatı ile yükümlü olduğunu belirlemiştir. Bilhassa CIF olarak gelen konşimento veya yük senetleri gibi evraklarda milletler arası kanun harici, demuraj ücretleri ile alakalı hele ki konteynerlerin demurajı ile alakalı yazılmış olan "gün şu kadar Euro" veya "gün şu kadar USD" bekleme ücreti alınır ibareleri ile sizlerden alınacak ücret talebi OLMAZSA OLMAZ demek değildir. Öncelikle bu konşimento, taşıma sözleşmesi göndericiniz ve taşıyıcı arasında yükün size teslimi konusunda yapılmış bir sözleşmedir. Sizin tüm şartları okuyup uygun görerek kabul ettiğiniz bir anlaşma değildir.

Sizin için malın göndericisi tarafından, uygun bir taşımacı ile ücreti ödenmiş olarak ilgili limana veya adresinize kadar gelmesi, yani ana işlevi önemlidir. Gönderici de bu şekilde bakar bu sözleşmelere. Fakat taşıyan bazı hususlar ekler örneğin konteynerin 7 gün içinde boşaltılması ücretsizdir. 7 günü geçtiğinde "gün başına 100 USD isterim, 1.000 USD isterim" falan diyebilir. Bunların hepsi ana işleve yan eklemelerdir. Navlunu gönderen ödemeli ve taşıma senedini gönderen imzalı olduğu hallerde alıcının gıyabında bir sözleşme kurulmuştur. Zaten öncelikle işlevi taşıma ve teslimdir. Bekleme hususu ile alakalı önceden düşünülmüş bir anlaşma yoktur aslında, bekleme ise sonradan çıkmış bazı zorunluluktur. Bu durumda bu zorunluluk sebebi ile sizlerin sömürüsü yanlıştır diye düşünmekteyiz. Konteyner sizin sahanızda beklediği zaman kap maliyetinden başka bir şey değildir. Sıfır bir konteynerin taşımacıya yatırım maliyeti 7.000 USD civarıdır. Bir konteynerin 20 sene ömrü olur, yıpranma payı günlük 1 USD' dir. Zaten uluslararası taşımacıların birliklerinin gerektiğinde birbirlerinin konteynerlerini kullanma hakları için yapılmış anlaşma vardır ve fiyatlar belirlenmiştir. Bu havayolunda ve denizyolunda da vardır. Ama sonuçta nakliyecinin bir yatırımıdır ve bunu ücretsiz depo olarak kullanmakta yanlıştır. Fakat fahiş ücret ödemek de yanlıştır. Sonuçta talebi yapan taraf nakliyecidir ve bu kabın beklemesinin kendine maliyeti gibi konuyu kar mahrumiyeti haricinde ispat etmesi Medeni Kanunumuza göre şarttır. Benim başka konteynerim yoktu yük kaçırdım gibi bir tezi varsa bunu da demirbaş veya gümrüğün Bilge Sistemi verisi ile ispat etmelidir. Ayrıca taşıyıcıların birbirlerinin kaplarını gerektiğinde kullanabilecekleri anlaşma vardır. En çok görebildiğiniz yerler havalimanları olacağından bir havayoluna yüklenen farklı havayolu konteynerleri veya havayolundan boşaltılan çok farklı havayolu konteynerleri görebilirsiniz. Yani konteynerim yoktu ben yük kaybettim demek, belki ihmal sebebidir. Taşıyıcı taşıma senedinde bazı bekleme rakamları yazar ama bu fiyatında uzlaşılmış bir şey değildir aslında. Onun da bu talebi aslında fahiş para kazanmak değil sadece lüzumsuz yere konteynerlerinin firmalarda depo gibi bekletilmesinin engellenebilmesini amaçlayan caydırıcılık esaslıdır. Aslında liman konteyner sahasına gelip boş beklemesi de taşıyıcıya bir park maliyetidir.

Bunları yazmaktaki amacımız, hukukçularımızın taşıma senedi üzerindeki gönderen ile taşıyıcı tarafından akdedilmiş taşıma sözleşmesindeki yan unsur olan bu tür bekleme ücreti fiyatının alıcının gıyabında bir anlaşma olduğunu ve fiyatının caydırıcılık amaçlı olduğunu düşünerek hareket etmeleri, bu hususta kararlarının ülkemizden döviz kaybı olduğunu, fahiş taleplerin ülkemiz kanunları çerçevesinde değerlendirilerek karar verilmesini arz etmektir.

Tabii bir de bu taşıyıcı şirketlerinin acenteleri, konteynerlerin gümrük sahasından çıkması için sizlerden hem para hem de taahhütname istemektedirler. Bu taahhütnamelerde sizlere konteyner geri verilmekte gecikirse gümrük gecikme olarak tekraren bir ücret talebini onaylatmakta ve imzalatmaktadırlar. Bunu belki de gümrükteki vekiliniz olan gümrük müşaviriniz imzalamakta, belki de firmanız yetkileri tarafından imzalanmaktadır. Bu imzalar tabii ki yetkilidir. Fakat gecikme durumunda sürpriz fahiş ücretler ödemekle sorumlu tutulabilirsiniz. Ama bu imzalar da gelen veya gidecek malınızın teslim alınabilmesi için verilmiş, matbu işlemlerde olan bir imzadır. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'mızın alıcı veya gönderici sahasında 20'lik veya 40'lik konteyner bekleme ücretini de fahiş olmayacak bir bedelle sabitlemesi ülkemizden fuzuli döviz çıkışını ve dış ticaretçilerimizin fahiş ücret taleplerini engellemiş olacaktır.

4822 Sayılı Kanun İle Değişik 4077 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun İkinci Kısım

Tüketicinin Korunması Ve Aydınlatılması

Sözleşmelerdeki Haksız Şartlar [Madde 6] [Değişik; 06.03.2003-4822/7 md]

Satıcı veya sağlayıcının tüketiciyle müzakere etmeden, tek taraflı olarak sözleşmeye koyduğu, tarafların sözleşmeden doğan hak ve yükümlülüklerinde iyi niyet kuralına aykırı düşecek biçimde tüketici aleyhine dengesizliğe neden olan sözleşme koşulları haksız şarttır.

Taraflardan birini tüketicinin oluşturduğu her türlü sözleşmede yer alan haksız şartlar tüketici için bağlayıcı değildir.

Eğer bir sözleşme şartı önceden hazırlanmışsa ve özellikle standart sözleşmede yer alması nedeniyle tüketici içeriğine etki edememişse, o sözleşme şartının tüketiciyle müzakere edilmediği kabul edilir.

Sözleşmenin bütün olarak değerlendirilmesinden, standart sözleşme olduğu sonucuna varılırsa, bu sözleşmedeki bir şartın belirli unsurlarının veya münferit bir hükmünün müzakere edilmiş olması, sözleşmenin kalan kısmına bu maddenin uygulanmasını engellemez.

Bir satıcı veya sağlayıcı, bir standart şartın münferiden tartışıldığını ileri sürüyorsa, bunu ispat yükü ona aittir.

6/A, 6/B, 6/C, 7, 9, 9/A, 10, 10/A ve 11/A maddelerinde yazılı olarak düzenlenmesi öngörülen tüketici sözleşmeleri en az 12 (oniki) punto ve koyu siyah harflerle düzenlenir ve sözleşmede bulunması gereken şartlardan bir veya birkaçının bulunmaması durumunda eksiklik sözleşmenin geçerliliğini etkilemez. Bu eksiklik satıcı veya sağlayıcı tarafından derhal giderilir.

Bakanlık standart sözleşmelerde yer alan haksız şartların tespit edilmesine ve bunların sözleşme metninden çıkartılmasının sağlanmasına ilişkin usul ve esasları belirler.

Güçlü olduğu için haklı değil, haklı olduğu için güçlü olunan bir ortam için

Başarılar dileriz.