

## Konşimento Kaynaklı En Sık Karşılaşılan Problemler ve Taşıyanlara Tavsiyeler

Konşimento, yükleme öncesinde veya yükün taşınmak üzere yükleme limanında teslim alındığını tevsik etmek amacıyla imzalanan kıymetli bir evraktır. Bu evrak yükleten ile taşıyan arasındaki ilişkiyi gösterir. Konşimentoya ilişkin en sık karşılaştığımız sorunlar aşağıdaki yazımızda özetlenmiştir;



I - Yükleme limanına getirilen hasarlı ya da ayıplı yükün yüklenmesi karşılığında temiz konşimento imzalanmasının talep edildiği haller;

Yükleme limanına getirilen yükün hasarlı veya ayıplı olarak gemiye yüklenmesi istenmesi ve yükletenin her ne kadar yük ayıplı olsa da konşimentoya “iyi kondisyonda” ibaresi yazılması konusunda kaptana ısrar etmesi durumunda, kaptan; belirtilen kondisyondaki yükü yüklemeyi reddetmeli, ya da yükün tam olarak hangi kondisyonda olduğunu konşimentoya yazmak kaydıyla yüklemeye onay vermelidir.

Kaptan taşıyanın acentesi sıfatıyla yüklenen yükün tam olarak durumunu gösteren şerhleri konşimentoya düşmekle yükümlüdür. Akreditifli taşımalarda bankalar konşimento üzerine “şerh” düşülmesini istemez ve akreditif şartları gereği “clean” yani temiz konşimento düzenlenmesini talep etiklerinden yükleten kaptana ya da taşıyana teminat mektubu (LOI) vererek hasarlı yük yüklense de konşimentoda yükün temiz yüklendiğinin yazılmasını talep edebilirler. Çoğu zaman gemi tahliye limanına vardığında yük alıcısı taşıyan ile yükleten arasındaki teminat mektubu ilişkisinden haberdar olmadığı için hasarlı yük teslim edildiği iddiasıyla gemilerin tutuklandığına şahit oluyoruz. Gemi tutuklandığında hem kiracı hem de yükleten sıklıkla ortadan kaybolmakta ve taşıyan bu gibi sorunlarla baş başa kalmaktadır. Bu gibi hadiselerde Teminat Mektubu kabul edilerek gerçekte temiz olmadığı bilinen yükün temiz olduğunun beyanı bir nevi sahtecilik kabul edilir.

Bu gibi Teminat Mektuplarının taşıyan tarafından alındığı taşımalarda meydana gelecek herhangi bir sorumlulukta P&I sigortacıları taşıyanın karşılaşıcağı zararları kuvertür dışı bırakacaktır.



**Burcu BERRAK**

Hasar Müdürü

+90 216 545 0300 (D.240)

+90 533 354 16 58

burcu.berrak@turkpandi.com

2000 yılında İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği bölümünden mezun oldu. Üniversite öğrenimi sırasında 3 yıl süre ile Bora Denizcilik' te gemi kiralama departmanında stajyer /post fixture olarak çalışmıştır. Mezuniyeti sonrasında 2000 yılında Borusan Lojistik' te deniz nakliye uzmanı olarak kariyerine önce lojistik sektöründe konteyner ve açık yük nakliyesi alanında başladı. 2001 yılında Hollanda menşeli Frans Maas Uluslararası Lojistik firmasında deniz nakliye sorumlusu olarak çalıştı. 2003 yılında uluslararası P&I Kulüplerin Türkiye' de muhabirliğini yapan Omur Marine Ltd. firmasında hasar uzmanı olarak çalışmaya başladı. 11 yıl süre ile bu firmada her türlü denizcilik hasarları ile ilgilendi. Ocak 2014 tarihinde Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine hasar müdürü olarak katıldı.



**TURKP&I**

Taşıyan yük alıcıları tarafından başlatılacak hukuki yaptırımlarla kendi başına ilgilenmek zorunda kalacak ya da yükleteni / kiracıyı kendini koruması için ikna etmek durumunda kalacaktır.

## II – Tahliye limanında yükün orijinal konşimento ibraz edilmeden teslim edilmesi talep edildiği haller;

Bazı taşımalarda yükün birden çok defa el değiştirerek satışı durumunda orijinal konşimentonun tahliye limanına ulaşmasında gecikmeler yaşanabilir ve genelde bu gecikme nedeniyle problemler meydana gelir. Bazı durumlarda konşimento çeşitli sebeplerde kayıp olabilir. Yük alıcısı konşimentonun kaybolduğunu, çalındığını veya varış limanına ulaşmasında gecikme yaşandığını ileri sürebilir. Bu gibi hallerde yükün yanlış tarafa teslimi ya da sahtecilik rizikolarıyla karşı karşıya kalınabilir.

Her ne kadar taşınan yükün orijinal konşimento ibraz edilmeden alıcıya teslim edilmesi tavsiye edilmese de, bu şekilde teslim uluslararası ticarete uygulanan bir usuldür. Evrakların teslimi zincirinde yaşanan gecikmeleri ve yük taşıma halinde iken de satılabilme durumlarında genellikle gemi tahliye limanına vardığında orijinal konşimentolar genellikle varış yerine ulaşmamış olur.

Bahsedilen durumlar meydana geldiğinde taşıyan yükü kiracı veya alıcıdan her zaman Teminat Mektubu (LOI) alacağını düşünerek yükü teslim etmeyi kabul eder. Pek çok olayda, yükün bu yolla tesliminde herhangi bir sorun yaşanmaz. Ancak her ne kadar bu uygulamaya taraflar aşına olsa da, bazı durumlarda süreklilik kayıtsızlığı doğurabilir. Bu nedenle bahsedilen teslim şeklinin risklerini hatırlamak ve bu riskleri minimize etmek adına ihtiyatlı hareket etmek gerekir.

Taşınan yükün orijinal konşimento olmadan teslimine bağlı olarak ortaya çıkabilecek risklerden ilki yükün yanlış tarafa teslimidir. Konşimento tahliye limanında kaptana ibraz edildiğinde yükün teslimi için bir anahtar görevi taşır. Bu anahtar mevcut olmadığında Teminat Mektubunun (LOI) taşıyanı yükün yanlış alıcıya tesliminden doğacak sorumluluklardan kurtarmayacaktır.

Konşimentonun hukuken sahibi gemi sahibine yükün yanlış alıcıya teslimi nedeniyle dava açabilir; gemi sahibi bu aşamada hem P&I sigortacısının desteğinden yoksun kalacaktır ve taşıyanı koruyup korumayacağı belli olmayan teminat mektubu ile konuyu kendi uhdesinde çözmek zorunda kalacaktır.

Bu gibi durumlarla karşılaşıldığında en iyi yol orijinal konşimento sunulana kadar tahliyeye başlamamaktır. “Charter partı” de herhangi bir

hüküm yok ise, gemi sahibi yükün orijinal evrak olmadan teslimine mecbur edilemez. Ancak bu hallerde genelde ticari baskılar uygulanır ve pek çok hadisede gemi sahibi çoktan orijinal konşimento olmadan Teminat Mektubu ile yük teslimine muvafakat etmiştir. Eğer “Charter Party” de böyle bir hüküm mevcut ise, yükü teslim almak isteyen taraf hak sahibi alıcı olmasa da ve gemi maliki kendini güvende hissetmese de orijinal konşimento olmadan yükü teslim etmeyeceğini ileri süremeyecektir.

Konşimentonun orijinalinin tahliye limanına ulaşmamasının nedeni ne olabilir? Sebeplerden birisi bankada yaşanan gecikmeler bir diğeri de bankanın akreditifli satışlarda orijinal konşimentoyu satıcıdan ödeme alana kadar elinde tutması olabilir.

Sonuç olarak tavsiyemiz, kaptanın yükü teslim almaya gelen tarafın kimliğini tespit etme konusunda dikkatli olması, teslim gelen kişinin tüm bilgilerini dikkatlice kayıt etmesi ve bu kişinin detaylarının Teminat Mektubu üzerindeki bilgiler olduğundan ya da kiracının bildirdiği kişi ile aynı kişi olduğundan emin olmadan teslimi gerçekleştirmemesidir. Nitekim, ihtiyatlı donatanlar gemi limana varmadan bu bilgileri temin edip önceden kontrolünü sağlamaya da çalışmaktadırlar.

Yükün orijinal konşimento ibraz edilmeden teslim edilmesinde karşılaşılabilecek ikinci risk ise sigorta teminatıyla ilgilidir. Şu iyi bilinmelidir ki, taşınan yükün orijinal konşimento olmadan teslimi nedeniyle donatanın karşılaşılabileceği sorunlar P&I sigortası teminatı kapsamında olmayacaktır.

Üçüncü bir risk ise Teminat Mektubu ile yükün orijinal konşimento ibraz edilmeden teslimine rıza gösteren donatanın kiracı tarafından sunulan Teminat Mektubu içeriğine dikkat etmemesinden kaynaklanan sorunlardır. Mesela standart bir Teminat Mektubunda “Yükün tahliyesine onay verir” yazar iken bazı durumlarda bu Teminat Mektubu değişikliğe uğramış ve üzerinde “Yükün teslimine onay verir” ibaresi yazıyor olabilir. Yükün tahliyesi ile teslimi aslında iki farklı sürece tekabül eder. Yükün tahliyesi ibaresi olmasa rağmen aynı zamanda teslimi de gerçekleştiren donatana karşı ileride yükün yanlış kişilere teslim edilmesi nedeniyle taşıyana dava açılabilir ve gemi herhangi bir limanda yükün gerçek sahibi tarafından tutuklanabilir.

Yükün orijinal konşimento olmadan teslimi pratikte uygulanan bir yöntemdir. Ancak böyle bir teslim şeklinde meydana gelebilecek rizikolara karşı P&I Sigorta teminatı koruması olmayacak ve taşıyan bu gibi durumlarda sigortacısının desteğinden mahrum kalacaktır.

