



# SOLAS ve KONTEYNER TARTIMI



**Cavit Uğur**  
**UTIKAD Genel Müdürü**



- ➔ 5N1K ve GERÇEKLER
- ➔ MEVZUAT
- ➔ ENDİŞELER ve SORULAR
- ➔ HAZIRLIKLAR ve GÖRÜŞLER
- ➔ ULUSLARARASI ÖRNEKLER
- ➔ KAYNAKÇA
- ➔ SSS



- MSC NAPOLİ
- OCAK 2007
- İNGİLİZ KANALI
- FIRTINA – KARAYA OTURTULMA
- SHIPPER
- YANLIŞ KONTEYNER AĞIRLIKLARI



## MSC NAPOLI

➡ 660 / 137 / 3

➡ 20

➡ 137 / 312



# GÜÇLÜ OLAN KURALI KOYAR!



- Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)
- SOLAS (Safety of Life at Sea – 1974)
- Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi
- Mayıs 2014 - IMO Deniz Güvenlik Komitesi
- SOLAS – Bölüm VI

(Kargo ve Akaryakıtların Taşınması)



➤ IMO MSC. Circ. 1475 Rehberi

9 Haziran 2014

➤ FIATA 2014 İstanbul Dünya Kongresi

Ekim 2014 – MTI/WGS

➤ IMO MSC. Resolution MSC. 380 (94)

21 Kasım 2014

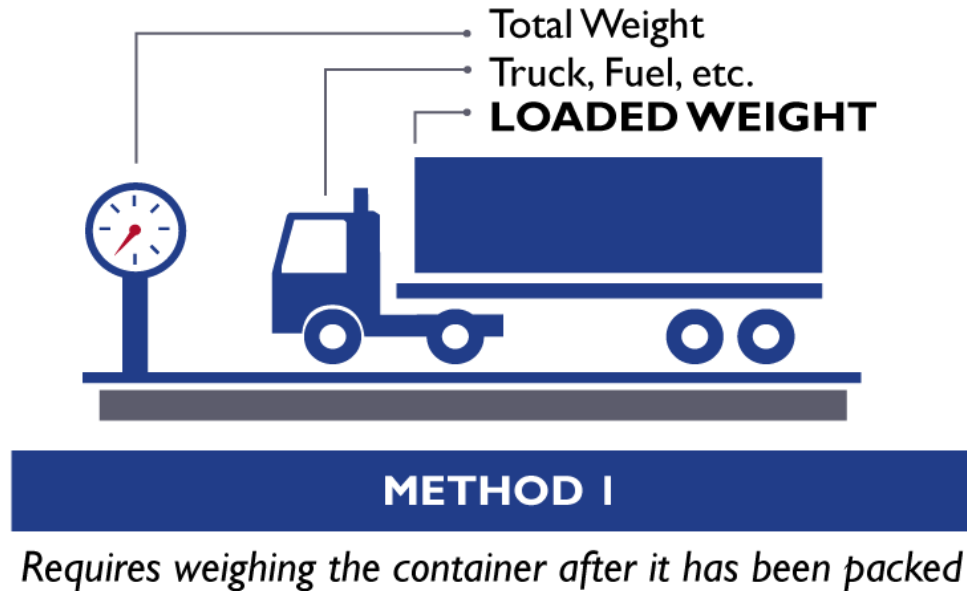
➤ Konteyner Tartımı ve Beyanı:1/7/2016



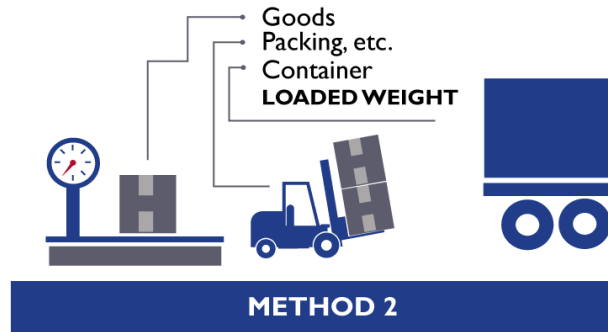
- Konteyneri kimin yüklediği ve paketlediğine bakılmaksızın, SHIPPER'a bir gemiye yüklenmeden önce dolu konteynerin toplam brüt ağırlığını tarttırarak doğrulatma ve doğrulanmış brüt ağırlığı (DBA-VGM) denizyolu taşıyıcısına veya acentesine bildirme şartı getirilmiştir.
- Bunun için de iki farklı yöntem öngörülmüştür:



## 1. Yöntem: Yüklenmiş, dolu konteynerin kalibrasyonlu ve sertifikalı bir tartım ekipmanı ile tartılması



**2. Yöntem:** İlgili kamu biriminin onaylayacağı sertifikalandırılmış bir yöntemle, ambalaj, palet, istifleme ve sabitleme malzemeleri de dâhil olmak üzere konteyner içerisindeki tüm mal ve diğer ağırlıkların tartılarak toplanması ve bunun üzerine konteynerin tara ağırlığının eklenmesi



*Requires weighing all the cargo and contents of the container and adding those weights to the container's tare weight as indicated on the door end of the container.*

# MEVZUAT



➔ SHIPPER

N

➔ DBA (VGM)

O

➔ DOKÜMAN (BEYAN VEYA TALİMAT)

➔ SHIPPER YETKİLİ İMZASI

veya

L

➔ GEMİ YÜKLEME PLANI İÇİN

O

➔ YETERİNCE ZAMAN ÖNCEDEN

A

➔ ARMATÖR VEYA ACENTESİNE

D

➔ **ve TERMİNAL İŞLETİCİSİNE**



➔ REHBER: IMO MSC Sirküler 1475

Tanımlar

Aktarmalar

Uygulama kapsamı

Beyan Farklılıkları

Temel İlkeler

DBA'sız Konteynerler

Yöntemler

Max.Geçen Konteyner

Dokümantasyon

Armatörün Nihai Kararı

Tartım Ekipmanları

Boş Konteynerler

İntermodal Taşımalar

Yürürlük ve Uygulama



# ENDİŞELER ve SORULAR



- ➔ Shipper kim?
- ➔ DBA için kabul edilmiş ortak bir format var mı?
- ➔ DBA'nın son iletilme zamanı belirlenmiş mi?
- ➔ DBA hangi yöntemlerle iletilecek?
- ➔ Eğer kont. feeder gemiye yüklenecekse de DBA zorunlu mu?
- ➔ Konteyner tartımını kim organize edecek?
- ➔ Tartım farklılığı için bir hata payı belirlenecek mi?
- ➔ Yanlış beyanlar için bir ceza uygulanacak mı?
- ➔ DBA ile gümrük beyannamesindeki ağırlıklar farklı mı olacak?
- ➔ DBA ağırlığı konşimentoya yazılacak mı?
- ➔ Tartım cihazları için uluslararası bir standart var mı?
- ➔ Sertifikalı kantar ve tartım listesi var mı?
- ➔ Kantar tikeleri veya tartım sonuçları ibraz edilecek mi? Arşiv?



# ENDİŞELER ve SORULAR



- ➔ Tartım masrafı ne olacak ve kim ödeyecek?
- ➔ Parsiyel yük sahipleri DBA vermek zorunda mı?
- ➔ Grupaj konteynerlerde DBA kim tarafından ve nasıl verilecek?
- ➔ TİO taşıyıcı mı, Shipper mı? TİO DBA verecek mi?
- ➔ TİO'lar için uygulama ne olacak?
- ➔ TİO'lar HB/L düzenlemiyorsa DBA'dan sorumlu olacak mı?
- ➔ TİO'lar 2. yöntemi uygulayacak Shipper'lara nasıl hizmet verecek?  
Shipper'ların DBA'larını TİO iletebilecek mi?
- ➔ 2. yöntemi uygulamak isteyen Shipper ne yapmalı? Masrafı var mı?
- ➔ 2. yöntem için üçüncü parti hizmet sağlayıcı kullanılabilir mi?
- ➔ 2. yöntemde kullanılacak armatör data ağırlığı bilgisi yanlışsa ne olacak? Sorumlu kim? Çözüm ne?
- ➔ 2. yöntemin uygulanamayacağı yükler var mı?



# ENDİŞELER ve SORULAR



- ➔ Limanda yüklenen konteynerler nasıl tartılacak?
- ➔ Limana gelen ve DBA beyanı olmayan konteynerlere ne işlem yapılacaktır?
- ➔ Türkiye'deki limanlarda yapılan kont. tartımları geçerli olacak mı?
- ➔ Liman tartım cihazları veya gümrük onaylı kantarlar sertifikalı kantar olarak kabul edilecek mi?
- ➔ Transit konteynerler için DBA nasıl ve nerede verilecek?
- ➔ Eğer FOB bir yüklemede Shipper olarak karşı taraftaki alıcı belirlendiyse süreç nasıl işletilecek?
- ➔ 1 Temmuz'da liman önleri tıkanacak mı?
- ➔ **TÜRKİYE'DE UYGULAMADAN SORUMLU VE KONUYLA İLGİLİ MEVZUATI YAYINLAYACAK KAMU KURUMU?**
- ➔ **UYGULAMA MEVZUATI YAYINLANDI MI?**



## ➔ TÜRKİYE'DE UYGULAMADAN SORUMLU VE KONUYLA İLGİLİ MEVZUATI YAYINLAYACAK KAMU KURUMU?

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Gn. Md.

Denizyolu, İçsuyolu ve Havayoluyla Tehlikeli Yük Taşımaları Dairesi

## ➔ UYGULAMA MEVZUATI YAYINLANDI MI?

Hayır!

Taslak Nisan sonu

Nihai mevzuat tarafların görüşleri sonrası Haziran'da





# HAZIRLIKLAR ve GÖRÜŞLER



## ➔ 31 Mart 2016 – Ankara

İlgili taraflarla ilk toplantı:

(İdare, İMEAK DTO, STK'lar, armatör ve acenteleri, ihracatçılar, ilgili diğer kamu kurumları)

## ➔ 7 Nisan 2016 – Ankara

Tehlikeli Mal Taşımacılığı Komitesi 4. Çalışma Toplantısı

(İdare, İMEAK DTO, STK'lar)

## ➔ Nisan Sonu – Ankara

Taslak mevzuat üzerinde ilgili tarafların katılımıyla görüşmeler



# HAZIRLIKLAR ve GÖRÜŞLER



## SORUMLULUKLAR



## SORUMLULUKLAR

### İdarenin Sorumlulukları:

SOLAS  
hükmünü  
uygulamak

Ağırlık ölçümüne  
ilişkin usul ve  
esasları tespit  
etmek

Usul ve esasların  
uygulanmasını  
sağlamak

Aykın  
hareketlere  
yönelik yaptırım  
uygulamak



## SORUMLULUKLAR

### Shipper'in Sorumlulukları:

İdarece belirlenen usul ve esaslar uyarınca konteynerlerin bürüt ağırlığını tespit ederek doğrulamak

Doğrulanmış bürüt ağırlık bilgisini yük dokümanında belirtmek ve dokümanı imzalamak

Yük dokümanını gemi kaptanı ve liman tesisine vakitlice teslim etmek



## SORUMLULUKLAR

### Kaptanın/Liman Tesisinin Sorumlulukları:

Konteynerlerin doğrulanmış bürüt ağırlıklarının yük dokümanındaki mevcudiyetini kontrol etmek

Doğrulanmış bürüt ağırlığı bulunmayan konteynerleri gemiye yüklememek



## İDARENİN GÖRÜŞLERİ:

- ➔ Her iki ölçüm yöntemini kabul edecek.
- ➔ Liman içinde yüklenen konteyner mutlaka liman içinde tartılmalı.
- ➔ Limana gelen her konteynerin DBA beyanı mutlaka olmalı, DBA yoksa ve liman işletmesi konteyneri bu şekilde kabul ediyorsa daha sonra liman içinde mutlaka tartım yapılmalı.
- ➔ DBA'ya esas tartım cihazları BST Bakanlığı sertifikalı olmalı.
- ➔ Hata payı olarak % 5 öngörülebilir.
- ➔ Kontrol amacıyla kantar fişleri istenebilecek. Arşivlenmeli!
- ➔ 2. yöntemi kullanacaklar da mutlaka BST bakanlığı sertifikalı tartım cihazı kullanılmalı.

## STK'LARIN GÖRÜŞLERİ:

- ➔ Öncelikle mevzuat bir an önce yayınlanmalı!
- ➔ Ulusal mevzuatın yayınlanmasıyla birlikte armatörler ve acenteleri DBA iletim yöntemlerini, süreç akışını ve son DBA bildirim zamanlarını gecikmeden belirlemeli ve duyurmalı.
- ➔ DBA'larda sadece gerekli bilgiler istenmeli.
- ➔ Elektronik iletim yöntemleri mutlaka öncelikli olmalı. DBA'ların elektronik imza, INTTRA, KEP (Kayıtlı Elektronik Posta) v.b. elektronik platformlar aracılığıyla iletilmesine olanak verilmeli.
- ➔ Armatörler ve acenteleri, 2. yöntemi kullanacaklar için konteyner tarağırlığını uygun zamanlamayla iletebilmeli.



## STK'LARIN GÖRÜŞLERİ:

- Armatör ve acentelerine iletilen DBA'ların liman operatörlerine iletim yöntemleri ve kanalları önceden belirlenmiş ve hazırlanmış olmalı.
- DBA'lar liman operatörlerine armatör ve acentelerince iletilmeli.
- Tartımların liman içine yoğunlaşması liman içi sıkışıklara yol açabilir.
- BST Bakanlığı sertifikalı tartım cihazlarının listesi yayınlanmalı.
- Birçok Avrupa ülkesinde yürürlüğe konması planlanan %5'lik hata payı kabul edilmeli, ancak bu tahmini DBA beyanı verilmesine bir teşvik olarak görülmemeli.





## STK'LARIN GÖRÜŞLERİ:

- İdare 2. yöntemin nasıl uygulanacağını, gereklilikleri ve isteyen Shipper'ların bu yönetime kabul edilme süreçlerini mevzuatta belirlemeli.
- 2. yöntemi kullanacak Shipper'ların belirlenmesinde ISO 9001, ISO 28000-Tedarik Zinciri Güvenliği Yönetim Sistemi gibi kalite sistemlerine sahip firmalarla, Yetkilendirilmiş Yükümlü gibi sertifikalara sahip firmalar göz önüne alınmalı.

## STK'LARIN GÖRÜŞLERİ:

- TİO'lar Shipper'dan elde ettiği DBA bilgileri doğrultusunda kendi DBA belgesini oluşturabilmeli veya Shipper'dan temin ettikleri DBA'yı taşıyıcıya iletebilmeli.
- İsteyen konsolidatör TİO'ların 2. yöntemi kullanmasına mevzuatla izin verilmeli ve süreçleri belirlenmeli. Bunun için de 1. veya 2. yöntemi uygulayacak olan parsiyel yük sahiplerinin DBA'larını esas alarak TİO kendi DBA'sını oluşturabilmeli.



# ULUSLARARASI UYGULAMA ÖRNEKLERİ



## İNGİLTERE

➔ Yetkili makam: Maritime and Coastguard Agency (MCA) – MGN 534

[https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/436986/MGN\\_534\\_Complete.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/436986/MGN_534_Complete.pdf)

- ➔ ISO 9001, ISO 28000 gibi Kalite Yönetim Sistemlerine veya Yetkilendirilmiş Yükümlü Sertifikası'na sahip firmaların 2. Yöntem dahilinde ilettikleri DBA kabul edilecek.
- ➔ Bu firmaların bulunduğu veri tabanı taşıyıcılar ile liman ve terminal operatörlerinin erişimine açık olacaktır.
- ➔ 1. Yöntemde İngiltere'nin standardı olan BS EN 45501 sertifikalı kantarları kullanılacak.
- ➔ DBA akışı aşağıdaki gibi olacak:

**SHIPPER → SHIPPING LINE → TERMINAL OPERATOR**



# ULUSLARARASI UYGULAMA ÖRNEKLERİ



## GÜNEY AFRİKA:

- ➔ Yetkili Makam: South African Maritime Safety Authority (SAMSA)
- ➔ 2. Yöntem dahilinde yapılacak tartımların gözetimi için üçüncü kişiler yetkilendirilebilecek.
- ➔ Kalite Yönetim Sistemlerine sahip olan firmaların SAMSA tarafından talep edilen verileri sağlaması ve SAMSA akreditasyonu sonrası bir veri tabanında yer almaları planlanmaktadır.
- ➔ Kantarların ulusal mevzuatla belirlenen özelliklere sahip olması beklenmektedir.
- ➔ Bilgi akışı İngiltere'deki uygulama paralelinde:

**SHIPPER → SHIPPING LINE → TERMINAL OPERATOR**



# ULUSLARARASI UYGULAMA ÖRNEKLERİ



## HİNDİSTAN:

- ➔ 1. Yöntemdeki tartım işlemleri, limanlarda sıkışıklığa sebebiyet vermemek için limanlar dışında yapılacak.
- ➔ 2. Yöntemi uygulayacak firmaların altyapıları Directorate of General Shipping tarafından onaylanacak ve firmanın ISO 9001 şartlarını sağlayan bir Kalite Yönetim Sistemi'ni uyguluyor olması gerekecektir.
- ➔ Konteyner başına 200 Kg kadar fark kabul edilecektir.
- ➔ DBA akışı İngiltere ve Güney Afrika uygulamalarına benzerdir.



➔ **IMO RESOLUTION MSC.380(94)**

<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/Containers/Documents/resolution%20MSC-380-94.pdf>

➔ **IMO CIRCULAR 1475 - GUIDELINES**

<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/Containers/Documents/MSC.1%20Circ.1475.pdf>

➔ **WSC GUIDELINES**

[http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/WSC\\_Guidelines\\_for\\_Implementing\\_the\\_SOLAS\\_Container\\_Weight\\_Verification\\_Requirement.pdf](http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/WSC_Guidelines_for_Implementing_the_SOLAS_Container_Weight_Verification_Requirement.pdf)

## ➔ CLECAT GUIDELINES

[http://www.clecat.org/images/CLECAT\\_guidelines\\_on\\_container\\_weighing.pdf](http://www.clecat.org/images/CLECAT_guidelines_on_container_weighing.pdf)

## ➔ TT CLUB-WSC-ICHCA-GSF GUIDELINES

[http://www.ttclub.com/fileadmin/uploads/tt-](http://www.ttclub.com/fileadmin/uploads/tt-club/Publications_Resources/New_Document_Store_2015/1SOLAS_VGM_Industry_FAQs_Dec_2015_A4_WEB.pdf)

[club/Publications\\_Resources/New Document Store 2015/1SOLAS VGM Industry F  
AQs Dec 2015 A4 WEB.pdf](http://www.ttclub.com/fileadmin/uploads/tt-club/Publications_Resources/New_Document_Store_2015/1SOLAS_VGM_Industry_FAQs_Dec_2015_A4_WEB.pdf)

## ➔ FONASBA SURVEY

<http://www.fonasba.com/member-survey>

# SSS – SIK SORULAN SORULAR





## ULUSLARARASI TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK HİZMET ÜRETENLERİ DERNEĞİ

Genel Müdür : Cavit UĞUR  
E-Posta Adresi : [utikad@utikad.org.tr](mailto:utikad@utikad.org.tr)  
İnternet Adresi : [www.utikad.org.tr](http://www.utikad.org.tr)  
Telefon : 0 212 663 62 61  
Faks : 0 212 663 62 72  
Adres : Şenlikköy Mahallesi, Saçı Sokak,  
No:4/F, Florya 34153 Bakırköy / İstanbul