

FBL'in gemiŖi

FBL'in yayımlanmasından önce freight forwarder taşıyıcılık işlevini yürüteceği ve taşıyıcı sorumluluğunu üstleneceği zamanlarda kullanılabileceği bir uluslararası freight forwarder belgesi mevcut değildi. Halbuki freight forwarder istemese de taşımacı sorumluluğuna tabi tutulabiliyordu. Alman HGB Kanunu, Fransız Ticaret Kanunu ve UNIDROIT olduğu gibi freight forwarder'ın kargo konsolidatörü olarak hareket ettiği ya da bir noktadan diğerine taşımalarda belirli tarifeleri uyguladığı durumlarda taşıyıcı olarak kabul edilmektedir.

FIATA daha 1950'li yıllarda freight forwarder'ın yükün taşınmasını üstlendiği ve konşimentoda olduğu gibi, hamiline freight forwarder'a teslim ettiği takdirde yükün teslim edilmesini sağlayan bir belge kullanmıŖtı (FIATA Freight Forwarders Certificate of Transport, FCT). Ne var ki, bu belgede taşıyıcılık sorumluluğu hala ve açıkça reddedilmekteydi. Müşterilerin freight forwarder'ların kendi tarife ve taşımacılık ücretlendirmesi olmasına karşın işler kötüye gittiğinde sorumluluktan kaçınmasını anlaması güç olduğu için, tüm freight forwarder endüstrisinin imajını güçlendirecek bir belgenin kullanılmaya başlanması sadece pazarlama amacıyla bile son derece önemliydi. İşte bu koşullar altında, ancak freight forwarder sorumluluğunun sınırları konusunda büyük tartışmalar sonucunda ve risk dağılımı ve sigorta sistemi sayesinde FIATA 1992 yılında Multimodal Bill of Lading'i (FBL) dünyaya tanıttı.

FBL'e göre sorumluluğun ana özellikleri

Daha önce belirtildiği gibi FBL'nin 1970'li yıllardaki ilk versiyonu 1969 CMI Tokyo kurallarına dayanıyordu. Bu kurallar ağ sorumluluk sistemi prensibine dayanıyordu. Buna göre kayıp ve hasarın belirli bir nakliye şeklinde gerekleştitti belirlenebilirse bu nakliye şekline ilişkin ulusal ve uluslararası kurallar kombine taşımacılık operatörünün sorumluluğuna uygulanabiliyordu. Bu prensip sadece FBL'de değil 1980 tarihli kombine Taşımacılık Konvansiyonu'na kadar imzalan bütün alt konvansiyonlarda geçerliydi. Kombine Taşımacılık Konvansiyonu'na göre ağ sorumluluk sistemi sadece müşterinin yararına, belirli bir nakliye şeklinde Kombine taşımacılık operatörün temel sorumluluğundan daha yüksek bir sorumluluk limitini uygulamak üzere saklı kalmıŖtır.

Bir sonraki önemli ana ilke Kombine Taşımacılık Operatörünün kendi (temel) sorumluluğudur. Bu sorumluluk doğal olarak taşınmanın belirli bir bölümünde gerekleştitti tespit edilemeyen kayıp ve hasarlara karşın uygulanmalıdır. FBL'nin kombine taşımacılık sözleşmesine denizyolu taşınmasının eklenmesi durumunda kullanılması istendiği için, Kombine Taşımacılık Operatörünün temel sorumluluğunun denizyolu taşıma genel prensiplerine dayanması doğal olacaktır. Bu nedenle denizyolu ile taşınmanın görece düşük sorumluluk sınırı (Bu miktar Special Drawing Rights, SDR, olarak tanımlanmıŖ ve sorumluluk sınırı beher birim başına 666,67 SDR, beher kilogram başına 2 SDR olarak tespit edilmiŖtir) tercih edilmiŖtir. Ayrıca deniz taşımacılığına mahsus, seyrüsefer, yangın ve gemi yönetimi hatalarına karşın savunma hakkı, kombine taşımacılık operatörü lehine saklı kalmıŖtır. Böylece denizyolu taşımacılığı sorumluluklarını seçerek kombine taşımacılık operatörü kara, hava ve demiryolu taşımacılığının yüksek sorumluluk limitlerinden kaçınmıŖtır ama buna karşılık FBL müşteriye kayıp ve hasarın gerekleştitti taşımalarda ağ sorumluluk prensibine lehine şekilde başvurma hakkı da tanınmıŖtır. Bununla müşteriye taşınmanın her aşaması için taşıyıcıların her biriyle yapabileceği sözleşmelerin kendisine sağlayabileceği savunmadan yararlanmıŖ olacaktır.

FBL'in Ticari Kullanımı ve Freight Forwarder'ların Genel Şartlarıyla İlişkisi

Daha evvel belirtildiği üzere FBL az ya da çok kombine taşımacılığa denizyolunun dahil edildiğini farz etmekte ve bu nedenle Kombine Taşımacılık Operatörünün temel sorumluluğunu denizyolu taşımacısının sorumluluğu ile ilişkilendirmektedir. Ancak FBL'i denizyolu taşınması içermeyen kombine taşımalarda da kullanmak mümkündür. Bu gibi durumlarda kara veya havayolu taşımacılığı prensiplerinin yerine denizyolunun düşük

sorumluluk limitleri ve beher birim ya da kilogram başına sorumluluk limitleri alabilir. Tek şekilli nakliye mücbir kurallarının kombine taşımacılıkta uygulanmasının gerek olmadığı yönündeki görüşlere rağmen uluslararası karayolu taşımacılığına ilişkin CMR gibi konvansiyonların kombine taşımacılığa da uygulandığı göz önünde tutulmalıdır. Bu nedenle bu tür kurallar kombine taşımacılığın denizyolu ağırlıklı olmadığı durumlarda FBL'in şartlarının yerine geçebilir. Bu nedenle bu tür kombine taşımalarda FBL kullanımında dikkat ve özen gösterilmeli özellikle kombine taşımada denizyolu ağırlığının bulunması sağlanmalıdır.

Freight forwarding sözleşmelerine uygulanan genel kurallar belli ölçüde FBL için uygulananlar benzer özelliktedir. Bu nedenle eğer bu genel koşullara atıfta bulunulmuşsa ve FBL kullanılmışsa, freight forwarder'ın sorumluluğun doğasına, sorumluluk sınırı, bağlantı, iddia ihbarı, hak düşürücü süre ve yargı mercii ve emredici hukuk kurallarına ilişkin kural çatışması yaşanabilmektedir. Bu gibi durumlarda FBL şartları freight forwarder genel kurallarının yerine geçebilir.

FBL Sorumluluğunun Sigortası

Normalde FBL altındaki sorumluluk freight forwarder'a genel şartlarını takip etmesinden daha büyük bir risk yüklemektedir. Gerçekten de taşımacılık hizmetinin ana tedarikçisi görevini üstlenen freight forwarder çalışanlarının, acentelerinin ve sözleşme yükümlülüklerini yerine getirmek için hizmetinden yararlandığı üçüncü kişilerin sorumluluğunu üstlenir (Vekalet Sorumluluğu). Bu noktadan sonra sadece aracı ya da acente olduğunu ileri sürerek sorumluluktan kaçınamaz. Bazı durumlarda mahkemeye başvurarak gerçekte kayıp ve hasara yol açmış kişiden müşterisine ödemiş olduğu tazminatı geri alması mümkündür. Ama kayıp ve hasarın ne şekilde ortaya çıktığının belli olmadığı durumlarda freight forwarder tüm nihai sorumluluğu üstlenecektir.

Freight forwarder'ın FBL'i keser kesmez taşıyıcı sıfatını ve sorumluluğunu üstlenmesi yüzünden kendin korumak için sigortaya ihtiyaç duyacağı açıktır. Ayrıca bu sigorta freight forwarder hizmetlerinin pazarlama amaçları açısından da gereklidir. Zira FBL altındaki sorumluluk müşterinin freight forwarder'a güvenini tesis edecek ve yapılan sigortadan dolayı olarak yararlanabilecek şekilde sigorta edilmektedir. Ancak bu müşterinin kendi kargo sigortasından vazgeçmesi gerektiği anlamına gelmez. Tam tersi freight forwarder müşterisini FBL altındaki sorumluluğun hiçbir şekilde kargo sigortasının sağladığı korumaya eşit olmadığını bildirmesi gerekmektedir. FBL altındaki freight forwarder sorumluluğunu az ya da çok kargo sigortasının koruma limitine eşitlemek mümkündür ancak bu tür bir düzenleme özel bir sigorta çerçevesi altında her iki tarafın rızası ile gerçekleşmelidir (insured bill of lading). Bazı ülkelerde sadece kargonun kayıp ve hasarına karşı değil, kombine taşımacılık operatörünün performansı ve zamanında teslimatını da içeren (Zaman garantileri) sorumluluk ve kargo sigortasını birleştiren taşımacılık garantileri mevcuttur. Ama kargo sigortacılarının ihracatçı ve ithalatçılarla yaptıkları ve sık sık yeniledikleri genel sigorta sözleşmeleri nedeniyle, freight forwarder'ın sorumluluk ve kargo sigortalarını birleştirme teklifleri müşteriler tarafından genelde kabul görmemektedir.

FBL altında sorumluluk sigortasının piyasada değişik biçimleri bulunmaktadır. Sigorta ya sigorta şirketi tarafından yerel olarak 'normal' freight forwarder sorumluluğunu kapsayıcı biçimde ya da sigorta şirketi tarafından dünya çapındaki acente ağı ile riskin ortaya çıktığı herhangi bir yerde zararın tazminine yönelik olabilir. Dünyada üyelerinin kar amacı gütmeyen dünya çapında bir 'klüp' kurarak, ortak riski paylaşarak klüp yönetimi aracılığıyla sigorta koruması aldığı oluşumlar mevcuttur. Gemi sahiplerinin koruma ve tazminat kulüpleri artık kanıksanmış bir örnektir. Yine freight forwarder'lara ve kombine taşımacılık operatörüne yönelik TTCLUB (Through Transport Club) bu tür ağı sigorta hizmetine bir örnek teşkil etmektedir.

FBL'in Kredi İşlemlerinde Kullanılması

1983'ten önce bankalar freight forwarder tarafından düzenlenen konşimentoları geri çevirdiği görülürdü. Bu ilk bakışta freight forwarder'lar aleyhine bir ayrımcılık olarak görünse de freight forwarder'ların geleneksel olarak taşıyıcı sorumluluğunu üstlenmemesinden kaynaklanıyordu. Günümüzde freight forwarder'ın taşıyıcı sorumluluklarını üstlenmesi sebebiyle, freight forwarder'lar tarafından düzenlenen konşimentolar ile gemi

sahipleri, deniz hat işletmeleri, charter işletmeleri ve konteyner konsolidatörleri tarafından düzenlenenler arasında herhangi bir fark kalmamıştır. Ne var ki eski uygulamalar bankalar için ciddi karışıklıklar ve zorluklar yaratmaktadır. Bankalar özellikle denizyolu taşımalarında aracı freight forwarder ile amir freight forwarder arasındaki ayırmda güçlük çekmektedirler. Bu nedenle ICC'nin Uniform Customs and Practice belgesinin 25. Maddesi'nde FBL'e özel bir atıfta bulunulmuştur. Ayrıca FBL'in yirmi yıldır dünya çapında yaygın biçimde kullanılıyor olması, bankaların uygulamalarında yer bulmuş ve sıradan deniz konşimentosu olarak işlem görülmeye başlanmıştır.

FBL Koşullarının Tercümesi ve FIATA'nın Resmi Yorumu

FIATA Multimodal Bill Of Lading (FBL) Konşimentosu'nun arka yüzünde bulunan koşulların madde madde Türkçe tercümesi (İtalik kısımlar maddelerin çevirileridir) ve FIATA'nın bu konudaki resmi yorumu için ilgili maddeleri tıklayınız.

- [Tanımlar](#)
- Madde 1 - [Uygulama Koşulları](#)
- Madde 2 - [FBL'in Yayınlanması](#)
- Madde 3 - [Ciro Edilebilirlik ve Malı İsimlendirme](#)
- Madde 4 - [Tehlikeli Mallar ve Tazmini](#)
- Madde 5 - [Malın Ve Tüccarın Paketleme Ve Teftişini Tanımlaması](#)
- Madde 6. - [Freight Forwarder'in Sorumluluğu](#)
- Madde 7. - [Paramount Şartları](#)
- Madde 8. - [Freight Forwarder Sorumluluğu'nun sınırları](#)
- Madde 9. - [Zarar Faaliyetlerine Uygulanabilirlik](#)
- Madde 10. - [Hizmetlerin ve Diğer Kişilerin Sorumlulukları](#)
- Madde 11. - [Taşımacılıkta izlenecek yol ve metod](#)
- Madde 12. - [Teslimat](#)
- Madde 13. - [Navlun ve Sevkiyat Fiyatları](#)
- Madde 14. - [İpotek](#)
- Madde 15. - [Genel Avarya](#)
- Madde 17. - [Hak Düşürücü Süre](#)
- Madde 18. - [Kısmi Geçersizlik](#)
- Madde 19. - [Yargı mercii ve uygulanacak kanun](#)

Başlangıç

FBL'in UNCTAD/ICC kuralları tümüyle uyumlu olabilmesi için FBL hazırlanırken UNCTAD ve ICC'nin görüşleri alınmıştır. UBL ICC tarafından kabul edilmiş ve soruç olarak ICC logosunun FBL ön yüzünde yer almasına izin vermiştir.

Tanımlar

“Freight Forwarder”, Bu FBL'i düzenleyen ve üzerinde ismi olan, taşıyıcı olarak kombine taşımacılık sözleşmesinin yerine getirilmesi için sorumluluk alan kombine taşımacılık operatörüdür.

“Merchant” (Tüccar): Sevk eden, gönderen ve alıcı, bu FBL'i elinde bulunduran (the holder of this FBL), alıcı ve malın sahibi terimlerini içerir ve aynı zamanda bu anlama gelir.

“Taşıyıcı” (Consignor) Freight Forwarder ile beraber kombine taşımacılık sözleşmesi imzalayan kişidir.

“Alıcı” (Consignee) Freight forwarder’den yükü teslim almakla yetkili kılınmış kişidir.

“Yüklenilmiş” (Taken into Charge) Yükün idaresinin alındığı ve bu FBL’de belirtilmiş olan malın teslimat yerinde freight forwarder tarafından temin edilmeyen paketler gibi, güverte üstünde mi, yoksa altında mı taşınacağı ile ilgilenmeden tüm bu mülkiyetlere verilen isimdir.

“Yük” (Goods): Canlı hayvan ve canlı bitkiler de dahil olmak üzere yanı sıra herhangi bir eşyayı ve taşıma işleri komisyoncusu tarafından temin edilmiş olmayan konteyner, palet veya benzeri taşıma kabı veya ambalajlama aracını ifade eder.

Burada dikkat edilmesi gereken nokta FBL’da Freight Forwarder teriminin kullanılmış, Kombine Taşımacılık Operatörü teriminin kullanılmasından kaçınılmış olmasıdır. Burada altı çizilmek istenilen husus FBL’in Freight Forwarder ve benzeri kombine taşımacılık operatörü tarafından kullanılmasının istendiğidir. Uygulamada bazı operatörler freight forwarder-kombine taşımacılık operatörünün aracısı gibi hareket etmektedir. Böyle durumlarda operatörler FBL’i adı geçen freight forwarder namına imzalayabilir. O zaman konşimentonun ön yüzündeki freight forwarder bölümünde kombine taşımacılık operasyonundan sorumlu kişinin ve sadece aracı olarak hareket eden kişinin unvanları yer alabilir.

“Tüccar” terimi geleneksel olarak kombine taşımacılık ile ilgili tarafların belirlenmesi için kullanılır. Özellikle dikkat edilmesi gereken husus yükü taşınmak üzere teslim edilen kişinin freight forwarder ile taşıma sözleşmesini imzalayan kişi ile aynı olmasının gerekmediğidir. Bu nedenle örneğin “yükleyici” (Shipper) bir FCA (Bir taşıma sözleşmesi mukabilinde yükü taşımak üzere elleçlemesini gerçekleştiren kişi) olabilir. Ancak bu durum FBL’in beşinci maddesine göre freight forwarder’ın taşıyıcı sorumluluğunu yüklenmesini olasılığını dışarıda bırakmaz. Benzer biçimde “Alıcı” freight forwarder ile kombine taşımacılık sözleşmesine imza atan kişi olması gerekmez.

Ancak “Alıcı”nın aksine “Taşıyıcı” terimi sadece freight forwarder ile sözleşme imzalayan kişiyi tarif etmektedir. Burada önemli olana nokta varış noktasında malı freight forwarder’dan teslim almak teslim alma hakkı FBL’in ciro edilebilir veya edilemez olmasına bağlıdır. Ciro edilebilir FBL’de normalde taşıyıcının ciroyuyla (tek bir imzasıyla) FBL hamili varış yerinde yükü teslim alabilmektedir. Ciro edilemez FBL’de ise alıcının açık ünvanı çıkışta konşimento üzerinde belirtilmelidir.

Freight forwarder’ın FBL ile sorumluluğunun başlamadan önce herhangi bir tartışmaya yol açmamak için yükün sadece gerçekten “teslim edilmiş” (taken in charge) olması değil aynı zaman freight forwarder’ın yükün taşınabilir olduğunu kabul etmesi gerekir. Zira sıkça yaşandığı gibi freight forwarder’lar yükü bir antrepo veya benzeri yerlerden teslim almaktadırlar.

“Yük” terimi canlı hayvan ve taşıma kabındakileri de içerek biçimde oldukça geniş kapsamlı tutulmuştur. Böylece FBL dahilinde sorumluluk altına alınan yükün tipleri açık biçimde ifade edilmesi amaçlanmıştır.

Madde 1 - Uygulama Koşulları

Her ne kadar başlıkta “FIATA Kombine Taşımacılık Konşimentosu (FBL)” olarak belirtile de bu şartlar sadece bir nakliye şekli kullanıldığında da uygulanabilir.

FBL adında belirtildiği gibi en az iki nakliye şeklinin kullanıldığı kombine taşımacılık sözleşmesi durumunda kullanılması öngörülmesine rağmen, FBL’in kullanılması uluslararası konvansiyon veya ulusal mevzuat gereği değil tarafların gönüllü anlaşmalarına bırakıldığı için tek modlu bir taşımada kullanılmasını engelleyici hiçbir sakınca yoktur. Bu FBL kullanımını kolaylaştırmaktadır, zira aksi halde taşımının başlangıç ve bitiş aşamalarındaki kısa mesafe taşımaları nedeniyle nakliyenin tek mi yoksa çok şekilli olduğu tartışma yaratacak, taşıma sözleşmesinin nasıl düzenlenmesi gerektiği sorun yaratacaktır.

Madde 2 – Bu FBL’in Yayınlanması

2.1

Bu FBL’i yayımlamakla Freight Forwarder,

- a) Malın idaresinin alındığı yerden bu FBL’de belirtilen teslimat yerine kadar işi yapma ve/veya kendi adı altında tüm nakliyenin işleyişi görevini üstlenir;
- b) Bu şartlarda gösterilen sorumlulukları üzerine almış olur.

2.2

Bu FBL’de belirtilen şartlara bağlı olarak Freight Forwarder görev sahalarının içinde görevli olan hizmetlilerin ve acentalarının veya bu FBL’de gösterilen kontratın işleyişinde freight forwarder’ın hizmetlerinden yararlandığı herhangi başka birinin yaptığı işleri ve kusurları gibi kabul ederek bunlardan sorumlu olacaktır.

Bu madde üç açıdan önemlidir:

Birincisi freight forwarder’ın sorumluluk sürecinin malın teslim alınmasından varış noktasında yetkili kişiye teslim edilmesine kadar tüm taşıma sürecini kapsadığı belirtilmektedir.

İkincisi FBL şartlarında belirtildiği üzere açık bir sorumluluk üstlenilmesi söz konusudur.

Üçüncüsü freight forwarder sadece kendisinin değil, çalışanlarının, acentayla aracılarının ve hizmetini kullandığı üçüncü şahısların hareket ve ihmallerinde de sorumlu tutulmaktadır (vekalet sorumluluk ilkesi). Bu nedenle freight forwarder’ın kendisini sadece bir aracı olduğunu ileri sürüp sorumluluktan kaçınması söz konusu değildir. Bu esasında taşıyıcı olarak freight forwarder ile aracı freight forwarder arasındaki temel ayrımıdır.

Madde 3 – Ciro Edilebilirlik ve Malı İsimlendirme

3.1

Bu FBL ciro edilemez (non-negotiable) diye damgalanmadığı müddetçe ciro edilebilir. FBL’in ciro edilmesiyle mala ve sahibine belirtilen malı alma veya transfer etme hakkı verir.

3.2

Konşimentoda uygulanan veya yayımlanmış metinde belirtilmiş “Shipper’s weight load and count” “Shipper packet container” veya buna benzer ifadeler gibi aksine bir beyan bu FBL’de yer almadığı müddetçe, konşimentodaki bilgi freight forwarder’ın malı aldığını gösterilecek ilk kanıt olacaktır. Bununla beraber konşimento consignee’ye mala değer biçmesi için iyi niyete güvenerek ve konşimentoya uyararak gönderildiğinde consignee’nin bunun aksini kanıtlaması kabul edilmeyecektir.

FBL’in ön sayfasında bunun ciro edilebilir bir kombine taşımacılık konşimentosu olduğu yazılıdır. Üçüncü maddede “ciro edilemez” konşimentonun da düzenlenebileceği belirtilmektedir. Fakat bunun için ön sayfadaki “Ciro Edilebilir” ifadesinin silinmesi gerekir ve sonrasında alıcının ismi açıkça belirtilmelidir ki FBL’in kedisinin basit ciroyuyla yeni bir alıcı ismi girilemesin. FBL’in ciro edilemez biçimde düzenlendiği durumlarda alıcının isminin değiştirilmesi için freight forwarder’a açık emir verilmesi gerekmektedir. Bir belgedeki bilgilerin yayımlayıcısını sorumlu kılması ilkesi tabii ki normaldir ama sorumluluğun birçok yönden değişime uğradığına

dikkat edilmelidir.

Freight forwarder gönderinin kendi tarafından beyan edilen böyle bir bilgiden dolayı sorumluluktan FBL'in üzerine şu ifadeleri koyarak kaçınabilir: "According to declaration of the consignor" (Göndericinin beyanı doğrultusunda). Ne var ki freight forwarder yükün niceliği ve niteliği konusunda bir hatanın olduğunu gözlemlediği halde bunu bildirmekte imtina ettiği takdirde sorumluluktan kaçınmaz. Ancak Freight forwarder FBL'i yayımlayarak sadece idaresi altına aldığı malın "Görünüşte" iyi durum ve şartlarda olduğunu garanti eder. Bu nedenle freight forwarder kendisinden daha yakın inceleme yapması istenmediği sürece ancak yakın bir incelemede ortaya çıkabilecek kusur ve hasardan sorumlu değildir.

Öte yandan freight forwarder FBL'da tanımlandığı gibi olmadığını kanıtladığı takdirde bilgilendirme sorumluluğundan kaçınabilir. Ancak FBL alıcıya gönderildikten sonra bu mümkün değildir. FBL içeriğindeki bilginin üzerindeki sorumluluğunun ana amacı öyleyse FBL transferinin koruma altına almak ve alıcı ve satıcı arasında kullanılan bir belge olarak FBL'in statüsünü güçlendirmektir.

Madde 4 – Tehlikeli Mallar ve Tazmini

4.1. Tüccar, ulusal yasaya göre veya uluslararası konvansiyondan ötürü mecburi olan kurallara tehlikeli türde bir malın taşınmasına ilişkin olarak uyucak ve tehlikeli türdeki bu malın idaresi freight forwarder tarafından alınmadan önce her ne olursa olsun tehlikenin türünü tam olarak yazarak haberdar edecek ve şayet gerekliyse önlem alınmasını bildirecektir.

4.2. Tüccar bu bilgiyi freight forwarder'a ulaştırmazsa ve freight malın tehlikeli türde olduğundan ve alınması gereken önlemlerden haberdar olmamışsa, malın yaşam ve mülkiyeti tehdit edici bir unsur olacak görüldüğü her an, durumun gerektirdiği gibi herhangi bir yerde boşaltabilir, yok edilebilir veya zararsız hale getire ve bedel ödemez. Tüccar tüm kaybı, hasarı malın yükümlülüğünü malın idaresi dışında çıkan masrafları ve orada yapılması muhtemel hizmetlerin karşılığını freight forwarder'a ödeyecektir. Freight Forwarder'ın sözü edilen malın taşınmasıyla meydana gelen tehlikenin türünü önceden tam olarak bildiği suçlamasını kanıtlama hakkı tüccara aittir.

4.3. Herhangi bir mal yaşam veya mülkiyeti tehdit ediyorsa aynen yüklendiği gibi boşaltılabilir, herhangi bir yerden karaya indirilebilir, yok edilebilir veya zararsız bir hale gelmesi sağlanabilir. Eğer böyle bir tehlike freight forwarder'ın hatası veya ihmali yüzünden meydana gelmişse freight forwarder sorumlu tutulamaz ve bu durumda tüccar freight forwarder'a tüm kaybın, hasarın, yükümlülüğün ve gemide oluşmuş olan masrafların karşılığını ödemelidir.

Dördüncü madde tehlikeli mallar ve tüccarın bu tip kargolar için yerine getirmek zorunda kaldığı sorumluluklar hakkındadır. Bu tür mallar hakkında Freight Forwarder'a kurallara uygun yeterli yazılı bilgi vermemesi halinde tüccara freight forwarder'a karşı ağır ve yoğun sorumluluklar yüklemektedir. Ayrıca, freight forwarder yaşama, malı veya çevreyi tehlikeye atacak mallara karşı gerekli önlemleri almakla yükümlüdür. Tüccarın bu tür önlemlerden dolayı freight forwardar'a tazminat yükümlülüğü bulunmaktadır.

Madde 5 - Malın Ve Tüccarın Paketleme Ve Teftişini Tanımlaması

5.1. Consignor, freight forwarder malların idaresini aldığı zaman malın genel yapısına, markasına, numarasına, ağırlığına, hacmine, miktarına ve eğer uygulanabiliyorsa Consignor'ın veya onun adına konşimentoda belirtilen kişinin tedarik ettiği malın tehlikeli karakterine de bağlı olarak freight forwarder'a bu bilgilerin doğruluğunun garantisini vermiş sayılır.

5.2. Bir Yükleme veya paketleme tüccar veya tüccarın yerine freight forwarder dışında başka biri tarafından yapıldığında veya tüccar tarafından sağlanan konteynerlerin ya da diğer nakliye birimlerinin, şayet freight

forwarder tarafından da sağlanıyorsa konteynerin, y da diğer nakliye birimlerinin kusur veya uygunsuzluğu tüccarın mantıklıca bir teftiŒiyle apaçık ortaya çıktığı zaman, freight forwarder malın kusurlu veya eksik birimlerinin yetersiz yüklenmesi ve paketlenmesinden sorumlu olmayacaktır.

Madde 5 göndericinin (consignor) malların iyi durumda olduğuna iliŒkin bilgiyi garanti etmesi ilkesinin önemine iŒaret etmektedir. Yine burada, göndericinin sorumluluğunu yerine getirmesi freight forwarder'a tazminat ödeme yükümlülüğü getirmektedir. Bu yükümlülüğün koŒimentonun gönderici tarafından baŒka birine transferi halinde de sürdüğüne dikkat edilmelidir. Ancak freight forwarder'ın göndericiden tazminat hakkı göndericiden baŒka kiŒilere FBL'den kaynaklanan sorumluluğu azaltmaz.

5.2. Fıkroda freight forwarder dıŒında tüccar ya da onun adına baŒkası tarafından gerekleŒtirilen paketleme ve y klemelerdeki hatalar için özel hükümler bulunmaktadır. Bu kural ayrıca, freight forwarder'ın teklifine rağmen malın tüccar veya tüccar namına hareket eden kiŒiler tarafından temin edilen taŒımaya uygun olmadığı makul inceleme sonucu açıkça belli olan konteyner ve diğer taŒıma birimleri için de geçerlidir. Bu gibi durumlarda freight forwarder hatalı paketleme, yükleme, ambalajlama ya da taŒımaya elveriŒli olmayan konteyner ve diğer taŒıma birimlerinden kaynaklanan sadece herhangi bir kayıp, hasar ay da harcamadan sorumlu olmayacağı gibi kendi kayıp, hasar ve harcamalarına karŒılık tüccardan tazminat talep etme hakkına da sahiptir.

Madde 6. Freight Forwarder'ın Sorumluluğu

6.1. Bu Œartlar altında freight forwarder'ın mal üzerindeki sorumluluğu, malın idaresini aldığı andan malı teslim ettiği ana kadar süren zaman dilimini kapsar.

6.2. Teslimatta kayıp, hasar ve gecikmeden dolayı 2.1. a maddesinde de tanımlandığı gibi, malı freight forwarder'ın idaresi altında iken meydana gelmiŒse, freight forwarder teslimattaki bu gecikmeden sorumlu olacağı gibi aynı zamanda mala gelen hasar veya malın kaybindan da sorumlu olacaktır. Ancak ve ancak bu kayba, hasara veya gecikmeye freight forwarder'ın ve kendinin, hizmetinde alıŒanların, acentelerin veya madde 2.2 de hakkında bilgi verilen baŒka bir kiŒinin hatası veya ihmali yol amamıŒ veya katkıda bulunmamıŒ ise sorumlu tutulmayacaktır.

6.3. VarıŒ tarihleri freight forwarder tarafından garanti edilemez. Bununla birlikte, mallar kesin kararlaŒtırılmıŒ olan tarihte veya böyle bir kesin tarih olmadığı zaman iŒinde baŒarılı bir freight forwarder'ın durumun Œartlarına saygı göstererek en uygun bulduğu tarihte mal teslim edilemez ise teslimatta gecikme olur.

6.4. EĞer malların madde 6.3 de kararlaŒtırılmıŒ olduğu gibi teslimat tarihini müteakiben 90 gün içinde teslim edilemez ise, mal üzerinde hak talep eden kiŒi, aksine bir kanıt olmadığı sürece, mala kayıp muamelesi yapılabilir.

6.5. Freight forwarder durumun Œartları içerisinde kayıp veya hasarın aŒaĐı a-e maddelerinde belirtilen bir ya da daha fazla nedene veya olaya bağlı olabileceği ŒaptaĐı zaman bu Œaptama her zaman olduğu gibi doğru olarak kabul edilecek, bununla beraber hak iddia eden kiŒinin, bu kayba ya da hasara gerçekte tamamen veya kısmen bir veya fazla neden veya olayın yol açmadığını kanıtlama hakkı olacaktır.

A) Tüccarın yerine freight forwarder dıŒında baŒka birinin veya freight forwarder'ın malı teslim aldığı kiŒinin bir davranıŒ veya kusuru.

B) Paketlemenin ya da malın üzerindeki iŒaret veya numaraların eksik veya yanlıŒ olduğu durumlar,

C) Malın tüccar veya tüccarın yerine onun görevini  stlenmiŒ baŒka biri tarafından elleçlenmesi, yüklenmesi, yerleŒtirilmesi veya boŒaltılması

D) Malın doğasında bulunan kusur

E) Grev, işçilerin işyerine sokulmaması, işleri durdurma veya işin işçiler tarafından engellenmesi.

6.6. Denizyolu ve Dahili Su Yolu Taşımacılığının Savunması Madde 6.2, 6.3 ve 6.4'e rağmen, freight forwarder denizyolu veya dahili su yolu taşımacılığı ile ilgili olaak böyle bir taşıma anında kayıp olumş ise freight forwarder teslimattaki bu kayıp , hasar veya gecikmeden sorumlu olmayacaktır.

A) Gemicilikte veya gemi yönetiminde yöneticinin, gemicinin pilotun veya nakliyecinin hizmetinde çalışanların bir davranışı, ihmali veya kaytarması,

B) Yangın, Nakliyecinin büyük hatası veya suçu yüzünden çıkmadıkça kayıp ve hasarın geminin denize dayanıksızlığından kaynaklandığı zamanlarda freight forwarder her zaman yaptığı gibi denize dayanıklı hale getirmek için gereken çabayı göstereceğini kanıtlayabilir.

6. Madde sorumluluk sınırlarını belirten persipleri sıraladığı için belki de FBL'in en önemli maddesidir.

Birincisi Madde 2'deki Sorumluluk Süresi prensibi Madde 6.1'de tekrar edilmektedir.

İkincisi farz edilmiş kusur ve ihmal ilkesi Madde 6.2'de de görülmektedir. Yine burada Madde 2'de belirtilen freight forwarder'in sorumluluğunun hizmetinde çalışanlarının, acentelerin veya sözleşme yükümlülüğünü yerine getirmek için hizmetinden yararlandığı üçüncü kişilerini hata ve ihmallerini de kapsadığı yinelenmektedir. Sorumluluk sadece kayıp ve hasarı değil teslimattaki gecikmeden kaynaklanan zararları da kapsamaktadır. Gecikmenin sorumluluk kapsamına alınması için "Malların kesin kararlaştırılmış olan tarihte veya böyle bir kesin tarihte olmadığı zaman işinde başarılı bir freight forwarder'in durumun şartlarına saygı göstererek en uygun bulduğu tarihte malı teslim edilmez" olması gerekmektedir.

Burada taraflar zaman garantili nakliyeye davet edilmektedir. Ancak freight forwarder'in teslimat için süre garantisi vermeden önce özel bir sigorta yapması tavsiye edilmektedir.

Burada dikkat edilmesi gereken husus farz edilmiş kusur ve ihmal yükümlülüğü kara, hava ve demiryolu taşımacılığına ilişkin uluslararası konvansiyonların öngördüğü sorumluluktan (kati nakliyecisi sorumluluğu – strict common carrier liability) daha yumuşak olduğudur. Ne var ki bazı durumlarda ihmalin olmadığını kanıtlamak güç olabilir. Zira normalde önce kayıp ve hasarın nedenini saptamak ikinci olarak da bu nedenin freight forwarder veya hesabına çalışanların ihmalden kaynaklanmadığını ispat etmek gerekir. Uygulamada bu nedenle istisnalarla birlikte kati sorumluluk ile farz edilmiş kusur ve ihmal sorumluluğu arasındaki fark belirgin olmayabilir.

6.3 ve 6.4 alt maddeleri gecikmeyle ilgilidir. Daha önce belirtildiği üzere niyet beyanı olmadığı sürece gecikme sorumluluğu olmadığı için bu şartların sadece beyanlar yapıldığında geçerli olduğu farz edilebilir. Ancak yine de bu kurallar gecikmenin nihai kayba yol açtığında önem kazanmaktadır. Bu dönüşümün başlangıç zamanı 6.3'te belirtilmektedir. görüldüğü gibi burada dürüst freight forwarder için makul zaman belirtilmiştir. Bu süre sona erdiğinde şikayet makamına mallarını kayıp olarak addetmesi için ilave 90 gün tanınmıştır. Ancak, bu süre içinde freight forwarder mallından gerçekte kaybolmadığını ispatlarsa sorumluluktan kaçınabilir.

6.5 maddesi freight forwarder yada çalışanlarına atfedilmeyecek hata ve kusurları sıralamaktadır. Kayıp ve zararın tüccarın ihmalden kaynaklanması ya da kayıp ve hasara malın hatalı paketlenmesi veya işaretlenmesi veya malın doğasındaki kusurların yol açması durumunda freight forwarder'in sorumluluğu bulunmamaktadır. Ayrıca freight forwarder, grev, lokavt ve benzeri işgücü karışıklıklarında da freight forwarder sorumluluğu kalkmaktadır.

Son olarak 6.6 alt maddesi deniz ve iç su taşımacılığına ilişkin özel savunma hakkını hatırlatmaktadır. Bu alt maddede deniz taşımacılığına ilişkin özel koşullara atıfta bulunulmakta ve seyrüsefer ve gemi yönetimi hatalarıyla yangın hallerinde bu savunma hakkına başvurulabileceği belirtilmektedir. Ancak bu savunma hakkına yönetim seviyesindeki ihmallerde başvurulamamaktadır. Benzer biçimde kayıp ve hasarın geminin denize dayanıksızlığından kaynaklanması halinde freight forwarder'in sorumluluğu söz konusu olabilmektedir. Zira freight forwarder taşımanın başlangıcında geminin denize dayanıklılığını tetkik etmekle mükelleftir. Bu

maddenin amacı freight forwarder'ı deniz hat taşımacısı veya gemi sahiplerinden daha fazla sorumluluk altına almamaktadır. Nitekim, gemi seyrüsefer halindeyken çıkabilecek yangınlarda veya geminin bir başkasıyla çarpışması halinde freight forwarder gemi taşımacılık firması ile aynı savunma hakkına sahip olmaktadır.

Madde 7. Paramount Şartları

7.1. Bu şartlar ancak uluslararası Konvansiyonun mecburi hükümlerine veya bu konşimentonun ibrazıyla kanıtlanan kontrata uygulanabilen ulusal yasalara ters düşmedikçe yürürlüğe girebilir.

7.2. Konşimentoya bağlı olarak kesin kuralların bir araya gelmesini sağlayan ve uluslararası konvansiyonun kapsamında bulunana 25 Ağustos 1924 tarihli Lahey Kuralları veya yürürlükte olduğu ülkelerde Brüksel Protokolü'nün kapsamında bulunan 23 Şubat 1968 tarihli Lahey- Visby Kuralları "Country of Shipment" de kararlaştırıldığı gibi denizyoluyla ve dahili su yollarıyla taşınan tüm mallara uygulanacak ve bu gibi koşullar ister güverte üstünde, ister altında taşınınsın her mala uygulanacaktır.

7.3. Denizyoluyla mal taşınmasında, bu malı ister güverte üstünde, ister altında taşınınsın bu konşimento üzerinde zorunlu olarak uygulanması gerekiyorsa veya konşimento üzerindeki bu ifade gereğince mal güverte üstünde taşınmayacaksa COGSA kuralları uygulanacaktır .

Temel aldığı UNCTAD/ICC ve Lahey/ Visby kuralları ile çatışmaması için sarf edilen gayretlere rağmen FBL şartlarıyla emredici hukuk ile çatışması her zaman ihtimal dahilindedir. Bazı durumlarda ve özellikle tek nakliye şeklinin kullanıldığı taşımalarda emredici hukuk kuralları FBL kurallarının üzerine çıkabilmektedir. Bu durum 7.1 maddesinde açıkça belirtilmiştir.

Yasal açıdan herhangi bir emredici hukuk kural seti bir durum için uygulanabiliyorsa bu kurallara atıfta bulunmak gerekir. Zira adı üzerinde bir hukuku kuralı emredici hükümler içeriyor yani uygulanmasını sorunlu kılıyorsa bunları FBL şartlarına aykırı bile olsa uygulamak gerekmektedir. Ancak bazı ülkelerde Lahey Kuralları'na atıfta bulunarak ulusal yasalarında bazı gereklilikler sunmaktadır. Bu nedenle 7.2 ve 7.3 alt maddelerinde bu kurallara ve bu kurallarının ABD'de uygulandığı biçimi olan Lahey / Visby kurallarına atıfta bulunmaktadır. Bu alt maddelerde güverte üzerinde taşınan mallara ilişkin özel atıfta bulunulmasının sebebi, Lahey Kuralları'nda bu tür kargonun bu kurallar bütününde "Mal/Yük" tanımı içinde yer almaması ancak FBL "mal/Yük2 tanımı içinde yer almasındandır.

Madde 8. - Freight Forwarder Sorumluluğu'nun sınırları

8.1. Malın alıcıya teslim edildiği yer ve zamanda veya bu konşimentoya bağlı olarak malın teslim edilmesi gereken yer ve zamanda mala gelen hasarın veya kaybın tazminatı malın değerine göre saptanacaktır.

8.2. Malın değeri, malın o günkü borsa fiyatına, böyle bir borsa fiyatı olmadığında o günkü piyasa fiyatına, böyle bir piyasa fiyatı yoksa malın aynı kalitedeki benzerinin normal değerine göre saptanacaktır.

8.3. 8.4'den 8.9'a kadar aşağıdaki maddelerin koşulları söz konusu olunca freight forwarder kaybolan hasar gören malın brüt ağırlığının kilogramı başına 2 SDR veya her iki paket veya ünite başına en fazla 666.67 SDR ile eşdeğer bir meblağı aşan hiçbir malın kaybı veya hasarından sorumlu olmaz tutulamaz. Ancak ve ancak malın türü ve değeri freight forwarder malın idaresini almadan önce ona gönderici tarafından bildirilmiş ise veya ad valorem navlum fiyatı ödenmiş ise böyle bir değer konşimentoda gönderici tarafından gönderilmiş ise, o bildirilen değer sınır olarak kabul edilir.

8.4. konteyner, palet, ya da paket içerisinde birden fazla paketleme ünitesi yüklendiğinde, FBL üzerinde parça adedi, yüklenen birim sayısını gösterir

8.5. Yukarıda belirtilen koşullara rağmen kombine taşımacılık kontratına rağmen deniz veya dahili su yolları mal taşımacılığını içermiyorsa freight forwarder'ın sorumluluğu kaybolan veya hasar gören malın brüt ağırlığının kilogram başına 8.3 SDR gibi bir meblağı geçmemek üzere sınırlandırılacaktır.

8.6 a) Malın kaybı veya hasar görmesi kombine taşımacılığın özel bir evresinde meydana geldiğinde, bu özel evre için ayrı bir kontrat yapılmışsa bu hususta uygulanabilen uluslararası konvansiyon ve mecburi ulusal yasa freight forwarder'ın sorumluluğuna farklı bir sınır getirilecektir. Böylece freight forwarder'ın sorumluluğundan dolayı ödenmesi gereken meblağ bu gibi bir kayıp veya hasar söz konusu olunca böyle bir konvansiyon veya mecburi ulusal yasanın koşullarına dayanarak kararlaştırılacaktır.

8.7. Freight forwarder malın kaybı veya hasarlanması dışında teslimattaki gecikmeyi müteakiben oluşan kayıp veya hasardan sorumluysa freight forwarder'ın sorumluluğundan ötürü ödenmesi gereken meblağ şartları altında kombine taşımacılık için hazırlanan kombine sözleşmenin şartları navlunun 2 katı tutarıyla eşdeğerde bir meblağı geçmeyecek şekilde sınırlandırılacaktır.

8.8. Freight Forwarder sorumluluğundan ötürü ödemesi gereken tüm meblağ malın kaybolmasının tutarının toplamını geçmeyecek şekilde sınırlandırılacaktır.

8.9. Eğer malın kaybının, hasar görmesinin veya teslimattaki gecikmenin freight forwarder'ın böyle bir kayba, hasara veya gecikmeye yol açmak için maksatlı olarak veya pervasızca ve sonuçta böyle bir kayıp, hasar veya gecikmenin büyük olasılıkla meydana geleceğini bilerek yaptığı kişisel bir davranışı veya ihmali yüzünden oluştuğu kanıtlanırsa freight forwarder'ın sorumluluğunun sınırlandırılmasının kendisine sağladığı yararlarından faydalanmaya hakkı olmayacaktır.

8. Madde freight forwarder'ın mali sorumluluğuna sınırlarına ilişkin önemli şartlar içermektedir. Madde'nin birinci fıkrasından altıncı fıkrasına kadar olan bölümü kayıp ve hasar sorumluluğu, yedinci fıkrası ise mal kayıp ve hasarı dışındaki kayıp ve hasara ilişkindir.

Birinci ve ikinci fıkrada mallara gelebilecek kayıp ve hasara ilişkin tazminatın saptanma esası ortaya konmaktadır. Burada dikkat edilmesi gereken nokta varış yerindeki değere atıfta bulunulmasıdır. Burada Lahey / Visby Kuralları'nın deniz taşımaları için uyguladığı ilkesine atıfta bulunulmaktadır Oysa malların kara, hava ve demiryolu ile taşınmasına ilişkin konvansiyonlarda malın çıkış noktasındaki değeri üzerinden tazminat hesaplanmakta, navlun ve diğer masraflar ayrı tutulmaktadır.

Varış yerindeki değer fatura değerinin üzerine çıkabilmektedir. Zira mallar transit haldeyken veya pazara ulaştığında piyasa dalgalanmaları yaşanabilir. Bu gibi durumlarda tazminatın saptanması cari piyasa fiyatına göre hesaplanır.

8. Maddenin üçüncü ve dördüncü maddelerinde Lahey /Visby Kuralları'nın ana ilkeleri aksetmektedir. Görüldüğü gibi eğer consignor FBL üzerindeki belirtilen bölüme malın değer bildiriminde bulunursa daha yüksek bir tazminatı elde edebilir. Normalde, freight forwarder değer bildiriminde bulunulursa "ad valorem navlun" adı altında daha yüksek bir navlun bedeli talep edebilir. Bu durumda değer bildiriminin geçerli olabilmesi için ad valorem navlunun ödenmiş olması gerekir. Böylece değer bildirimi az çok ek bir sigorta hüviyetini kazanır. Uygulamada değer bildirimi çok nadiren yapılmaktadır zira taşıyıcı veya alıcı kargo sigortasıyla korunmayı tercih etmektedir. Kargo sigortacıları da çok nadiren değer bildiriminde ısrar etmektedir.

Maddenin dördüncü fıkrasında Lahey / Visby Kuralları'daki konteyner formülü ortaya çıkmaktadır. Burada dikkat edilmesi gereken nokta konteyner içindeki yükleme birimlerinin tek tek sayılmadığı takdirde, birim sınırlaması konteynere içindekilerle birlikte uygulandığıdır. Tek tek sayılması durumunda birim sayısı birimlerin toplamı kadardır.

Beşinci fıkrada kombine taşımacılığa denizyolu taşınması eklenmediği takdirde CMR Konvansiyonu'ndaki aynı parasal sınırlamanın (beher kilo başına 8.33 SDR) öngörüldüğü göze çarpmaktadır. Öyleyse Lahey / Visby Kuralları'na oranla daha düşük bir sorumluluğa -beler kilo başına sınırlamanın 2 SDR'den 8.33 SDR'ye yükseltilmesi rağmen - yol açacak ek bir sınırlama yoktur. Zira birim ağırlığı yaklaşık 80 kilogramdan daha az

ise taşıyıcı için birim sınırlaması daha tercih edilir olacaktır.

Maddeni altıncı fıkrasındaki (8.6) şartlara göre parasal sorumluluğa ağ sorumluluk ilkesi uygulanmaktadır. Böylece freight forwarder ve iddiacı kayıp ve hasarın gerçekleştiği taşımanın belirli bir evresi için özel bir sözleşme imzalamışlarsa bu sözleşmeye istinaden uygulanabilen ve uluslararası konvansiyon ve ulusan mevzuatın gösterdiğinden farklı bir sorumluluk sınırı tespit edebilirler. Bu şart şikayet sahibine kayıp ve hasarın kombine taşımacılığın denizde geçen bölümünde gerçekleştiğinin tespit edildiği takdirde birim sınırlamasından yararlanmasını sağlamaktadır ve kara, hava ve demiryolu taşımalarından da yüksek bir parasal sınırdan (Demiryolu ve havayolunda beher kilogram başına 17 SDR) yararlanmasını sağlamaktadır. UBD yasalarındaki sınırsız sorumluluktan kaçınmak için COGSA'nın (U.S. Carriage of Goods by Sea Act – ABD Malların denizyolu ile Taşınması Kanunu) parasal miktarına (Paket başına 500 ABD doları) özel bir atıftan bulunulmuştur.

Sekizinci fıkrada gecikme ve gecikmeyle ilgili kayıp ve diğer fiziki olmayan kayıplar malın kaybolmasının tutarının toplamına eşitlenmiştir.

8.Maddenin dokuzuncu fıkrası sorumluluk sınırlandırılması hakkının kaybına dair önemli hükümler içermektedir. Her ne amaçla olursa olsun freight forwarder'ın sınırlama hakkı bölünemez. Şikayetçinin kayıp, hasar ya da gecikmenin freight forwarder'ın ihmalden kaynaklandığını ispat etmesi gerektiği gibi sınırlama hakkını kesmek için iki ek şartın yerine getirilmesi gerekmektedir. Birincisi sıradan bir ihmal yetersizdir. Hareket veya ihmalin art niyetli ve bunun kayıp, hasar veya gecikmeye yol açacağı bilincinde olarak yapılması gerekmektedir. İkincisi bu yüz kızartıcı suçun sadece freight forwarder'ın çalışanları, acentaları ya da ya da hizmetinden faydalandığı kişilere atfedilmesi yeterli değildir, freight forwarder'ın kendisi ve şirketinin üst dereceli yöneticilerinin bilgisi dahilinde işlenmiş olması gerekmektedir. Bu nedenle dokuzuncu fıkraya "kişisel" ve "davranış ya da ihmal" kelimeleri eklenmiştir.

Madde 9. Zarar Faaliyetlerine Uygulanabilirlik

Bu koşullar bu konşimentonun gösterilmesiyle kanıtlanan kontratın işleyişine bağlı olarak ister kontrat üzerinde ister zarar üzerine kurulu olsun tüm iddialara uygulanabilir.

Dokuzuncu maddenin amacı iddiacının sözleşme üzerindeki iddialarını sözleşme dışı iddiaya çevirerek daha iyi bir sonuç almasını engellemek için konulmuştur. Uygulanabilir hukuk kurallarına göre böyle bir dönüşüm mümkün olsa bile 9.Madde bu koşulların tüm kontrat dışı iddialara uygulanabileceğini hükmetmektedir.

Madde 10. Hizmetlerin ve Diğer Kişilerin Sorumlulukları

10.1. Bu şartlar konşimentonun gösterilmesiyle kanıtlanan kontratın işleyişine bağlı olarak herhangi bir hizmetliye, acenteye veya hizmetleri kontratın yerine getirilmesinde kullanılan bağımsız taşeronlar da dahil olmak üzere herhangi başka birine karşı iddiada bulunulduğunda bu iddialar ister kontrat üzerinde ister zarar üzerinde kurulu olsun freight forwarder'ın, hizmetlilerinin, acentelerin veya diğerinin sorumlulukları madde 8'de belirtilen sınırları geçmeyecektir.

10.2. Bu konşimentonun ibrazıyla kanıtlanan kontrata giriş yaparken freight forwarder bu koşullar kapsamında sadece kendi adına yani sadece freight forwarder olarak hareket etmez aynı zamanda bu kontratın tarafları olan veya öyle sayılan kişilerin acentesi veya mütevellisi olarak da hareket eder.

10.3. Bununla birlikte 10.1 maddesinde belirtilen kişinin hasara yol açmak için maksatlı olarak veya pervasızca ve sonuçta böyle bir hasarın büyük olasılıkla meydana geleceğini bilerek yaptığı kişisel bir davranışı veya ihmali yüzünden kaybolmuş veya hasar görmüşse ve bu kanıtlanırsa, bu kişinin madde 8'in getirdiği

sorumluluğun sınırlandırılmasıyla sağlanan yarardan faydalanmaya hakkı olmayacaktır.

10.4. Madde 2.2 ve 10.1'de adı geçen kişilerden ve freight forwarder'dan tahsil edilecek tüm meblağ bu şartlarda belirtilen sınırları geçmeyecektir.

10. Madde freight forwarder'ın çalışanlarını, acentelerini ve diğerlerini freight forwarder'ın kendisinin yararlandığı sorumluluk sınırlamalarından ve istisnalardan yararlanmasını sağlamaktadır (Himalaya Maddesi olarak da anılmaktadır). İkinci fıkra bu maddeyi etkin geçerli kılmak için freight forwarder kombine taşımacılık sözleşmesi imzalarken sorumluluğu sadece kendisi adına değil çalışanları, acentası ve çalıştığı diğer kişi ve kurumlar adına imzalamakta olduğu belirtmektedir. Bu fıkra taşıyıcıdan başka kişilere de sınırlamadan yararlanması ve sorumluluktan muaf tutulması için bir kontratın imzalanmasını isteyen hukuk sistemleri için düzenlenmiştir.

Madde 11. Taşımacılıkta izlenecek yol ve metod

Freight forwarder tüccara haber vermeden malı güverte üstüne veya altına taşıma ve malın elleçlenmesi, yerleştirilmesi, depolanması ve taşınmasından izlenecek yol, yöntem ve kullanılacak vasıtayı seçme ve bunların yerine başkalarını uygulama özgürlüğüne sahiptir.

11. Madde sıklıkla freight forwarder'larda olduğu gibi gerçek operasyonu kendisi yürütmeyen kombine taşımacılık operatörleri için önemlidir. Freight forwarder sadece güverte üzerinde veya altında taşınmasına değil malın elleçlenmesi, istiflenmesi, depolanması ve taşınmasında izlenecek yolu izlemekte serbesttir. Freight forwarder'ın malların güverte üzerinde taşınmasına karşılık korunması özellikle önemlidir. Zira freight forwarder gemi taşıyıcısının malları bu yolla taşıyacağına yönelik elinde önceden bilgi bulunmayabilir. Ancak bu geniş serbestiye rağmen bu özgürlüğünü kötüye kullanması halinde taşıyıcıya karşı sorumluluğundan kaçınamaz.

Madde 12. Teslimat

12.1. Mal bu konşimentoya bağlı olarak alıcının veya acentesinin tayin ettiği yere yerleştirildiğinde veya yasa ve yönetmelik gereğince kendilerine teslimat yapabilen herhangi bir otoriteye veya tarafa teslimat yerine veya freight forwarder'ın tüccarı çağırıp teslimatı almasını istemeye hakkı olduğu başka bir yerde -ki burularda mal teslim edilmelidir- teslim edildiğinde. Mal artık teslim edilmiş sayılır.

12.2. Freight forwarder'ın aynı zamanda, tüccarın aldığı tek risk olan malı depolama hakkına da sahiptir. Bu durumda freight forwarder'ın sorumluluğu sona erecek ve bu depolamanın masrafı, talep böyle olduğu için, tüccar tarafından freight forwarder'a ödenecektir.

12.3. Freight Forwarder'ın veya madde 2.2'de belirtilen kişinin bir hatası veya ihmali yüzünden doğmamış olan herhangi bir engelin veya malın durumunu da içeren her türden riskin herhangi bir zamanda bu konşimento altındaki nakliyeyle etkilemesi muhtemel ise bu engel veya risk makul çabalarda önlenemiyorsa freight forwarder, bu konşimento altındaki malların nakliyesini bırakır ve malların veya malların bazı parçalarını tüccarın tayin ettiği, ayrıca freight forwarder'ın güvenli ve uygun bulunduğu ve teslimatın yapılabileceği mantıken de uygun olan bir yere yerleştirir.

Ne olursa olsun freight forwarder'ın bu konşimento altındaki tüm navlun üzerinde hakkı olacaktır ve tüccar yukarıda belirtilen şartlardan doğan ek masrafları karşılayacaktır.

12. Madde freight forwarder'ın sorumluluk sürecinin belirlenmesi sorununa ilişkindir. Bazı durumlarda freight forwarder malı alıcıya veya acentası doğrudan teslim edebilir ama birçok durumda bu mümkün değildir.

Genellikle sorumluluk süreci mallar bağımsız bir otoriteye veya varış yerindeki başka bir kişiye devredildiğinde biter. Ayrıca freight forwarder sorumluluğunu tüccarı mallarını teslim almaya davet ederek bitirebilir.

Maddenin ikinci fıkrasına göre ayrıca freight forwarder kombine taşımanın sona ermesinden sonra malların depolanmasını riski ve masrafları müşteriye ait olmak üzere üstlenebilir.

Maddenin üçüncü fıkrası kombine taşımanın beklenmedik performansı olduğu durumları önlemek amacıyla. Buna göre freight forwarder taşımayı önceden tamamlayabilir ve güvenli ve uygun buldu bir yerde malı müşteriye teslim edebilir. Burada da malın riski müşteriye aittir, tüm navlun bedelini ve ek masrafları öder.

Madde 13. Navlun ve Sevkıyat Fiyatları

13.1. Navlun ister önceden ödenmiş olsun isterse gönderildiği yerde ödenecek olsun iddiaları asılsız iddiaları ve karşılıkları önlemek için herhangi bir indirim veya erteleme olmaksızın nakit para olarak ödenecektir. Navlun malların idaresi alındığı zaman freight forwarder tarafından kazanılmış olarak değerlendirilir ve hiçbir şekilde geri iade edilmez.

13.2. Navlun ve konşimentoda belirtilen diğer meblağlar konşimentoda ifade edilen para birimiyle ödenecek ya da freight forwarder'in tercihiyle önceden ödenmiş navlun için sevkıyatın yapıldığı ülkenin para biriminin en yüksek döviz oranıyla ödenecek veya sevk edildiği yerde ödenecek olan navlun için tüccarın malın orada olduğundan haberdar edildiği günde ve ordininonun geri aldığı tarihte bu konşimentoda belirtilen günde freight forwarder'in tercihiyle hangi oran daha yüksekse o şekilde ödenecektir.

13.3. Malla ilgili borçlar, vergiler ve sevkıyat fiyatları veya diğer masraflar tüccar tarafından ödenecektir. Ekipman freight forwarder tarafından sağlanmışsa, tüccar tüm demuraj ve freight forwarder'in bir hatasının veya ihmalinin yol açmadığı tüm sevkıyat bedelini ödeyecektir.

13.4. Tüccar herhangi bir başka limana uğrama ve gecikme için ödemeleri veya savaş, savaş benzeri operasyonlar, salgınlar, grevler, hükümet talimatı veya mücbir sebepten kaynaklanan diğer her türlü maliyet artışını navlun tutarına orantılı olarak freight forwarder'in bir hatasının veya ihmalinin yol açmadığı tüm sevkıyat bedelini ödeyecektir.

13.5 Tüccar malların değerinin veya ölçülerinin, ağırlığının sigortasının veya içindekilerin beyanının doğrulusunda doğruluğunu garanti eder. Fakat Freight forwarder içindekileri kontrol ettirme ve ağırlığı, boyutları veya değerleri doğrulama özgürlüğüne sahiptir. Eğer böyle bir kontrol sırasında beyanın doğru olmadığı ortaya çıkarsa, bu FBL'de navlun, ödenecek olarak belirtilen diğer hiçbir meblağa bakılmaksızın freight forwarder bu kontrol masrafları ve diğer mallardaki nakliye kayıpları için likidite zararı olarak doğru rakamla mal için gösterilen rakam arasındaki farkın beş katı veya doğru mal değeriyle gösterilen değer arasındaki farkın iki katı, hangisi daha azsa, ödenmesi üzerindeki mutabık kalmıştır.

13.6. Freight forwarder bu FBL altındaki nakliye bakımından diğer başka kişilerden navlun, harçlar veya diğer masrafları tahsil etme talimatını kabul etmesine rağmen, tüccar, talebin devam etmesi ve herhangi bir nedenle ödemenin yapılmaması üzerine bu ödemelerden sorumlu olacaktır.

13.Madde'nin birinci fıkrasında açıkça belirtildiği üzere malların idaresini devraldığında freight forwarder navlunu kazanmış olur. Daha önce ödenmiş ise geri ödenmez. Dahası freight forwarder'in navlun talebi karşılıklara veya karşı iddiaları devre dışı bırakıcı niteliktedir. Bu nedenle eğer müşteri freight forwarder'a karşı bir hasar iddiasında bulunuyorsa öncelikle navlunu ödemeli ve iddiasının çözülmesini beklemelidir.

13. Maddenin ikinci fıkrası uzun mesafe taşımanın ardından yapılacak navlun ödemelerinde freight forwarder'ı döviz dalgalanmalarından korumaktadır. Aynı metin tüm konşimentolarda benzerdir. Freight forwarder bu fıkıyla döviz düzeltme faktörünü (CAF- Currency Adjustment Factor) müşteriye pas etme hakkı elde

etmektedir.

Maddenin üçüncü fıkrası mallarla ilgili borçlar, vergiler ve sevkiyat fiyatları veya diğer masrafların tüccar tarafından ödeneceğini hükmetmektedir. Bu hüküm geniş kapsamına rağmen freight forwarder'ın tarifesi ve alışıldık ücretlerine dahil olan normal maliyeti dışındakileri içermektedir. Benzer biçimde, ekipmanı forwarder tarafından sağlanmamışsa, tüccar tüm demuraj ve freight forwarder'ın bir hatasının veya ihmalinin yol açmadığı tüm sevkiyat bedelini ödeyecektir. Maddenin dördüncü fıkrasına göre freight forwarder beklenmedik gelişmelere karşı tüccardan ekstra tazminat hakkına sahiptir.

Tüccarın malların değerini veya ölçümlerini beyanında yapacağı herhangi bir hata navlun fiyatının artmasına (Doğru rakamla mal için gösterilen rakam arasındaki farkın beş katı veya doğru mal değeriyle gösterilen değer arasındaki farkın iki katı) yol açabilir. Bu FBL'de Anglo-Amerikan hukukundaki "cezai maddeler"den (Penalty Clauses) kaçınmak için "likidite zararı" olarak tanımlanmıştır. Maddenin altıncı fıkrasında freight forwarder'a navlunu, harçları ve diğer masrafları tahsil etmesi talimatı verilmiş olması, ödemenin alınmamı halinde tüccarın navlunu ödemek sorumluluğundan kurtarmadığını hükmetmektedir.

Madde 14. - İpotek

Freight forwarder mallar ve buna ait dokümanlar üzerine, tüccar tarafından kendisine herhangi bir zaman için vadeli herhangi bir tutarda ipotek koyacaktır ki, buna depolama masrafları ve bunu karşılama maliyetleri de dahildir ve bu ipoteği uygun gördüğü herhangi bir zamanda herhangi bir mantıklı biçimde işleme koyabilir.

14.Madde freight forwarder'ı "mallar ve buna ait belgeleri" tüccardan "herhangi bir zaman"da borcuna karşılık ihtiyat olarak kullanmasını sağlamaktadır. Buna daha önce ortaya çıkmış borçlarda eklenmiştir. Freight forwarder tüccara karşı bu kadar genel bir ipotek uygulayabiliyorken, FBL tüccarın diğer borçlarından habersiz alıcıya gönderildiği takdirde

ipoteği malların ve FBL altındaki taşınma mallarıyla ilgili belgelerin dışındaki diğer borç belgelerinin üzerine kullanmasının önüne geçilebilir. Aksi halde FBL'i uluslararası satış kontratının tarafları arasındaki ilişkinin önemli bir belgesi olarak kullanmak kati biçimde yasaklanmıştır. İpoteği uygulama yöntemi uygulanabilir hukuk kurallarına bağlıdır. Normalde freight forwarder tüccara kendi çıkarlarını koruması için almayı düşündüğü önlemi bildirmesi gerekmektedir.

Madde 15. Genel Avarya

Tüccar Freight Forwarder'ın Genel Avarya kapsamında yapılacak her türlü hak iddiası bakımından onu tazmin edecektir ve bu bağlamda Freight Forwarder gerektiği kadar tazminat temin edecektir.

Genel Avarya hakkındaki 15. Madde, 13.Madde için daha önce açıklanan aynı ilkeyi ifade etmektedir. Bu ilkeye göre freight forwarder'ın başka taraflarla yaptığı sözleşmelerden kaynaklanan beklenmedik harcamaları ve harçları karşılığında tüccardan tazminat alma hakkı vardır. Bu nedenle eğer freight forwarder belirli durumlarda bir gemi hat taşımacısına genel avarya olarak katkı payı ödemek zorunda kalıyorsa bunu tüccardan tahsil edebilmelidir.

Madde 16. İHBAR

16.1. Malların Madde 12'ye göre alıcıya teslim edildiğinde uğradığı kayıp ve zararın genel özelliği belirtilen bir ihbarname Nakliye Komisyoncusu tarafından yazılı olarak alıcıya verilmediği takdirde, bu teslimat malların bu FBL'de tanımlandığı gibi Freight Forwarder tarafından teslim edildiğinin bir kanıtı sayılır.

16.2. Kayıp ve hasarın gözle görülür olmadığı hallerde aynı kanıt, mallar madde 12'ye uygun olarak alıcıya

teslim edildiği günden sonraki 6 ardışık gün içinde yazılı bir ihbarname yapılmadığı takdirde de geçerlidir.

UNCTAD/ICC Kurallarında olduğu gibi burada da ihbarla ilgili olarak görünür kayıp ve hasarın derhal, görünmeyen hasar ve kayıplar içinse teslimatı takip eden altı gün içinde (Pazar günü ve tatiller için kesinti öngörülmemiştir) ihbar zorunluluğu getirilmiştir. Burada dikkate edilmesi gereken nokta gecikmiş ihbarın kayıp hasar iddiasında bulunma hakkını ortadan kaldırmadığı ancak sadece freight forwarder'ın sorumlu tutulabileceği hiçbir kayıp ve zararın olmadığına dair bir öngörünün ("prima facie" assumption) ortaya çıktığıdır. Buna rağmen freight forwarder kayıp ve hasardan sorumlu tutulabilir ancak aradan geçen zamanın uzaması bunu çok güçleştirecektir.

17. Hak Düşürücü Süre

Freight forwarder, aksi üzerinde sözlü mutabık kalınmadığı takdirde, eğer malların tesliminden itibaren veya malların teslim edilmesi gereken tarihten itibaren 9 ay içinde veya madde 6.4'e göre malların teslim edilmesinin alıcıya malların kayıp olması şeklinde davranma hakkı vermesi halinde 9 ay içinde dava açılmamışsa, bu şartlar altında tüm yükümlülükten kurtulmuş olacaktır.

Geç ihbar sadece kanıt zorluğu ile ilgiliyken, malların teslimatından sonraki veya malların teslim edilmesi gereken tarihten veya gecikmenin fiziki kayba yol açmasından sonraki 9 ay içinde dava açmamak, freight forwarder'ın sorumluluğunu düşürür. Burada belirtilen 9 aylık süre UNCTAD/ICC Kuralları'nın 10. Maddesinin bir tekrarıdır. Bura dikkat edilmesi gereken nokta basit bir zarar ihbarının yeterli olmadığı ve – Malların karayolu ile Taşınmasına ilişkin CMR Konvansiyonu'nda olduğu gibi- ihbarın hak düşürücü süreyi kesintiye uğratmadığıdır. Hak düşürücü sürenin dolmasını engelleyen tek şey dava açılmasıdır. Ne var ki, taraflar sürenin uzatılması hususunda anlaşmaya varabilir. Bunun nasıl yapılabileceği uygulanabilir hukuk kuralları tarafından belirlenir. Kombine Taşımacılık Konvansiyonu'na göre hak düşürücü süreyi uzatan anlaşma ispatı için yazılı olmalıdır.

Madde 18. Kısmi Geçersizlik

Herhangi bir maddesi veya parçasının geçersiz kılınması halinde bu FBL'in geri kalan maddelerinin veya herhangi bir parçasının geçerliliği etkilenmeyecektir.

7. Maddenin birinci fıkrasında belirtildiği üzere zaruri hukuk FBL hükümlerinin yerine geçebilir. 18.Madde bu gerçeğe dayanarak, FBL maddelerinden bir veya birkaçının zaruri hukuk kurallarıyla çatışması ve bazı maddelerinin kanun tarafından iptali halinde, bu maddelerin hükümsüz kılınmayacağına ilişkindir.

Madde 19. Yargı mercii ve uygulanacak kanun

Freight forwarder'a karşı girişilen yasal teşebbüsler ancak Forwarder'ın bu FBL'in arka sayfasında belirtildiği işyerinin bulunduğu yerde işleme konulabilir ve o işyerinin bulunduğu ülkenin yasalarına karar alınabilir.

Bir freight forwarder hakkında açılacak davalar sadece freight forwarder'ın FBL'de belirtilen işyerinin bulunduğu yerde ve işyerinin bulunduğu ülke yasaları uyarınca açılabilir.