T.C.
MİLLÎ EĞİTİM BAKANLIĞI

ULAŞTIRMA HİZMETLERİ ALANI

KARA YOLU TAŞIMACILIĞI

840UH0120

Ankara, 2011

- Bu modül, mesleki ve teknik eğitim okul/kurumlarında uygulanan Çerçeve Öğretim Programlarında yer alan yeterlikleri kazandırmaya yönelik olarak öğrencilere rehberlik etmek amacıyla hazırlanmış bireysel öğrenme materyalidir.
- Millî Eğitim Bakanlığınca ücretsiz olarak verilmiştir.
- PARA İLE SATILMAZ.

İÇİNDEKİLER

AÇIKLAMALAR iii
GİRİŞ 1
ÖĞRENME FAALİYETİ–1 3
1. KARA YOLU TAŞIMACILIK SİSTEMİ 3
1.1. Kara Yolu Taşımacılığının Yapısı 3
1.2. Kara Yolu Taşımacılığının Dünyadaki Gelişimi 4
1.3. Kara Yolu Taşımacılığının Ülkemizdeki Gelişimi 5
1.4. Kara Yolu Eşya Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Türlerine Göre Üstünlükleri 8
1.5. Kara Yoluyla Uluslararası Eşya Taşımacılığının Göndericiye Sağladığı Faydalar 9
1.6. Kara Yoluyla Eşya Taşımacılığının Olumsuz Yönleri 10
1.7. Kara Yolu Eşya Taşımacılığında Uluslararası Örgütler 11
1.7.1. Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi (UNECE) 11
1.7.2. Güneydoğu Avrupa Ortak Girişimi (SECI) 12
1.7.3. Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı (CEMT–UBAK) 12
1.7.4. Uluslararası Kara Yolu Taşıma Birliği (IRU) 13
1.8. Türkiye'nin Uluslararası Kara Yolu Eşya Taşımacılığındaki Ana Güzergâhları 14
1.8.1. Kapıkule Sınır Kapısı'ndan Yapılan Taşımacılık 14
1.8.2. Ro-Ro Gemileriyle Yapılan Taşımacılık 15
1.9. Ülkemizin Uluslararası Kara Yolu Projeleri 16
1.9.1. Türkiye Transit Kara Yolu (TETEK) Projesi 17
1.9.2. Avrupa Ekonomik Komisyonu (AEK) 18
1.9.3. Kuzey - Güney Avrupa Otoyolu (TEM) Projesi 18
1.9.4. Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT-ECO) 19
1.10. Uluslararası Kara Yolu Eşya Taşımacılığında Lojistik Firma (freight forwarder) 20
1.10.1. Taşıma Organizatörü Olarak Lojistik Firma (freight forwarder) 21
1.10.2. Kara Yolu Hizmet Sözleşmesi 22
UYGULAMA FAALİYETİ 25
ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME 26
ÖĞRENME FAALİYETİ–2 29
2. Kara Yolu Eşya Taşımacılığının Yasal Çerçevesi 29
2.1. Kara Yolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği 29
2.1.1. Kanunun Amacı ve Uygulama Sahası 30
2.1.3 Kara Yolu Eşya Taşımacılığında Yetki Belgesi 37
2.1.5. Taşımaların Düzenlenmesi, Kota ve Geçiş Ücretleri 43
2.1.6. Sürücülerde Aranacak Şartlar 44
2.2. CMR Anlaşması (convention merchandises routier / ticari mallar güzergâh anlaşması) 45
2.2.1. Belgenin Özellikleri 47
2.2.2. Uygulama Alanı 47
2.2.3. Taşıma Sözleşmesinin Akdedilmesi ve Uygulanması 48
2.2.4. Taşımacının Sorumluluğu 51
UYGULAMA FAALİYETİ 55
ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME 56

ÖĞRENME FAALİYETİ-3 59
3. Uluslararası Kara Yolu Eşya Taşımacılığının Bileşenleri 59
3.1. Sürücüler 59
3.1.1. Sürücülerin Özellikleri 60
3.1.2. Taşıt Kullanma Süreleri 61
3.1.3. Molalar 61
3.1.4. Dinlenme Süreleri 61
3.2. Araçlar 63
3.2.1. Treyler 64
3.3. Yükler 69
3.3.1. Niteliklerine Göre Yükler 69
3.3.2. Araç Kapasitesine Göre Yükler 69
3.3.3. Teslim Yerlerine Göre Yükler 74
3.3.4. Lojistik Firma ve Yük Temini 74
3.3.5. Lojistik Firma ve Teklif Türleri 77
UYGULAMA FAALİYETİ 80
4. YÜKLEME ve SEVKİYAT 84
4.1. Yükleme Planı 84
4.1.1. Yükleme Planının Yararları 85
4.2. Yükleme Kuralları 88
4.3. Yüklemede Sembol ve İşaretler 90
4.3.1. “Kırılabilir” İşareti 90
4.3.2. “Bu Yönde” İşareti 91
4.3.3. “Nemden Koruyun” İşareti 91
4.3.4. “Sıcaklık Sınırı” İşareti 91
4.4. Bozulabilir Gıda Maddelerinin Yüklenmesi 92
4.4.1. Yükleme ve Sevkiyat Kuralları 92
4.5. Canlı Hayvan Yüklemesi ve Taşınması 94
4.5.1. Hayvanların Uluslararası Nakliyat Sırasında Korunmasına Dair Avrupa Sözleşmesi 94
4.5.2. Yükleme ve Taşıma Kuralları 95
4.5.3. Yükleme Ekipmanları 98
UYGULAMA FAALİYETİ 103
MODÜL DEĞERLENDİRME 107
KAYNAKÇA 111

AÇIKLAMALAR

KOD	**840**
ALAN	**Ulaştırma**
DAL/MESLEK	**Lojistik**
MODÜLÜN ADI	**Kara yolu Taşımacılığı**
MODÜLÜN TANIMI	Kara yolu taşımacılığında taşımacılık sisteminin genel yapısı ve uluslararası kara yolu taşımacılığının yasal çerçevesi, taşımacılığının bileşenleri, yükleme ve sevkiyat ile ilgili temel bilgi ve becerilerin kazandırıldığı öğrenme materyalidir.
SÜRE	40/32
ÖN KOŞUL	10. sınıfı tamamlamış olmak
YETERLİK	Kara yolu taşımacılığı işlemlerini yapmak
MODÜLÜN AMACI	**GENEL AMAÇ:** Bu modül ile ofis, yükleme sahası ve depo ortamında, bilgisayar, faks, telefon, yazıcı, el terminali, forklift, elleçleme elemanları gibi donanımları kullanarak, Türk Ticaret Kanunu, CMR anlaşması, Karayolu Taşıma Yönetmeliği, Uluslar arası anlaşmalar, AETR kuralları, Ulaştırma Bakanlığı normları ve Firma standartlarına uygun şekilde kara yolu taşımacılık sistemini öğrenecek, uluslararası kara yolu taşımacılığının yasal çerçevesini uygulayabilecek, kara yolu taşımacılığının bileşenleri, yükleme ve sevkiyat işlemlerini yapabileceksiniz. **Amaçlar** ➢ Bu modül ile ofis ortamında, uluslararası anlaşmalar ve firma standartlarına göre, bilgisayar, telefon ve yazıcı gibi donanımları kullanarak, karayolu taşımacılık sistemini öğrenebilecektir. ➢ Bu modül ile ofis ortamında, CMR, Karayolu Taşıma Yönetmeliği, T.T.K, uluslararası anlaşmalar ve firma standartlarına göre, bilgisayar, telefon, yazıcı ve faks gibi donanımları kullanarak karayolu taşımacılığının yasal çerçevesini uygulayabilecektir. ➢ Bu modül ile ofis, yükleme sahası ve depo ortamında, bilgisayar, yazıcı ve faks gibi donanımları kullanarak, AETR kuralları, Ulaştırma Bakanlığı normlarına uygun şekilde Uluslararası Karayolu Eşya Taşımacılığının bileşenleri işlemlerini yapabilecektir. ➢ Bu modül ile ofis, yükleme sahası ve depo ortamında, bilgisayar, el terminali, forklift, elleçleme elemanları gibi donanım ve araç gereçleri kullanarak, Karayolları Kanunu ve Uluslararası Anlaşmalara uygun şekilde yükleme ve sevkiyat işlemlerini yapabilecektir.

EĞİTİM ÖĞRETİM ORTAMLARI VE DONANIMLARI	İşletmelerin ofis ortamları ile bu ortamda bulunan bilgisayar, yazıcı, faks, telefon gibi donanım araçları
ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME	Modül içinde yer alan her öğrenme faaliyetinden sonra verilen ölçme araçları ile kendinizi değerlendireceksiniz. Öğretmen modül sonunda ölçme aracı (çoktan seçmeli test, doğru-yanlış vb.) kullanarak modül uygulamaları ile kazandığınız bilgi ve becerileri ölçerek sizi değerlendirecektir.

GİRİŞ

Sevgili Öğrenci,

Uluslararası taşımacılık faaliyetlerinde kara yolu taşımacılığı kilit rol üstlenmektedir. Kara yolu taşımacılığı diğer taşıma türleriyle (deniz yolu, demir yolu, vb.) birlikte, özellikle de taşımanın başlangıç ve teslimat aşamalarında kullanılabilmektedir. Esneklik, hız ve diğer taşıma türleriyle uyum bakımından birçok avantaja sahiptir.

Taşımacılık ülke sınırları içinde yapılabileceği gibi uluslararası da olabilir. Taşınacak nesneler eşya da yolcu da olabilir. Uluslararası kara yolu eşya taşımacılığı ülke dışından alınan ürünlerinin nakli şeklinde, ülkenin dış satım ürünlerinin yurt dışına sevki şeklinde veya bir ülkeden bir başka ülkeye transit taşımacılık şeklinde yapılabilir.

Uluslararası kara yolu taşımacılığı dış ticarete konu olan fiziksel malların yurt dışına sevk edilmesinde satılan veya satın alınan mamulün tamamlayıcısı ve ayrılmaz bir parçasıdır. Kara yolu taşımacılığı ürünün aktarma yapılmadan tam adrese teslim edilmesi yönünden diğer ulaştırma türlerine göre tercih sebebi olmaktadır.

Kara yolu ile yapılacak eşya taşımacılığında; yükün temin edilmesi, fiyat anlaşmasına varılması, yüke uygun araç temini, en uygun yüklemenin yapılması ve bütün bu işlemlerin en kısa zamanda yerine getirilebilmesi hem müşteri memnuniyeti açısından hem de ürünlerin güvenliği açısından önem taşımaktadır.

Bu modül sonunda edineceğiniz bilgi ve beceriler ile kara yolu taşımacılık sistemini öğrenecek, uluslararası kara yolu taşımacılığının yasal çerçevesini uygulayabilecek, kara yolu taşımacılığının bileşenleri, yükleme ve sevkiyat işlemlerini gerçekleştirme becerisine sahip olacaksınız.

Kara yolu taşımacılığı

ÖĞRENME FAALİYETİ–1

AMAÇ

Ofis ortamında, uluslararası anlaşmalar ve firma standartlarına göre, bilgisayar, telefon ve yazıcı gibi donanımları kullanarak, kara yolu taşımacılık sistemini öğreneceksiniz.

ARAŞTIRMA

- Kara yolu taşımacılığının dünyadaki ve ülkemizdeki gelişimi hakkında bilgi edininiz.
- Kara yolu taşımacılığının diğer taşıma türlerine göre üstünlüklerini ve olumsuz yönlerini araştırınız.
- Kara yolu taşımacılığında yer alan uluslararası örgütler ve görevleri hakkında araştırma yapınız.
- Ro-Ro taşımacılığı hakkında araştırma yapınız. Ro-Ro taşımacılığının kara yolu taşımacılığıyla olan bağlantısı hakkında bilgi edininiz.
- Ülkemizin uluslararası kara yolu güzergâhları hakkında bilgi toplayınız.
- Bulabileceğiniz belge, resim, dergi, harita vb. dokümanları sınıf ortamında arkadaşlarınızla paylaşınız.

Araştırma yaparken çevrenizde bulunan lojistik firma veya nakliye firmaları ile anlaşmalı olarak çalışan işletmelerin ilgili servislerinden yararlanabilirsiniz. Ayrıca bu firmaların internet sitelerinden de bilgi edinebilirsiniz.

1. KARA YOLU TAŞIMACILIK SİSTEMİ

1.1. Kara Yolu Taşımacılığının Yapısı

Kara yolu taşıma sistemleri; teknoloji, şebekeler (ağlar), uluslararası ve yerel kurallar ve düzenlemeler, bilgi ve iletişim, lojistik ve hizmet anlayış ve uygulamalarından meydana gelmektedir. Bu sistemler taşıma operatörleri, iç ve dış müşteriler, ekonomik ve sosyal faktörler ile devletin ortaya koyduğu yasal çerçeve ile sürekli etkileşim hâlindedir.

Kara yolu taşımacılık sektöründe arz ve talebin etkileşiminde destek hizmetler, taşımaya olan talep, güzergâh veya alternatif yollar, terminaller, gümrükler, sınırlar, ara geçiş noktaları, araçlar, işletmelerin sayısı, kurallar ve düzenlemeler etkin rol oynamaktadır. Buna göre taşıma sistemleri özellikle teknoloji, iletişim, ekonomi gibi dışsal faktörlerden yoğun olarak etkilenmektedir.

Kara yolu eşya taşımacılığı, ücret karşılığında eşyanın bir yerden diğer bir yere taşınmasını kara yolu ile sağlayan ve taşımacı ile gönderici arasında bir sözleşme

yapılmasını gerektiren bir taşıma şekli olarak tanımlanmaktadır. Bu tanıma göre kara yolu taşımacılığının dört temel boyutu vardır;

- Taşınacak eşyanın var olması,
- Eşya taşıma işinin üstlenilmesi,
- Ücret karşılığı olması,
- Taşıma türü olarak kara yolunun belirlenmesidir.

Eşya taşıma işleri ile ilgili yasal düzenlemeler 10.07.2003 tarih 4925 sayılı Kara Taşıma Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu (TTK) tarafından düzenlenmektedir. Taşıma işlemi ücret karşılığı yapılmalıdır. Ücret karşılığı yapılmayan taşımacılık konusunda TTK, hükümleri uygulanamaz.

1.2. Kara Yolu Taşımacılığının Dünyadaki Gelişimi

1930 yıllarında ortaya çıkan küresel ekonomik bunalım ve İkinci Dünya Savaşı sonrası ortaya çıkan ekonomik olumsuzlukları aşan ve güçlenen ülkeler, ekonomik yönden güçsüz ve az gelişmiş ülkelerin ekonomileri üzerindeki etki ve denetimlerini artırmışlardır. "Öncelik tarım" telkinleri ile gelişmiş ülkeler güçsüz ekonomiye sahip ülkeleri bu yönde üretim yapmaya yönlendirmişlerdir.

Bunun sonucunda sanayiden uzaklaşan, tarıma dayalı bir ekonomik yapı oluşturan ülkeler, sanayileşme yolunda gelişme gösteren ülkelerin dış pazarı hâline gelmiştir.

Resim 1.1: Kara yolu taşımacılığı

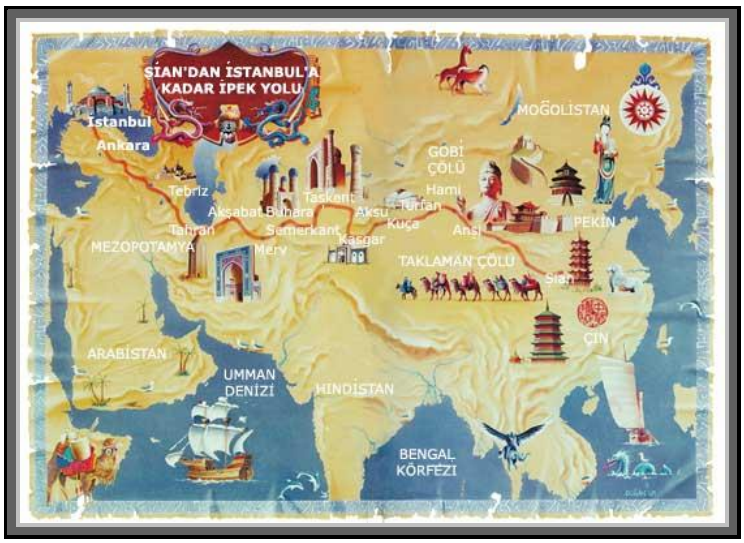
Gelişmiş ülkelerin ekonomilerine çok yönlü faydalar sağlayacak olan bu durumun gerçekleşmesi ve gelişmesi için, her yerleşim alanına ulaşabilecek ve taşımayı gerçekleştirecek en önemli ulaşım sistemi kara yoluydu. Kara yolu ağının kurulması ve geliştirilmesi için "Öncelik kara yoluna" düşüncesini hâkim kılmıştır.

1.3. Kara Yolu Taşımacılığının Ülkemizdeki Gelişimi

Kara yolu taşımacılığının ülkemizdeki gelişimine bakıldığında çok hızlı bir seyir takip ettiği görülmektedir.

Ülkemizin coğrafi yapısı ve sosyo-ekonomik yönden sahip olduğu özel durum yanında, batı ile doğu arasında tabi bir köprü oluşu ve transit taşımacılığa elverişliliği, eski çağlardan beri ülkemizi kara yolu taşımacılığı alanında daima ön plana çıkarmıştır. Ülkemiz Asya, Avrupa ve Afrika kıtaları arasında olup, kuzey-güney doğrultusunda 500 km, doğu-batı ekseninde 1500 km uzunluğunda ve yüzölçümü 776 000² olan bir dikdörtgen köprü görünümündedir.

Bilindiği gibi Türkiye, tarih öncesinden bu yana, çok ve çeşitli uygarlıkların oluştuğu bir yerdir. Günümüze dek bu özelliğini koruyarak gelmiş, doğu-batı arasında "köprü" olmuştur. Bunun bir sonucu olarak da, uzak geçmişten bu yana, değişik doğrultu ve karakterde yol ağlarına sahip olmuştur. "İpek yolu", "Baharat yolu", "Kral yolu" en çok bilinen tarihi yollardır. Türkiye Avrupa, Asya ve Afrika arasındaki önemli konumundan dolayı kendi ulaşım hatlarını ve taşıma filolarını geliştirmek için büyük çaba göstermiştir.



Resim 1.2: İpek yolu

Bütün dünyada özellikle Avrupa'da süratle gelişen teknoloji, mal zengini batı ile petrol zengini doğu ülkeleri arasında büyük çapta ticari ilişkilerin doğmasına yol açmıştır. Bu durum ülkemizi bu alanda önemli ölçüde etkilemiş, 1950'li yıllara kadar yok denecek kadar az olan modern anlayışa uygun kara yolu alt yapısı ve kara yolu taşımacılığında yeni bir takım yatırımlar yapılmasını ve teşvik tedbirlerinin alınmasını gerekli kılmıştır.

O dönemlerde, alt yapının kolay, hızlı ve ekonomik bir şekilde gerçekleşmesi, petrolün ucuz ve temininin kolaylığı yanında ülkemizde otomotiv sanayinin kurularak motorlu araçların üretilmesi kara yolu taşımacılığının ilerlemesine neden olmuştur. Ayrıca devletin 1980'li yıllardan itibaren uygulamaya koymuş olduğu teşvik tedbirleri sonucu, ülkemizde

motorlu araç sayısı önemli ölçüde artmış ve gerek yurt içi gerekse uluslararası kara yolu taşımacılığı süratle gelişmiştir.

1980'lerden itibaren ülkemizin ihracata yönelik büyüme politikalarına geçmesiyle dış ticaret yapısal değişime uğramış, dış ticarete konu mal grupları çeşitlenmiş, tarım ve madencilik ürünlerinin yerini sanayi ürünleri almaya başlamış, taşınan malların hacmi kısa bir süre içinde 10 milyar dolarlık seviyelere ulaşmıştır.

Dış ticaretin yapısal değişimine bağlı olarak deniz yolu ile yapılan dökme yük taşımaları, yük cinslerinin değişimi ve sevkiyatlarda esneklik gibi avantajlar nedeniyle yerini kara yolu eşya taşımacılığına bırakmaya başlamıştır.

Resim 1.3: Ro-Ro bağlantılı kara yolu taşımacılığı

Türkiye-İtalya Ro-Ro hattının kurulması, taşıma maliyetlerinin azalmasına, seferlerin tarifeli yapılmasıyla ihracat sevkiyatlarının planlanmasına, Balkan ülkelerinin geçiş ücretlerini tekrar gözden geçirmesi gibi birçok olumlu gelişmenin ortaya çıkmasına neden olmuştur. 2003 yılında Batı Avrupa ülkelerine yapılan kara yolu taşımacılığımızın yüzde 72'si söz konusu Ro-Ro hatlarından yapılarak dış ticaretimize ait malların taşınmasında stratejik bir güzergâh konumuna gelmiştir. Böylece Türk kara yolu taşımacılığı deniz yolu entegrasyonlu Ro-Ro ve demir yolu entegrasyonlu Ro-La taşıma alternatiflerini üreterek Avrupa Birliği mevzuatıyla uyumlu hâle gelmiştir.

Türkiye'nin uluslararası kara yolu ile eşya taşımacılığı sektöründe hizmet alanı Asya ile Avrupa'nın bir ucundan diğerine kadar geniş bir coğrafi alana yayılmış, ithalat-ihracat ve transit taşımalardaki payı ile ülke ekonomisine yılda ortalama 2 milyar USD navlun ücreti olarak döviz girdisi sağlar konuma ulaşmıştır.

1990 yılından itibaren dünyadaki gelişmelere paralel olarak, ihraç pazarlarımız ve ürünlerimizde önemli bir artış ve çeşitlenme olmuştur. Bu kapsamda, başta Almanya olmak üzere, geleneksel pazarlarımız olan Batı Avrupa ülkelerinin yanı sıra Rusya ve Türk Cumhuriyetleri de önemli bir yer kazanmıştır. Söz konusu yapısal değişime paralel olarak,

Bağımsız Devletler Topluluğu üyesi ülkeler ile bazı Orta Asya ülkeleri iki binli yıllardaki hedef pazarlarımız olarak tespit edilmiştir.

Söz konusu ülkelere kara yoluyla ulaşım imkânının bulunması, ülkemiz ihracatı açısından büyük avantaj teşkil etmektedir. Yabancı ülkelere yapılan eşya taşımacılığımızın ağırlıklı olarak kara yolundan olması, artan dış taleplerin zamanında karşılanmasını kolaylaştırmaktadır.

Türkiye'nin kıtalararası köprü konumunda olması, çok modlu ulaşıma elverişli durumu, Kafkasya ve Hazar Denizi çevresindeki ülkelere geçişi sağlayacak yeni sınır kapılarının açılması ve pek çok uluslararası proje çerçevesinde yeni bağlantıların oluşturulması yolundaki çalışmalar Türkiye'nin önemini artırmakta ve aktif olarak bu çalışmalara katılımını gerekli kılmaktadır.

Uluslararası kara yolu taşımacılığında ülkemizin araç filosu giderek yenilenmiş ve toplam araç sayımız 30.000 adede ulaşmıştır. Bu sayının içinde 23.000 aracımız Euro normlu araç olarak faaliyet göstermeye başlamıştır.

Resim 1.4: Euro normlu modern nakliye aracı

4925 sayılı Kara yolu Taşıma Kanunu ile ülkemizde kara yolu taşımacılığı sektöründe yeni bir dönem başlamıştır. Bu kanun ile birlikte, taşımacılık sektörü içinde yer alan ve faaliyet gösteren tüm işletmeler kayıt altına alınmış ve bu işletmelere faaliyet türlerine göre lisans belgeleri verilmiştir.

Kara yolu taşımacılığı, bugün tüm dünyada kendine has avantajlarından dolayı en önemli taşımacılık modudur. Türkiye gibi üç yanı denizlerle çevrili olan İspanya'da dahi, uluslararası eşya taşımacılığında kara yolunun demir yolu ve iç suyollarına kıyaslandığındaki payı % 92,1'dir. Bu oran İngiltere için % 88,9, 15 AB ülkesi için ortalama % 79,2'dir.

Ülkemizde 1990 yılında % 76 olan kara yolu taşımacılığı 2000 yılında % 89'a ve 2002 yılında da % 93 oranına ulaşmıştır. 2005 yılında % 94'e çıkmıştır. 1990 yılında 87 milyar ton-km olan toplam taşımacılığımız ekonominin gelişmesi ile 2000 yılında 180 milyar ton-km'ye ulaşmıştır. 2006 yılında bu rakam 200 milyar ton-km'yi aşmıştır. ABD'de kara yolu taşımasının genel taşımacılık içindeki yeri % 28 dir. Bütün dünyada kara yolu taşımacılığının oranını düşürmeye dönük politikalar uygulanmaktadır.

Ülkemizde, ulaşım sektörü içinde en büyük paya sahip olan kara yolu taşımacılığının diğer sektörlere nazaran kaza riski çok yüksek olmasına rağmen, gelişme göstermesinin ve taşıma taleplerinde ilk sırayı almasının temelinde taşımayı "KAPIDAN KAPIYA" gerçekleştirmesi yanında, hızlı, kolay, konforlu ve daha ekonomik bir hizmet sunması yatmaktadır.

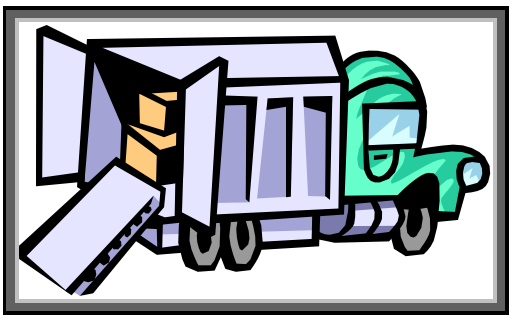
1.4. Kara Yolu Eşya Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Türlerine Göre Üstünlükleri

Uluslararası kara yolu eşya taşınması ile diğer taşıma türlerine göre bir karşılaştırma yapıldığında kara yolu taşımacılığının şu üstün yönleri bulunmaktadır:

- Kapıdan kapıya aktarmasız taşıma ve eşyanın yükleme yeri ile boşaltma yerleri dışında elleçlenmemesi, eşyanın yıpranmasını en aza indirmektedir. Diğer taşıma türlerinde, örneğin eşyanın limana veya demir yolu istasyonuna ulaşımına kadar bir yükleme boşaltma, ana taşıma aracına yüklenme, varış yeri limanı veya istasyonunda benzer elleçlemenin yapılması eşyaların daha fazla yıpranmasına sebep olmaktadır.

- Müşterinin istediği ve kara yolunun olduğu her noktaya taşıma seçeneği vermektedir.

- Kara yolu araçlarının taşıma kapasitelerinin deniz, demir yolu araçlarına göre daha küçük olması nedeniyle, taşımacılık sektöründe daha esnek hareket imkânı sağlanmaktadır.



Resim 1.5: Kara yolu araç taşıma kapasitesi

- Türkiye gibi kara yoluyla uluslararası eşya naklinde kullanılabilecek taşıt sayısının talebe göre daha fazla olduğu ülkelerde, rekabet üst seviyelere ulaşmakta ve böylelikle müşteri lehine düşük navlun fiyatlarının oluşmasına neden olmaktadır.

- Kara yolu eşya taşımacılığı diğer taşıma türlerine göre (deniz, hava, demir yolu, boru hattı vb.) daha az yatırım maliyeti gerektirmektedir.

- Kara yoluyla daha düzenli ve sık sefer imkânı bulunmaktadır.

- Göndericinin kendisinin organize ettiği, özellikle küçük çaplı sevkiyatlara oranla taşıma maliyetini azaltmaktadır.

- Ambalajlama ve sevkiyata hazırlamada zaman ve kaynaklardan tasarruf olanağı sağlanmaktadır.

1.5. Kara Yoluyla Uluslararası Eşya Taşımacılığının Göndericiye Sağladığı Faydalar

➢ Kısa sürede teslim edilmesi gereken yükler için süratli sevkiyat yapabilmesine yönelik proje bazlı çözüm yolları ortaya çıkarılabilir.

➢ Gelişmiş kara yolu ağlarının getirdiği hızlı ve güvenli hizmet alma imkânları yaratılabilir.

➢ Lojistik firma veya taşıma şirketleriyle birebir ilişki içinde çalışma olanağının bulunması sayesinde sevk edilecek eşyaya özel muamele yapılmasını sağlayabilir.

➢ Kara yolu taşımacılık hizmetleri ile bağlantılı diğer lojistik süreçlerle zenginleştirilerek hizmette çeşitlilik oluşturulabilir.

➢ Tahmin edilebilen maliyetlerin kolay hesaplanması ile tasarruf sağlanabilir.

Resim 1.6: Tasarruf

➢ Dokümantasyon işleri ile ara noktalarda yükleme ve boşaltmadan; taşımanın sorunsuz yürümesinden lojistik firma sorumlu olduğundan taşıyıcı sadece sevkiyata, gönderici ise müşteri ilişkilerine odaklanabilir.

Dünya ticaretindeki dönüşüm ve yeni oluşumların etkisi yoğun bir şeklide lojistik ve taşıma sektörü üzerinde görülmektedir. Hemen hemen bütün sektörlerle doğrudan ilişkisi olan lojistik, uluslararası pazarlarda rekabet avantajının elde edilmesinde kilit rol üstlenmektedir. Ürün veya hizmetlerin hedef pazarlara rakiplerden bir adım önde olarak daha hızlı ve daha ekonomik bir biçimde ulaştırılması uluslararası lojistik faaliyetlerinin özünü teşkil etmektedir.

Resim 1.7: Kara yolu taşımacılığı ve diğer taşıma türleri

Uluslararası ticaret eğilimleri, lojistik sektörünü daha iyi anlayabilmek ve yorumlayabilmek için büyük katkı sağlamaktadır. Her sektörde yaşanan rekabet ve köklü değişimler beraberinde çarpan etkisi yaparak lojistik alanında da etkisini göstermektedir. Rekabet ortamı, yatırım maliyetleri, hız ve esneklik açısından lojistik hizmetlerin vazgeçilmez bileşeni olan kara yolu eşya taşımacılığının diğer taşımacılık türlerine göre daha fazla avantajı bulunmaktadır.

1.6. Kara Yoluyla Eşya Taşımacılığının Olumsuz Yönleri

Uluslararası kara yolu eşya taşımacılığının bir kısım üstünlükleri olmasına rağmen, bazı olumsuz yönleri de bulunmaktadır. Bunlar;

- Numune veya benzeri nitelikte taşınacak eşyanın düşük miktarda olması hâlinde bu eşyaların bir araç içinde sevk yerlerine ayrı ayrı ulaştırılması gerekmektedir. Parsiyel malların toplanması, dağıtımı, zaman ve maliyet yönünden olumsuzluk yaratmaktadır. Hava yolu, parsiyel taşımalarda zaman ve maliyet yönünden kara yoluna göre daha tercih edilebilen bir taşıma türüdür.

- Ağır ve yüksek hacimli eşyaların kara yolu ulaştırma mevzuatına uyumlu olmaması, taşınmalarını çoğunlukla imkânsız hâle getirmektedir. Bu tür eşyaların demir yolu veya deniz yoluyla taşınması daha verimli olmaktadır.

- Kara yoluyla uluslararası eşya taşımacılığında hukuki mevzuat; bekleme süreleri ile eşyanın hacmi ve niteliğine bağlı olarak diğer taşıma türlerine göre olumsuzluklar yaratabilmektedir.

- Kara yoluyla yapılan taşımacılıkta ihracat ve ithalat ülkeleri arasında yükün transit geçtiği ülkelerde uyulması gereken gümrük mevzuatları bulunmaktadır. Buna karşılık deniz ve hava yolunda çoğunlukla ithalatçı ve ihracatçı olarak ülkeler arasında transit geçiş ülkeleri bulunmamaktadır. Kara yoluyla yapılan taşımacılıkta, transit gümrükler ilave bekleme süreleri oluşturmaktadır.

Resim 1.8: Kara yolu taşımacılığında transit geçiş

1.7. Kara Yolu Eşya Taşımacılığında Uluslararası Örgütler

Uluslararası kara yolu eşya taşımacılığında etkili olan örgütler;

- Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi (UNECE),
- Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (CEMT-UBAK)
- Uluslararası Kara yolu Taşıma Birliği (IRU)
- Güneydoğu Avrupa Ortak Girişimi (SECI)
- Uluslararası Taşıma Organizatörleri Dernekleri Federasyonu (FIATA)

Kara yolu taşımacılık endüstrisinin bu örgütler vasıtası ile Türkiye ve yurt dışı ulaştırma ve taşımacılık politikalarının irdelenmesi, işletmelerin ve ülkelerin dış ticarette rekabetçi üstünlüğü sağlamasında önemli bir fonksiyonu olacaktır.

1.7.1. Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi (UNECE)

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi (UNECE); "İç Ulaşım Komitesi, Kara Yolu Trafik Güvenliği, Bozulabilir Maddelerin Taşınması, Kombine Taşımacılık, Tehlikeli Maddelerin Taşınması", çalışma gruplarından oluşmaktadır.

İç ulaşım komitesinde yapılan görüşmeler sonrasında çeşitli Avrupa Birliği üye ülkelerinin katıldığı anlaşmalar aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- CMR–Eşyaların Kara Yoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Anlaşma: Ülkemizin sözleşmeye taraf olma prosedürü tamamlanmış olup, 30 Ekim 1995 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir.

- Tır Sözleşmesi–Tır Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi: Ülkemizin 1985 yılında kabul ettiği sözleşme halen uygulanmaktadır.

Resim 1.9: Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi

- ADR–Tehlikeli Maddelerin Kara Yoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşması: Ülkemizin anlaşmaya taraf olabilmesi amacıyla çalışmalar başlatılmıştır.

➢ Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ), İslam Kalkınma Teşkilatı (İKT) gibi uluslararası kuruluşlar içinde de kara ulaştırmasına ilişkin konular Türkiye tarafından izlenmekte ve gerekli çalışmalar yapılmaktadır.

1.7.2. Güneydoğu Avrupa Ortak Girişimi (SECI)

Güneydoğu Avrupa Ortak Girişimi (SECI: southeast european cooperation ınititative) 11 ülkenin katılımı ile kurulmuştur. Bu girişime Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik İşbirliği ve Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (UBAK) destek vermektedir. SECI girişiminin amacı, bölge ülkeleri arasında kara yolu eşya taşınmasına yönelik sınır geçişlerinin kolaylaştırılması ve ticaretin artırılmasıdır. Bu amaca yönelik ortak girişim üye ülkeler arasında 1999 yılında "Mutabakat Zaptı" yürürlüğe girmiştir.

Resim 1.10: Güneydoğu Avrupa Ortak Girişimi (SECI)

SECI bünyesinde, gündem Komitesi'nin saptadığı öncelikli projeler ele alınmakta ve üye ülkelerin eşgüdümünde yürütülmektedir. SECI projeleri ile ilgili olarak tesis edilen komitelerin üyelerini seçilmiş ve gönüllü kişiler oluşturmaktadır. Ülkemiz, SECI'nın çalışmalarına, diğer üye ülkeler gibi resmî kuruluşlarımız ve özel sektör temsilcilerinden oluşturulan heyetler ile katılmaktadır.

1.7.3. Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı (CEMT–UBAK)

Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (UBAK) 1953 yılında Avrupa'nın sınır geçişlerinin kolaylaştırılması, ülkeler arası ulaştırma ve gümrük mevzuatının uyumlaştırılmasının sağlanması amacıyla kurulmuştur. İlk kuruluşa katılan 16 ülke (Almanya, Avusturya, Belçika, Danimarka, İspanya, Fransa, İngiltere, Yunanistan, İtalya, Lüksemburg, Norveç, Hollanda, Portekiz, İsviçre ve Türkiye) 16 maddelik anlaşmayı imzalayarak kuruluşu resmileştirmiştir.

Kuruluşun yapmış olduğu başarılı çalışmalar nedeniyle işlevi Avrupa sınırlarını da aşarak 41 üye ülke ile bazı Orta Asya ve Kuzey Afrika ülkelerini de kapsar konuma ulaşmıştır. UBAK çalışmalarını, çalışma grupları hâlinde sürdürmektedir. Daimi sekreterya Paris'te bulunmaktadır.

UBAK belgeleri geçerli oldukları ülkelere göre dörde ayrılır:

- Tüm ülkelerde geçerli UBAK belgeleri,
- Avusturya hariç tüm ülkelerde geçerli UBAK belgeleri,
- Avusturya + Yunanistan hariç tüm ülkelerde geçerli UBAK belgeleri,
- Avusturya + Yunanistan + İtalya hariç tüm ülkelerde geçerli UBAK belgeleri.

UBAK Belgelerinin üzerinde geçersiz olduğu ülkenin uluslararası harf kodu bir çember içinde * işareti ile kaplanmış olarak yer almaktadır.

Türkiye'nin de kurucu üyesi olduğu konferansın çalışmalarında, taşımacılığın geliştirilmesi, trafik kara yolu güvenliği, çevrenin korunması gibi konular öncelik taşımaktadır.

1.7.4. Uluslararası Kara Yolu Taşıma Birliği (IRU)

Uluslararası Kara Yolu Taşıma Birliği (IRU: International Road Transport Union) dünyadaki kara yolu taşımacılığı alanında nakliye operatörleri, taşıma şirketlerinin sahipleri, kamyon, taksi, otobüs olmak üzere tüm sektörü temsil eden bir organizasyondur. 1948 yılında İtalya'da kurulmuş olan bu örgütün bugün 68 ülkede, 151 üyesi bulunmaktadır.

Resim 1.11: Uluslararası Kara yolu Taşıma Birliği (IRU)

IRU'nun amacı kara yolunda çevreye duyarlı, emniyetli olarak mal ve insanların taşınmasını sağlamak, yüksek mesleki standartlara ulaşmak olarak belirtilebilir. IRU'nun en önemli uygulamalarının başında uluslararası eşya taşınmasında TIR sisteminin garantörlüğünü yapması gelmektedir. Örgütün temel amaçları şu şekilde belirtilebilir:

- Araçların emniyetli, temiz ekonomik yakıt tüketimini sağlayacak girişimlerde bulunmak,
- Filo yönetiminde araç bakımı ve çalışma koşullarını düzenlemek,
- Kara yolunun emniyetli hâle gelmesine yardımcı olmak,
- Çevreye duyarlı araçları teşvik etmek,
- Ülkeler arası resmi düzeyde ve uluslararası sivil toplum kuruluşları ile sıkı işbirliği içinde bulunmak,
- Kara yolunun daha emniyetli ve belge prosedürünün azaltılması için çalışmak,
- Üyelerini ulusal ve uluslararası düzenlemeler konusunda bilgilendirmek,
- Uluslararası taşımacılık ve ticarette engelleri ortadan kaldırmaktır.

Türkiye'de kara yolu eşya taşıması ile ilgili sektörü temsil eden önemli kuruluşlar ise Ulaştırma Bakanlığı ve Gümrük Müsteşarlığı başta olmak üzere devletin tüm yetkili kurumları, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği (UTİKAD), Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) ve Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği'dir. (RODER)

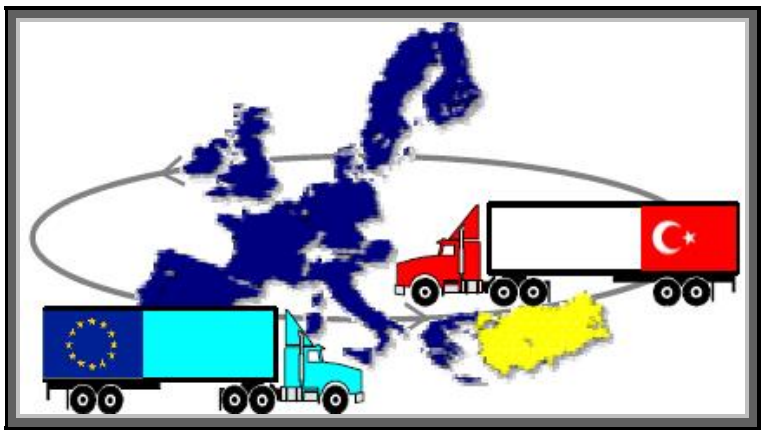
1.8. Türkiye'nin Uluslararası Kara Yolu Eşya Taşımacılığındaki Ana Güzergâhları

Türkiye'nin dış ticaretinde en büyük paya sahip olan Avrupa Birliği ülkelerine yapılmakta olan taşımacılık için iki önemli güzergâhı bulunmaktadır. Türkiye'nin doğu ve güneyinden Kafkaslar, Orta Asya ve Ortadoğu bölgelerine yapılan kara yolu taşımacılığı çeşitli belirsizlik ve yeniden yapılanmalar neticesinde gelişme göstermesine rağmen istenilen seviyeden uzaktır. Bu nedenle düzenli ve sürekli olarak gerçekleştirilen, yasal ve teknik altyapısı uluslararası standartlara ulaşmış olan iki güzergâh Türkiye açısından son derece stratejiktir. Bunlar:

- Kapıkule Sınır Gümrük Kapısı'ndan yapılan kara yolu taşımacılığı
- Ro-Ro gemileriyle kara yolu araç gereçleriyle İtalya üzerinden yapılan taşımacılık

1.8.1. Kapıkule Sınır Kapısı'ndan Yapılan Taşımacılık

Kapıkule üzerinden yapılan taşımacılık önemli bir paya sahip olmasına rağmen, transit geçiş ülkeleri gümrüklerindeki uzun bekleme süreleri, geçiş belgeleri sınırlamaları, geçiş ücretleri, tahditli yol ve geçiş süreleri nedeniyle zaman zaman sorunlu bir güzergâh hâlini alabilmektedir.



Resim 1.12: Kara yolu taşımacılığında güzergâhlar

Uluslararası kara yolu taşımacılığında özellikle kara yolu taşıtlarının geçiş sınırlamalarının bulunduğu transit güzergâhında bulunan ülkelerde vagonların üzerinde taşınarak varış ülkesine sevk edilmeleri zorunlu hâle gelmiştir. Türkiye ile Avrupa Birliği ülkeleri arasında demir yolu aktarmalı taşımacılık bu sınırlamaların bulunduğu Avusturya geçişlerinde yapılmaktadır.

1.8.1.1. Kara yolu Güzergâhında Kullanılan Başlıca Hatlar

- Bulgaristan - Romanya - Macaristan - Avusturya hattı
- Bulgaristan - Yugoslavya - Macaristan - Avusturya hattı
- Bulgaristan - Yugoslavya - Hırvatistan - Slovenya - Avusturya hattı
- Bulgaristan - Yugoslavya - Hırvatistan - Slovenya - İtalya hattı

1.8.2. Ro-Ro Gemileriyle Yapılan Taşımacılık

Uluslararası kara yolu taşımacılığında geçiş sınırlamaları, transit sürelerinin uzun zaman alması, taşımacılığın toplam maliyetlerinin düşürülmesi gibi nedenlerle kara yolu araçlarının deniz yolu Ro-Ro gemilerine bindirilmesi bir zorunluluk hâlini almıştır.

Ro-Ro gemileri taşıma seçeneği olan gemi türüdür. Taşıt gibi, konteyner de taşıyabilir. Ayrıca paletli yüklerin de taşındığı görülmektedir.

Ro-Ro gemileri aşağıdaki taşıt türlerini taşıyabilir:

- Şasili treyler (çekicili, çekicisiz)
- Treyler, semi treyler
- Diğer tekerlekli yükler (kamyon vb.)

Ro-Ro'larla gelişen kombine taşımacılık, tramp veya düzenli hat taşımacılığındaki limanların taşıma sistemindeki önemini azaltmıştır. Ro-Ro gemileri için kamyonların çıkışlarına uygun iskelelerin oluşturulması dışında hiçbir yükleme ve boşaltma araç, gereç ve donanımına gerek duyulmaz.

Resim 1.13: Ro-Ro taşımacılığı

Ro-Ro taşımacılığının hasarsız, emniyetli ve hızlı taşıma imkânı sunması, gümrüklerde daha az zaman kaybı ile geçiş daha rekabetçi taşıma ücretleri demektir. Türkiye'nin Ro-Ro taşımacılığı ile alternatif konumdaki kara yolu transit taşımacılık güzergâhında bulunan ülkelerde sıkça görülen çalınma ve yağmaların önüne geçilmektedir. Eşyaların ünite hâline getirilerek Ro-Ro ile kombine taşımacılık yapılması hasar riskini azaltmaktadır.

Ro-Ro taşımacılığının üstünlükleri şu şekilde belirtilebilir:

➢ Kara yolu araçlarının Ro-Ro gemileriyle taşınması araçların yıpranma paylarını aza indirir.

➢ Kara yollarının bakım ve onarımında tasarruf sağlar.

➢ Kara yolu trafik sıkışıklığı ve kaza risklerini azaltır.

➢ Belirgin döviz tasarrufu sağlar.

➢ Bazı hatlarda zaman kazancı sağlar.

➢ Teslimatta düzen ve planlama yapılmasına olanak sağlar.

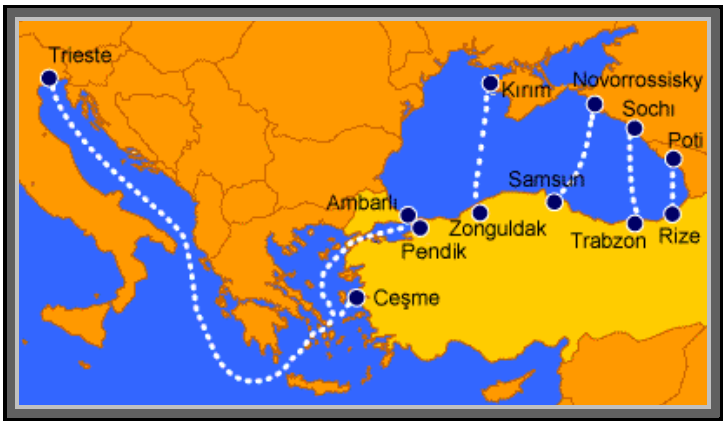
1.8.2.1. Ro-Ro Güzergâhları

➢ İstanbul + Çeşme - Trieste Ro-Ro hatları

Büyük filoya sahip nakliyecilerin çoğunun ağırlıklı olarak kullandıkları hatlardır. Doğu Avrupa ülkelerindeki tonaj sınırlamalarına tabi olmaması ve araçların daha az km yapması nedeni ile tercih sebebidir.

➢ Patra + Igoumenitsa - Bari + Ancona Ro-Ro hatları

Güney İtalya, Güney Fransa ve İspanya'ya sefer yapan nakliyecilerin tercih ettikleri ana hatlardır. Maliyetlerin daha düşük olması ve süre avantajı getirmesi nedeni ile tercih sebebidir.



Resim 1.14: Sık kullanılan Ro-Ro hatları

➢ Haydarpaşa-Trieste, Samsun-Novorossisk, Trabzon-Sochi ve Zonguldak-Ukrayna hatları ağırlıklı olmak üzere, toplam 20'nin üzerinde Ro-Ro hattında seferler gerçekleştirilmektedir.

1.9. Ülkemizin Uluslararası Kara Yolu Projeleri

Kara yolu taşımacılığı sektörümüzün uluslararası ilişkilerinin yürütülmesi ve sorunların çözümü yönünde çaba gösterilmesi Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğünün görevleri arasındadır. Bu amaçla, ülkemiz taşımacılarının yolcu ve eşya taşıması yaptığı 48 ülkeyle İkili Uluslararası Kara yolu Taşıma Anlaşması imzalanmış, iki

ülkeyle de paraf edilmiştir. İmzalanan anlaşmalar ile iki ülke arasında ve transit olarak yapılmakta olan kara yoluyla yolcu ve eşya taşımacılığı belli düzenlemeler içinde gerçekleştirilmekte, ortaya çıkan sorunlar ise bu anlaşmalar çerçevesinde çözümlenebilmektedir.

Anlaşmalar ile ikili taşımalar, transit yolcu ve eşya taşımaları için kolaylıklar getirilmektedir, ayrıca;

- Geçiş ücretleri,
- İkili taşımacılık, transit eşya ve yolcu taşımacılığının tabi olacağı izin belgesi prosedürü,
- Dönüş yükü ve üçüncü ülke taşımaları,
- Hangi tür eşya taşımalarının izin belgesinden muaf tutulacağı,
- Taşıt personeli ve taşımacıların uyacağı kurallar,
- Taşıma faaliyetinden doğan ödemelerin ne şekilde yapılacağı,
- Yolcu ve eşya taşımacılığına ilişkin gümrük ve diğer formalitelerin kolaylaştırılması,
- Eşya taşımacılığında teminat konusu,
- Yolcular, bagaj ve eşya için yaptırılacak sigorta,
- Karma Komisyonun kurulması ve görevleri,

gibi konular kapsamlı şekilde düzenlenmiştir.

İkili anlaşmalarda yer alan "Karma Komisyon", her yıl toplanarak, ortaya çıkan sorunların çözüm yollarını görüşür, istatistikî bilgi değişimini sağlar ve takip eden yılı da kapsayacak şekilde alınacak tedbirleri kararlaştırır.

Diğer yandan, birçok ülkenin bir araya geldiği ve ülkemizin de aktif olarak yer aldığı uluslararası platformlarda, ülkemiz kara yolu taşımacılarının pazar paylarının artırılabilmesi amacıyla gereken titiz çalışmalar yapılmakta, bu çalışmalarda çevrenin korunması, trafik güvenliği ve taşımacılığın serbestleştirilmesi gibi konular ön planda tutulmaktadır.

1.9.1. Türkiye Transit Kara Yolu (TETEK) Projesi

Kıtalar arasında, bir geçiş bölgesinde yer alan Türkiye kendi ulusal gelişmesi kadar, bölgenin birliği açısından da kara yolu ağının gerekliliğine inanmıştır. Bu nedenle ülkemiz sınırlarından geçen yaklaşık 3200 km yolu kapsayan Türkiye Transit Kara Yolu (TETEK) projesini gerçekleştirmiştir. Bu proje kapsamına giren yol ağı, toplam yol ağımızın %5'ini teşkil etmektedir.

Türkiye transit kara yolu, Bulgaristan sınırında Kapıkule'den başlayarak İstanbul üzerinden Gerede - Ankara yolu ile bir kolu Suriye sınırına, diğeri Irak'a devam etmekte, Gerede'den ayrılan kuzey kolu ise Refahiye, Erzincan'dan geçip İran sınırında sona ermektedir.

Söz konusu yol, Avrupa ve Orta Doğu kara yolu ağını en uygun şekilde tamamladığı gibi, Avrupa ülkelerinden, Orta Doğu, Batı Asya ve Kuzey Afrika'ya doğru trafik akışının sağlandığı en kısa yoldur.

1.9.2. Avrupa Ekonomik Komisyonu (AEK)

Türkiye'nin de kurucu üyeleri arasında bulunduğu komisyonun temel amacı, Avrupa ekonomisinin yeniden yapılanması, Avrupa'daki ekonomik faaliyet düzeyinin yükseltilmesi, Avrupa ülkelerinin gerek birbirleriyle gerekse diğer ülkelerle ekonomik ilişkilerinin idame ettirilmesi ve geliştirilmesi olarak belirlenmiştir. AEK, hükümetlerin teknik uzmanlarının ortak konular üzerinde anlaşmaya vardığı, kapsamlı stratejiler ve politikalar oluşturdukları bir forum niteliğindedir.

Ülkemizdeki E yolları olarak bilinen Avrupa-Uluslararası yol ağı, üyesi bulunduğumuz Birleşmiş Milletler AEK'ca ülkeleri birbirine bağlayan kara yollarının geliştirilmesini teşvik amacıyla kullanıma konmuş bir sistemdir.

Ülkemize Avrupa sınırlarından E-80 ve E-90 numaraları ile giren iki anayol, sisteme ve amaca uygun olarak İran ve Irak sınırlarında Asya ve Ortadoğu uluslararası yol ağlarına bağlantı sağlayacak şekilde düzenlenmiştir. E yollarının Kafkasya ve Orta Asya ülkelerine uzatılması konusundaki çalışmalara paralel olarak E-97 ve E-95 hatlarının oluşturulması kabul edilmiştir.

1.9.3. Kuzey - Güney Avrupa Otoyolu (TEM) Projesi

Türkiye ile birlikte, Avusturya, Bulgaristan, Çekoslovakya, Yunanistan, Macaristan, İtalya, Polonya ve Yugoslavya'nın üyelikleri ile kurulan projede Doğu Avrupa'da gerçekleşen değişimler ve geçişler nedeniyle TEM hatlarının bütünlüğünün bozulması sonucunda üye ülke sayısı zaman zaman değişmiştir. 1997 yılı itibariyle projeye üye ülkeler Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Gürcistan, Hırvatistan, İtalya, Litvanya, Macaristan, Polonya, Romanya, Slovakya ve Türkiye' dir.

Resim 1.15: Türkiye'deki TEM otoyolları

Başlangıçta yaklaşık 10.000 km'lik bir otoyolu ağının tesisini öngören TEM Projesi kuzeyde Polonya'nın Gdansk kentinden başlamakta, 10 ülke üzerinden geçerek Adriyatik,

Ege ve Karadeniz sahillerine erişmekteydi. Ancak Doğu Avrupa ülkelerinin sosyal ve ekonomik yapılarında son yıllarda görülen değişmelere ve bunun sonucu olarak ortaya çıkan yeni ilişkilere paralel olarak TEM Projesine doğu-batı istikametinde yeni hatlar ilave edilerek TEM ağı yaklaşık 20.149 km'ye çıkartılmıştır.

Ülkemiz sınırları içinde kalan bölümü ise; Kapıkule, İstanbul, Ankara, Aşkale güzergâhını takiben Trabzon'da Karadeniz'e, doğuda Gürbulak, batıda Afyon üzerinden İzmir ve Ege Denizi'ne, güney ve güneydoğu'da ise Yayladağ ve Cizre hudut kapılarımıza ulaşmaktadır. Ayrıca, Gerede-Samsun-Trabzon-Rize-Hopa güzergâhının da TEM ağına ilave edilmesiyle TEM'in Türkiye sınırları dâhilîndeki yol uzunluğu 5.556 km olmuştur.

1.9.4. Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT-ECO)

ECO, 1964 yılında kurulan Kalkınma İçin Bölgesel İşbirliği Teşkilatı (RCD) 'nın bir devamı olarak Türkiye, İran ve Pakistan arasında imzalanan bir protokolle kurulmuştur. Teşkilatın öncelikli hedefleri arasında, serbest bir taşımacılık sistemi yer aldığından, ulaştırma ile ilgili konular büyük önem arz etmektedir. Üye ülkeler arasında ekonomik, ticari ve kültürel işbirliğini sağlamak amacıyla kurulan teşkilat, daha sonra Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla bağımsızlıklarını kazanan bölgedeki bazı ülkelerin de katılımıyla üye sayısını 10'a çıkarmıştır. Bugün itibariyle Türkiye, İran, Pakistan, Azerbaycan, Türkmenistan, Özbekistan, Kırgızistan, Kazakistan, Afganistan ve Tacikistan ECO üyesi ülkelerdir. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti de gözlemci üye statüsü ile ECO çalışmalarını izlemektedir.

Türk taşımacılarının orta ve uzak Asya'ya ulaşması için önemli güzergâhları içeren üye ülkeler, taşımacılık konusunda çeşitli anlaşmaların hazırlık çalışmalarını sürdürmektedir. Ülkemiz bu çalışmaların tamamına aktif olarak katılmakta ve gerekli katkıyı sağlamaktadır.

Resim 1.16: ECO (Economic cooperation organization)

Yeni katılımlarla birlikte bölgesel işbirliğinde rolü ve önemi artan ECO çerçevesinde kesintisiz bir kara yolu ulaşımı için ilave güzergâhlara ihtiyaç duyulmuş olup, bu konuda çalışmalar sürdürülmektedir.

1.10. Uluslararası Kara Yolu Eşya Taşımacılığında Lojistik Firma (freight forwarder)

Kara yolu taşıma sistemleri; özellikle müşteri ilişkileri ile kara yolu iş organizasyonunda önemli rolü bulunan lojistik firma tarafından yoğun olarak etkilenmektedir. Lojistik firmanın kara yolu taşımacılık sistemleri içindeki etkinliğini sağlayabilmesi için önem vermesi gereken hususlar şunlardır:

- Taşımacılık hizmetlerinde yüksek kalite
- Süratli ve tam zamanında teslimat
- Seferlerde sıklık ve düzenlilik
- Göndericilere esnek fiyat önerileri

Resim 1.17: Fiyatlandırma

Lojistik Firma bu unsurlar sayesinde taşıyıcı ile birebir bağlantı kurabilir ve müşterilerine uygun çözüm imkânları yaratabilir. Kara yolu eşya taşımacılığında lojistik firmanın temel işlevi, diğer taşıma türlerinde olduğu gibi taşıma organizasyonunun yerine getirilmesidir. Lojistik firma taşıma organizasyonunu yerine getirirken göz önüne aldığı en önemli unsur müşteri odaklı hizmet anlayışıdır. Hizmetin kesintisiz ve sürekli olarak aynı kalitede ve düşük maliyette verilebilmesi, lojistik firmanın temel çalışma prensibi olmaktadır.

Lojistik firmanın ana hizmeti, müşterilerine, kara yolu ile yapılacak taşımalarda tarifeli seferler organize edecek şekilde yük konsolidasyonu yapmasıdır. Bu amaçla aynı güzergâha yönelik bulunan yük talepleri, hacim olarak yetersiz olsa bile hizmetin sürekliliğinin sağlanması amacıyla düzenli olarak verilebilmelidir.

Lojistik firmanın hizmet yaklaşımı, düşük hacimli yüklerin taşınmasında konsolidasyon yaparak, bireysel ihracatçı ve ithalatçının gönderilerine daha avantajlı bir ortam oluşturmaktır.

Lojistik firmaların kara yolu eşya taşımacılığı ile göndericiye sağlayabileceği faydalar şu şekilde sıralanabilir:

➢ Lojistik firmanın, bir hizmet organizasyonu olarak, müşterilerine ihtiyaç duyduğu yüksek esnekliği sunabilmesi,

➢ Yük konsolidasyonu yapabilmenin sağladığı yeterli yük bulma avantajı,

Resim 1.18: Yük konsolidasyonu

➢ Depodan depoya güvenli taşıma,

➢ Düzenli ve sık yükleme yapılabilmesi,

➢ Taşıma ve depo yerlerinin kapasitelerinin iyi kullanımına yönelik optimal çözümlemeler sayesinde önemli maliyet avantajı oluşturması,

➢ Taşımayı bütünüyle kontrol altında tutma olanağı,

➢ Sevkiyatın araç takip sistemiyle sürekli izlenebilmesi,

➢ Süratli teslimat imkânı,

➢ Kolay yükleme ve boşaltma olanağı,

➢ Uygun fiyat tarifelerinin oluşturulmasıdır.

1.10.1. Taşıma Organizatörü Olarak Lojistik Firma (freight forwarder)

Kara yolu eşya taşımacılığında Lojistik Firma'nın taşıma organizatörü olarak başlıca rolü; uluslararası taşımacılıkta, göndericilerin (ihracat ve ithalatçılar) yüklerinin teslim yerlerine en iyi koşullarda ulaştırılmasına yönelik faaliyetlerde bulunmasıdır.

Lojistik firmanın taşıma organizatörü olarak hizmet sürecinin aşamaları şunlardır:

➢ Müşteri talebi

➢ Hizmet tarifelendirme

➢ Teklif verilmesi

➢ Sözleşme yapılması

➢ Hizmetin yerine getirilmesi

Gönderici, ihracat ve ithalat eşyasının taşınmasını güvenli, hızlı ve düşük fiyatla yapabilecek taşıma organizatörü (lojistik firma) firmalarla ilgili pazar araştırması yapabilir. Gönderici için lojistik firma seçiminde önemli unsurlar şunlardır:

- Lojistik firmanın sevk edilmesi planlanan bölgedeki faaliyet alanı
- Taşınacak malla ilgili daha önceki deneyimi
- Taşıma ve diğer hizmetlere ait rekabetçi tarifeleri
- Hizmet kalitesi
- Firma referansları
- İş deneyimleri
- Firma güvenliği

Göndericinin lojistik firmadan beklentisi, sadece rekabetçi fiyatlara dayanmamakta, sevk edilecek eşyaya ait taşıma deneyimi ve taşımayı emniyetli ve tam zamanında teslim edilmesi başta olmak üzere, hizmet kalitesi yüksek bir şekilde yerine getirebilmesine bağlı olmaktadır.

Lojistik firmanın tercih edilebilir olabilmesi için pazarlama stratejileri oluşturması gerekmektedir. Pazarlama stratejilerini oluştururken lojistik firmalar, müşterilerine sunduğu hizmet alanını genişleterek yeni hizmet alanlarını nitelikli olarak sağlamayı ve rekabetçi fiyat politikaları oluşturmayı ön planda tutmalıdır. Lojistik firmanın kara yolu stratejilerinin başarılı olabilmesi için, aşağıdaki unsurlara yeterince önem vermek durumundadır:

- Profesyonel bir işadamı bilinci ile çalışmalıdır.
- Göndericinin talep ve beklentilerine dikkat edilmelidir.
- Göndericiye verdiği sözleri titizlikle yerine getirmelidir.
- Belirsizlik durumlarında mutlaka gönderenle bağlantıya geçmelidir.
- Maliyet ve kârlılık analizleri yapmalıdır.

1.10.2. Kara Yolu Hizmet Sözleşmesi

Taşıma organizatörü olarak lojistik firma (freight forwarder), uluslararası kara yolu eşya taşımacılığında faaliyetlerini göndericilerin (ihracat veya ithalatçı) talimatları çerçevesinde yerine getirmektedir. Göndericiler yüklerin taşınması veya diğer faaliyetlerin organizasyonu için, yük taşıyıcılar ile (ihracatta malları teslim alacak veya ithalatta sevkiyatları planlamak üzere yurt dışı acentelerle) bir hizmet sözleşmesi yapmaktadır. Göndericilerin yükleri bazen tam kamyon yükü (FCL) olabileceği gibi bazen de kamyon yükünü dolduramayacak hacimde olabilir. Kamyon yükünden az olduğunda, lojistik firma, bireysel göndericilere ait yükleri konsolidasyon yaparak kamyon yükü hacmine ulaştırabilir.

Gönderici, işveren olarak taşıma organizatörü lojistik firmayla bir hizmet sözleşmesi yapar. Bu sözleşme, uygulamada göndericinin yazılı talimatı ile olabileceği gibi bazen de güvenilir müşterilerden –göndericiden- sözlü de alınabilir.

Taşıma organizatörü lojistik firmanın bir taşıma firması bulup müşterilerden aldığı eşyayı taşıtması gerekecektir. Lojistik firma gönderenle yaptığı sözleşmenin bir benzerini, gönderenin istediği koşulları yerine getirebilecek bir taşımacıyla da yapabilir. Lojistik firma göndericinin sevk talimatına göre taşımayı organize ederek, taşıyıcıyı yönlendirir.

Lojistik firmanın, hizmet sözleşmesi yaptığı müşterisine karşı taşıma ile ilgili yükümlülüklerini yerine getirebilmesi için taşıyıcı seçiminden malların teslim edilmesine kadar tüm aşamalarda taşıma sürecinin takip edilmesi gereklidir. Lojistik firma, göndericiyi (müşteri) memnun edebilecek hizmet tarifesini oluşturmak amacıyla, taşıyıcı seçiminde göndericinin kendisi için önemli olan konuları aynı şekilde taşıyıcıdan da talep etmelidir.

Uluslararası taşımalarda lojistik firmanın yapmış olduğu hizmet sözleşmesinin işlerliği "Mal Teslim Alındı Makbuzu (Forwarder's Certficate of Receipt: FCR)" düzenlemesiyle kesinlik kazanmaktadır. Lojistik firma tarafından göndericiye, yani ihracatçı veya ithalatçıya verilen FCR belgesi ile söz konusu malın zilyetliği lojistik firmanın üzerine geçmektedir.

Resim 1.19: Malların teslim alınma işlemleri

X İhracat A.Ş.
Merter 23/5 İstanbul Türkiye
Tel: 0212 125 25 27
Faks: 0212 125 125 25 25
E-Posta: X@X.com

HİZMET SÖZLEŞMESİ

Merter 23/5 İstanbul adresinde bulunan X İhracat A.Ş. ile Sefaköy Cumhuriyet Cad. 17 İstanbul adresinde bulunan Hizmet Lojistik A.Ş. arasında aşağıdaki şartlarda taşıma hizmet sözleşmesi yapılmıştır.

1. Hizmet Lojistik A.Ş.,X A.Ş.'nin Merter deposundan Almanya ve Fransa'ya sevk edilecek mamulleri taşıyacaktır. Araçlar hazır giyim taşımasına uygun askılı araçlar olacaktır.

2. Sevkiyatlar üretimde bir aksama olmadıkça her hafta cuma günü yapılacaktır. Hizmet Lojistik A.Ş. bu nedenle her cuma saat 08.00'de depo önünde uygun araçlarını hazır edecektir.

3. Hizmet Lojistik A.Ş. Almanya ve Fransa'ya sevkiyatın olup olmadığı konusunda teyidi en geç her hafta çarşamba gününe kadar alacaktır.

4. Hizmet Lojistik A.Ş. uygun aracı cuma günü öğleden sonra saat 14.30'a kadar tedarik edemediği takdirdeX A.Ş. başka firmadan araç tedarik ederek malları sevk edecektir. Navlun fiyat farkı bulunduğunda fiyat farkı ile birlikte her araç için 500 Euro tutarını Hizmet Lojistik A.Ş. fatura edecektir.

5. Taşıma ücreti Almanya için …… Euro ve Fransa için …….. Euro olacaktır.

6. Bu sözleşme imza tarihinden itibaren 1 yıl süre ile geçerlidir. Taraflardan biri bir ay öncesinden yazılı olarak anlaşmanın sona erdiğini diğer tarafa bildirmedikçe sözleşme süresi 1 yıl daha aynı şartlarda uzatılmış olacaktır.

7. Mücbir hâller sözleşme kapsamı dışındadır.

8. Taraflar arasındaki anlaşmazlıklar öncelikle iyi niyet çerçevesinde çözüme kavuşturulacaktır. Çözümsüzlük hâlinde İstanbul Ticaret Odası'nın verdiği kararlar esas alınacaktır.

İş bu sözleşme 01.01.2008 tarihinde X A.Ş. ile Hizmet Lojistik A.Ş. arasında yapılmıştır.

X A.Ş. Hizmet Lojistik A.Ş.
Yetkili İmza Yetkili İmza

Belge 1.1: Kara yolu taşımacılık hizmet sözleşmesi örneği

UYGULAMA FAALİYETİ

İşlem Basamakları	Öneriler
➢ Kara yolu taşımacılığının genel yapısını öğreniniz.	➢ Kara yolu taşıma sistemleri ve bu sistemlerin etkilendiği faktörleri ayırt ediniz.
➢ Kara yolu taşımacılığının ülkemizdeki tarihi gelişimini kavrayınız.	➢ Kara yolu taşımacılığının gelişiminde temel etmenlerin neler olduğunu, neden-sonuç ilişkisine göre değerlendiriniz.
➢ Kara yolu taşımacılığının diğer taşımacılık türlerine göre üstünlüklerini ve olumsuz yönlerini kavrayınız.	➢ Olumsuz ve üstün yanları karşılaştırarak diğer taşıma türlerine göre niçin tercih edilmesi ya da önerilmemesi gerektiğini sebepleriyle birlikte tartışınız.
➢ Kara yolu eşya taşımacılığında uluslararası örgütler ve temel görevlerini kavrayınız.	➢ Örgütlerin kuruluş amaçları, üye ülkeler vb. ayrıntılar ile örgütleri karşılaştırmaya çalışınız.
➢ Türkiye'nin uluslararası kara yolu eşya taşımacılığındaki ana güzergâhlarını kavrayınız.	➢ Ro-Ro gemileriyle yapılan taşımacılığın diğer güzergâhlara göre üstün anlarını değerlendiriniz.
➢ Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası kara yolu projelerini öğreniniz.	➢ Projelerin temel amacını ve işleyiş durumlarını irdeleyiniz.
➢ Uluslararası kara yolu taşımacılığında lojistik firmanın sorumluluğu ve görevlerini kavrayınız.	➢ Lojistik firmanın taşıma organizatörü olarak hizmet sürecinin aşamalarını değerlendiriniz.

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

Aşağıdaki soruları dikkatlice okuyunuz ve doğru seçeneği işaretleyiniz.

1- Aşağıdakilerden hangisi kara yolu taşımacılığının temel boyutları arasında yer alır?

A) Taşınacak eşyanın var olması,

B) Eşya taşıma işinin üstlenilmesi,

C) Ücret karşılığı olması

D) Hepsi

2- Aşağıdakilerden hangisi ülkemizde kara yolu taşımacılığının gelişmesinin önemli bir nedeni olarak sayılamaz?

A) 4925 sayılı Kara yolu Taşıma Kanunu'nun yürürlüğe girmesi

B) Uluslararası kara yolu taşımacılığında, ülkemizin araç filosunun yenilenmesi

C) İthal ettiğimiz ürünlerde önemli bir çeşitlilik ve artış gözlenmesi

D) Türkiye-İtalya Ro-Ro hattının kurulması

3- Aşağıdakilerden hangisi kara yolu taşımacılığının diğer taşıma türlerine göre üstün yönleri arasında yer almaz?

A) Elleçlemenin az olması nedeniyle, eşyanın yıpranması en aza indirgenir.

B) Rekabetin üst seviyede bulunması, kara yolu firmalarının karını artırmaktadır.

C) Kara yoluyla daha düzenli ve sık sefer imkânı bulunmaktadır.

D) Ambalajlama ve sevkiyata hazırlamada zaman ve kaynaklardan tasarruf olanağı sağlanır.

4- Aşağıdakilerden hangisi uluslar arası karayolu eşya taşımacılığında etkili olan örgütler arasında yer alır?

A) Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (CEMT-UBAK)

B) Uluslararası Kara Yolu Taşıma Birliği (IRU)

C) Güneydoğu Avrupa Ortak Girişimi (SECI)

D) Hepsi

5- Aşağıdakilerden hangisi Türkiye'nin karayolu güzergahları arasında yer almaz?

A) Bulgaristan - Romanya - Macaristan - Avusturya hattı

B) Bulgaristan - Yugoslavya - Macaristan - Almanya hattı

C) Bulgaristan - Yugoslavya - Hırvatistan - Slovenya - Avusturya hattı

D) Bulgaristan - Yugoslavya - Hırvatistan - Slovenya - İtalya hattı

6- Aşağıdakilerden hangisi ülkemizin uluslararası karayolu projeleri arasında yer almaz?

A) Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT-ECO**)**

B) Avrupa Ekonomik Komisyonu (AEK)

C) Doğu - Batı Avrupa Otoyolu (TEM) Projesi

D) Türkiye Transit Kara Yolu (TETEK) Projesi

7- Aşağıdakilerden hangisi Lojistik Firma'ların karayolu eşya taşımacılığı ile göndericiye sağlayabileceği faydalar arasında yer almaz?

A) Kolay yükleme ve boşaltma olanağı

B) Düzenli ve sık yükleme yapılabilmesi

C) Taşımayı teslimat aşamasında kontrol altında tutma olanağı

D) Depodan depoya güvenli taşıma

DEĞERLENDİRME

Cevaplarınızı cevap anahtarı ile karşılaştırınız. Doğru cevap sayınızı belirleyerek kendinizi değerlendiriniz. Yanlış cevap verdiğiniz ya da cevap verirken tereddüt yaşadığınız sorularla ilgili konuları faaliyete geri dönerek tekrar inceleyiniz

Tüm sorulara doğru cevap verdiyseniz uygulamalı teste geçiniz.

KONTROL LİSTESİ

Aşağıda Karayolu Taşımacılık sistemi ile ilgili uygulamalarda karşınıza çıkacak durumlar sıralanmıştır. Karayolu taşımacılık sistemi ile ilgili listelenen davranışları tabloda bulunan değerlendirme ölçeğine göre değerlendiriniz.

Değerlendirme Ölçütleri	Evet	Hayır
1- Kara yolu taşımacılığının genel yapısını öğrendiniz mi?		
2- Kara yolu taşımacılığının ülkemizdeki tarihi gelişimini kavradınız mı?		
3- Kara yolu taşımacılığının diğer taşımacılık türlerine göre üstünlüklerini ve olumsuz yönlerini kavradınız mı?		
4- Kara yolu eşya taşımacılığında uluslararası örgütler ve temel görevlerini kavradınız mı?		
5-Türkiye'nin uluslararası kara yolu eşya taşımacılığındaki ana güzergâhlarını kavradınız mı?		
6-Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası kara yolu projelerini öğrendiniz mi?		
7- Uluslararası kara yolu taşımacılığında lojistik firmanın sorumluluğunu ve görevlerini kavradınız mı?		

DEĞERLENDİRME

Yapılan değerlendirme sonunda "Hayır" şeklindeki cevaplarınızı bir daha gözden geçiriniz. Kendinizi yeterli görmüyorsanız öğrenme faaliyetini tekrar ediniz. Bütün cevaplarınız "Evet" ise bir sonraki öğrenme faaliyetine geçiniz.

ÖĞRENME FAALİYETİ–2

AMAÇ

Ofis ortamında, CMR, T.T.K, Karayolu Taşıma Yönetmeliği, Uluslar arası anlaşmalar ve firma standartlarına göre, bilgisayar, telefon, yazıcı ve faks gibi donanımları kullanarak karayolu taşımacılığının yasal çerçevesini uygulayabileceksiniz.

ARAŞTIRMA

- Kara yolu eşya taşımacılığında yetki belgesi türleri ve yetki belgesi alabilme şartları hakkında araştırma yapınız.
- CMR Anlaşması ve içeriği hakkında bilgi edininiz.
- Kara yolu taşımacılığı kanunu ve Yönetmeliği hakkında bilgi edininiz.
- Bulabileceğiniz belge, resim, dergi, harita vb. dokümanları sınıf ortamında arkadaşlarınızla paylaşınız.

Araştırma yaparken çevrenizde bulunan lojistik firmalarla veya nakliye firmaları ile anlaşmalı olarak çalışan işletmelerin ilgili servislerinden yararlanabilirsiniz. Ayrıca bu firmaların internet sitelerinden de bilgi edinebilirsiniz.

2. KARA YOLU EŞYA TAŞIMACILIĞININ YASAL ÇERÇEVESİ

2.1. Kara Yolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği

Türkiye'de eşya veya yolcu taşıma hizmetleri, genellikle kara yoluyla sağlanmaktadır. 2003 yılı itibariyle yurt içi eşya taşımacılığının %92'si, yolcu taşımacılığının ise %96'sı kara yoluyla gerçekleştirilmiştir. Buna karşılık, uluslararası eşya taşımalarında bu oranın, ihraç taşımalarında %16,3 (Avrupa'ya %77,6), ithal taşımalarında ise %6,4 (Avrupa'dan %76,3)'lerde kaldığı görülmektedir. Aynı dönemde Türkiye'de yolcu taşıma işiyle uğraşan işletmelerin sayısı 567 (bunların 155'i uluslararası yolcu taşımacılığıyla uğraşmakta olup, 79 adedi uluslararası düzenli hatta sahiptir), uluslararası eşya taşımacılığını meslek edinenler ise 996 adettir. Karayollarımızda toplam koltuk sayısı 402.506 olan 9.527 adet otobüs (bunların toplam 73.852 adet koltuk kapasiteli 1521'i uluslararası çalışmaktadır) ve toplam eşya taşıma kapasitesi 1.314.637 ton olan 30.265 çekici, 34.245 yarı römork, 2.268 römork, 12.163 tanker ve 13.412 kamyon dolaşmaktadır.

Bütün bu veriler, Türk ekonomisi bakımından kara yolu taşımacılığının ne kadar önemli olduğunu ortaya koymaktadır. Bununla birlikte, Türkiye, 19.07.2003 tarihine kadar kara yolu taşımacılığının özellikle idarî boyutunu düzenleyen genel bir kanunu Meclisten çıkartamamıştır. Taşıma hizmetleri hakkındaki düzenlemelerin çoğunluğu yönetmelik ve genelge düzeyinde kalmıştır. Mevzuatımızdaki bu yetersizliği, Türkiye'nin kara yolu taşımacılığı hakkında milli bir politikaya sahip olmayışına dayandırmak mümkündür. Taşımacılık alanında rol oynayan çeşitli menfaat gruplarının, bir araya gelerek müşterek menfaatlerini yansıtacak bir kanun arayışına girmemeleri de, eksikliğin bir diğer sebebi olarak gösterilebilir.

Ulaştırma Bakanlığının çabaları sonucu, 10.07.2003 tarihinde 4925 sayılı Kara yolu Taşıma Kanunu, TBMM'de kabul edilmiş ve 19.07.2003 tarihinde de 25173 sayılı Resmî Gazete'de ilân edilerek yürürlüğe girmiştir. Kanun, "Başlangıç Hükümleri", "Uluslararası Taşımalar", "Sorumluluk ve Sigorta" ve "Çeşitli Hükümler" başlıklı 4 kısımdan ve 38 maddeden ibarettir. Ulaştırma Bakanlığınca Kanunun 34. maddesine dayanılarak hazırlanan Kara yolu Taşıma Yönetmeliği ise, 25.02.2004 tarihinde 25384 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Toplam 90 maddeden oluşan bu yönetmelikte kanunun 34. maddesinde sayılan hususlar hakkında düzenlemeye gidilmiştir.

2.1.1. Kanunun Amacı ve Uygulama Sahası

Kara yolu Taşıma Kanunu'nun genel amaçları aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- Kara yolu taşımalarını ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek,
- Taşımada düzeni ve güvenliği sağlamak,
- Taşımacı, acente ve taşıma işleri komisyoncuları ile nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği ve benzeri hizmetlerin şartlarını belirlemek,
- Taşıma işlerinde istihdam edilenlerin niteliklerini, haklarını ve sorumluluklarını saptamak,
- Kara yolu taşımalarının, diğer taşıma sistemleri ile birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini ve mevcut imkânların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamak.

Türk Medeni Kanunu'nun 1. maddesine göre kanunlar, sözüyle ve özüyle değindiği bütün konularda uygulanacağından, Kara yolu Taşıma Kanunu'nun 1. maddesinde sayılan amaçların, bu Kanun'un özüyle değindiği hususların belirlenmesine katkıda bulunacağı şüphesizdir. Benzeri bir hükme, yönetmeliğin 1. maddesinde de rastlanmaktadır. Aralarındaki tek fark, Kanun'da sayılan amaçlardan üçüncüsündeki "benzeri hizmetler" kavramının içi doldurulmuş ve "lojistik işletmeciliği, taşıma işleri organizatörlüğü, terminal işletmeciliği, oto kiralama işletmeciliği ve dağıtıcılık" hizmetlerinin şartlarını belirlemek de yönetmeliğin amaçları içine sokulmuştur. Oysa Kanun'un 34. maddesi, çıkartılacak yönetmelikte "benzeri hizmetler" kavramına giren faaliyetleri saymak ve bunların şartlarını tespit yetkisini Ulaştırma Bakanlığı'na vermiş değildir. Söz konusu maddede Bakanlığın şartlarını belirlemeye yetkili olduğu hizmetler açıkça "taşımacılık, acente ve taşıma işleri komisyonculuğu ile nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği" olarak belirtilmiştir. Bakanlık,

yönetmelikte sayılan benzeri hizmetleri, ancak Kanun'da sayılan hizmetlerin alt kategorisi olması şartıyla ve ölçüsünde düzenleyebilir.

Bununla birlikte, Kanundan farklı olarak, Yönetmelik kaleme alınırken, AB taşıma mevzuatı ile ve özellikle "Kara yolu ile yapılan eşya ve yolcu taşımacıları mesleğine giriş ile bu taşımacıların ulusal ve uluslararası taşımacılık alanında serbest yerleşim özgürlüklerinin etkin kullanımını teşvik etmek üzere diploma, sertifika ve diğer ünvanların karşılıklı olarak tanınması" nı içeren 29 Nisan 1996 tarihli ve 96/26/AT sayılı "Konsey Direktifi" ile uyumu sağlanmaya çalışılmıştır. Ancak, bu uyumlaştırma aşamasında Anayasa gereği kanunla yapılması gereken düzenlemelerin yönetmelikle gerçekleştirildiği görülmektedir.

Kanunun 2. maddesi gereğince uygulama sahasına aşağıdaki hususlar girmektedir:

- **Kamuya açık kara yolunda motorlu taşıtlarla yapılan yolcu ve eşya taşımaları**

"Taşıma" kavramı, kanunun 3. maddesinde yolcunun taşıta bindiği veya eşyanın taşımacıya teslim edildiği yerden varış noktasına götürülmesi şeklinde tanımlanmıştır. Aynı maddeye göre "varış noktası" ise, yolcu bileti veya taşıma senedinde gösterilen, yolcu veya eşyanın götürülmek istendiği yerdir. Aslında eşya ve yolcu taşımalarını aynı kapsamda ele almak hatalıdır. Eşya taşıması, eşyanın taşımacı tarafından tesellüm edildiği andan teslim edildiği ana kadar ki süreci kapsayan bir faaliyet iken, yolcu taşıması, yolcunun taşıta bindiği anda başlamakta ve taşıttan indiği anda sona ermektedir. Bu itibarla, taşımanın sona ermesi için, eşya veya yolcunun varış noktasına götürülmesi değil, eşyanın bu noktada gönderilene teslimi veya yolcunun taşıttan inmesi önemlidir.

Resim 2.1: Eşyanın taşınması

Kanunun amacı kara yolunda yapılan taşımaları düzenlemek olduğuna göre; deniz, iç sular, hava ve demir yolu taşımalarının kapsam dışı tutulması gerekir. Karma taşıma hâlinde

ise “network prensibi” gereği, taşıma kara yolunda (trafik için kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, yol, otoyol, köprüler ve benzeri yapı ve alanlarında) cereyan ettiği sürece Kanun ve Yönetmelik hükümleri uygulanacaktır.

- **Taşıma işleri işletmecileri**

Kanunun 3. maddesine göre, “taşıma işleri işletmecileri”, taşıma işlerinde faaliyette bulunan taşımacı, acente, taşıma işleri komisyoncusu ile nakliyat ambarı ve kargo işletmecileridir.

- **Taşımacılar**

Taşıma işleri işletmecilerinden ilki, taşımacılardır. Kanun koyucu bu suretle, Türk Ticaret Kanunu’nun kullandığı “taşıyıcı” kavramını değil, CMR’nin Türkçe tercümesinde kendisinden yararlanılan “taşımacı” kavramını tercih etmiştir. Kanunun 3. maddesine göre “taşımacı”, taşımacı yetki belgesine sahip olan ve kendi nam ve hesabına taşımayı bir ücret karşılığı üstlenen gerçek veya tüzel kişidir. Türk Ticaret Kanunu’nun 762. maddesinden farklı olarak, taşımacının yetki belgesine sahip olması aranmak suretiyle, Kara Yolu Taşıma Kanunu’nun uygulama sahası daraltılmıştır.

- **Nakliyat ambarı işletmecileri**

Kanunun 3. maddesine göre, “nakliyat ambarı işletmecileri”, bağımsız bir iş yerinin kullanım hakkına sahip olan ve eşyayı teslim alarak kendi gözetim ve denetimi altında; yükleme, boşaltma, depolama, istifleme, aktarma ve gönderilene teslim gibi hizmetleri yerine getiren, taşımayı yapan veya yaptıran ve bundan doğacak sorumluluğu üstlenen kişilerdir.

Resim 2.2: Nakliyat ambarı

- **Taşıma acenteleri**

Taşıma işleri işletmecilerinden diğer bir grup, taşıma acenteleridir. Kanunun 3. maddesinde “taşıma acenteleri”nin, Türk Ticaret Kanunu’nun 116. maddesindeki “acente” tanımına uygun olarak, ticarî mümessil, ticarî vekil, satış memuru veya müstahdem gibi bağımlı bir sıfatı olmaksızın bir sözleşmeye dayanarak belirli bir yer veya bölge içinde daimî

surette bir veya birden fazla taşımacıyı ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi ve onlar adına taşıma sözleşmesi yapmayı meslek edinen kişilerden oluştuğu açıklanmıştır.

- **Taşıma işleri komisyoncuları**

Taşıma işleri komisyoncuları, kanunun 3. maddesinde, Türk Ticaret Kanunu'nun 808. maddesiyle uyum hâlinde, ücreti karşılığında kendi namına ve bir müvekkil hesabına eşya taşıtmayı meslek edinmiş kişiler olarak tanımlanmıştır.

- **Kargo işletmecileri**

Kanun 3. maddesinde tanımlanan "kargo işletmeleri", bağımsız bir işyerinin kullanma hakkına sahip olan ve kargoyu teslim alarak kısa sürede gönderilene ulaştırmak amacıyla kendi gözetimi ve denetimi altında yükleme, boşaltma, depolama, istifleme, aktarma ve gönderilene teslim gibi hizmetleri yerine getiren, taşımayı yapan veya yaptıran ve bundan doğacak sorumluluğu üstlenen kişilerdir. "Kargo" ise, tek parçada en fazla (100) yüz kilogramı geçmeyen genellikle ambalaj ve kap içerisinde olan küçük boyutlu koli, sandık, paket gibi parça eşyadır.

Resim 2.3: Kargo

Ulaştırma Bakanlığı, daha sonra çıkartmış olduğu ek bir yönetmelikle, "taşıma işleri işletmecileri" nin kapsam alanına giren işletmeci sayısını artırmıştır:

- **Lojistik işletmecileri**

Yönetmeliğin 4. maddesinde tanımlanan "lojistik işletmecileri", kendi nam ve hesabına taşımacılık yapmakla beraber, bağımsız bir işyerinin kullanım hakkına sahip olarak müşterilerine ait eşyayı teslim aldıktan sonra kendi gözetim ve denetimi altında yükleme, boşaltma, depolama, istifleme, paketleme, tasnif, etiketleme, satış veya pazarlama, sipariş planlaması, dağıtım, tedarik, nakliye ve benzeri hizmetleri üstlenen gerçek ve tüzel kişilerdir.

Lojistik işletmecisi ile nakliyat ambarı işletmecisi arasındaki en önemli fark; birincisinin, tasnif, etiketleme, satış, pazarlama, sipariş planlaması, dağıtım, tedarik gibi doğrudan taşıma işlerinden sayılamayacak işlerle meşguliyetinin aranmasıdır.

- **Taşıma işleri organizatörleri**

Taşıma işleri organizatörleri de, yönetmeliğin 4. maddesinde tanımlanmıştır. Buna göre, Kanun, bu Yönetmelik ve ilgili diğer mevzuatın taşımacılık sıfatı ile faaliyet gösterenlere getirdikleri yükümlülük ve sorumluluklar çerçevesinde taşımacı kabul edilerek, bu yönetmeliğe göre yetki belgesi almış gerçek ve tüzel kişilerin imkân, kabiliyet ve kapasiteleri ile gerektiğinde diğer taşıma türlerinden de yararlanarak veya bunları kullanarak kombine taşımacılık dâhil, kendi nam ve hesabına taşıma yaptırarak taşıma faturası düzenleyecek tüzel kişiler, taşıma işleri organizatörleridir.

Taşıma işleri organizatörleri, esas itibariyle, taşımacılık işini organize eden kişilerdir. Anılan kişiler, gönderene karşı taşımayı organize ederken taşımanın tüm ayaklarını üstlendiklerinden zaten taşımacı sayılırlar. Gönderen ile olan ilişkisinde taşımacı olan organizatör, kendisine karşı taşıma taahhüdünde bulunan fiili taşımacılara karşı gönderen konumundadır.

- **Terminal işletmecileri**

- **Dağıtıcılar**

Tek parçada en fazla 5 kg ağırlığındaki kargoların kısa sürede kapıdan kapıya kendi nam ve hesabına dağıtımını yapacak gerçek ve tüzel kişiler, Yönetmeliğin 4. maddesinde "dağıtıcı" olarak adlandırılmışlardır. Aslında söz konusu kişiler, Kanun anlamında "kargo işletmecisi" iken, yönetmelikte ayrı bir kategoriye sokulmuşlardır. Dağıtıcıları, kargo işletmecilerinden ayıran tek unsur, onların 100 kg yerine, 5 kg'ı geçmeyen kargoları taşımayı üstlenmiş olmalarıdır.

Resim 2.4: Dağıtıcılar

- **Oto kiralama işletmecileri**

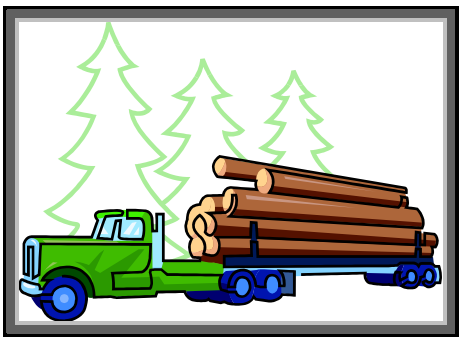
Yönetmeliğin 4. maddesine göre; müşterilerine ticarî amaçla sürücülü veya sürücüsüz olarak 15+1 ve daha az koltuk kapasitesine sahip yolcu taşımaya mahsus taşıtları yurt içinde ve/veya uluslararasında olmak üzere, yazılı bir sözleşmeye dayanan bir bedel karşılığı ve belli bir süre için kiraya vermek şeklinde faaliyet gösterecek gerçek ve tüzel kişilere "oto kiralama işletmecileri" denir.

- **Taşıma işlerinde çalışanlar**

Kapsamına girdiği hâlde "taşıma işlerinde çalışanlar" olarak isimlendirilen kişilerden ne anlaşılması gerektiğine dair bir hükme kanunda rastlanılamamıştır. Bu kişiler, taşıma işleri işletmecilerinin işletmelerinde taşıma işini görmek üzere istihdam olunan işçilerdir. Bu itibarla, "taşıma işlerinde çalışanlar" ibaresinin anlamı, çalışanların mutlaka taşıma işinde görev almasına bağlandığından, Borçlar Kanunu'nun 55. maddesindeki "istihdam edilen kişiler" ve Türk Ticaret Kanunu'nun 782. maddesindeki "yardımcıları" kavramından daha dardır. Böyle bir sınırlamanın bilhassa taşımacının yükümlüklerinde ve sorumluluklarında önemli sonuçlar doğuracağı muhakkaktır.

- **Taşımalarda yararlanılan her türlü taşıt, araç, gereç, yapılar ve benzerleri**

Kanunda tanımlanmayan bu nevi araç, gereç ve yapıların ortak özelliği kendilerinden taşımalarda yararlanılıyor olmasıdır. Yönetmeliğin 4. maddesinde bunlardan bazılarının (örn. antrepo, çekici, depo, eşya/kargo terminali, geçici depolama yeri, kamyon, kamyonet, kargo tasnif ve aktarma merkezi, motorlu taşıt, otobüs, otomobil, römork, taşıt katarı, yarı römork, yolcu terminali vs.) açıklandığı görülmektedir.



Resim 2.5: Römork

Kanunun 2. maddesinin II. fıkrasında, bazı taşıma türleri kanunun uygulama sahasının dışına çıkartılmıştır:

- Özel otomobillerle ve bunların römorklarıyla yapılan taşımalar,
- Genel ve katma bütçeli dairelerle, il özel idareleri, belediyeler, üniversiteler ve kamu iktisadî teşebbüslerine ait otomobillerle yapılan taşımalar,
- Türk Silahlı Kuvvetlerine ait motorlu taşıt ve bunların römorkları ile yapılan taşımalar,
- Lastik tekerlekli traktörlerle çekilen römorklarla yapılan taşımalar.

2. maddenin III. fıkrasında, il sınırları içindeki taşımalar ile yüz kilometreye kadar olan şehirlerarası taşımaların düzenlenmesi il ve ilçe trafik komisyonları ile işbirliği yapılmak suretiyle ilgili valiliklere, belediye sınırları içerisindeki şehir içi taşımalar belediyelere bu kanuna göre düzenlenecek yönetmelik esasları dâhilînde bırakılabileceği düzenlenmiştir.

Son fıkrada, uluslararası anlaşmalar ile savaş hâli, sıkıyönetim, olağanüstü hâl ve doğal afet durumlarında uygulanacak hükümler saklı tutulmuştur. Böylece Anayasa'nın 90. maddesi gereğince usulen yürürlüğe sokulan CMR gibi milletlerarası anlaşmaların üstünlüğü kabul edilmiştir.

2.1.2. Genel Taşımacılık Kuralları

Kanunun 4. maddesinde taşımacılıkta hâkim genel kurallar sayılmıştır: Buna göre, taşımalar:

- Ekonomik,
- Seri,
- Elverişli,
- Güvenli,
- Çevreye kötü etkisi en az,
- Kamu yararını gözetecek tarzda,
- Serbest rekabet ortamında gerçekleştirilmelidir.

Yönetmeliğin 5. maddesinde de benzeri bir düzenleme bulunmaktadır. Aralarındaki tek fark, yönetmelikte "genel sağlığın, fert, toplum ve çevre sağlığının" da taşımacılık esnasında göz önünde bulundurulması gerekli değerler arasında sayılmasıdır ki, zaten bunlar kanunun 4. maddesi kapsamına giren hususlardır. Bu sebeple, yönetmeliğin anılan hükmünün, genişletici değil, açıklayıcı tarzda kaleme alındığı söylenebilir.

2.1.3 Kara Yolu Eşya Taşımacılığında Yetki Belgesi

Kara yoluyla uluslararası eşya taşımacılığı yapacakların yetki belgesi sahibi olması gerekir. Taşımanın şekline göre bu yetki belgesi aşağıdaki türlere ayrılır:

- **C yetki belgesi:** Kara yoluyla uluslararası eşya taşımacılığı yapacaklara verilir. Taşımanın şekline göre aşağıdaki türlere ayrılır:
  - **(C1) yetki belgesi:** Belirli bir zaman tarifesine göre eşya taşıyacaklara verilir.
  - **(C2) yetki belgesi:** Belirli bir zaman tarifesine uymaksızın eşya durumuna göre sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara verilir.
  - **(C3) yetki belgesi:** Ticari amaçla kayıt ve tescil edilmekle beraber taşımacılık hariç, taşıt sahibinin esas iştigal konusu ile ilgili taşımaları yapacaklara verilir.
  - **(C4) yetki belgesi:** Belirli bir zaman tarifesine uymaksızın ev eşyası taşıması yapacaklara verilir.
  - **(C5) yetki belgesi:** Taşıt ve taşıt filosu kapasitesi aranmaksızın Türk Ticaret Kanunu'nun 814. maddesinin 1. fıkrasına göre taşıma işini üzerine alan ve taşıma işlerini organize eden taşıma işleri komisyoncularına (lojistik firmalara) verilir.
- **(E) yetki belgesi:** Uluslararası taşımacılık yapacak kamu kuruluşlarına ve kamu yararına çalışan kuruluşlara verilir.
- **(F) yetki belgesi:** Uluslararası yolcu taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara verilir.
- **(G) yetki belgesi:** Uluslararası eşya taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara verilir.
- **(H) yetki belgesi:** Uluslararası eşya taşımacılığı konusunda komisyonculuk yapacaklara verilir.

Yetki belgesi almak isteyen gerçek ve tüzel kişiler, Ulaştırma Bakanlığınca verilecek örneğe uygun "başvuru formu" nun ilgili bölümünü doldurarak bu formda belirtilen belgeler ile birlikte Bakanlığa müracaat ederler.

2.1.3.1. Yetki Belgesi Alabilme Koşulları

- Taşımacı olmak isteyen gerçek ve tüzel kişilerin T.C. uyruğunda olmaları,
- Gerçek kişi, tüzel kişi kurucu ortakları ve tüzel kişiliği temsile yetkili yöneticilerin, kaçakçılık, dolandırıcılık, inancı kötüye kullanma ve Türk Ceza Kanunu'nun devletin

şahsiyetine karşı işlenen suçlarla, Terörle Mücadele Kanunu aleyhine işlenen suçlardan hürriyeti bağlayıcı ceza ile hükümlü bulunmamaları,

- Tüzel kişilerin Türk Ticaret Kanunu'nda belirtilen tüzel kişilerden olmaları,

Taşıma türüne göre:

- (C1) ve (C2) yetki belgelerini veya bu belgelerden herhangi birini almak için başvuranların, kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 10 adet taşıta ve 300 ton istiap haddinde taşıt filosuna sahip olmaları,

- (C3) yetki belgesi almak için başvuranların kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 2 adet taşıta ve 20 ton istiap haddinde taşıt filosuna sahip olmaları (özelliği olan taşımalarda asgari iki taşıta sahip olunması kaydıyla bu 20 tonluk istiap haddi Ulaştırma Bakanlığınca daha düşük tutulabilir),

- (C4) yetki belgesi almak için başvuranların kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az 3 adet taşıta ve 30 ton istiap haddinde taşıt filosuna sahip olmaları,

- (E) yetki belgesi almak için başvuranların taşıt filosu kapasitesine bakılmaksızın taşıtların kuruluş adına kayıt ve tescil edilmiş olmaları,

- (C5) yetki belgesi almak için başvuran lojistik firmaların (taşıma işleri komisyoncuları) sermaye şirketi niteliğinde ve kayıtlı sermayelerinin en az 10.000 YTL olması, Ulaştırma Bakanlığı'na 200.000 ABD doları tutarında kati ve süresiz banka teminat mektubu vermeleri, ticaret ve sanayi odalarına nakliyeci grubuna kayıtlı olmaları gerekir. Kayıtlı sermaye miktarı ve/veya banka mektubu tutarı Bakanlıkça bir katına kadar artırılabilir,

- (C1) ve (C2) yetki belgesi almak için başvuranların ticaret veya sanayi odalarında nakliyeci grubuna kayıtlı olmaları,

- (C3) yetki belgesi almak için başvuranların sanayi ve ticaret odalarında ilgili meslek grubuna kayıtlı olmaları,

- (C4) yetki belgesi almak için başvuranların sanayi ve ticaret odalarında nakliyeci grubuna kayıtlı olmaları,

- (C1) yetki belgesi almak için başvuranların; çalışmak istedikleri her yerleşim biriminde en az bir tane yük terminali kullanma hakkına, yetki belgesinin geçerli olduğu sürece sahip olmaları,

- Gerçek kişiler ve tüzel kişi yöneticilerin Bakanlıkça belirlenecek kurum veya kuruluşların açacağı eğitimden geçerek mesleki yeterlilik belgesi almaları şarttır.

Resim 2.6: Kişi ve tüzel kişi yöneticilerin eğitimi

2.1.3.2. Acente ve Komisyonculuk Yetki Belgesi

Taşıma işleri acenteliği ve komisyonculuğu (lojistik firma) yapabilmek üzere Ulaştırma Bakanlığı'ndan yetki belgesi alınması gereklidir. Taşıma işleri acenteliği ve komisyonculuğu yapmak isteyen gerçek ve tüzel kişilerin T.C. uyruğunda olmaları gerekir. Ayrıca gerçek kişi, tüzel kişi kurucu ortakları ve tüzel kişiliği temsile yetkili yöneticilerin, kaçakçılık, dolandırıcılık, inancı kötüye kullanma ve Türk Ceza Kanunu'nun devletin şahsiyetine karşı işlenen suçlarla, Terörle Mücadele Kanunu aleyhine işlenen suçlardan hürriyeti bağlayıcı ceza ile hükümlü bulunmamaları gerekir. Tüzel kişilerin Türk Ticaret Kanunu'nda belirtilen tüzel kişilerden olmaları şartları aranmaktadır.

- (G) yetki belgesi almak için başvuranların sanayi ve ticaret odalarında acente grubuna kayıtlı olmaları,
- (H) yetki belgesi almak için başvuranların sanayi ve ticaret odalarında nakliye komisyoncusu grubuna kayıtlı olmaları,
- (G) ve (H) yetki belgesi almak için başvuranların yetki belgeleri süresince, bu işe elverişli bağımsız bir büroyu kullanma hakkına sahip olmaları,
- (G) yetki belgesi almak için başvuranların uluslararası eşya taşımacılığı yapma hakkına sahip olan yerli veya yabancı en az bir taşımacı ile acentelik anlaşması bulunması gerekir.

Resim 2.7: Anlaşma

Taşıma işleri acenteliği ve komisyonculuğu alanındaki acentelik anlaşması ve bu konudaki yasakları aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür:

- Daha önce yapılmış bir acentelik anlaşması olmaksızın bir taşımacı adına işlem yapmak yasaktır.
- Acentelik anlaşmalarında çalışma alanının kesin olarak belirlenmiş olması zorunludur.
- (G) yetki belgesine sahip olanlar hiçbir zaman kendi namına uluslararası taşıma yapamaz ve yaptıramaz.
- (H) yetki belgesi sahiplerinin kendi namına eşya taşıtabilmesi için bu taşımanın bir müvekkil hesabına yapılması zorunludur. Ancak (H) yetki belgesi sahipleri, kendi nam ve hesabına taşıma yapmaları hâlinde taşımacı sayılacaklarından, kendi nam ve hesabına taşıma yapmak isteyenlerin bu yönetmelikte öngörülen taşımacı yetki belgelerinden birine sahip olmaları gerekmektedir.
- Acentelik yetki belgesine sahip olanlar, ayrıca taşımacı yetki belgesi alma şartlarını da yerine getirdikleri takdirde isterlerse taşımacı yetki belgesini de alabilirler.
- Uluslararası taşımacı yetki belgesine sahip olan gerçek ve tüzel kişiler, yönetmelikte öngörülen diğer şartları yerine getirmeleri hâlinde doğrudan kendi acente ve/veya komisyonculuklarını üstlenmemek kaydıyla isterlerse (F), (G) ve (H) yetki belgelerini de alabilirler.
- (B4) ve (C3) yetki belgesi sahipleri başkaları adına taşıma yapamayacakları gibi (F), (G) ve (H) yetki belgesi sahipleriyle de taşıma sözleşmesi yapamazlar.

➢ Yetki belgesi alındıktan sonra, yetki belgesi alan gerçek veya tüzel kişinin beyan ettiği taşıtların; kazaya uğraması, el konulması, satılması veya başka bir sebepten dolayı iş göremez duruma gelmesi hâlinde yetki belgesi sahibi durumu değişikliğin meydana geldiği tarihten itibaren 60 gün içinde Bakanlığa bildirmek zorundadır. Yönetmeliğin ilgili maddelerindeki asgari değerin altına düşülmesi hâlinde, taşımacının bu asgari değerin altına düşüldüğü tarihten itibaren 90 gün içinde yeni taşıt veya taşıtları sağlaması gerekir.

2.1.4. Taşımalarda Kullanılacak Taşıtlar

Yetki belgesi sahiplerinin yurt içinde ve uluslararası taşımalarda kullanacakları bütün taşıtlar; yalnız kendi adına kayıt ve tescil edilmiş özmal ticari taşıtları olmalıdır.

10/6/1985 tarihli ve 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu kapsamında sağlanan taşıtlar, bu Yönetmelikte belirtilen esaslar çerçevesinde özmal ticari taşıt olarak değerlendirilir. Bu yolla temin edilen taşıtların, finansal kiralama tarihinin bitiminden itibaren altmış gün içinde yetki belgesi sahibinin adına kayıt ve tescil edilmesi zorunludur. Bunun sağlanamaması veya finansal kiralama tarihinin uzatılmaması hâlinde bu taşıt veya taşıtlar yetki belgesi sahibinin taşıt belgesinden düşülür.

Yurt içi eşya ve kargo taşımalarında kullanılacak taşıtlar:

➢ Yurt içi eşya ve kargo taşımalarında yetki belgesinin alınabilmesi için gereken asgari kapasiteyi sağlayacak sayıda özmal ticari taşıtın, ilk başvuru ve faaliyet süresince 19 yaşından; diğer taşıtların ise 22 yaşından büyük olmaması şarttır.

Resim 2.8: Kara yolu taşıtı

➢ Eşya ve kargo taşımaya mahsus her türlü taşıt ile otomobiller, taşıt belgesine kaydedilebilir. Ancak otomobiller asgari kapasite hesabında ve sözleşmeli taşıt kullanım oranlarında dikkate alınmaz.

Uluslararası eşya ve kargo taşımalarında kullanılacak taşıtlar:

➢ Uluslararası eşya ve kargo taşımalarında faaliyete esas olan yetki belgesinin alınabilmesi için gereken asgari kapasiteyi sağlayacak sayıda özmal ticari taşıtın, ilk başvuru ve faaliyet süresince 12 yaşından; diğer taşıtların ise 20 yaşından büyük olmaması şarttır.

➢ Eşya ve kargo taşımaya mahsus her türlü taşıt ile otomobiller, taşıt belgesine kaydedilebilir.

C2, C3 ve L2 yetki belgesi türleri için istiap haddi 3,5 tondan az olan taşıtlar ile otomobiller; diğer tüm yetki belgesi türleri için ise otomobiller asgari kapasite hesabında ve sözleşmeli taşıt kullanım oranlarında dikkate alınmaz.

- Oto taşımaları ve özelliği olan taşımalar için imal edilmiş özel donanımlı taşıtlar hariç, istiap haddi 10 tondan az olan taşıtlara geçiş belgesi tahsis edilmez.

Taşıtlarda aranacak diğer hususlar:

- Taşıtın yaşı, fabrikasında imal edildiği tarihten sonra gelen ilk takvim yılı esas alınarak hesaplanır.

- Römork ve yarı römorklarda yaş şartı aranmaz.

- "Kamyon tek başına veya trafik tescil belgesinde römork takabilir" ifadesi varsa römorku ile birlikte, çekiciler ise yarı römorkları ile birlikte bir birim taşıt sayılır.

- Çekici sayısı kadar römork ve/veya yarı römorklar asgari kapasitenin hesaplanmasında dikkate alınır.

Taşıtların bu Yönetmeliğin öngördüğü şartlara uygun olup-olmadığı öncelikle motorlu araç tescil ve trafik belgelerindeki yazılı bilgilere göre tespit edilir. Bakanlık, gerek görmesi hâlinde taşıtın fabrika imalatı, varsa tadilatı ile ilgili teknik özellikleri hakkında, ayrıca bilgi ve belge isteyebilir.

B3, C1, D3, E1, E2 ve K2 yetki belgesi türleri için ihtiyari olmak üzere, taşıtların motorlu araç tescil ve trafik belgelerinde ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş olmaları zorunludur.

İnsan dışındaki canlılar ile özelliği olan eşyaların taşınmasında kullanılacak taşıtlarda, bu hususların motorlu araç tescil ve trafik belgelerinde belirtilmesi veya belgelendirilmesi gerekir.

Yetki belgesi sahiplerinin taşımalarında kullanacağı taşıtların, bu yönetmelik ile 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve 18/7/1997 tarihli ve 23053 mükerrer sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Karayolları Trafik Yönetmeliği'nde belirlenen istiap haddi, ağırlık, boyut ve yüksekliklerine uygun olması ve buna göre taşıma yapılması zorunludur.

Eşya taşımalarında kullanılacak taşıtların, kapalı kasa, tenteli veya brandalı olması şarttır. Ancak, açık olarak taşınması zorunlu olan eşyanın, kara yolu trafik güvenliğini tehlikeye düşürmeyecek şekilde yüklenmesi ve bağlanması zorunludur.

2.1.4.1. Sözleşmeli Kullanılacak Taşıtlar

- Yetki belgesi sahipleri, taşıt belgelerinde kayıtlı özmal ticari taşıtlarını, yetki belgesinden düşümünü yapmadan sözleşmeli taşıt olarak diğer bir yetki belgesi sahibine kullandıramazlar.

- Taşıtını bir yetki belgesi sahibine sözleşme ile bağlayan taşıt sahipleri bu sözleşme feshedilmedikçe bir başka yetki belgesi sahibi ile sözleşme yapamazlar. Buna aykırı davranan taşıt sahiplerinin taşıtları bir ay süreyle parka çekilir ve faaliyetine izin verilmez.

➢ Taşıt sahipleri ile yetki belgesi sahipleri arasında sözleşmeli taşıtlar için yapılacak olan sözleşme bedellerinin günün ekonomik şartlarına uygun olması zorunludur.

➢ Asgari sözleşme tutarları her yıl ocak ayı içinde Bakanlıkça belirlenir. Bu asgari tutarlara uygun olmayan sözleşmeler reddedilir.

➢ Yetki belgesi sahipleri arıza, kaza ve benzeri durumlarda diğer yetki belgesi sahiplerinin taşıt belgelerinde kayıtlı özmal ticari otobüs, kamyon, çekici, yarı römork ve römorklarını geçici olmak kaydıyla kullanabilirler. Ancak, bu durumu en geç yedi iş günü içinde Bakanlığa yazılı olarak bildirmek zorundadırlar.

Resim 2.9: Kaza

2.1.5. Taşımaların Düzenlenmesi, Kota ve Geçiş Ücretleri

2.1.5.1. Taşımaların Düzenlenmesi

➢ İkili taşımalarda, üçüncü ülke ve transit taşımalarda, yurt içi taşımaları aksatmamak ve Türkiye üzerinden yapılan uluslararası taşımaları daha düzenli, güvenli ve süratli kılmak amacıyla, gerektiğinde diğer taşıma sistemleriyle birlikte ve tamamlayıcı olmak üzere altyapının fiziksel sınırları ile güzergâhların belirlenmesine ilişkin mevzuat çerçevesinde Bakanlıkça kota sistemi uygulanabilir.

➢ Türkiye ile uluslararası kara yolu taşıması anlaşması olmayan ülkelere ait taşıtlarla, Türkiye'ye veya Türkiye üzerinden yapılacak taşımalarda kullanılacak her bir taşıt için Bakanlıktan izin alınması şarttır.

➢ Yetki belgesi sahiplerinin taşımalarda kullanacakları Türk plakalı taşıtlar ile Türkiye'ye ve/veya Türkiye üzerinden taşıma yapacak yabancı plakalı taşıtların Karayolları Trafik Yönetmeliği'nde öngörülen ağırlık ve boyutlara uygun olması şarttır.

2.1.5.2. Geçiş Ücretleri

➢ Kara yolunun bakımı, korunması ile kara yolu ve taşımanın yönetimine ilişkin giderlere katkıda bulunmak üzere yabancı plakalı taşıtlardan, euro veya karşılığı Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankasınca ilan edilen konvertıbl döviz veya Türk lirası olarak geçiş ücreti alınır.

- Köprü, tünel ve otoyol ücreti gibi kara yolu alt yapısının kullanılmasından alınan ücret ile eşya/kargo ve taşıtlar için yapılan hizmetlerin ücretleri bu geçiş ücretlerine dâhil değildir.

- Bakanlık, geçiş ücretlerini tespit etmeye, arttırmaya, indirmeye veya kaldırmaya yetkilidir.

- Bu ücretlerin tahakkuk ve tahsili sınır kapılarındaki Bakanlık birimine bağlı sayman mutemetlerince veya Maliye Bakanlığı'nca yapılır.

- Türkiye'ye giriş gümrük kapılarında ödenmesi gereken geçiş ücretlerinin ödenmediği veya eksik ödendiğinin tespiti hâlinde, ödenmeyen veya eksik ödenen ücretler üç katı olarak alınır.

- Bu madde kapsamındaki uygulamaya yönelik düzenlemeler ile geçiş ücretleri, Bakanlık tarafından hazırlanarak Resmî Gazete'de yayımlanacak bir tebliğ ile yapılır.

Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşma ve sözleşmelerin hükümleri saklıdır.

2.1.6. Sürücülerde Aranacak Şartlar

Sürücülerin yolcu ve eşya taşımacılığına ait taşıtlarda çalışabilmesi için;

- Ticari taşıtın niteliğine göre sürücü belgesine sahip olmaları,

- Yolcu taşımacılığında en az lise veya dengi okullardan birini bitirmiş olmaları,

- Eşya ve kargo taşımacılığında ilköğretim okullarından birini bitirmiş olmaları,

- Yüksek Öğretim Kurumlarının sürücü eğitimi veren bölümlerinden mezun olanlar hariç, Bakanlıkça belirlenecek kurum ve kuruluşların vereceği eğitimden geçerek sürücü mesleki yeterlilik belgesi almaları,

- Sürücülerin bedeni ve psikoteknik açıdan sağlıklı olduklarını gösteren bir sağlık raporunu yetkili sağlık kuruluşlarından her beş yılda bir almaları,

- Yolcu taşımacılığında çalışacak otobüs sürücülerinin, 26 yaşından gün almış ve 63 yaşından gün almamış olmaları,

- Eşya ve kargo taşımacılığında çalışacak sürücülerin, 63 yaşından gün almamış olmaları,

- Tehlikeli madde taşımacılığı yapan sürücülerin, ilgili mevzuatın sürücüler için zorunlu kıldığı eğitimi aldığını gösteren belgeye sahip olmaları,

- Uluslararası taşımalarda istihdam edilecek sürücülerin, uyuşturucu, silah, insan ve gümrük kaçakçılığı ile terör suçlarından dolayı hürriyeti bağlayıcı ceza ile hükümlü olmamaları, şarttır.

A3 yetki belgesi sahiplerinin sürücüsüz olarak kiraya verdikleri taşıtları kullanacak olanların, taşıtın niteliğine göre sürücü belgesine sahip olmaları gerekir. Bu kişilerde bu yönetmelikte sürücüler için öngörülen diğer şartlar aranmaz.

2.2. CMR Anlaşması (convention merchandises routier / ticari mallar güzergâh anlaşması)

Kara yolu taşımacılığı ile ilgili uluslararası yasal düzenlemeler, Birleşmiş Milletler'in 1956 yılındaki "Kara Yoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Anlaşma" (İng. convention on the contract for the ınternational carriage of goods by road-CMR) olarak bilinen sözleşmesi ile yapılmıştır.

CMR Anlaşması bir malın uluslararası taşımasında göreceği zarar, ziyan, kayıp ve gecikmelerden gönderici, taşıyıcı ve alıcı arasındaki sorumlulukları saptayan, yükümlülükleri belirleyen, Birleşmiş Milletler'in yönetim ve gözetiminde uygulaması sağlanan çok uluslu bir anlaşmadır.

Resim 2.10: CMR anlaşmasının geçerli olduğu taşıma modelleri.

CMR Anlaşmasına taraf olan ülkelerden birine ve/veya bu ülkelere eşya taşınması hâlinde diğer ülke konvansiyona taraf olsun veya olmasın, taşıyıcının milliyetine bakılmaksızın anlaşmada öngörülen ve taşıyıcıya yüklenen yükümlülükler geçerlidir.

Türkiye, CMR Anlaşması'na 1993 yılında 14/12/1993 tarih ve 21788 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanan 3939 sayılı yasa ile taraf olmuştur. Türkiye'de kara yolu ile eşya taşınmasına ilişkin sorumlulukları belirleyen kendi iç hukukuna ait iç düzenlemeler ise, 10/07/2003 tarih ve 4925 sayılı Kara yolu Taşıma Kanunu tarafından belirlenmiştir.

Bu anlaşma, özel durumlar dışında, yolun bir kısmında deniz, demir yolu, nehir, kanal veya hava yolu ile (yük boşaltılmadan) taşındığı hâllerde de taşımanın tümü için uygulanır.

CMR Anlaşması, sözleşmede belirtildiği gibi yükleme yeri ile teslim için belirlenen yerin iki ayrı ülkede olması hâlinde, yüklerin ücret karşılığında taşıt ile karadan taşınmasına ait her türlü sözleşmeyi kapsar. Bu ülkelerden en az birinin sözleşmeye taraf ülke olması zorunludur.

CMR Anlaşması'na göre, taşıyıcı taşıma sırasında ortaya çıkan kayıp, hasar veya gecikmelerden sorumludur. Taşıyıcı ile gönderici arasında bir sözleşme yapılmış sayılır ve tarafların sorumlulukları sözleşmeye konularak gelenekselleşmiş hükümlere göre tayin edilir.

Ancak, bu gibi koşulların bulunmaması hâllerinde de kara yolu taşıyıcısının sorumluluğu yine CMR Anlaşması tarafından tayin edilir. Kara yolu ile eşya taşınmasında sorumluluklar kapsamında taşıma sözleşmeleri, taşıyıcı, gönderici ve alıcının sorumlulukları gibi konular ön plana çıkmaktadır.

Kara yoluyla yapılacak taşımacılıkta CMR (Convention Merchandises Routiers) 49 ülkenin imzaladığı taşımacılık sözleşmesi kapsamında düzenlenen bir taşıma belgesidir. CMR'a üye ülkeler;

- Almanya, Avusturya
- Belçika, Lüksemburg
- Fransa, Hollanda
- İtalya, İspanya
- Portekiz, Danimarka
- Finlandiya, İngiltere Birleşik Krallığı
- Yunanistan, İsveç
- İrlanda, Bulgaristan
- Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti
- Estonya, Ermenistan
- Gürcistan, Macaristan
- Makedonya, Norveç
- Litvanya, Letonya
- Moldovya, Polonya
- Romanya, Rusya
- Ukrayna, Slovakya
- Slovenya, İsviçre
- Türkiye, Bosna-Hersek
- Sırbistan, Karadağ
- Kazakistan, İzlanda
- Kırgızistan, Fas
- Tunus, Beyaz Rusya
- Türkmenistan, Özbekistan
- Tacikistan, İran
- Azerbaycan

şeklinde sıralanabilir.

Söz konusu belge kapsamı taşınacak eşyanın yükleneceği yer ve teslim edileceği yerin iki ayrı devlet sınırları içinde olması ve en az bir tanesinin CMR'a taraf ülkelerden biri olması zorunludur. Kıymetli evrak niteliğinde değildir ve ciro kabiliyetleri yoktur. Ancak CMR sözleşmesinde malın mülkiyetini gösteren (kıymetli evrak hükmünde) belge düzenlenmesi yalnızca CMR'a taraf ülkeler sınırları içinde olması hâlinde izin verilir.

Resim 2.11: CMR'a üye ülkeler

2.2.1. Belgenin Özellikleri

Navlun komisyoncusu veya taşımacılık şirketi tarafından alıcının adına düzenlenir. Malların belirtilen şartlarla taşınmak üzere, iyi durumda teslim alındığını ve taşıma sözleşmesinin yapıldığını gösteren hukuki bir delildir. Ciro edilemez.

CMR'nin uygulanabilmesi açısından taşımanın kara yolunda yapılması şarttır. Ancak eşyanın üzerine yüklenmiş olduğu taşıttan ayrılmadan bu taşıtla birlikte yolculuğun bir bölümünde denizde, demir yolunda, havada taşınmış olması taraflar arasındaki sözleşmenin CMR'ye tabi kılınmasını engellemez.

Bu belge dört nüsha olarak düzenlenir, gönderenin namına, adına ve sevk makbuzu olarak düzenlenir. Söz konusu dört nüshada gönderen ve taşıyıcı firma imza yetkilisi tarafından imzalanır. Senedin düzenlendiği ülke hukukuna göre imzalar matbu olabilir ya da imzaların yerine gönderenin ya da taşıyıcının mühürleri basılabilir. Birinci nüshası gönderene verilir. İkinci nüshası mal ile birlikte gider. Üçüncü nüshası ise taşıma firmasında kalır. CMR taşıma belgesi kanıt olarak büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle en az bir sene saklanması uygun olacaktır.

Uygulamada CMR sözleşmesine taraf olan ülkeler arasında malı teslim eden ve dolayısıyla kıymetli evrak hükmünde kabul edilen CMR sözleşmeleri düzenlenebilmektedir.

2.2.2. Uygulama Alanı

- Bu anlaşma, sözleşmede belirtildiği gibi yükleme yeri ile teslim için belirlenen yerin iki ayrı ülkede olması hâlinde, ücret karşılığında yüklerin taşıt ile karadan taşınmasına ait her sözleşmeyi kapsar. Bu ülkelerden en az birinin "Akit ülke" olması zorunludur.

➢ Bu anlaşmanın uygulaması bakımından "taşıt" sözcüğü 19 Eylül 1949 tarihli Yol Trafiği Anlaşması 4.cü maddesinde tarif edilen, motorlu taşıtlar, dizi hâlinde taşıtlar, römorklar ve yarı römorklar anlamına gelir.

➢ Bu anlaşma kapsamındaki taşıma, devletler, devlet kurumları veya devlet kuruluşları tarafından yapıldığı hâllerde de uygulanır.

➢ Aşağıdaki durumlarda anlaşma uygulanmaz:

- Uluslararası posta anlaşmaları gereğince yapılan taşımalarda
- Cenaze taşımalarında
- Ev eşyası taşımalarında

➢ Akit taraflar, iki veya birkaçı arasında yapacakları özel anlaşmalarla bu anlaşma hükümlerini değiştirmemeyi kabul ederler. Ancak, anlaşmayı sınır trafiğine uygulamamak veya tamamen kendi ülkeleri içindeki taşıma etkinliklerinde yükler üzerinde hak iddia etmeye yarayan sevk mektubunun kullanılmasına izin vermek gibi durumlar bunun dışındadır.

2.2.3. Taşıma Sözleşmesinin Akdedilmesi ve Uygulanması

Taşıma sözleşmesi bir sevk mektubunun düzenlenmesi ile gerçekleştirilir. Bu mektubun bulunması, usule aykırı oluşu veya kaybolması, bu anlaşma hükümlerine uygun olacak olan, taşıma sözleşmesinin varlığı ve geçerliliğini etkilemez.

➢ Sevk mektubu üç nüsha hâlinde düzenlenerek gönderici ve taşımacı tarafından imzalanır. Sevk mektubunun düzenlendiği ülkedeki yasaları izin verdiğinde, bu imzalar matbaada basılabilir veya onların yerine gönderici ve taşımacının mühürleri kullanılabilir. Birinci suret göndericiye verilir. İkinci yükle beraber gider. Üçüncüsü ise taşımacı tarafından saklanır.

➢ Taşınacak yüklerin başka taşıtlara yüklenmesi gerekliği, bunların ayrı çeşit yükler olduğu veya ayrı partilere bölünmesi durumunda gönderici veya taşımacı her çeşit ve parti yük için ayrı bir sevk mektubu istemek hakkına sahiptir.

Sevk mektubu şu bilgileri içerecektir:

- Sevk mektubu tarihi ve düzenleme yeri,
- Göndericinin adı ve adresi,
- Taşımacının isim ve adresi,
- Yükün yükleme yeri, tarihi ve boşaltma için belirlenen yer,
- Yükün gönderildiği kişinin isim ve adresi,
- Yükün özelliğinin tarifi, ambalaj şekli ve tehlikeli yükler söz konusu olduğunda bunların herkesçe anlaşılacak şekilde tarifi,
- Kaç parça olduğu ve bunların özel marka ve sayıları,

- Yükün brüt ağırlığı veya başka bir şekilde anlatılmış ise miktarı,
- Taşıma ücretleri (taşıma bedeli, ek giderler, gümrük resimleri ve sözleşmenin akdinden teslime kadar yapılan diğer ödemeler),
- Gümrük ve diğer formaliteler için gerekli direktif,
- Aksine bir madde bulunmasına rağmen, taşımanın bu anlaşma hükümlerine bağlı olduğu bildirir not.

Gerekli durumlarda sevk mektubu şu bilgileri de ayrıca içerecektir:

- Aktarmaya izin verilmediğini belirten not,
- Göndericinin ödemeyi kabul ettiği ödemeler,
- Yükün tesliminde yapılacak ödentilerin miktarı,
- Yük değerinin beyanı ve tesliminde özel faizi temsil eden miktar,
- Yükün sigorta edilmesine dair göndericinin alıcıya vereceği direktif,
- Taşımanın tamamlanası için anlaşmaya varılmış zaman süresi,
- Taşımacıya verilen belgelerin listesi,
- Taraflar, yarar gördükleri diğer hususları da sevk mektubuna yazabilirler.

Yükü teslim aldığı sırada taşımacı şunları kontrol edecektir:

- Parça sayısı ve bunların üzerindeki marka ve numaralar bakımından sevk mektubundaki beyanların doğruluğunu,
- Yükün ve bunların görünüşteki durumunu.

Taşımacı bu maddenin 1. paragrafında belirtilen beyanları kontrol etmek olanaklarından yoksun ise sevk mektubuna itiraz kayıtlarını yazacak ve bunların geçerli nedenlerini de belirtecektir. Aynı şekilde yükün ve ambalajların görünüşteki durumu ile itiraz nedenlerini de açıklayacaktır. Gönderici, sevk mektubunda itiraz kayıtlarına bağlı kalacağını açıkça kabul etmiş olmadıkça bu kayıtlar göndericiyi bağlamaz.

Gönderici, yükün brüt ağırlığını veya bunların başka türlü ifade edilmiş miktarlarını, kontrol etmesini taşımacıdan istemek hakkına sahiptir. Ayrıca, parçaların içeriğinin kontrol edilmesini de isteyebilir. Taşımacı kontrol giderlerini istemek hakkına da sahiptir. Kontrollerin sonuçları sevk mektubuna yazılır.

Sevk mektubu, taşıma sözleşmesinin akdini, sözleşmelerin koşullarını ve yüklerin taşımacı tarafından kabulünü, aksi kanıtlanıncaya kadar, kanıt belgedir. Sevk mektubunda taşımacı tarafından beyan edilmiş itiraz kaydı yok ise karşıtı kanıtlanmadıkça, tesellümde yükün ve ambalajlarının iyi durumda olduğu, sayılarının, marka ve numaralarının sevk mektubunda yazılı olanlara uyduğu varsayılır.

Gönderici, kişilere malzemeye ve diğer yüklere gelecek zarar ziyan ve hasardan yükün kusurlu olarak ambalajlanmasından yüklenilecek ödemelerden taşımacıya karşı sorumludur.

Ancak yükün kabulünde kusur açık seçik ise ve taşımacı tarafından biliniyor ise ve bu hususta bir itiraz beyanında bulunmamış ise bu hüküm geçersizdir.

Malların tesliminden önce tamamlanası gereken gümrük ve diğer formalitelerin yerine getirilmesi için, gönderici, lüzumlu belgeleri sevk mektubuna iliştirecek ya da taşımacıya verecek ve talep ettiği diğer bilgileri kendisine sağlayacaktır.

Resim 2.12: Gümrük işlemleri

Taşımacı bu belgelerle verilen bilgilerin doğruluğunu ve yeterliliğini incelemek zorunda değildir. Gönderici bu gibi belgelerin bulunmaması yetersiz olması veya usule aykırı oluşundan doğacak zarar, ziyan ve hasardan taşımacıya karşı sorumludur. Ancak taşımacının hatası veya ihmali görülen durumlar bu hükmün dışındadır.

Sevk mektubunda belirtilen, bu mektuba ekli veya kendilerine verilen belgelerin kaybından veya hatalı kullanılmasından doğacak sonuçlardan taşımacı, komisyoncu gibi aynı derecede sorumludur. Ancak, taşımacının ödeyeceği tazminat yükün kaybolması hâlinde ödenecek tazminatı geçemez.

Gönderici, özellikle taşımayı durdurmasını teslimin yapılacağı yeri değiştirmesini veya sevk mektubunda gösterilen alıcıdan başkasına teslim etmesini istemek suretiyle yüke tasarruf etme hakkına sahiptir.

Sevk mektubunun ikinci nüshası alıcıya verildiği zaman göndericinin tasarruf hakkı ortadan kalkar. O andan itibaren taşımacı alıcının emirlerine uyacaktır.

Bununla beraber, gönderici tarafından sevk mektubuna bir not yazılmış ise, sevk mektubunun düzenlenmesinden sonra tasarruf hakkı alıcıya aittir.

Tasarruf hakkını kullandığı sırada alıcı yükün diğer bir kişiye teslimini emretmiş ise, bu diğer kişi başka alıcılar göstermek hakkına sahip değildir.

Tasarruf hakkını kullanma aşağıdaki koşullara bağlıdır:

- Gönderici veya bu hakkı kullanmak isteyen alıcı, taşımacıya verilen yeni talimatın bulunduğu sevk mektubunu sunmalı ve bu talimatı yerine getirmenin gerektirdiği bütün masraf, zarar ve ziyanı ödemelidir.

- Bu talimatın yerine getirilmesi onları yerine getirecek kişinin eline geçtiği anda mümkün olmalı ve taşımacının normal işlerine engel olmalı ne de gönderilen diğer yüklerin gönderici veya alıcılarına zarar vermelidir.
- Bu talimat gönderilen yükün bölünmesine yol açmamalıdır.

Yükün teslim için belirtilen yere varışından sonra alıcı, makbuz karşılığında, kendisine sevk mektubunun ikinci nüshasını ve yükü teslim etmesini istemek hakkına sahiptir. Yükü kaybolduğu saptanır veya öngörülen zamanın bitiminden sonra ulaşmaz ise taşıma sözleşmesinden doğan hakları, alıcı kendi adına taşımacıya karşı kullanmak hakkına sahiptir.

Yük teslim yerine varmadan önce sözleşmeyi sevk mektubunda öngörülen koşullara göre uygulamak herhangi bir nedenle gerçekleşemediğinde taşımacı yüke tasarruf etme hakkına sahip olan kişiden talimat isteyecektir.

Bununla beraber, koşullar yükün sevk mektubunda öngörülenlerden farklı bir şekilde taşınmasına olanak sağlıyor ise ve taşımacı yüke tasarruf etmek hakkına sahip kişiden uygun bir zaman içinde talimat alamamış ise, yüke tasarruf etme hakkına sahip kişinin yararlarına en uygun görülen önlemleri almakla yükümlüdür.

Yükün teslim yerine varışından sonra koşullar bunların teslimini engellediği hâllerde taşımacı göndericiden talimat isteyecektir. Eğer alıcı yükü kabul etmezse, gönderici sevk mektubunun birinci nüshasını vermeden yük üzerinde tasarruf etme hakkına sahiptir.

Alıcı yükü kabul etmemiş bile olsa, taşımacıya göndericiden aksine talimat gelmedikçe bunların teslimini isteyebilir.

Taşımacı, talimat istemiyle yaptığı ödemelerle bu talimatı yerine getirmenin gerektirdiği ödemeleri geri alma hakkına sahiptir. Ancak, bu ödemelerin kendi kusur ve ihmali yüzünden yapılmamış olması gerekir.

Mal çabuk bozulan cinsten ise depolama ödemeleri malın değeri ile uyumlu değilse taşımacı yüke tasarruf etme hakkına sahip kişiden talimat beklemeden onları satabilir.

Eğer mallar bu madde gereğince satılmış ise, satıştan elde edilen para yüke ait ödemeler çıktıktan sonra, geriye kalan kısmı malları tasarruf etme hakkına sahip kişiye verilir. Şayet bu ödemeler satıştan elde edilen paradan fazla ise, taşımacı aradaki farkı tahsil etme hakkına sahiptir.

Satış hâlinde takip edilecek usul malların satıldığı yerin kanun veya geleneklerine göre saptanır.

2.2.4. Taşımacının Sorumluluğu

Taşımacı, yükü teslim aldığı andan teslim edinceye kadar, bunların kısmen veya tamamen kaybından ve doğacak hasardan sorumludur.

Eğer kayıp, hasar veya gecikme istek sahibinin hatası veya ihmalinden, taşımacının hatasından değil de, istek sahibinin verdiği talimattan yüke has bir kusurdan ya da taşımacının önlemesine olanak bulunmayan durumlardan ileri geliyorsa, taşımacı sorumlu tutulamaz.

Taşımacı taşımayı yapmak için kullandığı kusurlu taşıttan, bu taşıtı kiraladığı kişinin veya vekilinin ya da çalışanlarının hata veya ihmallerinden dolayı sorumludur.

Kayıp veya hasar durumları aşağıda belirtilen koşullardan bir veya bir kaçının doğal sonucu olan özel risklerden doğmuş ise, taşımacı sorumlu tutulamaz.

- Kullanılmasında anlaşmaya varılmış ve sevk mektubunda açıkça belirtmiş olduğu üzere, madenî levha ile kaplanmamış açık taşıtlar kullanılması,
- Ambalajlanmadıkları veya kötü ambalajlandıkları zaman, özellikleri gereği fire veren veya hasara uğrayan malların ambalajlanmaması veya hatalı ambalajlanmış olması,
- Yükün gönderici, alıcı veya bunlar adına hareket eden kişiler tarafından alınması taşınması, yüklenmesi, yığılması veya boşaltılması,

Resim 2.13: Yükleme işlemleri

- Özellikle kırılma, paslanma, çürüme, kuruma, normal fire ya da güveden haşarattan kısmen veya tamamen zarar görebilecek malların özelliği,
- Sandık ve paketlerin üzerindeki marka ve numaralar yetersiz veya hatalı ise,
- Canlı hayvan nakli,

Kayıp, hasar ve gecikmeye neden olan faktörlerden bazıları bakımından bu maddeye göre taşımacının sorumlu olmadığı hâllerde, yine maddeye göre sorumlu olduğu faktörlerin kayıp, hasar ve gecikmeye yaptıkları katkı oranında sorumlu olacaktır.

Kararlaştırılan zaman süresinin sona ermesini kovalayan 30 gün içinde veya kararlaştırılan zaman süresi yoksa taşımacının yükü teslim almasından sonra 60 gün içinde yükün teslim edilmemiş olması, bunların kaybolduğuna kesin kanıt oluşturur ve bunun üzerine hak sahibi yükü kaybolmuş varsayacaktır.

Kaybolan eşya karşılığında tazminatını aldıktan sonra hak sahibi yazı ile başvurarak, tazminatın ödenmesini takip eden yıl içinde mallar bulunduğu takdirde kendisine bilgi verilmesini isteyebilir. Bu başvurunun alındığı kendisine yazı ile bildirilir.

Hak sahibi, kendisine bilgi verilmesini takiben 30 gün içinde, sevk mektubunda gösterilen ücretleri ödemesi ve ayrıca aldığı tazminatı geri ödemesi karşılığında malın kendisine teslim edilmesini isteyebilir.

Eğer yük, taşıma sözleşmesi gereğince tahsil edilmesi gereken malın teslimindeki ödeme yapılmadan alıcıya teslim edilmiş ise, taşımacı göndericiye tazminat ödemekle yükümlüdür. Bu tazminat, göndericinin alıcı aleyhine dava açmak hakkını ortadan kaldırmamak koşuluyla adı geçen ödemenin miktarını geçemez.

Gönderici taşımacıya yük verdiğinde, kendisine tehlikenin gerçek özelliklerini bildirir ve gerekiyorsa alınacak önlemleri belirtir. Eğer bu bilgiler sevk mektubuna yazılmamış ise, bu yükü taşımanın oluşturduğu tehlikenin gerçek içeriğini taşımacının bildiğini başka yollarla kanıtlamak gönderici veya alıcıya düşer.

Bu anlaşmanın hükümleri gereğince bir taşıyıcı, yükün kısmen veya tamamen kaybından dolayı tazminat ödemekle sorumlu tutulduğundan, bu tazminatın yükün taşınmak üzere kabul edildiği yer ve zamandaki kıymetine göre hesaplanır.

Malın kıymeti, ticaret borsası fiyatına göre saptanır. Eğer böyle bir fiyat yoksa, geçerli piyasa fiyatlarına göre bir tespit yapılır. Eğer ne ticaret borsası fiyatı ne de geçerli piyasa fiyatı mevcut değilse, tespit aynı cins ve kalitedeki malların normal kıymetine göre yapılır.

Tazminat, noksan olan brüt ağırlığın beher kilogramı için 25 frangı geçemez. Frank, bir gramın 10/31'i ağırlığında safiyeti binde 900 olan altın franktır.

Yükün taşınması dolayısıyla, ödenen taşıma ücreti, gümrük resimleri ve diğer ödemelerde, malın tamamen kaybedilmesi hâlinde tamamen ödenir. Kısmen kaybolma hâlinde ise karşılaşılan zarar oranında ödeme yapılır. Bunlar dışında başka tazminat ödenmez. Gecikme hâlinde, hak sahibi zarar ve ziyanın bundan ileri geldiğini kanıtlarsa, taşımacı bu zarar ve ziyan için taşıma ücretini geçmemek üzere tazminat öder.

Kaybolma, hasar veya kararlaştırılan zaman süresinin aşılması hâlinde gönderici, belirlenecek bu ücret ödenmesi karşılığında, teslim süresi için ödenecek özel faizin miktarını tayin eder ve bunu sevk mektubuna yazar.

Hak sahibi ödenecek tazminat için faiz isteyebilir. Yılda % 5 üzerinden hesap edilecek bu faiz, ödeme isteğinin yazılı olarak taşımacıya gönderildiği tarihten başlar. Böyle bir istekte bulunmamış ise, tahakkuk dava açıldığı tarihten itibaren yapılır.

Tazminatın hesaplanmasında asıl olan unsurlar ödemenin istendiği ülke parası ile ifade edilmediği zaman, söz konusu tazminatın o ülke parasına çevrilmesi, ödemenin yapılacağı gün ve yerde uygulanan kura göre saptanır.

Yürürlükte olan yasaya göre, bu anlaşmaya göre yapılan taşımadan oluşan zarar, ziyan veya gecikme, sözleşme dışı bir isteme yol açtığı hâllerde taşımacı sorumluluğu dışında veya ödeyeceği tazminatı tespit ya da sınırlayan bu anlaşma hükümlerinden yararlanabilir.

Hasar, taşımacının kendi kötü hareketinden veya davaya bakan mahkemenin kararı ile isteyerek kötü harekete eşdeğer sayılan kusurundan ileri gelmiş ise taşımacı, sorumluluğunu

dışlayan veya sınırlayan ya da kanıt yükünü karşı tarafa yükleyen bu maddenin hükümlerinden yararlanamaz.

Bilerek kötü hareket veya kusur taşımacının vekil veya çalışanları tarafından ya da taşıma işinde kullanıldığı başka kişiler tarafından görevleri sırasında işlenmiş ise, aynı hüküm uygulanır. Bundan başka, böyle bir durumda adı geçen vekiller, çalışanlar ve diğer kişiler, kişisel sorumlulukları yönünden bu bölüm hükümlerinden yararlanamazlar.

UYGULAMA FAALİYETİ

İşlem Basamakları	Öneriler
➢ Kara Yolu Taşıma Kanunu'nun amacı ve uygulama sahasını kavrayınız.	➢ Kanunun taşıma işleri işletmecileri ve çalışanları ile ilgili unsurları değerlendiriniz.
➢ Kara yolu eşya taşımacılığında yetki belgesi çeşitlerini ve yetki belgesi alabilme koşullarını kavrayınız.	➢ Yetki belgelerini birbirlerinden özelliklerine göre ayırt edebilmeye çalışınız.
➢ Kara yolu eşya taşımacılığında kullanılan taşıtları ve bunların yasal özelliklerini kavrayınız.	➢ Kiralama yoluyla kullanılan ya da öz mal araçların yasaya göre değerlendirilme şekillerini ayırt etmeye çalışınız.
➢ CMR belgesinin özelliklerini kavrayınız.	➢ Hangi tür taşımalarda uygulanacağına, hukuki boyutlarına dikkat ediniz.
➢ Taşıma sözleşmesinin imzalanması ve uygulanması aşamalarını kavrayınız.	➢ Taşıma sözleşmesi açısından sevk mektubunun düzenlenmesinin önemine dikkat ediniz.
➢ Sevk mektubunda göndericiye ve taşımacıya düşen görev ve sorumlulukları kavrayınız.	➢ Taşımadan kaynaklanan hata ve kusurlardan doğan zararların taraflara getirdiği sorumluluğu değerlendiriniz.

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

A- OBJEKTİF TESTLER (ÖLÇME SORULARI)

Aşağıdaki soruları dikkatlice okuyunuz ve doğru seçeneği işaretleyiniz.

1- Aşağıdakilerden hangisi Kara Yolu Taşıma Kanunu'nun genel amaçları arasındadır?

A) Kara yolu taşımalarını ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek

B) Taşımada düzeni ve güvenliği sağlamak

C) Taşımacı, acente ve taşıma işleri komisyoncuları ile nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği ve benzeri hizmetlerin şartlarını belirlemek

D) Hepsi

2- Aşağıdakilerden hangisi ticari fatura düzenlenirken yapılacak yanlış bir uygulamadır?

A) Nakliyat ambarı işletmecileri C) Oto galeri işletmecileri

B) Kargo işletmecileri D) Taşıma işleri organizatörleri

3- Aşağıdakilerden hangisi yetki belgesi alabilme koşulları arasında yer almaz?

A) Kendi adına kayıtlı en az 4 adet taşıta ve 50 ton istiap haddinde taşıt filosuna sahip olmak

B) Yetki için başvuranların ticaret ve sanayi odalarında nakliyeci grubuna kayıtlı olmak

C) Bakanlıkça belirlenecek kurum veya kuruluşların açacağı eğitimden geçerek mesleki yeterlilik belgesi almak

D) Yetki belgesi almak için başvuranların yetki belgeleri süresince, bu işe elverişli bağımsız bir büroyu kullanma hakkına sahip olmak

4- Aşağıdaki hangisi sürücülerde aranan şartlar arasında yer almaz?

A) Ticari taşıtın niteliğine göre sürücü belgesine sahip olmak

B) Yolcu taşımacılığında en az lise veya dengi okullardan birini bitirmiş olmak

C) Eşya ve kargo taşımacılığında ilköğretim okullarından birini bitirmiş olmak

D) Çalışacak sürücülerin, 65 yaşından gün almamış olmak

5- CMR belgesi kaç nüsha olarak düzenlenir?

A) 2 C) 4 B) 3 D) 5

6- Sevk mektubu kaç nüsha olarak düzenlenir?

A) 2 C) 4 B) 3 D) 5

7- Aşağıdakilerden hangisi taşımacının taşıma sırasında hatalı veya kusurlu sayılamayacağı hâller arasında yer almaz?

A) Fire verebilecek malların ambalajlanmaması veya hatalı ambalajlanmış olması

B) Yükün taşıyan tarafından yüklenmesi, yığılması veya boşaltılması

C) Sandık veya paketlerin üzerindeki marka veya numaraların hatalı oluşu

D) Canlı hayvan nakli

DEĞERLENDİRME

Cevaplarınızı cevap anahtarıyla karşılaştırınız. Yanlış cevap verdiğiniz ya da cevap verirken tereddüt ettiğiniz sorularla ilgili konuları faaliyete geri dönerek tekrarlayınız. Cevaplarınızın tümü doğru ise bir sonraki uygulama testine geçiniz.

UYGULAMALI TEST

Aşağıda kara yolu eşya taşımacılığının yasal çerçevesi ile ilgili uygulamalarda karşınıza çıkacak durumlar sıralanmıştır. Kara yolu eşya taşımacılığının yasal çerçevesi ile ilgili listelenen davranışları tabloda bulunan değerlendirme ölçeğine göre değerlendiriniz.

Değerlendirme Ölçütleri	Evet	Hayır
1- Kara Yolu Taşıma Kanunu'nun amacı ve uygulama sahasını kavradınız mı?		
2- Kara yolu eşya taşımacılığında yetki belgesi çeşitlerini ve yetki belgesi alabilme koşullarını kavradınız mı?		
3- Kara yolu eşya taşımacılığında kullanılan taşıtları ve bunların yasal özelliklerini kavradınız mı?		
4- CMR belgesinin özelliklerini kavradınız mı?		
5- Taşıma sözleşmesinin imzalanması ve uygulanması aşamalarını kavradınız mı?		
6- Sevk mektubunda göndericiye ve taşımacıya düşen görev ve sorumlulukları kavradınız mı?		

DEĞERLENDİRME

Yapılan değerlendirme sonunda "Hayır" şeklindeki cevaplarınızı bir daha gözden geçiriniz. Kendinizi yeterli görmüyorsanız öğrenme faaliyetini tekrar ediniz. Bütün cevaplarınız "Evet" ise diğer faaliyete geçiniz.

ÖĞRENME FAALİYETİ–3

AMAÇ

Ofis, yükleme sahası ve depo ortamında, bilgisayar, yazıcı ve faks gibi donanımları kullanarak, AETR kuralları, Ulaştırma Bakanlığı normlarına uygun şekilde Uluslar arası Karayolu Eşya Taşımacılığının bileşenleri işlemlerini yapabileceksiniz.

ARAŞTIRMA

- Kara yolu yük ve araç türleri hakkında bilgi edininiz.
- Sürücülerin uluslararası kara yolu eşya taşımacılığında uyması gereken kurallar hakkında bilgi edininiz.
- Konsolidasyon ve dekonsolidasyon terimlerini araştırınız.
- Yük teklifleri ve doldurulması gereken teklif formlarını temin edip inceleyiniz.
- Bu araştırmaları yaparken bulabileceğiniz resim, katalog, dergi vb. dokümanları sınıf ortamına getirerek bilgilerinizi arkadaşlarınızla paylaşınız.

Araştırma yaparken çevrenizde bulunan lojistik firmalardan ya da nakliye firmaları ile kargo hizmeti veren firmalardan, işletmelerin ilgili bölümlerinden ve yöneticilerinden yararlanabilirsiniz. Ayrıca, internet ortamında bu şirketlerin sitelerine girerek gerekli bilgi ve dokümanları elde edebilirsiniz.

3. ULUSLARARASI KARA YOLU EŞYA TAŞIMACILIĞININ BİLEŞENLERİ

Uluslarararası kara yolu taşımacılığının fiziksel eşya akışında rol oynayan üç temel öğesi bulunmaktadır. Bunlar; sürücüler, araçlar ve yükler olarak belirtilebilir.

3.1. Sürücüler

Nakliye araçlarının sürücüleri, farklı prosedür ve uygulamaların bulunduğu uluslararası geçişlerde önemli konulardan biridir. Araç sürücülerinin çalışma ve dinlenme süreleri, çalışma koşulları ve yasal düzenlemeler AETR Sözleşmesi'nde belirtilmektedir. Avrupa Birliği'nde sürücülerle ilgili düzenlemeler ise, 1985 yılı ve 3820/85/EC sayılı talimatında belirtilmektedir. Uluslararası Kara Yolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması'na (AETR) göre:

3.1.1. Sürücülerin Özellikleri

➢ Yük taşımacılığı işinde çalışan sürücülerin yaşları en az;

- Varsa römork veya yarı römorklar dâhil olmak üzere müsaade edilen azami ağırlığı 7,5 tonu aşmayan taşıtlar için 18,

- Diğer taşıtlar için: 21, ancak ilgili kişi "Akit taraflar" dan biri tarafından tanınan, kara yoluyla yük taşıması için kullanılacak taşıtların sürücüleri için açılan bir eğitim kursunu bitirdiğini teyit eder bir profesyonel yeterlik sertifikasına sahipse 18'dir. "Akit taraflar", bu anlaşmaya göre uluslararası yük taşıma işinde çalışacak sürücülere ilişkin halen ulusal düzeyde uygulanan minimum eğitim seviyeleri ve diğer koşulları birbirlerine bildirirler.

Resim 3.1: Sürücüler

➢ Yolcu taşımada çalışan her sürücü 21 yaşında olur. Aracın normal olarak üslendiği yerden yarıçapı 50 kilometreden uzağa yolcu taşımasında çalışan her sürücü ayrıca aşağıdaki koşullardan birini karşılamalıdır;

- Müsaade edilen azami ağırlığı en az 3,5 ton olan taşıtların sürücüsü olarak en az bir yıl yük taşıma işinde çalışmış olmalı,

- Aracın normal olarak üslendiği yerden yarıçapı 50 kilometreden fazla uzaklığa yolcu seferi yapan araçlarda en az bir yıl veya yetkili merciin öyle çalışmış olmakla gerekli deneyimi kazandığı takdirine bağlı olarak bu anlaşmanın konusunu teşkil etmeyen diğer türden yolcu seferlerinde en az bir yıl çalışmış olmalı,

- Kara yoluyla yolcu taşıma amaçlı taşıtların sürücüleri için açılan bir eğitim kursunu tamamlamış olduğunu teyit eden, "Akit taraflar" dan biri tarafından tanınan profesyonel yeterlik sertifikasına sahip olmalıdır.

3.1.2. Taşıt Kullanma Süreleri

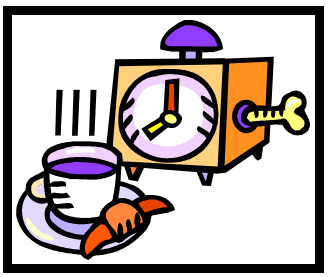
➢ Günlük dinlenme süresi, iki adet günlük dinlenme süresi ile haftalık dinlenme süresi arasında kalan araç kullanma süresi "günlük taşıt kullanma süresi" dir, dokuz (9) saati geçmez. Bu süre bir hafta içinde iki kez on saate çıkarılabilir. Bir sürücü altı kez günlük taşıt kullanma süresini aşmadan belirtilen haftalık bir dinlenme süresi kullanır. Toplam taşıt kullanma süresi altı gün boyunca altı günlük maksimum taşıt kullanma süresini aşmamış ise haftalık dinlenme süresi altıncı günün sonuna ertelenebilir. Tarifeli seferler dışında uluslararası yolcu taşımada "altı" ve "altıncı" ibarelerinin yerine sırasıyla "on iki" ve "on ikinci" ibareleri kullanılır.

➢ On beş günlük sürede toplam taşıt kullanma süresi doksan saati geçemez.

3.1.3. Molalar

➢ Dört saat otuz dakikalık taşıt kullanma süresinin sonunda sürücü bir dinlenme süresini kullanmaya başlamayacaksa en az kırk beş (45) dakikalık bir mola verir.

➢ Bu mola, her biri taşıt kullanma süresine dağıtılmış veya 1. maddedeki hükme uygun biçimde bu sürenin hemen bitiminde kullanılacak, en az on beş (15) dakika olabilecek, molalar ile değiştirilebilir.



Resim 3.2: Mola

➢ Bu molalar boyunca sürücü diğer bir işle meşgul olamaz. Bu madde ile ilgili olarak; bekleme süresi, hareket hâlindeki bir taşıtta taşıtı sürmeden geçen süre, feribotta yahut trende geçen süre "diğer iş" olarak anlaşılmaz.

➢ Açıklanan bu molalar günlük dinlenme süresi olarak kabul edilemez.

3.1.4. Dinlenme Süreleri

➢ Her yirmi dört saatlik süre içinde sürücü kesintisiz en az on bir (11) saatlik günlük dinlenme süresi kullanır. Bu süre bir hafta boyunca üç defadan fazla olmamalı. Dinlenme süresini takip eden hafta bitmeden önce, telafi edileceği garanti edilerek kesintisiz en az dokuz saate indirilebilir. Yukarıda belirtildiği şekliyle dinlenme süresi azaltılmamışsa bir tanesi kesintisiz en az sekiz saat olacak şekilde yirmi dört saatte iki veya üç kez kullanılabilir. Bu durumda dinlenmenin en az süresi on iki (12) saate çıkarılır.

➢ Otuz saatlik sürede taşıt en az iki sürücü tarafından sürülüyorsa her bir sürücü sekiz (8) saatten az olmayan kesintisiz dinlenme süresi kullanır.

➢ Bir haftada 1. ve 2. maddelerde sözü edilen dinlenme sürelerinden biri haftalık dinlenmeye eklenerek kesintisiz toplam kırk beş saate uzatılır. Bu dinlenme süresi taşıtın veya sürücünün normal olarak üslendiği yerde geçirilecekse kesintisiz en az otuz altı saate, başka bir yerde kullanılacaksa kesintisiz en az yirmi dört saate indirilebilir. Bu indirimlerin her biri, hangi haftaya ait dinlenme süresi ise o haftayı takip eden üçüncü hafta sona ermeden önce tek bir bütün hâlinde kullanılacak şekilde, yapılan indirime eş süreyle telafi edilir.

➢ Bir hafta başlayıp takip eden haftaya sarkan dinlenme süresi haftalardan her ikisinden birine eklenebilir.

➢ İlgili kişinin talebi üzerine günlük ve/veya haftalık dinlenme süresinde yapılan kesintileri telafi mahiyetinde kullanılan herhangi bir dinlenme en az sekiz saatlik diğer dinlenmeyle birleştirilir ve aracın park yerinde veya sürücünün üs tuttuğu yerde kullanması garanti altına alınır.

➢ Günlük dinlenme süresi taşıt hareket hâlinde değilken, bir ranza ile donatılmışsa taşıtta kullanılabilir.

Resim 3.3: Taşıt dinlenme ranzası

➢ Yük ya da yolcu taşıma işinde çalışan sürücü feribot veya trenle nakledilen bir taşıta eşlik ediyorsa günlük dinlenme süresi aşağıdaki koşulların sağlanmasına bağlı olarak en fazla bir kez bölünebilir. Günlük dinlenme süresinin karada geçirilen parçası, feribotta veya trende geçirilen parçasından önce veya sonra kullanılabilir olmalıdır. Günlük dinlenme süresinin bu iki parçası arasında kalan süre mümkün olduğunca kısa tutulmalı ve gümrük formaliteleri de yükleme ve indirme işlemlerine dâhil olmak üzere bu işlemlerin öncesi ya da sonrasında bir saati hiçbir şekilde aşmamalıdır. Bu dinlenme sürelerinin her ikisinde de sürücü bir ranza (yatak) veya kuşeti kullanabilmelidir. Bu şekilde bölünen günlük dinlenme süresi iki saat uzatılır.

Taşıma şirketleri için tır sürücüleri, müşteri ile sürekli yüz yüze gelmesi nedeniyle hayatî derecede önemlidir. Sürücülerin kılık kıyafeti, konuşması, iş bilgisi ve tecrübesi, nakliye operasyonunun başarısını etkileyen önemli unsurların başında gelmektedir. Bu nedenle sürücünün seçilmesi, işe alınması ve uygulamanın bir parçası hâline gelmesi taşıma şirketleri için kritik bir faktördür. Sürücüden beklentiler genel olarak şu başlıklar altında toplanabilir;

- Sürücünün dürüst ve güvenilir olması,
- Araç kullanımında ehil olması,
- Gümrük işlemlerini ve dokümantasyonu bilmesi,
- Yükleme ve boşaltmalara nezaret etmesi,
- Düzenli olarak şirket merkezine yol, yük ve gümrük konuları başta olmak üzere tüm konular hakkında rapor vermesi,
- Müşteri ile sağlıklı iletişim kurabilme yeteneği olması,
- Kıyafet ve davranışları ile şirketi temsil edebilir nitelikte olmasıdır.

3.2. Araçlar

CMR Anlaşması'nda "taşıt" sözcüğü 19 Eylül 1949 tarihli Yol Trafik Anlaşması dördüncü maddesinde tarif edilen, motorlu taşıtlar, dizi hâlinde taşıtlar, römorklar ve yarı römorklar anlamına gelir.

Ulaştırma Bakanlığının Eşya Taşımasına Dair Yönetmeliği'ne göre, uluslararası eşya taşımacılığında kullanılacak taşıtlarda; 15 yaşından büyük, istiap haddinin 10 tondan küçük olmaması zorunludur. Taşıtın yaşı, fabrikasından imal edildiği tarihten sonra gelen ilk takvim yılı esas alınarak hesaplanır. Römork ve yarı römorklarda yaş şartı aranmaz. Çekici, römork veya yarı römork ile birlikte bir taşıt sayılır. (C3), (C4) ve (E) türü yetki belgesi sahibi olan taşımacıların yapacakları taşımalarda taşınan eşyanın ve taşıtın özelliği dikkate alınarak, taşıtların istiap hadleri Ulaştırma Bakanlığınca daha düşük tutulabilir.

Resim 3.4: Kara yolu taşıma aracı

Uluslararası taşıma yapabilmek için Ulaştırma Bakanlığının istemiş olduğu (C1) ve (C2) türü yetki belgesi sahibi olan taşımacıların yapacakları taşımalarda taşınan eşyanın miktarı, cinsi, taşıma süresi ve mesafesi dikkate alınarak taşıtların istiap haddi Ulaştırma Bakanlığınca belirli bir süre için 5 tona kadar düşürülebilir, yaşları da 20'ye kadar yükseltilebilir. 17.02.1995 tarih ve 95/65976 sayılı kararına göre Avrupa'ya yönelik olmayan yurt dışı taşımalarında kullanılacak taşıtlarda yaş sınırı aranmamaktadır.

Uluslararası taşımadaki bu kısıtlamalar Türkiye açısından Avrupa Birliği'ne ve diğer Avrupa ülkelerine transit geçiş yapabilmek için minimum standartları oluşturur. Aksi hâlde mevzuata uyulmadığından uluslararası taşımacılık engellenmektedir.

3.2.1. Treyler

Treyler; bir kamyon tarafından çekilen ve taşıyacağı yükün özelliklerine has bir şekilde tasarlanıp imal edilen en az bir dingilli ve çekildiği kamyona çeki oku, döner tabla, kanca vb. adlarla tanımlanan bir bağlantı aygıtı ile bağlanan yük taşıma amaçlı kara yolu taşıt aracıdır.

Resim 3.5: Uluslararası taşımacılıkta treyler

1970'li yıllarda kara yolu taşımacılığının gelişmesiyle Türk taşımacıların filolarına giren ilk araç olan Amerikan yapımı "dorsey trailers" markalı semi-treylerlerden esinlenerek 'treyler' ismi ortaya çıkmıştır. Söylenişi bakımında kolay olması nedeniyle nakliye sektöründe yaygın olarak kabul görmüştür.

Teknik olarak treyler deyince ilk akla gelen bir çekicinin arkasında yük taşımaya yarayan açık ya da kapalı araçlardır. Treyler, tehlikeli maddeler dâhil olmak üzere her türlü yükü bir noktadan başka bir noktaya taşımak üzere kullanılır.

Treylerler taşıdıkları yük ve kullanım alanlarına göre çok farklı özellikler göstermekte ve değişik isimler almaktadır. Ancak kısaca söylemek gerekirse, kuru yük taşımacılığı için tenteli ve perdeli tip semi-treylerler kullanılırken, askılı tekstil, dağıtım veya hava kargo paletlerinin kara yolu ile taşınmasında kullanılmak üzere imal edilmekte olan ve kutu tipi tabir edilen, alüminyum gövdeli araçlar da mevcuttur. Ayrıca rulo sac taşıması, araç taşıması, granül veya sıvı madde taşıması için ayrı ayrı özelliklere sahip özel araçlar da sektörde kullanılmaktadır.

Uluslararası kara yolu eşya taşımacılığında kullanılan treylerler yükleme hacimlerine göre farklılıklar taşımaktadır. Genel olarak en çok kullanılan treyler çeşitleri şu şekilde sınıflandırılır:

- Kuru yük semi treyler
- Optima treyler
- Jumbo treyler

3.2.1.1. Semi Treyler

İngilizce'de "Semi Trailler", Fransızca'da "Semi Remorque" olarak adlandırılan treylerlerin Türkçe'de tam karşılığı bulunmamaktadır. Bir motora sahip çekici araç tarafından çekilen ve taşıyacağı yükün özelliklerine has bir şekilde tasarlanıp imal edilen en az bir dingilli ve çekildiği araca king adı verilen bir araçla bağlanan yük taşıma amaçlı kara yolu taşıt aracıdır.

Semi-treyler dingil, lastik, fren, süspansiyon ABS vb. yürüyüş grubu ve güvenlik aygıtlarına sahip olmakla birlikte, motora sahip değildir. İç hacmi 86 m^3 tür. Boyutları: 13.60 m/2.47 m/2.55 m (boy/en/yükseklik) dir. Kendi arasında çeşitlere ayrılır:

- **Damper şasi semi - treyler**
- **Frigofrik semi-treyler**

Belli bir ısıya sahip olması gerekli olup da nakliye sonunda herhangi bir şekilde tazeliğinden veya formundan bir şey kaybetmemesi gereken ürünlerin taşınması frigofrik treylerler ile yapılır. Ürünün en önemli özelliği sızdırmazlık ve ısı geçirmemesidir. Bazı markalar -18 dereceye kadar her şeyi muhafaza etme özelliğine sahiptir. Çoğunlukla gıda sektörüne hitap eden bu treylerlere, soğutucu ünitelerle 4 zamanlı, 4 silindirli motorlar ilave edilir.

- **Maksima semi-treyler**

Resim 3.6: Frigofrik semi–treyler ve damper şasi semi-treyler

Resim 3.7: Maksima semi-treyler

➢ **Tenteli treylerler**

Ulusal ve uluslararası nakliye sektörüne yönelik, her türlü kuru yük, kağıt, sac taşımacılığı yapabilen treylerlerdir. Kendi içlerinde standart tenteli ile kayar perde ve çatılı olmak üzere üçe ayrılır. Bu tip treylerleri genelde meşrubat firmaları tercih etmektedir. Perdeli olması treylerin istenilen kısmından istenildiği kadar yük boşaltması imkânını verir.

Resim 3.8: Tenteli treyler

➢ **Tankerler**

Tankerlerin kapasitesi ve içindeki bölmeleri markalara göre değişkendir. 35 bin litre brüt hacmi olabileceği gibi içinde 2-3 hatta dört bölme olabilir. Genelde müşterinin isteğine göre özel yapılır. Tehlikeli madde taşımacılığı, sıvı gıda ürünleri vb. alanlarda kullanılır.

Resim 3.9: Tanker

➢ **Konteyner taşıyıcılar**

Konteyner bir çeşit değiştirilebilir yükleme kabıdır. Bu kapların iki yer arasında muhtelif taşıtlar kullanılarak taşınmasına da 'konteyner taşımacılığı' denir. Platform tip, uzun platform tip ve kılçık tip platform olarak üçe ayrılır. 20, 30, 40'lık ve uzun tip platformda da 45'lik konteyner taşıyabilir. Konteyner taşımacılığında dingiller, şasinin mukavemeti ve kilitler çok önemlidir.

Resim 3.10: Konteyner taşıyıcı treyler

3.2.1.2. Optima Treyler

Optima türü treylerin iç hacmi 91 m^3 tür. Boyutları içten içe 13.60/2.27/2.70 m' dir.

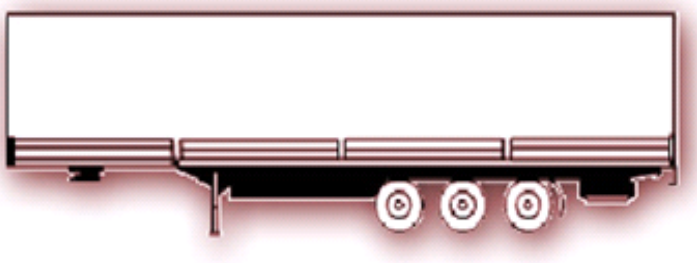
Resim 3.11: Optima treyler genel görünüş

3.2.1.3. Jumbo Treyler

Jumbo treyler deveboynu olarak adlandırılan ön bölümü ile arka boşluk toplam yükleme hacmi 97 m^3 tür. Boyutları içten içe 3.94/2.47/2.55 m ve 9.99/2.47/3.01 m' dir.

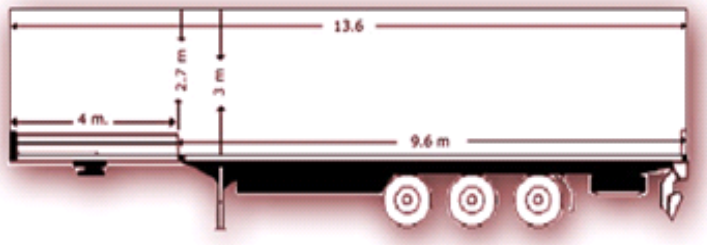
Resim 3.12: Jumbo treyler

Optima Treyler		
Hacim	:	88 m3
Genişlik	:	2.50 m.
Uzunluk	:	13.60 m.
Yükseklik	:	2.60 m.



Maxima Treyler		
Hacim	:	91 m3
Genişlik	:	2.70 m.
Uzunluk	:	13.60 m.
Yükseklik	:	2.50 m.

Jumbo Treyler		
Hacim	:	99 m3
YükseklikxUzunluk	:	2.70 m x 4m 3m x 9.60 m
Genişlik	:	2.50 m.



Kamyon Treyler			
Top. Hacim	:	108 m3	
1.Genişlik	:	2.50 m.	52 m3
1.Uzunluk	:	8 m.	
1.Yükseklik	:	2.60 m.	
2.Genişlik	:	2.50 m.	56 m3
2.Uzunluk	:	7.50 m.	
2.Yükseklik	:	3 m.	

Tablo 3.1: Treyler ölçüleri

3.3. Yükler

Kara yolu taşımacılığında yükler üç farklı şekilde sınıflandırılır:

- Niteliklerine göre yükler
- Araç kapasitesine göre yükler
- Teslim yerlerine göre yükler

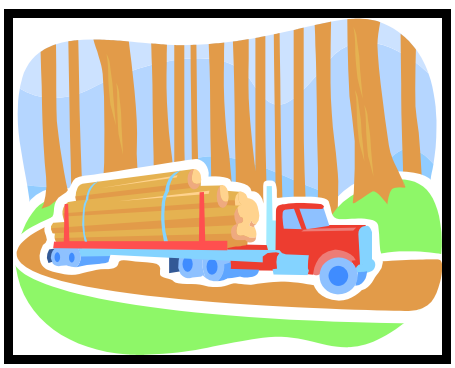
3.3.1. Niteliklerine Göre Yükler

3.3.1.1. Genel Yükler

Özel bir hizmet veya depolama gerektirmeyen, tehlikeli madde, bozulabilir gıda veya canlı hayvan sınıfına girmeyen kuru ve temiz gönderiye "Genel Yük" denir.

3.3.1.2. Özellik Taşıyan Yükler

Kara yolu taşımacılığında bazı yüklerin taşınması özellik arz etmektedir. Bu ürünlerin araçlara yüklenmesi, taşınması ve boşaltılması diğer sıradan yük taşınmasına göre bir takım ilave özellikleri gerektirmektedir.



Resim 3.13: Özellik taşıyan yükler

Uluslar arası kara yolu eşya taşımacılığında özellik taşıyan yükler şunlardır:

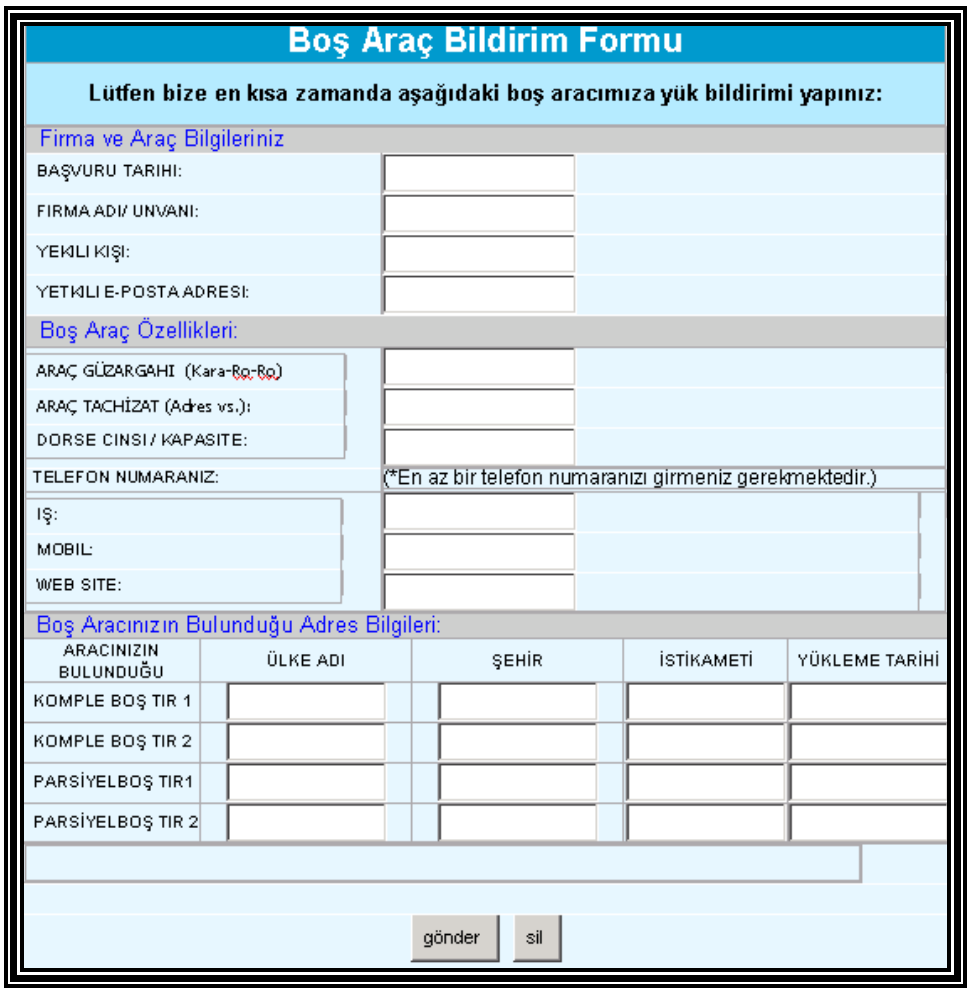
- Bozulabilir gıda maddeleri
- Tehlikeli maddeler
- Canlı hayvanlar

3.3.2. Araç Kapasitesine Göre Yükler

Lojistik firma, müşteriye bilgisayar ortamında Resim 1.13'te görülen "Boş Araç Bildirim Formunu" göndererek firmanın taşıtacağı yük çeşidini ve buna göre talep ettiği araç bilgilerini kendisinden ister.

Lojistik firmaya gelen araç bildirim formu yardımıyla firma, müşterinin yükü doğrultusunda en uygun araç seçimini yapacaktır. Kara yolu eşya taşımacılığında yükler araç kapasitelerine göre iki ana gruba ayrılabilir. Bunlar:

- Tam kamyon yükü
- Parsiyel (grupaj) yükler



Resim 3.14: Boş araç bildirim formu

3.3.2.1. Tam Kamyon Yükü

FTL (full track loading) dolu kamyon yüküdür. Bir müşteriye ait tam kamyon dolusu yükün, genellikle tek teslim yerindeki alıcısına teslim edilmesi şeklindedir. Aynı teslim yeri olduğunda aynı kara yolu konşimentosu, farklı teslim yerleri olduğunda farklı kara yolu konşimentosu düzenlenmektedir.

3.3.2.2. Parsiyel (Grupaj) Yükler

Parsiyel (grupaj) yükler İngilizce bir kamyonu doldurmayan yük (less than track loading - LTL) anlamına gelmektedir. Aynı taşıma güzergâhı üzerinde bulunan, farklı göndericilere ait küçük hacimdeki yüklerin birleştirilerek aynı kamyon ile sevk edilmesidir.

a. Yük Konsolidasyonu

Yük konsolidasyonu lojistik sektörünün vazgeçilmez temel kavramlarından biridir. Konsolidasyon lojistik terim olarak birleştirme manasında kullanılmaktadır. Lojistikte taşıma maliyetlerinin yükün hacmi ve taşıma mesafesiyle doğrudan ilişkisi olması yük konsolidasyonu konusunu önemli bir yere getirmektedir.

Yük konsolidasyonunun planlanabilmesi için hem mevcut hem de planlanan stok durumla ilgili güvenilir, gerçek zamanlı bilgiye ihtiyaç duyulmaktadır. Aynı zamanda planlanan konsolidasyonun gerçekleştirilebilmesi için üretim programı ile eş zamanlı çalışma da yapılması gereklidir.

LTL veya parsiyel yüklerin sevkiyatında yüklerin bir araçta birleştirilmesi yük konsolidasyonunun temel başlangıç noktasını oluşturmaktadır. Aynı yöne giden yüklerin konsolide edilip, birden fazla araç yerine tek bir araçla sevk edilmesi taşıma maliyetlerini düşürmektedir.

Resim 3.15: Yük konsolidasyonu

Aynı yönü aynı bölge olarak ele almak, konsolidasyonu bölgesel teslimatlarda çok sayıda ayrı ayrı küçük yüklemeler yapmak yerine tek bir araçla konsolide etmek, bölgesel teslimatlar ve elleçleme işlemleri için ödenen parayı optimize ederken taşımacılık maliyetlerini düşürerek toplam maliyetin indirgenmesini sağlamaktadır.

Bu şekilde yüklerin konsolide edilmesi lojistikte yeni fırsatların ortaya çıkmasına neden olmaktadır. 'Zaman Bazlı Lojistik' kavramı ön plana çıkmakta, stokların en aza indirilmesi, güvenlik stoklarının miktarının azaltılması ile müşteri taleplerinin karşılanmasında yük konsolidasyonu önemli açılımları da beraberinde getirmektedir.

Tedarik zincirinin tümü ele alındığında, stokların takibi, talebin yönetilmesi sürecini daha yakın şekilde yapılandırılmasıyla teslimatların aralıklarının azaltılmasına katkı sağlanmakta, sonuçta konsolidasyonla daha küçük ve sık siparişler olarak geri dönmektedir.

Zaman bazlı strateji kullanıldığında konsolidasyon sayesinde taşımacılık maliyetlerini kontrol edebilmek mümkün olabilmektedir. Bunun için lojistik sektöründe çalışan firmalar dikkatini taşımacılıkta konsolidasyonun faydalarını anlayabilecek şekilde odaklaması gerekmektedir. Gecikmeleri önleyebilmek için konsolidasyonlar sipariş ve depolama süreçlerinden daha öncelikli olarak planlanmalıdır.

Lojistik sektöründe reaktif yaklaşıma göre taşımacılık faaliyetleri yüklerin konsolide edilebilmesi için küçük siparişleri daha büyük yüklemelere dönüştürecek şekilde hazırlıklı

olmayı gerektirir. Reaktif konsolidasyonun başarılabilmesi yüklerin zamanında hazır olmasına, lojistik hizmet verenlerin yükleme planlarına ve yüklerin konsolide edilebilecek coğrafi dağılımlarına bağlı olmaktadır.

Proaktif yaklaşımda ise, yük konsolidasyonu planlaması üreticinin pazar ve satış tahminine, üretim programlarına ve stok durumuna bağlı olarak belirlenebilmektedir.

Konsolidasyonun yapılabilmesinde temel zorluk ister reaktif isterse proaktif olsun lojistik tahminlemede yaşanan zorluklardır.

Resim 3.16: Lojistik tahminleme

Bu zorlukların aşılması, lojistik hizmet alan işletmelerin maliyetlerinin azaltılması, stokların düşürülmesi, teslimatların daha düzenli hâle getirilebilmesi, aynı şekilde lojistik hizmet verenler için de işletmelerinin başarılı olabilmesi, hizmet alanlar ile hizmet verenlerin birlikte çalışmasına bağlıdır.

b. Dekonsolidasyon

Yükün konsolidasyonu yani sevk edilecek malların bir terminalde birleştirilmesi terminallerin verimli çalışması için bir ön şart olmaktadır. Diğer yandan terminallere gelen malların diğer taşıma sistemlerine aktarılması veya müşterilere dağıtımını sağlayacak dekonsolidasyon konusu da konsolidasyon kadar ön plana çıkmaktadır.

Dekonsolidasyon hizmetleri sonucunda navlun ücretleri ve transit zamanlar azaltılabilir. Giderek artan trafik sıkışıklığı problemine küçük çapta fakat etkili çözümler sunulabilir.

Rekabetin giderek arttığı bir dünyada uluslararası taşımacılıkta yükü, doğru yere, doğru zamanda, doğru koşullarda ve en uygun maliyette iletilebilmek en önemli amaç hâline gelmiştir. Bu amacı gerçekleştirebilmenin bir parçası da terminallere gelen yüklerin dağıtımında dekonsolidasyon sürecinin idaresi olmaktadır.

Dekonsolidasyon; verimliliği artırmak ve ekonomi sağlamak amacıyla yüklerin bölünerek küçük yükler hâline getirilerek gidecekleri teslim noktalarına göre sevk edilmek üzere dağıtım merkezleri olarak terminallerde gerekli organizasyonlara tabi tutulmasıdır.

Ayrıştırılmış, küçük kümelere bölünmüş farklı teslim noktaları için yüklerin dekonsolidasyonunda her bir yük kümesinin dağıtımın optimizasyonunu sağlayacak şekilde

yapılandırılması gereklidir. Bunun için terminallere gelen yüklerin müşterilere, yük teslim güzergâhlarına ve teslim zamanlarına göre nakliye, depolama, sigorta ve diğer işlemleri planlanmalıdır.

Resim 3.17: Dekonsolidasyon işlemleri

Günümüzde gelişmiş ülkelerde üretici perakendeci arasında teslimat ilişkisinin kurularak gelen yüklerin ayrıştırılıp doğrudan depo, antrepo gibi ara bekleme süreçleri atlanarak kısa sürede teslimatlar sağlanabilmektedir.

Bu şekilde üretici–perakendeci hatta son kullanıcıya doğrudan teslimatların yapılabilmesinde terminallerin rolünün gittikçe artmakta olduğu görülmektedir. Terminaller dekonsolidasyon yapabilecek seviyede iş anlayışlarının geliştirmeleri sayesinde rollerinin çok daha hayatî boyuta ulaştığı anlaşılmaktadır. Dekonsolidasyon merkezi kullanmanın en büyük faydası gönderici ve alıcılar üzerinde olmaktadır. Bunlar;

- Üreticiler ve alıcılar için daha az emniyet stokları,
- Talep yönetimine dayalı stok seviye kontrol sistemleri,
- Pazara çok daha kısa sürede ulaşım,
- Müşteri hizmetlerinin gelişmesi,
- Esnek ve kolay karar verme süreçleri,
- Maliyetlerdeki önemli azalmalar şeklinde sayılabilir.

Dekonsolidasyon hizmetlerinin genel iş akış sürecine bakıldığında sürecin üreticilerin siparişlerin alınma aşamasından başlayarak, yüklerin terminallerde boşaltılması, yüklerin açılması, yüklerin, yeniden düzenlenmesi, etiketleme ve diğer işlemlerin yapılması, daha sonra teslim noktalarına göre tekrar konsolide etme, terminal içinde elleçleme ve stok alanlarına yerleştirme, yeniden yükleme ve dağıtımı kapsamaktadır. Ayrıca teslimatı yapılmış olan yüklerin sağlıklı olarak ulaştığına dair kayıtların alınması da bu sürece dâhil edilmektedir.

Dekonsolidasyon hizmetleri sonucunda navlun ücretleri ve transit zamanlar azaltılabilir. Giderek artan trafik sıkışıklığı problemine küçük çapta fakat etkili çözümler sunulabilir. Dekonsolidasyon rekabetin hızla arttığı günümüzde taşımacılık hatlarında ve dağıtım merkezlerinde oluşan yoğunluğun azaltılmasında önemli adımlardan biri olmaktadır.

3.3.3. Teslim Yerlerine Göre Yükler

Kara yolu taşımacılığında yükler teslim yerlerine göre iki gruba ayrılır. Bunlar:

- Tek yükleme ve tek teslim adresi olan yükler
- Birden fazla teslim adresi bulunan yükler

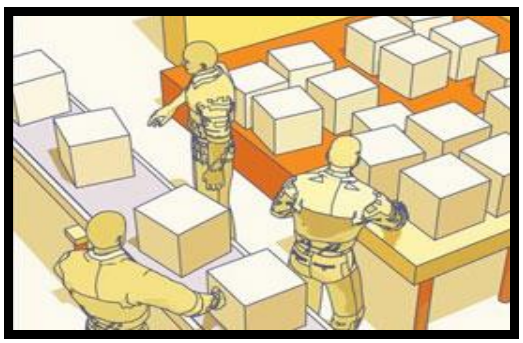
3.3.3.1. Tek Yükleme ve Tek Teslim Yeri Olan Yükler

Yükleme ve boşaltma işlemleri tek bir adreste yapılan uluslararası yüklerdir. Örneğin; A (İstanbul-Türkiye) noktasından yüklenen eşyanın B (Frankfurt-Almanya) varış noktasında teslim edilmesidir. Uygulamada genellikle gönderici müşteriden çıkış noktası, üretim yeri veya depo; eşya teslim ve boşaltma noktası ise alıcı müşteri deposudur.

Kara yolu taşımacılığında taşıyıcı olarak lojistik firma, boşaltmada sürat ve zaman tasarrufu sağlaması; dönüş seferi planlamasının daha kolay ve gümrükleme işlemlerinin daha süratli gerçekleşmesi nedeni ile tek bir teslim adresinde yükü bulunan sevkiyatları tercih etmektedir.

3.3.3.2. Birden Fazla Teslim Yeri Bulunan Yükler

Birden fazla teslim yeri bulunan yüklerin sevkiyatı, yurt dışındaki farklı bölgelere malların teslim edilmesidir. Treylerin birden fazla teslim yerine taşıdığı yükleri parçalar hâlinde teslim etmesi, hem zaman hem de taşıma maliyetine olumsuz etkide bulunmaktadır. Planlamanın yeterince yapılamadığı küçük hacimli işletmelerin, tarifeli olmayan taşımalarda kullanmak zorunda kaldığı bir yöntem olarak görülmektedir.



Resim 3.18: Teslim yerlerine göre yüklerin ayrılması

Uluslararası kara yolu taşımacılığında birden fazla teslim yeri bulunan yük sevkiyatı sıklıkla rastlanan bir durumdur. Örneğin; A (İstanbul-Türkiye) çıkış noktasında farklı göndericilerin küçük hacimli parsiyel yükleri bir araçta toplanarak Avrupa Birliği içinde farklı B, C, D, E ve F varış noktalarına kara yolu ile dağıtımı yapılabilmektedir.

3.3.4. Lojistik Firma ve Yük Temini

Kara yolu eşya taşımacılığında lojistik firmanın taşıma organizatörü olarak başlıca rolü; taşımacılıkta, göndericilerin yüklerinin teslim yerlerine en iyi koşullarda ulaştırılmasına yönelik faaliyetlerde bulunmasıdır.

Kara yolu ile yapılacak olan uluslararası taşıma süreci, sipariş alımı ile başlar. Müşterinin vereceği siparişin daha önce yapılmış olan hizmet sözleşmesine uygun olması gerekir. Alınan siparişlerin sözleşme şartlarına uygun olup olmadığı denetlenmelidir. Yapılan denetim sonunda, siparişin sözleşme şartlarına uygun olmayan konuları, müşteri ile görüşülerek sözleşme şartlarına uygun hâle getirilmelidir.

Siparişle ilgili olarak gerçekleştirilecek olan sevkiyatın sorunsuz bir şekilde yapılabilmesi için gerekli koordinasyonun sağlanması gerekir. Yapılacak olan sevkiyatta önemli olan unsurlar şunlardır:

- Doğru mal,
- Doğru araçlar,
- Doğru zaman,
- En düşük maliyetle taşımak,
- En güvenli şekilde alıcısına ulaştırmaktır.

Göndericinin lojistik firmadan beklentisi, sadece rekabetçi fiyatlara dayanmamakta, sevk edilecek eşyaya ait taşıma deneyimi ve taşımanın emniyetli bir şekilde yapılması ve ürünlerin tam zamanında teslim edilmesi başta olmak üzere, hizmet kalitesi yüksek bir şekilde yerine getirebilmesine bağlı olmaktadır

Bu nedenle lojistik firmanın; yükün temin edilmesi, teklif türleri, yüklerin araç türlerine ve teslim yerlerine göre tasnifi gibi pek çok konuda planlama yapması gerekir.

Lojistik firmanın yük temini için başvurduğu başlıca yöntemler;

- Lojistik firmanın pazarlama çalışmaları sonucu kazanılan müşterilere ait yükler,
- Konsolidasyonu yapmak üzere alt yükleyicilerin aktardıkları yükler,
- Yurt dışı acentesinin yönlendirdiği yüklerdir.

Resim 3.19: Lojistik firmanın iletişim kanalları ile yük temini

Lojistik firma tanıtım, reklam, promosyon çalışmaları gibi pazarlama faaliyetleri sonucu yeni müşteriler edinerek, göndericilerden yeni yük talepleri temin edebilir.

Lojistik firmanın yük temininin bir başka yolu ise alt yükleyicilerden aldıkları yüklerdir. Lojistik firmanın en önemli rekabet avantajı yük konsolidasyonu yapmasıdır. Sevkiyat için yeterli yük hacmine ulaşamayan lojistik firmalar yüklerini diğer lojistik

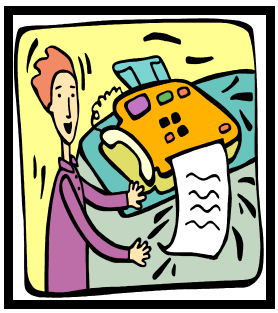
firmalara devrederek birleştirir. Ayrıca yurt dışı temsilcisi veya acenteler kendilerine gelen yük siparişlerini lojistik firmalara aktarabilir.

Çeşitli yöntemler ile yük temin eden lojistik firma farklı iletişim kanalları vasıtası ile temin ettiği bu yüklerin resmi bağlantısını gerçekleştirir.

- Faks ile sipariş alımı
- İnternet üzerinden sipariş alımı

3.3.4.1. Faks ile Sipariş Alımı

Siparişin faks ile alınması durumunda, hizmet talep formu (Yükleme talimatı formu) müşteriye önceden gönderilmelidir. Müşteri firma sevkiyatla ilgili bütün bilgileri form üzerinde doldurarak lojistik firmaya faks ile göndermelidir. Hizmet talep formu üzerine doldurulacak bilgiler doğru ve eksiksiz olmalıdır.



Resim 3.20: Faks ile sipariş alımı

3.3.4.2. İnternet Üzerinden Sipariş Alımı

Lojistik firmaların birçoğunun internet sitelerinde hizmet talep formları vardır. Müşteriler, lojistik firmanın internet sitesindeki hizmet talep formunu doldurarak da sipariş bildirimi yapabilir.

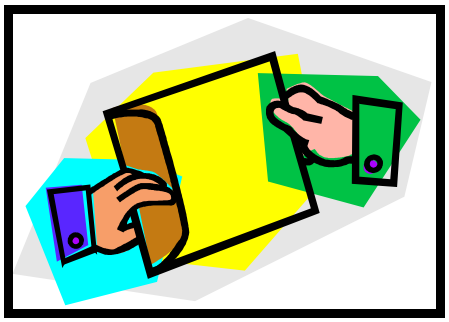
Resim 3.21: İnternet üzerinden sipariş alımı

Teknolojideki gelişmeler lojistik sektöründe de kendini göstermiştir. Geleneksel sipariş alma yöntemleri yerini internet üzerinden sipariş alımlarına bırakmıştır. İnternet üzerinden alınan siparişler her iki tarafın da zaman kazanmasına fırsat tanımaktadır. Daha hızlı işlem yapılabilmektedir.

3.3.5. Lojistik Firma ve Teklif Türleri

Lojistik firmanın müşterilerine vereceği teklifler iki gruba ayrılır. Bunlar:

- Tarifeli sevkiyat için verilen teklifler
- Yük bazında verilen teklifler



Resim 3.22: Teklif verme

3.3.5.1. Tarifeli Sevkiyat İçin Verilen Teklifler

Tarifeli sevkiyat için verilen teklifler; 3 aylık, 6 aylık, 1 yıllık veya daha uzun dönemde sürekli çalışma potansiyeli bulunan yüklere yönelik tekliflerdir.

Tarifeli sevkiyatlar, ülkenin ihracat ve ithalat hacimlerindeki ekonomik dalgalanmalardan etkilenmeyen uzun dönemli iş ve fiyat garantisi bulunan yüklemelerdir. Fiyatlar ve kârlılık genellikle yük bazında verilen sevkiyatlara göre daha düşük olmaktadır.

Tarifeli sevkiyatlar hacim olarak genelde şu özellikleri taşımaktadır:

- Tam kamyon yükü (FTL) veya katlarıdır.
- Aynı kamyonda tek bir alıcıya yönelik yükler bulunmaktadır.
- Homojen (aynı özellikte) yüklerden oluşmaktadır.
- Teslim noktaları birdir ya da çok az sayıdadır.

Tarifeli teklif çalışma biçimi ile gönderici, alıcı ve lojistik firmanın karşılıklı olarak geleceğe yönelik planlama yapması kolaylaşmakta, faaliyetlerin gerçekleştirilmesine yönelik stratejiler oluşturabilmektedir.

3.3.5.2. Yük Bazında Verilen Teklifler

Yük bazında verilen teklifler; müşterilere bir defaya mahsus taşımalar için verilen tekliflerdir. Genellikle bir veya birkaç kamyonluk parsiyel yükleri kapsayan hacimdedir.

Lojistik firma yük bazında gelen talepleri, sevkiyat ve rekabet durumunu göz önüne alarak değerlendirmektedir. Bu amaçla çıkış yeri, yükün cinsi, ambalaj türü ile ölçülerini baz alarak navlun fiyatlandırması yapma yoluna gitmektedir.

Yük bazında çalışmalar toplam hacim olarak genellikle tarifeli çalışmalara göre daha düşük seviyededir. Geleceğe yönelik bir plan yapılamaması ve mevsimsel yük

dalgalanmalarından etkilenmesi nedeniyle yük bazında verilen teklifler, lojistik firma için tercih edilen çalışma yöntemi olmamaktadır.

Resim 3.23: Kamyon yükü

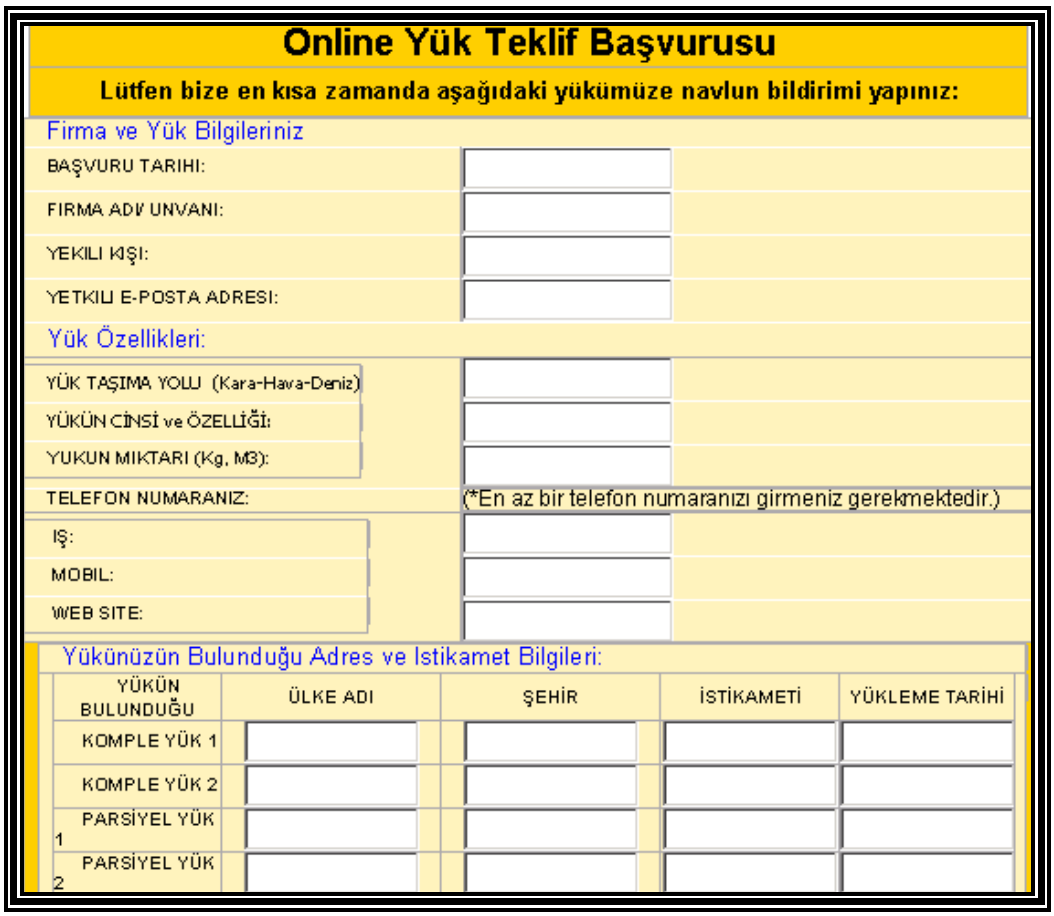
3.3.6. Lojistik Firmaya Gelen Yük Taleplerinin Değerlendirilmesi

Hizmet sektöründe faaliyet gösteren bir işletme olan lojistik firma, müşteriye verdiği tarifeli ya da tarifesiz sevkiyat tekliflerinde, müşteri istek ve ihtiyaçlarının neler olduğunu açık bir şekilde ortaya koymalıdır.

Bu nedenle, müşterilerinden gelen taleplerin neler olduğunu ve hangi hizmetleri kapsadığını gösteren; yanlış anlamalara meydan vermeyecek ve gelecekteki muhtemel belirsizlik durumunda bir ispat belgesi (karine) özelliğini taşıyan 'Yük Talep Formu' müşteriye gönderilerek (Resim 1.23) talepler yazılı olarak alınmalıdır. Sözlü alınan yük talepleri, mutlaka yazılı hâle dönüştürülmelidir.

Lojistik firma, yük talep formunda talep edilen hizmetlerin kapsamını incelemeli, hizmeti en iyi şekilde gerçekleştirecek bir teklif hazırlamalıdır. Lojistik firmanın hizmet alanı dışında bulunan konular, müşteriye açık bir şekilde anlatılmalıdır. Lojistik firma müşteri ilişkilerinde yol gösterici bir rol üstlenmeli, danışmanlık görevini de yerine getirmelidir.

Lojistik firma talep formunda yer alan hizmetleri veremeyecek durumda ise bunu açıkça müşteriye bildirerek, müşterinin mallarını zamanında yerine ulaştırabilmesi için başka bir firmaya yönelmesini sağlamalıdır.



Online Yük Teklif Başvurusu

Lütfen bize en kısa zamanda aşağıdaki yükümüze navlun bildirimi yapınız:

Firma ve Yük Bilgileriniz

BAŞVURU TARIHI:	
FIRMA ADI/ UNVANI:	
YEKILI KIŞI:	
YETKILI E-POSTA ADRESI:	

Yük Özellikleri:

YÜK TAŞIMA YOLU (Kara-Hava-Deniz)	
YÜKÜN CİNSİ ve ÖZELLİĞİ:	
YUKUN MIKTARI (Kg, M3):	
TELEFON NUMARANIZ:	(*En az bir telefon numaranızı girmeniz gerekmektedir.)
IŞ:	
MOBIL:	
WEB SITE:	

Yükünüzün Bulunduğu Adres ve Istikamet Bilgileri:

YÜKÜN BULUNDUĞU	ÜLKE ADI	ŞEHİR	İSTİKAMETİ	YÜKLEME TARİHİ
KOMPLE YÜK 1				
KOMPLE YÜK 2				
PARSİYEL YÜK 1				
PARSİYEL YÜK 2				

Resim 3.24: Yük teklif başvuru formu

UYGULAMA FAALİYETİ

İşlem Basamakları	Öneriler
➢ AETR Anlaşması normlarına bağlı kalarak sürücülerin kullanacakları araçlara yaş olarak uygunluğunu denetleyiniz.	➢ Denetim sırasında araçların toplam ağırlığına, yolcu ya da yük taşıma durumuna ve gidilecek mesafenin uzunluğuna dikkat ediniz.
➢ AETR Anlaşma koşullarına göre sürücülerin dinlenme ve mola sürelerine uyup uymadıklarını denetleyiniz.	➢ Denetim sırasında araçta kaç sürücü bulunduğuna, taşıma esnasında feribot, tren vb. araçların kullanılıp kullanılmadığına dikkat ediniz.
➢ Taşınacak yükün özelliğine göre treyler seçimini yapınız.	➢ Yükün çeşidi, hacmi, ambalaj şekli ve ağırlığı araç seçiminde dikkat etmeniz gereken unsurlar olmalıdır.
➢ Boş araç bildirim formunu müşteriye göndererek araç kapasitesine göre yük siparişi alınız.	➢ Yükleri özelliklerine göre parsiyel yük ve tam kamyon yükü olarak sınıflandırmaya dikkat ediniz.
➢ Kamyonu doldurmayan parça yükler için konsolidasyon işlemini gerçekleştiriniz.	➢ Konsolidasyon işleminde yüklerin gideceği yerleri ve yüklerin özelliklerini ön planda tutarak yükleme yapmaya dikkat ediniz.
➢ Online yük teklif başvurusu ile gelen yük tekliflerini özelliklerine göre değerlendiriniz.	➢ Teklifleri yük bazında ve tarifeli olarak değerlendirmeye tabi tutmaya dikkat ediniz.

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

A- OBJEKTİF TESTLER (ÖLÇME SORULARI)

Aşağıdaki soruları dikkatlice okuyunuz ve doğru seçeneği işaretleyiniz.

1- AETR Sözleşmesine göre azami ağırlığı 7,5 tonu aşmayan taşıtlar için sürücü yaşı kaç olmalıdır?

E) 18 B) 19 C) 20 D) 21

2- AETR Sözleşmesine göre istisnalar hariç günlük taşıt kullanma süresi en fazla kaç saat olmalıdır?

A) 9 B) 10 C) 11 D) 12

3- Sürücü 4,5 saatlik bir araç kullanımı sonrasında AETR Sözleşmesine göre en az kaç dakika mola vermek zorundadır?

A) 55 B) 35 C) 45 D) 60

4- Taşıtta en az iki sürücü olmak şartıyla her otuz saatlik araç kullanım süresi boyunca her bir sürücü en az kaç saat dinlenmelidir?

A) 5 B) 8 C) 6 D) 7

5- Aşağıdakilerden hangisi taşıma şirketlerinin sürücü seçerken aradığı niteliklerden biri değildir?

A) Araç kullanımında ehil olması

B) Gümrük işlemlerini ve dokümantasyonu bilmesi

C) Yükleme ve boşaltmalara nezaret etmesi

D) Muhasebe bilgisine sahip olması

6- Genellikle meşrubat firmalarının tercih ettiği, aracın istenilen kısmından istenildiği kadar yük boşaltılmasına imkân veren treyler türü hangisidir?

A) Frigofrik treyler B) Maksima treyler C) Damper şasi treyler D) Tenteli treyler

7- Aşağıdakilerden hangisi özellik taşıyan yükler arasında yer almaz?

A) Canlı hayvan B) Kuru yükler C) Tehlikeli maddeler D) Bozulabilir gıda

8- Aşağıdakilerden hangisi dekonsolidasyon süreci içinde yer almaz?

A) Etiketleme ve diğer işlemlerin yapılması

B) Tekrar konsolide etme

C) Araç içinde elleçleme

D) Stok alanlarına yerleştirme

9- Aşağıdakilerden hangisi tarifeli sevkiyata ait bir özellik değildir?

A) Parsiyel kamyon yüklerinden oluşur.

B) Aynı kamyonda tek bir alıcıya yönelik yükler bulunmaktadır.

C) Homojen (aynı özellikte) yüklerden oluşmaktadır.

D) Teslim noktaları bir veya çok az sayıdadır.

Aşağıdaki cümlelerde boş bırakılan yerlere doğru kelimeleri yazınız.

10- Ulaştırma Bakanlığının Eşya Taşımasına Dair Yönetmelik'ine göre, uluslararası eşya taşımacılığında kullanılacak taşıtlardan; yaşının ….. yaşından büyük, istiap haddinin …… tondan küçük olmaması zorunludur.

11- Günlük dinlenme süresi taşıt hareket hâlinde değil ve bir …… ile donatılmışsa taşıtta kullanılabilir.

12- Semi treyler çekildiği araca …….. adı verilen bir bağlantı aracıyla bağlanan kara yolu yük taşıtıdır.

13- Aynı yöne giden yüklerin konsolide edilip, birden fazla araç yerine tek bir araçla sevk edilmesi taşıma …….. düşürmektedir.

14- .....; yüklerin bölünerek küçük yükler hâline getirilerek gidecekleri teslim noktalarına göre sevk edilmek üzere terminallerde gerekli organizasyonlara tabi tutulmasıdır.

DEĞERLENDİRME

Cevaplarınızı cevap anahtarıyla karşılaştırınız. Yanlış cevap verdiğiniz ya da cevap verirken tereddüt ettiğiniz sorularla ilgili konuları faaliyete geri dönerek tekrarlayınız. Cevaplarınızın tümü doğru ise bir sonraki uygulama testine geçiniz.

UYGULAMA FAALİYETİ

Aşağıda uluslararası kara yolu eşya taşımacılığının bileşenleri ile ilgili uygulamalarda karşınıza çıkacak durumlar sıralanmıştır. Uluslararası kara yolu eşya taşımacılığının bileşenleri ile ilgili listelenen davranışları tabloda bulunan değerlendirme ölçeğine göre değerlendiriniz.

Değerlendirme Ölçütleri	**Evet**	**Hayır**
1. AETR Anlaşması normlarına bağlı kalarak sürücülerin kullanacakları araçlara yaş olarak uygunluğunu denetlediniz mi?		
2. AETR Anlaşma koşullarına göre sürücülerin dinlenme ve mola sürelerine uyup uymadıklarını denetlediniz mi?		
3. Taşınacak yükün özelliğine göre treyler seçimini yaptınız mı?		
4. Boş araç bildirim formunu müşteriye göndererek araç kapasitesine göre yük siparişi aldınız mı?		
5. Kamyonu doldurmayan parça yükler için konsolidasyon işlemini gerçekleştirdiniz mi?		
➢ Online yük teklif başvurusu ile gelen yük tekliflerini özelliklerine göre değerlendirdiniz mi?		

DEĞERLENDİRME

Yapılan değerlendirme sonunda "Hayır" şeklindeki cevaplarınızı bir daha gözden geçiriniz. Kendinizi yeterli görmüyorsanız öğrenme faaliyetini tekrar ediniz. Bütün cevaplarınız "Evet" ise bir sonraki öğrenme faaliyetine geçiniz.

ÖĞRENME FAALİYETİ–4

AMAÇ

Ofis, yükleme sahası ve depo ortamında, bilgisayar, el terminali, forklift, elleçleme elemanları gibi donanım ve araç gereçleri kullanarak, Karayolları Kanunu ve uluslar arası anlaşmalara uygun şekilde yükleme ve sevkiyat işlemlerini yapabileceksiniz.

ARAŞTIRMA

- Araç yükleme planı uygulamasının yararlarını araştırınız.
- Yükleme planı çıkarılarak araç yüklemesi yapan bir nakliye şirketi veya lojistik firmaya giderek uygulama hakkında bilgi alınız.
- Yükleme sırasında meydana gelebilecek ürün hasarlarında lojistik firmanın nasıl bir uygulama yaptığı konusunda bilgi toplayınız.
- Canlı hayvan taşımacılığında yükleme işleminin nasıl gerçekleştirildiğini ve hangi kurallara uyulduğunu araştırınız.
- Bozulabilir gıda maddelerinin yüklenmesi ve uyulması gereken kurallar hakkında bilgi toplayınız.

Bu araştırmaları yaparken bulabileceğiniz resim, katalog, dergi vb. dokümanları sınıf ortamına getirerek bilgilerinizi arkadaşlarınızla paylaşınız.

Araştırma yaparken çevrenizde bulunan lojistik firmalardan ya da nakliye firmaları ile kargo hizmeti veren firmalardan, işletmelerin ilgili bölümlerinden ve yöneticilerinden yararlanabilirsiniz. Ayrıca, internet ortamında nakliye işi ile ilgilenen işletmelerin sitelerine girerek gerekli bilgi ve dokümanları elde edebilirsiniz.

4. YÜKLEME VE SEVKİYAT

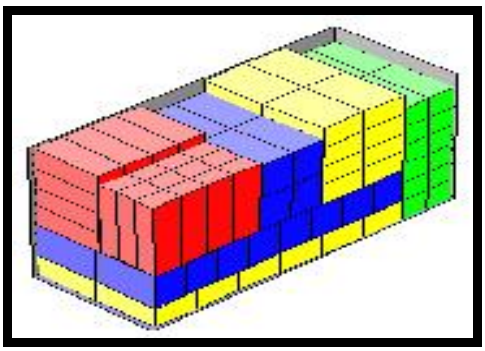
4.1. Yükleme Planı

Lojistik firmaların büyük depolarında, nakliye araçlarına yükleme yapılmadan önce sevk edilecek ürünlerin hangi araçlara, hangi sıra ile yükleneceğinin planlanması ve bu planların talimat hâline getirilerek yükleme ve elleçleme elemanlarına bildirilmesi gerekir.

Araçlara yükleme yapılmadan önce, yükleme ile ilgili bir plan çıkarılması gerekir. Bu plan, satış siparişlerine göre araç/konteyner yüklemesinin en uygun şekilde gerçekleştirilmesini sağlayacaktır.

Yükleme planı, gelişmiş depo organizasyonlarında, aracın ya da konteynerin görüntüsü üç boyutlu olarak bilgisayar ekranına yansıtılarak yapılır. Yüklenecek aracın en, boy, yükseklik gibi bilgileri, taşınacak olan ürünün ya da ambalajının ölçüleri ile karşılaştırılarak en uygun yükleme planı ortaya çıkarılır.

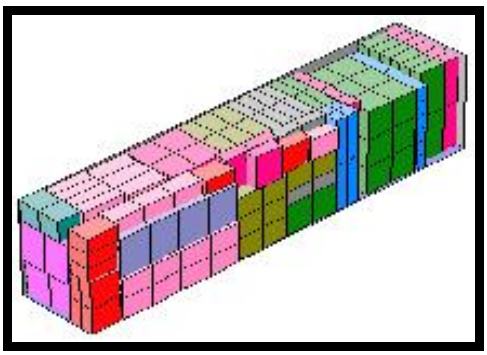
Bilgisayar yardımıyla oluşturulan yükleme planı bilgileri yüklemeyi koordine eden depo elemanına ulaştırılarak, forklift kullanıcısının ya da elleçleme elemanlarının yükleme planına uygun olarak yükleme yapması sağlanmış olur.



Resim 4.1: Konteyner ya da römork yükleme planı

Yükleme planında bulunması gereken unsurlar şunlardır:

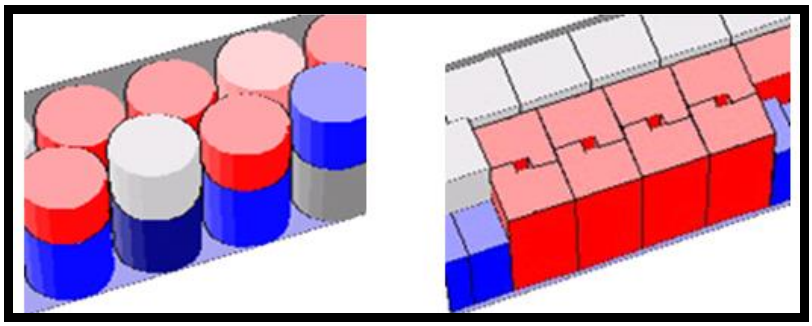
- Ürüne ve ambalajına ait bilgiler (en, boy, yükseklik, ağırlık vb.)
- Ürünün yapısal özelliği (katı, sıvı vb.
- Araca ait bilgiler (en, boy, yükseklik, aks sayısı, istihap haddi vb.)
- Ürünün ve ambalajının çevrilebilme özelliği
- Üzerine başka bir ürünün konulma izni
- Sevkiyat sırasında müşteri/tedarikçi önceliği
- Palet ve kutu maliyetleri



Resim 4.2: Tır dorsesi yükleme planı

4.1.1. Yükleme Planının Yararları

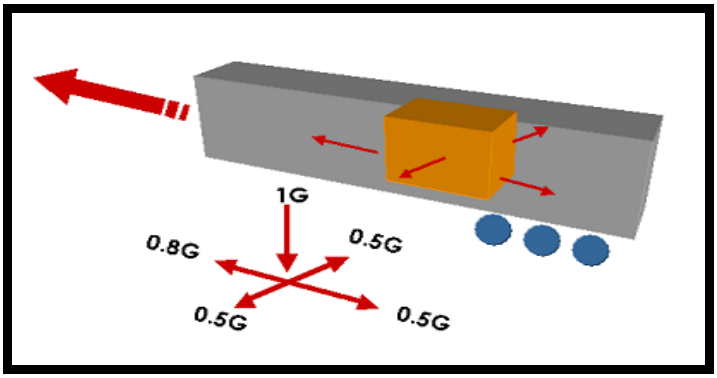
Yapılan yükleme planına ile bir kamyonu ya da yükleme aracını oluşturmayan siparişlerin, maliyeti en aza indirecek şekilde bir başka uygun siparişle birleştirilmesi sağlanacaktır. Bu durumda, maliyet ölçütleri göz önünde bulundurularak, en uygun sipariş birleştirmeleri ve ilgili araç eşleştirmeleri yapılarak sevkiyat hazır hâle getirilecektir.



Resim 4.3: Ambalaj ve yükün yapısına göre yükleme planı

Yükleme planı ile ürünlerin araca yüklenmesi sırasında müşteri adresi ve teslim yerleri dikkate alınarak yükleme yapılacaktır. Buna göre ilk teslim adresinden son teslim adresine doğru araç yüklenerek boşaltma sırasında ürünün hasar görmemesi sağlanacak ve zamandan tasarruf edilerek, nakliye maliyetleri azaltılmış olacaktır.

Yük taşıyacak olan araçların, taşıdıkları yükle birlikte güvenli seyredebilmeleri için sağlam bir dorse yapısına sahip olmaları gerekir. Resim 4.4'te görüldüğü gibi, araçların ön duvarları, taşınan faydalı yük ağırlığının %80'ine denk gelen bir güçle öne doğru hareket ederek çarpmasını karşılayacak sağlamlıkta olmalıdır. Aracın yan duvar ve panelleri ise taşınan faydalı yük ağırlığının %50'sine denk gelen bir güçle yanlara çarpmasını karşılayacak sağlamlıkta yapılmalıdır.



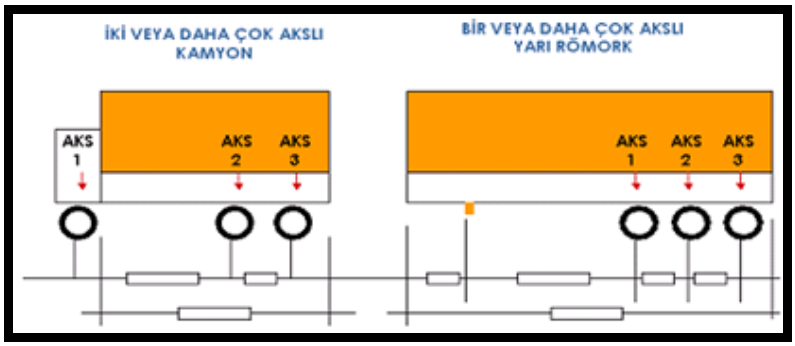
Resim 4.4: Kuvvetlerin yönler doğrultusunda dağılımı

Yük taşıma amaçlı araçların taban yüzeylerinin kaymaz malzeme ile kaplanması, yükün araç hareket hâlinde iken daha sabit bir konumda taşınmasını sağlayan bir başka önemli faktördür.

Araçlar, taşınması amaçlanan özel yüklerin özellikleri doğrultusunda tasarlanmalı ve özel yükün gerektirdiği güvenlik sistemine sahip bir şekilde imal edilmelidir. Yükleme planı sayesinde araçlara yüklenecek yüklerin özellikleri, hacim ve boyutları önceden tespit edilerek, araç içinde en emniyetli hangi noktada duracağı ve alınacak önlemler grafikler yardımıyla belirlenebilmektedir.

Kamyonlar, römorklar ve yarı römorklar yüklenirken, izin verilen maksimum aks ağırlıklarını aşmamaya özen gösterilmelidir. Bir başka önemli nokta ise, yönlendirici aksa düşen minimum gerekli yük miktarından daha az bir yükün gelmesini önlemektir. Zira yönlendirici aksın güvenli bir yönlendirme işlevi için belli bir yükün altında bulunması şarttır.

Yükün, araçların sahip olduğu dingillerin her birine izin verilen minimum ve maksimum miktarlarda dağılmasının hem güvenlik açısından hem de ekonomik bir taşıma performansı açısından büyük yararları vardır. Bu nedenle Resim 4.5'te görülen yük dağılım planları her aracın sahip olduğu teknik özellikler ve ölçüler doğrultusunda hazırlanmalı, yüklemeler ise bu planlar doğrultusunda yapılmalıdır.



Resim 4.5: Yük ağırlık dağılım planı

Genel yüklerin taşınmasında birtakım kurallara uyulması gerekir. Ürünlerin taşınmasında ortaya çıkan ezilme, kırılma, deformasyon gibi etkilenmeler başlıca üç faktörden kaynaklanmaktadır. Bunlar;

- Malların birbirine çarpması,
- Sarsıntı (titreşim),
- İstiflemedir.

Çarpma ve sarsıntıyı ortaya çıkaran zararın boyutu yol ve taşıtın niteliği ile istiflemeye bağlı olarak değişir. Özellikle dökme yük taşımacılığında yığın yüksekliği ne kadar fazla olursa zedelenme oranı o derece artmaktadır.

Ambalajlı ürünlerin mekanik etkilerden korunması veya ortaya çıkan zararların en az seviyede tutulması için üzerinde durulması gereken hususlar şunlardır;

- Ambalajların kara yolu taşımasına uygun olması,
- Yüklemeye özen gösterilmesi,
- İstif sayısı ile yükleme güvenliğinin kontrol edilmesi,
- Paletli yüklerde palet içindeki birim sayısının azaltılması,
- Yüklemeye kadar elleçlemelerin en aza indirilmesi, mümkünse işletme içinde taşımanın bant veya konteynerle yapılması gerekir.

Resim 4.6: Bant yardımıyla yükleme

4.2. Yükleme Kuralları

Taşıma sırasında hasarın oluşmaması için yüklemeler lojistik firma yetkilisi nezaretinde yapılır. Lojistik firma yetkilileri yükleme yaparken şu konulara dikkat etmelidir:

- Yüklenecek eşyanın doğru araca yüklenmesine, müşteriye sevk edilene kadar depo içinde özenle korunmasına ve etiketlendirilmesine dikkat edilmelidir.
- Bir arada bulunması sakıncalı olan ürünler aynı araca yüklenmemelidir.
- Yırtılmış veya hasar görmüş çuval, kâğıt torba, paket vb. eşyalar için gerekli durumlarda ambalaj değişikliğine gidilmeli veya hasarlı yerler onarılmalıdır.
- Çuval ve paketler doğrudan aracın kasası ile temas etmemeli, altlarına teması engelleyecek cisimler konulmalı veya paletle yükleme yapılmalıdır.
- Paketler tek sıra hâlinde aracın tabanına yüklendikten sonra, üzerine başka bir yükleme yapılacak ise, yükleme yapılmadan önce tabandaki paketlerin üzerine kontrplak veya strafor konulmalı ve bundan sonra yükleme yapılmalıdır.
- Mümkün olduğunca ağır ambalajlı ürünler alt sıralara, hafif olanlar ise üste gelecek şekilde yükleme yapılmalıdır.
- Plastik ambalajlar ile ahşap ambalajlar, ürünün müsaade edilen istif hadlerine göre üst üste konmalıdır.
- Eşyaların yüklenmesinde ambalaj ağızlarının yukarıya gelmesine özenle dikkat edilmelidir.
- Aracı yüklemeden önce isim ve miktar kontrolleri, diğer tüm eşya çeşitlerinde olduğu gibi yükleme sorumlusu tarafından yapılmalıdır.

Resim 4.7: Lojistik firma deposundan araçlara yükleme yapılması

➢ Teneke ambalajların yüklenmesinde sıralar arasına karton, kontrplak veya strafor konulmalı, ambalajların birbirine temas etmesi önlenmelidir.

➢ Soğuktan etkilenebilecek eşyalar kış aylarında araç kasasının orta kısmına yüklenerek soğuğun etkisi en aza indirilmelidir.

➢ Ürünlerin araç ya da konteyner içine yerleştirilmesi sırasında yükleme planına bağlı kalınmasına özen gösterilmelidir.

➢ Ürünler ağırlık ve hacimlerine göre araç içine eşit ölçülerde yerleştirilmeli, böylece aracın daha güvenli ve daha süratli seyretmesi sağlanmalıdır.

➢ Bazı eşyalar müşteri talepleri göz önüne alınarak paletli olarak sevk edilmelidir.

➢ Sevkiyat rotasına göre, öncelikli olarak müşterilere teslimi yapılacak ürünlerin yükleme sırasında ön bölümlere yerleştirilmesine dikkat edilmelidir.

➢ Sevkiyatı yapılacak ürünlerin, ambalajlarının temizliğine, etiketlerinin doğru ve yapışmış olmasına titizlikle dikkat edilmelidir.

➢ Ürünlerin üstlerinin kapatılacağı brandanın temiz olmasına ve yırtık, delik gibi ürüne zarar verebilecek kusurunun olmamasına dikkat edilmelidir.

➢ Aracın, eşyanın yüklenmesine uygunluğu kontrol edilmelidir. Treyler içinde toz, ıslaklık, tavanında delik ve yırtık olmamalıdır. Uygun olmayan araçlar, uygun olanları ile değiştirilmeli veya aksaklıkları giderilmelidir.

➢ Kolili veya paletli yüklerde malların sürtünmesini ve çarpmasını önlemek amacıyla koli ve palet araları tel, ahşap malzeme veya kartonla sıkıştırılmalıdır.

➢ Araç hacminden daha az miktardaki yükler için hava yastıkları kullanılmalıdır. Lojistik firma yüklemenin uygunluğunu denetlemeli, aksaklıkları düzelttirmelidir.

➢ Yükleme kalifiye elemanlar tarafından gerçekleştirilmelidir.

Resim 4.8: Paletli yükleme

➢ Araç içi istiflemeye özen gösterilmeli, taşıma sırasında düşme, çarpma ve sürtünmeden kaynaklanan bir hasarın olmaması için önlemler alınmalıdır.

➢ Aracın mühürlemesi yüklemeden sonra gönderici ve lojistik firma tarafından yapılmalıdır.

4.3. Yüklemede Sembol ve İşaretler

Nakliye araçlarına yüklenecek olan ürünlerin yapısal özelliklerine göre ambalajlarının üzerine yapıştırılacak semboller farklılık gösterir. Bu semboller ürünlerin hangi şartlarda muhafaza edileceğini, ne şekilde yükleneceğini, yükleme ve boşaltma sırasında uyulması gereken yöntem ve kuralları da belirler.

Ambalajlamada kullanılan işaretleme "Uluslararası Standartlar Örgütü" tarafından (ınternational standarts organization: ISO) belirlenerek ISO 780 olarak yayınlanmış daha sonra revize edilerek ISO 7000 olarak kabul edilmiştir.

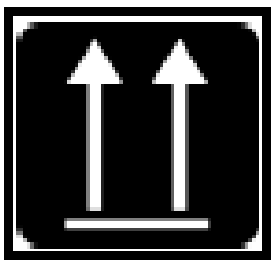
4.3.1. "Kırılabilir" İşareti

Aslında tüm ürünler taşınma esnasında hasar görebilir. Ambalajın kullanım amacı da ürünleri bu hasarlara karşı korumaktır. Bu yüzden, bir ambalaj, 75 cm yükseklikten sert bir zemine düştüğünde uğrayacağı şoka karşı ürünü koruyucu nitelikte olmalıdır. Kırılabilir işareti cam ürünlerde, hassas elektronik ve tıbbi cihazların ambalajlarında kullanılmalıdır.

Resim 4.9: Kırılabilir işareti

4.3.2. “Bu Yönde” İşareti

“Bu tarafı yukarıya gelsin” şeklinde de yorumlanabilir. İki ok işaretinden oluşan bu sembol, ambalajın dikey olarak hangi yönde konulacağını gösterir. Ambalajın karşılıklı olarak her iki tarafına yapıştırılır.



Resim 4.10: Bu yönde işareti

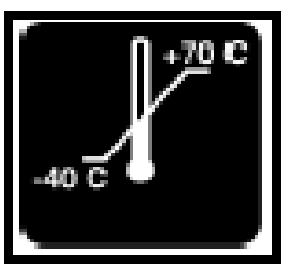
4.3.3. “Nemden Koruyun” İşareti

Yükleme, taşıma, boşaltma ve depolama sırasında suyla teması sakıncalı olan, ıslanma durumunda zarara uğrayabilecek ürünleri ifade eder. Siyah zemin üzerine beyaz açık şemsiye ile gösterilir.

Resim 4.11: Nemden koruyun işareti

4.3.4. “Sıcaklık Sınırı” İşareti

Sıcaklıkla ilgili bu sembol nispeten yenidir. Taze ürünlerin kalitesinin muhafaza edilmesi için gerekli sıcaklık derecesini gösterir. Maksimum ve minimum ısı derecesi termometre resminin iki yanına basılmalıdır.



Resim 4.12: Sıcaklık sınırı işareti

4.4. Bozulabilir Gıda Maddelerinin Yüklenmesi

Yaş sebze ve meyveler, hayvansal ürünler, su ürünleri gibi çabuk bozulabilir ürünlerin üretimlerinden başlanarak tüketimlerine kadar soğuk ortamlarda muhafaza edilmeleri gerekmektedir. Bu ürünler genel olarak donma derecelerinin üstünde bir soğutma sistemi ile muhafaza edilmelidir. Bu sebeple çeşitli soğutma yöntemleri uygulanarak, ürünlerin kalitesini bozmadan hijyenik ortamlarda korunması, yüklenmesi ve taşınması gerekmektedir.

Bozulabilir gıda maddelerinin yüklenmesinde; ürünlerin sıcak ve soğuktan etkilenmemesi, bozulmaması ve uygun koşullarda sevk edilmesi için gerekli teknik koşullar sağlanmalıdır. Bu nedenle yükleme işleminin daha kısa zamanda ve daha titiz bir şekilde yapılması gerekir. Ayrıca, taşımayı yapacak araçların ısıtma-soğutma sistemleri olmalıdır.

Resim 4.13: Frigofrik nakliye aracı

Isıtma-soğutma cihazının sağlam, bakımlı ve işler durumda olması, soğutucu gazına dikkat edilmesi, aracın kayışlarının, elektrik aksamının ve gaz borularının kontrol edilmesi gereklidir. Araç kasasının dışarıdan hava alıp almadığı kontrol edilmeli, yan duvarlar, taban ve tavandan hava sirkülasyonu sağlanmalı ve buna göre yükleme yapılmalı, arka kapıları hava almayacak şekilde örtülmelidir.

4.4.1. Yükleme ve Sevkiyat Kuralları

- Mümkün olduğu takdirde her bir araca aynı cins mal yüklenmesine dikkat edilmelidir.
- Mümkün değil ise çeşitli fakat aynı ısı derecesi isteyen malların aynı araca yüklenmesi sağlanmalıdır.
- Bir araca birbirini bozacak mallar yüklenmemelidir.
- Araca yüklenecek mal için ısı tespitinin bunlara ilişkin cetvellere bakılarak yapılması ve soğutucu cihazının buna göre ayarlanması gerekir.
- Taşınacak mal bir soğuk hava deposundan alınmışsa ve depoda hangi derecede saklanmış ise araçta da aynı ısı derecesinde saklanması sağlanmalıdır.
- Gerek dışarıdan gerekse bir soğuk hava deposundan alınan malın bozuk olup olmadığının önceden kontrolünün yapılması gerekir.

➢ Bozulabilir maddelerden bazıları gereken ısı derecesinde muhafaza edilseler bile belli bir zaman sonunda vasıflarını kaybeder. Bu nedenle bozulabilen maddelerin bir an önce alıcısına teslim edilmesi önemlidir. Bunun için günde yaklaşık 700 km yol gidilmesi gerekir.

Resim 4.14: Frigofrik nakliye aracının yüklenmesi

➢ Söz konusu mesafenin gidilebilmesi aracın arıza yapmaması ile mümkündür. Bunun için aracın bakımının yanı sıra lastiklerinin de yeni olması gerekir.

➢ Araç, herhangi bir sebeple yolda arıza veya gecikme yaparsa durum sürücü tarafından vakit geçirmeksizin firması kanalıyla göndericisine ve alıcısına bildirilmelidir. Bu bildiride konu tüm açıklığı ile alıcı ve yükleyici firmaya iletilmeli, gizlenmemelidir.

➢ Arıza motor aksamında ise araç bir bakım yerine, soğutma cihazında ise en yakın soğuk hava cihaz bakımı yerine götürülmelidir.

araç cinsi	kapasite (ton)	kapasite (Euro palet)	açıklama
panel van	0,9	3	Aynı anda sadece tek ısı grubu (+4) taşıyabilir.
kamyonet	2,5	4	Aynı anda sadece iki ısı grubu (+4/-10) taşıyabilir.
kamyonet	4	9	Aynı anda sadece iki ısı grubu (+4/-18) taşıyabilir.
Kamyon	10	16	Aynı anda sadece iki ısı grubu (+4/-23) taşıyabilir.
TIR	22	32	Aynı anda sadece iki ısı grubu (+4/-23) taşıyabilir.
Kamyon remork	34	36	Aynı anda sadece dört ısı grubu (+4,+12/-18,-23,) taşıyabilir.

Tablo 4.1: Frigofrik araç türlerine göre yükleme kapasiteleri

➢ Eğer mal bozulacak cinsten ise mutlaka firmaya haber vererek ve onayını alarak bir başka soğuk havalı araca aktarma yapılmalı ve yola devam edilmelidir.

- Bütün tedbirlere rağmen araçta meydana gelen arızanın giderilmesi uzun sürecek ve bu müddet içinde malların bozulması tehlikesi varsa bu takdirde firmaya haber vererek durum bildirilmelidir.

- Arıza yalnızca soğutma cihazında ise ve taşınan mal sebze gibi bozulması daha güç maddelerden meydana geliyorsa aracın ön ve arka havalandırma kapakları açılarak yola devam edilmelidir.

- Alınan bütün tedbirlere rağmen taşınan mal bozulur veya hasar görür ise sürücü hiç zaman kaybetmeden durumu bir taraftan firmasına bildirirken diğer taraftan malı sigorta eden şirketten bir gözlemci istemeli, hasar miktar ve nispeti ile hasarın taşımadan meydana gelip gelmediğini tespit ettirmelidir.

4.5. Canlı Hayvan Yüklemesi ve Taşınması

Uluslararası taşımacılıkta taşınan eşyalardan biri de canlı hayvanlardır. Canlı hayvan taşımacılığı ile uğraşanlar hayvanları bir yerden bir yere naklederken herhangi bir araçla değil, bu işe uygun taşıma araçlarıyla yapmalı ve uzun mesafeli taşımalar için istasyonlar inşa etmelidir. Ayrıca bu konu ile ilgili deneyimli ve uzman kişileri görevlendirmelidir. Canlı hayvan taşımacılığı diğer ürün taşımalarına göre çok daha fazla prosedüre tabidir.

Hayvanların sıradan taşıma araçları ile nakliye edilmesi yüksek ücretler ödenmesine ve hayvanların sağlığının tehlikeye girmesine sebep olmaktadır. Bu tür taşıma sistemlerinde iki çeşit kayıp söz konusu olabilir:

- **Hayvanların ölmeleri veya yaralanmaları sonucu oluşan kayıplar**

Bu şekildeki kayıplar genellikle hatalı yükleme sonucu hayvanların birbirlerini ezmelerinden kaynaklanır. Bu tür kayıpları ortadan kaldırmak için nakliye aracı içinde taşınacak hayvanlara rahat hareket edebilecekleri alan bırakılmalıdır.

- **Yol firesi**

Yol firesi nakliye sırasında meydana gelen canlı ağırlık kaybıdır. Yol firesi, mesafeye ve dolayısıyla da nakliye süresine bağlı olarak değişir. Yol firesi 24 saatlik nakliye süresinde %2-4, 24-36 saatlik nakliye süresinde %3,5-5,5 kadardır.

4.5.1. Hayvanların Uluslararası Nakliyat Sırasında Korunmasına Dair Avrupa Sözleşmesi

Hayvanların nakliye koşulları gün geçtikçe daha çok önem kazanmaktadır. Günümüzde Avrupa Birliği üye ülkelerinde çiftlik hayvanlarının taşınması ile ilgili cezai yaptırımlar ve düzenlemeler yürürlüğe girmiştir. Hayvanların en fazla seyahat edebilecekleri süre, taşıma kabininde hayvan başına düşen alan, kabinin havalandırılması, sıcaklık, nem ve ışık değerleri, indirme ve bindirme ekipmanları, sulama donanımlarının tümü bu düzenlemelere tabidir.

Resim 4.15: Canlı hayvanlar

Avrupa Konseyine üye olan ve bu sözleşmeyi imzalayan devletler, hayvanlara iyi muamele edilmesinin uluslararası hayvan nakliyatı gerekleri ile bağdaştırılabileceğine inanarak, nakliyat sırasında hayvanları, mümkün olduğu kadar eziyetten korumak arzusuyla bu sözleşmeyi düzenlemişlerdir.

Sözleşme taraflarından her biri, bu sözleşmenin uluslararası hayvan nakliyatını düzenleyen hükümlerini uygulayacaklardır. Bu sözleşmedeki "Uluslararası nakliyat" tabirinden, sınır trafiği hariç sınır geçmeyi gerektiren her türlü sevkiyat kastedilmektedir.

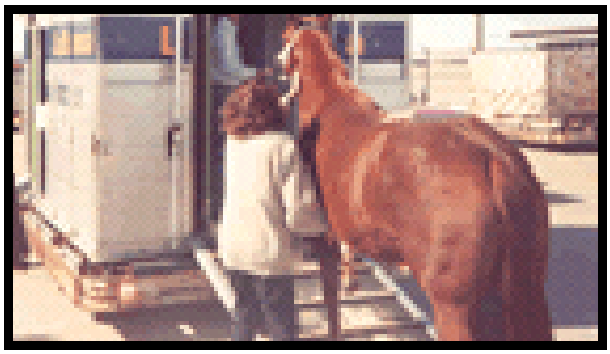
Nakliyatın bu Sözleşme hükümlerine uygun olup olmadığına, hayvan sevkeden ülkenin yetkili makamları karar verir. Bununla birlikte, hayvan gönderilen ülke veya yol üzerindeki ülkeler nakliyatın sözleşme hükümlerine uygunluğuna itiraz edebilir. Ancak hayvanların iyiliği için gerekmedikçe, sevkiyat durdurulmaz.

Sözleşme taraflarından her biri, grevlerin veya önceden kestirilemeyen diğer durumların ülkelerinde bu Sözleşme hükümlerinin tam uygulanmasını engellediği hâllerde hayvanların maruz kalacakları eziyeti önlemek veya azaltmak için gerekli tedbirleri alacaktır.

4.5.2. Yükleme ve Taşıma Kuralları

- Canlı hayvanların taşınmasında, taşıma süresi boyunca sürücü ve yardımcısı dışında bu hayvanların beslenmesi, havalandırılması, bakımı konularında görevli bir kişinin daha araçta bulundurulması gerekmektedir.

- Hayvanların yüklenmeleri ve boşaltılmaları için köprü, rampa, merdiven gibi uygun gereçler kullanılmalıdır. Bunların tabanları kaymayı önleyecek şekilde ve yanları koruyucu tarzda yapılmış olmalıdır.



Resim 4.16: Rampa ile yükleme

- Yükleme, boşaltma sırasında hayvanlar başlarından, boynuzlarından veya bacaklarından kaldırılmamalıdır. Yükleme sırasında yürümeyen hayvanların hareket etmesini sağlamak için şok cihazı kullanılmalıdır.
- Yükleme ve boşaltma veteriner nezaretinde yapılmalıdır.
- Hayvanların taşınabilmesi için ilgili aşılarının tam olması gerekir. Hayvanların araca yüklenecek sayıları ve grup hacimleri belirlenmelidir.
- Taşınacak hayvanın cinsine göre hava ve yol koşullarına dikkat edilmelidir. Duraklama yerleri ve zamanı önceden planlanmalıdır.
- Beslenme için gerekli yiyecek içecekler araca ayrıca yüklenmelidir.
- Süt hayvanlarının sütlerinin sağılması zamanında yapılmalıdır.
- Hayvanlar 9 saat yol aldıktan sonra 12 saat dinlendirilmelidir. Planlanan süre dışında beklenmeyen gecikmelere meydan verilmemelidir.
- Hamile hayvanlar doğumdan bir hafta önce ve bir hafta sonrasında taşınmamalıdır. Yolculuk yapabilecek hayvanlar belirli bir sürelik yolculuktan sonra bir saatlik molada dinlendirilmelidir.
- Yaşı çok küçük olan hayvanlar (Örneğin, bir haftadan küçük kuzular) 100 kilometreden fazla taşınmamalıdır
- Nakliyat sırasında hastalanan veya yaralanan hayvanlar en kısa zamanda veteriner tarafından tedavi edilmeli veya gerekiyorsa lüzumsuz eziyete mahal vermeyecek tarzda öldürülmelidir.
- Cinsine göre, taşınan hayvanlara uygun ısı sağlanmalıdır. Sıcaklıktaki değişiklikler şoför kabinindeki bir uyarı sistemi sayesinde anında kontrol edilmelidir.
- Hayvanlar sürekli su içme olanağına sahip olmalıdır
- Cinsine göre hayvanların taşındıkları alan geniş tutulmalıdır.

Resim 4.17: Olumsuz hayvan taşıma yöntemi

- Hayvanlar taşıma sırasında bağlanmamalıdır.

- Hayvanların bağlanması hâlinde, kullanılan bağlar normal koşullar altında nakliyat süresince kopmayacak kadar sağlam ve hayvanların beslenmelerine, sulamalarına ve gerekiyorsa yatmalarına izin verecek kadar uzun olmalıdır.

- Normal olarak bağlanmaları gereken büyükbaş hayvanları nakleden taşıtlarda bağlama imkânları bulunmalıdır. Vasıtaların bölmelere ayrılmalarına ihtiyaç duyulduğu takdirde, bölmeler dayanıklı olmalıdır.

- Taşındıkları ortam, yer değiştirmelerine hatta yatmalarına olanak sağlayacak konumda olmalıdır.

Resim 4.18: Sistemli hayvan taşımacılığı

- Vasıtaların, sandık, kafes gibi kapların tabanları hayvanların ağırlığını taşıyabilecek kadar sağlam olmalıdır. Döşemenin aralıkları bulunmamalı, kaymayı önleyecek şekilde yapılmış olmalı ve başka bir hal tarzı uygulanmadığı takdirde, dışkıyı emecek kalınlıkta bir madde ile kaplanmalıdır.

- Hayvanlar birbirleri üzerine yerleştirilerek kasa, kafes, kutu gibi taşıyıcı kaplara veya birden fazla kat ihtiva eden vagon veya taşıtlara yüklendikleri takdirde, aşağıda kalan hayvanların yukarıdakilerin ifrazatından etkilenmemeleri için gerekli tedbirler alınmalıdır.

➢ Hayvanları taşıyan sandık, kafes vs. gibi taşıyıcı kaplar, içlerinde canlı hayvan bulunduğunu gösteren birer sembol ve hayvanların ayakta duruş vaziyetlerini gösteren birer işaret taşımalıdır. Bu kaplar, kolayca temizlenebilecek ve hayvanların emniyetini sağlayacak şekilde yapılmış bulunmalıdır. Söz konusu sandıklar, kafesler vs. hayvanların muayene ve bakımına müsait ve havalandırmayı engellemeyecek şekilde istif edilmiş bulunmalı, nakliyat ve yükleme boşaltma sırasında daima dik durmalı ve şiddetli sarsıntılara maruz kalmamalıdır.

➢ Hayvanların nakledildiği taşıtlara, onları rahatsız edebilecek eşya yüklenmemelidir.

Resim 4.19: Canlı hayvan taşıma aracı

➢ Çeşitli cinsten hayvanlar aynı kamyonla nakledildiği takdirde, cinslerine göre ayrılmaları gerekir. Doğal olarak birbirlerine düşman cinste hayvanların aynı sevkiyatta nakledilmelerinden doğacak sakıncaların giderilmesi için tedbirler alınmalıdır.

➢ Değişik yaşlarda hayvanlar aynı vasıta ile nakledildikleri zaman, genç ve yaşlı hayvanlar ayrılmalıdır. Bununla birlikte, bu tedbir emzirdikleri yavruları ile seyahat eden dişilere uygulanmaz.

➢ İthalat ve transite geçiş formalitelerinin mümkün olduğu kadar çabuk tamamlanabilmesi için, kontrol noktaları sevkiyattan imkân ölçüsünde erken haberdar edilmelidir. Söz konusu formalitelerde hayvan sevkiyatına öncelik tanınmalıdır.

AB sınırları içinde uzun mesafede taşınan hayvanların sayısı yılda 17.5 milyon civarındadır. Taşıma koşullarının kötülüğü nedeniyle bunların 2 milyonu her yıl telef olmaktadır. Komisyon tarafından gündeme getirilen bu kurallar dizisine uymayanlara uygulanacak cezalar ise ehliyet ve taşıma belgelerinin iptali, AB sınırları içinde transit geçişlerden men etme gibi önlemleri içermektedir.

4.5.3. Yükleme Ekipmanları

Yüklenecek malın cinsine bağlı olarak kullanılacak alet ve ekipmanların yükleme sırasındaki önemi büyüktür. Yükleme ekipmanları, lojistik firmanın kendi bünyesinden ya da malın yükleneceği yerde müşteriye ait ekipmanlardan sağlanabileceği gibi, özel durumlarda dışarıdan da temin edilebilir.

4.5.3.1. Transpaletler

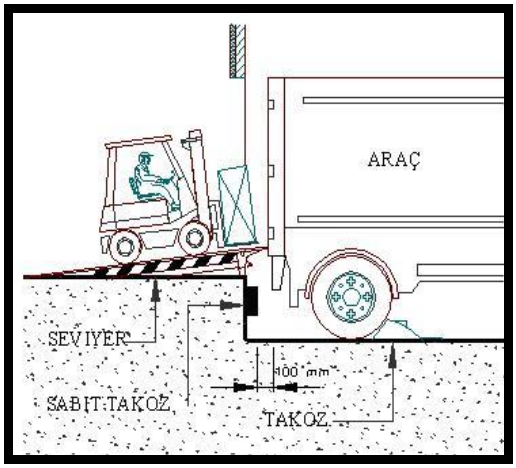
Ürünlerin depo içi yerleştirilmesinde ve mal yüklemede ürünlerin kolaylıkla taşınması amacıyla kullanılır. Değişik tip ve boyutta transpaletler mevcuttur.

Resim 4.20: Manuel ve akülü transpaletler

4.5.3.2. Rampalar

Rampalar, kamyonların ve treylerlerin yüklenip boşaltılmasını kolaylaştıran, kamyonun yüksekliğine göre yükselip alçalarak ayarlanabilen düzeneklerdir. Rampalar lojistik firmaların depo ve terminallerinde sıkça kullanılan yardımcı düzeneklerdir. İki çeşit rampa vardır:

- **Sabit rampa:** Yüklemenin yapılacağı depo giriş-çıkışları gibi yükleme ve boşaltma alanlarına sabit şekilde monte edilmiş, yüksekliği aracın yüksekliğine göre ayarlanabilen rampalardır(Resim 2.36).



Resim 4.21: Sabit rampa sistemi

- **Mobil (hareketli) rampa:** Yüklemesi yapılacak aracın bulunduğu yere taşınabilen seyyar rampalardır.

Resim 4.22: Mobil (hareketli) rampa

4.5.3.3. Forkliftler

Forkliftler de transpaletler gibi depo içi taşımalarda ve yüklemede kullanılır. Çeşitli tiplerde forklifler mevcuttur. Benzinli, LPG' li, doğalgazlı, dizel motorlu ve akülü çeşitleri vardır.

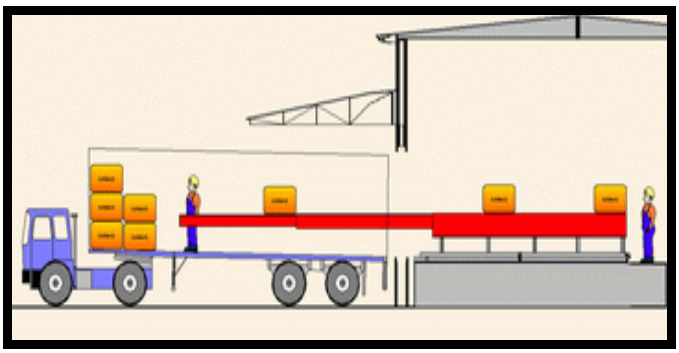
Resim 4.23: Forklift

4.5.3.4. Konveyörler

Bantlı konveyörler, koli, paket ve çuvalların yükleme, boşaltma ve transfer işlemlerinde kullanılır. Pratik rulolu ve seviye ayarlıdır. Tekerleklidir, istenen yere taşınabilir.

Resim 4.24: Bantlı Konveyör

Teleskobik konveyörler, kamyon ve treyler gibi araçların içine malzemelerin hızlı ve kolay biçimde boşaltılması ve yüklenmesi amacıyla kullanılır. Kolay kullanımı ve dizaynı sayesinde personel sayısını en aza indirir ve maliyeti azaltır. Teleskobik konveyörlerin en belirgin özellikleri, konveyör uzunluğunun çalışırken değiştirilebilmesidir.



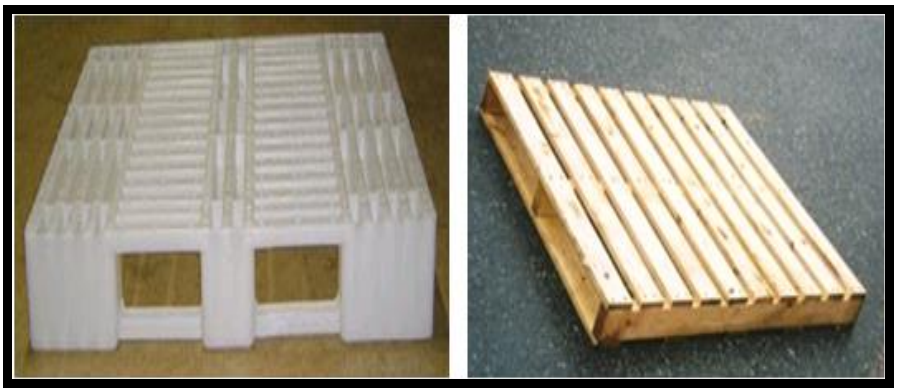
Resim 4.25:Teleskobik konveyör

4.5.3.5. Paletler

Yükü birimleştirmede kullanılan standart tavalardır. Yükler bu tavalara istiflenir ve ambalajlanır. Böylelikle taşınmaya hazır hâle getirilir. Palet, taşıma zincirinin hemen her halkasında kullanılmaktadır. Kullanımı alıcının deposunda başlamakta; kamyonda, nehir yollarında, trende, limanda (antrepoda ve rıhtımda) gemide devam etmektedir.

Palet, birbirine bağlanmış iki palet ızgarasından oluşur. Palet ızgaraları arasında forklift çatallarının girebileceği kadar açıklık bırakılmıştır. Bu boşluk 10cm'dir.

Paletlerin vasfı (tahta, plastik vb.) ile ilgili olarak değişik ülkelerin (sıhhi) mevzuatlarından kaynaklanan farklılıklar olabilir. Bu konuyla ilgili olarak nakliyatçının ve (ilgili ithalatçı ve/veya müşavirlikler aracılığı ile) ihracatçının haberdar olması gerekmektedir.



Resim 4.26: Plastik ve ahşap paletler

4.5.3.6. Vinç Sistemleri

Vinçler, forklift veya transpaletlerle taşınarak yüklenemeyen büyük boyutlardaki malların taşınmasında ve yüklenmesinde kullanılırlar.

Resim 4.27: Teleskopik ve askılı gezer köprülü vinç

UYGULAMA FAALİYETİ

İşlem Basamakları	Öneriler
➢ Bilgisayar programı yardımıyla yüklenecek taşıt için üç boyutlu bir yükleme planı oluşturunuz.	➢ Aracın en, boy, yükseklik bilgileri ile taşınacak olan ürünün ya da ambalajının ölçülerini dikkatle karşılaştırınız.
➢ Yükleme planı bilgilerini yüklemeyi koordine eden depo elemanına ulaştırınız.	➢ Depo elemanıyla birlikte, forklift kullanıcısının ya da elleçleme elemanlarının koordineli çalışmasına dikkat ediniz.
➢ Aracın yükleme öncesi ve yükleme sırasındaki denetimlerini yapınız.	➢ Aracın temiz olmasına, araç özelliklerinin kontrolüne ve sağlamlığına özen gösteriniz.
➢ Ürünlerin araç içine kurallarına uygun şekilde yüklenmesini denetleyiniz.	➢ Koli ve ambalaj aralarına hava yastığı, karton, strafor gibi destekleyici malzemeler konulmuş olmasına dikkat ediniz.
➢ Bozulabilir gıda maddesi taşıyacak araçların yükleme öncesi denetimini yapınız.	➢ Isıtma-soğutma cihazına, aracın sağlamlığına, elektrik aksamına, araç kasasına ve kapılarına dikkat ediniz.
➢ Kurallarına bağlı kalarak bozulabilir gıda maddelerinin yüklenmesini koordine ediniz.	➢ Ürünlerin ısı derecelerine, bozuk malların yüklenmemesine özen gösteriniz.
➢ Yükleme kurallarına uygun şekilde hayvanların taşıtlara yüklenmesini kontrol ediniz.	➢ Yükleme sırasında rampa kullanılmasına, veteriner bulunmasına ve hayvanlara eziyet edilmemesine özen gösteriniz.
➢ Taşıtların duraklama yerlerini ve zamanını önceden planlayınız.	➢ Hayvanların 9 saat yol aldıktan sonra 12 saat dinlendirilmelerine özen gösteriniz.

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

A- OBJEKTİF TESTLER (ÖLÇME SORULARI)

Aşağıdaki soruları dikkatlice okuyunuz ve doğru seçeneği işaretleyiniz.

1. Aşağıdakilerden hangisi yükleme planı için söylenemez?

A) Yükleme planı üç kopya hâlinde düzenlenir.

B) Araç ya da konteynerin görüntüsü üç boyutlu olarak bilgisayara yansıtılır.

C) Yüklenecek araç ve ambalajın en, boy, yükseklik bilgileri karşılaştırılır.

D) Plan daha sonra forklift ya da elleçleme elemanlarına ulaştırılır.

2. Aşağıdakilerden hangisi yükleme planının yararları arasında sayılamaz?

A) En uygun sipariş birleştirmesi ve araç eşleştirmesi sağlar.

B) Zamandan ve nakliye maliyetlerinden tasarruf sağlar.

C) Yükün araç içinde en emniyetli duracağı yer belirlenmiş olur.

D) Yükleme planı ile aracın ne kadar yakıt harcayacağı tespit edilmiş olur.

3- Aşağıdaki seçeneklerden hangisi ürünlerin taşınmasında ortaya çıkan hasarların sebebi değildir?

A) Malların birbirine çarpması

B) Sarsıntı

C) Trafik koşulları

D) İstifleme

4- Aşağıdaki seçeneklerden hangisi ambalajlı ürünlerin mekanik etkilerden korunması için yapılması gereken bir çalışma değildir?

A) Yüklemeye özen gösterilmesi

B) İstif sayısı ile yükleme güvenliğinin kontrol edilmesi

C) Paletli yüklerde, palet içindeki birim sayısının azaltılması

D) İşletme içinde yüklerin elleçleme yoluyla hareketinin sağlanması

5- Aşağıdakilerden hangisi lojistik firma yetkilisinin yükleme yaparken dikkat etmesi gereken kurallar arasında yer almaz?

A) Bir arada dağıtımları zararlı olan ürünler aynı araca yüklenmemelidir.

B) Çuval ve paketler aracın kasasına gerekli temizlik yapıldıktan sonra konulmalıdır.

C) Ağır ürünler alta, hafif olanlar ise üste konulmalıdır.

D) Teneke ambalajlar arasına teması engelleyecek malzeme konulmalıdır.

6- Aşağıdakilerden hangisi frigofrik bir nakliye aracı için yapılması gereken önemli kontroller arasındadır?

A) Elektrik aksamının işler durumda olması

B) Araç lastiklerinin hava basıncının yeterli olması

C) Egzoz muayenesinin yapılmış olması

D) Far ve sinyallerinin çalışır durumda olması

7- Aşağıdakilerden hangisi bozulabilir gıda maddelerinin yükleme kurallarından değildir?

A) Araca yüklenecek malların ısı tespiti hava koşullarına göre yapılmalıdır.

B) Mümkün olduğunca bir araca aynı cins mal yüklenmelidir.

C) Yükleme öncesinde ürünlerin bozuk olup olmadığı kontrol edilmelidir.

D) Taşıma sırasında günde en az 700 km yol gidilmelidir.

8- Aşağıdakilerden hangisi canlı hayvan yükleme kurallarından değildir?

A) Yükleme ve boşaltma veteriner gözetiminde yapılmalıdır.

B) Araca yüklenecek olan hayvanların yaşları belirlenmelidir.

C) Hayvanların ilgili aşılarının tam olması gerekir.

D) Yiyecek ve içeceklerinin de araca yüklenmesi gerekir.

Aşağıdaki cümlelerde boş bırakılan yerlere doğru kelimeleri yazınız.

9- Bozulabilir gıda maddelerini taşıyacak araçların ……. …….. sistemleri olmalıdır.

10- Bozulabilir gıda maddelerinin yüklenmesinde ısı tespiti ilgili ……. bakılarak yapılır ve soğutucu cihaz buna göre ayarlanır.

11- Siyah zemin üzerine yukarıya bakan beyaz renkli iki ok işareti …. …… anlamına gelmektedir.

DEĞERLENDİRME

Cevaplarınızı cevap anahtarıyla karşılaştırınız. Yanlış cevap verdiğiniz ya da cevap verirken tereddüt ettiğiniz sorularla ilgili konuları faaliyete geri dönerek tekrarlayınız. Cevaplarınızın tümü doğru uygulama testine geçiniz.

UYGULAMALI TEST

Aşağıda yükleme ve sevkiyat ile ilgili uygulamalarda karşınıza çıkacak durumlar sıralanmıştır. Yükleme ve sevkiyat ile ilgili listelenen davranışları tabloda bulunan değerlendirme ölçeğine göre değerlendiriniz.

Değerlendirme Ölçütleri	Evet	Hayır
1. Bilgisayar programı yardımıyla yüklenecek taşıt için üç boyutlu bir yükleme planı oluşturdunuz mu?		
2. Yükleme planı bilgilerini yüklemeyi koordine eden depo elemanına ulaştırdınız mı?		
3. Aracın yükleme öncesi ve yükleme sırasındaki denetimlerini yaptınız mı?		
4. Ürünlerin araç içerisine kurallarına uygun şekilde yüklenmesini denetlediniz mi?		
5. Bozulabilir gıda maddesi taşıyacak araçların yükleme öncesi denetimini yaptınız mı?		
6. Kurallarına bağlı kalarak bozulabilir gıda maddelerinin yüklenmesini koordine ettiniz mi?		
7. Yükleme kurallarına uygun şekilde hayvanların taşıtlara yüklenmesini kontrol ettiniz mi?		
➢ Taşıtların duraklama yerlerini ve zamanını önceden planladınız mı?		

DEĞERLENDİRME

Yapılan değerlendirme sonunda "Hayır" şeklindeki cevaplarınızı bir daha gözden geçiriniz. Kendinizi yeterli görmüyorsanız öğrenme faaliyetini tekrar ediniz. Bütün cevaplarınız "Evet" ise "Modül Değerlendirme" ye geçiniz.

MODÜL DEĞERLENDİRME

Bu modül ile kazandığınız, Kara yolu taşımacılık sistemi ve kara yolu eşya taşımacılığının yasal çerçevesi, uluslararası kara yolu eşya taşımacılığının bileşenleri, yükleme ve sevkiyat uygulamalarını tekrar yapınız. Yaptığınız uygulamayı aşağıdaki ölçütlere göre değerlendiriniz.

GÖZLENECEK DAVRANIŞLAR	**Evet**	**Hayır**
Kara yolu taşımacılık sistemi işlemlerini yapmak		
1.Kara yolu taşımacılığının genel yapısını öğrenebildiniz mi?		
2.Kara yolu taşımacılığının ülkemizdeki tarihi gelişimini kavrayabildiniz mi?		
3.Kara yolu taşımacılığının diğer taşımacılık türlerine göre üstünlüklerini ve olumsuz yönlerini kavrayabildiniz mi?		
4.Kara yolu eşya taşımacılığında uluslararası örgütler ve temel görevlerini kavrayabildiniz mi?		
5.Türkiye'nin uluslararası kara yolu eşya taşımacılığındaki ana güzergâhlarını kavrayabildiniz mi?		
6.Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası kara yolu projelerini öğrenebildiniz mi?		
7.Uluslararası kara yolu taşımacılığında lojistik firmanın sorumluluğu ve görevlerini kavrayabildiniz mi?		
Kara yolu eşya taşımacılığının yasal çerçevesi		
1.Kara yolu Taşıma Kanunu'nun amacı ve uygulama sahasını kavrayabildiniz mi?		
2.Kara yolu eşya taşımacılığında yetki belgesi çeşitlerini ve yetki belgesi alabilme koşullarını kavrayabildiniz mi?		
3.Kara yolu eşya taşımacılığında kullanılan taşıtları ve bunların yasal özelliklerini kavrayabildiniz mi?		
4.CMR belgesinin özelliklerini kavrayabildiniz mi?		
5.Taşıma sözleşmesinin imzalanması ve uygulanması aşamalarını kavrayabildiniz mi?		
6.Sevk mektubunda göndericiye ve taşımacıya düşen görev ve sorumlulukları kavrayabildiniz mi?		
Uluslararası kara yolu eşya taşımacılığının bileşenleri işlemlerini yapmak		

1.AETR Anlaşması normlarına bağlı kalarak sürücülerin kullanacakları araçlara yaş olarak uygunluğunu denetleyebildiniz mi?		
2.AETR Anlaşma koşullarına göre sürücülerin dinlenme ve mola sürelerine uyup uymadıklarını denetleyebil diniz mi?		
3.Taşınacak yükün özelliğine göre treyler seçimini yapabil diniz mi?		
4.Boş araç bildirim formunu müşteriye göndererek araç kapasitesine göre yük siparişi alabildiniz mi?		
5.Kamyonu doldurmayan parça yükler için konsolidasyon işlemini gerçekleştirebildiniz mi?		
6.Online yük teklif başvurusu ile gelen yük tekliflerini özelliklerine göre değerlendirebil diniz mi?		
Yükleme ve sevkiyat işlemlerini yapmak		
1.Bilgisayar programı yardımıyla yüklenecek taşıt için üç boyutlu bir yükleme planı oluşturabildiniz mi?		
2.Yükleme planı bilgilerini yüklemeyi koordine eden depo elemanına ulaştırabildiniz mi?		
3.Aracın yükleme öncesi ve yükleme sırasındaki denetimlerini yapabildiniz mi?		
4.Ürünlerin araç içerisine kurallarına uygun şekilde yüklenmesini denetleyebildiniz mi?		
5.Bozulabilir gıda maddesi taşıyacak araçların yükleme öncesi denetimini yapabildiniz mi?		
6.Kurallarına bağlı kalarak bozulabilir gıda maddelerinin yüklenmesini koordine edebildiniz mi?		
7.Yükleme kurallarına uygun şekilde hayvanların taşıtlara yüklenmesini kontrol edebildiniz mi?		
8.Taşıtların duraklama yerlerini ve zamanını önceden planlayabildiniz mi?		
TOPLAM PUAN		

DEĞERLENDİRME

Yapılan değerlendirme sonunda "Hayır" şeklindeki cevapları bir daha gözden geçiriniz. Bütün cevaplar "Evet" ise bir sonraki modüle geçebilirsiniz.

Öğretmeninizle iletişime geçiniz.

CEVAP ANAHTARLARI

ÖĞRENME FAALİYETİ 1 CEVAP ANAHTARI

Sorular	Cevaplar
1-	D
2-	C
3-	B
4-	D
5-	B
6-	C
7-	C

ÖĞRENME FAALİYETİ 2 CEVAP ANAHTARI

Sorular	Cevaplar
1-	D
2-	C
3-	A
4-	D
5-	C
6-	B
7-	B

ÖĞRENME FAALİYETİ -3 CEVAP ANAHTARI

Sorular	Cevaplar
1-	A
2-	A
3-	C
4-	B
5-	D
6-	D
7-	B
8-	C
9-	A
10-	15, 10
11-	Ranza
12-	King
13-	Maliyetlerini
14-	Dekonsolidasyon

ÖĞRENME FAALİYETİ -4 CEVAP ANAHTARI

Sorular	Cevaplar
1-	A
2-	D
3-	C
4-	D
5-	B
6-	A
7-	A
8-	B
9-	Isıtma-Soğutma
10-	Cetvellere
11-	Bu yönde

KAYNAKÇA

- ERDAL Murat, Metin ÇANCI, **Taşımacılık Yönetimi**, UTİKAD Yayınları, İstanbul, 2003.
- www.utikad.org.tr
- www.sifexpo.org
- www.nakliyerehberim.com.tr
- www.balnak.com.tr
- www.frigolog.com.tr
- www.finaldis.com.tr
- www.erbengümrük.com.tr
- www.kobifinans.com.tr
- www.sifexpo.org
- www.dunyagazetesi.com
- www.sdvhoroz.com.tr