

MİLLÎ EĞİTİM BAKANLIĞI

- **BDIS1116.1. KARAYOLU TAŞIMACILIĞI VE FİLO YÖNETİMİ**
- **ULAŞTIRMA HİZMETLERİ ALANI**
- **KARA YOLU (K.Y.) TAŞIMACILIĞI**
- **ULUSLARARASI KARAYOLU (U.A.K.Y.)**

AMAÇ

- **Bu modül sonunda edineceğiniz bilgi ve beceriler ile;**
- K.Y. taşımacılık sistemini öğrenecek,
- U.A. K.Y. taşımacılığının yasal çerçevesini uygulayabilecek,
- K.Y. taşımacılığının bileşenleri,
- yükleme ve sevkiyat işlemlerini gerçekleştirme becerisine
- **sahip olacaksınız**

giriş

- Sevgili Öğrenci,
- U.A. taşımacılık faaliyetlerinde K.Y. taşımacılığı kilit rol üstlenmektedir.
- KY taşımacılığı diğer taşıma türleriyle (**deniz yolu, demir yolu, vb.**) birlikte, özellikle de taşımanın başlangıç ve teslimat aşamalarında kullanılabilir.
- Esneklik, hız ve diğer taşıma türleriyle uyum bakımından birçok avantaja sahiptir.

- Taşımacılık;
- **ülke sınırları içinde** yapılabileceği gibi **U.A. da** olabilir.
- Taşınacak nesnelere;
- **eşya da yolcu da** olabilir.
- U.A.K.Y. 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.
- Kara yolu taşımacılığı ürünün aktarma yapılmadan tam adrese teslim edilmesi yönünden diğer ulaştırma türlerine göre tercih sebebi olmaktadır.

- KY 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.



Kara yolu taşımacılığı

I. KARA YOLU TAŞIMACILIK SİSTEMİ

• 1.1. K.Y. Taşımacılığının Yapısı

- Kara yolu taşıma sistemleri;
- teknoloji, şebekeler (ağlar), U.A. 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 hâlinindedir.

- **K.Y. 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.

- KY. 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;**

- **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 g cs z ve az gelişmiş ülkelerin ekonomileri üzerindeki etki ve denetimlerini artırmışlardır.
- “ ncelik tarım” telkinleri ile gelişmiş ülkeler g cs z ekonomiye sahip  lkeleri 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

- K.Y. taşımacılığının ülkemizdeki gelişimine bakıldığında çok hızlı bir seyir takip ettiği görölmektedir.
- Ülkemizin coğrafi yapısı ve sosyo-ekonomik yönden sahip olduğu özel durum yanında,
- batı ile doğu arasında tabii 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 1.500 km
- uzunluğunda ve yüzölçümü 776 000km² 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.

- 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.
- 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.

değerinde orakında ya da baştanlaştı.



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 % 72'si söz konusu Ro-Ro hatlarından** yapılarak dış ticaretimize ait malların taşınmasında stratejik bir güzergâh konumuna gelmiştir.
- Böylece Türk K.Y. Taşımacılığı;
- deniz yolu entegrasyonlu **Ro-Ro** ve
- demir yolu entegrasyonlu **Ro-La**
- taşıma alternatiflerini üreterek Avrupa Birliği mevzuatıyla uyumlu hâle gelmiştir.

stermeye başlamıştı.



Resim 1.4: Euro normlu modern nakliye aracı

1.4. Kara Yolu Eşya Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Türlerine Göre Üstünlükleri

- 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 K.Y. ile U.A. 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.**
- ☐ K.Y. eşya taşımacılığı diğer taşıma türlerine göre (deniz, hava, demir yolu, boru hattı vb.) **daha az yatırım maliyeti gerektirmektedir.**
- ☐ K.Y. ile **daha düzenli ve sık sefer imkânı** bulunmaktadır.
- ☐ 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 K.Y. 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.

• **Resim 1.6:**

1.5. Kara Yoluyla Uluslararası Eşya Taşımacılığının Göndericiye Sağladığı Faydalar

- Kara yolu taşımacılık hizmetleri ile bağlantılı diğer lojistik süreçlerle zenginleştirilerek hizmette çeşitlilik oluşturulabilir.
- **1-Tahmin edilebilen maliyetlerin kolay hesaplanması** ile tasarruf sağlanabilir.

• **Resim 1.6:**

- **2-Dokümantasyon işleri ile ara noktalarda yükleme ve boşaltmadan;**
- taşımanın sorunsuz yürümesinden lojistik firma sorumlu olduğundan :
- **TAŞIYICI** sadece sevkiyata,
- **GÖNDERİCİ** ise müşteri ilişkilerine
- odaklanabilir.



Resim 1.7: Kara yolu taşımacılığı ve diğer taşıma türleri

- **U.A. 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. K.Y ile Eşya Taşımacılığının Olumsuz Yönleri

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

- 4-Ağır ve yüksek hacimli eşyaların kara yolu ulaştırma mevzuatına uyumlu olmaması, taşınmalarını çoğunlukla imknsız hâle getirmektedir. (24 ile 27 ton arasında, 40 tondan ağırsa karayollarından izin gerekir)
- 5-Bu tür eşyaların demir yolu veya deniz yoluyla taşınması daha verimli olmaktadır.
- 6-Kara yoluyla uluslararası eşya taşımacılığında **hukuki mevzuat**; **bekleme süreleri** ile eşyanın hacmi ve niteliğine bağlı olarak diğer taşıma türlerine göre olumsuzluklar yaratabilmektedir.

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



Resim 1.8: Kara yolu taşımacılığında transit geçiş

1.7. K.Y Eşya Taşımacılığında U.A. Örgütler

• U.A. K.Y. eşya taşımacılığında etkili olan örgütler;

- ➤ Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi (UNECE),
 - (United Nations Economic Commission for Europe)
- ➤ Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (CEMT-UBAK)
 - (CEMT = Conférence Européenne des Ministres des Transports)
- ➤ Uluslararası Kara yolu Taşıma Birliği (IRU)
 - (International Road Transport Union)
- ➤ Güneydoğu Avrupa Ortak Girişimi (SECI)
 - (Southeast European Cooperation Initiative (girişim))

- **U.A. Taşıma Organizatörleri Dernekleri Federasyonu (FIATA)**
- K.Y. taşımacılık endüstrisinin bu örgütler vasıtası ile Türkiye ve yurt dışı ulaştırma ve taşımacılık politikalarının irdelenmesi, işletmelerin ve ülkelerin dış ticarete 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 komitesi**nde yapılan görüşmeler sonrasında çeşitli A.B. üye ülkelerinin katıldığı anlaşmalar aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- **İç ulaşım komitesi**nde yapılan görüşmeler sonrasında çeşitli AB üye ülkelerinin katıldığı anlaşmalar aşağıdaki gibi sıralanabilir:
- **1-CMR– Eşyaların K.Y. ile U.A. Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Anlaşma:**
- Ülkemizin sözleşmeye taraf olma prosedürü tamamlanmış olup, 30 Ekim 1995 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir.
- **2- Tır Sözleşmesi–Tır Karneleri Himayesinde U.A. Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi:**
- Ülkemizin 1985 yılında kabul ettiği sözleşme halen uygulanmaktadır.

- **3- ADR–Tehlikeli Maddelerin Kara Yoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşması:**
- Ülkemizin anlaşmaya taraf olabilmesi amacıyla çalışmalar başlatılmıştır.
- Türkiye'nin ADR Konvansiyonu'na Entegrasyonu
- 'ADR Konvansiyonu' (ADR Anlaşması) 1968 yılından beri uygulanmakta olup, **“Tehlikeli Maddelerin Uluslararası Karayollarında Taşınmasına Dair Avrupa Anlaşması”** olarak tanımlanmaktadır.
- Bugün itibariyle bu Anlaşmaya 28'i Avrupa Birliği üyesi olmak üzere 2010 yılından itibaren Türkiye'nin de içinde bulunduğu toplam 48 ülke bu Anlaşmaya taraftır.

-

- **Bu Anlaşmanın içerdiği kurallar zinciri (ADR);**
- **tehlikeli maddelerin yer aldığı süreçlerin, insan sağlığı ve diğer canlı varlıklar ile çevreye zarar vermeyecek şekilde yeniden yapılandırılmasına rehberlik etmektedir.**
- İlgili tavsiyeler taraf ülkelerin iç mevzuatlarına yasalarla aktardığında ise yaptırım özelliği kazanmaktadır.

-

1.7.2. Güneydoğu Avrupa Ortak Girişimi (SECI)

Southeast European Cooperation Initiative

- 11 ülkenin katılımı ile kurulmuştur.
- Bu girişime BM 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.

1.7.3. Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı (CEMT–UBAK)

(CEMT = Conférence Européenne des Ministres des Transports)

- 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 sekreteryaya Paris'te bulunmaktadır.**
- **UBAK belgeleri geçerli oldukları ülkelere göre dörde ayrılır:**
 - 1. **Tüm ülkelerde** geçerli UBAK belgeleri,
 - 2. **Avusturya hariç tüm ülkelerde** geçerli UBAK belgeleri,
 - 3. **Avusturya + Yunanistan hariç tüm ülkelerde** geçerli UBAK belgeleri,
 - 4. **Avusturya + Yunanistan + İtalya hariç tüm ülkelerde** geçerli UBAK belgeleri.

- 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)

(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.

- **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 U.A. eşya taşınmasında TIR sisteminin garantörlüğünü yapması gelmektedir. Örgütün temel amaçları şu şekilde belirtilebilir:**

- Örgütün(IRU) 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,
- Üyelerini ulusal ve U.A. düzenlemeler konusunda bilgilendirmek,
- U.A. taşımacılık ve ticarete engelleri ortadan kaldırmaktır.

1.8. Türkiye'nin U.A. K.Y. Eşya Taşımacılığındaki Ana Güzergâhları

- Türkiye'nin dış ticaretinde en büyük paya sahip olan A.B. 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:

- **Bunlar:**

- **1-Kapıkule Sınır Gümrük Kapısı'ndan** yapılan kara yolu taşımacılığı
- 2-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.

- U.A. K.Y. taşımacılığında özellikle **kara yolu taşıtlarının geçiş sınırlamalarının bulunduğu transit güzergâhında bulunan ülkelerde;**
- **vagonların üzerinde taşınarak** varış ülkesine sevk edilmeleri zorunlu hâle gelmiştir.
- Türkiye ile AB ülkeleri arasında **demir yolu aktarmalı** taşımacılık bu sınırlamaların bulunduğu **Avusturya geçişlerinde** yapılmaktadır.

- **1.8.1. Kapıkule Sınır Kapısı'ndan Yapılan Taşımacılık**

- **1.8.1.1. Kara yolu Güzergâhında Kullanılan Başlıca Hatlar**

- 1-Bulgaristan - Romanya - Macaristan – Avusturya, Almanya , Hollanda hattı
- 2-Bulgaristan – Romanya- Macaristan – Slovakya- Çekya- Almanya hattı
- 3-Bulgaristan – Sırbistan- Hırvatistan - Slovenya – Avusturya-Almanya hattı
- 4-Bulgaristan - Sırbistan - Hırvatistan - Slovenya - İtalya hattı
- 5-Bulgaristan-Romanya-Macaristan-Slovakya-Polonya-İsveç-Norveç- Baltık ülkeleri
- 6-Yunanistan-Makedonya-Sırbistan
 - **2023 yılı için teyid edildi. doğrudur**

1.8.2. Ro-Ro Gemileriyle Yapılan Taşımacılık

- U.A. KY. taşımacılığında geçiş sınırlamaları, transit sürelerinin uzun zaman alması, taşımacılığın toplam maliyetlerinin düşürülmesi gibi nedenlerle K.Y. 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 grlmektedir.

- **Ro-Ro gemileri ařađıdaki tařıt tűrlerini tařıyabilir:** BKZ. LOJ. BL.2 184
- şasili treyler (ęekicili, ęekicisiz)
- Treyler, semi treyler
- Diđer tekerlekli yűkler (kamyon vb.)

- Ro-Ro'larla gelişen kombine taşımacılık, tramp veya dűzenli hat taşımacılığındaki limanların taşıma sistemindeki önemini azaltmıştır.
- Ro-Ro gemileri için kamyonların çıkışlarına uygun iskelelerin oluşturulması dışında hiçbir yűkleme 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**
- **1- 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.
- **2- Patra (Yunanistan) + Igoumenitsa (italya) – Bari (italya)+ Ancona (italya) 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

- 3-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 U.A. K.Y. Projeleri

- Ülkemiz taşımacılarının yolcu ve eşya taşınması yaptığı 48 ülke ile ikili U.A. KY. Taşıma Anlaşması imzalanmış, iki ülke ile 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.

1.9. Ülkemizin U.A. K.Y. Projeleri

• 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, (TETEK)** (harita ekte)
- **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.

TÜRKİYE'DEKİ OTOYOLLARI



Kaynak: <https://tr.wikipedia.org>



- **1.9. Ülkemizin U.A. K.Y. Projeleri**

- **1.9.2. Avrupa Ekonomik Komisyonu (AEK)**

- **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- U.A. yol ağı**, üyesi bulunduğumuz BM AEK'ca **ölkeleri 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 U.A. yol ağlarına bağlantı sağlayacak şekilde düzenlenmiştir.**
- E yollarının Kafkasya ve Orta Asya ölkelerine uzatılması konusundaki çalışmalara paralel olarak E-97 ve E-95 hatlarının oluşturulması kabul edilmiştir.

• 1.9. Ülkemizin U.A. K.Y. Projeleri

• 1.9.3. Kuzey - Güney Avrupa Otoyolu (TEM) Projesi

- Türkiye ile birlikte, Avusturya, Bulgaristan, Çekya, 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, Çekya, 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.

TEM otoyolu

- Proje, Türkiye sınırları içerisinde **Kapıkule Sınır Kapısından başlayıp,**
- **DOĞUDA Sarp, Gürbulak** sınır kapılarına,
- **GÜNEYDE Cilvegözü ve Habur** sınır kapılarına
- ulaşmaktadır.
- TEM Projesi kapsamında yer alan yollarımızın büyük bölümü aynı zamanda Uluslararası **E-Yolları** ağının bir parçasıdır.



TÜRKİYE TEM YOL AĞI

TURKEY TEM NETWORK

UZUNLUK : 6.940 KM

LENGTH : 6.940 KM

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
STRATEJİ GELİŞTİRME DAİRESİ BAŞKANLIĞI
STRATEJİK PLANLAMA ŞUBESİ MÜDÜRLÜĞÜ

01.01.2019

GENERAL DIRECTORATE OF HIGHWAYS
NATMETH OF STRATEGY DEVELOPMENT
DIVISION OF STRATEGIC PLANNING

- 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 dâhilindeki yol uzunluğu 5.556 km olmuştur.

• 1.9. Ülkemizin U.A. K.Y. Projeleri

• 1.9.4. Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT-ECO)

- 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.

- 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.

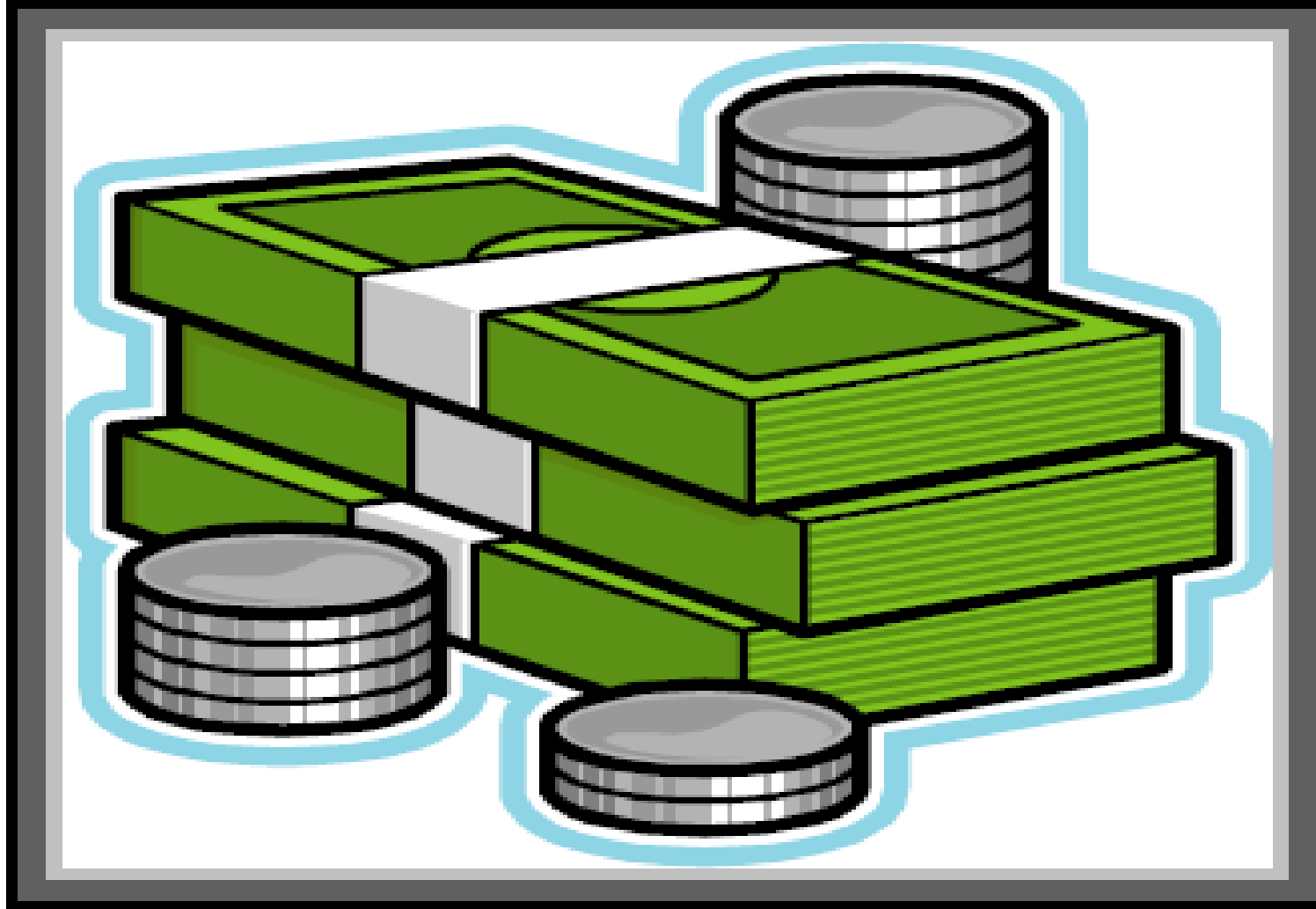


Resim 1.16: ECO (Economic cooperation organization)

1.10. U.A. K.Y. Eşya Taşımacılığında Lojistik Firma (freight forwarder)

- **Kara yolu (KY) taşıma sistemleri;**
- özellikle müşteri ilişkileri ile kara yolu iş organizasyonunda önemli rolü bulunan lojistik firma tarafından yoğun olarak etkilenmektedir.
-

- Lojistik firmanın (FF) K.Y. taşımacılık sistemleri içindeki etkinliğini sağlayabilmesi için önem vermesi gereken hususlar şunlardır:
- 1-Taşımacılık hizmetlerinde **yüksek kalite**
- 2-**Süratli ve tam zamanında** teslimat
- 3-Seferlerde sıklık ve **düzenlilik**
- 4-Göndericilere **esnek fiyat önerileri**



Resim 1.17: Fiyatlandırma

- **Resim 1.17: Fiyatlandırma (Göndericilere esnek fiyat önerileri)**
- Lojistik Firma(FF) bu unsurlar (4 tane unsur) sayesinde taşıyıcı ile birebir bağlantı kurabilir ve müşterilerine uygun çözüm imkânları sunabilir.
-

- **K.Y. 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, K.Y. 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.
- **Konsolidasyon (Consolidation):** Küçük miktarlı yüklerden büyük yükleme partileri oluşturarak taşımacılıkta ölçek tasarrufu sağlanmasıdır.

- Lojistik firmanın hizmet yaklaşımı, düşük hacimli yüklerin taşınmasında konsolidasyon yaparak, bireysel ihracatçı ve ithalatçının gönderilerine daha avantajlı bir ortam oluşturmaktır.
 - **Lojistik firmaların K.Y. eşya taşımacılığı ile göndericiye sağlayabileceği faydalar şu şekilde sıralanabilir:**

- Lojistik firmaların K.Y. eşya taşımacılığı ile göndericiye sağlayabileceği faydalar şu şekilde sıralanabilir:

- 1-Lojistik firmanın, bir hizmet organizasyonu olarak, müşterilerine ihtiyaç duyduğu yüksek esnekliği sunabilmesi,
- 2-Yük konsolidasyonu yapabilmenin sağladığı yeterli yük bulma avantajı,
- 3-Depodan depoya güvenli taşıma,
- 4-Düzenli ve sık yükleme yapılabilmesi,
- 5-Taşıma ve depo yerlerinin kapasitelerinin iyi kullanımına yönelik optimal çözümler sayesinde önemli maliyet avantajı oluşturması

- 6-Taşımayı bütünüyle kontrol altında tutma olanağı,
- 7-Sevkiyatın araç takip sistemiyle (ATS) sürekli izlenebilmesi,
- 8-Süratli teslimat imkânı,
- 9-Kolay yükleme ve boşaltma olanağı,
- 10-Uygun fiyat tarifelerinin oluşturulmasıdır.



Resim 1.18: Yük konsolidasyonu

- **1.10.1. Taşıma Organizatörü Olarak Lojistik Firma (FF)**

- K.Y. eşya taşımacılığında Lojistik Firma'nın taşıma organizatörü olarak başlıca rolü;
- U.A taşımacılıkta, göndericilerin (ihracat ve ithalatçılar) **yüklerinin teslim yerlerine en iyi koşullarda ulaştırılmasına yönelik faaliyetlerde bulunmasıdır.**

- **Lojistik firmanın taşıma organizatörü olarak hizmet sürecinin aşamaları şunlardır:**

- 1-Müşteri talebi
- 2-Hizmet tarifelendirme
- 3-Teklif verilmesi
- 4-Sözleşme yapılması
- 5-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.
- **Lojistik firmanın K.Y. 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**), U.A. K.Y. 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.

-



Resim 1.19: Malların teslim alınma işlemleri

2. KARA YOLU EŞYA TAŞIMACILIĞININ YASAL ÇERÇEVESİ

- 2.1. K.Y. 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 gerçekteŐirilmiŐtir.
- Buna karşılık, U.A. eşya taşımalarında bu oranın,
- ihraç taşımalarında %16,3 (Avrupa’ya %77,6),
- ithal taşımalarında ise %6,4 (Avrupa’dan %76,3)’lerde kaldığı görölmektedir.

- Bütün bu veriler, Türk ekonomisi bakımından kara yolu taşımacılığının ne kadar önemli olduğunu ortaya koymaktadır.
- Taşıma hizmetleri hakkındaki **düzenlemelerin çoğunluğu yönetmelik ve genelge düzeyinde kalmıştır.**
- Mevzuatımızdaki bu yetersizliği, Türkiye'nin K.Y. 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.


• 2.1.1. Kanunun Amacı ve Uygulama Sahası

- K.Y. Taşıma Kanunu'nun genel amaçları aşağıdaki gibi sıralanabilir:
- [?] K.Y. taşımalarını ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek,
- [?] Taşımada düzeni ve güvenliği sağlamak,
- [?] Taşıma işlerinde istihdam edilenlerin niteliklerini, haklarını ve sorumluluklarını saptamak,
- [?] K.Y. taşımalarının, diğer taşıma sistemleri ile birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini ve mevcut imkânların daha yararlı bir şekilde kullanılmasını sağlamak.



Resim 2.1: Eşyanın taşınması

- **Taşıma işleri işletmecileri**

- Kanununun 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.
- **“taşımacı”**, taşımacı yetki belgesine sahip olan ve kendi nam ve hesabına **taşımayı bir ücret karşılığı üstlenen gerçek veya tüzel kişidir.**
-

• Nakliyat ambarı işletmecileri

- “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 acenteleri”nin, TTK’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, TTK'nun 808. maddesiyle uyum hâlinde,
- ücreti karşılığında kendi namına ve bir müvekkil hesabına eşya taşıtmayı meslek edinmiş kişiler olarak tanımlanmıştır.
- [?]

• Kargo işletmecileri

- “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**
- “**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 **vb. hizmetleri üstlenen** gerçek ve tüzel kişilerdir.

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

- Taşıma işleri organizatörleri

- 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, “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**
- Müşterilerine ticarî amaçla ,
- sürücülü veya sürücüsüz olarak ,
- 15+1 ve daha az koltuk kapasitesine sahip yolcu taşımaya mahsus taşıtları ,
- yurt içinde ve/veya U.A.nda 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.



Resim 2.5: Römork

• 2.1.2. Genel Taşımacılık Kuralları

- Kanununun 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.

• 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: K.Y. ile U.A. 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 işigal konusu ile ilgili taşımaları yapacaklara verilir.
- [?] **(C4) yetki belgesi:** Belirli bir zaman tarifesine uymaksızın ev eşyası taşımaları 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:** U.A. taşımacılık yapacak kamu kuruluşlarına ve kamu yararına çalışan kuruluşlara verilir.
- **(F) yetki belgesi:** U.A. yolcu taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara verilir.
- **(G) yetki belgesi:** U.A. eşya taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara verilir.
- **(H) yetki belgesi:** U.A. 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. uyuğunda olmaları,**
- [?] Gerçek kişi, tüzel kişi kurucu ortakları ve tüzel kişiliğı 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 **TTK'nda belirtilen tüzel kişilerden olmaları,**



Resim 2.6: Kişi ve tüz el 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.**

• 2.1.4. Taşımalarda Kullanılacak Taşıtlar

- Yetki belgesi sahiplerinin yurt içinde ve U.A. 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 zmal ticari taşıtın,
- ilk başvuru ve faaliyet süresince 19 yaşından;
- diğer taşıtların ise 22 yaşından büyük olmaması Şarttır.



Resim 2.8: Kara yolu taşıtı

- 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 kullanıramazlar**.
- [?] Taşıtlarını 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.

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 U.A. 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 U.A. K.Y. 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

- K.Y. ve taşımanın yönetimine ilişkin giderlere katkıda bulunmak

- üzere yabancı plakalı taşıtlardan,

- euro veya karşılığı TCMB'nca 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 mezun olmak
- [?] Eşya ve kargo taşımacılığında ilköğretim okullarından mezun,
- [?] 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,
- **?** U.A. 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.

2.2. CMR Anlaşması

(Convention Merchandises Routier / ticari mallar güzergâh anlaşması)

- K.Y. taşımacılığı ile ilgili U.A. yasal düzenlemeler, BM'in 1956 yılındaki "K.Y. ile U.A. Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Anlaşma" (İng. convention on the contract for the international carriage of goods by road-CMR) olarak bilinen sözleşmesi ile yapılmıştır.

- CMR Anlaşması ;

- bir malın U.A. taşınmasında göreceği

- zarar, ziyan, kayıp ve gecikmelerden

- gönderici,

- taşıyıcı ve

- alıcı

- arasındaki **SORUMLULUKLARI SAPTAYAN, YÜKÜMLÜLÜKLERİ BELİRLEYEN,**

- BM'in yönetim ve gözetiminde uygulaması sağlanan U.A. bir anlaşmadır.

- CMR Anlaşmasına taraf olan ülkelerden birine veya bu ülkelere eşya taşınması hâlinde ;

- **diğer ülke ,**

- konvansiyona taraf olsun veya olmasın,
- taşıyıcının milliyetine bakılmaksızın
- anlaşmada öngörülen ve taşıyıcıya yüklenen yükümlülükler geçerlidir.

- 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 K.Y. taşıyıcısının sorumluluğu yine CMR Anlaşması tarafından tayin edilir.
- K.Y. ile eşya taşınmasında sorumluluklar kapsamında taşıma sözleşmeleri, taşıyıcı, gönderici ve alıcının sorumlulukları gibi konular ön plana çıkmaktadır.
- K.Y. ile yapılacak taşımacılıkta CMR (Convention Merchandises Routiers) 49 ülkenin imzaladığı taşımacılık sözleşmesi kapsamında düzenlenen bir taşıma belgesidir.
 - **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 K.Y.nda 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. *****

- **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:**
 - **1-**U.A. posta anlaşmaları gereğince yapılan taşımalarda
 - **2-**Cenaze taşımalarında
 - **3-** Ev eşyası taşımalarında

- **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 taşımacınının mühürleri kullanılabilir. Birinci suret göndericiye verilir. İkinci yükle beraber gider. Üçüncüsü ise taşımacı tarafından saklanır.

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 ihmaliinden, **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.

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

4- Özellikle kırılma, paslanma, çürüme, kuruma, normal fire ya da güveden haşarattan kısmen veya tamamen zarar görebilecek malların özelliği,

- 5-Sandık ve paketlerin üzerindeki marka ve numaralar yetersiz veya hatalı ise,
- 6-Canlı hayvan nakli,
- Kayıp, hasar ve gecikmeye neden olan faktörlerden bazıları bakımından bu maddeye göre taşımacınının sorumlu olmadığı hâllerde, yine maddeye göre sorumlu olduğu faktörlerin kayıp, hasar ve gecikmeye yaptıkları katkı oranında sorumlu olacaktır.

gınıması veya boşaltılması,



Resim 2.13: Yükleme işlemleri

- 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.

- **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 vd 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.

3. U.A. K.Y. EŞYA TAŞIMACILIĞININ BİLEŞENLERİ

- U.A.K.Y. taşımacılığının fiziksel eşya akışında rol oynayan üç temel öğesi bulunmaktadır.
- Bunlar;
- **1-sürücüler,**
- **2-araçlar ve**
- **3-yükler**
- olarak belirtilebilir.

3.1. Sürücüler

- Nakliye araçlarının sürücüleri, farklı prosedür ve uygulamaların bulunduğu U.A. geçişlerde önemli konulardan biridir.
- Araç sürücülerinin çalışma ve dinlenme süreleri, çalışma koşulları ve yasal düzenlemeler AETR Sözleşmesi'nde belirtilmektedir.
- **AETR Konvansiyonu**, U.K. Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması'dır.

- **Günlük dinlenme süreleri :**
- 24 saat içinde tamamlanmalıdır.
- **Çift şoför durumu söz konusu ise :**
- günlük dinlenme süresi AETR'ye göre 30 saat içinde en az 9'ar saat,
- **Karayolları Trafik Yönetmeliğine göre** 8'er olarak uygulanır.
- **Haftalık Dinlenme:** En az 45 saat olarak uygulanır. 24 saate kadar kısaltılabilir.

• 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 taşınması için kullanılacak taşıtların sürücülerini için açılan bir eğitim kursunu bitirdiğini teyit eder bir profesyonel yeterlik sertifikasına sahipse 18’dir.
-

- **Yolcu taşımada** çalışan **her sürücü 21 yaşında olur.**

- Aracın normal olarak üslendiği yerden yarıçapı 50 kilometreden uzağa yolcu taşımada 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.

• 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.



Resim 3.3: Taşıt dinlenme ranzası

- **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 Taşımaya Dair Yönetmeliği'ne göre,
U.A. eşya taşımacılığında kullanılacak taşıtlarda;
- **15 yaşından büyük,** istiap haddinin **10 tondan küçük olmaması** zorunludur.
- **Taşıtin 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.



Resim 3.4: Kara yolu taşıma aracı

- U.A. 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.**

• 3.2.1. Treyler

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

• 3.2.1. Treyler

- çeki oku,



- döner tabla,



- kanca vb. adlarla tanımlanan bir bağlantı aygıtı ile bağlanan yük taşıma amaçlı kara yolu taşıt aracıdır.



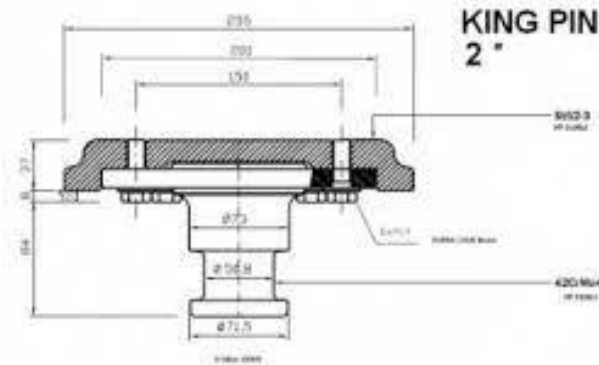
- 1970'li yıllarda K.Y. taşımacılığının gelişmesiyle **Türk taşımacıların filolarına giren ilk araç olan Amerikan yapımı "dorsey trailers" markalı semi-treylerlerden esinlenerek 'treyleler' ismi ortaya çıkmıştır.**
- Söylenişi bakımında kolay olması nedeniyle nakliye sektöründe yaygın olarak kabul görmüştür.
- Teknik olarak treyleler deyince ilk akla gelen bir çekicinin arkasında yük taşımaya yarayan açık ya da kapalı araçlardır.
- Treyleler, 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 taşınması, araç taşınması, granül veya sıvı madde taşınması için ayrı ayrı özelliklere sahip özel araçlar da** sektörde kullanılmaktadır.

- U.A. K.Y. eşya taşımacılığında kullanılan treylerler yükleme hacimlerine göre farklılıklar taşımaktadır.
 - **Genel olarak en çok kullanılan treyler çeşitleri şu şekilde sınıflandırılır:**
- **1-Kuru yük semi treyler**
- **2-Optima treyler**
- **3-Jumbo treyler**

• 3.2.1.1. Semi Treyler

- İngilizce'de "Semi Trailer", 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.



• 3.2.1.1. Semi Treyler

- **Semi-treyler** dingil, lastik, fren, süspansiyon ABS vb. yürüyüş grubu ve güvenlik aygıtlarına sahip olmakla birlikte, **motora sahip değildir.**
- İç hacmi 86 m³ 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 U.A. 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.

➤ **Tenteli treylerler**

Ulusal ve uluslararası nakliye sektörüne yönelik, her türlü kuru yük, kağıt, sac aşımıcılığı 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.

➤ 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 $13.60/2.27/2.70 \text{ m}$ ' 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 $3.94/2.47/2.55 \text{ m}$ ve $9.99/2.47/3.01 \text{ m}$ ' dir.



Resim 3.12: Jumbo treyler

3.3. Y¼kler

- **Kara yolu taşımacılığında y¼kler üç farklı şekilde sınıflandırılır:**
- [?] 1- Niteliklerine göre y¼kler
- [?] 2- Araç kapasitesine göre y¼kler
- [?] 3- Teslim yerlerine göre y¼kler

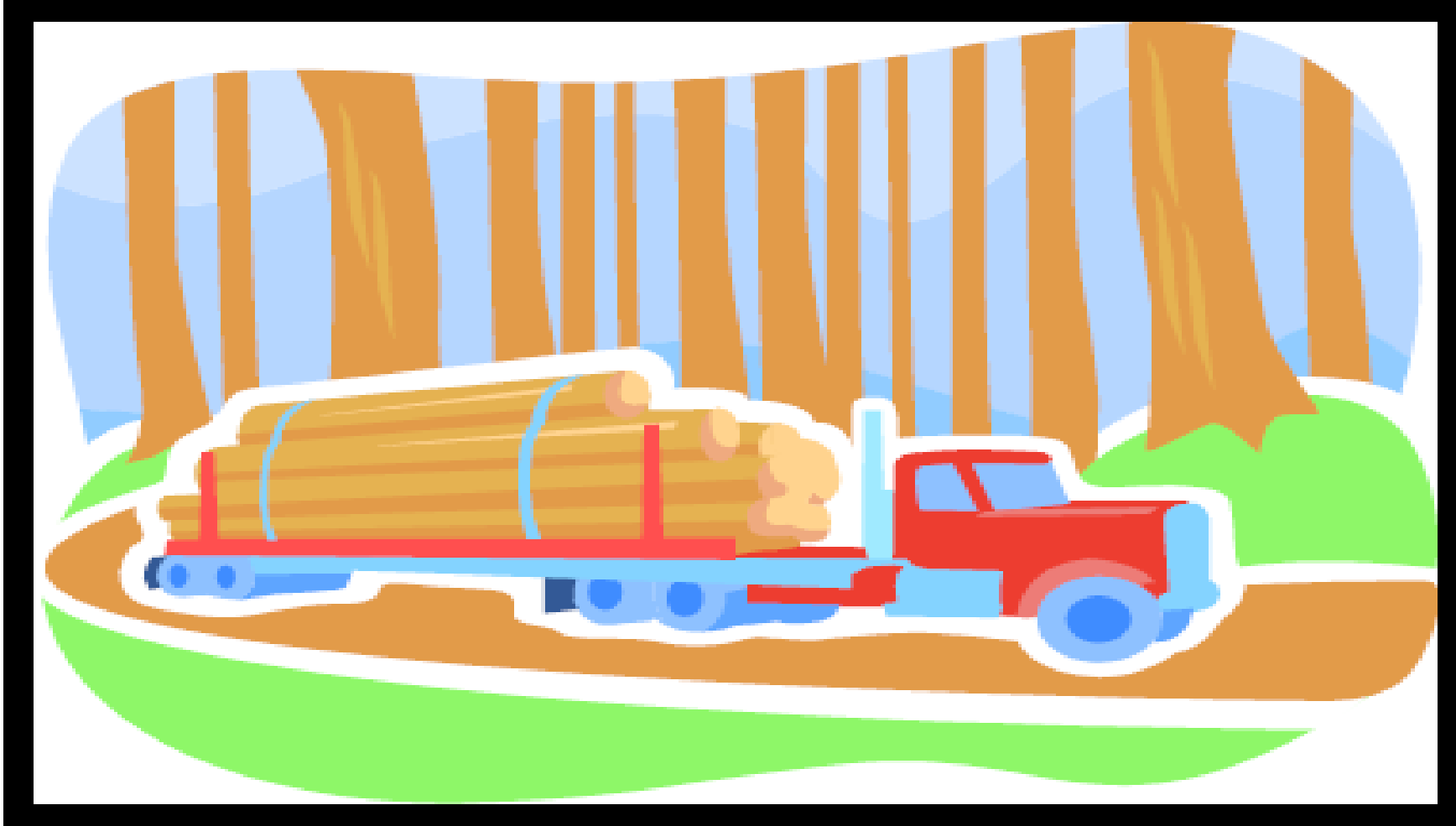
• **3.3.1. NİTELİKLERİNE GÖRE YÜKLER**

• **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

- U.A. K.Y. eşya taşımacılığında özellik taşıyan yükler şunlardır:
- 1- Bozulabilir gıda maddeleri
- 2- Tehlikeli maddeler
- 3- Canlı hayvanlar

• 3.3.2. ARAÇ KAPASİTESİNE 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:
 - 1- Tam kamyon yükü
 - 2- Parsiyel (grupaj) yükler

Boş Araç Bildirim Formu

Lütfen bize en kısa zamanda aşağıdaki boş aracımıza yük bildirimini yapınız:

Firma ve Araç Bilgileriniz

BAŞVURU TARİHİ:	<input type="text"/>
FİRMA ADI/ UNVANI:	<input type="text"/>
YETKİLİ KİŞİ:	<input type="text"/>
YETKİLİ E-POSTA ADRESİ:	<input type="text"/>

Boş Araç Özellikleri

ARAÇ GÜZARGAHI (Kara- Bo -Bo)	<input type="text"/>
ARAÇ TACHİZAT (Adres vs.):	<input type="text"/>
DORSE CİNSİ/ KAPASİTE:	<input type="text"/>
TELEFON NUMARANIZ:	(*En az bir telefon numaranızı girmeniz gerekmektedir.) <input type="text"/>
İŞ:	<input type="text"/>
MOBİL:	<input type="text"/>
WEB SITE:	<input type="text"/>

Boş Aracınızın Bulunduğu Adres Bilgileri:

ARACINIZIN BULUNDUĞU	ÜLKE ADI	ŞEHİR	İSTİKAMETİ	YÜKLEME TARİHİ
KOMPLE BOŞ TIR 1	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
KOMPLE BOŞ TIR 2	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
PARSİYELBOŞ TIR 1	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
PARSİYELBOŞ TIR 2	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

- **3.3.2.1. Tam Kamyon Yüğü** FTL (full track loading)
- FTL (full track loading) dolu kamyon yüküdür. Bir müşteriye ait tam kamyon dolusu yükün, genellikle tek teslim yerindeki alıcısına teslim edilmesi şeklindedir.
- **3.3.2.2. Parsiyel (Grupaj) Yükler** (less than track loading - LTL)
- 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.**
- Aynı yöne giden yüklerin konsolide edilip, birden fazla araç yerine tek bir araçla sevk edilmesi taşıma maliyetlerini düşürmektedir.

- 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

- **b. Dekonsolidasyon**

- Yükün konsolidasyonu yani sevk edilecek malların bir terminalde birleştirilmesi terminallerin verimli çalışması için bir n Őart 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 U.A. 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.**



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 hayati 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 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. TESLİM YERLERİNE GÖRE YÜKLER**

- K. Y. taşımacılığında yükler teslim yerlerine göre iki gruba ayrılır. Bunlar:

- [?] 1- **Tek yükleme ve tek teslim adresi** olan yükler
- [?] 2- **Birden fazla teslim adresi** bulunan yükler

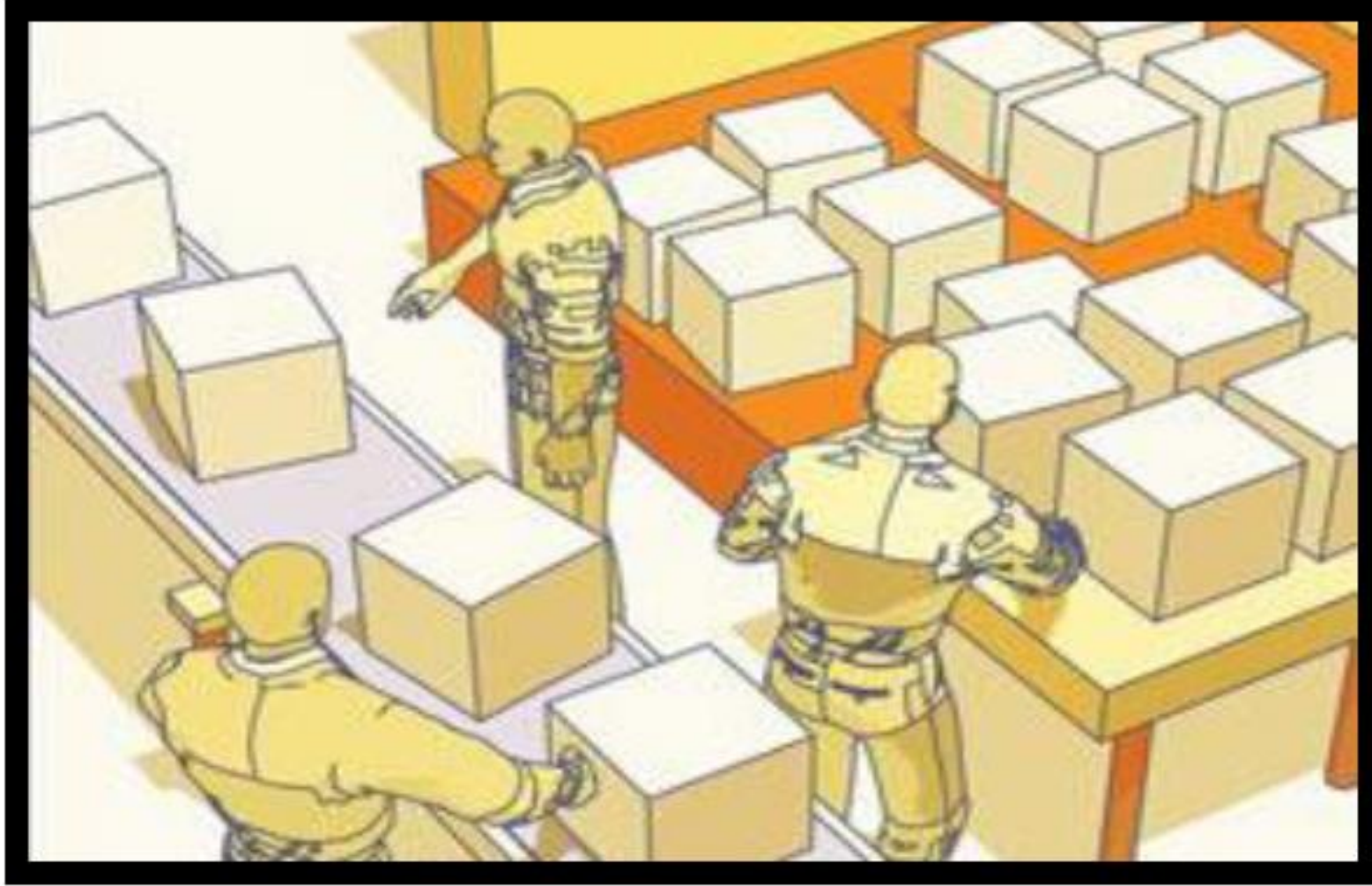
• **3.3.3.1. Tek Yükleme ve Tek Teslim Yeri Olan Yükler**

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

- K.Y. 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 Yükle

- Birden fazla teslim yeri bulunan yüklerin sevkiyatı, yurt dışındaki farklı bölgelere malların teslim edilmesidir.
- Treylelerin 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

- U.A.K.Y. 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. LOJİSTİK FİRMA VE YÜK TEMİNİ**

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

- K.Y. ile yapılacak olan U.A. 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**

- **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.

- **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.

• **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 bildirimini yapabilir.
- 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. LOJİSTİK FİRMA VE TEKLİF TÜRLERİ**

- Lojistik firmanın müşterilerine vereceği teklifler iki gruba ayrılır.
Bunlar:
- [?] 1- Tarifeli sevkiyat için verilen teklifler
- [?] 2- Yük bazında verilen teklifler

• **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 yklemelerdir. Fiyatlar ve kârlılık genellikle yk 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 yk 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.



Resim 3.23: Kamyon y¼k¼

• **3.3.6. LOJİSTİK FİRMAYA GELEN YÜK TALEPLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ**

- Hizmet sektöründe faaliyet gösteren bir işletme olan lojistik firma, müşteriye verdiği tarifeli ya da tarifersiz 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.

Online Yük Teklif Başvurusu

Lütfen bize en kısa zamanda aşağıdaki yükümüze navlun bildirimini yapınız:

Firma ve Yük Bilgileriniz

BAŞVURU TARİHİ:

FİRMA ADI UNVANI:

YEKİLİ KİŞİ:

YETKİLİ E-POSTA ADRESİ:

Yük Özellikleri:

YÜK TAŞIMA YOLU (Kara-Hava-Deniz):

YÜKÜN CİNSİ ve ÖZELLİĞİ:

YÜKÜN MİKTARI (Kg, M3):

TELEFON NUMARANIZ:

(*En az bir telefon numaranızı girmeniz gerekmektedir.)

İŞ:

MOBİL:

WEB SITE:

Yükünüzün Bulunduğu Adres ve İstikamet Bilgileri:

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

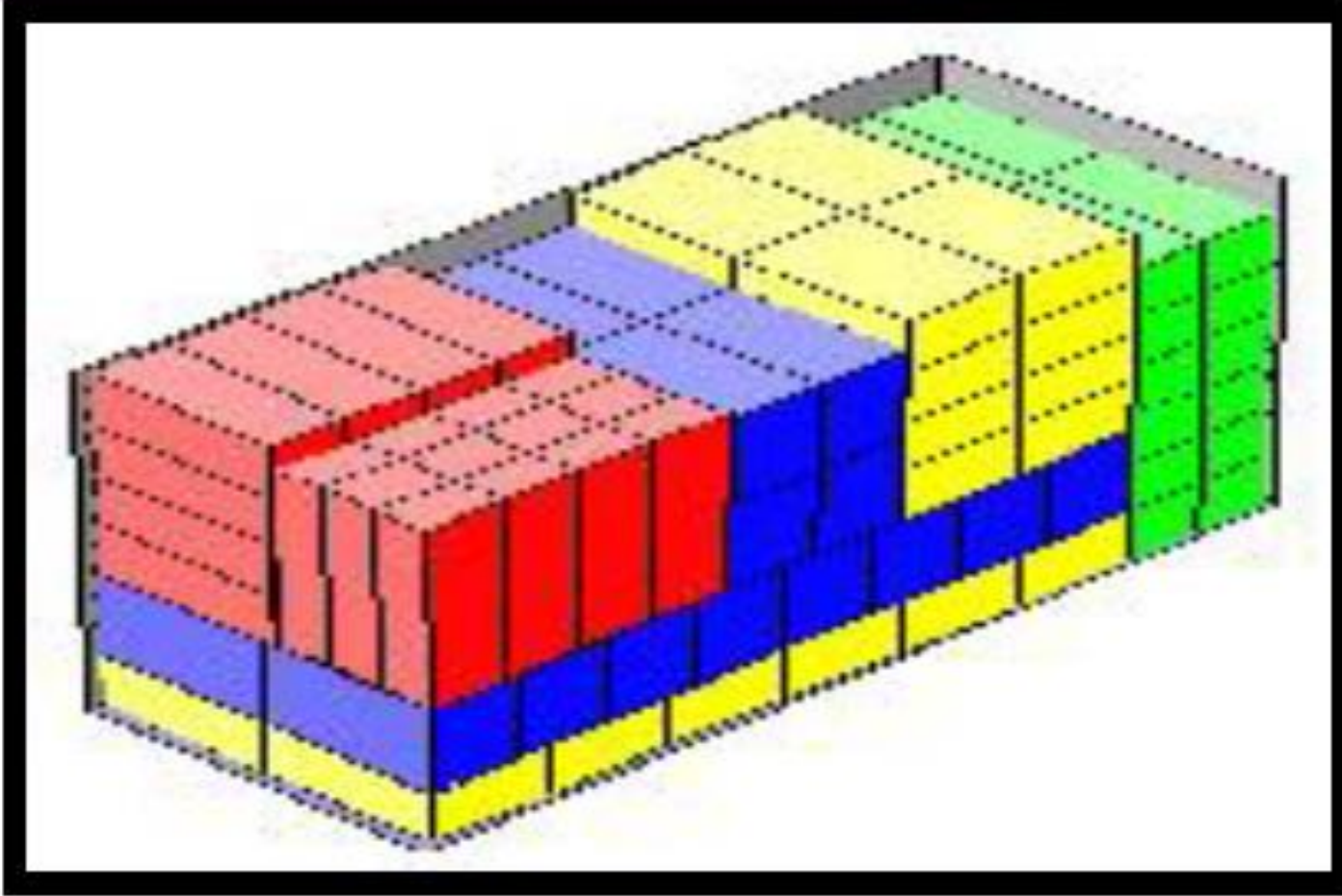
Resim 3.24: Yük teklif başvuru formu

4. YÜKLEME VE SEVKİYAT

• 4.1. Yükleme Planı

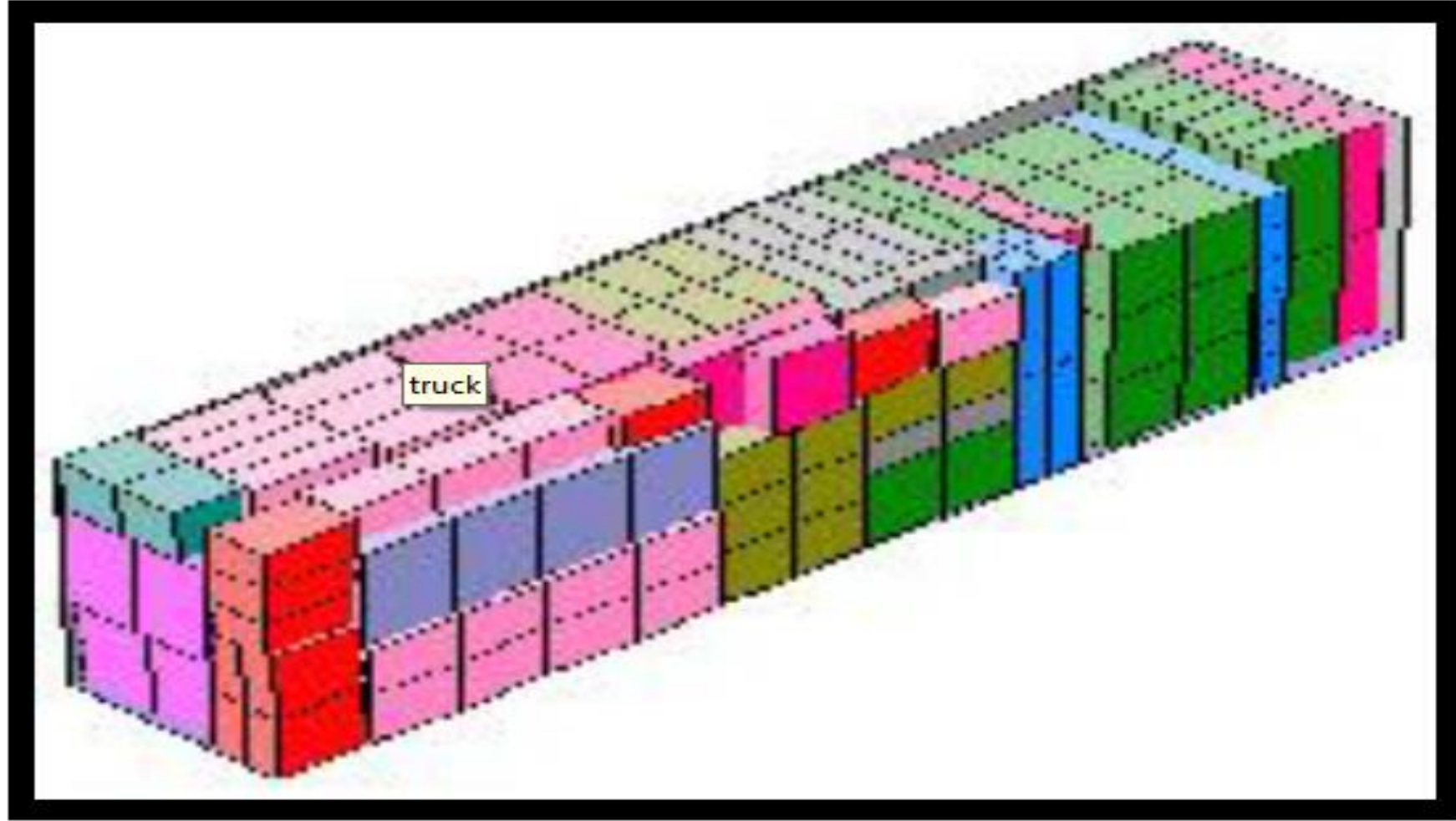
- Lojistik firmaların büyük depolarında, nakliye araçlarına yükleme yapılmadan önce sevk edilecek ürünlerin hangi araçlara, hangi sıra ile yükleneceğinin planlanması ve bu planların talimat hâline getirilerek yükleme ve elleçleme elemanlarına bildirilmesi gerekir.
- Araçlara yükleme yapılmadan önce,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

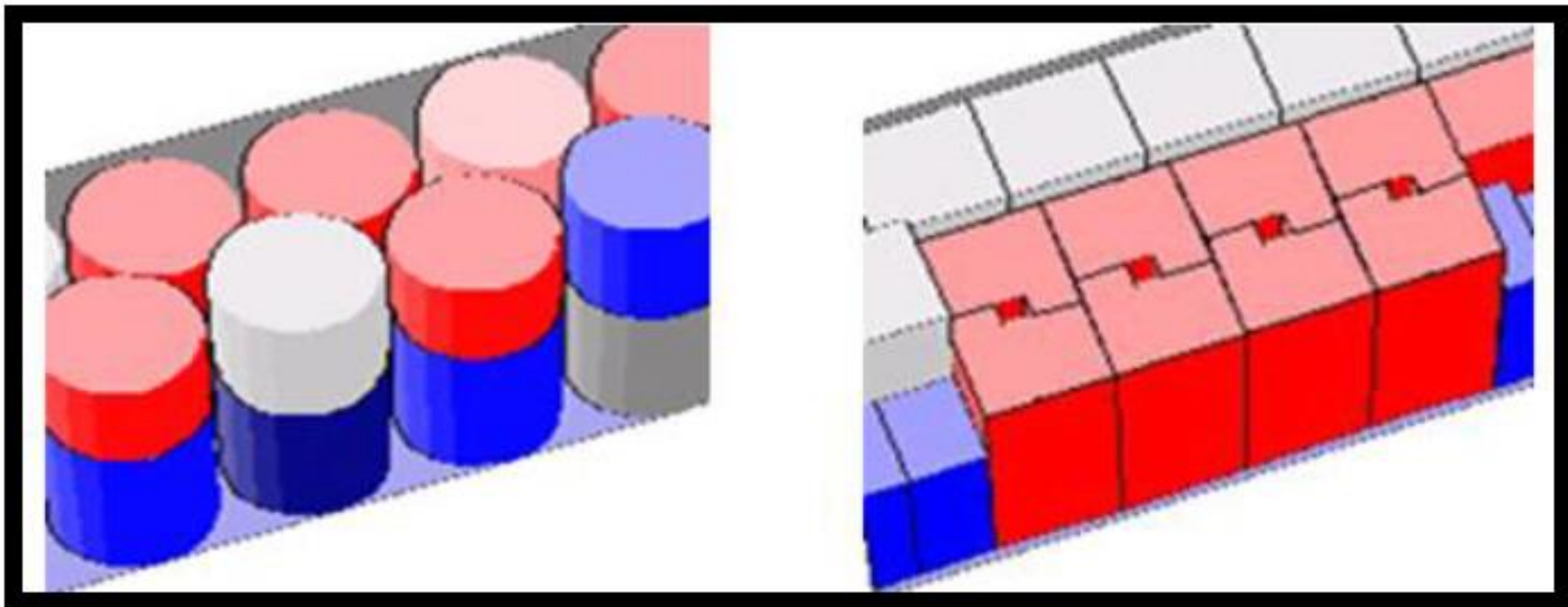
- **Yükleme planında bulunması gereken unsurlar şunlardır:**
- ☐ Ürüne ve ambalajına ait bilgiler (en, boy, yükseklik, ağırlık vb.)
- ☐ Ürünün yapısal özelliği (katı, sıvı vb.)
- ☐ Araca ait bilgiler (en, boy, yükseklik, aks sayısı, istihap haddi vb.)
- ☐ Ürünün ve ambalajının çevrilebilme özelliği
-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



Resim 4.2: Tır dorsesi yükleme planı

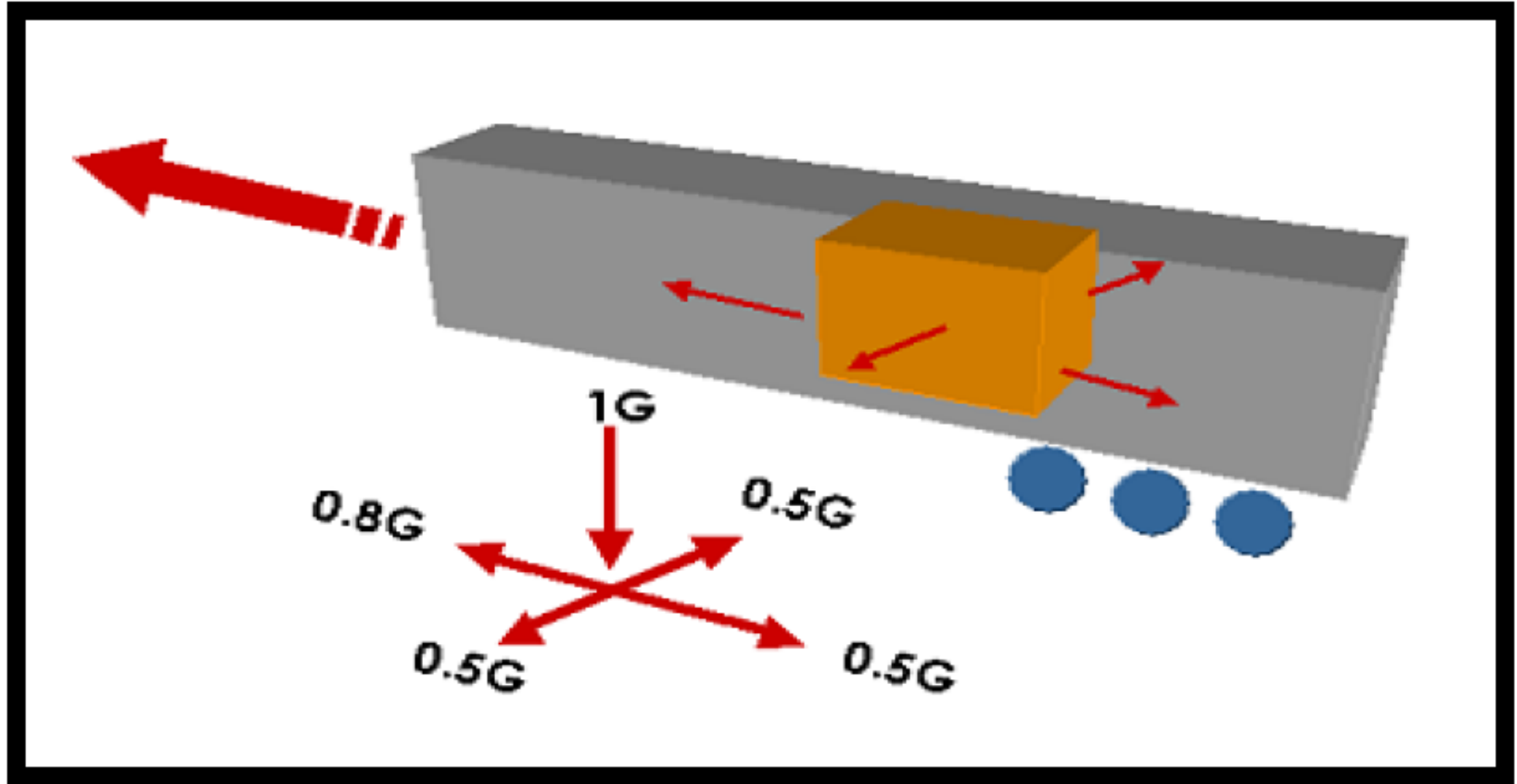
• 4.1.1. Yükleme Planının Yararları

- Yapılan yükleme planına ile bir kamyonu ya da yükleme aracını oluşturmayan siparişlerin, maliyeti en aza indirecek şekilde bir başka uygun siparişe 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

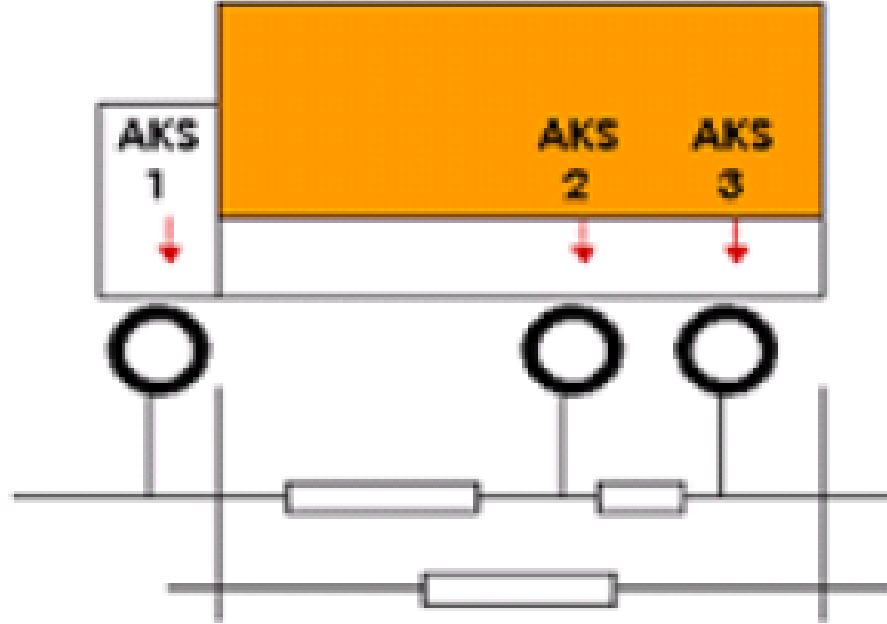
- Yükleme planı ile ürünlerin araca yüklenmesi sırasında müşteri adresi ve teslim yerleri dikkate alınarak yükleme yapılacaktır. Buna göre ilk teslim adresinden son teslim adresine doğru araç yüklenerek boşaltma sırasında ürünün hasar görmemesi sağlanacak ve zamandan tasarruf edilerek, nakliye maliyetleri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



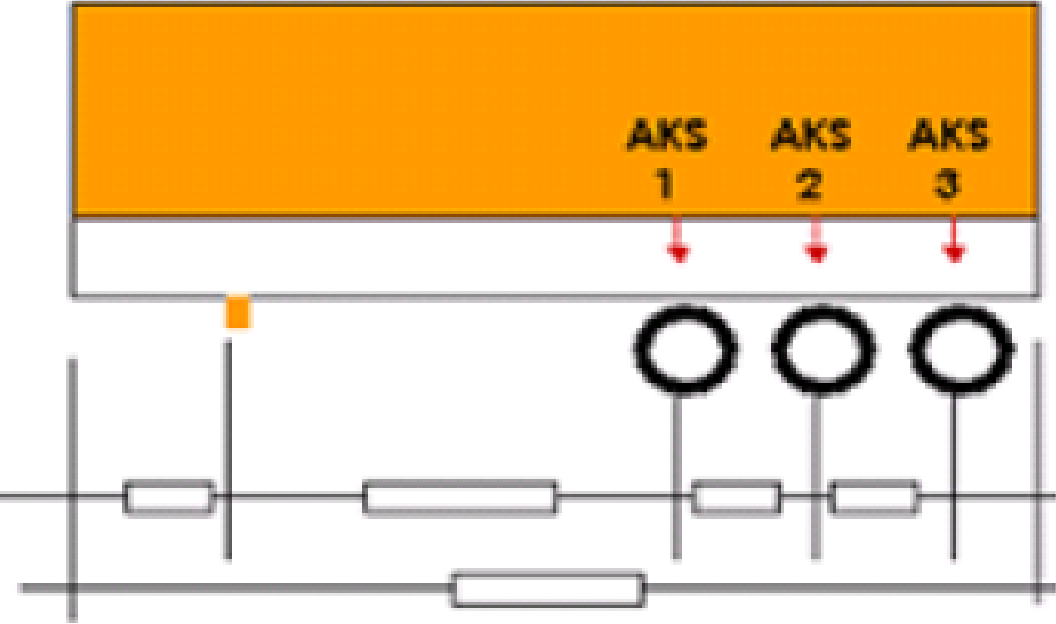
Resim 4.4: Kuvvetlerin yönler doğrultusunda dağılımı

- 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.

İKİ VEYA DAHA ÇOK AKS
KAMYON



BİR VEYA DAHA ÇOK AKS
YARI RÖMÖRK



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;
- 1- Malların birbirine çarpması,
- 2- Sarsıntı (titreşim),
- 3- 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.



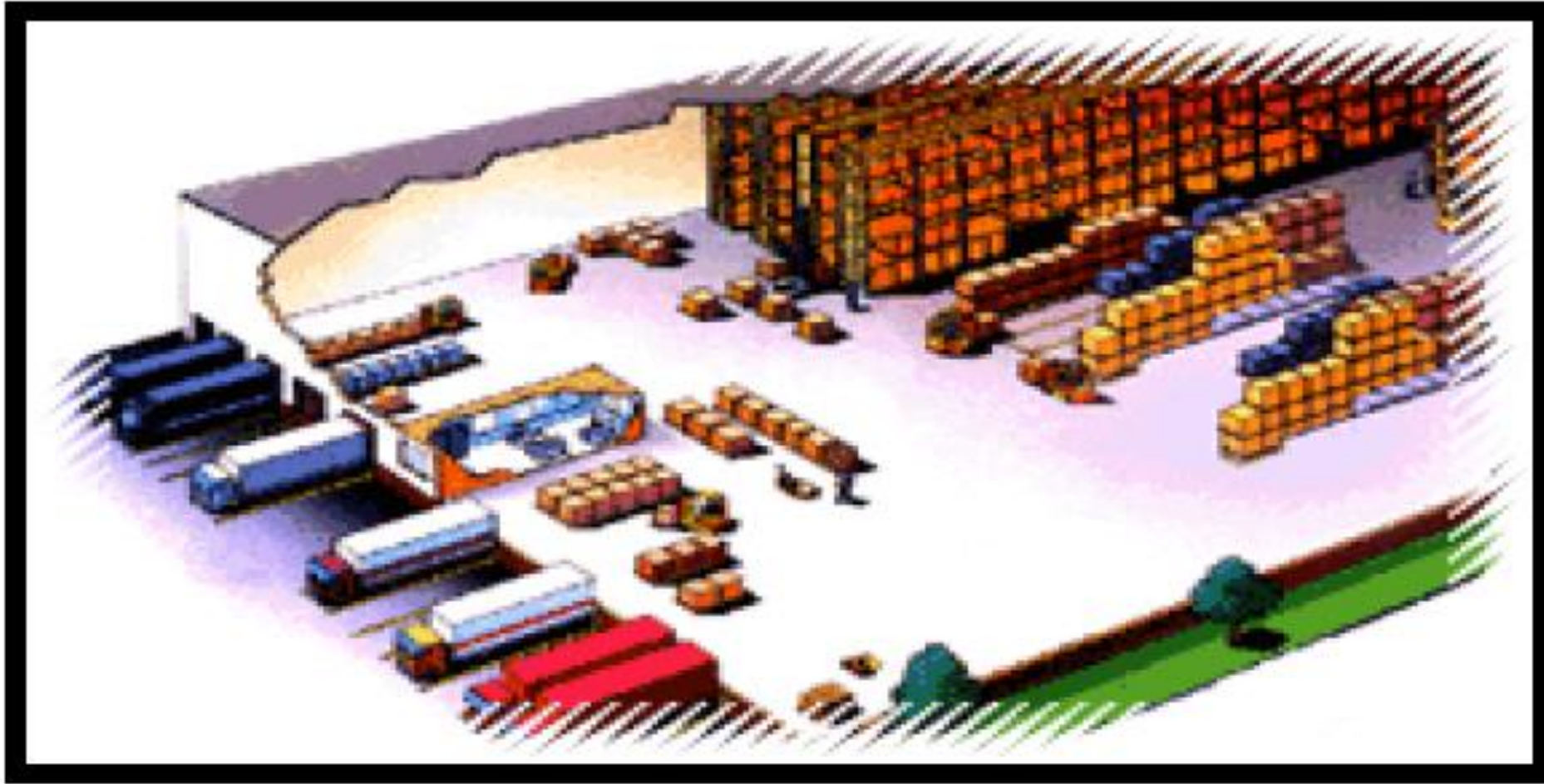
Resim 4.6: Bant yardımıyla yükleme

• 4.2. Yükleme Kuralları

- Taşıma sırasında hasarın oluşmaması için yüklemeler lojistik firma yetkilisi nezaretinde yapılır. Lojistik firma yetkilileri yükleme yaparken şu konulara dikkat etmelidir:
- 1- Yüklenecek eşyanın doğru araca yüklenmesine, müşteriye sevk edilene kadar depo içinde özenle korunmasına ve etiketlendirilmesine dikkat edilmelidir.
- 2- Bir arada bulunması sakıncalı olan ürünler aynı araca yüklenmemelidir.
- 3- Yırtılmış veya hasar görmüş çuval, kâğıt torba, paket vb. eşyalar için gerekli durumlarda ambalaj değişikliğine gidilmeli veya hasarlı yerler onarılmalıdır.

- 4- Çuval ve paketler doğrudan aracın kasası ile temas etmemeli, altlarına teması engelleyecek cisimler konulmalı veya **paletle yükleme yapılmalıdır.**
- 5- 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.**
- 6- **Mümkün olduğunca ağır ambalajlı ürünler alt sıralara, hafif olanlar ise üste gelecek şekilde yükleme yapılmalıdır.**

- 7- Plastik ambalajlar ile ahşap ambalajlar, ürünün müsaade edilen istif hadlerine göre üst üste konmalıdır.
- 8-Eşyaların yüklenmesinde ambalaj ağızlarının yukarıya gelmesine özenle dikkat edilmelidir.
- 9- 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

- 10- Teneke ambalajların yüklenmesinde sıralar arasına karton, kontrplak veya strafor konulmalı, ambalajların birbirine temas etmesi önlenmelidir.
- 11- Soğuktan etkilenebilecek eşyalar kış aylarında araç kasasının orta kısmına yüklenerek soğğun etkisi en aza indirilmelidir.
- 12- Ürünlerin araç ya da konteyner içine yerleştirilmesi sırasında yükleme planına bağlı kalınmasına özen gösterilmelidir.
- 13- Ürünler ağırlık ve hacimlerine göre araç içine eşit ölçülerde yerleştirilmeli, böylece aracın daha güvenli ve daha süratli seyretmesi sağlanmalıdır.

- 14-Bazı eşyalar müşteri talepleri göz önüne alınarak paletli olarak sevk edilmelidir.
- 15- Sevkiyat rotasına göre, öncelikli olarak müşterilere teslimi yapılacak ürünlerin yükleme sırasında ön bölümlere yerleştirilmesine dikkat edilmelidir.
- 16- Sevkiyatı yapılacak ürünlerin, ambalajlarının temizliğine, etiketlerinin doğru ve yapışmış olmasına titizlikle dikkat edilmelidir.
- 17- Ürünlerin üstlerinin kapatılacağı brandanın temiz olmasına ve yırtık, delik gibi ürüne zarar verebilecek kusurunun olmamasına dikkat edilmelidir.

- 18- 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.
- 19- Kolili veya paletli yüklerde malların sürtünmesini ve çarpmasını önlemek amacıyla **koli ve palet araları tel, ahşap malzeme veya kartonla sıkıştırılmalıdır.**
- 20- **Araç hacminden daha az miktardaki yükler için hava yastıkları kullanılmalıdır.** Lojistik firma yüklemenin uygunluğunu denetlemeli, aksaklıkları düzelttirmelidir.
- 21- Yükleme **kalifiye elemanlar tarafından gerçekleştirilmelidir.**

Paletli yükleme



- 22- Araç içi istiflemeye zen gösterilmeli, taşıma sırasında düşme, çarpma ve sürtünmeden kaynaklanan bir hasarın olmaması için önlemler alınmalıdır.
- 23- Aracın mhrlemesi 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 (international standards organization: ISO) belirlenerek ISO 780 olarak yayınlanmış daha sonra revize edilerek ISO 7000 olarak kabul edilmiştir.

• 4.3.1. “Kırılabilir” İşareti

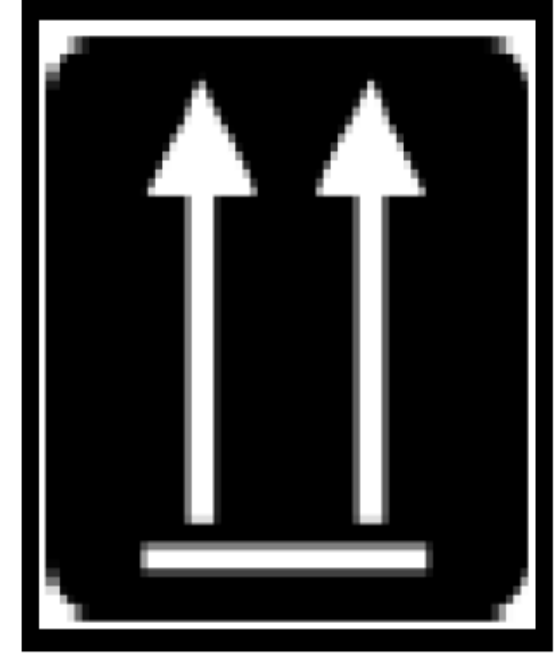
- Aslında tüm ürünler taşınma esnasında hasar görebilir. Ambalajın kullanım amacı da ürünleri bu hasarlara karşı korumaktır. Bu yüzden, bir ambalaj, 75 cm yükseklikten sert bir zemine düştüğünde uğrayacağı şoka karşı ürünü koruyucu nitelikte olmalıdır. Kırılabilir işareti cam ürünlerde, hassas elektronik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

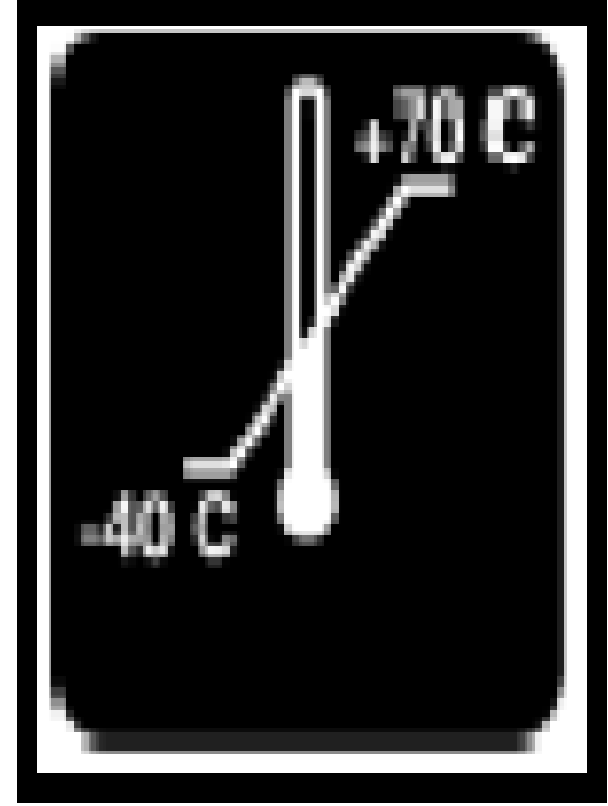
• 4.3.3. “Nemden Koruyun” İşareti

- 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 Yükleneşmesi

- 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, yükleneşmesi 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

- 1- Mümkün olduğu takdirde her bir araca aynı cins mal yüklenmesine dikkat edilmelidir.
- 2- Mümkün değil ise çeşitli fakat aynı ısı derecesi isteyen malların aynı araca yüklenmesi sağlanmalıdır.
- 3- Bir araca birbirini bozacak mallar yüklenmemelidir.
- 4- Araca yüklenecek mal için ısı tespitinin bunlara ilişkin cetvellere bakılarak yapılması ve soğutucu cihazının buna göre ayarlanması gerekir.

- 5- Taşınacak mal bir soğuk hava deposundan alınmışsa ve depoda hangi derecede saklanmış ise araçta da aynı ısı derecesinde saklanması sağlanmalıdır.
- 6- Gerek dışarıdan gerekse bir soğuk hava deposundan alınan malın bozuk olup olmadığının önceden kontrolünün yapılması gerekir.
- 7-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

- 8- Söz konusu mesafenin gidilebilmesi aracın arıza yapmaması ile mümkündür. Bunun için aracın bakımının yanı sıra lastiklerinin de yeni olması gerekir.
- 9- Araç, herhangi bir sebeple yolda arıza veya gecikme yaparsa durum sürücü tarafından vakit geçirmeksizin firması kanalıyla göndericisine ve alıcısına bildirilmelidir. Bu bildiri de konu tüm açıklığı ile alıcı ve yükleyici firmaya iletmeli, gizlenmemelidir.
- 10- 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.
TR	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

- 11- Eğer mal bozulacak cinsten ise mutlaka firmaya haber vererek ve onayını alarak bir başka soğuk havalı araca aktarma yapılmalı ve yola devam edilmelidir.
- 12- Bütün tedbirlere rağmen araçta meydana gelen arızanın giderilmesi uzun sürecektir ve bu müddet içinde malların bozulması tehlikesi varsa bu takdirde firmaya haber vererek durum bildirilmelidir.
- 13- 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.

- 14- Alınan bütün tedbirlere rağmen taşınan mal bozular 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

- U.A. 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:**
- **1- 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.

- **2- 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 U.A. Nakliyat Sırasında Korunmasına Dair Avrupa Sözleşmesi

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

- Avrupa Konseyine üye olan ve bu sözleşmeyi imzalayan devletler, **hayvanlara iyi muamele edilmesinin** U.A.hayvan nakliyatı gerekleri ile bağdaştırılabileceğine inanarak, **nakliyat sırasında hayvanları, mümkün olduğu kadar eziyetten korumak arzusuyla** bu sözleşmeyi düzenlemişlerdir.
- Sözleşme taraflarından her biri, bu sözleşmenin U.A. 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 sevkedilen 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

- 1- Canlı hayvanların taşınmasında, taşıma süresi boyunca sürücü ve yardımcısı dışında bu hayvanların beslenmesi, havalandırılması, bakımı konularında görevli bir kişinin daha araçta bulundurulması gerekmektedir.
- 2- 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

- 3- Yükleme, boşaltma sırasında **hayvanlar başlarından, boynuzlarından veya bacaklarından kaldırılmamalıdır.** Yükleme sırasında yürümeyen hayvanların hareket etmesini sağlamak için **şok cihazı kullanılmalıdır.**
- 4- Yükleme ve boşaltma **veteriner nezaretinde yapılmalıdır.**
- 5- Hayvanların taşınabilmesi için **ilgili aşılarının tam olması gerekir.**
- 6- Taşınacak hayvanın cinsine göre hava ve yol koşullarına dikkat edilmelidir. Duraklama yerleri ve zamanı önceden planlanmalıdır.

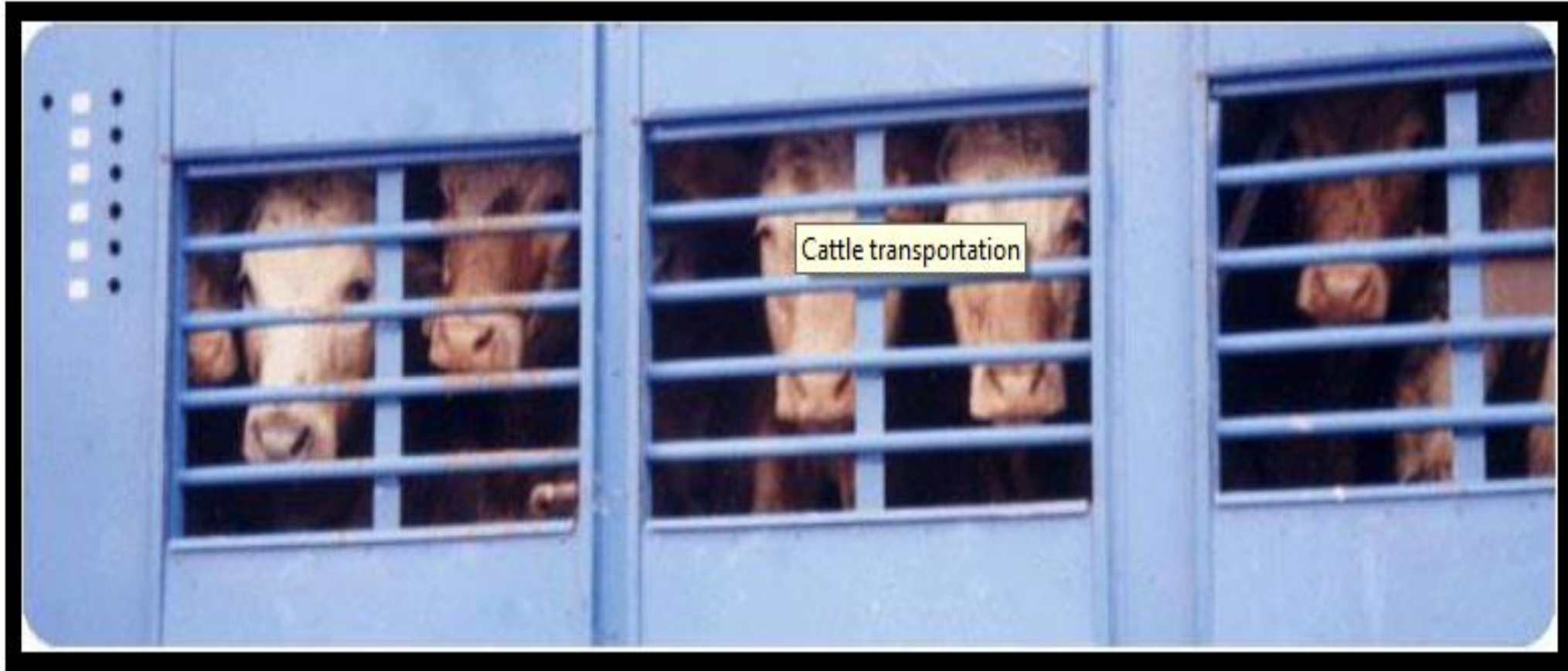
- 7- Beslenme için gerekli yiyecek içecekler araca ayrıca yüklenmelidir.
- 8- Süt hayvanlarının sütlerinin sağılması zamanında yapılmalıdır.
- 9- Hayvanlar 9 saat yol aldıktan sonra 12 saat dinlendirilmelidir.
- 10- Hamile hayvanlar doğumdan bir hafta önce ve bir hafta sonrasında taşınmamalıdır.
- 11- Yaşı çok küçük olan hayvanlar (örneğin, bir haftadan küçük kuzular) 100 kilometreden fazla taşınmamalıdır

- 12- Nakliyat sırasında **hastalanan veya yaralanan hayvanlar en kısa zamanda veteriner tarafından tedavi edilmeli veya gerekiyorsa lüzumsuz eziyete mahal vermeyecek tarzda öldürülmelidir.**
- 13- Cinsine göre, taşınan hayvanlara **uygun ısı sağlanmalıdır.** Sıcaklıktaki değişiklikler şoför kabinindeki bir uyarı sistemi sayesinde anında kontrol edilmelidir.
- 14- Hayvanlar **sürekli su içme olanağına sahip olmalıdır**
- 15- Cinsine göre **hayvanların taşındıkları alan geniş tutulmalıdır.**



Resim 4.17: Olumsuz hayvan taşıma yöntemi

- 16-Hayvanlar **taşıma sırasında bağlanmamalıdır.**
- 17- 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.**
- 18- Normal olarak bağlanmaları gereken büyükbaş hayvanları nakleden taşıtlarda bağlama imkânları bulunmalıdır. Vasıtaların bölmelere ayrılmalarına ihtiyaç duyulduğu takdirde, **bölmeler dayanıklı olmalıdır.**
- 19- Taşındıkları ortam, **yer değiştirmelerine hatta yatmalarına olanak sağlayacak konumda olmalıdır.**



Resim 4.18: Sistemli hayvan taşımacılığı

- 20- 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.
- 21- 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.



Resim 4.19: Canlı hayvan taşıma aracı

- 22- 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.**
- 23- Değişik yaşlarda hayvanlar aynı vasıta ile nakledildikleri zaman, **genç ve yaşlı hayvanlar ayrılmalıdır.** Bununla birlikte, bu tedbir emzirdikleri yavruları ile seyahat eden dişilere uygulanmaz.
- 24- 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: Değişik tip ve boyutta transpaletler mevcuttur.



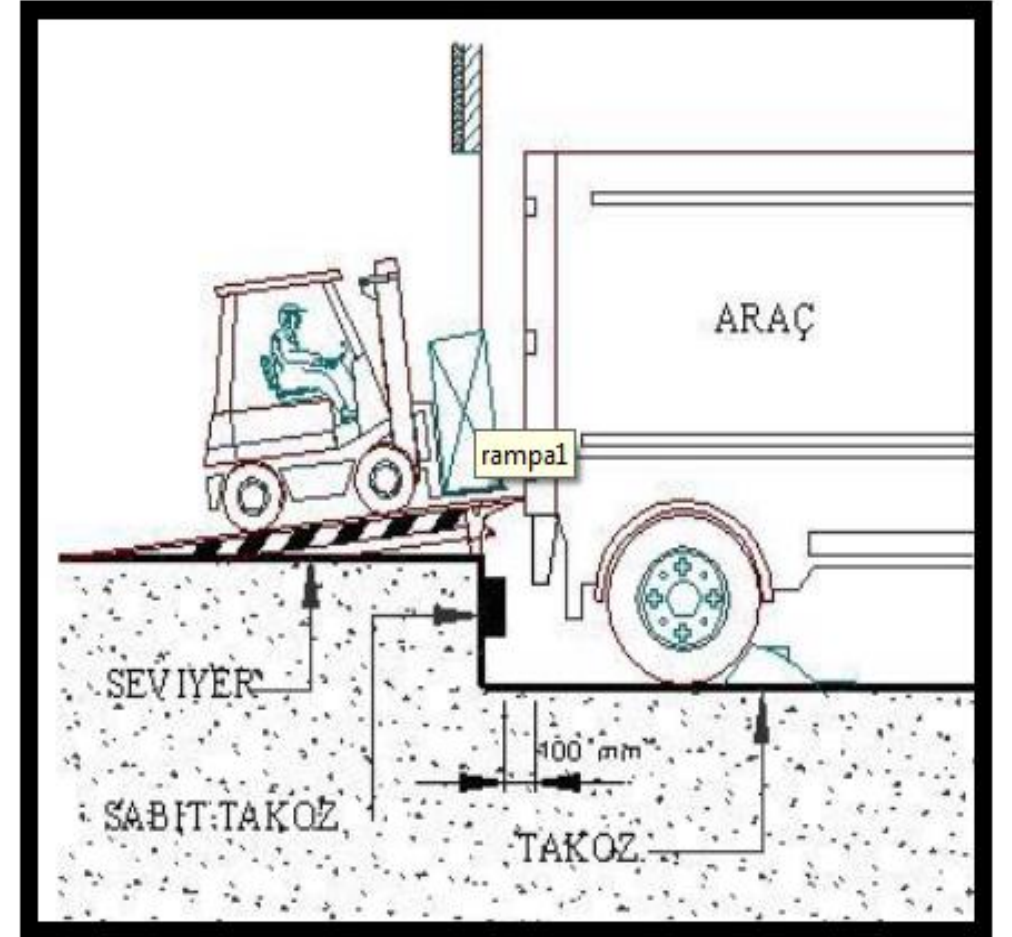
Resim 4.20: Manuel ve akülü transpaletler

malar

• 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 yüklemelerde kullanılır.
- Çeşitli tiplerde forklifler mevcuttur.
- Benzinli, LPG' li, doğalgazlı, dizel motorlu ve akülü çeşitleri vardır.



Resim 4.23: Forklift

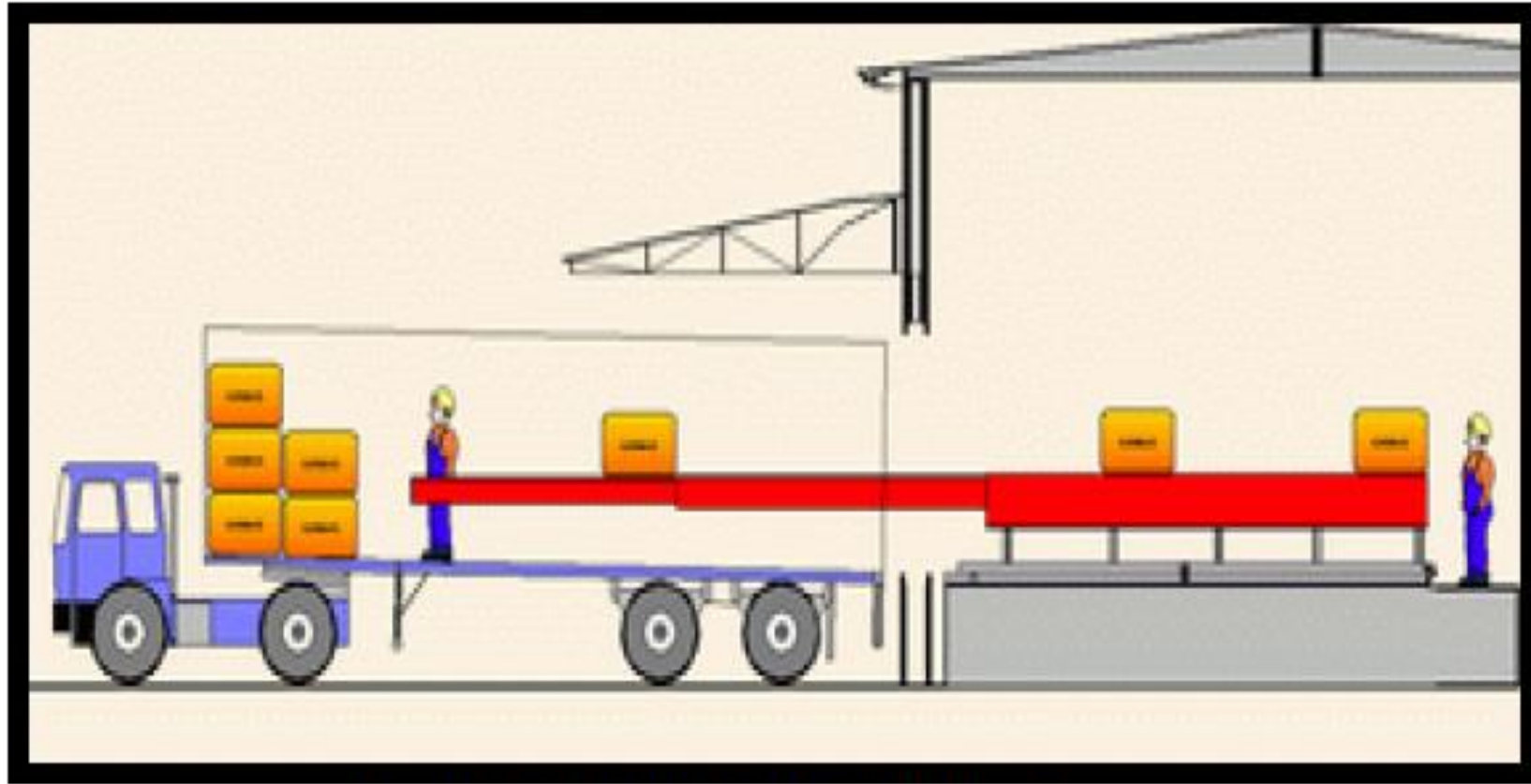
• 4.5.3.4. Konveyörler

- 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.

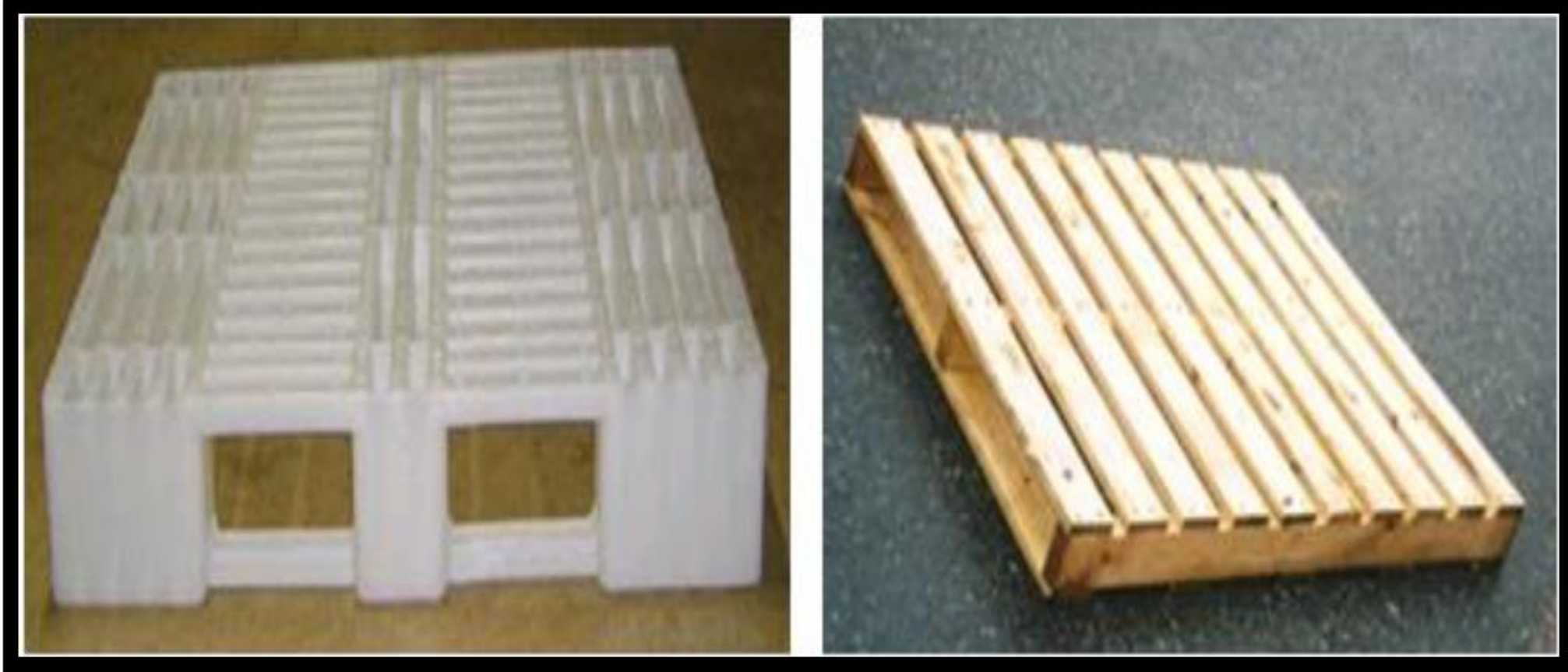


Resim 4.25: Teleskobik konveyör

• 4.5.3.5. Paletler

- Yüku birimleştirmede kullanılan standart tavalardır. Yüklér bu tavalara istiflenir ve ambalajlanır. Böylelikle taşınmaya hazır hâle getirilir. Palet, taşıma zincirinin hemen her halkasında kullanılmaktadır. Kullanımı alıcının deposunda başlamakta; kamyonunda, 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

Teleskopik mobil vinçler

- Teleskopik mobil vinçler, **düşey ve yatay hareketleri sayesinde genel olarak her türlü yükün yerini değiştirebilen makinelerdir.** Bu makineler çoğunlukla ağır yüklerin kaldırılmasında ve zemine batmış makinelerin kurtarılmasında tercih edilirler.

Teleskopik vinç

