

T.C.
MALTEPE ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK YÖNETİMİ ANABİLİM DALI
LOJİSTİK VE TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ PROGRAMI

TEDARİK ZİNCİRİNDE DIŞ KAYNAK KULLANIMI
OLARAK TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNDE
YAŞANAN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

DOKTORA TEZİ
ŞAFAK ÜMİT DENİZ

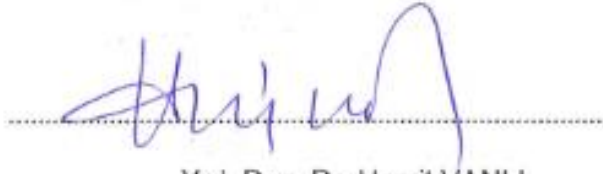
131157112

Danışman Öğretim Üyesi:
Yrd. Doç. Dr. Halil Halefşan SÜMEN

İstanbul, Eylül 2017

T.C. Maltepe Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü'ne,

22.09.2017 tarihinde tezinin savunmasını yapan Şafak Ümit DENİZ'e ait "Tedarik Zincirinde Dış Kaynak Kullanımı Olarak Taşıma Sözleşmelerinde Yaşanan Sorunlar ve Çözüm Önerileri" başlıklı çalışma, Jürimiz Tarafından Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı, Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Doktora Programında Doktora Tezi Olarak Oy Birliği/~~Oy Çoğunluğu~~ İle Kabul Edilmiştir.



Yrd. Doç. Dr. Hamit VANLI
(Başkan)



Yrd. Doç. Dr. Halil Halefşan SÜMEN
Jüri Üyesi-Danışman



Yrd. Doç. Dr. Murat YILDIZ
Jüri Üyesi



Yrd. Doç. Dr. Kerime Arzu BALOĞLU
Jüri Üyesi



Yrd. Doç. Dr. Samet AYDIN
Jüri Üyesi

YEMİN METNİ

22/09/2017

Doktora tezi olarak sunduğum "TEDARİK ZİNCİRİNDE DIŞ KAYNAK KULLANIMI OLARAK TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNDE YAŞANAN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ" adlı çalışmanın, proje safhasından sonuçlanmasına kadar olan bütün süreçlerinde bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurulmaksızın tarafımda yazıldığını ve yararlandığım bütün eserlerin "Kaynakça"da gösterilenlerden oluştuğunu, "Kaynakça"da yer alan bu eserlerden metin içinde atıf yaparak yararlanmış olduğumu belirtir ve onurumla doğrularım.



Şafak Ümit DENİZ
131157112

ÖZET

TEDARİK ZİNCİRİNDE DIŞ KAYNAK KULLANIMI OLARAK TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNDE YAŞANAN SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Dünyamızda küreselleşme ve teknoloji hızla gelişmekte ve bu gelişmenin etkisinde kalan işletmelerin, aynı hızla artan rekabet ortamında ayakta kalabilmek için hız, esneklik ve maliyet avantajı gibi temel özelliklerle sürdürülebilirliklerini sağlamaları gerekmektedir. Küreselleşen dünyada artık işletmeler değil tedarik zincirleri rekabet etmekte ve bu nedenle yeni pazarlara ulaşmak ve bu pazarlarda söz sahibi olmak için dış kaynak kullanımının önemi de giderek artmaktadır. Günümüzde işletmeler çoğu iş süreçlerini devrettikleri gibi tedarik zinciri faaliyetlerini de bu konuda uzmanlaşmış firmalara sıklıkla devretmektedirler. Tedarik zinciri kapsamında lojistik faaliyetlerinden biri olan taşımada dış kaynak kullanımı da bu faaliyetin etkinliğini ve verimliliğini artırmak, dolayısıyla maliyetleri düşürmek amacıyla tercih edilmektedir.

Bu tezin hazırlanmasındaki amaç, işletmeler tarafından; tedarik zincirinde taşımanın dış kaynak kullanılarak yapıldığı durumlarda taşıma sözleşmelerinde yapılan hataları, eksiklikleri, uyuşmazlıkları ve nedenlerini belirlemek, tespit edilen sorunları iyileştirmektir.

Araştırmada nitel veri toplama yöntemi olarak, yazılı kaynaklardan gözlemden yararlanılmış ve bu kapsamda taşıma sözleşmelerine ilişkin Yargıtay kararları ve lojistik firmaların taşıma sözleşmesi örnekleri incelenmiştir. Nitel araştırma yöntemi, verilerin analizi yapılarak betimsel nicel araştırma yöntemi ile desteklenmiştir. Elde edilen bilgiler doğrultusunda açıklamalar yapılarak, durum tespitinde, önerilerde bulunulmuş ve hukuksal bir öneri olarak bir model münferit taşıma sözleşmesi önerilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Tedarik Zinciri, Lojistik, Dış Kaynak Kullanımı, Taşımacılık, Taşıma Sözleşmeleri.

ABSTRACT

PROBLEMS ENCOUNTERED IN CONTRACTS OF TRANSPORT AS OUTSOURCING IN THE SUPPLY CHAIN AND SUGGESTED SOLUTIONS

In our world, globalization and technology are rapidly developing, and firms affected by this development and they need to maintain their sustainability with basic features such as speed, flexibility and cost advantage to survive in an increasingly competitive environment. In the globalizing world, supply chains are now competing instead of firms and as a result, outsourcing is becoming more and more important in order to reach new markets and to be effective in these markets. Today, firms often outsource their purchasing activity to specialized firms in this field as they have been outsourcing most of their business processes. Outsourcing in transportation, one of the logistics activities within the scope of supply chain, is also preferred to increase the effectiveness and efficiency of this activity and therefore to reduce costs.

The purpose of preparing this thesis is; to determine the flaws, deficiencies, incompatibilities and their causes in transport contracts when the transport occurs with outsourcing in the supply chain and to enhance the problems identified.

Observations from written sources were used as a qualitative data collection method in the survey and in this context supreme court decisions regarding transport contracts and samples of logistics firms' transportation contracts of were examined. Qualitative research method is supported by descriptive quantitative research method via analyzing data. Explanations were made in the light of the information obtained, suggestions were made in the determination of the situation and a model individual transport contract was proposed as a legal suggestion.

Keywords: Supply Chain, Logistics, Outsourcing, Transportation, Transport Contracts.

ÖNSÖZ

Bu çalışmanın başlangıcından tamamlanmasına kadar desteklerinden ötürü birçok değerli kişiye, teşekkür borçluyum. Bu araştırmanın planlanmasından yazım aşamasına kadar fikir ve görüşleri ile beni destekleyen, çalışmama hız ve yön kazandıran ve her zaman varlığını yanımda hissettiğim değerli danışman hocam Yrd. Doç. Dr. Halil Halefşan SÜMEN'e, araştırmanın hukuki boyutunda fikir ve görüşleri ile beni destekleyen değerli ikinci danışman hocam Av. Dr. Kemal Yaşar DÖNMEZ'e,

Doktora eğitimim süresince bilgi ve tecrübelerinden faydalandığım ve çalışmamda beni destekleyerek yönlendiren değerli hocam Prof. Dr. Mehmet TANYAŞ'a,

Araştırmama katkı sağlayan ve desteğini esirgemeyen Solmaz Nakliyat ve Tic. A.Ş. Genel Müdürü Sayın Y. Yalçın DORMAN ile İş Geliştirme Müdürü Sayın Korcan TUĞRUL'a ve OMSAN Lojistik A.Ş. Stratejik Planlama Müdürü Sayın Evren BİNGÖL'e,

Beni bu alana teşvik ederek inancını ve desteğini hep koruyan sevgili hayat arkadaşım İrem KORKMAZ'a, yaşama sevincim olan çocuklarım; tezimle birlikte büyüyen oğlum Tan DENİZ ve bu çalışmam esnasında dünyaya gelen kızım Nil DENİZ'e,

Varlıklarına şükrettiğim ve desteklerini hep hissettiğim sevgili annem Şerife DENİZ, babam Selahattin DENİZ ve ağabeyim Ufuk DENİZ'e

İçtenlikle teşekkürlerimi sunarım.

Şafak Ümit DENİZ

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iv
ABSTRACT	v
ÖNSÖZ	vi
İÇİNDEKİLER	vii
KISALTMALAR LİSTESİ	xv
TABLolar LİSTESİ	xviii
ŞEKİLLER LİSTESİ	xx
EKLER LİSTESİ	xxi
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM	9
1. TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ VE LOJİSTİK YÖNETİMİ	9
1.1. TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ	9
1.1.1. Tedarik	9
1.1.2. Tedarik Zinciri	11
1.1.3. Tedarik Zinciri Yapısı	13
1.1.4. Tedarik Zinciri Yönetimi	17
1.1.4.1. Tedarik Zinciri Yönetiminin Tarihsel Gelişimi	20
1.1.4.2. Tedarik Zinciri Yönetimi ve Lojistik Yönetimi İlişkisi	22
1.2. LOJİSTİK YÖNETİMİ	26
1.2.1. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi	26
1.2.2. Lojistiğin Tanımı	28

1.2.3. Lojistiğin Kapsamı	30
1.2.4. Temel Lojistik Faaliyetler	31
1.2.4.1. Taşımacılık	32
1.2.4.2. Depolama	33
1.2.4.3. Paketleme ve Katma Değerli Hizmetler	34
1.2.4.4. Muayene-Expertiz-Gözetim	35
1.2.4.5. Gümrük	36
1.2.4.6. Sigorta	39
1.2.4.7. Sipariş Yönetimi	41
1.2.4.8. Stok Yönetimi	42
1.2.5. Lojistiğin Aşamaları	44
1.2.5.1. Tedarik Lojistiği	44
1.2.5.2. Üretim Lojistiği	45
1.2.5.3. Dağıtım Lojistiği	45
1.2.5.4. Tersine Lojistik (Reverse Logistics-RL)	46
1.2.5.4.1. Tersine Lojistik Aktiviteleri	47
1.2.5.4.2. Tersine Lojistiğin Önemi	49
İKİNCİ BÖLÜM	50
2. DIŞ KAYNAK KULLANIMI VE TAŞIMACILIK	50
2.1. DIŞ KAYNAK KULLANIMI (OUTSOURCING)	51
2.1.1. Dış Kaynak Kullanımı (DKK) Tanımı ve Kapsamı	51
2.1.1.1. Dış Kaynak Kullanımının Tanımı	51
2.1.1.2. Dış Kaynak Kullanımının Tarihsel Gelişimi	53
2.1.1.3. Dış Kaynak Kullanımının Önemi	55
2.1.1.4. İşletmeleri Dış Kaynak Kullanımına Yönelten Nedenler	56
2.1.1.5. Dış Kaynak Kullanımının Avantaj ve Dezavantajları	58
2.1.1.5.1. Dış Kaynak Kullanımının Avantajları	59
2.1.1.5.2. Dış Kaynak Kullanımının Dezavantajları	61
2.1.1.6. Temel Yetenekler	63
2.1.1.7. Dış Kaynak Kullanımının Uygulandığı Alanlar	65
2.1.2. Tedarik Zinciri Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı	66
2.1.2.1. Üçüncü Parti Lojistik Kavramı	66
2.1.2.2. Üçüncü Parti Lojistik Kullanımının Sebepleri	68
2.1.2.3. Üçüncü Parti Lojistik Firmaları	72
2.1.2.3.1. Üçüncü Parti Lojistik Firmalarının Türleri	74
2.1.2.3.2. Üçüncü Parti Lojistik Firmalarının Seçimi	76
2.1.2.3.3. Üçüncü Parti Lojistik Firmalarının Sunduğu Hizmetler	77
2.1.2.4. Dördüncü Parti Lojistik Kavramı	80

2.1.3. Hizmet Seviyesi Anlaşmaları (SLA)	82
2.2. TAŞIMACILIK	85
2.2.1 Taşıyıcının Türüne Göre Taşımacılık	85
2.2.1.1. Karayolu Taşımacılığı	86
2.2.1.2. Denizyolu Taşımacılığı	87
2.2.1.3. İç Suyolu (Nehir yolu) Taşımacılığı	89
2.2.1.4. Demiryolu Taşımacılığı	89
2.2.1.5. Havayolu Taşımacılığı	91
2.2.1.6. Boru Hattı Taşımacılığı	93
2.2.2. Taşıma Türüne Göre Taşımacılık	94
2.2.2.1. Tek Türlü Taşımacılık (Unimodal Taşımacılık)	94
2.2.2.2. Çok Türlü Taşımacılık (Multimodal Taşımacılık)	95
2.2.2.3. Türler Arası Taşımacılık (Intermodal Taşımacılık)	95
2.2.2.4. Kombine Taşımacılık	96
2.2.2.4.1. Konteyner Taşımacılığı	98
2.2.2.4.1.1. Ro-La	99
2.2.2.4.1.2. Ro-Ro	100
2.2.2.4.2. Araç Sirtında Taşımacılık (Piggyback)	100
2.2.2.4.3. Bi-Modal Taşımacılık (RoadRailer)	100
2.2.3. Ölçek Ekonomisi ve Lojistikte Taşımacılığa Etkileri	101
2.2.3.1. Lojistik Faaliyetler ve Ölçek Ekonomisi	102
2.2.3.2. Stoklama, Depolama ve Taşımada Tasarruf	102
2.2.3.3. Taşıma ve Depolamada Sağlanan Avantajlar	103
2.2.3.4. İntermodal Taşımacılık ve Ölçek Ekonomisi	103
2.2.3.5. Lojistik Köyler ve Ölçek Ekonomisi	104
2.2.3.6. Taşımacılık Türlerinde Ölçek Ekonomisinin Etkileri	104
2.2.3.6.1. Karayolu Taşımacılığı ve Ölçek Ekonomisi	104
2.2.3.6.2. Demiryolu Taşımacılığı ve Ölçek Ekonomisi	106
2.2.3.6.2.1. Çift Katlı Vagonlar	108
2.2.3.6.3. Denizyolu Taşımacılığı ve Ölçek Ekonomisi	109
2.2.3.6.3.1. Konteyner Taşımacılığındaki Tehlike	110
2.2.3.6.3.2. Büyüyen Gemilerin Taşımacılığa Etkileri	114
2.2.3.6.4. Havayolu Taşımacılığı ve Ölçek Ekonomisi	115
2.2.3.6.4.1. Havayolu Taşımacılığında Gelişmeler	116
2.2.3.6.5. Boru Hattı Taşımacılığı ve Ölçek Ekonomisi	118
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	119
3. TAŞIMA HUKUKU VE TAŞIMA SÖZLEŞMESİ	119
3.1. TAŞIMA HUKUKU	121
3.1.1. Ulusal Eşya Taşıma Hukuku	122

3.1.1.1. Genel Hükümler (Birinci Kısım)	123
3.1.1.1.1. Taşıyıcı	123
3.1.1.1.2. Hükümlerin Uygulama Alanı	123
3.1.1.1.3. Saklı Tutulan Hükümler	123
3.1.1.1.4. Sorumluluğun Kaldırılmasına veya Hafifletilmesine Ait Hükümlerin Geçersizliği	124
3.1.1.1.5. Zamanaşımı	124
3.1.1.2. Eşya Taşıma (İkinci Kısım)	125
3.1.1.2.1. Taşıma Sözleşmesinin Uygulanması	125
3.1.1.2.2. Taşıyıcının Sorumluluğu	134
3.1.1.3. Değişik Tür Araçlar ile Taşıma (Dördüncü Kısım)	140
3.1.1.3.1. Sözleşme	140
3.1.1.3.2. Bilinen Zarar Yeri	141
3.1.1.3.3. Bildirim ve Zamanaşımı	141
3.1.1.4. Taşıma İşleri Komisyoncusu (Altıncı Kısım)	141
3.1.1.4.1. Taşıma Komisyonculuğu Sözleşmesi	141
3.1.1.4.2. Hükümleri	142
3.1.1.4.3. Sorumluluk	144
3.1.1.4.4. Zamanaşımı	145
3.1.2. Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku	145
3.1.2.1. Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmeleri Hakkında Konvansiyon (CMR)	147
3.1.2.1.1. Genel	147
3.1.2.1.2. Taşıma Sözleşmesinin Varlığı	148
3.1.2.1.3. Taşımanın Bedel Karşılığında Yapılması	150
3.1.2.1.4. Karayolu ile Taşıma	151
3.1.2.1.5. Taşımanın Belirli Taşıtlarla Yapılması	152
3.1.2.1.6. Taşınanın Eşya Olması	153
3.1.2.1.6.1 Eşya Kavramı	154
3.1.2.1.6.2 Eşya Kavramı Dışında Kalan Taşıma Konuları ..	154
3.1.2.1.7. Taşıyıcının Eşyayı Teslim Alacağı ve Teslim Edeceği Yerlerden En Az Birinin CMR Tarafı Devletin Ülkesi Sınırları İçinde Bulunması	156
3.1.2.1.8. Taşıma Senedinin Etkisi	157
3.1.2.1.9. CMR Dışında Uygulanabilecek Diğer Hukuk Kaynakları	158
3.1.2.1.9.1. Genel	158
3.1.2.1.9.2. CMR Hükümlerince Atıfta Bulunulan Hukuk ..	159
3.1.2.1.9.3. Taşıma Sözleşmesinde Kararlaştırılan Hukuk ...	160
3.1.2.1.9.4. Milletlerarası Özel Hukuktaki Bağlama Kuralları	161
3.1.2.1.9.5. Incoterms ile Milletlerarası Ticari Örf ve Adet ..	162
3.1.2.2. Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Varşova Konvansiyonu (VK)	163
3.1.2.2.1. Genel	164
3.1.2.2.2. Uygulama Şartları	165
3.1.2.2.2.1. Taşıma Sözleşmesi Unsuru	165
3.1.2.2.2.2. Taşımanın Hava Taşıtı ile Yapılması	166

3.1.2.2.3. Bedel Unsuru	167
3.1.2.2.4. Taşıma Konusu	168
3.1.2.2.4.1. Eşya Kavramı	168
3.1.2.2.4.2. Posta Taşımaları	168
3.1.2.2.4.3. Çarter Sözleşmeleri	169
3.1.2.2.5. Uluslararasılık Unsuru	170
3.1.2.2.6. Hava Yük Senedinin Etkisi	171
3.1.2.3. VK Dışında Uygulanabilecek Diğer Hukuk Kaynakları	174
3.1.2.3.1 Genel	174
3.1.2.3.2. Taşıma Sözleşmesinde Kararlaştırılan Hukuk ..	174
3.1.2.3.3. Milletlerarası Özel Hukuktan Kaynaklı Bağlama Kuralları	175
3.1.2.3.4. Taşıma Sözleşmesi ve IATA Kuralları	175
3.1.2.3.5. Incoterms ile Milletlerarası Ticari Örf Adet	176
3.1.2.3. Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Yeknesak Kurallar (COTIF-CIM)	176
3.1.2.3.1. Genel	177
3.1.2.3.2. Uygulama Şartları	177
3.1.2.3.2.1. Taşıma Konusunun Eşya Olması	178
3.1.2.3.2.1.1. Taşımaya Kabul Edilmeyen Eşya	179
3.1.2.3.2.1.2. Taşınması Koşullara Bağlanmış Eşya	181
3.1.2.3.2.2. Hamule Senedi Düzenleme Zorunluluğu	181
3.1.2.3.2.3. Yükün Tesliminin Sözleşmenin Kurulmasına Etkisi	183
3.1.2.3.2.4. Konvansiyon Tarafı En Az İki Devlet Ülkesinden Geçilmesi	184
3.1.2.3.2.5. Taşımanın Listede Yer Alan Hatlar Üzerinde Yapılması	185
3.1.2.3.2.6. Bedel Unsuru	185
3.1.2.3.2.7. Taşıyıcının Taşıma Zorunluluğu	186
3.1.2.3.3. COTIF-CIM Dışında Uygulanacak Diğer Hukuk Kaynakları	186
3.1.2.3.3.1 Genel	186
3.1.2.3.3.2. COTIF-CIM Hükümlerinin Atıfta Bulunduğu Hukuk	187
3.1.2.3.3.3. Taşıma Sözleşmesinde Kararlaştırılan Hukuk ...	187
3.1.2.3.3.4. Tamamlayıcı Hukuk Kuralları	188
3.1.2.3.3.5. Milletlerarası Özel Hukuktan Kaynaklı Bağlama Kuralları	189
3.1.2.3.3.6. Incoterms ile Milletlerarası Ticari Örf ve Adet ..	190
3.1.2.4. Eşyanın Denizyoluyla Taşınmasına İlişkin Lahey (LK) ve Lahey-Visby (LVK) ile Hamburg Kuralları (HK)	190
3.1.2.4.1. Genel	191
3.1.2.4.2. Lahey ve Lahey/Visby ile Hamburg Kuralları	191
3.1.2.4.3. Uygulama Şartları	193
3.1.2.4.3.1. Taşımanın Deniz Yolu ile Yapılmasına İlişkin Bir Sözleşme ve/veya Konşimento Olması	194
3.1.2.4.3.2. Konşimento ve/veya Navlun Sözleşmesini İspat Eden Belgenin Hukuki Niteliği	196

3.1.2.4.3.3. Taşımanın Konusunun Eşya Olması	198
3.1.2.4.3.4. Uluslararasılık Unsuru	199
3.1.2.4.3.5. Bedel Unsuru	200
3.1.2.4.3.6. Kuralların Tarafların Seçimiyle Uygulanabilirliği	201
3.1.2.4.4. Lahey ve Lahey/Visby ile Hamburg Kuralları Dışında Uygulanacak Diğer Hukuk Kaynakları	202
3.1.2.4.4.1. Genel	202
3.1.2.4.4.2. Atıfta Bulunulan Hukuk	202
3.1.2.4.4.3. Taşıma Sözleşmesi Unsuru	204
3.1.2.4.4.4. Milletlerarası Özel Hukuktan Kaynaklı Bağlama Kuralları	204
3.1.2.4.4.5. Incoterms ile Milletlerarası Ticari Örf ve Adet ..	205
3.1.2.5. Eşyanın Uluslararası Karma Taşınması Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu (BM-CK)	205
3.1.2.5.1. Genel	206
3.1.2.5.2. BM-CK'nın Diğer Konvansiyonlarla İlişkisi	208
3.1.2.5.3. Uygulama Şartları	209
3.1.2.5.3.1. Genel	209
3.1.2.5.3.2. Karma Taşıma Sözleşmesi Unsuru	209
3.1.2.5.3.2.1. Taşımanın Karma Yöntemle Yapılması ...	211
3.1.2.5.3.2.2. Taşıma Konusunun Eşya Olması	211
3.1.2.5.3.2.3. Taşıyıcının Özellik Arz Etmesi	212
3.1.2.5.3.3. Uluslararasılık Unsuru	212
3.1.2.5.3.4. Bedel Unsuru	213
3.1.2.5.3.5. Karma Taşıma Senedinin Etkisi	213
3.1.2.5.4. BM-CK Dışında Uygulanabilecek Hukuk Kaynakları ..	215
3.1.2.5.4.1. Atıfta Bulunulan Hukuk	215
3.1.2.5.4.2. Taşıma Sözleşmesi Unsuru	216
3.1.2.5.4.3. Milletlerarası Özel Hukuktan Kaynaklı Bağlama Kuralları	216
3.1.2.5.4.4. Incoterms ile Milletlerarası Ticari Örf ve Adet ..	216
3.2. TAŞIMA SÖZLEŞMESİ	217
3.2.1. Genel	218
3.2.2. Tanımı	218
3.2.3. Unsurları	221
3.2.3.1. Genel	221
3.2.3.2. Eşya Taşıma Taahhüdü	223
3.2.3.2.1. Genel	223
3.2.3.2.2. Konusu: Eşya	224
3.2.3.2.3. İfası	226
3.2.3.3. Taşıma Ücreti Ödeme Taahhüdü	229
3.2.3.4. Anlaşma	231
3.2.4. Hukuki Niteliği	234

3.2.5. Taşıma Sözleşmelerinin İçeriği	237
3.2.5.1. Uluslararası Havayolu Taşıma Sözleşmelerinin İçeriği	237
3.2.5.2. Ulusal Havayolu Taşıma Sözleşmelerinin İçeriği	239
3.2.5.3. Uluslararası Karayolu Taşıma Sözleşmelerinin İçeriği	240
3.2.5.4. Ulusal Karayolu Taşıma Sözleşmelerinin İçeriği	241
3.2.5.5. Uluslararası Denizyolu Taşıma Sözleşmelerinin İçeriği	242
3.2.5.6. Ulusal Denizyolu Taşıma Sözleşmelerinin İçeriği	243
3.2.5.7. Uluslararası Demiryolu Taşıma Sözleşmelerinin İçeriği	244
3.2.5.8. Ulusal Demiryolu Taşıma Sözleşmelerinin İçeriği	246
3.2.5.9. Uluslararası Karma Taşıma Sözleşmelerinin İçeriği	247
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	249
4. ARAŞTIRMA: TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNDE YAŞANAN SORUNLAR	249
4.1. ARAŞTIRMANIN AMACI	250
4.2. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ	250
4.3. ARAŞTIRMANIN KISITLARI	250
4.4. ARAŞTIRMANIN EVRENİ	250
4.5. ARAŞTIRMA BULGULARININ DEĞERLENDİRİLMESİ	251
4.5.1. Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Yargıtay Kararlarının İncelenmesi	251
4.5.1.1. Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Yargıtay Kararlarının Yıllara Göre Dağılımı	252
4.5.1.2. Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Yargıtay Kararlarının Konuları	253
4.5.1.2.1. Ceza Dairelerine Ait Yargıtay Kararlarının Konuları ..	254
4.5.1.2.2. Hukuk Dairelerine Ait Yargıtay Kararlarının Konuları	255
4.5.2. Taşıma Sözleşmesi Örneklerinin İncelenmesi	265
4.5.2.1. Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Birbirleri ile Uyumu	266
4.5.2.2. Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Taşıma Hukuku Mevzuatı ile Uyumu	266
4.5.2.3. Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Yargıtay Kararlarındaki Hususlarla Uyumu	273
BEŞİNCİ BÖLÜM	281
5. SONUÇ VE ÖNERİLER	281
5.1. GENEL	281

5.2. MODEL MÜNFERİT TAŞIMA SÖZLEŞMESİ	285
6. KAYNAKLAR	302
7. EKLER	317
ÖZGEÇMİŞ	345



KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ADR	: Alternative Dispute Resolution
ADR	: Accord Européen Relatif Au Transport International Des Marchandises Dangereuses Par Route
AK	: Avrupa Komisyonu
APICS	: Advancing Productivity, Innovation and Competitive Success
AW	: Airway
AWB	: Airway Bill
BAF	: Bunker Adjustment Factor
B/L	: Bill of Lading
BM	: Birleşmiş Milletler
BM-CK	: Birleşmiş Milletler Cenevre Konvansiyonu
BMW	: Bayerische Motoren Werke
BT	: Bilgi Teknolojileri
CAF	: Currency Adjustment Factor
CEO	: Chief Executive Officer
CIF	: Cost, Insurance and Freight
CIP	: Carriage and Insured Paid To
CLM	: The Council of Logistics Management
CMI	: Comity Maritime International
CMR	: Convention Relative Au Contrat De Transport International De Marchandises Par Route
COTIF	: Convention Relative Aux Transports Internationaux Ferroviaires
COTIF-CIM	: Règles Uniformes Concernant Le Contrat De Transport International Ferroviaire Des Marchandises
COTIF-CIV	: Règles Uniformes Concernant Le Contrat De Transport International Ferroviaire Des Voyageurs
COTIF-RID	: Regulation Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail
COTIF-RIP	: Règlement Concernant Le Transport International Ferroviaire Des Wagons De Particuliers
CSCMP	: The Council of Supply Chain Management Professionals
DİE	: Devlet İstatistik Enstitüsü
DKK	: Dış Kaynak Kullanımı
DR	: Demir
DWT	: Dead Weight Tons
DZ	: Deniz
ECMT	: European Conference of Ministers of Transport
ESDP	: European Spatial Development Perspective
FBL	: FIATA Combined Transport Bill of Lading

FIATA	: Fédération Internationale Des Associations De Transitaires Et Assimiles
GM	: General Motors
GRI	: General Rate Increase
HK	: Hamburg Kuralları
HMK	: Hukuk Mahkemeleri Kanunu
HP	: Hewlett Packard
HV	: Hava
HW	: Highway
IATA	: International Air Transport Association
IBM	: International Business Machines
ICC	: International Chamber of Commerce
ILA	: International Law Association
IMCO	: International Maritime Consultative Organization
ITC	: International Trade Center
İTO	: İstanbul Ticaret Odası
İTÜDF	: İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi
JIT	: Just In Time
KDV	: Katma Değer Vergisi
KM	: Karma
KR	: Kara
KTK	: Karayolları Trafik Kanunu
LCD	: Liquid Crystal Display
LDM	: Loading Meter
LK	: Lahey Kuralları
LLMC	: Convention on Limitations of Liability for Maritime Claims
LLP	: Lead Logistics Provider
LNG	: Liquefied Natural Gas
LPG	: Liquefied Petroleum Gas
LSP	: Logistics Service Provider
LSS	: Lojistik Standartlar Sistemi
LVK	: Lahey-Visby Kuralları
MAGLEV	: Magnetic Levitation
MM	: Multimodal
MÖHUK	: Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuk
OBO	: Oil, Bulk, Ore
OECD	: Organization for Economic Co-operation and Development
OTIF	: Intergovernmental Organization for International Carriage by Rail
ÖÇH	: Özel Çekme Hakkı
PSS	: Peak Season Surcharge
RO-LA	: Rollende Landstrasse
RO-RO	: Roll-on/Roll-off
RL	: Reverse Logistics
RW	: Railway
RWB	: Railway Bill
SW	: Seaway
SCM	: Supply Chain Management
SDR	: Special Drawing Right
SLA	: Service Level Agreement
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

TCMB	: Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası
TEU	: Twenty-foot Equivalent Unit
TIR	: Transports Internationaux Routiers
TSHK	: Türk Sivil Havacılık Kanunu
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
TÜBİTAK	: Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu
TÜFE	: Tüketici Fiyatları Endeksi
TÜSİAD	: Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği
TZ	: Tedarik Zinciri
TZY	: Tedarik Zinciri Yönetimi
UASC	: United Arab Shipping Company
UBAK	: Ulaştırma Bakanları Avrupa Komisyonu
UNCITRAL	: United Nations Commission on International Trade Law
UNCTAD	: United Nations Conference on Trade and Development
UND	: Uluslararası Nakliyeciler Derneği
UNECE	: United Nations Economic Commission for Europe
UTİKAD	: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
ÜFE	: Üretici Fiyatı Endeksi
VK	: Varşova Konvansiyonu
WRS	: War Risk Surcharge
3PL	: Third Party Logistics
4PL	: Fourth Party Logistics

TABLolar

Tablo 2.1.	Problem Çözme Yeteneği ve 3PL Hizmeti Veren İşletmelerin Durumu	73
Tablo 2.2.	2012-2014 Dünya Konteyner Filosundaki Değişiklikler	112
Tablo 3.1.	Taşıma Hukuku Alanında Ulusal Düzenlemeler	122
Tablo 3.2.	Taşıma Hukuku Alanında Uluslararası Düzenlemeler	146
Tablo 4.1.	Taşıma İşlerine İlişkin Yargıtay Kararlarının Yıllara Göre Dağılımı	252
Tablo 4.2.	Uluslararası Karayolu Taşıma Sözleşmesi ile A Sözleşmesi Uyumu	267
Tablo 4.3.	Ulusal Karayolu Taşıma Sözleşmesi ile B ve C Sözleşmesi Uyumu	268
Tablo 4.4.	Uluslararası Havayolu Taşıma Sözleşmesi ile D Sözleşmesi Uyumu	270
Tablo 4.5.	Uluslararası Denizyolu Taşıma Sözleşmesi ile E ve F Sözleşmesi Uyumu	271
Tablo 4.6.	Ulusal Denizyolu Taşıma Sözleşmesi ile G Sözleşmesi Uyumu	272
Tablo 4.7.	Gönderici Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu	273
Tablo 4.8.	Taşıyıcı Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu	273
Tablo 4.9.	Alıcı Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu ...	273
Tablo 4.10.	Eşya Özellikleri Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu	274
Tablo 4.11.	Taşıma Aracı Özellikleri Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu	274
Tablo 4.12.	Teslim Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu	275
Tablo 4.13.	Taşıma Süreci Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu	275
Tablo 4.14.	Ödeme Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu	276
Tablo 4.15.	Yük Değeri, Tazminat Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu	276
Tablo 4.16.	Sigorta Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu	276
Tablo 4.17.	Gümrük ve Diğer Resmi İşlemler Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu	277
Tablo 4.18.	Belgeler Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu	277
Tablo 4.19.	İade Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu ...	277
Tablo 4.20.	Ziya, Hasar, Geç Teslim ve Zamanaşımı Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu	278
Tablo 4.21.	Fesih Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu ...	278
Tablo 4.22.	Mücbir Sebepler Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu	278
Tablo 4.23.	Taşıma Sözleşmesi Adet, Tasnif, İmzaları Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu	279

Tablo 4.24.	Sözleşmenin Tabiiyeti Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu	279
Tablo 4.25.	Yetkili Mahkeme Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu	279
Tablo 4.26.	Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Yargıtay Kararlarındaki Hususları Kapsama Oranı	280



ŞEKİLLER

Şekil 1.1. Tedarik Zinciri Karmaşıklığı	11
Şekil 1.2. Tedarik Zinciri Yapısı	14
Şekil 1.3. Temel Tek Safhalı Tedarik Zinciri	16
Şekil 1.4. Çok Safhalı Tedarik Zinciri	16
Şekil 1.5. Tedarik Zinciri	19
Şekil 1.6. Lojistik ve Tedarik Zinciri Farklılığı	24
Şekil 1.7. Tedarik Zinciri Yönetiminin Gelişimi	26
Şekil 1.8. Lojistiğin Rolü	31
Şekil 1.9. Lojistik Faaliyetler	44
Şekil 2.1. Tek Türlü Taşımacılık	94
Şekil 2.2. Çok Türlü Taşımacılık	95
Şekil 2.3. Türler Arası Taşımacılık	95
Şekil 2.4. Çekicisiz ve Çekicili Taşıma Sistemleri	99
Şekil 2.5. Bi-Modal Taşımacılıkta Römork (Raodrailer) Bağlantısı	101
Şekil 2.6. Walmart'tan Çevre Dostu Futurist TIR	105
Şekil 2.7. Omsan Otomobil Treni, Foto: Rail Turkey	108
Şekil 2.8. Maersk Triple E Tipi Konteyner Gemisi	111
Şekil 2.9. 2012-2016 Dünya Konteyner Gemisi Sayısı	113

EKLER

EK A Uluslararası Karayolu Taşıma Sözleşmesi Örneği (Y Nakliyat ve Ticaret A.Ş.)	317
EK B Ulusal Karayolu Taşıma Sözleşmesi Örneği (Y Nakliyat ve Ticaret A.Ş.) ..	320
EK C Ulusal Karayolu Taşıma Sözleşmesi Örneği (Z Taşımacılık Hizmetleri Limited Şirketi)	324
EK D Uluslararası Havayolu Taşıma Sözleşmesi Örneği (Y Nakliyat ve Ticaret A.Ş.)	331
EK E Uluslararası Denizyolu Taşıma Sözleşmesi Örneği (Y Nakliyat ve Ticaret A.Ş.)	334
EK F Uluslararası Denizyolu Taşıma Sözleşmesi Örneği (W Group)	336
EK G Ulusal Denizyolu Taşıma Sözleşmesi Örneği (X Lojistik A.Ş.)	339

GİRİŞ

Küresel rekabet ortamında, işletmelerin göz önünde bulundurmaları kaçınılmaz olan tedarik zincirinin; her aşamada dikkatle yönetilmesi gerekmektedir. Üretim, satış ve dağıtım faaliyetlerinin aksamaması için hammadde malzemelerin tedarikinden başlayıp ürünlerin müşteriye ulaştırılmasına kadarki her aşamada tüm faaliyetlerin eksiksiz ve doğru gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Günümüzde küreselleşmeye bağlı olarak dünya pazarlarında yaşanan gelişmeler, hız, esneklik ve maliyet kavramlarının önemini bir kat daha arttırmıştır. Bu bağlamda; özellikle işletmelerin temel yetkinlik alanları dışındaki yatırımlardan kaçınarak, maliyetleri azaltma ve enerjilerini kendi uzmanlık alanlarına yöneltme isteği dış kaynak kullanımının (outsourcing) doğmasında ve gelişmesinde önemli rol oynamıştır. Dış kaynak kullanımı ilk zamanlarda sadece temizlik, yemek, ulaşım gibi işletmenin uzmanlık alanı dışındaki faaliyetler için kullanılmaktaydı. Zaman içinde dış kaynak kullanımının kapsamı giderek genişlemiş ve günümüzde işletmelerdeki birçok faaliyet dış kaynaklardan sağlanır duruma gelmiştir. Tedarik zincirinde büyük bir maliyet unsuru olan lojistik faaliyetler de bu gelişmelerden etkilenmiş ve sonucunda lojistik aktivitelerde dış kaynak kullanımı giderek yaygınlaşmıştır.

Lojistik hizmetlerini bir bütün olarak yönetmek için gerekli bilgiye ve kaynağa kendi bünyesinde sahip olmayan pek çok şirket, lojistik süreçlerinin tamamını ya da bir kısmını yürütecek firmalardan destek aramaya başlamıştır. Sonuçta, şirketlerin uluslararası nakliye, depolama, stok kontrol, ambalaj, etiketleme, sigorta, gümrükleme ve iç dağıtım gibi faaliyetlerinin kaliteden fedakârlık etmeden sürdürülebilmesi için bu faaliyetleri aynı çatı altında toplayarak müşterilerin farklı gereksinimlerine optimum sürelerde, rekabet edebilir maliyetlerle çözüm üretmeyi hedefleyen lojistik şirketleri doğmuştur.

Günümüzde bir malın hasarsız olarak uzak pazarlara sunulması, başka bir deyişle nakliyesi, malın kalitesi ve fiyatı kadar önemli bir unsur haline gelmiştir. Malı hasarsız, mümkün olduğu kadar kısa sürede ve ucuz bir şekilde üretim noktasından pazarlara taşıyabilmek rekabet gücünün önemli bir parçası olmuştur. Bu durum taşınacak mesafenin arttığı ve taşıma imkânlarının çeşitlendiği dış ticarete daha önemli bir boyut kazanmaktadır.

Taşıma, müşteri memnuniyetine ve firmaların maliyet yapılarına etkilerinden dolayı, lojistik yönetiminin en önemli alanıdır. Eğer bir firma trafik fonksiyonunu etkili yönetebilirse, kazancında ve etkililiğinde önemli gelişmeler elde eder (Stock ve Lambert, 2001).

Dış kaynaklardan yararlanma çeşitli şekillerde tanımlanmıştır. Genel bir tanımla dış kaynaklardan yararlanma “işletme ve işletmenin içsel olarak elde ettiği hizmet ya da süreçleri sağlayan bir veya daha fazla tedarikçi arasındaki sözleşmeye dayanan uzlaşma” olarak ifade edilebilir (Öztürk ve Sezgili, 2002).

Yazılı bir sözleşme, tarafların hak ve yükümlülüklerini açıklığa kavuşturarak, ticari bir işlem sırasında ortaya çıkacak anlaşmazlıkların çözülmesini sağlar. Bu nedenle ticari işlemlerin sorunsuz yürütmesini sağlamak amacıyla sözleşmenin dikkatli bir şekilde düzenlenmesine, ticari işlemin tüm yönlerine ilişkin, kapsamlı ve ayrıntılı terim ve koşulları içermesine dikkat edilmelidir.

Taşıma sözleşmesine konu olan eşyanın bulunduğu veya üretildiği yerler dünyanın değişik bölgelerine dağılmış olduğundan ve sanayi merkezlerinin belli başlı merkezlerde toplanmış bulunmasından ötürü bu malların uzun mesafeli ve farklı devlet ülkelerinden taşınmaları zorunlu hale gelmiştir. Bir kıtada yetişen meyve-sebze diğerinde yetişmemekte, bir ülkede üretilen mal diğerinde üretilmemekte ya da ihtiyacı aynı koşullarda karşılamamaktadır. Bu sebeplerle hissedilen ihtiyaçların farklı ülke ve hukuk sistemlerinden temin edilmesi ve buralardan taşınması da zaruri bir hal almış ve almaktadır. Kendi ülkelerinde bağımsızlık gereği ulusal hukuk kuralları ile belirlenen satım ve taşıma ilişkileri kurarken; farklı ülkelere olan akit taraflar, özel hukuk kişisi sıfatlarıyla eşit olarak bir araya geldiğinde uluslararası ve her iki tarafı da koruyan hukuk sistemlerine ihtiyaç duymaktadırlar (Özdemir, 2006).

Bu ihtiyaca binaen, taşıma yöntemlerindeki gelişmeyle doğru orantılı olarak taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuku düzenleyen sözleşme antlaşması denebilecek, konvansiyonlar hazırlanmıştır. Bunlardan bir kısmı devletlerce taraf olunarak ilgili ülke hukuku açısından yürürlük kazanmıştır. Bir kısmı ise ilgili devlet hukuku olarak yürürlük kazanmaksızın dahi sözleşen tarafların seçimi ile uygulama alanı bulabilmektedirler (Özdemir, 2006).

Uluslararası eşya taşımalarına ilişkin hazırlanan konvansiyonlarla, bu konvansiyonlara taraf olan devletlerde taşıma hukukuna ilişkin yeknesak kurallar getirilmesi amaçlanmış ve bu kapsamda diğer bazı temel hususlar yanında özellikle taşıyıcının zıya ve/veya hasar sorumluluğuna ilişkin hükümler getirilmiştir. Bu konvansiyonlar uluslararası ticaretteki gelişmeye paralel olarak her bir taşıma yöntemi için ayrı ayrı oluşturulmuşlardır. Bunun sonucu olarak da karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu ile yapılan taşımalara ilişkin içerikleri birbirlerine benzeyen birden çok konvansiyon uygulamaya sokulmuştur. Bu konvansiyonlar taraf olunduğu ölçüde uluslararası taşıma hukukunun temel kurallarını oluşturmaktadırlar (Özdemir, 2006).

Göndericiler ve taşıyıcılar, emredici hukuk kurallarına tabi olarak sözleşme yapmak zorunda olmadığı gibi bu hukuk kurallarına aykırı olmamak kaydıyla yapacakları sözleşmelerine istedikleri hükümleri koymakta da serbesttirler. Ticaret hukukunda "sözleşme özgürlüğü" diye isimlendirilen bu prensip geniş bir uygulama alanı bulmuştur. Sözleşmede, tarafların yükümlülükleri ve haklarının kesin bir biçimde şarta bağlanması zorunludur. Malların bir yerden başka bir yere taşınmasında hangi tarafın ne yükümlülüğü olduğu, yükümlülükler yerine getirilmediği takdirde risklerin nasıl bölüşüleceği, taşıma sırasında malların kaybolması veya hasar görmesi halinde riskin hangi tarafa ait olacağı hususları sözleşmede açık olarak yer almalıdır. Gerek ulusal hukukumuz gerekse uluslararası anlaşmalar ticaretten doğan uyuşmazlıkların halli konusunda taraflara tam bir serbesti tanımıştır. Bu yüzden bazı işletmeler taşımalarında taşıma sözleşmesi yapmadıkları gibi aralarında taşıma sözleşmesi yapan işletmeler için bir taşıma sözleşmesi standardı ve bu konuda yapılmış bir çalışma bulunmamaktadır.

Gönderici/Alıcının ödeme yapmayı reddetmesi veya alıcının malların mevcut şekline itiraz etmesi durumunda göndericiler ile taşıyıcılar anlaşmazlık içine düşmektedir. Anlaşmazlıkların çözüm yolları hususunda taşıma şartlarını en etkin ve açık şekilde belirleyen taşıma sözleşmesinin, hukuki delil oluşturacak şekilde yapılması gereklidir. Gönderici/Alıcının ödeme yapmayı reddetmesi ihtimaline tedbir olarak Akreditifli ödeme şekli kullanılabilir. Bu yöntemle göre mallar yola çıktıktan ve bankaya gerekli belgeler verildikten sonra ödeme yapılır. Alıcının malların mevcut şekline itiraz etmesi durumuna tedbir olarak, malların mevcut şekli, yüklenmesi, taşıma şartları gönderici ve taşıyıcı tarafından birlikte gözden geçirilerek ve bu hususlar sözleşmede belirtilerek, yaşanabilecek sorunları önlenir.

Bunun dışında taraflar, ortaya çıkacak anlaşmazlığı, öncelikle sözleşmeye tahkim maddesi eklemek ya da ayrı bir tahkim sözleşmesi yapılmak üzere, uluslararası tahkim yoluyla çözmeye karar verebilirler. Tahkim yönteminde taraflar, aralarında çıkan anlaşmazlıkları çözmek için kendi tercihleriyle belirledikleri tahkim kurullarına danışırlar.

Bu çabalardan sonuç alınmazsa ticari anlaşmazlıklar yargı yoluna gidilerek de çözümlenebilir. Ancak böyle bir durumda sözleşmede hangi ülke hukukunun uygulanacağını belirten bir madde olmalıdır. Eğer sözleşmede hangi ülke hukukunun uygulanacağı belirtilmediyse, borcun ödeneceği yerin hukuku veya bu yerin tespit edilemediği durumlarda sözleşmenin en yakın iletişimde bulunduğu yerin hukuku uygulanır.

Davaların süresindeki uzunluğa ek olarak, yargılama giderlerindeki artış, dava sürecinin hasımlı yapısı, usul kurallarının sahip olduğu belirsizlik ve karmaşıklık, dava yoluna alternatif olacak çözüm arayışlarını gündeme getirmiştir. Böylece ortaya atılan görüş; alternatif uyuşmazlık çözümü (Alternative Dispute Resolution, ADR) olmuştur.

İhtilafli kişiler, uzun yıllar sürececek yıpratıcı bir dava süreci yerine, uyuşmazlıklarını müzakere ederek daha kısa bir sürede çözmeyi istemektedirler. Amerika Birleşik Devletleri'nde uyuşmazlıkların yaklaşık yüzde doksanı yargılama öncesinde çözülmektedir. Dava yolunda avukatlar, uyuşmazlığın çözülmesi için uzun zaman harcadıklarından, genellikle bilirkişi incelemesine ihtiyaç duyulduğundan ve

tarafların (özellikle ticari işletmelerin) uyuşmazlığa daha çok zaman ayırmaları yüzünden yapılan masraflar ADR'ye oranla daha fazladır. Üstelik dava yolunda, genellikle uzmanlık isteyen uyuşmazlıklara, yeterince uzman olmayan hâkimlerce verilen kararlar sınırlı düzeyde çözüm üretmekte, taraflara uzlaşma fırsatı tanınmamakta ve sonuçta taraflar arasında kişisel bir düşmanlık oluşmaktadır.

ARAŞTIRMANIN AMACI

Bu tezin hazırlanmasındaki amaç, işletmeler tarafından; tedarik zincirinde taşımanın dış kaynak kullanılarak yapıldığı durumlarda taşıma sözleşmelerinde yapılan hataları, eksiklikleri, uyuşmazlıkları ve nedenlerini belirlemek, tespit edilen sorunları iyileştirmektir.

ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ

Dış kaynak kullanımındaki artış ve çeşitlilik, tedarik zincirindeki birbirinden bağımsız işletmelerin koordinasyonunun sağlanması için kullanılan araçlardan biri olan, tedarik zincirinde dış kaynak kullanımı olarak taşıma sözleşmelerini de karmaşık hale getirmiştir. Artık rekabetin işletmeler arasında değil, tedarik zincirleri arasında olduğu düşünüldüğünde, taşıma sözleşmelerinden kaynaklı eksikler, hatalar, uluslararası ve ulusal taşıma mevzuatındaki uyumsuzluklar tedarik zinciri performansını dolayısıyla rekabet gücünü düşürmektedir.

Sözleşmeye dayalı taşıma faaliyetlerinde; ürünün zamanında teslim edilmemesi, üründe ziya/hasar meydana gelmesi, ödeme yapılmaması, sözleşme kurallarına uyulmaması, altyapı yetersizliği, hatalı teslimat, uluslararası ve ulusal taşıma mevzuatındaki uyumsuzluklar gibi nedenlerle sorunlar yaşanmaktadır.

Taşıma sözleşmelerinde sorunlarla karşılaşılması için işletmelerin belli başlı tedbirler alması, sözleşme içeriğinin ve beklentilerin ilk başta doğru olarak tespit edilmesi ve doğru iş ortağının seçilmesi hayati önem taşımaktadır. Operasyonel konuların yönetiminden sözleşme yönetimi kavramına geçilmesi, iki firma arasında iyi bir iletişim ve bilgi paylaşımı sağlanması, sözleşmelerin; uluslararası ve ulusal taşıma

mevzuatındaki uyumsuzlukları göz önünde bulundurması, sorunların giderilmesi yöntemlerini, yaptırımları ve değişime uyum için gerekli esnek yapıyı içermesi önemli konulardandır.

KISITLAR

Bu araştırma sadece eşya taşıması ile sınırlandırılmış olup, bu çerçevede yolcu taşımacılığı, eşya kavramı dışında tutulan posta taşımacılığı, cenaze taşımacılığı ve taşınma eşyası taşımacılığı çalışma kapsamına dahil edilmemiştir.

YÖNTEM

Bu araştırmada aşağıdaki sayılılardan hareket edilmiştir:

İşletmelerin, taşıma sözleşmelerinden kaynaklı yaşadıkları sorunlar, taşıma sözleşmelerinde yapılan hatalar, eksiklikler, taşıma sözleşmelerine ilişkin Yargıtay kararları ve işletmelerle yapılan görüşmeler ve yazılı kaynaklardan gözlem yolu ile işletmelerin taşıma sözleşmeleri örnekleri incelenerek tespit edilmiştir.

Araştırmada nitel veri toplama yöntemi olarak, yazılı kaynaklardan gözlemden yararlanılmış, nitel araştırma yöntemi, verilerin analizi yapılarak betimsel nicel araştırma yöntemi ile desteklenmiştir.

Bu kapsamda; 1971-2016 yılları arasında, Türkiye’de taşıma sözleşmelerine ilişkin konularda görülen davalarda verilmiş Yargıtay kararları, belgesel (documentary) araştırma yöntemi kullanılarak, internetten gözlem yolu ile ülkemizdeki en geniş içtihat bilgi bankası olan www.kazanci.com internet sitesinde yer alan İçtihat Bilgi Bankasından temin edilmiş, İstanbul bölgesinde konuşlu lojistik işletmelere ait 7 adet taşıma sözleşmesi örneği, işletmelerle yapılan görüşmeler neticesinde e-posta ve internetten gözlem yolu ile temin edilmiş ve bu nitel verilerin analizi yapılarak taşıma sözleşmelerinde yaşanan sorunlar betimsel yöntem ile ortaya konmuştur.

Bu çalışma beş bölümden oluşmaktadır;

Birinci bölümde, tedarik zinciri yönetimi ve lojistik yönetimi kavramları, tarihsel süreç içerisindeki gelişimleri ele alınarak konu ayrıntılı olarak incelenmiş ve günümüzde uygulanan temel lojistik faaliyetler açıklanmıştır.

İkinci bölümde, dış kaynak kullanımı (outsourcing) kavramı ve işletmeleri dış kaynak kullanımına yönelten nedenler genel hatlarıyla ele alındıktan sonra tedarik zincirinde dış kaynak kullanımı, taşımacılık konusu ve dünyadaki gelişimi ayrıntılı olarak incelenmiştir.

Üçüncü bölümde ise taşıma hukuku ile taşıma sözleşmesi hukuki boyutu ayrıntılı olarak incelenmiştir.

Dördüncü bölümde, taşıma sözleşmelerine ilişkin Yargıtay kararları ve işletmelerin taşıma sözleşmeleri incelenerek, tedarik zincirinde dış kaynak kullanımı olarak taşıma sözleşmelerinde yaşanan sorunlar belirlenmiştir.

Beşinci bölümde, elde edilen bilgiler doğrultusunda açıklamalar yapılarak, durum tespitinde, önerilerde bulunulmuş ve hukuksal bir öneri olarak bir model münferit taşıma sözleşmesi önerilmiştir.

TANIMLAR

Tedarik Zinciri Yönetimi: Tedarik zinciri yönetimi; hedeflenen müşteri hizmet düzeyini en düşük maliyette karşılamak, doğru zamanda, doğru miktarda ve doğru yerde mal üretimi ve dağıtımını sağlamak üzere tedarikçiler, üreticiler, distribütörler ve perakendecileri en etkin ve verimli şekilde entegre eden bir yaklaşımdır (Simchi-Levi ve ark., 2003).

Dış Kaynak Kullanımı (Outsourcing): İşletmelerin, sadece kendi sahip oldukları yetenek ve becerileri esas alan işlerin dışındaki; öz veya temel yeteneklerin kullanılmadığı işlerin işletme dışından kendi alanında uzmanlaşmış başka

işletmelerden alınmasına “outsourcing” veya “dış kaynak kullanımı” denir. Başka bir ifadeyle dış kaynak kullanımı; işletmelerin kendisine rekabet avantajı sağlayan faaliyetlere odaklanması, kendi uzmanlık alanına girmeyen faaliyetleri ise bu konuda uzmanlaşmış diğer işletmeler aracılığıyla gerekli kalite standartlarına uygun bir biçimde sağlanmasına denir (Özbay, 2004).

Dış kaynaklardan yararlanma çeşitli şekillerde tanımlanmıştır. Genel bir tanımla dış kaynaklardan yararlanma “işletme ve işletmenin içsel olarak elde ettiği hizmet ya da süreçleri sağlayan bir veya daha fazla tedarikçi arasındaki sözleşmeye dayanan uzlaşma” olarak ifade edilebilir (Öztürk ve Sezgili, 2002).

Taşıma Sözleşmesi: Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişidir. Eşya her türlü yükü de kapsar. Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varna yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi veya yolcuyla varna yerine ulaştırmayı; buna karşılık, eşya taşımada gönderen ve yolcu taşımada yolcu, taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır. Taşıma işleri ticari işletme faaliyetidir (TTK, Md.850).

BİRİNCİ BÖLÜM

1. TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ VE LOJİSTİK YÖNETİMİ

Küresel rekabet ortamında, işletmelerin göz önünde bulundurmaları kaçınılmaz olan tedarik zincirinin; her aşamada dikkatle yönetilmesi gerekmektedir. Üretim, satış ve dağıtım faaliyetlerinin aksamaması için hammadde malzemelerin tedarikinden başlayıp ürünlerin müşteriye ulaştırılmasına kadarki her aşamada tüm faaliyetlerin eksiksiz ve doğru gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Tedarik zinciri içinde lojistik süreç incelendiğinde, ürünün üretimden müşteriye doğru olan fiziksel akış ile tüm süreç boyunca çalışan bilgi akışının olduğu görülmektedir. Fiziksel akış içinde depolama, dağıtım ve ulaştırma faaliyetleri en büyük paya sahip olan operasyonlar olarak göze çarpmaktadır.

Bu kapsamda bilinmesi gereken tedarik zinciri yönetimi ve lojistik yönetimi kavramları bu bölümde ayrıntılı olarak açıklanmaktadır.

1.1. TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ

1.1.1. Tedarik

Tedarik, işletmelerin ihtiyacı olan hammadde ve malzeme, makine teçhizat veya nihai mamullerin sağlanmasıyla ilgili süreç, faaliyet ya da sorumlulukları ifade eder (Seyidoğlu, 2002). Tedarik terimi Türk Dil Kurumu Sözlüğünde; “araştırıp bulma, sağlama, elde etme” olarak; Cambridge Sözlüğünde ise “büyük miktarlarda ve uzun zaman süresince istenen veya ihtiyaç duyulan bir şeyleri sağlamak” olarak tanımlanmıştır.

Tedarik, işletmenin ihtiyacının belirlenmesi, bir tedarikçinin seçilmesi, fiyat ve ilgili diğer koşulların görüşülmesi ve teslimin sağlanmasının izlenmesi gibi fonksiyonlar topluluğunu kapsar (Akalin, 1971). Başka bir tanımda ise tedarikin işletme dışındaki arz kaynaklarından hammadde malzeme ve mamul elde etme süreci olduğu belirtilmiştir (Filiz, 2008).

Şirket içi anlamında bakıldığında ise, tedarik özel bir departman olarak düşünülebilir. Bu departman, malzemelerin üretimin akışı göz önünde bulundurularak satın alınmasından sorumludur. Malzeme gereksiniminin karşılanması satın alma fonksiyonu içinde düşünülür. Üretim kontrolü, mühendis ve malzeme istemeye yetkili diğer kısımlar tarafından düzenlenen ihtiyaç listelerindeki malzemelerin, istenen cins ve miktarda satın alınmasından tedarik bölümü sorumludur. İşletme organizasyonunda tedarik kısmı, genellikle satın alma bölümü içinde yer alır (Şen, 1992).

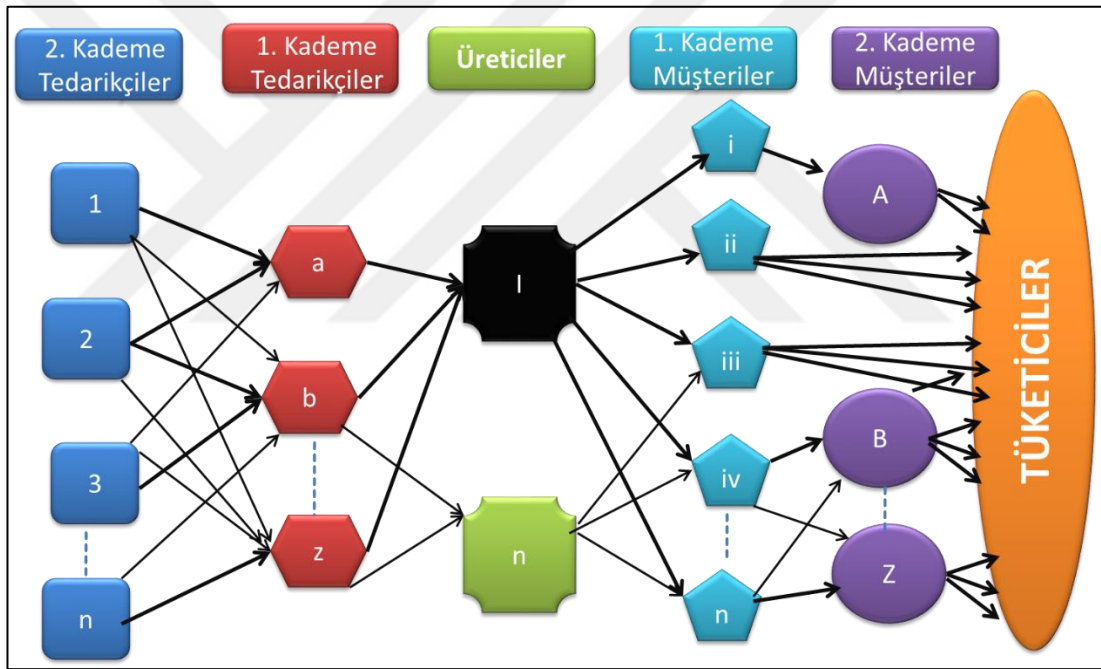
Tedarik bölümünün sadece istenen malzemeleri temin etmek yerine, ilgili kısımlarla çok iyi bir diyaloga girerek malzemelerde istenen özellikleri tam anlamıyla kavraması satın alma aşamasında önce mevcut alternatifleri daha iyi değerlendirebilmesine ve dolayısıyla da tedarik fonksiyonu işlevlerini tam anlamıyla yerine getirebilmesine yardımcı olacaktır. Tedarik ana görevleri aşağıdaki gruplara ayrılabilir (Şen, 1992):

1. İhtiyaç duyulan malzemenin özelliklerini, olanaklar dâhilinde standartlaştırmak ve amaca en uygun nitelik gösteren malzemeyi satın almak üzere kontrolden geçirmek,
2. En uygun tedarik kaynaklarını seçmek ve isin teslimi dâhil, satın alma koşullarını belirlemek ve ilgili bölümlere satın alma emirleri göstermek,
3. Teslimatın öngörülen zamanda, kalitenin ve miktarın istenen şekilde olup olmadığını izlemek,
4. Satın alma konusuna giren her türlü maddenin teminiyle ilgili olarak, ilgili bölümler ve tedarikçiler arasındaki sözleşmenin yapılmasına nezaret etmek ve bunu yönetmek,

5. Piyasadaki bir haber alma ve bilgi toplama servisi gibi hareket ederek maliyetin düşürülmesi veya firma ürünlerinin kalitesinin yükseltilmesi amacıyla sürekli olarak yeni ve daha etkin tedarikçileri, yeni malzemeleri ve ürünleri araştırmak.

1.1.2. Tedarik Zinciri

Tedarik zinciri; malzemenin satın alınması, satın alınan malzemenin ara ürün veya nihai ürüne dönüştürülmesi ve bu ürünlerin müşterilere dağıtılması fonksiyonlarını gerçekleştiren araçlardır. Tedarik zincirinin yapısı ve karmaşıklığı endüstriden endüstriye ve firmadan firmaya değişse de hem üretim hem de hizmet organizasyonlarında görülebilir (Ganeshan ve Harrison, 1995).



Şekil 1.1. Tedarik Zinciri Karmaşıklığı

Kaynak: Tanyaş, 2009

Tedarik zinciri; hammaddelerin temin edilmesinden üretilen nihai ürünün son kullanıcıya ulaştırılması ve tamir, bakım veya urunun içerdiği zararlı maddelerin yok edilmesine kadar tüm faaliyetlerin, sistemlerin ve kişilerin oluşturduğu bir şebekedir. Tedarik zinciri, tedarikçilerden, üretim merkezlerinden, dağıtım merkezlerinden ve perakendeci mağazalarından, ayrıca hammaddeler, proses içi envanterler ve sistem içerisinde taşınan nihai ürünlerden oluşur. Zincir hammaddenin yeryüzünden

çıkarılmasıyla baslar ve ürün tekrar kullanıldığında veya atıldığında sona erer (Ross, 1998).

Tedarik zinciri; hammadde aşamasından nihai ürüne dönüştürme ve bu nihai ürünün son müşteriye veya kullanıcıya aktarılması aşamasına uzana bir ölçekte, fiziksel ve teknolojik araçlar, süreçler veya yöntemlerden oluşan bütünleşik bir ağdır (Beamon, 1998).

Tedarik zinciri hammaddeden son kullanıcıya kadar tüm ürün hareketlerini kapsar. Satın alma, tedarik, üretim planlama, sipariş prosesi, envanter kontrolü, nakliye, depolama ve müşteri hizmetlerini içermektedir. Önemli olan, tüm bu aktiviteleri bilişim sisteminde biçimlendirerek ekrana aktarmaktır. Böylece tedarik zincirinin bir bütün olarak kontrolü kolaylaşacaktır (Fox, 1997).

APICS (Advancing Productivity, Innovation and Competitive Success) Dictionary The Association For Operations Management'ın (Faaliyet Yönetim Birliğinin Verimlilik, İnovasyon ve Rekabetçi Başarı Sözlüğü) 10. baskısı tedarik zincirini şu şekilde tanımlamıştır (Walker, 2005):

“Hammaddenin alımından, mamulün nihai müşteriye ulaştırılmasına kadar olan süreçteki bilgi akışını, fiziksel akışı ve nakit akışını düzenleyerek, mamul veya hizmeti teslim etmek için kullanılan bir ağdır.”

Tedarik zinciri; hammadde malzeme tedariki, hammadde ve malzemelerin ara mamullere ve mamullere dönüşümü ve mamullerin dağıtım kanalı aracılığıyla müşterilere dağıtımını içeren bir ağdır (Lee ve Billington, 1993; Eymen, 2007). İş süreçleri açısından bakıldığında ise tedarik zinciri; satış süreci, üretim, envanter yönetimi, hammadde ve malzeme temini, dağıtım, tedarik, satış tahmini ve müşteri hizmetleri gibi pek çok alanı kapsamaktadır (Şen, 2006).

Tedarik zinciri faaliyetleri müşteri siparişi ile başlamakta ve memnun olmuş müşterinin bedelini ödemesi ile sonlanmaktadır (Kağnıcıoğlu, 2007). Bu konudaki diğer bir bakış açısına göre ise tedarik zinciri, “tozdan çöpe” (from dirt to dust) şeklinde ifade edilmektedir. Buna göre tedarik zinciri hammaddeyle başlamakta,

mamul son kullanıcıya teslim edilene kadar dönüşüm ve dağıtım süreçleriyle devam etmektedir. Ayrıca mamulün kullanımı süresince bakım gereksinimlerini de kapsayan tedarik zinciri, mamul kullanılıp tükendiğinde son bulmaktadır (Ayers, 2006).

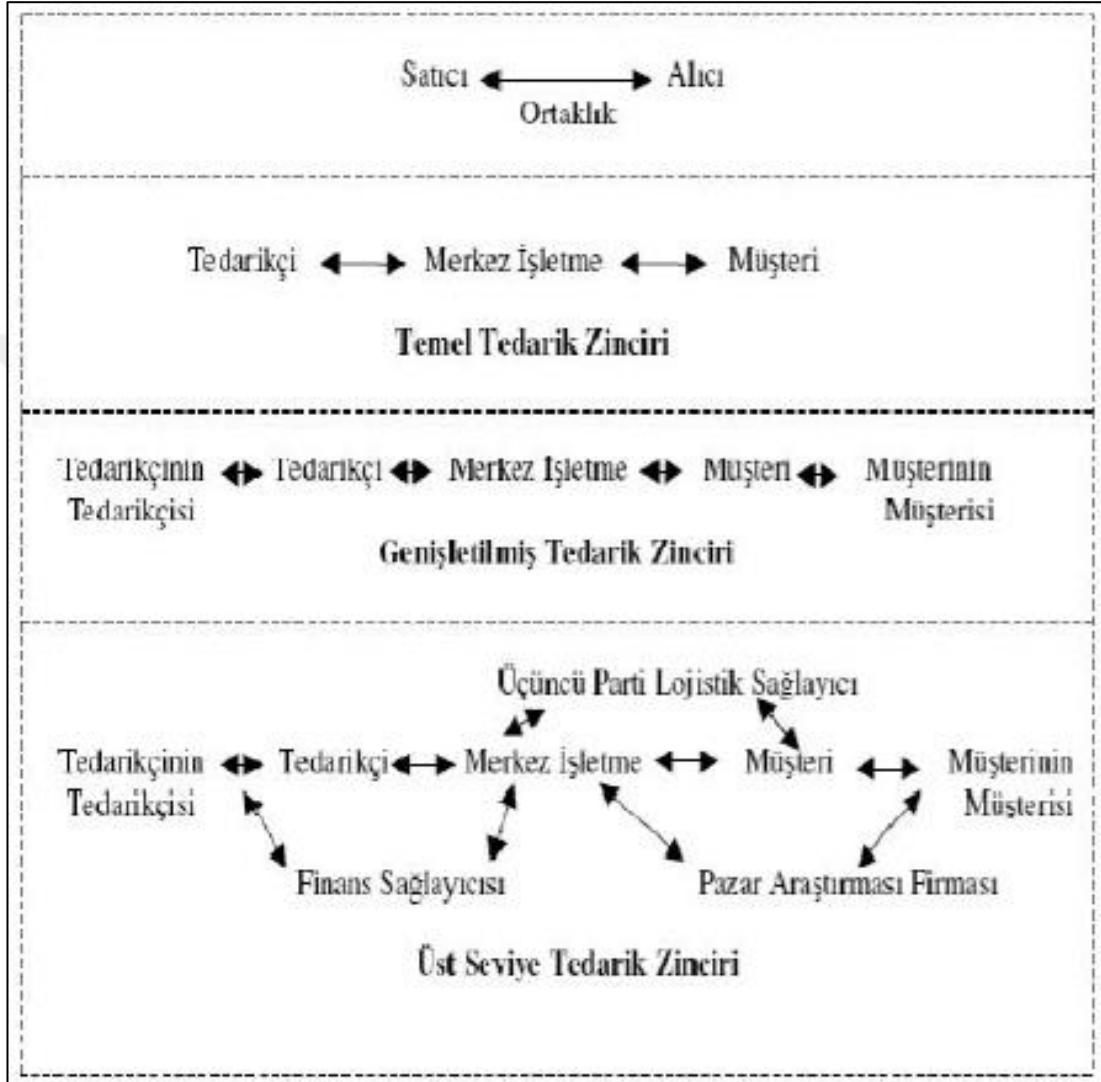
Tedarik zinciri, tüketici gereksinimlerini karşılamak için mamullerin ve hizmetlerin üretimi ve sunumuyla ilgili olarak tedarikçiler, üretim işletmeleri, dağıtım ve hizmet işletmeleri ile bağlantılıdır (Bartolacci, 2004). Tedarik zinciri, ana işletmenin direkt ya da endirekt olarak tedarikçileri veya müşterileri aracılığıyla etkilediği tüm işletmeleri içermektedir (Lambert ve Cooper, 2000). Daha açık bir ifade ile hammaddeden başlayarak mamulün tüketiciye ulaştırılmasından sonraki faaliyetine kadar, tüm zincirdeki tedarik, üretim, nakliye, depo, satış ve satış sonrası hizmetleri sunan tüm işletmeleri kapsamaktadır (Filiz, 2008). Bu işletmeler için tedarik zincirinde yer alma, aktif olarak alınması gereken bir karar değildir. Eğer bir işletme, büyüklüğüne bakılmaksızın, bir gruba ya da müşteriye mamul veya hizmet akışının bir kısmında yer alıyorsa, o işletme bir tedarik zincirinin üyesidir (Chapman ve ark., 2000).

Tedarik zinciri (TZ); tedarikçilerden müşterilere kadar bir mal veya hizmetin üretimi ve teslimiyle ilgili bütün vasıtaları, fonksiyonları ve faaliyetleri bünyesinde toplar. Tedarik zinciri aynı zamanda arz ve talebin planlanması ve yönetimi, malzeme alımı, mal veya hizmetin üretimi ve programlanması, depolama stok kontrol ve dağıtım, teslim ve müşteri hizmetlerini de kapsar. Tedarik zinciri yönetimi, bütün bu faaliyetleri koordine eder; böylece müşterilere yüksek kaliteli mallar, hızlı ve güvenilir bir şekilde en düşük maliyetle ulaştırılır. Başarılı bir Tedarik Zinciri Yönetimi, işletmeye rekabet avantajı sağlayabilir (Doğruer, 2005).

1.1.3. Tedarik Zinciri Yapısı

Genel bir tedarik zincirinde, hammaddeler tedarik edilir, ürünler bir ya da daha fazla fabrikada üretilir, geçici stoklama için depolara gönderilir ve daha sonra müşterilere gönderilir. Maliyetleri düşürmek ve hizmet kalitesini artırmak için tedarik zincirinin çeşitli seviyelerinde etkili tedarik zinciri stratejileri de yer alır (Simchi-Levi ve ark., 2003).

Tedarik zincirini; “Temel Tedarik Zinciri”, “Genişletilmiş Tedarik Zinciri” ve “Üst Seviye Tedarik Zinciri” olmak üzere üçe ayırmak mümkündür. Temel tedarikte yalnız firma, müşteri ve tedarikçi varken, üst seviye tedarik zincirine üçüncü parti tedarikçi, müşteri ve sağlayıcılar da dâhil olmuştur (Eymen, 2007).



Şekil 1.2. Tedarik Zinciri Yapısı

Kaynak: Eymen, 2007.

Tedarik zinciri üyeleri en basit şekliyle üretici işletme, bu işletmenin tedarikçisi ve müşterisinden oluşur. Genişletilmiş bir tedarik zincirinde ise bunlara ek olarak tedarikçinin tedarikçisi yani zincirin en başında bulunan tedarikçi, müşterinin müşterisi yani zincirin en sonunda bulunan müşteri ve zincirin bu üyelerine hizmet sunan finans, pazarlama, bilgi teknolojisi konularında uzmanlaşmış işletmeler yer alır.

Hangi tür olursa olsun, toptancı ve perakendeci gibi aracılar kullanılarak çeşitli dağıtım ağları tasarlanabilir (Hugos ve Thomas, 2006).

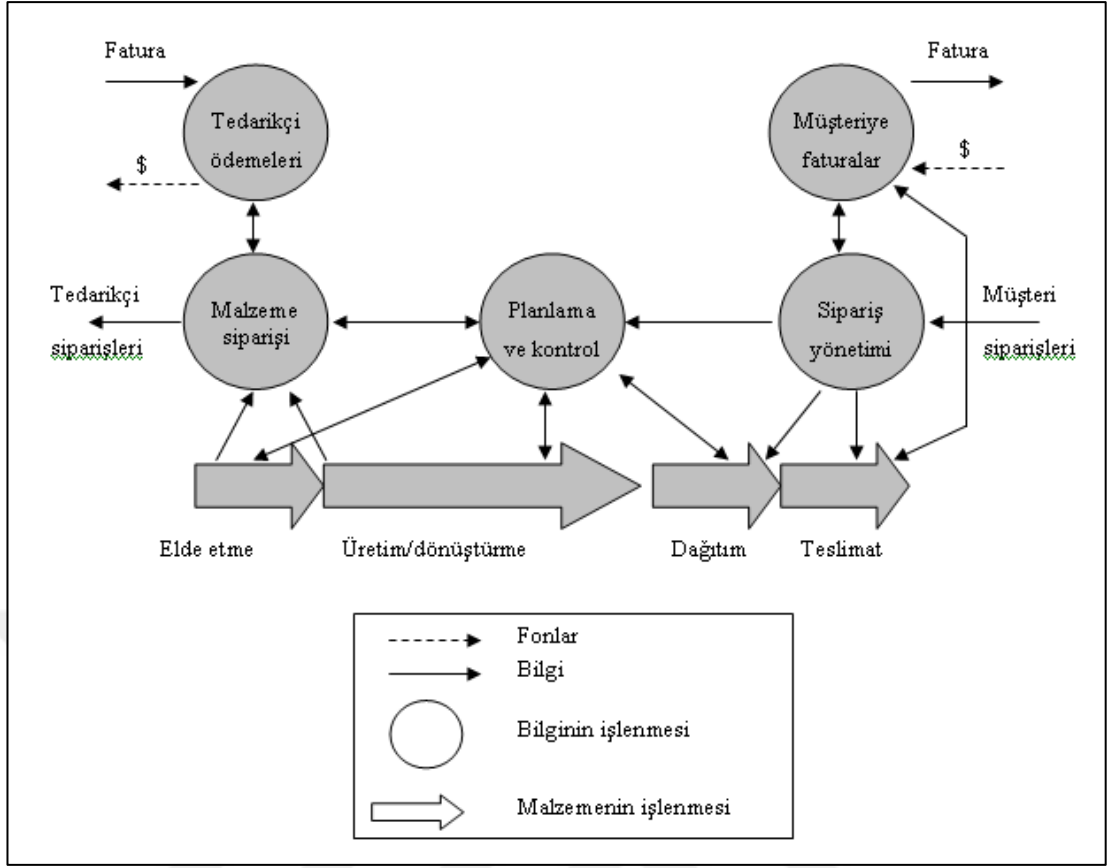
Tedarik zinciri sistemindeki vasıtalar; fabrikalar, depolar, dağıtım merkezleri, servis merkezleri ve perakende işlemleridir. Mallar ve hizmetler; demiryolu, karayolu, havayolu, suyuolları, boru hattı, bilgisayar, mektup, telefon veya insanla (kurye) taşınabilir. Tedarik zincirindeki fonksiyonlar; mal veya hizmet talep tahmini, tedarikçi seçimi ve malzeme siparişi, stok kontrol, üretim programlama, nakliye ve teslimat, bilgi yönetimi, kalite yönetimi ve müşteri hizmetleri olarak ifade edilebilir. Tedarik zincirini yönetmek, işletmenin bütün faaliyetlerinin, tedarikçilerinin ve müşterilerinin faaliyetleriyle koordinasyonu olarak ifade edilebilir (Doğruer, 2005).

Tedarik zincirleri, artan karmaşıklığa göre çeşitlilik gösterir. Tek safhalı ve çok safhalı olmak üzere ikiye ayrılırlar.

Tek safhalı tedarik zinciri, hammaddelerin elde edilmesi, üretim ve dağıtımın malzeme akış fonksiyonlarını birleştirir. Bu çeşit tedarik zincirinde birçok bilgi işleme ve karar verme fonksiyonu bulunmaktadır. Ödenen veya alınacak para miktarı envanter ve ekipmanın parasal değeri kadar önemli olduğundan, sermayeyi idare etme fonksiyonu da vardır. Tek adımlı tedarik zinciri tek şirketli tedarik zinciri olup tedarik zinciri yönetiminin odak noktasıdır.

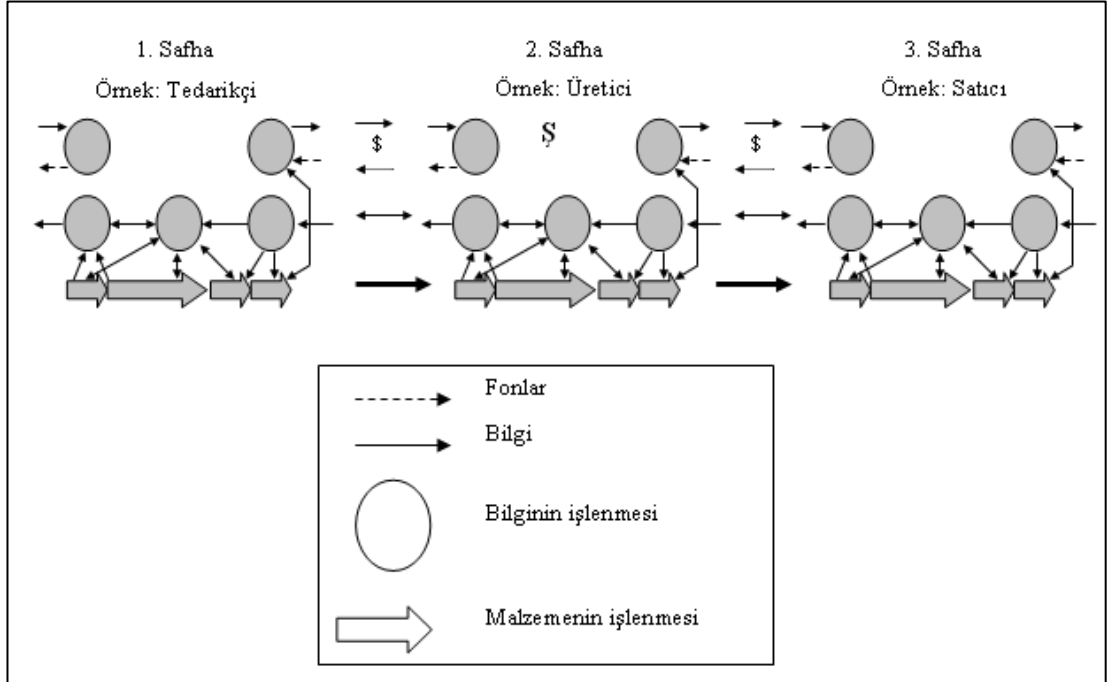
Çok safhalı tedarik zinciri yönetimi, daha önce belirtilen tedarik zinciri tanımına daha iyi bir örnektir. Bunlar tipik olarak çok şirketli tedarik zincirleridir, ancak özellikle de tek safhalı tedarik zincirlerinin çoklu kopyalarıdır (Metz,1998).

Tüm firmalar hammaddeden nihai tüketiciye kadar uzayan bir tedarik zinciri içerisinde yer almaktadır. Tedarik zincirinin ne kadarının yönetileceği ürünün karmaşıklığı, mevcut tedarikçiler, mevcut hammadde gibi bazı faktörlere bağlıdır. Göz önüne alınacak boyutlar, tedarik zincirinin uzunluğunu ve her seviyedeki müşteri ve tedarikçilerin sayısını içerir. Bir firmanın sadece bir tedarik zinciri içinde yer alması pek nadir görülür. Birçok üretici için tedarik zinciri, boru hattı veya zincirden daha çok bir dallanan ağaca benzemektedir. Buradaki sorun, ağacın dallarının ve köklerinin ne kadarının yönetileceğidir.



Şekil 1.3. Temel Tek Safhalı Tedarik Zinciri

Kaynak: Metz, 1998



Şekil 1.4. Çok Safhalı Tedarik Zinciri

Kaynak: Metz, 1998

Tedarik zincirinin farklı noktalarındaki ilişkilerin yakınlığı da değişir. Çoğu ortaklık özellikleri ana tedarikçiler ve müşteriler tarafından sergilenebilir. Kritik bileşenler üretim hattının kapanmaması için kanallar arasında daha yakın ilişki gerektirir. Başka bir tedarikçi, üretimi tedarik etmesi amacıyla önerilebilir. Rakiplerle bilgi alışverişi bu nedenle önemli bir konu haline gelmektedir.

Eğer bir ürün için çok fazla bileşen varsa, tüm bu ortaklıkların ilişkilerinin yönetimi için oldukça fazla zaman harcanması gerekmektedir. Firmalar belirli tedarik zinciri bağlantıları arasında uygun ilişki seviyesini seçmek zorundadırlar. Tedarik zinciri içerisindeki tüm bağlantılar yoğun bir şekilde düzenlenmek ve birleştirilmek zorunda değildir. Düzenlenmesi gereken ilişkiler mevcut durum için en uygun olan ilişkilerdir (Cooper ve ark., 1998).

Tedarik zinciri, malzemelerin sağlanması, bu malzemelerin ara ve tamamlanmış ürünlere dönüşümü ve tamamlanmış ürünlerin müşterilere dağıtım fonksiyonlarını yerine getiren araç ve dağıtım seçeneklerinin bir şebekesidir. Tedarik zinciri, karmaşıklığı endüstri veya işletmeye göre değişse de hem hizmet hem de üretim işletmelerinde bulunur.

Servis endüstrileri de mamul üretimi yapan işletmeler gibi bir ürün teslimatı yapar. Bu ürünler bilgi, müşteri servisleri vs. olabilir. Ayrıca, hizmet ve mamul üretimi arasındaki fark da gittikçe belirsizleşmektedir. Gerçekte de modern üretim sistemlerinin ürün meydana getirme veya malzemelerin işlenmesi gibi fiziksel safhalardan daha fazla faaliyet göstermesi gerekmektedir.

Sonuç olarak, tedarik zinciri; tedarik, ürün tasarımı, üretim planlaması, malzeme yönetimi, siparişlerin yerine getirilmesi, envanter yönetimi, nakliye, depolama ve müşteri servislerini kapsar.

1.1.4. Tedarik Zinciri Yönetimi

Tedarik zincirinin satın alma, tedarik, üretim planlama, sipariş prosesi, envanter kontrolü, nakliye, depolama ve müşteri hizmetlerini kapsamakta olduğu daha önce belirtilmişti. Önemli olanın, tüm bu aktiviteleri bilişim sisteminde

biçimlendirerek ekrana aktarmak olduğu da vurgulanmıştı. Başarılı bir tedarik zinciri yönetimi tüm bu aktiviteleri tek bir proses halinde koordine ve entegre eder. Böylece tedarik zincirindeki tüm katılımcıları kapsar ve birbirleri ile bağlantı kurar. Bu katılımcılar; tedarikçileri, taşıyıcıları, üçüncü kişileri ve bilişim sistemleri sağlayıcılarını kapsar. Hatta bazı durumlarda, bu katılımcıların arasına tedarikçilerin mamullerini tedarik ettikleri ikincil tedarikçiler de girmektedir.

Tedarik zinciri yönetimi, malzemelerin ve tamamlanmış malların, satıcıdan müşteriye kadar olan akısının potansiyel ara duraklar olarak üretim vasıtaları ve depolar kullanılarak etkili yönetimidir. Buna karşın bu faaliyet, yeni bir kavram değildir. İşletmeler son yıllarda tedarik zincirine uygun yapının verilmesi sonucunda müşteri hizmet seviyelerini iyileştirebileceği, sistemdeki fazla envanterin azaltılabileceğini ve işletme ağındaki gereksiz maliyetlerin kısılabileceğine dikkat etmiştir (Sengupta ve Turnbull, 1996).

Tedarik zinciri yönetimi, hammaddenin elde edilmesinden, üretilen urunun son kullanıcıya ulaştırılmasına kadar olan süreç içerisinde üretim ve tedarik proseslerinin her bir elemanının birleştirilmesidir (New ve Payne, 1995).

Tedarik zinciri yönetimi firmaların rekabet gücünü arttırmak ve bir organizasyon içerisinde imalat, lojistik ve malzeme yönetimi fonksiyonlarının koordinasyonunu geliştirmek için kendi tedarikçilerinin proseslerini, teknolojilerini ve yeteneklerini nasıl kullanacaklarına odaklanmaktadır (Lee ve Billington, 1992).

Tedarik zinciri yönetimi; hammadde, yarı mamul ve mamullerin üretim ortamına taşınmasından başlayarak, üretim süreci sonunda çıkış ambarından dağıtım kanallarına ve müşterilere kadar uzanan zincirdeki tüm hizmetlerin yönetimi ve planlanmasıdır (Alkan ve Erdal, 2007).

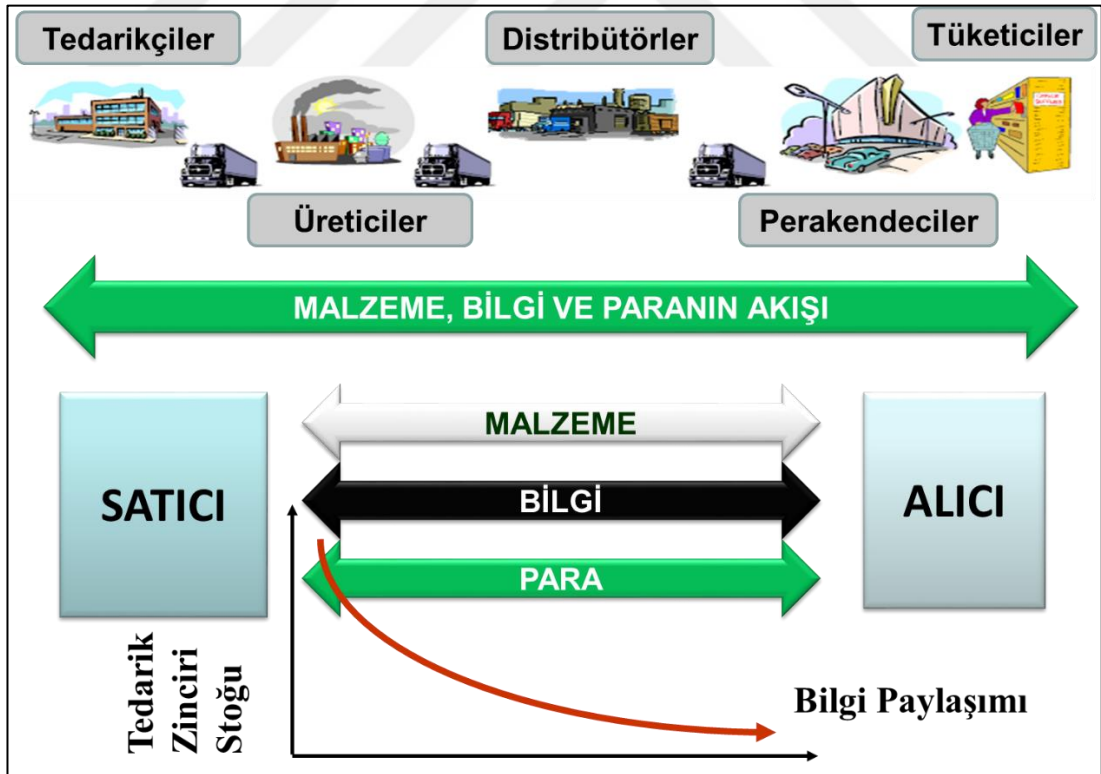
Günümüzde tedarik zincirinin daha çok bütünleşik, değer yaratmaya yönelik bir faaliyet olarak tanımlandığı gözlenmektedir (Bakoğlu ve Yılmaz, 2005). Bu nedenle tedarik zinciri yönetimi uygulamaları, işletmeler açısından rekabet gücü kazandırması yönüyle büyük önem kazanmışlardır (Kayabaşı ve Özdemir, 2008).

Başka bir ifadeyle; tedarik zinciri yönetimi, son kullanıcı gereksinimlerini karşılamak amacıyla fiziksel akışı, bilgi akışını ve finansal akışı kapsayan tedarik zincirinin (Ayers, 2006) etkin bir şekilde yönetilmesini sağlayan sistemdir (Barutçu, 2007). Bu tanımdan yola çıkarak bir tedarik zincirinde iç içe geçmiş üç tip akış olduğu söylenebilir. Bunlar (Filiz, 2008; Amirov, 2006; Hugos ve Thomas, 2006):

- Hammadde, malzeme ve mamul akışı; hammaddenin tedarikçiden üreticilere gönderilmesi, mamule dönüştürülüp son olarak müşteriye teslimini kapsar,

- Nakit akışı; kredi bilgileri, ödeme çizelgeleri, konsinye gibi düzenlemeleri içeren para akışıdır,

- Bilgi akışı; tedarik zincirindeki tüm hareketlerin, meydana gelen olayların veri olarak kaydını, tasnifini ve raporlamasını ifade eden bilgi akışı, tedarik zincirinde günlük faaliyetlerin koordinasyonu ve talep tahmini ve planlama yapma aracıdır.



Şekil 1.5. Tedarik Zinciri

Kaynak: Tanyaş, 2013

Tedarik zincirinde bu akışların sağlanması, zincirin karmaşıklığıyla orantılı olarak zorlaşmaktadır. Bu nedenle tedarik zincirinin yapısı basitten karmaşığa doğru gittikçe bilgi akışının önemi artmaktadır. Zincirin yapısı karmaşıklaştıkça, stok fazlası, âtil kapasite, taşıma masraflarının artışı, müşteri memnuniyetsizliği gibi problemler ortaya çıkmaktadır. Doğru ve zamanlı bilgi akışı ile bu sorunlar ortadan kaldırılabılır (Ataman, 2002).

1.1.4.1. Tedarik Zinciri Yönetiminin Tarihsel Gelişimi

Tedarik zinciri yönetiminin tarihsel gelişimine bakıldığında genel olarak dört ana safhadan geçildiği görülmektedir:

Birinci asama, nihai ürünlerin fiziksel dağıtımına odaklanıldığı envanter donemi olarak tanımlanabilir. 1960'lı yıllara kadar olan bu periyot boyunca şirketler, üretim prosesleri ve hammaddeler olmak üzere iki ayrı is bolumu olarak çalışıyorlardı. Bu safhada lojistik önemli bir rekabet avantajı olarak görülüyor, yalnızca operasyonel bir fonksiyon olarak düşünülüyordu. İşletmenin karlılığına ve verimliliğine çok fazla katkısı olmayacağı düşünülduğünden, bu alana gereken önem verilmiyordu. Firmalar lojistik faaliyetleri de parçalara bölüp birden çok departmana aktarıyordu. Bunu yapmanın ana sebebi ise, o zamanın koşullarında karmaşık problemleri çözmek için gerekli teknolojinin, özellikle de bilgisayarın, olmaması ve yönetim biliminin yeterli derecede gelişmemiş olmasıydı.

O dönemlerde birçok imalatçı öncelikli imalat stratejisi olarak birim üretim maliyetini minimize etmeyi amaçlamışlardır. Yeni ürün gelişimi yavaştı ve firmada kullanılan teknolojiye ve firmanın kapasitesine güvenilmekteydi. Dengeli bir hat akışı oluşturmak için çok sayıda envanter tutulmaktaydı. Bu nedenle envanterler için büyük yatırımlar yapılmaktaydı. Buda işletmeye büyük maliyetler yüklemekteydi (Tan, 2001).

İkinci aşamada lojistik faaliyetlerin farklı departmanlara dağıtılmasının etkin olmadığı anlaşılmaya başlanınca 1970'li yıllarda bu anlayıştan vazgeçildi. Bu dönemde üretim kaynakları planlaması ortaya çıktı. Firmanın performansını arttırmak için yeni malzeme yönetim kavramlarına başvuruldu. Müşteri ihtiyaçlarının artması,

urun çeşitliliğindeki artış, taleplerin sıklaşması, çevrim sürelerinin kısalması ve rekabet şiddetinin artması entegre lojistik sistem planlaması kavramını ortaya çıkarttı. Daha önceden birbirinden ayrı olarak yapılan faaliyetler tek bir departman altında toplandı. Özellikle bilgi teknolojilerinin gelişimi ve sayısal analizlerinin uygulanması nedeniyle lojistik organizasyonunda merkezîleşme başladı. Artık lojistik önemli bir rekabet unsuru olarak görülüyordu. Firmalar malzeme yönetimi ve fiziksel dağıtım pazarlama, üretim ve satıştan ayırıp bunları tek bir yönetim altında merkezi bir lojistik departmanında organize ettiler.

Üçüncü aşamada bir önceki asamadan farklı olarak envanter yönetimi, sipariş işleme, üretim planlaması ve satın alma faaliyetleri de lojistik faaliyet olarak göz önüne alındı. 1980'lerdeki şiddetli global rekabet, düşük maliyet, yüksek kalite ve daha büyük tasarım esnekliğiyle güvenilir ürünler sağlayacak dünya sınıfında organizasyonların oluşmasına neden olmuştur. İmalat verimliliklerini ve çevrim zamanını geliştirmek için tam zamanlı üretim ve diğer yönetim girişimleri kullanılmaya başlandı. İmalatçılar stratejik alıcı-satıcı ortaklıklarının önemini kavramaya, bunun potansiyel yararlarını görmeye başladılar (Tan, 2001).

Dördüncü aşamada firmalar lojistik faaliyetlerinin bile rekabet için yeterli olmadığını gördüler. Globalleşmenin artması, hizmet kalitesini artırılması talepleri, organizasyonların yeniden yapılandırılması ve bilgi teknolojilerindeki gelişmeler firmaları yeni stratejiler aramaya itti. Bu yeni strateji tedarik zinciri yönetimi oldu (Ross, 1998). Birçok imalatçı ve perakendeci değer zinciri karşısında verimliliği arttırmak için tedarik zinciri kavramını benimsediler. İmalatçılar yeni ürün gelişiminde tedarikçi gücünü ve teknolojisini kullanmaya ve perakendecilerin denetim olmaksızın direkt dağıtımını gerçekleştirmek için taşıma ortakları ile kendi fiziksel dağıtım fonksiyonlarını birleştirmeye başladılar (Ragatz ve ark., 1997).

Gelişmeler; tedarik zinciri takımı entegrasyon konusunda çalışmayı öğrendikçe sürekli olacaktır. İki prosesli tedarik zincirinin gelecekte on veya daha fazla prosesin tek bir entegre proste birleştiği tedarik zincirine yönelten nedir? Bilgisayar teknolojisindeki gelişim, iletişim teknolojisi, kısacası “bilişim teknolojileri devrimi” bu soruyu cevaplamaktadır. Bilişim teknolojisi daha çok

bilginin daha doğru ve sıklıkla, daha fazla kaynaktan alınabilmesini sağlar. Bilişim teknolojisi bize her zamankinden daha fazla analiz yapabilme, modelleme yapabilme ve bilgilere etki edebilme olanağı sağlar. Kısaca iletişimdeki ve karar destek sistemlerindeki gelişmeler tedarik zincirinin artan karmaşıklığı ile başa çıkmayı, daha çok faktörü karar veren daha çok insanla birleştirmeyi ve sonuçları daha çabuk elde etmeyi sağlar (Metz, 1998).

1.1.4.2. Tedarik Zinciri Yönetimi ve Lojistik Yönetimi İlişkisi

Tedarik zinciri yönetimi ve lojistik kavramları ile ilgili olarak literatürde fikir ayrılıkları söz konusudur. Tedarik zinciri yönetimi ile lojistiğin aynı kavramlar olduğunu savunanlar, lojistiğin tedarik zinciri yönetiminin içinde bir kavram olduğunu savunanlar, tedarik zinciri yönetiminin lojistiğin içinde bir kavram olduğunu savunanlar ve ikisinin belli noktalarda kesiştiğini savunanlar vardır.

Tedarik zinciri yönetimi ve lojistik arasındaki bu dört kavramsal durum aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Gelenekselci yaklaşım, tedarik zinciri yönetiminin lojistiğin küçük bir parçası olduğunu savunmaktadır (Larson ve Halldorsson, 2004).

- Yeniden adlandırma taraftarı olanlar, “lojistik” kavramını “tedarik zinciri yönetimi” kavramı ile değiştirmektedir. Yeniden adlandıranlar, tedarik zinciri yönetimi ile lojistiği eşit gördükleri için tedarik zinciri yönetiminin amacını daraltmaktadırlar (Larson ve Halldorsson, 2004).

- Birleştiricilere göre ise lojistik, tedarik zinciri yönetiminin bir kısmını oluşturmaktadır (Larson ve Halldorsson, 2004). Frazalle (2001)’e göre, tedarik zinciri yönetimi, tesisler, araçlar ve lojistik bilgi sistemi ağını kapsamaktadır. Lojistik, tedarik zincirinde olan olaylardır. Lojistik faaliyetler, tedarik zincirindeki amaçları birleştirmekte ve gerçekleştirmektedir.

- Kesiştiriciler ise, tedarik zinciri yönetiminin lojistik, pazarlama, faaliyetlerin yönetimi, satın alma ve diğer fonksiyonel alanlarla aynı şey olmadığını, ancak tedarik

zinciri yönetimi ile lojistiğin bir noktada kesiştiğini savunmaktadırlar (Larson ve Halldorsson, 2004).

Larson ve Halldorsson (2004), tedarik zinciri yönetimi ve lojistik ilişkisi ile ilgili olarak bir anket çalışması yapmışlardır. Lojistik ve tedarik zinciri yönetiminin önemi; satın alma, kârlılık, verimlilik, faaliyet tabanlı maliyetleme, e-ticaret, benchmarking, elektronik veri değişimi, lojistik yönetimi, depolama, taşıma gibi fonksiyonlar ele alınarak değerlendirilmiştir. Aynı zamanda uygulayıcıların deneyimleriyle ilgili sorulara yer verilmiştir. Bu anket 208 lojistik eğitimcisine gönderilmiş, toplam 98 yanıt alınmıştır. Kümeleme analizinin yapıldığı bu çalışmada 50 kişi yeniden adlandırılan, 22 kişi kesiştirmeci, 16 kişi gelenekselci ve 7 kişi birleştirmeci olarak tespit edilmiştir.

Lojistik genel olarak bir işletme kapsamında ele alınır; yani tek bir işletme sınırları içerisinde meydana gelen faaliyetlerle ilgilidir. Tedarik zinciri yönetimi ise bir hammadenin pazara mamul olarak teslimine kadarki zincirde yer alan tüm işletmelerin faaliyetleriyle ilgilidir. Ayrıca lojistik; tedarik, dağıtım, stok yönetimi gibi faaliyetlere odaklanırken (Hugos ve Thomas, 2006); tedarik zinciri yönetimi lojistik akışlarını, müşteri sipariş yönetimini, üretim süreçlerini ve hatta tedarik zincirindeki ölü noktaları bile izlemek amacıyla bilgi akışını da içermektedir (Lummus ve ark., 2001).

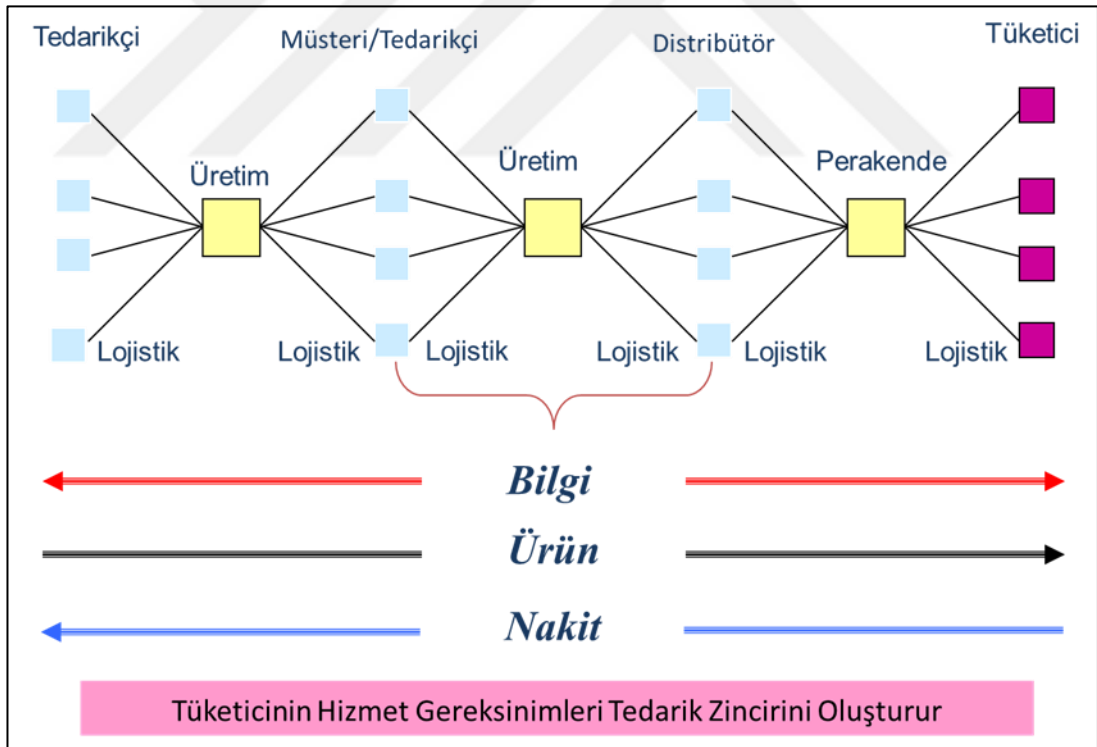
Lojistik, tedarik zinciri yönetimi değildir. Tedarik zinciri içindeki bir fonksiyondur. Ancak lojistiğin tedarik zincirindeki diğer unsurları kapsadığı düşünülür. Aslında, tedarik zinciri yönetimi; lojistik, üretim ve tedarik gibi fonksiyonlarından daha geniştir (Ayers, 2006). Başka bir ifade ile tedarik zinciri yönetimi; stok yönetimi, lojistik yönetimi, tedarikçi ilişkileri, taşıma stratejisi, dağıtım yönetimi, tedarik yönetimi ve bir bilgisayar sistemi değildir (Lummus ve Vokurka, 1999).

Lojistik, kaynaktan tüketim noktasına mamullerin, hizmetlerin ve ilgili enformasyonun akışını etkili ve verimli bir şekilde planlama, uygulama ve kontrol süreçlerini içeren tedarik zincirinin bir kısmıdır (Bartolacci, 2004).

Lojistik, hammadde malzeme ve mamul dönüşümünün doğal bir parçasıdır ve mamul ticaretinin başlangıcından beri mevcuttur. Günümüzde lojistik, son teknolojiyle dizayn edilmiş araçlar kullanılarak mamullerin güvenli, emniyetli, tam zamanında transfer edilmesini sağlamaktadır (Fei ve ark., 2008).

Üç farklı lojistik alanı vardır. Bunlar (Şen, 2006):

- Tedarik lojistiği; hammadde malzeme tedarikini içerir,
- Üretim lojistiği; işletmenin üretim operasyonlarına destek hizmeti veren malzemelerin tedarikini kapsar,
- Dağıtım lojistiği; mamullerin müşterilere fiziksel olarak teslimatını içeren fonksiyonu kapsar.



Şekil 1.6. Lojistik ve Tedarik Zinciri Farklılığı

Kaynak: Tanyaş, 2013

Lojistik ve tedarik zinciri yönetimi terimleri arasındaki karmaşaya benzer şekilde, lojistik yönetimi kavramı da karmaşaya sebep olmaktadır. Bu kavramı bazı yazarlar tedarik zinciri yönetimi yerine kullanmaktadırlar.

Lojistik Yönetimi Konseyi (The Council of Logistics Management-CLM) de lojistik yönetimi kavramını kullanmış ve “Müşteri gereksinimlerini karşılamak amacıyla kaynağından tüketim noktasına kadar mamullerin, hizmetlerin ve ilgili bilginin verimli ve etkili akışını ve depolanmasını planlama, uygulama ve kontrol sürecidir” (Lambert ve ark., 1998) şeklinde tanımlamıştır. “Kaynağından tüketim noktasına” şekliyle bu tanımda belirtilen lojistik, tedarik zinciri yönetimiyle uyumu gösterir (Lambert ve Cooper, 2000).

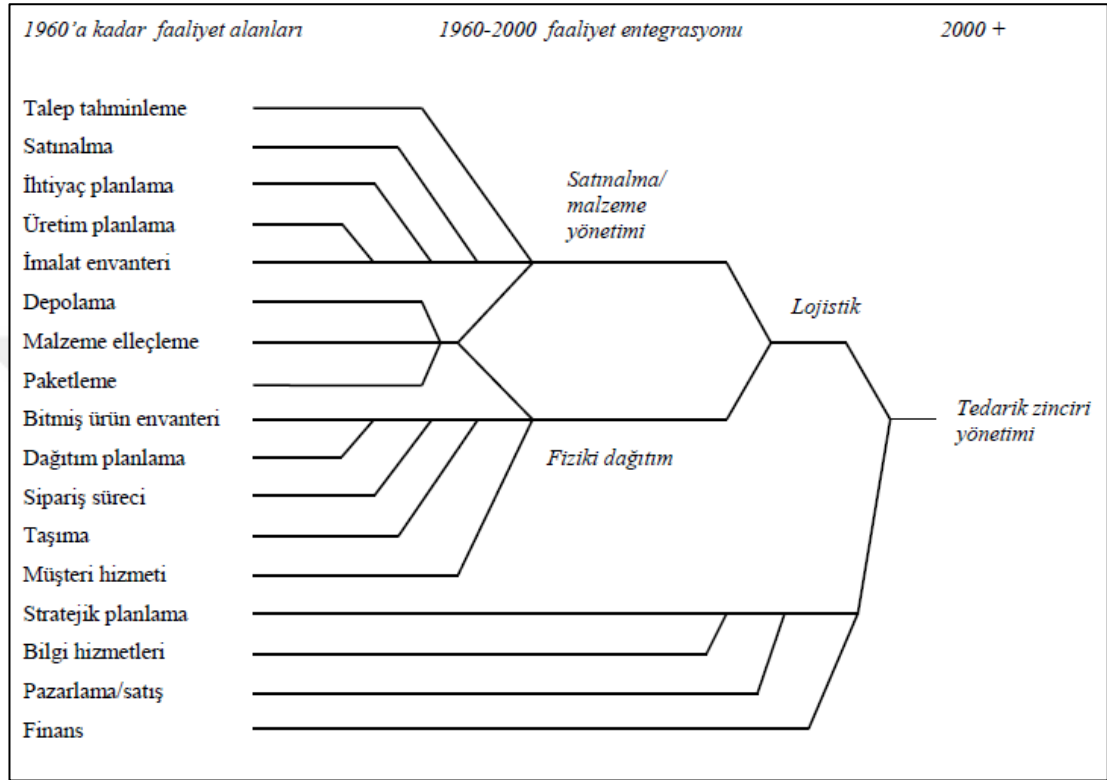
Alkan ve Erdal (2007) ise lojistik yönetimi kavramını tedarik zinciri yönetimi yerine kullanmışlardır. Buna göre;

“Lojistik, müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere, her türlü mamul, hizmet ve bilgi akışının, hammaddenin başlangıç noktasından mamulün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin etkin ve verimli bir şekilde akış ve depolanmasının sağlanması, kontrol altına alınması ve planlanması sürecidir. Lojistik yönetimi ise, eşyanın tedarik noktasından nihai tüketim noktasına kadar tüm bağlantılı hareket ve işlemlerinin ara noktalarda depolama faaliyetlerinin verimli, maliyet kazanımlı biçimde yönetimidir.”

Lojistik yönetiminin başka bir tanımı ise şöyle yapılmıştır: “Yönetimin temel ilkeleri ve bilimsel yöntemleri kullanılarak lojistik faaliyetlerde plan, sevk, idare, koordinasyon, kontrol ve denetim faaliyetlerini yürütmektir” (Fei ve ark., 2008).

Lojistik yönetimi anlayışının daha eskilere dayanması ve 2000’li yıllardan sonra tedarik zinciri yönetimi anlayışının benimsenmesi her iki alanda yapılan araştırmaların ortak görüşü olup, lojistik yönetimini tedarik zinciri yönetiminden ayıran ve lojistiği, tedarik zinciri yönetiminin bir parçası olduğunu savunan Tedarik Zinciri Yönetimi Uzmanlar Konseyi (CSCMP-The Council of SCM Professionals) tarafından yapılan resmi tanımlamaya göre; “Tedarik Zinciri Yönetimi, satın alma, tedarik, geri dönüşüm ve bütün lojistik aktivitelerinin planlama ve yönetimini içine

alır. Bilhassa, tedarikçiler, aracilar, üçüncü parti lojistik hizmet sağlayıcılar ve müşterilerden oluşan zincir paydaşları ile koordinasyon ve işbirliğini de kuşatır. Kısacası tedarik zinciri yönetimi, işletmeler arası ve işletme içi tedarik ve talep yönetimini bütünleştirir” (Ballou, 2007).



Şekil 1.7. Tedarik Zinciri Yönetiminin Gelişimi

Kaynak: Ballou, 2007

Tüm bu tanımlamalar çerçevesinde; bu çalışmada, lojistiğin tedarik zinciri yönetimi içerisinde bir faaliyet olduğu kabul edilmektedir.

1.2. LOJİSTİK YÖNETİMİ

1.2.1. Lojistiğin Tarihsel Gelişimi

Kökenine ve sözlük anlamına bakıldığında, “Lojistik, Yunanca Logistikos kelimesinden gelmekte olup, hesap kitap yapma bilimi, hesapta becerikli anlamına gelmektedir” (Tanyaş, 2003).

Lojistik sözcüğünün ilk kez 1905 yılında “ordulara ait malzeme ve personelin taşınma, tedarik, bakım ve yenilenmesi” şeklinde askeri bir fonksiyonu tanımlamak amacı ile kullanıldığı bilinmektedir (Kobu, 2003).

Birçok tarihçi, kelimenin Roma ordusunda kullanıldığını söylemekle birlikte, modern askeri kullanımı açıkça 17. yy. Fransa’sında görülmektedir. Latince köken “log” Fransızca “loger” kelimesine dönüşmüştür. 1670’lerde bir danışmanın XIV. Louis’e ordudaki yönetsel problemleri çözmek için önerdiği personel yapısı içinde yaratılan pozisyonlardan birisi “*Marechal General de Logis*” idi ve bu etiket “loger” fiilinden geliyordu. Bu personelin görevi askeri yürüyüşlerin planlanması, kampların seçilmesi, nakliye ve tedarikin düzenlenmesiydi (Erdoğan, 2007). Napolyon Savaşları esnasında *logistique*, askerlerin bir yerden başka bir yere ihtiyaca binaen nakliyle ilgili askeri bir terim olarak kullanılmaya başlanmıştır (Güngörürler, 2004).

İnsanlık tarihi boyunca yaşanan savaşlarda kazananı ya da kaybedeni belirlemede tarafların lojistik konusundaki kuvveti ve becerisi ya da zaafı kilit konuların başlarında gelmiştir. Büyük Britanya ordusunun Amerikan Özgürlük Savaşı’na kaybedişinin altında lojistik olarak zayıf kalması iddiaları hala tartışılmaktadır. 12.000 kişilik ordusu ile Amerika “da bu savaşa katılan Büyük Britanya, bu ordusunun yalnızca ekipmanını değil, aynı zamanda yiyecek ve içecek ihtiyacını da Britanya’dan karşılamakta idi. Savaşın ilk altı yılı boyunca savaş halindeki ordunun ihtiyaçları yeterli olarak karşılanamamıştı. Ancak 1781 yılında, bu durumun ordunun güçsüz ve moralsiz kalmasında en büyük etken olduğunun anlaşılmasından sonra, bir lojistik plan ve organizasyon yapılmıştı. Ancak, artık çok geç kalınmıştı. Öte yandan, Amerika Birleşik Devletleri, 1991 yılında, Körfez Savaşı için sadece aylarla ifade edilecek bir zaman diliminde topraklarından 12.000 km uzağa yarım milyon insan ve yarım milyon ton ağırlığında tedarik malzemesini havayolu, 2,3 milyon ton ağırlığında malzeme ve donanımı ise denizyolu ile taşıyarak bu konuda çok çarpıcı bir örnek vermişti (Christopher, 1998).

Lojistiğin askeri alandan sivil hayata geçişi ise özellikle sanayi devriminden sonra üretimde meydana gelen patlamaya paralel olarak gerçekleşmiştir. Hammaddelerin sanayileşmiş ülkelere taşınması ve üretim sürecinden geçirildikten sonra tekrar tüketim noktalarına ulaştırılmaları birer lojistik aktivitesi olarak giderek

önem kazanmaya başlamıştır. 1900'lerin başlarında tarım ürünlerinin uzak mesafelere taşınması ihtiyacının doğması ile lojistik bir bilim olarak kendinden söz ettirmeye başlamıştır. Lojistik gerçek değerini ise ancak II. Dünya savaşından sonra bulacaktır. Savaş esnasında lojistiğin askeri alanda destek faaliyetleri olarak kullanılması ve öneminin gittikçe artması, yöneylem araştırması adı verilen matematik disiplininin de ortaya çıkmasına neden olmuştur. Savaşta başarıyla uygulanan lojistik modelleri geliştirilmiş ve bunlar savaş sonrası dönemde işletmelerin amaçlarına hizmet edecek şekilde sivil hayata entegre edilmiştir.

Akademik çalışmalarda lojistik ile ilgili atıflar 1960'lı yıllarda görülmüştür. 1966-1970 arası yıllar için lojistikle ilgili ilk test dönemi olduğu söylenebilir (Koban ve Keser, 2013).

Yönetimsel aktiviteler olarak, önceki kavramlarda lojistik, ürünlerin dağıtımına yoğunlaşmıştır. İşletme stratejilerini destekleyen ve zaman / yer faydası sağlayan bir yoldur. 1980'lerde, nihai ürünün, üretim sonrası akışlarını ve depolanması üzerine yoğunlaşmış, fiziksel dağıtım ve depolama yönetimidir. 2000'li yılların uluslararası ticaretteki gelişmeler, tedarik zinciri yönetimi, işletme süreçlerinin tekrar yapılması lojistik kavramında yeniden bir değerlendirme yapılması ihtiyacını gerektirdi (McIvor, 2000).

1.2.2. Lojistiğin Tanımı

İçinde bulunduğumuz yüzyılda iş dünyasında işletmeler üç ana stratejik gelişmeye ayak uydurmak zorunda kalmıştır. Bunlar düşük maliyet, yüksek kalite ve tüketici memnuniyetine yanıt verebilmek olarak belirtilebilecek tüketicinin istediği yerde ve zamanda istediği ürünü arz edebilmektir (Safel, 2001).

Lojistik kavramının Türkiye'deki kullanımı çok yakın bir geçmişe dayanmaktadır. II. Dünya savaşından sonra Avrupa ve özellikle ABD'de uygulama alanı bulan bu kavram Türkiye'de ancak 90'lı yıllarda kullanılmaya başlanmıştır. Lojistik terimi ilk kez, 1963 yılında ABD'de Ulusal Fiziksel Dağıtım Komisyonu olarak kurulan ve daha sonra Lojistik Yönetim Konseyi (CLM) adını alan kuruluşun 1984 yılında yaptığı tanımla ("Müşteri gereksinimlerini karşılamak amacıyla

kaynağından tüketim noktasına kadar mamullerin, hizmetlerin ve ilgili bilginin verimli ve etkili akışını ve depolanmasını planlama, uygulama ve kontrol sürecidir” (Lambert ve ark., 1998)) işletme literatürüne girmiştir (Akyıldız, 2004).

Başka bir tanıma göre ise lojistik: “Müşteri gereksinimine göre ürün / hizmet üretiminde kullanılacak hammaddelerin, malzemelerin, süreç içindeki stokların, üretim sürecini tamamlamış nihai ürünlerin ve bilgilerin, çıkış noktasından son tüketim noktasına kadar etkin ve masrafları en aza indirilmiş bir şekilde varabilmesi için istenen yerde, istenen miktarda, uygun koşullarda istenen zamanda teslim edilmesine yönelik planlama, yürütme ve kontrol süreci” olarak tanımlanmaktadır (İTO, 2006).

Waters (2003), lojistiği örneklerle destekleyerek şu şekilde ifade etmiştir: “Tüm işletmelerde malzeme hareketi söz konusudur. Bu malzeme hareketi üretim işletmelerinin hammaddeyi tedarikçilerden temin etmesinden perakende işletmelerinin toptancı işletmelerinden ürün almasına kadar değişik şekillerde olmaktadır. Ürün kavramı ile hem imalat hem de hizmet sektörünün çıktısı olan üründen söz edilmektedir. Günlük hayatta tüketilen yiyeceklerin çoğunluğu ülke içindeki değişik bölgelerden hatta yurt dışından temin edilerek satışa sunulmaktadır. İnternet üzerinden bir kitap sipariş ettiğiniz zaman kurye ile elinize ulaşmaktadır. Başka bir deyişle herhangi bir ürün satın aldığınız, kiraladığınız ya da ödünç aldığınız zaman birileri bu ürünün bir araya getirilip kapınıza kadar getirilmesini sağlamak durumundadır. Lojistik bu eylemden sorumlu bir işlemdir. Aynı zamanda, lojistik müşteri ile tedarikçi arasındaki bu seyahatte malzemelerin ulaştırılması ve stoklanması sorumludur” (Waters, 2003).

Genel anlamda lojistik; müşteri beklentilerinin karşılanması için malların, hizmetlerin ve bilgilerin, çıkış noktalarından tüketim noktalarına doğru fiziksel akışının planlanması, yürütülmesi ve kontrolü faaliyetlerini kapsayan süreçlerden oluşan bir sistemdir. Kısaca doğru ürünün, doğru müşteriye, doğru yer ve zamanda sağlanmasına olanak veren faaliyetlerdir (Kotler ve Armstrong, 2004). Sistemde doğruluk kritik faktördür, öyle ki “Seven Rights” olarak adlandırılan tanımda lojistik yedi öğeden oluşan bir sonuçtur: lojistik faaliyetlerdeki müşteri memnuniyeti, doğru koşullarda, doğru miktarda, doğru ürünü, doğru yere, doğru zamanda, doğru maliyet / fiyatla, doğru bilgiyle teslim etme kabiliyetidir (Tanyeri, 2004).

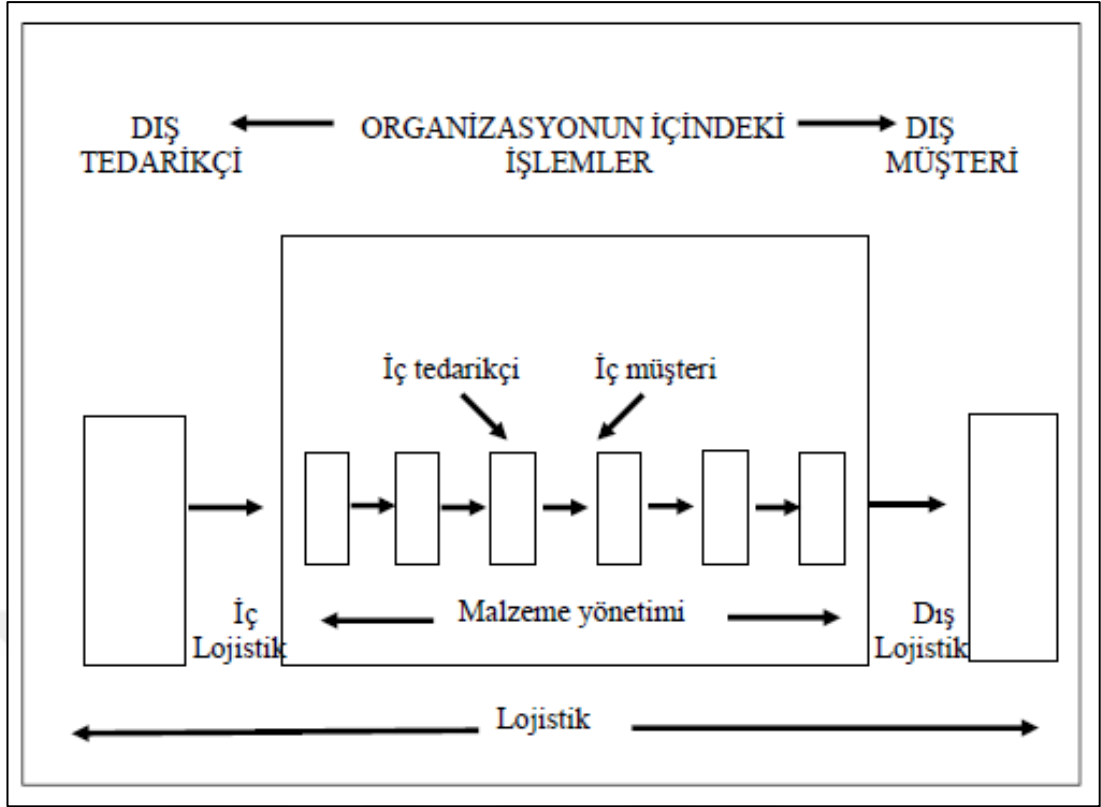
Aslında lojistik, önceleri nakliyecilik, uluslararası nakliyecilik, gümrük, kurye, kargo, yurtiçi taşıma gibi ifadelerle sahip taşımacılık firmalarının, işlerini daha profesyonelce yapmalarının bir ifadesidir. Firmalar artık, işlerinin daha kapsamlı, sadece tek bir branş üzerinde değil birçok branşı beraber yaptıkları için isimlerinin arkasına lojistik ifadesini almışlardır (Tulgar, 2007).

1.2.3. Lojistiğin Kapsamı

Lojistik, ikili pazarlama fonksiyonlarından müşteri isteklerinin (siparişlerinin) işyerinde veya müşterinin kapısında yerine getirilmesi (teslimatı) anlamına gelen ama sadece teslimattan ibaret olmayan, içinde her birinin bilimi olan birçok araç (stok yönetimi, sipariş işleme, depolama, kuruluş yeri seçim ve yönetimi, trafik ve rut yönetimi, elleçleme, tahminleme, ulaştırma, koruyucu ambalajlama vs.) barındıran ve çok ciddi entegre bilimsel hazırlıklar ve stratejiler gerektiren bir faaliyettir. (Tek, 1998).

Hiçbir iş süreci lojistiğin karmaşıklığını ve coğrafik uzunluğunu içermemektedir. Lojistik; dünyanın her tarafında, günün yirmi dört saati, haftanın yedi günü, yılın elli iki haftası, ürün ve hizmetlerin ihtiyaç duyuldukları anda hazır bulunmalarını konu edinir. Lojistik olmadan; pazarlama, üretim ve uluslararası ticarete başarılı olmak zordur. Gelişmiş endüstriyel toplumlarda lojistik yeterlilik büyük önem taşır; tüketiciler satın aldıkları ürünleri, söz verildiği gibi teslim edilmesini bekler (Gülenç ve Karagöz, 2008).

Waters (2003), lojistiğin kapsamını aşağıdaki gibi açıklamış ve bu açıklamayı lojistiğin rolünü gösteren bir şekil ile desteklemiştir. Lojistik, bir kuruluş içindeki malzemelerin tedarikçilerden organizasyon içindeki işlemler yoluyla alınarak müşterilere aktarılmasından sorumlu fonksiyondur. Tedarikçilerden kuruluşa malzeme aktarımı iç (inbound) ya da dâhili (inward) lojistik; malzemelerin müşterilere aktarılması dış (outbound) ya da harici (outward) lojistik, malzemelerin kuruluş içerisinde hareket ettirilmesine ise malzeme yönetimi denir (Waters, 2003).



Şekil 1.8. Lojistiğin Rolü

Kaynak: Waters, 2003.

1.2.4. Temel Lojistik Faaliyetler

Başlangıçta, sadece taşıma ve depolama hizmetlerini kapsayan lojistik faaliyetler, lojistiğin kapsam ve alanının genişlemesi neticesinde, zamanla daha fazla alanı kapsayacak şekilde çeşitlenmiştir. Günümüzde lojistik, malzeme nakli ve depolanması dışında; stok yönetimi, paketlenme, malzeme elleçleme (taşıma), sipariş işleme (sipariş prosesi), tahmin, üretim planlama, satın alma müşteri hizmetleri, parça ve hizmet desteği, geri dönen malzemelerin taşınması, atıkların geri kazanılması ve imha edilmesi, fabrikaların ve depoların kuruluş yerlerinin belirlenmesi ve iletişim gibi faaliyetleri kapsayacak şekilde daha geniş bir boyut kazanmıştır (Kobu, 2003).

Lojistik, doğasında tahminleme, planlama, örgütleme, organizasyon, koordinasyon ve kontrol unsurlarını taşımaktadır. Lojistik, bir ürün veya hizmetin üretilmesi ve dağıtılmasıyla ilgili olarak tüm faaliyetleri sevk ve idare eder. Lojistikte amaç; firmanın varlığını sürdürebilmesi için organizasyonu kalite, fiyat zaman ve

hizmet gibi hayati pazar değişkenlerine karşı dayanıklı hale getirmektir (Çancı ve Erdal, 2009).

Aşağıda lojistiğın en fazla öne çıkan 8 temel faaliyeti kısaca açıklanmıştır. Çalışmanın konusu taşımacılık sözleşmeleri olduğundan lojistiğın en önemli temel faaliyeti olan taşımacılık faaliyetine sonraki bölümde daha geniş yer verilmiştir.

1.2.4.1. Taşımacılık

Taşıma faaliyeti, lojistik yönetiminde, bir malın, hizmetin ya da bilginin bir yerden başka bir yere ulaştırılması amacıyla planlanır ve uygulanır. Bu bağlamda, bir anlamda taşıma faaliyeti aslında ulaştırma anlamı içermektedir. Ulaştırmadan kaçış yoktur. İnsanlar hareket etmek zorundadır ve bunun tersine sabit olarak bir yerde kalsalar bile uçakların ya da trafiğın sesi daima kendileri ile birlikte dir. Bu sebeple, ulaştırma, daima, diğ er tüm sektörler e nazaran çok daha fazla göz önünde olmuş ve olacaktır.

Refah, toprak, sermaye ve işçilik olmak üzere üç ana etkene bağlıdır. Bazı çevreler bu etkenlere yönetimi eklerken, bazı çevreler de yönetimin refahın arttırılmasında kendi başına bağımsız bir başka etkenden ziyade sermayenin bir bölümü olarak nitelemektedir. Toprak refahın kaynağıdır ve sahiplerine kira olarak bilinen bir gelir getirmektedir. Toprağın değeri, toprağı kullanmak isteyenlerin erişebilirliğine göre değışmektedir (Mossman ve Morton, 1957).

Taşıma genel anlamı ile insanların ve malların bir yerden başka bir yere fiziksel olarak hareketidir. Taşıma zaman ve yer kullanımını yaratmada lojistik içindeki ana faaliyetlerden bir tanesidir (Coyle, 1996).

Taşımacılık, insanlığı modern ve gelişmiş dünya ekonomisine taşıyan en önemli araçlardan biridir. Taşımacılık olmadan insanlığın gelişmesi ticaretin, teknolojinin gelişip yaygınlaşması mümkün olamaz. Kısaca insan ilişkilerinin ve ekonominin anahtarı taşımacılıktır (Uyar, 1997). Taşımanın şekli, kullanılan taşımanın türünü tanımlar. Temelde beş farklı seçenek vardır (demir yolu, kara yolu, deniz yolu,

hava yolu, boru hattı). Her şeklin farklı bazı özellikleri vardır ve herhangi bir özel durumda hangisinin en iyisi olduğuna malın türüne göre karar verilir (Waters, 2003).

1.2.4.2. Depolama

Depolar için, dağıtım merkezleri veya lojistik merkezleri gibi birçok farklı terim kullanılır. Dağıtım merkezleri bazen, kullanıma hazır malların son kullanıcılarına doğru olan yollarında stoklandıkları yer olarak tarif edilirken, lojistik merkezleri arz zincirinin farklı noktalarında daha geniş bir ürün içeriğinin saklandığı yerler olarak tanımlanır (Waters, 2003).

Dağıtım merkezleri tedarik zincirinin en önemli halkalarından ve fiziksel dağıtımın gerçekleşmesinde de önemli noktalarından biridir. Depolar ise; hammadde, yarı tamamlanmış ve tamamlanmış mamullerin bekletildiği ve bulundurulduğu işletme bünyesindeki yerlerdir (Koban ve Keser, 2013). Depolama; belirli nokta/noktalardan gelen ürünlerin/yüklerin teslim alınıp, elleçlenip veya belirli bir süre korunup, belirli noktalara gönderilmek üzere teslim edilmesidir (Tanyaş, 2013).

Depo; ürünlerin hammadde aşamasından üretim ortamına, oradan da tüketim merkezlerine dağıtımına kadar olan bütün bir faaliyetler dizisinin gerçekleştirilmesinde stratejik rol oynayan ara noktadır. Antrepo ise mal ve eşyaların miktar, kalite ve özelliklerinin incelenip kıymet tespitinin yapıldığı ve uygun şartlarda korunmalarının gerçekleştirildiği, gümrüklü sahalarda kurulan ve 4458 sayılı Gümrük Kanunu ile Gümrük Yönetmeliği'nin ilgili maddelerinde belirtilen özellikleri taşıyan yerleri ifade eder (Çancı ve Erdal, 2009).

Depolama, taşıma ve envanter kontrolü birbirine çok yakından bağlı lojistik unsurlardır. Kullanılan taşıma şekli ve araç sayısı, envanterdeki mal mevcudunu yakından etkilemektedir. Yavaş bir taşıma şeklinin tercih edilmesi halinde envanter seviyesi yüksek tutulmalı ve büyük ölçekli depolar kullanılmalıdır. Kullanılan depoların sayısının az ve küçük ölçekli olması isteniyorsa, hızlı bir taşıma şekli tercih edilmelidir.

1.2.4.3. Paketleme ve Katma Değerli Hizmetler

Ambalaj; ürün dizisindeki maddenin veya ürünün içine konulduğu bir kap veya konteynerdir. Ürünün taşınmasını, depolanmasını, satışını, kullanılmasını kolaylaştıran, ileride kısmen veya tamamen atılabilecek veya geri dönüşlü bir malzemeyle kaplanması, sarılması, örtülmesi ya da birleştirilmesidir (Tek, 1998).

Pazarlama açısından paketleme kavramına bakıldığında ürünün teşvik edilmesinde ve reklamında kullanılan bir yöntem olarak karşımıza çıkar. Ürünün şekli, ağırlığı, rengi, müşteriyi etkileyen bilgiler ve ürün hakkındaki bilgileri içerir (Gunnar, 2006). Lojistik açısından konuya bakıldığında ise paketleme iki hizmet sunar. Bunlardan ilki ürünün nakliyesi ve depolanması sırasında ürünün dış etkenlerden korunması ve ikincisi ise ürünün depolanması ve taşınması esnasındaki kullanılması gereken işçilik ve malzeme maliyetlerini azaltmasıdır (Stock ve Lambert, 2001).

Ambalaj üç değişik düzeyde materyalden oluşabilir (Tek, 1998):

- Birincil ambalaj; ürünü doğrudan içine alan ilk, asıl, iç ambalajdır. Tüketici ambalajı veya iç ambalaj da denilir. Dökme olarak satılan ürünler, birim ambalajsız olup genelde çuval gibi geniş ambalajlara konulurlar.

- İkincil ambalaj; birincil ambalajı koruyan ve ürün kullanılacağı zaman atılan materyaldir.

- Yükleme ya da nakliye ambalajı (Dış ambalaj): Depolama, taşıma ve tanınma için gereklidir. Örneğin, koli, kutu, karton ve kasadır. Buna karşılık belirli ambalajların bir araya getirilmesine veya birden çok ana karton içeren yüklere “konteyner” denir.

Günümüzde ambalajlamanın;

- Koruyuculuk,
- Kolaylık,
- Tutundurma,
- Fiyat ayarlama ve

- Anlaşmazlıkları önleme gibi fonksiyonları vardır (Tek, 1998).

Ambalajlanmış ürünler doğru bir şekilde etiketlenmelidir. Genellikle ürünün içeriği, taşıma, kullanma, stoklama, elleçleme şartları, hatta geri dönüşüm yöntemleri de etiketin üzerinde gösterildiğinden malın satışından dağıtımına, stoklamasından kullanılmasına kadar birçok konuda fayda sağlar (Gianpaolo ve ark., 2004).

Tek (1998), etiketlemeyi “marka etiketi”, “tanımlayıcı etiketler” ve “dereceleme etiketleri” olmak üzere üç ana gruba ayırmıştır.

1.2.4.4. Muayene-Ekspertiz-Gözetim

20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ithalatçılar (müşteriler), ithal etmek/satın almak istedikleri ürünlerin kalite ve miktarlarını belgelendirme amacıyla bağımsız muayene kuruluşlarınca hizmet almaktadırlar. Bu muayene hizmetleri özellikle ihracatçı ülkelerde yükleme öncesinde yapılarak kontratta belirtilen kalite standartlarına ve teknik spesifikasyonlara ürünlerin uyduğunu, ihraç edilen miktarların doğru olduğunu ithalatçı açısından garanti altına alır. Diğer bir deyişle, yapılan muayene hizmetleri sonucunda, standartlara uygunluk, fiyat doğrulaması ve klasifikasyon konusunda taraflar uzlaşma sağlar ve gerekli ticari dokümanlar yayınlanır.

Yükleme öncesi muayeneler ve orijin kuralları da bir anlamda uluslararası mal ticaretinin akışını engelleyici etkenlerdir. Yükleme öncesi muayeneler, gözetim veya muayene şirketleri tarafından yükleme yerinde kalite, miktar ve fiyat yönlerinden yapılır (Seyidoğlu, 2013).

Genellikle teknik standartların belirlenmesi ile birlikte, mal veya araçların bu standartlara uygunluğunu test etmek için gerekli analiz yöntemleri de gösterilir. Dolayısıyla bu amaçla görevli kuruluşlara (“uluslararası gözetim şirketleri”) ihraç mallarının denetiminin yaptırılıp standartlara uygunluğu kanıtlayan belgeler almak gerekir (Seyidoğlu, 2013).

Günlük işler en ince ayrıntısına kadar günlük operasyonlara karışılmadan gözetlenmelidir. Gözetleme metotları değişmekle beraber, firma üretkenliğini optimize edebilmek için kendi maliyetleri ve operasyonları için amaç ve standartlar belirlemelidir. Şirket üretkenliğini attırarak kaynak kullanımını, nakit akısını, karını, yatırımlarının getirisini arttırabilir ve müşterilerine daha iyi hizmet sunabilir.

1.2.4.5. Gümrük

Dış kaynak kullanımının ilk uygulamaları, gümrük alanında görülmüştür (Koban ve Keser, 2013).

Gümrük kelimesi, etimolojik olarak ele alındığında değişik dillerde değişik anlamlar içermektedir. Örneğin, gümrük kelimesinin Yunanca karşılığı köken olarak yetkililerce belirlenmiş olan vergi anlamı taşımaktayken, Latince karşılığı köken olarak gişe, Çince karşılığı ise köken olarak deniz önlemi ya da deniz kontrolü anlamını taşımaktadır (Anklesaria, 2008).

Sonuç olarak, kimse kelimenin nereden geldiğini bilmemektedir, fakat fonksiyonları iyi bir şekilde tanımlanmıştır: Yıllar içerisinde, kontrol noktaları oluşturularak, hükümet adına, mallar üzerinden para toplama alışkanlığı yerleşmiştir. Gümrüğün tüm nitelikleri, bu yüzden, günümüzde mevcuttur (Anklesaria,2008).

Gümrük yalnızca yurtdışından gelen mallar üzerinde para toplamak, başka bir deyişle vergi almak için kullanılan bir mekanizma değildir. Zaten, gümrük ne yalnızca tek yanlı ne de yalnızca mal ile ilgili bir mekanizmadır. Gümrük yurtdışından gelen malların kontrolünü ve gerekli vergiyi topladığı gibi, aynı zamanda yurtdışına gönderilen malların kontrolünü ve gerekli olduğu durumlarda bunların vergisini de toplar. Bunun yanı sıra, gümrükler sadece malların değil, insanların da ülke içine ve dışına giriş çıkışlarını kontrol eder. Tüm bu kontrol ve vergi toplama görevini yerine getirirken, söz konusu insan ve mal hareketi ve mal hareketini gerçekleştirenler ile ilgili verileri de kaydeder. Gümrük tarafından kaydedilmiş olan bu veriler, bir ülkenin yalnızca ekonomik değil sosyal, kültürel vb. tüm konuları hakkında hem kendi içerisinde analiz hem de tüm dünya ile karşılaştırma olanaklarını sağlar. Bir anlamda, yalnız gelir sağlamak değil, aynı zamanda bir ülkenin ekonomik ve sosyal yapısını

korumak ve geliştirilmesine yardımcı olmak gümrüğün görevleri arasındadır (Aydın, 2007).

Gümrüklemede; ithalat ve ihracat süreçlerine bağlantılı olarak, giriş ve çıkış işlemlerinde gerekli olan beyanname, belge ve evrakların hazırlanması, bu belgelerin düzenlenerek gümrük idarelerine teslimi ve burada gerekli prosedüre tabi tutularak ilgili servislere aktarılması, gerekli muayenelerin yapılması ve ülkeye giriş veya ülkeden çıkış izinlerinin alınmasını kapsamaktadır. Gümrük kapılarındaki işlemlerin hızlandırılması, standartlaştırılması, basitleştirilmesinde bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanımının rolü büyüktür. Bu durumda e-gümrük uygulamalarından faydalanan işletmeler uluslararası rekabet avantajı sağlarlar (Çancı ve Erdal, 2009).

Her ülke, kendi yapısına göre bir gümrük mevzuatı geliştirmiş ve uygulamaktadır. Konusu doğrudan dış ticaret olduğundan, ülkemizde, gümrük mevzuatı dış ticaret rejimi ve bu rejime bağlı kalınarak hazırlanmış olan 4458 sayılı Gümrük Kanunu ile düzenlenmiştir. Buna göre, dış ticaret rejimi Türkiye’de dış ticaret yapmanın koşullarını genel hatları ile belirlemekte ve genel tanımlamalar getirmektedir. 4458 sayılı Gümrük Kanunu ise, insan, taşıt ve mal giriş çıkışı ile ilgili temel işleyişi ve yaklaşımları belirlemektedir. Gümrük kanununun yanı sıra, durumun özelliğine göre her türlü canlı ve mal girişini belirleyen, kısıtlayan ve düzenleyen başka kanunlar ve uygulamalar mevcuttur. Örneğin, bir kozmetik maddesinin ithal edilmesi sırasında gümrükle ilgisi bulunmayan Sağlık Bakanlığı tarafından getirilmiş olan kısıtlamalar ve uygulamalar bulunmaktadır. Gümrük Kanunu ve bu kanuna bağlı olarak çıkartılmış olan Gümrük Yönetmeliği, söz konusu malın ithal edilebilmesine dair genel düzenlemelerin yanı sıra Sağlık Bakanlığı düzenlemelerinin de uygulanması gerektiğine işaret eder ve bunu mümkün kılacak yöntemleri içerir. Başka bir ifade ile hangi mal ya da canlı için hangi makamların izin ve uygulamalarının tatbik edilmesi gerektiğini ve bu uygulamaların gümrük nezdinde nasıl yapılacağını belirler (Aydın, 2007).

Gümrükleme faaliyeti dış ticaret işlemi gerçekleştiren tarafların aralarındaki anlaşmaya istinaden eşyanın satıcıdan alıcıya teslim edildiği yere göre şekillenir. Teslim şekli, bir eşyanın sadece taşınmasının, sigortalanmasının değil, aynı zamanda gümrükleme faaliyetinin de kimin sorumluluğunda olduğunun belirlenmesi ve kimin

tarafından yapılacağını belirlemektedir. Dolayısı ile teslim şekli, lojistik faaliyetinin tüm öğeleri için önem taşımakla birlikte, öncelikli olarak gümrükleme öğesinin konusudur (Canitez, 2012).

İhracatta Gümrük Mevzuatında öngörülen işlemler yerine getirildikten sonra, sıra ihracata konu olan eşyanın ilgili taşıyıcı araca teslimine gelir. Bu aşama ağırlıklı olarak uluslararası lojistik konularını ilgilendirmektedir. İhracatta malların sevk aracına teslimi demek, nakliye firması tarafından malların teslim alındığının ve taşıyıcı araca yüklendiğinin kabul edilmesi demektir. Bu işlemin sonucunda nakliye firması ilgili taşıma senedini ıslak kaşe ve imza ile onaylar. Söz konusu bu işlem gerçekleşikten sonra ihracata konu olan eşyanın taşınmasıyla ilgili tüm sorumluluk taşıyıcı işletmeye geçmiştir (Canitez, 2012).

İhracata konu olan eşyanın denizyolu ile taşınması halinde kullanılacak taşıma belgesi “*Konşimentodur*”. Konşimento Uluslararası Ticaret Hukukunda geçen kıymetli bir evraktır. Bu belgenin nakliye firması veya acentesi tarafından “*shipped on board*” ifadesiyle, tarih yazılarak ıslak kaşe ve imza ile onaylanması, ihracata konu olan eşyanın gemiye yüklendiği ve taşımayla ilgili tüm sorumluluğun nakliye firmasına geçtiği anlamını taşımaktadır (Canitez, 2012).

Uluslararası ticarete taşımaya konu olan eşyanın karayolu ile sevk edilmesi halinde kullanılması gereken taşıma belgesi “*Karayolu Hamule Senedidir*”. Uygulamada bu belge daha çok **CMR** adıyla bilinir ve bu adı da uluslararası CMR sözleşmesinden alır. CMR Uluslararası Ticaret Hukukunda kıymetli bir evrak olmamasına rağmen, kıymetli evrak gibi işlem görür. Bu belgenin ilgili nakliye firması tarafından düzenlendiği yer ve tarih yazılarak, ıslak kaşe ile imzalanıp onaylandıktan sonra, ihracata konu olan eşyanın taşınmasıyla ilgili sorumlulukları nakliye firması üstlenmiş olur (Canitez, 2012).

İhracata konu olan eşyanın demiryolu ile sevk edilmesi halinde kullanılması gereken taşıma belgesi “*Demiryolu Hamule Senedidir*”. Bu belge uygulamada daha çok **CIM** belgesi adıyla belirtilir. Benzer şekilde bu belgenin de nakliye firması veya acentesi tarafından ıslak kaşe ile imzalanıp onaylanması, eşyanın taşınmasıyla ilgili sorumluluğun nakliye firmasına geçtiği anlamını yüklemektedir (Canitez, 2012).

Eğer ihracata konu olan eşya havayolu ile taşınıyorsa, bu defa kullanılacak taşıma belgesi “*Havayolu Konşimentosudur*”. Bu belgede kıymetli bir evrak olmamasına rağmen, kıymetli evrak gibi işlem görür. Benzer şekilde havayolu nakliye firmasının havayolu konşimentosunu ıslak imza ile kaşeleyip onaylaması, taşımayla ilgili sorumluluğun nakliye firmasında olduğunu vurgular (Canitez, 2012).

Yukarıdaki açıklamalara ek olarak, bazı durumlarda lojistik araçlar (forwarders) malı taşıyıcı araca yüklemek için teslim aldıklarında “*FIATA Makbuzu*” düzenleyebilirler. Bu belge aslında malların yüklenmek için teslim alındığına dair belge niteliği taşır (Canitez, 2012).

1.2.4.6. Sigorta

Emtia Nakliyat (Yük) Sigortası kara, deniz, hava ve demir yoluyla bir yerden diğer bir yere taşınmakta olan her türlü yükün, taşınmaları sırasında karşılaşılabilecekleri tehlikelerden kaynaklanan hasarlara karşı teminat sağlamaktadır (Jarret, 1998).

Malların bir yerden bir yere bir veya çok sayı ve / veya türdeki nakil aracı ile taşınması esnasında uğrayabileceği ziyan ve hasarları güvence altına alan sigorta türüdür (Jarret, 1998).

Dış ticaret işlemlerinde, malların taşınması çok uzun mesafelerde gerçekleştirildiğinden her an bir aksilik yaşanması mümkündür ve sıklıkla karşılaşılan bir durumdur. Sigorta en azından malın hasar görmesi ya da telef olması riskini, dış ticaret işlemlerinde rahatlıkla göz ardı edilebilecek çok düşük bir bedel karşılığında, ortadan kaldırır (Chyi, 2000).

Tüm şartlar yerine getirilse bile, taşımaya konu malın sigorta ettirilmiş olması herhangi bir olumsuzluk durumunda tüm zayıatın karşılanacağı anlamını taşımaz. Gerek sigorta talebinde bulunanın prim tutarını göz önünde bulundurarak daha dar kapsamlı bir teminatı tercih etmesi, gerekse sigorta şirketinin taşıma güzergâhında savaş ya da karışıklık vb. gibi nedenlerden ötürü yine teminatı dar kapsamlı tutmak istemesi durumlarında olası bir zayıatın ancak belli bir kısmını karşılayacak poliçeler

düzenlenebilir. Sigorta şirketleri tarafından üstlenilen risk oranı temelinde 3 çeşit Emtia Nakliyat (Yük) Sigortası bulunmaktadır (Millar, 1984);

- Geniş Kapsamlı Teminat (All Risk)
- Dar Kapsamlı Teminat
- Tam Ziya (Total Loss)

Geniş kapsamlı teminat bir uluslararası taşıma sırasında sigorta poliçesine konu olan mal ile ilgili tüm risklerin sigorta şirketi tarafından güvence altına alınmasını içerir. Buna göre, taşımaya konu mal ile ilgili olarak yüklenmesinden boşaltılmış olduğu ana kadar oluşabilecek tüm hasarların maddi karşılığının ya da malın kullanılmayacak hale gelmesi durumunda kıymetinin karşılanması sigorta şirketinin sorumluluğu altındadır.

Dış ticaret teslim şekillerine göre ise sigorta kapsamında yer alan iki teslim şekli vardır (Kaya ve Turguttopbaş, 2012);

- **CIF (Cost, Insurance and Freight - Masraflar, Sigorta ve Navlun):**

Bu teslim şeklinde satıcı sigorta primi, navlun ve yükleme masrafları ve riskleri üstlenerek, malları yükleyeceği limana getirecektir. Satıcı, gemi acentesi ile anlaşacaktır. Satış sözleşmesindeki malların belirtilen tarihte ve yerde yüklemesinin yapıldığını alıcıya bildirir. Satıcı sigorta primini ödemek suretiyle yüklediği mal cinsine uygun olan en dar kapsamlı deniz nakliyat sigortası yaptıracaktır. Mallar gemiye yüklendikten sonra navlun ve sigorta primi dışındaki masraflar ve risk alıcıya geçmektedir.

- **CIP (Carriage and Insured Paid To - Taşıma ve Sigorta Ödenmiş Olarak):** Bu teslim şeklinde satıcı sigorta primi, navlun ve yükleme masrafları ve riskleri üstlenerek malları yükleyeceği limana getirmektedir. Satıcı gemi acentesi ile anlaşacaktır. Satış sözleşmesindeki malların belirtilen tarihte ve yerde yüklemesinin yapıldığını alıcıya bildirecektir. Satıcı sigorta primini ödemek suretiyle yüklediği mal cinsine uygun olan en dar kapsamlı nakliyat sigortasını yaptıracaktır. Ancak, alıcı olağandışı risklere (grev, savaş, doğal afet vb.) karşı sigorta yaptırılmasını talep etmesi

durumunda, primini kendisi ödemek şartıyla satıcıdan sigorta kapsamının genişletilmesini isteyebilmektedir. Sigorta, satıcı tarafından mal bedelinin %10 fazlası tutarında yaptırılacaktır.

1.2.4.7. Sipariş Yönetimi

Lojistik iş süreçlerinde kritik nokta, müşteri siparişlerinin yerinde ve zamanında, müşteriye tatmin edecek bir sonuçla teslim edilmesidir. O nedenle bu sürecin en doğru teknik ve yöntemler ile yönetilmesi önemlidir. Bu noktada bilgi yönetimi öncelikli değerlendirilmelidir (Koban ve Keser, 2013). Çoğu lojistik fonksiyon saklama, işleme, büyük miktarda veri tutma, gerçek zamanlı iletişim kapasiteleri, kullanımı kolay veya karmaşık analitik araçları ve rapor üreticilerini gerektirir. Bilgi teknolojilerindeki bazı yeni gelişmeler lojistik fonksiyonların bütün gereklerini karşılamaktadır (Demir, 2007).

Bu bağlamda lojistik hizmetlerde bilginin doğru yönetimi aşağıdaki noktalarda önemli rol oynamaktadır (Koban ve Keser, 2013);

- Hizmetin üretilmesi (Siparişin alınması, yeterliliğinin sorgulanması, teslimatın programlanması ve faturalandırma işlemlerinde kolaylık sağlanması),
- Etkin tedarik zinciri yönetiminin sağlanması,
- Zaman, yer ve biçim esnekliğinin sağlanması.

Lojistik bilgi sistemi temel olarak, Siparişin Yönetimi'dir. Pazarlama-satış ile sipariş yönetimi arasındaki iletişime bağlı olarak döngünün tamamlanması söz konusudur. Aksi durumda yapılacak öngörüm ile stok seviyeleri arasında dengesizlik oluşacak ve işletme karlılığı olumsuz yönde etkilenecektir. Örneğin planlanmadan yapılan bir tutundurma faaliyetinin stok seviyesini, üretim, satın alma sistemini ne kadar olumsuz etkileyeceği açıktır (İTO, 2006).

Sipariş yönetimi, dağıtım işlemini tetikleyip sipariş talebini karşılamak üzere yapılan etkinlikleri yöneterek, insan vücudunun merkezi sinir sistemi ile benzer

özellikler taşımakta, müşteriden siparişin alınması ile ürünün ya da hizmetin müşteri tarafından elde edilmesi arasında geçen zamandaki tüm faaliyetlerin yönetimini içermektedir (Aktaş ve Uluengin, 2005).

Sipariş yönetiminin bileşenleri üç ayrı gruba ayrılabilir:

(1) Sipariş girişi/düzeltilme, programlama, sipariş nakliyatının hazırlanması ve faturalama gibi operasyon bileşenleri,

(2) Sipariş değiştirme, sipariş durumunun araştırılması, takip ve hızlandırma, hataların düzeltilmesi ve ürün bilgi talepleri gibi iletişim bileşenleri,

(3) Müşterinin kredi durumunu kontrol etme, alacaklar hesabını işleme ve toplama işlemlerini içeren kredi ve toplama bileşenleri.

Siparişlerin depo ya da saklama tesislerinden alınması ve nakliye edilmesi arasındaki süre, gelişmiş sistemler ile azaltabilir (Aktaş ve Uluengin, 2005). Günümüzde kullanılan bilgi teknolojilerinin yardımıyla, müşteri gereksinimleri tam zamanında ve eksiksiz olarak işletmeler tarafından belirlenebilmektedir. Bilgi teknolojileri yardımıyla sisteme iletilen müşteri siparişi hızlı bir biçimde işletmedeki diğer birimlere aktarılacak ve müşteri siparişi hızlı bir biçimde karşılanabilecektir. Başlangıçta şirket için pahalı olmasına karşın, gelişmiş sistemler, sipariş sürecinin doğruluğunu ve sipariş yanıt süresini önemli ölçüde geliştirebilecektir. Genellikle, diğer lojistik masraflardaki (envanter, nakliye ve depolama gibi) tasarruflar ya da gelişmiş müşteri hizmetleri ile artış gösteren satışlar sistemin masraflarını dengeleyebilecektir.

1.2.4.8. Stok Yönetimi

Envanter yönetiminin varlık sebebi, müşterilerin istedikleri ürünü istedikleri anda elde etme isteği ile üreticilerin minimum yatırım seviyesindeki mamul stoğunda kendilerini konumlandırmak istemeleri arasında optimum düzeyde dengeleme sağlamaktır. ABC analizleri, Sürekli Gözden Geçirme sistemleri, Ekonomik Sipariş Miktar tespiti vb. konularla ilgili uygulamaları içerir.

Envanter, üretimi istenilen düzeyde tutmak, teslim ve satışı istenen özelliklere göre gerçekleştirmek amacıyla malzeme, materyal, yarı işlenmiş ve tamamlanmış ürün mevcudunun elde bulundurulmasıdır (İTO, 2006).

Müşteriler, ihtiyaç duydukları anda diledikleri ürünü hazır bulmak isterler. Eğer iç müşteriler ihtiyaç duydukları malı ihtiyaç duydukları anda bulamıyorlarsa (üretim gereklilikleri sağlanamıyor ise) fayda üretim süreci sarsılacak, dış müşteri ise satın alma sürecini tamamlayamayacak ve rakip firma mallarına yönelebilecektir (Jarret, 1998). Bu nedenle envanter yönetimi, müşteri hizmetleri ile bağlantılı bir fonksiyon olarak ele alınan ve envanteri elde bulundurma maliyeti ile elde bulundurmama maliyeti arasındaki dengeyi sağlamaya yönelik bir fonksiyon olarak karşımıza çıkmaktadır (Arroyo ve Gaytan, 2006).

Envanter yönetiminin etkinliği hem müşterilerin ihtiyaçlarını hem de üretim gerekliliklerini karşılamaya yönelik yeterli ürün tedariki sağlamak üzere finansal gerekliliğe ihtiyaç duyulmasından ötürü oldukça önemlidir. Hammaddeler, parçalar ve bitmiş malların envanterinin oluşturulması hem yer hem de sermaye tüketimine neden olmaktadır. Envanter yönetimi, malzeme yönetiminin biri ekonomik diğeri ise fonksiyonel olarak tanımlanan temel amaçlarına ulaşmasında esas rolü olan fonksiyonudur. Bu amaçlar;

- Üretim için gerekli olan her çeşit malzemenin, gerektiği anda ihtiyaç noktasında bulunmasını sağlayacak sistemleri kurup çalıştırmak,
- Bu faaliyetlerle ilgili tüm maliyetlerde tasarruf sağlayarak işletme amaçlarına katkıda bulunmaktır.

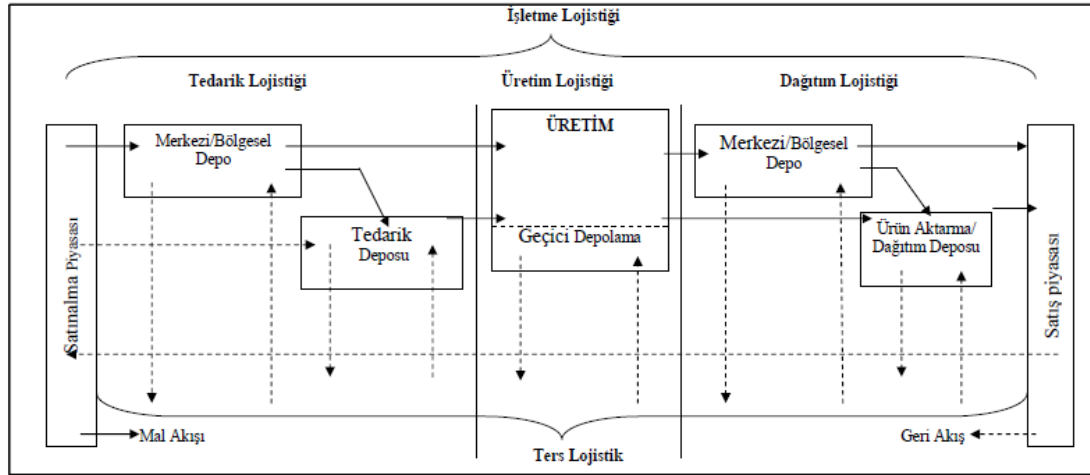
Her düzeyde müşteri talebini anında karşılayacak üretimi veya dağıtımı sağlamak her zaman mümkün olmamakla birlikte envanter; makul düzeyde ürünü, söz konusu talebi karşılamak adına hazır bulundurabilmek için talep ile arz arasında bir tampon görevi üstlenmektedir. Nasıl ki taşıma ürüne yer değeri katıyor ise, envanterler de ürüne zaman değeri katmaktadır. Bu zaman değerini yaratabilmek için, envanterin müşteriye ya da üretim noktalarına yakın ve hazır bulundurulması gerekmektedir. Envanter yönetimi ise, stok düzeyinin maliyetleri minimize edecek biçimde az, ancak

istenilen stok düzeyini sağlayacak kadar da yeterli tutulmasını sağlayan bir yönetim biçimidir (Burduroğlu ve Lambert, 2000).

1.2.5. Lojistiğin Aşamaları

Bir işletmede yurütülen lojistik faaliyetleri dört ana başlık altında toplamak mümkündür.

- Tedarik lojistiği
- Üretim lojistiği
- Dağıtım lojistiği
- Tersine lojistik



Şekil 1.9. Lojistik Faaliyetler

Kaynak: Koban ve Keser, 2013.

1.2.5.1. Tedarik Lojistiği

Tedarik lojistiği, işletmeye değer katan temel işlevleri içermektedir. Satın alma, materyallerin tedarikçiden üreticiye, depo veya perakende ambarlarına kesintisiz girişinin planlanması ve ürün akışının sağlanması tedarik zinciri çerçevesinde düzenleyen faaliyetler bütünüdür. Bu tamamen üretim öncesi gerçekleştirilen ve kaynakların üretim hattına taşınmasına hizmet eden bir süreçtir (Koban ve Keser, 2013). Lojistiğin araştırma, tasarım, geliştirme, imalat ve üretimi ile ilgilenen koludur. Özetle ihtiyaç duyulan malzemeler, işletme idame malzemeleri, sefer stoklarının

konseptte dayalı ihtiyaçlar sistemine göre temin ve tedarikine ait faaliyetlerdir (Orhan, 2003).

İyi planlanmış bir tedarik lojistiği sayesinde firmalar, üretim öncesi masraflarını önemli ölçüde azaltma imkânı bulmaktadırlar. Doğru 3PL firmasının seçimi, etkili envanter kontrolünün yapılması ve tedarikçilerle güvene dayalı uzun süreli sözleşmeler oluşturulması sayesinde, firmalar stok seviyelerini minimum seviyede tutarak depolama maliyetlerini en aza indirilmiş olur.

1.2.5.2. Üretim Lojistiği

Üretim lojistiği, sadece endüstriyel işletmelerde kullanılan, işletmenin içerisindeki bütün mal akışlarının ve onlara ait bilgi akışlarının planlanması, yönetimi ve kontrolünü kapsamaktadır (Koban ve Keser, 2013). Malzemenin depolanması, dağıtımı, ulaştırılması, bakımı, kullanılması ve envanterden çıkarılması ile ilgilenen koludur (Orhan, 2003).

Bu kavramla ifade edilen, bir lojistik faaliyet sonucu elde edilen ürünün imalatının tamamlanıp tüketici veya kullanıcıya verinceye kadar geçen süreçtir. Bu sürece araştırma, tasarım, geliştirme faaliyetleri de dâhil edilmektedir (Keskin, 2014).

İhtiyaçların tespiti, kaynak planlaması, proje yönetimi, entegre lojistik destek planının hazırlanması, teknik ve idari şartnamelerin hazırlanması, araştırma, tasarım, geliştirme ve üretim, kalite güvencesi ve kontrolünün temini, güvenilirlik ve hata analizlerinin yapılması, emniyet standartlarının belirlenmesi, deneme ve testlerin icra edilmesi, dokümantasyon faaliyeti, konfigürasyon kontrolü ve modifikasyon, muayene, test, kabul, teslim ve tesellüm faaliyetleri gibi konuları içerir (Keskin, 2014).

1.2.5.3. Dağıtım Lojistiği

Bu süreçte üretim işlemi tamamlanmış olup, üretilen malların pazara ve müşterilere ulaştırılması sağlanmaktadır. Üretim sonrası lojistik süreci; fiziki dağıtım kanallarını da içine alan ve malın müşteriye ulaştırılmasına dönük faaliyeti kontrol altında tutan bir iş akışıdır. Buradaki faaliyetlerin önemli bir kısmını, fiziksel dağıtım

hizmetleri oluşturmaktadır. Bunların içerisinde en temel olanları ise; ambalajlama, depolama, nakliye vb.dir (Koban ve Keser, 2013).

Outbound lojistik ya da dağıtım lojistiği, ürünün üretim hattından ayrılması ile başlamakta ve doğrudan alıcıda (toptancı/perakendeci) ya da son kullanıcıya sona ermektedir. Bu süreç, alıcının taleplerine göre verilen sözlerin başarılı bir şekilde yerine getirilmesinde zincirin son halkası olarak önemli görülmelidir. Çünkü outbound lojistik müşteri ilişkileri yönetiminin önemli bir parçasıdır. Fiziksel dağıtımın somut görevi, bir dağıtım noktasından hareketle miktar, çeşit ve kalite olarak doğru ürünle, doğru şekilde, doğru zamanda, doğru yere en düşük maliyetle hizmet sunmaktır. Bu kriterlerin yerine getirilmesi durumunda etkin lojistik yönetiminden bahsetmek söz konusu olabilecektir.

Tıpkı inbound lojistikte olduğu gibi, outbound lojistik de taşıma, envanter yönetimi, sipariş işleme, koruyucu ambalajlama, depolama, malzeme elleçleme ve bilgi yönetimini içerir. Ancak bu faaliyetler artık tedarikçiden üretim hattına doğru değil, tamamlanmış ürünlerin üretim hattından araçlara ya da müşterilere doğru hareketiyle ilgilidir. Nasıl ki inbound lojistik outbound lojistikten farklı olarak temin sürecini içeriyorsa, outbound lojistik de inbound lojistikten farklı olarak “ürün planlama” sürecini içermektedir. Ürün planlama, üretilecek mamulün toplam ne kadar üretileceği ne zaman ve nerede üretileceği ile ilgilidir. Yine dikkat edilmesi gereken nokta, ürün planlama ile üretim planlayıcılarının günlük olarak gerçekleştirdikleri üretim planlamanın aynı şeyler olmadığıdır.

Dağıtım lojistiği, kullanıma hazır ürünlerin işletme sınırlarından çıkmasıyla başlamakta ve satıcı ya da son kullanıcıya ulaşmasıyla son bulmaktadır. Ürünün teslimindeki son halka olması ve müşterilerle en yakın temasın sağlandığı nokta olması dolayısıyla lojistiğin en önemli bölümü olarak nitelendirilebilir.

1.2.5.4. Tersine Lojistik (Reverse Logistics-RL)

Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi (The Council of Supply Chain Management Professional-CSCMP) tanımına göre ters Lojistik, planlama, uygulama, kontrol, hammaddenin maliyet etkisi, envanter süreçleri, nihai ürünler ve

ilgili bilgilerin tüketim noktasından başlangıç noktasına tekrar değer kazanma ve uygun bir şekilde elden çıkarma amacıyla akış sürecidir (Koban ve Keser, 2013).

Ters lojistik, üretim sektöründe son müşteriden satıcıya ya da hizmet sunucuya geri gelen malların hareketi, depolanması ve elleçlenmesi ile uğraşırken askeri sektörde ise; muhasebe sırasında kullanılmayan hasarlı ya da ihtiyaç fazlası ikmal maddeler ile karşı taraftan ele geçen malzemelerin, bölgeye geri aktarılması faaliyetlerini kapsar (Keskin, 2014)

“Tersine Lojistik” (Reverse Logistics), literatürde farklı şekillerde tanımlanmıştır. Tersine lojistik hakkındaki ilk tanımlar, Lambert ve Stock tarafından yapılmıştır. Tersine lojistik, tek yöndeki ürün gönderiminin (ileri lojistik) önemi sebebi ile “tek yönlü bir yolda yanlış yönde gitmek” olarak tanımlanmıştır. 1980’ler boyunca tersine lojistik kavramı, birincil akışa karşıt olarak, müşteriden üreticiye doğru ürünün hareketi ile sınırlı olmuştur. 1998’de Stock, tersine lojistiği “ürün dönüşleri, kaynak azalımı, geri kazanım, materyal ikamesi, materyallerin yeniden kullanımı, atıkların yok edilmesi ve yakılması, tamir ve yeniden üretimde lojistiğin rolü” olarak tanımlamıştır (Karaçay, 2005).

1.2.5.4.1. Tersine Lojistik Aktiviteleri

Ters lojistik ile dağıtım planlaması açısından, kullanılmış ürünün son kullanıcıdan üreticiye doğru fiziksel hareketi, devamında, geri dönmüş ürünün üretici tarafından yeniden kullanılabilir ürün haline getirilmesi ve tekrar tüketiciye ulaştırılması fiziksel akışı ile tamamlanmaktadır (Koban ve Keser, 2013).

Tersine lojistikte geri kazanım opsiyonlarının tümü, ürünlerin toplanması, yeniden işlenmesi ve yeniden dağıtılması aşamalarını içerir. Asıl farklılık yeniden işleme aşamasında kendini gösterir. Buna göre ürün geri kazanım süreçleri aşağıdaki gibi sıralanabilir (Karaçay, 2005):

Tamir: Tamiratın amacı, geri dönmüş kullanılmış ürünü yeniden çalışır veya kullanılabilir hale getirmektir. Tamir edilmiş ürünün kalitesi genellikle yeni ürün kalitesine göre biraz daha düşüktür. Ürünün tamirat işlemi, kırılmış veya bozulmuş

parçaların tamiri ve değiştirilmesini içerir. Tamirat genellikle oldukça sınırlı düzeyde demontaj ve montaj gerektirir.

Ürün yenileştirme: Ürün yenileştirmenin amacı, kullanılmış ürünü, belirlenmiş kalite düzeyine getirebilmektir. Kalite standartları, yeni üründe olduğu kadar sıkı değildir. Kullanılmış ürün demontaj ile modüllerine ayrıldıktan sonra kritik modüller kontrol edilir ve gerekiyorsa değiştirilir. Uygun modüller yenilenmiş ürüne monte edilir. Bazen ürün yenileme sürecinde eski modüller, teknik olarak daha iyi olan modüller ve parçalarla değiştirilerek, ürün geliştirmesi (upgrade) gerçekleştirilir. Askeri ve ticari uçaklar, yenileştirme sürecinden geçen ürünlere örnek olarak gösterilebilir. Ürün yenileştirme, ürünün kalitesini artırır ve ürünün ömrünü uzatır.

Yeniden üretim: Yeniden üretimin amacı, kullanılmış ürünü yeni ürüne uygulanan kalite standartlarına uygun hale getirmektir. Kullanılmış ürün tamamıyla demonte edilir, tüm modüller ve parçalar kontrolden geçirilir. Aşınmış, eskimiş veya teknolojik olarak modası geçmiş parça ve modüller yenisi ile değiştirilir. Tamir edilebilir parça ve modüller onarılır ve testlerden geçirilir. Uygun parçalar, alt montajlar ve modüller monte edilir. Yeniden üretim esnasında da üründe geliştirme sağlanabilir.

Ürün yamyamlaştırma: Yukarıda bahsedilen üç tip geri alım opsiyonunda kullanılmış ürünün büyük bir kısmı yeniden kullanılmaktadır. Yamyamlaştırmada ise ürünün sadece ufak bir kısmı yeniden kullanılır. Amaç, kullanılmış ürün veya bileşenden, kullanılabilir sınırlı bir dizi parçanın geri alınmasıdır. Bu parçalar başka ürün veya bileşenlerin tamir, yenilenme veya yeniden üretiminde yeniden kullanılır.

Geri dönüşüm: Yukarıda bahsedilen ürün geri alım opsiyonlarında amaç, kullanılmış ürünlerin ve bileşenlerin fonksiyonaltelerinin ve özelliklerinin mümkün olduğunca korunmasıdır. Geri dönüşümde ise, ürün ve bileşenlerin özellik ve fonksiyonları kaybolur. Geri dönüşümün amacı, kullanılmış ürün ve bileşenlerin materyallerinin yeniden kullanılabilmesidir. Geri dönüşüm çok sayıda kullanılmış ürüne uygulanmaktadır. Örneğin ABD, İngiltere, Almanya gibi birçok ülkede ıskartaya çıkmış araba ağırlığının %75'ini oluşturan neredeyse tüm metal parçaları, geri dönüşüme tabi tutulmaktadır.

1.2.5.4.2. Tersine Lojistiğin Önemi

Tersine lojistik, istenmeyen malzemelerin (atık madde, kutu, şişe, kâğıt vb.) geri dönüştürülmesi ve yeniden üretime kazandırılması ve iade ya da defoluların farklı satış kanallarında yeniden satışa sunulması ile değerlendirilmesi yönleriyle çevreye duyarlı lojistik olarak bilinmektedir. Özellikle günümüzde çevre koruma amaçlı yasal düzenlemelerin yanı sıra modern işletme ve yönetim anlayışlarında, işletmelerin çevreye duyarlılık çalışmalarını, sosyal sorumluluk ilkelerinin uygulama örneği olarak görmeleri de ters lojistik faaliyetlerinin üzerinde daha fazla durulmasını gerekli kılmıştır (Koban ve Keser, 2013).

Ürün geri alımının en belirgin örneği, otomotiv endüstrisinde yaşanmaktadır. ABD’de camın %20’si, kâğıt ürünlerinin %30’u ve alüminyum kutuların %61’i geri dönüştürülürken, 10 milyon araba ve kamyonun her yıl %95’i geri dönüşüme girmekte ve bu araçların %75’i yeniden kullanım için geri kazandırılabilir. İşletmeler, değişen koşullar sebebi ile tersine lojistik stratejileri geliştirmekte ve uzun dönemli planlarını buna göre yapmaktadırlar. Örneğin, BMW’nin stratejik amacı, 21. yy.’da tamamıyla geri kazanılabilir otomobiller tasarlamaktır. Tersine lojistik, otomotiv endüstrisi dışında, çelik, elektronik, bilgisayar, kimya, ilaç, tıbbi araçları da içeren birçok endüstride kullanılmaktadır. Tersine lojistik uygulayan büyük firmalar arasında BMW, Delphi, DuPont, General Motors, HP sayılabilir (Karaçay, 2005).

İyi bir tersine lojistik uygulaması, müşterinin riskini azaltacağından firmanın rekabet gücünü de artıracaktır. Çünkü müşteri, gerektiğinde ürünü geri vereceğini bilmektedir, bu da firmaya olan güveni artırır. Tersine lojistik, firmanın esnekliğini de artırır. Birçok firma, satamadığı ürün stoklarına sahiptir. Eğer bunlar kolayca bileşenlerine ve materyallerine ayrıştırılabilir hale getirilirse, firmanın pazarda başarılı olma şansı da artacaktır. (Karaçay, 2005)

İKİNCİ BÖLÜM

2. DIŞ KAYNAK KULLANIMI VE TAŞIMACILIK

Günümüzde küreselleşmeye bağlı olarak dünya pazarlarında yaşanan gelişmeler, hız, esneklik ve maliyet kavramlarının önemini bir kat daha arttırmıştır. Bu bağlamda; özellikle işletmelerin temel yetkinlik alanları dışındaki yatırımlardan kaçınarak, maliyetleri azaltma ve enerjilerini kendi uzmanlık alanlarına yöneltme isteği dış kaynak kullanımının (outsourcing) doğmasında ve gelişmesinde önemli rol oynamıştır. Zaman içinde dış kaynak kullanımının kapsamı giderek genişlemiş ve günümüzde işletmelerdeki birçok faaliyet dış kaynaklardan sağlanır duruma gelmiştir. Tedarik zincirinde büyük bir maliyet unsuru olan lojistik faaliyetler de bu gelişmelerden etkilenmiş ve sonucunda lojistik aktivitelerde ve özellikle de taşımacılıkta dış kaynak kullanımı giderek yaygınlaşmıştır.

Ayrıca, bir malın hasarsız olarak uzak pazarlara sunulması, başka bir deyişle nakliyesi, malın kalitesi ve fiyatı kadar önemli bir unsur haline gelmiştir. Malı hasarsız, mümkün olduğu kadar kısa sürede ve ucuz bir şekilde üretim noktasından pazarlara taşıyabilmek rekabet gücünün önemli bir parçası olmuştur. Bu durum taşınacak mesafenin arttığı ve taşıma imkânlarının çeşitlendiği dış ticarete daha önemli bir boyut kazanmaktadır.

Bu kapsamda çalışmanın konusu olan tedarik zincirinde dış kaynak kullanımı olarak taşıma sözleşmeleri çerçevesinde bilinmesi gereken dış kaynak kullanımı ve taşımacılık kavramları bu bölümde ayrıntılı olarak açıklanmaktadır.

2.1. DIŞ KAYNAK KULLANIMI (OUTSOURCING)

2.1.1. Dış Kaynak Kullanımı (DKK) Tanımı ve Kapsamı

Outsourcing uygulamasının başlangıcı, mali sıkıntı içindeki firmaların maliyet tasarrufu sağlamak üzere iŐle doğrudan ilişkili olmayan faaliyetleri başka bir firmaya devretmesi Şeklinde gerĀekleŐmiŐtir bu sayede iş g¼c¼nde bir indirimle gidilerek maliyetler azaltılıyordu (Orhan, 2003).

2.1.1.1. Dış Kaynak Kullanımının Tanımı

Dış kaynak kullanımı, İŞletmelerin asıl faaliyet konusu dışında kalan işleri kaynak tasarrufu yapabilmek, yapı olarak k¼ç¼ltmek, daha yalın hale getirebilmek ve kendisinin Āok iyi bildiği faaliyetler üzerinde yoęunlaŐabilmek amacıyla başka işletmelere yaptırması olarak tanımlanabilir (Y¼ksel ve Gerede, 2012).

Bir başka tanıma g¼re ise; İŞletmenin devamlılık arz eden bazı iÇsel faaliyetlerini ve karar haklarını, bir anlaşmaya bağlı olarak, dışarıdaki tedarikçi firma veya firmalara devretmesi olarak tanımlanabilir (Tetik ve Ören, 2015).

Dış kaynaklardan yararlanma ĀeŐitli Şekillerde tanımlanmıştır. Genel bir tanımla dış kaynaklardan yararlanma “işletme ve işletmenin iÇsel olarak elde ettiği hizmet ya da s¼reĀleri sağlayan bir veya daha fazla tedarikçi arasındaki s¼zleŐmeye dayanan uzlaşma” olarak ifade edilebilir (Özt¼rk ve Sezgili, 2002).

İŞletmelerin, sadece kendi sahip oldukları yetenek ve becerileri esas alan işlerin dışındaki; öz veya temel yeteneklerin kullanılmadığı işlerin işletme dışından kendi alanında uzmanlaşmış başka işletmelerden alınmasına “outsourcing” veya “dış kaynak kullanımı” denir. Başka bir ifadeyle dış kaynak kullanımı; işletmelerin kendisine rekabet avantajı sağlayan faaliyetlere odaklanması, kendi uzmanlık alanına girmeyen faaliyetleri ise bu konuda uzmanlaşmış diğer işletmeler aracılığıyla gerekli kalite standartlarına uygun bir biĀimde sağlanması denir (Özbyay, 2004).

Dış Kaynak Kullanımı işletmelerin rekabet avantajı sağlayan faaliyetlere odaklanmasına, kendi uzmanlık alanına doğrudan girmeyen faaliyetlerini ise bu konuda uzmanlaşmış organizasyon dışındaki işletmeler aracılığıyla sağlamasına olanak veren modern bir yönetim stratejisidir. En genel ifadeyle işletmelerin kendilerinin üretebilecekleri parça ve hizmetleri başka firmalara ürettirmeleri anlamına gelmekte ve literatürde “outsourcing” olarak yer almaktadır (Karahana, 2009).

Bir işletme birden fazla ürün veya hizmet için faaliyette bulunuyorsa, bu faaliyetlerin bazılarında zamanla etkili olamama ve düşük kalitenin ortaya çıkma durumu söz konusudur. Ancak işletme bazı alanlarda dış kaynaklardan yararlanma uygulamasına giderse, daha kârlı ve daha yüksek kalitede ürün ve hizmet gerçekleştireceği kabul edilmektedir (Oflluoğlu ve Doğan, 2009).

Dış kaynak kullanımı ile işletmeler kendilerine rekabet avantajı sağlayan öz yetenek ile ilgili işlerin dışındaki tüm işleri, başka işletmelere yaptırmak suretiyle hem kaynak tasarrufu sağlamakta hem yapı olarak küçülmekte (downsizing) ve yalın hale gelmekte hem de kendilerinin çok iyi bildiği iş üzerinde yoğunlaşma imkânı bulmaktadırlar (Yalçın ve ark., 2011).

Dış kaynak kullanımı kavramını açıklarken bu kavramla iç içe olan temel yetkinlik kavramı ise bir örgütün rakipleri karşısında güçlenmesini ve rekabet edebilmesini sağlayan unsurların bir kombinasyonudur. Bir örgüt yeteneğinin temel yetkinlik olabilmesi için, rakipler karşısında bir üstünlük ve avantaj sağlaması ve kolayca taklit edilememesi gerekmektedir (Karahana, 2009).

İşletmelerin öz yeteneği: Rakiplerine kıyasla çok daha iyi bildiği, kolayca taklit edilemeyen, uzun vadeli başarısının temelini oluşturan bilgi, yetenek, iş yapma üslubu tekniği veya becerisidir (Yalçın ve ark., 2011).

Yukarıda bahsedilen tanımların ortak özellikleri şöyle sıralanabilir:

- Maliyetlerin düşürülmesi,
- İşletmede fiziksel küçülme sağlanarak, karı maksimize etmek,

- Esnekliği ve kaliteyi arttırmak,
- Rekabet avantajı elde etmek,
- Temel yeteneklere odaklanmak,
- İşletmenin temel yeteneği dışındaki faaliyetlerin devredilmesi,
- Uzmanlık gerektiren işlerin dışarıdan alınmasıdır.
- İşletme dışı bir firmayla ortak çalışma,
- Sözleşme imzalamak,

Dış kaynak kullanımı, genellikle uzun dönem için planlanan bir grup görevin dış kaynak hizmeti sağlayan bir işletme tarafından yerine getirilmesidir. Uzun dönemli bir yönü olması daha detaylı faaliyet bağlantılarını, performans ölçümlerini, temel ölçüler geliştirmeyi, kriz ve çıkış stratejilerini belirlemeyi gerektirmektedir (Cavinato ve ark., 2006). Ancak, dış kaynak kullanımında uzun vadelinin yanında kısa vadeli sözleşme de yapılabilir. Uzun vadeli dış kaynak kullanımında kontrol, hizmet sunan işletmededir. Başlangıçta öyle olmasa bile uzun vadede hizmet alan işletme kontrolü kaybedebilir. Ayrıca risk de yüksektir. Buna karşın kısa vadeli sözleşme yapıldığında kontrol, hizmet alan taraftadır. Riski düşüktür ve ilişkiler değerlendirilip, sorun olduğu gözlenirse sözleşme yenilenmeyebilir (Özbay, 2004).

Sözleşme süresi ve yapılış amacı ne olursa olsun; bir faaliyet dış kaynağa devredildiğinde sorumluluktan kurtulmuş olunmaz. Başarı sağlanmak isteniyorsa bu faaliyetlere ilişkin standartların, hedeflerin konması ve sıklıkla kontrol edilmesi gerekir (Eğin, 2009).

İlerleyen bölümde dış kaynak kullanımının gelişiminden kısaca bahsedilecektir. Dış kaynak kullanımı günümüzde birçok firma için oldukça yaygın bir biçimde kullanılan bir yöntemdir. Bu yöntemin hangi sektörlerde ve nasıl kullanıldığını anlamak için tarihsel gelişimine bakmak önemlidir.

2.1.1.2. Dış Kaynak Kullanımının Tarihsel Gelişimi

Tarihte DKK'nın 18.yüzyılda başlamış olduğu görülmektedir. 18. ve 19. yüzyıllarda İngiltere, sokak lambalarının bakımı ve işletilmesi, hapishanelerin

yönetilmesi, kamuya ait anayolların bakımı, vergilerin toplanması gibi hizmetlerin sağlanması için özel sektörle anlaşmıştır (Tetik ve Ören, 2015). Bu yıllarda Fransız demiryollarının bakım ve onarımı, su depolama ve dağıtım gibi kamu hizmetlerinde DKK uygulamaları görülmüştür. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Amerikan endüstrisinde de yedek parça üretiminde bu yöntem kullanılmıştır (Ofloğlu ve Doğan, 2009).

Tarihsel açıdan Dış Kaynak Kullanımının akademik boyutu şöyledir (Karahan, 2009):

- İlk olarak temel yeteneklere odaklanma yaklaşımı ile akademik çevrelerde başlamıştır.
- 1930'lu yıllarda ekonomist Ronald Coose "Firmaların Doğası" ismini verdiği ve işletmelerin pazara giriş maliyetleri, yapısal seçimler ve bunların sonuçlarını değerlendirdiği makalesinde işletmelerin temel yeteneklerine odaklanmaları gerektiğini vurgulamıştır.
- 1970'li yıllarda başlayan akademik çalışmalara iş çevrelerince değer verilmemesi akademik çevrelerde hayal kırıklığına neden olmuştur. Bu durum büyük işletmelerin pazarda düşük performansla çalıştığı 1980'li yılların başlarında ortaya çıkan küresel durgunluğa kadar göz ardı edilmiştir. 1980'li yıllarda süregelen ekonomik durgunlukla birlikte işletmeler stratejik olarak temel yeteneklerine odaklanma gerekliliğinde fikir birliği sağlayarak destek faaliyetlerini dışarıdaki işletmelere vermeye başlamışlardır.
- 1970'li yıllarda akademik çalışmalar uygulamayı yeni yönetim yaklaşımı olarak açıklarken, bugünkü anlamda ilk DKK Eastman Kodak firmasının 1989 yılında tüm bilgi yönetim faaliyetlerini IBM, Businessland ve Digital Equipment Corp.'a vermesi ile başlamıştır (Türksoy ve Türksoy, 2007).
- DKK'nın günümüzde popüler bir yönetim düşüncesi olmasının temelinde ise, 1990'lı yılların başında Amerikan ekonomisinde başlayan ve diğer

ülkelere de yayılan ekonomik durgunluk ve aşırı rekabetçi iş çevresi ortamı yatmaktadır. İşletmeler faaliyetlerini modernize etmek ve rekabet güçlerini arttırmak için temel yeteneklerine odaklanarak ana faaliyet konuları dışında kalan faaliyetlerini dışarıdaki işletmelere devretmiştir.

Terimin ilk kez literatürde yer bulması ise 1979 yılına rastlamaktadır. Bu yılda dış kaynak kullanımı ilk kez Journal of Royal Society of Arts'ta yayınlanan bir makalede kullanılmıştır (Amiti ve Wei, 2004). Amerika Birleşik Devletleri'nde ortaya çıkışı ise 1980'de Harvard Business Review'de bir makalede olmuştur. Daha sonra 1981'de de ABD gazetelerinde kullanılmaya başlanmıştır (Amiti ve Wei, 2004). 1980'ler sırasında ve bu dönemden sonra ise işletme literatüründe ve ekonomide sıkça kullanılan bir terim haline gelmiştir. Özellikle küreselleşmenin ve piyasalarda rekabetin artmasıyla beraber dış kaynak kullanımı hemen hemen tüm büyük firmaların başvurduğu bir yöntem olmuştur.

Bu yöntemin firmalar arasında çok yaygın bir biçimde kullanılmasının birçok sebebi bulunmaktadır. Bu sebeplerden bazıları; işletmenin kendi işine odaklanması ile bunun dışında kalan işleri alanında uzman bir kuruluşa vererek, sunduğu hizmetin kalitesini arttırması, organizasyon yapısı içerisinde ek personel istihdam etmeyerek yönetim fonksiyonlarının daha iyi gerçekleşmesini ve üst kademe yönetimin stratejik hedefler konusunda düşünmeye daha fazla zaman ayırabilmesini sağlaması, gereksiz malzeme, endüstriyel makine alımını engelleyerek önemli bir sermaye tasarrufu sağlaması ve müşteri beklentilerine daha hızlı yanıt vermeyi sağlaması olarak gösterilebilir (Quinn, 2000).

2.1.1.3. Dış Kaynak Kullanımının Önemi

Dış kaynak kullanımı giderek artan bir uygulama alanı bulmuştur ve özellikle günümüzde bu yöntemi kullanan firmalar çoğunluktadır. Dış kaynak kullanımından yararlanma, stratejik yönetimin doğal bir sonucudur. Yani stratejik yönetim yaklaşımını ortaya çıkaran bazı gelişmelerin dış kaynaklardan yararlanmanın yaygınlaşması açısından özel bir öneme sahip olduğu söylenebilir. Bu konuda etkili olan belli başlı gelişmeler, aşağıda ele alınmıştır. Bu gelişmeler küreselleşme, hızlı değişim, teknolojik gelişmeler ve rekabetin artması olarak özetlenmiştir.

Günümüz işletmeleri, küreselleşmenin ekonomik sınırları ortadan kaldırdığı dünya pazarlarında yoğun rekabet baskılarıyla karşı karşıyadırlar. Bu baskılar işletmelerin faaliyetlerinde sürekli yenilik yapmalarını, gelişmeleri takip etmelerini ve bu gelişmelere uyum sağlamalarını gerekli kılmaktadır. Rekabet işletmelerin yeteneklerini ve kaynaklarını doğal ve esnek bir şekilde değişime ayak uydurmalarını gerektirmektedir (Damodar, 2009).

Dış Kaynak Kullanımından yararlanma, stratejik yönetimin doğal bir sonucudur. Yani stratejik yönetim yaklaşımını ortaya çıkaran bazı gelişmelerin dış kaynaklardan yararlanmanın yaygınlaşması açısından özel bir öneme sahip olduğu söylenebilir.

2.1.1.4. İşletmeleri Dış Kaynak Kullanımına Yönelten Nedenler

Günümüzde ihtiyaçlar artmış ve nitelik olarak değişmiş, bununla birlikte müşteriler bilinçlenmiş, kendi beklentilerine uygun mamullerin hızlı bir biçimde sağlanmasını talep etmeye başlamışlardır. Bu durum ve ülke ekonomisi ile küresel ekonomideki ani dalgalanmalar, işletmeleri zorlamıştır. Bu nedenle, işletmeler yönetim ve üretim yapılarında radikal değişimler yapmak zorunda kalmışlardır. Değişim ve değişkenliğe uyum sağlayabilmek, dalgalanmalardan daha az etkilenmek, güncel ve en son teknolojilerden, bilgi birikiminden hızlı yararlanabilmek amacıyla “dış kaynak kullanımı” yöntemini yaygın olarak uygulamaya başlamışlardır (Dumanoglu, 2005).

Dış kaynak kullanımı, talep dalgalanmalarında karşılaşılabilecek risklerin devredilebilmesi ve dış kaynağın özel becerilerinden yararlanılabilmesi gibi sebeplerle tercih edilir. Tabi bu tercih yapılırken dış kaynağa ödenecek ücretin bu hizmetten elde edilecek yarardan düşük olması önemlidir (Abraham ve Taylor, 1996).

Verimlilik artışı ve maliyet tasarrufu sayesinde rekabetçi üstünlük elde etmek, dış kaynak kullanımının tercih edilmesinde en çok konuşulan ve gündemde olan nedenlerdir (Eğin, 2009). Tam zamanında üretim (JIT) ve maliyet uygulamalarının giderek yaygınlaşması da dış kaynak kullanımını artıran faktörlerden biri olmuştur. JIT kullanan işletmelerde stok ve tedarik zinciri faaliyetlerinin kontrolü, üretim ve

dağıtım işleri daha önemli hale gelmiştir (Baki, 2004) ve işletmeler bu işleri uzman kuruluşlara devretmeye başlamışlardır.

İşletmelerin faaliyetlerini dış kaynağa devretmelerinin sebepleri aşağıdaki şekilde gruplandırılabilir (Trent, 2007; Leenders ve ark., 2002; Chase ve ark., 2001; Razzaque ve Sheng, 1998):

• **Örgütsel sebepler:**

- En iyiyi yapmaya odaklanarak genel performansı artırmak,
- En iyiyi yapmaya odaklanarak etkinliği artırmak,
- Mamul ve hizmet değerini, müşteri tatminini ve hissedar değerini artırmak.

• **Gelişimle ilgili sebepler:**

- Faaliyet performansını geliştirmek (kalite ve verimliliği artırmak, dönüş zamanını kısaltmak vb.),
- Uzmanlık kazanmak,
- Teknolojiye erişim sağlamak,
- Esnekliği artırmak,
- Risk yönetimi geliştirmek,
- Yaratıcı fikirler kazanmak,
- Yeni mamul hatları almak,
- Üstün nitelikli tedarikçilerle bağlantılı olarak kredibilite ve imaj geliştirmek.

• **Finansal sebepler:**

- Varlıklara yatırımı azaltmak,
- Diğer kullanımlar için kaynak yaratmak.

• **Gelirle ilgili sebepler:**

- Dış kaynak hizmeti sunan işletmenin kapasite, işlem ve sistemlerinden yararlanarak büyümeyi hızlandırmak,

– Dış kaynak hizmeti sunan işletmenin ağı sayesinde pazara ulaşma imkânı ve iş fırsatları sağlamak,

– Büyük bir genişlemenin finanse edilemediği zamanlarda bile süreç boyunca satış ve mamul kapasitesini artırmak,

– Ticari olarak mevcut becerilerden yararlanmak.

• **Maliyetle ilgili sebepler:**

– Sabit maliyetleri değişken maliyetlere dönüştürmek,

– Üstün nitelikli tedarikçilerin performansı ve tedarikçilerin daha düşük maliyet yapısına sahip olmaları sayesinde maliyetleri azaltmak,

– Dış kaynağa ne kadar ücret ödeneceği sözleşme ile tespit edildiği için uzun dönemde de maliyeti tespit etmek.

• **İşverenle ilgili sebepler:**

– Temel iş alanındaki enerjiyi artırmak,

– Çalışanlara güçlü kariyer planları vermek.

2.1.1.5. Dış Kaynak Kullanımının Avantaj ve Dezavantajları

Dış kaynak kullanımı uygulamalarının temeli, bazı işleri işletme içinde ve işletmenin kendi kontrolü altında yapmak yerine, dışarıda yaptırmaya dayanmaktadır. Bu nedenle aynı hedef doğrultusunda birbiri ile yardımlaşmak durumunda olan işletmeler arası ilişkiler doğmaktadır. Bu ilişkiler neticesinde dış kaynak kullanımı uygulamalarının bazı tehlikeleri de peşinden getirebileceğini kabul etmek gerekir (Grant ve ark., 2006).

Lojistik sektörünün profesyonelleşmesinin sembollerinden biri olan dış kaynak kullanımının birçok olumlu yönü olduğu kadar olumsuz yönleri de bulunmaktadır. Dış kaynak kullanımı yapılacak alanların seçiminde aşağıda belirtilen fayda ve mahsurların çok detaylı bir biçimde değerlendirilmesi önem taşımaktadır (Keskin, 2014).

2.1.1.5.1. Dış Kaynak Kullanımının Avantajları

Ana İşe Odaklanmak: Küreselleşme sürecinde yaşanan değişim lojistik zincirini daha karmaşık hale getirmiştir. Rekabet edebilme adına tüm imkânların yabancı kaynaklarda “core competency” olarak ifade edilen esas işe yönltilmemesi halinde pazar koşulları gereği rekabet yarışının gerisinde kalınması kaçınılmazdır. Sadece üretim sektöründe değil diğer sektörlerde de ana işe odaklanılamaması önemli sıkıntıları da beraberinde getirmektedir (Keskin, 2014). İşletmeler, esas işe odaklanarak değişen piyasa koşullarına daha kolay uyum sağlarlar bu sayede yapılması gereken değişiklikleri ve yenilikleri çok kısa bir sürede tespit ederek gereken adımları anında atarlar. Bu yöntem sayesinde işletmeler en değerli hazine olan zamanı, bilgiyi, personeli ve diğer bütün kaynakları en verimli oldukları alanda yani kendi ana faaliyetlerinde kullanarak gereksiz iş yükünden kurtulmakta ve kendi alanlarında uzmanlıklarını arttırmaktadırlar.

Maliyetlerin Düşürülmesi: İşletmelerin dış kaynak kullanmasının en önemli nedenlerinin başında maliyetleri azaltmak gelmektedir. İşletmelerin temel yetenek ile ilgili işlerin dışındaki işleri, dış kaynak kullanarak sağlaması yani tedarikçi işletmeler kullanması; işletmeye maliyet açısından rekabet avantajı sağlamaktadır (Özbay, 2004). Sektör ve modellere göre farklılık gösterse de dış kaynak kullanımı, şirketlere yüzde 20 ile 40 oranında maliyet avantajı sağlamaktadır. Maliyet konusundaki başarılı örneklerden birini General Motors (GM) sergilemiştir. Şirket, tüm dünyadaki bin 200 tedarikçisine, günde 3 bin 500 araçla, 90 bin ton malzeme göndermekteydi. Bu hizmetlerini dış kaynak kullanımı ile sağlamaya karar verince, Vector SCM şirketiyle anlaşma yapmış ve bu anlaşma ile GM, “sipariş çevrim” zamanını 60 günden 13 güne indirmeyi başarmıştır (Bazzal, 2003).

Maliyetlerin Önceden Bilinmesi: Değişen piyasa koşullarında işletmeler devamlılıklarını sağlayabilmek için ne tür maliyetlerle karşılaşacaklarını önceden bilmek isterler. Birçok farklı sebepten dolayı işletmelerin maliyetlerinde beklenmedik önemli değişiklikler gözlenebilmektedir. İşletmeler açısından bu karşılaşmak istenmeyen bir durumdur. Bu sorunu ortadan kaldırmak için, dış kaynak kullanımı hizmeti veren kuruluşlarla uzun dönemli sözleşmeler yapılarak, belirlenen fiyatın dışında herhangi bir ekstra giderle karşılaşılması problemi engellenir. Birçok işletme

ileriye dönük maliyetleri tahmin etmede zorlanmaktadır, dış kaynak hizmeti sunan firmalar ise alanlarında uzmanlaştıkları için karşılaşacakları tüm giderleri daha kolay belirlemekte ve hizmeti alan firmaya net bir rakam vererek ileride kötü bir sürprizle karşılaşmasını engellemektedir.

Bilgi Teknolojilerini (BT) Doğru Kullanmak: Günümüzde işletme yönetimi önemli ölçüde BT'ye dayanmaktadır. Dolayısı ile BT'nin doğru seçimi, uyarlanması ve yönetimi, rekabet edebilirliğe büyük katkıda bulunmaktadır. BT'yi doğru kullanmayan firmalar süreçlerini etkin biçimde kontrol edememe, tedarik sürelerinin uzaması ya da aksaması, sistem içindeki stokların artması, entegrasyonun sağlanamaması gibi büyük sorunlar ile karşılaşabilmektedir. Bu durum, BT uygulamalarını deneysel bir yaklaşımla ele almayı büyük bir risk haline getirmektedir. BT'ni, etkin işletme yönetiminde hizmet alan firmanın iş hedeflerine uygun bir şekilde yönetmek dış kaynak kullanımı şirketlerinin sorumluluğudur; dolayısı ile bunu başaramadıkları takdirde bu şirketler önemli yaptırımlarla karşı karşıya kalırlar. Bu durum, dış kaynak kullanımı şirketlerinin sağladığı en önemli faydalardandır (Mersin, 2003).

Hizmet Standartları: Dış kaynak hizmeti sunan kurumlarla yapılan sözleşmelerde verilecek hizmetin asgari ve azami limitleri net olarak ifade edildiğinden dış kaynak kullanan şirketler alacakları hizmetin seviyesi ile sıkıntı yaşamayacakları güvencesi içindedirler (Keskin, 2014). Yerine getirilmesi gereken hizmetlerin gerçekleştirilmemesi durumunda hizmet sağlayan kurumların karşı karşıya kalacağı hukuki prosedür daha önceden belirlendiğinden dolayı taahhüt edilen işlerde herhangi bir aksama söz konusu olmamaktadır.

Süreç Yenileme: Süreç yenileme, işletmelerin rekabet koşullarına uyabilmeleri ve müşterilerine daha kaliteli, hızlı ve ucuz hizmet sunabilmeleri amacıyla, işletme bünyesindeki tüm iş yapma usul ve süreçlerinin köklü bir şekilde gözden geçirilmesine ve yeniden yapılandırılmasına denir. Her biri konusunda uzmanlaşmış, tedarikçi işletmeler, işletmenin müşteriye cevap verme süresini kısaltmasına yardımcı olmakta ve bu sayede işletme, dış kaynak kullanarak süreç yenileme kazançlarını hızlandırmaktadır (Özbay, 2004).

Kaynak Sürekliliği: İşten ayrılma, hastalık, izin gibi kaynak sürekliliğini tehdit eden durumlar ile mücadele edebilmek ve beklenmedik durumlar için önlem geliştirmek bir dış kaynak kullanımı şirketinin fazla ek kaynak gerektirmeden yönetebileceği konulardır (Mersin, 2003).

Geniş ve Esnek Kaynak Havuzu: Farklı alanlara yayılmış farklı hizmetlerin, farklı zamanlarda gerektirdiği farklı uzmanlık ve kaynaklar ancak geniş bir kaynak havuzundan sağlanabilir. Bu havuzun bir şirket tarafından yönetilmesi de kaynak yönetimini, entegrasyonunu ve koordinasyonunu kolaylaştırmaktadır. Özellikle dönemsel ya da mevsimsel olarak üretim ya da dağıtım gereksinimleri artan firmalar için dış kaynak kullanımı firmaları büyük esneklik sağlamaktadır. Firmanın bu hizmetleri kendisinin yapması durumunda ya dönemsel darboğazlar ya da ölü dönemlerde atıl kapasite ortaya çıkmaktadır (Mersin, 2003).

Ancak ilk sırayı maliyetlerde disiplini sağlama/ maliyetleri kontrol altına almak almıştır (Mersin, 2003).

2.1.1.5.2. Dış Kaynak Kullanımının Dezavantajları

Kontrol maliyetleri: Birlikte çalışmaya karar verilen kuruluşun faaliyetlerini kontrol etme gerekliliği oldukça hassas bir konu olmaktadır ve dolayısıyla bu da bazı maliyetleri beraberinde getirmektedir. Dış kaynaklardan yararlanma faaliyetinin başarısı bir anlamda etkin bir kontrol mekanizmasının varlığına da bağlıdır, zira faaliyetin firma misyonuna uygun yapılmaması firmanın rekabet avantajlarını olumsuz etkileyebilmektedir. Faaliyetin amacına uygun yürüyüp yürümediği diğer koşullara olduğu kadar tedarikçinin faaliyetlerine de bağlıdır (Öztürk ve Sezgili, 2002).

Çalışanlar Üzerindeki Etkileri: Dış kaynaklardan yararlanma yoluna gidildiğinde işletmeler devredilen bazı faaliyetlerin şirket içerisinde yürütülmesini sağlayan personelin sayısının azaltılması yoluna gidebilmektedirler. Personel sayısında yapılan bir düzenleme de çalışanların bu durumdan huzursuz olmasını beraberinde getirmekte ve bu durum da bir etkisizliğe neden olmaktadır (Öztürk ve Sezgili, 2002). Dış kaynak kullanım uygulamalarının personel üzerinde yarattığı stres, gelecek korkusu ve sıkıntı verim düşüklüğüne neden olmaktadır. Personelin moralinin

bozulması, işletmeye olan bağlılığının azalması, kayıtsızlığının ve yabancılaşmasının artması, dış kaynak kullanımı uygulamalarının dikkatli bir şekilde yapılması gerektiğini göstermektedir (Özbay, 2004).

Tedarikçi İşletme Üzerinde Kontrolün Kaybedilmesi: Dış kaynaklardan yararlanan işletmelerin verimlilik seviyesi dışarıdan alınan hizmetlere bağlı olacaktır. Dolayısıyla, işletmenin dışarıdan sağlanan servisler üzerindeki kontrolünün önemi artmaktadır. Bu nedenle dış kaynaklardan yararlanan işletme, tedarikçi işletmenin faaliyetlerini dikkatle izlemeli ve sürekli iletişim kurmalıdır. Ancak; iletişim yönetim veya sözleşmedeki bazı yanlışlıklar nedeniyle tedarikçi işletme üzerindeki kontrolün kaybedilmesi verimliliği azaltacaktır (Özbay, 2004).

Esneklik Kaybı: Sözleşme uzunluğu da işletmeler açısından üzerinde dikkatlice durulması gereken bir konudur. İşbirliği yapılan kuruluş uzun vadeli bir sözleşmeyle sabit bir gelire sahip olmak isteyebilir. Sözleşmelere, bu anlamda daima maliyet ve talep gibi bir takım değişen koşulları gözetecek esneklikler kazandırılmalıdır (Öztürk ve Sezgili, 2002).

Niteliksiz Bir Tedarikçi İşletmenin Seçilmesi: İşbirliğine girilecek tedarikçi işletmenin seçiminde üzerinde dikkatle düşünülmesi gereken hususlar vardır; teknik uzmanlığı, bilgisi, işletmenin ihtiyaçlarını anlayabilmesi, yönetim yetenekleri, fiziksel olanakları, insan kaynakları, finansal gücü ve kültürel uyumu sağlayabilmesi gibi (Özbay, 2004).

Sözleşme Hükümlerinin Yerine Getirilmemesi: Hizmet verecek işletmenin sözleşme hükümlerini, çeşitli nedenlerden dolayı yerine getirememesi riski mevcuttur. Alternatif seçeneklerin uygulamaya konulamayacağı veya telafi edilemeyecek durumlarda hizmet alan işletme ve kurumlar çok güç durumda kalabilir (Keskin, 2014).

İşletmenin Yeteneklerini Kaybetmesi ve Teknoloji Hırsızlığı: Dış kaynak kullanımı, işletmelerin gelecekte varlığını sürdürebilmesi için kritik önem taşıyan yeteneklerini zayıflatmaktadır. İşletme, mal ve hizmetlerin üretimi sırasında kazandığı bilgi ve yeteneği dış kaynak kullanarak kaybedebilir ve yeni ürünlerin imal edilmesi

ve geliştirilmesi faaliyetlerine yaptığı yatırımları kesebilir (Özby, 2004). Dış kaynak kullanımında hizmet veren işletme ile çok yakın işbirliği sözleşme süresi sonrasında veya süresince işletmeler için önemli risk taşır. Uzun vadeli işbirliklerinin işletmelerin stratejik hedefleri için tehlikeli olduğu bu yüzden çoğu işletmenin bu tür hizmetler için yaptıkları kontratlarda bir yıllık süreyi aşmadıkları gözlemlenir (Keskin, 2014).

2.1.1.6. Temel Yetenekler

Temel yetenek, bir işletmeyi diğer işletmelerden ayıran, işletmenin vizyonunu gerçekleştirmede temel rol oynayan, rakipler tarafından kolayca taklit edilemeyen bilgi, beceri ve yetenektir (Güney, 2004; Koçel, 2007).

Temel yetenek; kullanıldıkça azalmayan, zaman içinde bozulmayan ve tükenmeyen yeteneklerdir. Uygulandıkça ve paylaşıldıkça çoğalır. Yine de yeteneklerin beslenmesi ve korunması gereklidir; eğer kullanılmazsa bilgi zayıflar (Prahalad ve Hamel, 1990).

Rekabetin şiddetlenmesi, hizmet kalitesindeki beklentilerin artması, müşteri profilindeki değişim ve artan talep gibi küresel işletme dinamikleri, işletmelerin sahip oldukları yeteneklerini gözden geçirmelerini gerektirmektedir (Aydın, 2007). Örgütler temel yeteneklerinin ve yetenekli olmadıkları alanların farkına varıp onları birbirinden ayırdıkları ve diğerlerini devrettikleri zaman, tedarik zincirlerini başarıyla yürütmeleri mümkün olur (Cavinato ve ark., 2006).

Temel yeteneğin en önemli özelliği, kolaylıkla taklit edilememesidir. Kolay taklit edilen temel yetenek, farklılık yaratmaz ve işletmeye bir üstünlük sağlamaz. Kısa zamanda taklit edilebilecek yetenekler, tüm işletmelerin uyması gereken standartlar haline dönüşür. Örneğin, geçmişte stratejik bir üstünlük sağlayan kaliteli mamul ve hizmet üretmek, artık tüm işletmelerin uymaları gereken ön koşul haline gelmiştir (Ertuna, 2008; Ülgen ve Mirze, 2007).

Temel yeteneklerin özellikleri şöyledir (Özby, 2004; Ülgen ve Mirze, 2007; Prahalad ve Hamel, 1990):

- Zamanla öğrenilir ve birikerek geliştirilebilir,
- Sektörde nadir bulunur,
- Rakipler, müşteriler ve sektör tarafından değerli addedilir,
- İşletmenin sahip olduğu diğer becerilerle sinerji yaratır,
- Rakipler tarafından kolayca fark edilemez,
- Taklit edilmesi ve transfer edilmesi zordur,
- İkame edilemez,
- Yetenek, kaynak ve süreçlerin bir bileşimidir,
- İşletmenin stratejik hedeflerini geliştirilmesi açısından gereklidir,
- Pazarlanabilir,
- Ticari olarak değerlidir,
- Kullanıldıkça değeri artar,
- Esnek ve sınırlıdır,
- Büyük yatırımlar yapılsa dahi kolayca arttırılamaz,
- İşletmeye rekabet avantajı sağlar,
- Çeşitli pazarlara erişim için fırsat sağlar.

Günümüzde tüm işletmeler rakiplerine daha duyarlı hale gelmişlerdir. İşletmeler, yaşamlarını sürdürebilmek için sektördeki yeniliklere ve rakiplerinin yeteneklerine daha fazla ilgi göstermeye başlamakta ve bu yeteneklere sahip olmaya çalışmaktadırlar. Sektörde başarılı işletmelerin sahip olduğu değer yaratan yetenekler keşfedilmekte ve keşfedilenler aynen veya benzer şekilde taklit edilmektedir. Benchmarking (kıyaslama) adı verilen bu yönetim şekliyle işletmeler kendi zayıflıklarını güçlendirerek, rakiplerinin üstünlüklerini zayıflatmaktadırlar. Bu nedenle de temel yetenekler, bir süre sonra temel yetenek özelliğini yitirmekte ve böylece o temel yeteneğe sahip olan işletme, rekabet üstünlüğünü kaybetmektedir. Bu nedenle temel yeteneğe sahip olan işletmelerin bunu korumaya özen göstermeleri gerekmektedir (Ülgen ve Mirze, 2007).

Her işletmenin rekabet gücüne sahip olabilmek için temel yetenek geliştirmesi, temel yeteneği dışındaki işleri dış kaynağa devretmesi gerekmektedir. Bu sayede, örgüt yalınlaşabilir üst yönetim stratejik konulara daha fazla zaman ayırabilir (Koçel, 2007).

2.1.1.7. Dış Kaynak Kullanımının Uygulandığı Alanlar

Dış kaynak kullanma kavramı, uzun süre geleneksel uygulama alanlarını korumuş ve daha çok inşaat, taşıma ve genel olarak daha az nitelik gerektiren işlerle sınırlı kalmıştır. Son yıllarda ise ekonomik dalgalanmalara, teknolojik gelişmelere, artan rekabete ve globalleşmeye bağlı olarak dış kaynak kullanımı uygulama alanları da genişlemiştir. Özellikle aşağıdaki alanlarda dış kaynak kullanımı giderek artmaktadır (Özbay, 2004):

- İnsan kaynakları yönetimi (seçme-yerleştirme, eğitim, ücretlendirme, performans değerlendirme danışmanlık, kariyer yönetimi, insan kaynakları bilgi sistemi vb.),
- Bilgi teknolojisi (bakım, onarım, eğitim, uygulama, yazılım geliştirme vb.),
- Müşteri hizmetleri (bilgi sistemleri, saha hizmetleri, telefonla müşteri hizmetleri vb.),
- Muhasebe-Finans (bordrolama, vergilendirme, satın alma ve genel muhasebe işlemleri),
- Lojistik-Nakliye (ambarlama, postalama-dağıtım, bilgi sistemleri ve operasyonlar),
- İdari işler (yazılı dokümanlar, dosyalar, fotokopi vb.),
- Satış-pazarlama (tele-pazarlama, reklam),
- Yemek, personel taşımacılığı, güvenlik, temizlik ve otomobil kiralama hizmetleri,
- Üretim, emlak ve yönetim alanlarında kullanılmaktadır.

2.1.2. Tedarik Zinciri Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı

Bilgi işlem ve haberleşme tekniğindeki gelişmeler ve internet üzerinden satışın artışı, küresel pazarlarda faaliyet gösteren işletme sayısındaki artış, tedarik zinciri yönetiminin önemini bilinenin çok üstüne çıkarmıştır. İşletmeler, tedarik zincirlerini geliştirmeye veya yeniden tasarlamaya yönelmişlerdir. Bu aşamada da uzman kuruluşlardan yararlanma konusu gündeme gelmiş ve her işi uzmanına yaptırma fikri giderek yaygınlaşmıştır. Bu gelişmelerle beraber tedarik zinciri faaliyetlerinde dış kaynak kullanımı ortaya çıkmıştır (Kocaoğlu ve Gülsün, 2006; Regan ve Song, 2001).

Tedarik zinciri faaliyetlerinde dış kaynak kullanımı tedarik zinciri içindeki temel faaliyetlerden ardışık olarak en az üçünün konusunda uzman işletmelere yaptırılmasıdır (Koban ve ark., 2009).

İşletmeler tedarik zinciri faaliyetleri için giderek artan bir şekilde dış kaynaklardan yararlanmaya başlamışlar ve bu durum, hizmet sağlayıcıları teknolojik açıdan kendilerini geliştirmeye ve uzmanlaşmaya itmiştir. Bunun sonucunda tedarik zinciri yönetiminde üçüncü ve dördüncü parti adı altında bütünleşik destek faaliyetleri ortaya çıkmıştır (Onay ve Kara, 2009). Ancak genel olarak tedarik zinciri fonksiyonlarıyla ilgili dış kaynak kullanımı “üçüncü parti lojistik”, bu hizmeti sunanlar, “üçüncü parti servis sağlayıcı” olarak adlandırılmaktadır (Rabinovich ve ark., 1999).

Çalışmanın bu bölümünde tedarik zinciri faaliyetlerinde dış kaynak kullanımı, “üçüncü parti lojistik” kavramı ile anılacak; bölüm sonunda dördüncü parti lojistik kavramı da ele alınarak iki kavram arasındaki farklar ortaya konmaya çalışılacaktır.

2.1.2.1. Üçüncü Parti Lojistik Kavramı

Kısa ismiyle 3PL olarak bilinen üçüncü parti lojistik; lojistikte dış kaynak kullanımı, anlaşmalı lojistik, lojistikte operasyonel ittifaklar, lojistik ittifak, geniş lojistik hizmeti, sözleşmeli lojistik hizmetleri gibi adlarla da anılmaktadır (Wang ve China, 2006; Jang ve ark., 2010).

Üçüncü parti lojistik, bir işletmenin tedarik zinciri faaliyetlerinin tümünü veya bir kısmını dışarıdan bir lojistik hizmet sağlayıcı işletmeye devretmesidir (Aydın, 2007; Genç, 2009). Bu devir; değeri maksimum, maliyeti minimize etme amaçlıdır (Razzaque ve Sheng, 1998).

Modern lojistiğin gelişmiş yüzü ve yeni bir lojistik biçimi olan, günümüzde teori ve uygulamanın odağı haline gelen (Song vd, 2009) üçüncü parti lojistik; müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü mamul, hizmet ve bilgi akışının, başlangıç noktasından tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zincirindeki hareketinin, etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, kontrol altında tutulması hizmetidir (Kocaoğlu ve Gülsün, 2006).

3PL, işletmelerin daha önce belirlemiş oldukları temel yetenekleri haricinde kalan tedarik zinciri faaliyetlerinin bir kısmını veya tamamını alanında uzman ve işletmeye daha düşük maliyetle yapabileceğini belirli sözleşme kriterleriyle taahhüt eden üçüncü işletmelere bırakmalarınıdır (Sevim ve ark., 2008).

Rekabette kazanmak için modern işletmeler yalnızca doğru mamulü üretmekle kalmayıp bunun yanında doğru pazarlama stratejisi, güçlü sermaye yapısı oluşturmalı, ayrıca etkin ve verimli çalışmalıdır. Hizmetlerin, mamullerin ve bilginin zamanında sağlanması ise güçlü bir tedarik zinciri yönetimi ile sağlanır (Wang ve China, 2006). Tedarik zinciri faaliyetlerinde dış kaynak kullanımının savunucuları, bu yöntemin tedarik zincirini güçlü kılacağını, işletmelere yeni pazarlar yaratacağını ve başarıyı destekleyeceğini düşünmektedirler (Saxena, 2007).

“Üçüncü parti” kavramının daha iyi anlaşılabilmesi için aşağıdaki kavramları da ele almak uygun olacaktır (Çancı ve Erdal, 2009; Gülen, 2005):

- Birinci Parti; üretici, toptancı, perakendeci veya gönderici yani tedarikçi,
- İkinci Parti; birinci partinin doğrudan müşterisi (tedarikçisi) konumundaki işletme,

- Üçüncü Parti; lojistik araçlar, freight forwarder (kara, hava, deniz, demiryolu, nehiryolu, boru hattı veya kombine taşımacılık gibi bütün taşıma türlerinde; sevkiyat, dağıtım, depolama, gümrükleme ve sigorta hizmetlerini gerçekleştiren aktif bir işletme ağına sahip olan ve anahtar teslim lojistik hizmeti veren kuruluştur (Çancı ve Erdal, 2009).), hizmet sağlayıcı, taşıyıcı, antrepo işletmecisi vb. gibi lojistik hizmetlerin taşeronluğunu yapan bir işletme,

- Dördüncü Parti; lojistik mamul ve bilgi akış süreçlerini koordine ve entegre eden işletmedir.

Üçüncü parti lojistik kavramı, hizmeti sunan işletmelerin müşterileri için çok çeşitli lojistik hizmetleri gerçekleştirmesi anlamına gelmektedir. Bu hizmetten yararlanan işletmeler de bu sayede kendi kaynaklarını ana faaliyetlerine yoğunlaştırabilirler (İncaz ve ark., 2007).

2.1.2.2. Üçüncü Parti Lojistik Kullanımının Sebepleri

Günümüzün yoğun rekabet ortamında dış kaynak kullanımı artmış ve giderek tüm faaliyet alanlarında uygulanmaya başlamıştır. Tedarik zinciri yönetiminde de faaliyetlerin bazılarının veya tümünün dış kaynağa devredilmesi uygulaması yaygınlaşmaktadır. Genel olarak dış kaynak kullanımının sebepleri, tedarik zincirinde dış kaynak kullanımının tercih edilmesinde de geçerlidir.

Bu sebepleri kısaca özetlemek gerekirse (Onay ve Kara, 2009; Craig, 2003);

- Maliyet liderliği sağlamak,
- Temel işletme faaliyetlerine odaklanmak,
- Teknolojik gelişmeler ve değişimlere uyum sağlayabilmek,
- Rekabet üstünlüğü sağlamak,
- Küçülmeye gitmek,
- Satışları artırmak,
- Hizmetleri geliştirmek,
- Stok hızı ve dönüş oranını artırmak,
- Varlık yatırımlarını azaltmak,

- Nakit akışını geliştirmek,
- Değişken maliyetleri sabit maliyete çevirmek.

Tedarik zinciri faaliyetlerinde dış kaynak kullanımı, özellikle işletmelerin temel yeteneklerine odaklanmaları ve temel yetenekleri olmayan işleri başka işletmelerden almaları ve sonuçta rekabetçi avantaj elde etmek istemeleri sebebiyle uygulanmaktadır (Keskin, 2014). Bu alanda dış kaynak kullanımının artışı, taşımacılıktaki sınırların ortadan kalkması, stok kontrolünün öneminin artması ve tedarik zinciri yönetimi ile ilgili bilgisayar programlarının gelişmesi ile de ilgilidir (Leenders ve ark., 2002).

Bir işletmenin hammadde alıp, üretim yapıp, depolama, taşıma ve nakliye işlerini de aynı anda sorunsuz yürütmesi oldukça zor olduğundan; bu durumu fark edip temel yeteneklerine odaklanan, diğer hizmetler konusunda ise dış kaynaklardan yararlanan işletmeler, maliyet ve dolayısıyla da rekabet avantajı elde edebileceklerdir (Ataman, 2002). Zaten tedarik zinciri faaliyetlerinde dış kaynaklardan yararlanmayı tercih eden işletmeler, dış kaynak hizmeti sunan işletmelerden hem tedarik sürecini iyi yönetmelerini istemekte hem de maliyet avantajı elde etmeyi beklemektedir. Tüm faaliyetlerde çok iyi bir maliyet takip sistemine, analiz becerisine ve altyapıya sahip olan hizmet sağlayıcılar, aynı araçla birden fazla müşterinin mamullerini daha kısa sürede taşıyıp, bunları aynı depoda muhafaza edebilir. Dolayısıyla buradan elde edeceği maliyet tasarrufunu müşterilerine de yansıtabilir (Çınar, 2010). Böylece; dış kaynak kullanan işletmenin depolama, stok yönetimi ve bu konuyla ilgili olarak personel maliyetleri azalır. Bununla birlikte taşıma ve depolama sırasında oluşabilecek çalınma, hasar görme gibi olumsuz durumlar, 3PL firmasına devredilmektedir (Genç, 2009). Böylelikle işletmeler, üçüncü parti lojistik firmasının kaynağına, kullandığı kadar ödeme yapacağından sabit maliyetini değişkene çevirme olanağı bulmuş olur (Sevim ve ark., 2008). Çünkü 3PL kullanılması; depo, kamyon, forklift gibi ekipmanlar, işgücü ve tedarik zinciri yazılımlarına kaynak aktarılmaması, sermayenin bağlanmaması anlamına gelmektedir (Çancı ve Erdal, 2009). Dış kaynak hizmeti alınan işletmenin kaynaklarından yararlanmak, maliyeti tahmin edilemeyen yeni yatırıma kaynak aktarmaktan daha iyi bir yoldur (Keskin, 2014).

Küçük ve orta büyüklükteki işletmelerde lojistik kararların sayısı tam zamanlı lojistik uzmanı çalıştıracak kadar çok değildir. Bu işletmelerde taşımayla ilgili kararları satın alma yöneticisi verir. Ancak satın almanın teslim şekilleri, rota seçimi, nakliye türü, hazırlanması gereken dokümanlar gibi konularda tüm bilgilere sahip olması çok zor olduğundan (Leenders ve ark., 2002), tedarik zinciri süreci ile ilgili kararların doğru olabilmesi açısından bu faaliyetlerin uzman işletmelere devredilmesi daha doğru olabilir.

Günümüzde giderek artan sayıda uluslararası pazarlara açılan işletmeler için daha karmaşık tedarik zincirleri, daha karmaşık taşımacılık ve dağıtım yönetimi söz konusu olmaktadır (Razzaque ve Sheng, 1998). Bu işletmeler, yeni pazarın koşulları ve düzenlemeleri hakkında da yeterli bilgiye sahip olamadıklarından (Keskin, 2014) farklı ülkelerdeki altyapı ve gümrük bilgilerinin eksikliğini tedarik zinciri faaliyetleri konusunda dış kaynaklardan yararlanarak gidermektedirler ve böylece rakipleriyle uluslararası pazarlarda rekabet edebilmektedirler (Baki, 2004).

Tedarik zinciri faaliyetlerinde dış kaynak kullanımı, işletmelerin sermaye yatırımlarını korumalarına ve böylece finansal risklerini azaltmalarına katkı sağlamaktadır. Fiziksel dağıtım merkezleri ve bilgi ağları gibi lojistik varlıklara yatırım, genellikle finansal risk içeren büyük ve yığın toplam maliyet yaratmaktadır. İşletmeler bu riski 3PL firmalarıyla paylaşırken, 3PL firmaları da bazı işleri taşeronlara devrederek riski onlarla paylaşmaktadırlar (Aktaş ve Uluengin, 2005).

Tedarik zinciri faaliyetlerinde dış kaynak kullanımı, tam zamanında üretim yapan işletmeler için de uygun bir yöntemdir. Üçüncü parti lojistik sağlayıcı sayesinde hammaddeler ve mamuller zamanında teslim alınabilir. Üretimde aksama olmaz. Ayrıca zamanında teslim; stok miktarlarını azaltır, yöneticilere sevkiyat zamanını tam olarak bilme imkânı sağlar ve işgücünü optimize edip işgücü maliyetlerinin azalmasına imkân tanır. Aynı zamanda mamulleri, müşterinin istediği zamanda teslim ederek kayıp satış maliyetini düşürmekte ve böylelikle müşteri memnuniyetini artırmaktadır (Çancı ve Erdal, 2009).

Tedarik zinciri faaliyetlerinde dış kaynak kullanan işletmelerin bu uygulamadan beklentileri önem sırasına göre şu şekildedir (Laskowska ve Poznanska, 2007):

- Daha fazla güvenilirlik,
- Daha düşük toplam maliyet,
- Noktadan-noktaya hizmet,
- Küresel anlamda fark edilebilirlik,
- Hız,
- Esneklik,
- Endüstri uzmanlaşması,
- Optimizasyon ve veri depolama,
- Müşteriler ve ortaklar ile daha derin bir işbirliği.

3PL kullanımını günümüzde yaygın bir uygulama haline getiren unsurlar; işletmelerin temel yeteneklerine konsantre olma güdüsü, maliyet düşürme isteği, işletmenin yeniden yapılandırılması, 3PL kullanan işletmelerin başarısına ulaşma isteği, küreselleşme, hizmetlerin ve etkin operasyonların gelişimi vb. isteklerdir. Dış kaynak kullanımının en önemli sebeplerinden biri 3PL firmalarının müşterilerini aksi durumda elde edilmesi zor veya maliyetli olacak uzmanlık ve tecrübe ile destekleyebilme becerileridir (Bing ve Zhongying, 2009).

3PL'in kullanım sebepleri bir yandan da 3PL kullanan işletmelerin bundan bekledikleri faydayı gösterir. 3PL kullanan bir işletmenin dış kaynak kullanımından elde ettiği fayda, her zaman aynı olmayacağı gibi her işletmenin bu işlemde elde ettiği fayda da aynı olmayacaktır. Çünkü 3PL'den elde edilen fayda işletmenin büyüklüğüne, faaliyet gösterdiği sektöre göre değişebilir. Nitekim yüksek pazarlık gücünü elde etme konusunda büyük işletmeler daha iyi bir pozisyonda olabilirler ve dolayısıyla dış kaynak kullanımından daha fazla fayda elde edebilirler. Yine büyük işletmeler piyasada daha fazla yer ettikleri ve rakipler ve tedarikçiler hakkında daha küçük işletmelere göre daha iyi bilgi sahibi oldukları için daha düşük araştırma maliyetleri ile yüz yüze gelebilirler (Görg ve Hanley, 2004).

Lieb ve ark. (1993)'ne göre, birçok endüstride tedarik zinciri faaliyetlerinde dış kaynak kullanımı, rekabetçi avantajı ve lojistik maliyetlerden tasarrufu hızlı bir şekilde artırmaktadır. Bu yazarların çalışmasında, bazı işletmelerin tedarik zinciri faaliyetlerinde dış kaynak kullanımının bir sonucu olarak lojistik maliyetlerinde %30 ila %40 azalma sağladıkları ve küresel süreçlere büyük oranda uyum sağlamakta oldukları tespit edilmiştir. Fakat diğer bazı çalışmalar, bazı dış kaynak kullanımının başarısızlıkla sonuçlandığını göstermektedir. Bu başarısız ilişkiler genellikle açık olmayan amaçlar, gerçekçi olmayan istekler, yöneticiler tarafından dış kaynağa yönelik yapılan sabotajlar, kontrat düzenlenmesi sırasında yapılan hatalar gibi sebeplerden kaynaklanmaktadır (Ackerman, 1996; Greco, 1997).

Üçüncü parti lojistik, bazı işletmeler tarafından kendilerine aşırı yük getirecek bir uygulama gibi görülmekte ve bu nedenle de tercih edilmemektedir. Çoğu işletme tedarik zinciri faaliyetlerini zaten başka faaliyetleri için de kullandığı binaları, taşıtları ve işgüçleri ile yürüttükleri için dış kaynağa devretmekten kaçınılmaktadırlar. Kendilerine ekstra maliyet doğurmadığını düşünmektedirler. Ancak bu işletmeler, tedarik zincirindeki diğer faaliyetlerin maliyetlerini göz ardı etmektedirler. Bazı işletmeler ise tüm süreçlerde kontrolü elinde tutmak isterler. Bu nedenle başka işletmelere iş devretmekten kaçınırlar (Bilmedik ve Tapçıl, 2004).

2.1.2.3. Üçüncü Parti Lojistik Firmaları

Bir işletme, tedarik zinciri faaliyetlerini etkin ve verimli bir şekilde gerçekleştirmek için şu yöntemler arasından seçim yapabilir (Razzaque ve Sheng, 1998):

- Tedarik zinciri faaliyetlerini işletme içinde gerçekleştirebilir,
- Bir lojistik firması kurarak veya satın alarak faaliyetleri o firmaya yaptırabilir,
- Tedarik zinciri faaliyetlerini dış kaynaklardan yararlanarak yani hizmet satın alarak gerçekleştirebilir.

İlk seçenekte, işletmenin tedarik zinciri yönetimi departmanı veya lojistik departmanı tarafından tüm süreç organize edilerek, tüm faaliyetler gerçekleştirilir.

İkinci seçenekte ise işletmeler, uzun süre içinde gerçekleştirilen tedarik zinciri faaliyetlerini, kazanılan kabiliyetlerden yararlanarak şirketleştirebilirler ve işletme içinde gerçekleştirilen faaliyetleri dışarıdan yine kendi bünyelerindeki bir şirkete yaptırmış olurlar. “Uydu şirket” adı verilen bu şirket, aynı zamanda diğer işletmelerden de iş alır ve bu konuda uzmanlaşır (Eğin, 2009).

Üçüncü seçenek tercih edildiğinde hizmet satın alınacak olan işletme; konusunda uzman, profesyonel bir işletmedir (Çancı ve Erdal, 2009) ve “üçüncü parti lojistik sağlayıcı” olarak adlandırılır. 3PL firması, kendi müşterisi olan bir işletme adına tedarik zinciri faaliyetlerini yürüten harici bir işletmedir. Yazılı ya da sözlü olarak yapılabilecek bir anlaşma ile tarafların karşılıklı olarak yarar sağlaması amaçlanır (Gülen, 2005).

Üçüncü parti lojistik firmaları; alanında uzman, profesyonel şekilde çalışan, süreç yönetimi odaklı hareket eden, müşteriye özgün çözümler üreten, riski paylaşan ve uzun dönemli işbirliğine yatkın dış kaynak işletmeleridir (Çancı ve Erdal, 2009).

Bir 3PL sağlayıcısı müşterisi adına tedarik zinciri faaliyetlerini yöneten, kontrol eden ve temin eden dış sağlayıcıdır. Resmi veya gayri-resmi şekilde düzenlenebilen bu ilişkide amaç; her iki taraf için de faydalı ve devamlı bir ilişki olmasıdır (Hertz ve Alfredsson, 2003).

Tablo 2.1. Problem Çözme Yeteneği ve 3PL Hizmeti Veren İşletmelerin Durumu

		Müşteri Uyum Yeteneği		
		Düşük	Yüksek	
Genel problem çözme yeteneği	Yüksek	Entegre hizmet işletmeleri	Hizmet sağlayıcı 3PL firması	Müşteri geliştirici 3PL firması
			Standart 3PL firması	Müşteri uyarlayıcı 3PL firması
	Düşük	Standart nakliyat işletmeleri	Geleneksel nakliyeciler ve depolama işletmeleri	

Kaynak: Hertz ve Alfredsson, 2003; Gülen, 2005.

Ticaret yapanlar arasında aracı olarak hareket eden üçüncü parti sağlayıcılar (Leenders ve ark., 2002), müşterinin ihtiyaçlarını belirler ve ihtiyaca uygun çözümler bulur; bunu yaparken de müşteriye sunulan kalite göz ardı edilmeksizin maliyet, müşteri için en uygun düzeye indirilir. (Sevim ve ark., 2008).

Üçüncü parti lojistik sağlayıcılar, hızları sayesinde daha rekabetçi ve daha kârlı ve daha üstün müşteri hizmeti sağlayarak müşteriler için yaratılan değeri artırmaktadırlar (Razzaque ve Sheng, 1998).

Özetle, 3PL firması kullanımında elde edilecek pek çok fayda vardır. Bu faydalar, 3PL firmalarının mamullerini ve sistemlerini müstakil işletmelere göre adapte etme yeteneğine sahip olmasından dolayı pek çok müşteriye aynı anda koordine edebilmesine dayanmaktadır. (Hertz ve Alfredsson, 2003).

2.1.2.3.1. Üçüncü Parti Lojistik Firmalarının Türleri

Tedarik zinciri faaliyetlerinde dış kaynak modelleri geliştikçe çeşitli işletmeler sektörde faaliyet göstermeye başlamışlardır. Bu işletmeler, lojistik hizmet sağlayıcıdan (LSP), 3PL'ye ve lider lojistik hizmet sağlayıcıya (LLP), son olarak da dördüncü parti lojistik hizmet sağlayıcıya (4PL) doğru bir gelişme göstermiştir. Lojistik hizmet sağlayıcı, maliyet düşürmeye odaklanan ve temel tedarik zinciri faaliyetlerini sunan sağlayıcıdır. Lider lojistik hizmet sağlayıcı, üçüncü parti sağlayıcıların çoğalması ile birlikte ortaya çıkmış, tedarik zinciri üyeleri arasında koordinasyonu ve kanalın yönetimini üstlenen ve hizmet alan işletmeler tarafından atanan hizmet sağlayıcıdır. 4PL firmalarına ise daha sonraki başlıkta ayrıntılı olarak değinilecektir (Uludağ ve Erol, 2008).

Üçüncü parti lojistik firmaları genel olarak depolama işlemleri, navlun ödemesi ve denetim, taşıyıcı seçimi, taşıma, finansal işlemler ve ücret müzakereleri işlemlerini yerine getirmektedirler (Regan ve Song, 2001). Bu firmalar, genelde tedarik zinciri faaliyetlerinin tümünü müşterileri adına yapsalar da her biri bu faaliyet alanlarından biri veya birkaçında uzmanlaşmış olabilir.

Üçüncü parti lojistik firmaları uzmanlık alanlarına göre şöyle sınıflanır (Çancı ve Erdal, 2009):

- Freight forwarder tabanlı üçüncü parti lojistik firmaları,
- Taşıma tabanlı üçüncü parti lojistik firmaları,
- Depolama tabanlı üçüncü parti lojistik firmaları,
- Finansal tabanlı üçüncü parti lojistik firmaları,
- Bilgi ve iletişim tabanlı üçüncü parti lojistik firmaları.

Standart 3PL sağlayıcısı; müşterilerine depolama, dağıtım, alım ve paketleme vb. gibi standartlaşmış hizmetleri normal iş akışları içinde sunmaktadır. Hizmet sağlayıcı 3PL firması, farklı müşteriler için farklılaştırılmış hizmetler, özel paketlemeler, çapraz-sevkiyat, rota ve iz oluşturma, özel güvenlik sistemleri gibi ileri düzeyde katma değer yaratan hizmetler sunmaktadır. Müşteri uyarlayıcı 3PL firması ise, müşterilerin mevcut faaliyetlerini devralan ve dağıtımda etkinliği artıran ama hizmetlerde fazla gelişim sağlamayan bir firmadır. Bu türde müşteri, 3PL firmasını örgütün birimi olarak görür. Müşteri geliştirici ise en gelişmiş ve zor olan bir 3PL firması türüdür. Müşterilerin sayısı kısıtlı ve her bir müşteri için yürütülen faaliyet ve sunulan hizmet kapsamlı olmaktadır. “Lojistik bütünleştirici” veya “karmaşıklık yöneticisi” şeklinde de bilinen bu firma türü daha sonra bahsedileceği üzere Accenture firmasının dördüncü parti lojistik adını verdiği firma türüyle aynıdır (Hertz ve Alfredsson, 2003).

Diğer bir sınıflamaya göre ise üçüncü parti lojistik firmaları, varlığa dayalı yani araç-gereci olanlar ve varlığa dayalı olmayan yani araç-gereci olmayanlar şeklinde ayrılmaktadır (Çancı ve Erdal, 2009).

Üçüncü parti lojistik firmaları da bazı faaliyetleri o faaliyetin uzmanlarına devredebilir. Dolayısıyla 3PL sürecinde nakliyeciler, rehberler, yer ve taşıma türü seçim danışmanları, taşıyıcı işletmeler, yük sevkiyatçıları ve taşıma araçları da mevcuttur (Leenders ve ark., 2002).

2.1.2.3.2. Üçüncü Parti Lojistik Firmalarının Seçimi

İşletmeler, tedarik zinciri faaliyetlerinde dış kaynak kullanımına karar verirken ilk olarak mevcut yeterliklerini değerlendirilmelidirler. Bunu yaparken de şu sorulara cevap bulmaları gereklidir ki tedarik zinciri yönetimi konusundaki güçlü ve zayıf yanları ortaya çıkabilsin (Baki, 2004):

- Tedarik zinciri yönetiminde dikkate almamız gereken en önemli faktör nedir?
- Tedarik zinciri faaliyetlerini gerçekleştirebilmek için insan kaynağımız yeterli mi?
- Belirlediğimiz amaçlar doğrultusunda dış kaynak kullanımının maliyet-kâr analizi yapıldı mı?

Bu soruların cevabı bulunduğu anda işletmeler ya tedarik zinciri faaliyetlerini kendileri üstlenecekler ya da bu konuda uzman olan işletmelere devredeceklerdir. Ancak uzman işletmelere devretme kararı alındığında işletmelerin yeterlilikleri dikkatle incelenmelidir.

Üçüncü parti lojistik firmaları, hammaddenin ortaya çıkışından fabrikaya taşınması, dâhili işlemler ve sonrasında tamamlanmış nihai mamullerin tüketim merkezlerine ve alıcılara zamanında ulaştırılması gibi işlemler için belirli düzeyde bilgi birikimi, tecrübe ve işletmecilik bilgisine sahip olmalıdırlar (Çancı ve Erdal, 2009).

Bu yeterliğe sahip ve işletmelerin ihtiyaçlarının tümünü karşılayacak olan çok az sayıda 3PL firması olduğu için dış kaynak kullanan işletmelerin çoğu, birden fazla 3PL firmasıyla çalışırlar (Saxena, 2007).

3PL firmalarının seçimi ile ilgili kriterler şunlardır (Aydın, 2007):

- Temel yetenekler,
- Maliyetler,

- Sunulan hizmetin kalitesi,
- Firmaların itibarı,
- Hizmet çeşitliliği,
- Geçmiş iş tecrübesi,
- Bilgi işleme yöntemleri ve bilgi sistemlerinin uyumluluğu,
- Finansal istikrar,
- Yaratıcı yönetim,
- İnanırcılık,
- Hız.

3PL kullanımında başarı, güvene dayalı bir kullanıcı-tedarikçi ilişkisine dayanır. 3PL firmaları, kendilerinden hizmet alan işletmelerin mamullerini, ticari bilgilerini koruma sorumluluğunda olmalıdırlar. Ayrıca hizmet alan işletmeye, doğru ve tam bilgiye ulaşabilme imkânı tanınmalıdır (Aydın, 2007).

3PL işletmeleri ile çalışmanın bazı riskleri vardır. Bunlar (Çancı ve Erdal, 2009):

- Stratejik risk; dış kaynak kullanan işletmenin kendi lojistik operasyonları ile kazandığı bir rekabetçi avantaj varsa, 3PL firmaları ile çalışarak bu avantajı kaybedebilir. Çünkü 3PL firması aynı avantajı işletmenin rakibi olan başka bir işletme için de sağlayabilir.

- Ticari risk; 3PL firmasının kalite ve profesyonellik düzeyi müşteri işletme ile ilişkilendirilerek değerlendirilir. 3PL firmasının kalitesi ve profesyonelliği yetersiz ise işletmenin de ticari itibarı zarar görebilir.

- Yönetim riski; hizmet kalitesi ve yönetim gibi stratejik faktörler hem 3PL firması hem de müşteri tarafından denetlenebilecek şekilde şeffaf olmalıdır.

2.1.2.3.3. Üçüncü Parti Lojistik Firmalarının Sunduğu Hizmetler

Tedarik zinciri faaliyetlerinde dış kaynak kullanımı, işletmelere maliyet avantajı sağladığı için tercih edilmektedir ancak lojistik hizmet sağlayıcı firmaların

asıl amacı işletmelerin yoksun oldukları lojistik uzmanlıkları onlara sunmaktır. Böylece, işletmelerin sermayelerini depo ve taşıma ekipmanları gibi varlıklara ayırmamaları gibi bir fırsat ve maliyet avantajı yaratmaktadırlar (Bolumole, 2003).

İşletmeler, tedarik zinciri faaliyetlerinde dış kaynak kullanımı kararı verdiklerinde, üçüncü parti lojistik ile büyük başarı elde etmeyi bekleyebilirler. Ancak, işletmelerin lojistik departmanları veya yöneticileri dış kaynak kullanmayı planlarken dış kaynak kullanımı ile ilgili her türlü konuyu dikkatle ele almalıdır. Dış kaynak kullanımından en iyi şekilde yarar sağlayabilmek için işletmelerin dış kaynaklara devredilecek olan tedarik zinciri faaliyetlerinin neler olabileceğini bilmeleri gerekmektedir (Razzaque ve Sheng, 1998).

Üçüncü-parti lojistik firmaları en basit şekliyle, bir işletme adına taşıma faaliyeti ve yönetilmesi, depolama, mamullerin ikincil montaj ve yerleştirilmesi, gümrük komisyonculuğu ve hatta tüm tedarik zinciri yönetiminin sağlanması faaliyetlerini gerçekleştirir (Bing ve Zhongying, 2009).

Özellikle üretici işletmeler başta olmak üzere günümüzde pek çok işletme, ana faaliyetleri dışında kalan tedarik, taşıma, depolama, materyal aktarımı, paketleme, stok, dağıtım gibi tedarik zinciri faaliyetlerini alanında uzman işletmelere yaptırmaktadırlar (Aslan ve Karavaizoğlu, 2009).

3PL firmalarının işletmelere destek verebileceği dört alan söz konusudur. Bunlar; tedarik lojistiği, dağıtım lojistiği, satış sonrası faaliyetler ve depolamadır. Tedarik lojistiği, işletmenin üretimde ihtiyacı olan hammadde veya malzemelerin temin sürecidir. Dağıtım lojistiği, 3PL firmalarının mamul stoklarını yönettiği aşamadır. Depolama faaliyetleri, sipariş süreçleri, taşıma, paletleme, bunlar için işgücü tedariki gibi faaliyetleri içerir. Satış sonrası faaliyetler, 3PL firmalarının satış sonrası verdikleri destek hizmetleridir. Depolama ise 3PL firmalarıyla birlikte içerik açısından değişikliğe uğramış olan bir kavramdır. Sevkiyatları birleştirme, geri dönen mamullerin tamiri, montaj veya elektronik mamullere bilgi yüklemesi gibi faaliyetler de depolama faaliyetlerinin kapsamında sunulmaktadır (Çancı ve Erdal, 2009).

Tedarik zinciri faaliyetleri içinde en yaygın olarak dış kaynağa devredilen faaliyet depolamadır. Depolama faaliyetini dış kaynağa devreden işletmeler, bina, ekipman gibi yatırımları yapmaktan veya ilgili personeli istihdam etmekten kurtulmaktadır. Ayrıca ithal edilen mamulün sevk öncesi yerinde kontrolünün devredilmesi de gündemde olan bir durumdur (Eğin, 2009).

3PL firmaları, tedarik zinciri faaliyetlerinin tümünü müşterilerine sunsalar dahi 3PL tüm faaliyetlerde kullanılması şart olan bir yöntem değildir. Bazı işletmeler, sadece birkaç tedarik zinciri faaliyeti için bu yöntemi kullanmaktadırlar (Saxena, 2007). Ancak, küresel piyasada tedarik zinciri faaliyetlerinde dış kaynak kullanımına olan talebin artmasıyla birlikte tedarik zinciri faaliyetlerinin tümü için bir hizmet paketi satın alınması yaygınlaşmaktadır. Çünkü işletmelerin hizmetlerin tümünü dış kaynağa devretmeleri durumunda daha fazla dış kaynak kullanım faydası sağladığı konusunda bu hizmeti alanlar arasında bir farkındalık söz konusu olmuştur (Laskowska ve Poznanska, 2007).

Bir üçüncü parti lojistik firması, aşağıdaki hizmetlerden tümünü veya bir kısmını sunar (Regan ve Song, 2001; Fung ve Wong, 1998):

- Taşımacılık / Dağıtım; genel taşıma hizmeti, birden çok taşıma hizmeti, (tren, okyanus, hava yolu), özelleştirilmiş hizmetler (ambalajsız taşınacak mamuller, yığın mamuller, tehlikeli materyaller, soğuk hava deposunda taşınması gereken mamuller, vb.), alışılmadık zamanlardaki hizmetler (JIT, gece yarısı, her gün vb.), deniz nakliyatı ve takibi,

- Depolama ve mamul destek hizmetleri; genel-bölgesel depolama, bilgi işlem teknolojisi kullanımı (barkod, radyo frekansları vb.), stok yönetimi, tersine lojistik, katma değer yaratan hizmetler (paketleme, etiketleme, işaretleme, test etme, montaj vb., sipariş süreçleme ve gerçekleştirme),

- Gümrük hizmetleri; gümrük komisyonculuğu, gümrük vergileri ile ilgili işlemler.

- Navlun hizmeti; navlun denetimi, navlun ödemesi,

- Bilgi teknolojileri desteği; elektronik veri değişimi yeterliliği, lojistik bilgi sistemi ve diğer yazılımlar, web-temelli çözümler, tedarikçiler/üreticiler, lojistik hizmet sağlayıcılar, müşteriler/tedarikçileri içeren tedarik zincirindeki iletişim bilgi teknolojileri sistemleri.

- Lojistik yönetimi / danışmanlık; filo operasyonu, dağıtım ağı tasarımı, taşıyıcı seçimi, rotalama, tesis yerleşimi analizi, seçimi, dizaynı, stok yönetimi.

- Müşteri hizmetleri.

Özetle, 3PL firmaları, taşıma, depolama, dağıtım, sevkiyat, mali veya bilgi bazlı faaliyet sunabilirler (Genç, 2009). Bu faaliyetler, birbiriyle iç içe geçmiştir ve aralarında sürekli bir bilgi akışı söz konusudur. (Sevim ve ark., 2008).

3PL firmaları için pazar fırsatı ister ulusal ister uluslararası olsun, büyüktür. Ancak bazen, bazı 3PL firmaları tedarik zinciri yönetiminde belli başlı faaliyetleri müşterilerine sunarlar ve bunun dışına çıkamazlar. Bazen de ulusal işletmeler, uluslararası bir işte veya tersi olarak uluslararası işletmeler ulusal düzeydeki bir işte başarı sağlayamazlar (Craig, 2003). Bu nedenle 3PL firmalarını seçerken uzman oldukları faaliyet türü ve bölgeleri de dikkate alınmalıdır.

2.1.2.4. Dördüncü Parti Lojistik Kavramı

4PL, mamul ve bilgi akışının koordinasyonu ve entegrasyonudur. Bu süreci yöneten işletmeler de 4PL firmalarıdır. Bir 4PL firması, müşterisi olan işletmenin tedarik zinciri faaliyetlerini işletme adına ve işletme yönetimi ile birlikte planlamakta ve takip etmektedir. Ayrıca, işletme ile yapmış olduğu anlaşma ya da belirlemiş olduğu planlama dâhilinde ya işletmenin hali hazırda tercih ettiği ve çalıştığı 3PL firmaları ya da kendisinin çalıştığı 3PL firmaları arasında tedarik zinciri faaliyetleri ile ilgili işlerin dağıtımını ve takibatını yapmaktadır. Bir anlamda, 4PL firmaları 3PL firmaları ile müşterileri arasında bağlantı görevini de üstlenmektedirler (Barlın, 2009).

4PL, müşterilerine kapsamlı tedarik zinciri çözümleri sunan, kendi organizasyonunun kaynaklarını, yetenek ve teknolojisini 3PL firmasıyla bir araya

getiren ve tüm zincirin tasarım ve yönetimini üstlenen hizmet sağlayıcıdır (Uludağ ve Erol, 2008). 4PL kavramı, ticari marka olarak Accenture Firmasının elinde olduğu için bu hizmetleri sunan diğer lojistik firmaları, “Lider Lojistik Sağlayıcı” kavramını kullanmaktadırlar (Genç, 2009).

Dördüncü parti lojistik firmaları, farklı müşterilerin tedarik zinciri faaliyetlerini gerçekleştirmekte olup, geniş kapsamlı tedarik zinciri çözümleri sunmak için kendi kaynaklarını, yeteneklerini ve teknolojisini 3PL’ler ile bir araya getiren ve yöneten tedarik zinciri bütünleştiricisidir. 3PL’ler ise, sadece maliyet düşürmeye odaklanmakta, müşteri için değer yaratmaya çabalamakta, sürekli gelişme ve yeniden yapılanmaya odaklanmaktadırlar (Çancı ve Erdal, 2009).

Bir dış kaynak kullanım kararı verme aşamasında üç soru ortaya çıkar. İlki, süreçlerin mi yoksa fonksiyonların mı dış kaynağa devredileceğidir. 3PL’in hedefi fonksiyonlardır. 3PL’e devredilecek faaliyet, taşıma faaliyetidir, ancak 4PL’e devredilecek faaliyet taşıma yönetimidir. 4PL sürecin şu anda nasıl işlediği, başarısızlıklarının ve eksikliklerinin nerede olduğu konularını inceler. İkinci soru, görevlerin mi yoksa yönetimin mi dış kaynağa devredileceğidir. 3PL firması görevini bitirir ve çekilir, 4PL firması ise bu görevi ve ileride ortaya çıkacak bunun gibi görevleri yönetir. Üçüncüsü, dış kaynak hizmeti sunan işletmenin dış kaynaktan yararlanacak olan işletmenin ihtiyaçlarını karşılamak için uğraşması mı yoksa bu konuda kayıtsız kalması mı beklenmektedir? 3PL firmaları, sadece müşterilerinin faaliyet döngülerine sadık kalırlar ve o doğrultuda faaliyetlerini sürdürürler. Ancak 4PL firmaları, müşterilerine iş süreçleriyle ilgili olarak çözüm ve yenilik sunarlar (Craig, 2003). Bu tip işletme stratejik ortak şeklinde hareket ettiğinden tüm riski ve faydaları müşteriler ile paylaşmaktadır (Hertz ve Alfredsson, 2003).

Üçüncü parti lojistik, uygulamayla ilgili konulara odaklanırken, dördüncü parti lojistik, stratejik ve teknolojik destekli konulara odaklanmaktadır. Dördüncü parti lojistik firmaları, lojistik zincirin büyük kısmına etki edecek şekilde örgütlenir ve tüm kaynaklara erişebilmek için bilişim teknolojilerine büyük miktarda yatırım yapması ve uzman personelleri istihdam etmesi gerekmektedir (Keskin, 2014). Lider lojistik sağlayıcı olarak 4PL, değer yaratır ve müşteri ihtiyaçlarına uygun mühendislik çalışmaları yapılmasına olanak tanır. Bu servis sağlayıcı, her müşteri için onun

gereksinimlerini ve faaliyetlerini esas alarak, tek ve özel olan çözümler geliştirir (Craig, 2003).

4PL firmaları (Çancı ve Erdal, 2009);

- Taşıma hizmetlerinin yanı sıra dağıtım ve depolama gibi faaliyetleri de entegre biçimde sağlayabilmektedirler,

- Lojistik alandaki değişimlerle organizasyonel konulardaki değişimleri bütünleştirerek yönetime sunabilirler,

- Müşterileri için daha iyi lojistik çözümler üretirler,

- Güçlü teknolojik altyapıları olduğundan başarılı bir tedarik zinciri uygulaması oluştururlar.

Bir 4PL firması, kendi sahip olduğu teknolojiyi kaynak ve özelliklerini tamamlayıcı servis sağlayıcılar ile birleştirerek yönetmektedir. Ayrıca, çok sayıdaki 3PL'lerin faaliyetini merkezileşmiş bir iletişim noktası yardımıyla idare etmektedir (Genç, 2009).

2.1.3. Hizmet Seviyesi Anlaşmaları (SLA)

Hizmet alan (müşteri) ve hizmet veren (hizmet sağlayıcı) arasında yapılan müşteriye sağlanacak hizmete ilişkin detayların yer aldığı anlaşmalar SLA (Service Level Agreement) olarak tanımlanmaktadır (Fankhauser ve ark., 1999). SLA, hizmetin sağlanmasından önce taraflar arasında müzakere edilerek hazırlanmalı ve ilgili kişiler tarafından onaylanmalıdır (Sahai ve ark., 2002, Cardoso ve ark., 2009). SLA, taraflar arasında hizmetin sağlanmasıyla ilgili bütün hususları ve detayları kapsayacak şekilde yazılı olarak yapılması gereken resmi ve bağlayıcı anlaşmalardır (Chong ve Carraro, 2008, Gül ve Hussain, 2011). Bununla birlikte, SLA'lar değiştirilemez dokümanlar değildir. Bundan dolayı, yeni bir durum olduğunda, ihtiyaç olduğunda veya yılda bir kez periyodik olarak gözden geçirilmeleri yerinde olacaktır (The Open Group, 2004).

SLA hizmet alan ve veren taraf arasında ilişki yönetiminde bir temel oluşturmaktadır. Bu nedenle SLA, hizmet sağlayıcının hizmetleri hangi seviyelerde, hangi önceliklerle, hangi sorumluluklarla ve maliyetlerle hizmet alana sunacağına ilişkin ortak anlayış içermektedir (Symons, 2005, The Open Group, 2004). İyi hazırlanmış bir SLA hangi hizmetin sağlanacağı, hizmet sağlayıcının taahhüt ettiği hizmeti nasıl sağlayacağı, taahhütlerin yerine getirilip getirilmediğinin kim tarafından ve nasıl ölçüleceği, taahhütler yerine getirilmezse ne yapılacağı ve zaman içinde SLA'nın nasıl değişeceği gibi temel hususları tanımlamalıdır (The Open Group, 2004).

SLA, hizmet sağlayıcının karşılamayı taahhüt ettiği performans kriterlerini tanımladığı için performans ölçümü açısından önemli bir role sahiptir (Niessink ve Clerc, 2005) Performans kriterleri SLA dokümanlarında belirli durumlara ilişkin haklar, yükümlülükler ve cezalar olarak yer almaktadır (Paschke ve ark., 2005). SLA içindeki kriterler hizmetin sürekliliği, taraflara yönelik maliyetler, uyumsuzluk halinde cezalar gibi hususlar açısından önem arz etmektedir. Ayrıca tarafların taahhütlerini yerine getirmemesi halinde ciddi düzeyde itibar riski ile gelir kaybı da söz konusu olabilecektir (Chong ve Carraro, 2008). Özellikle hizmetlerin belirli bir zaman diliminde sağlanması zorunlu olduğunda hizmet seviyesi anlaşmalarının önemi daha da artmaktadır (Kartal, 2016).

Hizmet sağlayıcılar açısından bakıldığında hizmet sağlama kapasiteleri ile SLA taahhütlerinin uyumlu olması, hizmet alan tarafın kendilerinden beklentilerinin ve verdikleri SLA taahhütlerinin çok iyi anlaşılması gerekmektedir (Jin ve ark., 2002, Kim ve ark., 2006). Gerçekçi ve ölçülebilir taahhütlerin verilmesi, taahhütlerin yerine getirilmesi açısından önemlidir (The Open Group, 2004). Hizmet alan taraf açısından bakıldığında ise beklentiler ile hizmet sağlayıcı tarafından verilen SLA taahhütlerinin uyumu ön plana çıkmaktadır. SLA'da önemli hususlardan biri ölçüm ve raporlama konusudur. Bu nedenle ölçümün hangi kriterlere göre yapılacağı, kim tarafından ve hangi sıklıkta yapılacağı, sonuç raporlarının kimlere ve nasıl dağıtılacağı, hizmet alan ve hizmet verenin mutabık olmadığı durumlarda mutabakatsızlığın nasıl çözüleceği SLA'da mutlaka tanımlanmalıdır (The Open Group, 2004).

SLA'da önemli hususlardan bir diğeri ise izleme faaliyetleridir. Olumsuz sonuçlara neden olmadan önce problemlerin belirlenmesi, sorunların çözülmesi ve

uygun tedbirlerin alınması açısından izleme faaliyetleri kritik öneme sahiptir (Chong ve Carraro, 2008). SLA bir yaşam döngüsü içinde ele alınmalıdır. SLA başlayan ve biter bir süreç olarak ele alınmaktan ziyade başlayan, tasarlanan, yürüyen, periyodik olarak gözden geçirilen ve yaşayan bir süreç olarak ele alınmalıdır. SLA yaşam döngüsünde her aşama kendi içinde önemlidir (Paschke ve Gerul, 2006).

Standart bir SLA anlaşmasında genel olarak aşağıdaki hususlara yer verilmelidir (Sahai ve diğerleri, 2002);

- Amaç: SLA oluşturulma amacı tanımlanmalıdır.
- Kapsam: SLA kapsamına giren hizmetler belirlenmelidir.
- Taraflar: Hizmet veren ve hizmet alan taraflar ve tarafların rolleri tanımlanmalıdır.
- Yürürlük (Geçerlilik) Süresi: Anlaşmanın başlangıç ve bitiş tarihleri belirlenmelidir.
- Kısıtlar: Talep edilen hizmete yönelik sağlanacak hizmet seviyesi için alınan tedbirler tanımlanmalıdır.
- Hizmet Seviyesi Amaçları: Hizmet veren ve alan tarafın üzerinde anlaştığı hizmet seviyesi belirtilmelidir. Hizmet seviyeleri genellikle erişilebilirlik, performans, güvenilirlik gibi bir takım hizmet göstergelerini içerir. Bunların her biri ulaşılmaya gereken bir hedefi belirtir.
- Opsiyonel Hizmetler: Normalde hizmet alan tarafından zorunlu tutulmayan ancak istisnai olarak sunulacak hizmetler tanımlanmalıdır.
- İstisnalar: Hizmetle ilgili SLA kapsamı dışında kalan hususlar belirlenmelidir.
- Cezalar: Hizmet sağlayıcısının performansının hedefin altında kalması halinde ne yapılacağı belirlenmelidir. Eğer hizmet tedarikçilerden sağlanacaksa yetersiz performans durumunda anlaşmanın sonlandırılmasına ilişkin madde SLA kapsamına dâhil edilmelidir.
- Yönetim: Hizmet seviyesi amaçlarının gerçekleştirilebilmesi ve ölçülebilmesi için SLA'da tanımlanan süreçlerin gözetimine ilişkin organizasyonel sorumluluklar belirlenmelidir.

2.2. TAŞIMACILIK

Tedarik zinciri içinde her tür hareket taşımacılık konusu içinde değerlendirilmelidir hammaddelerin satın alım noktalarından depolara, üretim yerlerine, dağıtım kanallarına ve nihai tüketiciye doğru hareketi taşımacılık kapsamındadır (Kırçova, 2006).

Ulaştırma Sistemi, her biri kendine özgü ağ, taşıt filosu ve işletme elemanlarına sahip olan farklı karayolu, demiryolu, deniz ve havayolu vb. alt türlerden oluşur. Her bir alt sistem, diğerlerinden bağımsız olarak taşıma yapabildiği gibi, insan ve yük taşımacılığında bu alt sistemlerin amaca en uygun olan birkaçı birlikte kullanılabilir (kombine, aktarmalı taşımacılık) (Erel, 2002).

Bir işletmenin taşıma ihtiyacını karşılamaya yönelik olarak üç alternatifi bulunmaktadır. Bunlar;

- Özel Ulaştırma (Private Transportation): Firmanın kendisinin sahip ya da kiralamış olduğu araçları kullanarak yani kendi iç bünyesinde taşımayı gerçekleştirmesi,
- Sözleşmeye Dayalı Ulaştırma (Contract Transportation): Firmanın önceden belli süreleri kapsayan bir sözleşme yaparak bu süre zarfında faaliyet alanı taşıma olan bir başka firmaya taşıma işlemlerini yaptırması ya da,
- Yaygın Ulaştırma (Common Transportation): Firmanın herhangi bir ulaşım ihtiyacını işlem temelinde faaliyet alanı taşıma olan herhangi bir taşıma firmasına yaptırmasıdır.

2.2.1 Taşıyıcının Türüne Göre Taşımacılık

Taşıyıcının türüne göre taşıma sistemleri; karayolu taşımacılığı, denizyolu taşımacılığı, demiryolu taşımacılığı, havayolu taşımacılığı, iç su yolu (nehir yolu/ kanal yolu) taşımacılığı ve boru hattı taşımacılığı olarak sınıflandırılmaktadır.

2.2.1.1. Karayolu Taşımacılığı

Dünya yol istatistikleri incelendiğinde diğer taşıma sistemleri çok gelişmiş olan ülkeler dâhil birçok yerde yük ve yolcu taşımacılığında karayoluna olan talebin sürekli artan bir eğilim gösterdiği izlenmektedir. Karayolu taşımacılığı, üretim yerinden tüketim mahalline aktarmasız, yani herhangi bir ara taşımaya ve araca gerek duyulmaksızın ve hızlı taşıma yapılmasına uygun olması nedeniyle, diğer taşıma türlerine göre daha fazla tercih edilmektedir. Ekonomik kalkınmanın ve refahın gelişmesinde büyük önemi olan karayolu taşımacılığı, kendi bünyesi içinde başlı başına ekonomik bir faaliyet olduğu gibi, diğer bütün sektörlerle de çok yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri olumlu veya olumsuz yönde etkileyen bir hizmet türü konumundadır.

Karayolu taşımacılığı, uluslararası ticarete konu olan eşyanın karayolu üzerinde kamyonlar ve tırlar ile bir ülkeden başka bir ülkeye taşınma işlemidir. Karayolu taşımacılığı, malın çıkış noktasından varış noktasına aktarmasız, zamanında ve güvenli bir şekilde ulaştırılmasını sağlar. Diğer nakliye modüllerine göre ithalatçı ve ihracatçı taleplerine araç kontrolünün daha kolay olması sebebiyle daha iyi cevap verebilmektedir (Demir, 2007). Karayolu taşımacılığı, yolcu, kargo ve kurye taşımacılığı olarak da sınıflandırılabilir. Ayrıca, şehir içi, şehirlerarası ve uluslararası olarak da sınıflanır. Dünyada en çok kullanılan taşıma yöntemlerinden biridir. Başlıca iki grup ekipman vardır: 1) Teslim/tesellüm, terminal ile müşteri arasında kısa mesafe araçları, 2) uzun yol araçları (treylar, kamyon, likit kimyasal gaz benzin tankları ve otomobil taşımak için özel araçlar) (Tek, 1998).

Karayolu taşımacılığında nakliye araçları rotalarında ve zaman çizelgelerinde yüksek oranda esnekliğe sahiptir. Kamyonlar ürünleri kapıdan kapıya taşıyabilirler, nakliyeciler ürünlerin kamyonlardan demiryoluna ve tekrar geri taşınmasına ihtiyaç duyarlar bu da kayıp zamanlara, hırsızlık riskine ve hasarlara neden olur (Kotler, 1991).

Karayolu taşıma sistemleri; teknoloji, şebekeler, uluslararası ve yerel kurallar ve düzenlemeler, enformasyon, iletişim ve lojistik uygulamalarından meydana gelmektedir. Bu sistemler lojistik firmaları, iç ve dış müşteriler, ekonomik ve sosyal

faktörler ile devletin ortaya koyduğu yasal çerçeve ile sürekli etkileşim halindedir. Bir başka deyişle 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.

Karayolu taşıma sisteminde, taşıma işlemi yük hacmine ve/veya araç kapasitesine göre ikiye ayrılmaktadır. Bunlar aşağıda açıklamaları ile sıralandırılmıştır;

- Tam / Komple TIR Yük: Tam kamyon yükü adından da anlaşılacağı üzere, taşımayı yapacak olan aracın yalnızca tek bir şahsa ya da firmaya tahsis edilerek taşıma işleminin yapılacağı ifade eder.
- Parsiyel (Grupaj) Yük: Parsiyel yük, hacim ve ağırlık olarak tüm kamyonun kapasitesini karşılamayacak büyüklüktedir ve aracın verimli olarak taşıma işlemine başlayabilmesi için daha fazla yüklemenin yapılmasını gerektirir.

2.2.1.2. Denizyolu Taşımacılığı

En eski ulaştırma modudur. Nehirler ve kanallar gibi su yolları, göller, okyanus kıyıları ve uluslararası derin denizlerde yapılan taşımacılık biçimidir. Hacim, tonaj ve mesafe arttıkça en ekonomik mod olarak kabul edilir. Her türlü yük için tüm hava şartlarında kullanılır. Dünya ticaretine deniz taşımacılığı egemendir. Büyük hacimli ve düşük değerli ürünleri olan kimyevi maddeler muhtelif yağlar, metal döküntüler, kereste, borular, taşımaları kendi tekerleğiyle hareket edebilen veya çekilebilen bütün araçlar, konteyner taşımaları, canlı hayvan ve soğuk (frigorifik) malzeme taşımalarında tercih edilir (Keskin, 2014).

Suyolu taşımacılığı, büyük hacimli, düşük değerli ve kum, kömür, buğday, yağ ve maden cevherleri gibi çabuk bozulmayan ürünler için düşük maliyetli taşımacılık şeklidir. Diğer taraftan su yolu taşımacılığı en yavaş ve iklim koşullarına bağlı taşıma modudur (Kotler, 1991).

Ücret bakımından en düşük fakat buna paralel olarak taşıma hızı bakımından en yavaş olan taşıma biçimidir. Risk bakımından karayolu taşımacılığından daha az risklidir. Bu tür bir taşımada en çok kütlesi büyük ve değeri düşük mamuller taşınmaktadır. Fakat bu taşıma türü her alana hitap etmemesi bakımından bir sakınca da içermektedir (İTO, 2006).

Denizyolu eşya taşımacılığı tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'nin de gerek hacim gerekse taşınan eşyanın değeri açısından en yüksek paya sahip taşımacılık türüdür. Türkiye'nin dış ticaretinin yüzde 80'den fazlası denizyoluyla taşınmaktadır. (UTİKAD, 2015). Dünya ticaretinin ve ülkemiz dış ticaretinin çok büyük kısmının denizyolu taşımacılık sistemi ile yapılmakta olması, bu taşımacılık sisteminin ayrılmaz bir parçası olan limanların önemini ortaya koymaktadır. Limanlarının ticari etkisi yanı sıra bulunduğu bölge üzerinde stratejik ve sosyo-ekonomik etkileri de söz konusudur. Açıkça deniz ticareti üzerindeki etkileri nedeni ile limanlar ülkenin dış dünyaya açılan kapıları, nefes aldığı noktalar olmaktadır.

Denizyolu ile yapılan yük taşımacılığında farklı büyüklükte ve tasarımda ticari gemiler kullanılır. Ticaret gemileri, taşıdıkları yüke göre değişik özelliklere sahiptirler. Bu özellikler göz önüne alındığında ticaret gemileri iki ana gruba ayrılabilir. Bunlar:

- Taşıma üniteleriyle yük taşıyan gemiler,
 - Konteyner gemileri
 - Ro-Ro gemileri
- Dökme yük gemilerdir.
 - Genel kargo taşıyan şilepler (dry cargo)
 - Tankerler
 - Kömür, yem, gübre vb. dökme yükler için OBO Gemileri (Oil, Bulk, Ore-Petrol, Dökme, Maden)
 - Sıvı veya gaz halindeki yükler (mineral yağ, doğal gaz, yemeklik yağ, şarap vb.) ile LPG - LNG gaz taşıyan gemilerdir.

Denizyolu taşımalarında ünite haline getirilmiş yükler konteyner içine yerleştirilerek ya da karayolu taşımaya konu edilmiş gibi treylere yüklenerek taşınır.

Taşımayı yapan vasıta, yükleme ünitesinin konteyner olması durumunda konteyner gemisi iken, treyler olması durumunda ise Ro-Ro gemisidir.

Dökme yük gemileri ise ünite haline getirilemeyen, ambalajlanmamış dökme (bulk) yükleri taşımaktadır.

2.2.1.3. İç Suyolu (Nehir yolu) Taşımacılığı

İç su yolu taşımacılığı, Avrupa'da çok sık kullanılmaktadır. Avrupa'da Ren, Main, Tuna nehirlerinin bağlantısı etkin bir iç su yolu taşımacılığı oluşturmaktadır. İç su yolu taşıma araçlarının kapasiteleri suyun derinliğine göre değişmektedir. Türkiye'nin akarsu debilerinin yüksek olması ve yıllık su rejimlerinin iç su yolu taşımacılığına uygun olmaması nedeniyle ülkemizde bu taşımacılıktan verimli bir şekilde faydalanılamamaktadır (Baykal, 2012).

2.2.1.4. Demiryolu Taşımacılığı

Yüksek hacim ve ağırlıktaki malların taşınması, demiryolu taşıma sistemi hayata geçinceye kadar yalnızca deniz yolu taşıma sistemi kullanılarak gerçekleştirilebilmekteydi. Bu sebeple ağırlıklı olarak yerleşim ve uygarlıklar su yollarına sahip bölgelerde oluşmakta idi. Demiryolunun keşfi su yollarının bulunmadığı bölgelerde hızlı kalkınmanın yanı sıra, yeni bölgelerde yerleşim imkânını da beraberinde getirmiştir. Bir yerin ya da bölgenin çağdaş olması buraya demiryolunun ulaşmış olması ile eşdeğer idi.

Demiryolu ulaşımı altın çağını 19. yüzyılda yaşamıştır. Özellikle Amerika Birleşik Devletleri'nde yaşanan sanayi kalkınmasının altında yatan en önemli destek gücü demiryolları ve demiryolu ile yapılan taşımalarıdır. Sanayi kalkınmasında demiryollarının yadsınamaz bir rolünün bulunmasının yanında, demiryollarının da gelişmesinde sanayi kalkınmasının anahtar rol oynadığının belirtilmesi gerekmektedir. Sanayileşmede kitlesel üretim (mass production) uygulanmakta idi, dolayısı ile üretilen ürünler için yeni pazarlar gerekmekte idi. Bu pazarlara ulaşımında demiryolları bir ihtiyaçtan öte gereklilikti. Bu gereklilik sanayiye demiryollarına bağımlı kılarken, bu sayede demiryollarında da hızlı bir gelişim yaşanmıştır.

Demiryolu eşya taşımacılığı uzun mesafeli ve hacimli taşımalarda denizyolu ile birlikte en iyi taşıma alternatifini oluşturmaktadır. Aynı zamanda demiryolu eşya taşımacılığı karayolu ile altyapı yatırımları bakımından karşılaştırıldığında sanıldığı gibi aksine daha ekonomik ve çevre dostudur. (Erdal, 2005). Demiryolu taşımacılığı genellikle uzun kara yolculuklarında ağır ve hacimli yüklerin taşınmasında kullanılır. Taşıyıcıların sayısı bakımından karayoluyla kıyaslanmayacak kadar azdır. Bunun ana nedeni, demiryolu araçları ve terminaller için büyük yatırımlara ihtiyaç duyulmasıdır (Waters, 2003).

Demiryolu taşımacılığı, ağır ve hacimli yükler için çok yüksek maliyetlere katlanılmadan yapılabilecek bir taşımacılık türüdür. Demiryolları üzerindeki merkezlerin sayısına bağlı olarak verilen hizmetin sınırlı olduğu söylenebilir. Bu taşımacılık türünde kullanılan araçların hız kapasiteleri, demiryolu alt yapısı ile paralellik göstermektedir. Kömür, demir gibi yer altı kaynakları ile tarım ve orman ürünlerinin alıcı merkezlerine aktarımı demiryolu taşımacılığıyla yapılabilmektedir. Çevre dostu olan bu taşımacılık türü, uzun mesafeli taşımalarda ciddi maliyet avantajı sağlamaktadır (Çancı ve Erdal, 2009).

Avrupa genelinde yapılan ölçümler ve istatistiki sonuçlar neticesinde, diğer taşıma sistemleri ile karşılaştırıldığında, demiryolu taşıma sisteminin çok yüksek oranda enerji tasarrufu, güvenlik sağladığı ortaya konmuştur. Yine aynı veriler ışığında, kullanılan araçlar bakımından, atmosfere salınan gazlar sonucunda çevreye en az zararın, genelde elektrik enerjisi kullanıldığından, demiryolu taşıma sistemi ile verildiği, yine elektrik enerjisinin kullanımı ile petrol ve petrol ürünlerine bağımlılığın azaldığı ve ayrıca demiryolu taşıma sistemine ağırlık verilmesinin trafik sorununa bir çare olabileceği tespit edilmiştir. Demiryolu taşıma sistemi diğerlerine tercih edilmesi ile tüm bu faydaları sağlarken, altyapı maliyeti konusunda en düşük yükü getirmektedir.

Dünyada küresel ticaretin gelişmesine paralel olarak küresel ulaştırma koridorları oluşturulmaya çalışılmakta, demiryolları önemli yapısal ve teknik değişim sürecinden geçmektedir. Günümüzde demiryolları diğer ulaştırma sistemleri karşısında rekabet gücünü arttırmaya çalışırken aynı zamanda aynı demiryolu altyapısı

üzerinde birden fazla işletici faaliyetine olanak sağlayarak aynı sektör içinde rekabet yaratılmasını da benimsemektedir (İTO, 2006).

Demiryolu taşıma sistemi kullanılarak yapılan dış ticaret işlemlerinde üç farklı yükleme çeşidi bulunmaktadır;

- Blok Tren Taşımacılığı
- Münferit Vagon Taşımacılığı
- Demiryolu Konteyner Sevkiyatı

Blok Tren Taşımacılığı, belli bir güzergâhta hareket edecek olan lokomotifin çekeceği tüm vagonlar ile tek bir göndericiden tek bir alıcıya yapılmış olan yüklemelerin taşınmasıdır. Blok Tren Taşımacılığı, taşıma hizmetine konu edilen malın yükleme şekline göre farklı taşıma üniteleri ile gerçekleştirilebilir ve katarlar buna göre 2 farklı şekilde adlandırılırlar;

- Vagon Blok Treni: Vagon Blok Treninde, isminden anlaşılacağı üzere, lokomotifin çekeceği taşıma üniteleri vagonudur. Taşımaya konu edilen yükler, çıkış istasyonunda ya da altyapı özelliğine göre vagonların gönderilebileceği depolar mevcutsa bu depolarda vagonlara yüklenir.

- Konteyner Blok Treni: Konteyner Blok Treninde ise, yine adından anlaşılacağı üzere, taşıma üniteleri konteynerlerdir. Taşımaya konu mallar konteynerlere yüklenir ve bu konteynerler raylar üzerinde lokomotif tarafından çekilebilen özel düzeneklere yerleştirilirler.

2.2.1.5. Havayolu Taşımacılığı

Hava taşımacılığı, canlıların ya da eşyaların havadan bir yerden başka bir yere hızlı ve güvenli bir şekilde taşınması eylemidir. Tüm taşıma sistemlerinde olduğu üzere, havayolu taşınmasında da taşınacak bir canlı ya da eşya, taşıma işleminin yapılacağı bir başlama ve bir varış noktası bulunmaktadır. Havayolu taşıma

sisteminde, genel tanımlamasında da göze çarpacağı üzere, diğer taşıma sistemlerinden farklı olarak, güvenlik üzerine çok daha güçlü vurgu yapılır.

Havayolu taşımacılığı, teslimat hızının maliyetlerden daha öncelikli olduğu durumlarda önem kazanan bir taşıma şeklidir (Waters, 2003). Teknolojideki gelişmeler, gelir düzeyindeki ve rekabetteki artışlar havayolu taşımacılığının önemini ve payını giderek arttırmaktadır. Öteki taşıma şekillerine göre en hızlı ulaşım şeklidir. Kullanıcılar hava limanları ve diğer tesisler için özel bir vergi ödemezler. Uçuşlar, saptanan belirli hatlarda gerçekleştirilir. Genelde düzenli tarifeli uçuşlar ağırlıktadır. Charter uçakları tarifersiz seferler yaparlar (Tek, 1998).

Uluslararası ticaretteki gelişim ve sermaye yatırımlarının farklılaşan yapısı, havayolu ile kargo taşımacılığının, uluslararası taşımada son dönemde dikkate değer bir paya sahip olmasında rol oynamıştır (Koban ve Keser, 2013). Havayolu eşya taşımacılığı diğer taşımacılık türlerine göre tarihsel gelişim süreci açısından daha yeni olmasına rağmen son yıllarda kullanım oranı giderek artan bir taşımacılık şekli haline gelmiştir. Havayolu eşya taşımacılığında daha çok, hacmi ve ağırlığı nispeten düşük fakat değeri yüksek olan eşyalar taşınmaktadır. Dünya ticaretinde ürün çeşitliliğinin artmasına paralel olarak, rekabetin şiddetlenmesi, iş süreçlerinin hızlandırılması açısından uçağın bir taşıma aracı olarak sahip olduğu avantajlar havayolu eşya taşımacılığının giderek daha fazla tercih edilme nedenlerindedir (UTİKAD, 2015). Havayolu taşımacılığında sıklıkla taze meyve ve kesilmiş çiçekler gibi çabuk bozulan ürünler taşınır ayrıca teknik parçalar ve mücevherler gibi yüksek değerli düşük ağırlıklı ürünlerin taşınmasında öncelikli yoldur (Kotler, 1991).

Havayolu eşya taşımacılığı, ihracat ve ithalatçılar başta olmak üzere ihtiyaç sahibi tüm gönderenlerin eşyaları en uygun zamanda en uygun yöntemle ulaştırılmasını sağlayan hizmetler bütünüdür. Havayolu eşya taşımacılığında birçok gönderen, süreçlerin karmaşıklığı ve kâğıt işlerinin fazlalığı nedeniyle hava yolları ile doğrudan bağlantı kurma yerine alanında uzman bir işletme ile ilişkiye geçmeyi yeğlemektedir (UTİKAD, 2015).

Havayolu ulaşım sektörü teknolojideki ilerlemelere bağlı olarak sürekli ve hızlı bir gelişim göstermektedir. Teknolojik gelişmeler kullanılan taşıtlarla, yani uçaklarla

sınırlı değildir. Uçaklar eskiye oranla daha fazla yolcu ve mal alacak kapasitelere ulaşırken, aynı zamanda daha düşük emisyon ve gürültü seviyelerinde daha az yakıt harcayarak maliyet ve işletim avantajı getirmektedirler. Uçaklardaki bu gelişim hem sektörü hem de bu sektörde faaliyet gösteren işletmeleri yapısal değişikliklere zorlamıştır. Sektörde önceleri bir serbestleşme yaşanmış, bunu özelleştirmeler takip etmiş ve en son olarak da sektörde faaliyet gösteren işletmeler arasında işbirlikleri ve satın alımlar ve birleşmeler yaşanmıştır.

Özellikle devlet kontrolündeki şirketlerin de özelleştirilmesi havayolu sektöründe rekabeti çok kızıştırmış ve havayolu taşıması yapan şirketlerin sektörün özelliği gereği yüksek maliyetli teknolojik ilerlemelere uyum sağlamak zorunda olan firmalarının maliyetlerinin artmasına, buna karşın gelirlerinin azalmasına sebebiyet vermiştir. Bunu aşmak için sektörde faaliyet gösteren işletmeler ilk olarak taşıma işlemini yaptıkları yerler arasında kullandıkları rotalarda yeni düzenlemelere ve uygulamalara gitmişlerdir. Buna göre en çok uygulanan sistem “Topla ve Dağıt Hat Yapısı” olmuştur. Topla ve Dağıt Hat Yapısı sistemine göre, firmalar hizmet satış kapasiteleri daha kısıtlı olan yerlerden aldıkları yolcularını ve mallarını, daha yoğun hizmet verdikleri yerlere işletim maliyeti çok daha düşük olan küçük kapasiteli uçaklarla getirmektedirler. Buralarda bunları aynı şekilde diğer yerlerden getirmiş oldukları yolcu ve mallarla birleştirerek büyük kapasiteli uçaklara aktararak varış yerlerine götürmektedirler. Böylece taşıtlar tam kapasite ile kullanılarak birim maliyetler aşağıya çekilmektedir.

2.2.1.6. Boru Hattı Taşımacılığı

Temelde boru hatları petrol, gaz ve su taşınması amacıyla kullanılır. Ayrıca boru hattı, toz haline getirilmiş kömürün taşınması gibi farklı birkaç şekilde de kullanılır. Boru hattıyla taşımacılığın en önemli dezavantajı yavaş oluşudur (saatte 10 km'den daha yavaş). Ayrıca kurulumun ilk yatırım maliyeti çok yüksek olmasına rağmen sıvıların taşınmasındaki en ucuz yöntemdir (Waters, 2003).

Son zamanlarda hacimli katı maddeler (boraks, fosfat vb.) ile küçük hacimli katı maddelerin (pnömatik) taşınması konusunda uygulamalar gelişmeye başlamıştır. Boru yolundaki fiks tesisler; borular, pompalama istasyonları, depolama tankları ve

arazilerdir. Boru hatlarıyla taşımacılık, ABD gibi gelişmiş bazı ülkeler ile bazı eski sosyalist ülkeler dışında yakın zamanlara kadar üzerinde fazla durulmayan konulardan biridir. Bu taşımacılık türü makro lojistik ya da fiziksel dağıtım sistemi içinde önemli bir taşımacılık modu olarak yer alır. Dağıtım planlaması en iyi yapılabilecek, uzmanlık gerektiren bir lojistik taşıma yöntemi olan boru hattı taşımacılığının tek sakıncası boru hatlarının hırsızlık ve sabotaja karşı korunmasındaki güçlüktür ki bu da alınabilecek bazı önlemlerle büyük ölçüde çözümlenebilir (Tek, 1998).

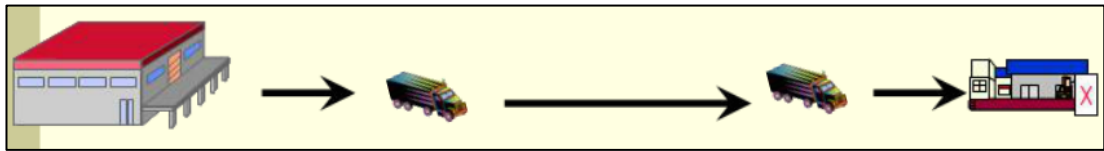
Boru hatları, petrol, kömür tozu ve kimyasalların kaynağından pazarlara taşınması konusunda uzmanlaşmıştır. Petrol ürünlerinin boru hattıyla taşınması demiryolu taşımacılığından daha az pahalıdır buna rağmen deniz yolu taşımacılığından daha pahalıdır. Çoğu boru hatları onların kendi sahiplerinin kendi ürünlerini taşınması için kullanılır buna rağmen teknik olarak diğer nakliyeciler için de kullanılabilir (Kotler, 1991).

2.2.2. Taşıma Türüne Göre Taşımacılık

Ulaştırma sistemleri taşıma türüne göre; tek türlü, çok türlü, türler arası ve kombine taşımacılık olarak sınıflandırılmaktadır.

2.2.2.1. Tek Türlü Taşımacılık (Unimodal Taşımacılık)

Taşınan yükün, bir ya da birden fazla taşıyıcı tarafından tek bir taşıma türü kullanılarak taşınmasıdır (Çancı ve Erdal, 2003).



Şekil 2.1. Tek Türlü Taşımacılık.

Kaynak: Fulser, 2015

2.2.2.2. Çok Türlü Taşımacılık (Multimodal Taşımacılık)

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE), Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (UBAK) ve Avrupa Komisyonu (AK) tarafından çok türlü taşımacılık, malların iki veya daha fazla ulaştırma türü kullanılarak taşınması olarak tanımlanmaktadır (Url-1).

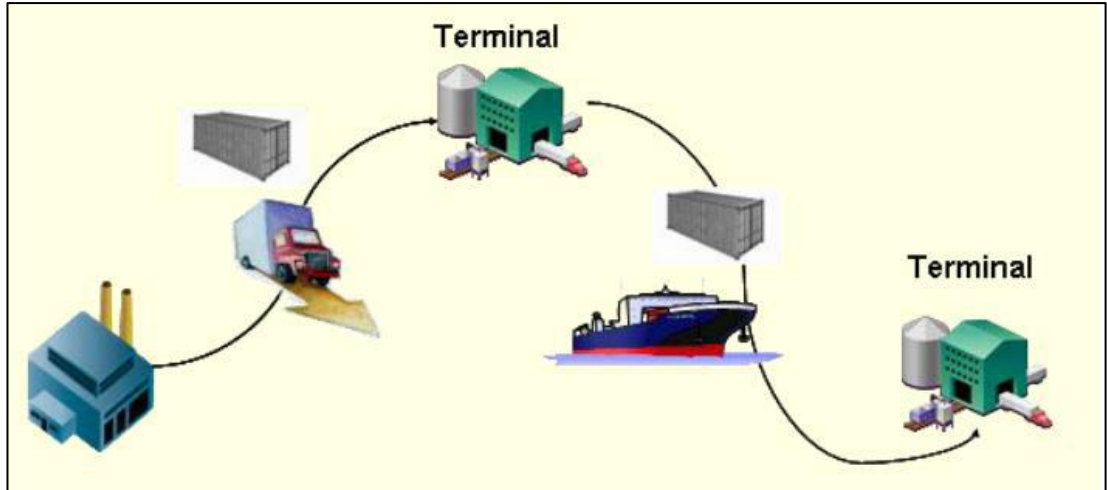


Şekil 2.2. Çok Türlü Taşımacılık.

Kaynak: Fulser, 2015'den uyarlanmıştır.

2.2.2.3. Türler Arası Taşımacılık (Intermodal Taşımacılık)

Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (UBAK) türler arası taşımacılığı, tek yükleme ile aynı taşıma birimi içinde ürünlerin elleçlenmeden, birden çok taşıma yöntemleri kullanılarak taşınması olarak tanımlamaktadır (Url-1).



Şekil 2.3. Türler Arası Taşımacılık.

Kaynak: Fulser, 2015

Konteyner ya da treylerin hiç açılmadan karayolu, demiryolu veya denizyolu ile taşınmasıdır. Bir taşımacılık işleminde daha büyük hacimleri taşımak için bir

taşımacılık türünden diğerine seyir halinde değişme olanağı sağlamaktadır. Yüklemede ağız kapatılan ünitenin teslim yerinde açılması hedeflenmektedir. Amerika Birleşik Devletleri Ulaştırma Bakanlığı türler arası taşımacılığı, etkin bir şekilde bağlanmış ve koordine edilmiş birden fazla ulaştırma türleri arasındaki yük hareketi olarak tanımlamaktadır (Url-2). Türler arası taşımacılık, yakıt tüketiminin, hava kirliliğinin ve trafiğin azaltılmasını sağlar. Türler arası taşımacılık daha verimli ve uygun maliyetlidir.

2.2.2.4. Kombine Taşımacılık

Taşınan yükün, tek ve aynı taşıma birimi ile yeniden yüklemeye gerek kalmadan en az iki taşımacılık türü kullanılarak yapılan taşıma şeklidir. Taşımanın büyük bir bölümünün demiryolu ve denizyolu ile yapıldığı, başlangıç ve bitiş kısımlarının karayolu taşımacılığı ile yapıldığı türler arası taşımadır.

Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı'nda (UBAK), kombine taşımacılık kavramı net bir şekilde ifade edilmiştir. Avrupa düzeyinde, azami avantaj sağlayacak şekilde kara taşımacılığı türlerinin ve deniz taşımacılığının tercih edilmesidir. Kombine taşımacılık, yükleme ünitesi değiştirilmeden farklı taşıma türleri kullanılarak kapıdan kapıya ulaşımın sağlandığı, türler arası taşımacılık birimine dayanan taşıma şekli olarak ifade edilmiştir (ECMT, 1998).

Avrupa Birliği tarafından kombine taşımacılık aşağıdaki gibi daha detaylı bir şekilde tanımlanmaktadır (Url-1):

- Kombine taşımacılık, üye devletlerarasındaki ürün taşımacılığında kamyon, römork, yarı römork, çekicili veya çekicisiz ayaklı konteyner ya da konteyner kullanılarak, ilk ve son ayağında karayolu taşımacılığının bulunduğu, ara kısımlarda ise iç suyolları, demiryolu ve denizyolu taşımacılığı kullanılarak yapılan taşıma mesafesinin kuş uçuşu 100 km'den daha fazla olduğu taşımadır.

- Yükleme ve boşaltma limanları arasındaki kuş uçuşu mesafe 250 km yarıçapını aşmamalıdır.

Kombine taşımacılığın yüksek yük taşımacılığı hacmine sahip olması ve önemli bir pazar payı elde etmesi için; güzergâhın 400/500 km'den fazla bir mesafeye olması, belli bir miktarda yük konsantrasyonuna sahip olması ve karayolu taşımacılığında önemli engeller bulunması olmak üzere üç ana koşulu karşılaması gerekmektedir.

Mevcut bilgilere göre, taşıma sistemlerinde dengeli dağılımı sağlamak ve karayolu taşımacılığının daha süratli, güvenli ve daha düşük maliyetli olabilmesi amacıyla karayolu-demiryolu, karayolu-denizyolu, denizyolu-demiryolu kombine taşımacılığın geliştirilmesi lüzumlu görülmektedir (Çoban, 1997).

Son dönemlerde çoklu taşımacılığın gelişmesi, her biri farklı yapıdaki lojistik operasyonlarının uzman işletmecilik anlayışı ile bütünleştirilmesi gereğinden doğmuştur. Kombine taşımacılık, malların istenilen noktaya ulaştırılmasında kara-hava-deniz gibi temel taşıma türlerinin kullanılarak, birbirine entegre ve organize biçimde gümrükleme, elleçleme ve depolama vb. faaliyetleri de kapsayacak bir biçimde etkili ve verimli bir şekilde gerçekleştirilmesidir. Kombine taşımacılık yönetimi sayesinde ticari işletmeler kendi organizasyonu ile zamanında tamamlanması güç olan karmaşık taşımacılık faaliyetlerini, konusunda uzman olan lojistik işletmelerine devrederek mallarını zamanında müşterilerine teslim etmekte ve böylelikle temel faaliyetlerine odaklanmaktadır (Çancı ve Erdal, 2009).

Kombine mod kararında amaç, her ulaşım türünün kendine özgü avantajlarının bir yüklemde birleştirilmesidir (Tek, 1998). Kombine taşımacılığının gereği, demiryollarımızın ulaşamadığı noktalara demiryollarına dik karayolları yapıp bunların da üç tarafı denizle çevrili ülkemizde limanlara bağlanması gerekirken, karayolları demiryollarına paralel olarak yapılmış ve alternatif oluşturmuştur. Ülkemizde demiryolu ve karayolu ağının %75'i paraleldir. Bu iki sistem, birbirini tamamlayan sistemler olması gerekirken, rakip sistemler şeklinde bir gelişim göstermiş ve demiryolları yarışı baştan kaybetmiştir. Bu durumun doğal bir sonucu olarak ulaştırma sistemimize kara yolları egemen olmuştur (Dengiz ve ark., 1997).

Ulaştırma ve bilişim teknolojilerindeki gelişimin tetikleyicisi olan konteynerin sağladığı kara, hava, demir ve denizyolu ulaştırmasının birlikte ele alınabildiği

intermodal, multimodal ve kombine taşıma sistemleri tüm ulaştırma modlarının bütünleşik olarak değerlendirilmesini gerekli kılmıştır. Buna bağlı olarak hem ulaştırma altyapısı ve yönetimi hem de depolama, stok yönetimi, sipariş hazırlama gibi fonksiyonların birlikte planlanması ve yürütülmesi gündeme gelmiştir. Ulaştırmadaki hızlı büyüme ekonomik, finansal, teknolojik, çevresel, ekolojik ve sosyal etkileri de beraberinde getirmiş, sürdürülebilir ulaştırmayı sağlamaya yönelik multi disiplinler araştırma ve uygulama alanları yaratmıştır (TÜSİAD, 2007).

Kombine Taşımacılık Türleri, konteyner taşımacılığı, araç sırtında taşımacılık ve bi-modal taşımacılıktır.

2.2.2.4.1. Konteyner Taşımacılığı

Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı konteyneri, tekrarlı kullanımlar için yeteri kadar sağlam, türler arası transfere uygun, istiflenebilen kutular olarak tanımlamaktadır (Url-1). Karayolu, denizyolu ve demiryolu ulaştırma araçlarıyla taşınabilen, uluslararası standart ve ölçülerde, içine konulan eşyayı dış etkilerden koruyan sağlam yapıda olan konteynerlerle yapılan taşımacılığa da konteyner taşımacılığı denilmektedir. Konteyner taşımacılığında araçların hem karayolu hem demiryolu gabari ölçüleri içinde kalması sebebiyle demiryolunda platform vagonlarla, karayolunda treylerlerle güvenle taşıma yapılabilmektedir (Elmas ve Yıldızhan, 1999).

1960'lı yıllarda başlayan konteynerleştirme, ticari malların ünite haline getirildiği dağıtım yöntemidir. Konteynerleştirme, hızlı transitleri, gönderilen yük ton başına işletme maliyetlerinin, ulaşım sürelerinin, yük elleçlenmesi açısından liman maliyetinin, iskele doluluğunun azalmasını sağlamış, operasyonel güvenilirliği geliştirmiştir. Yolda herhangi bir yük aktarması olmadan kapıdan kapıya hizmet sağlandığından fiziksel taşıma, çalınma ve kırılma azalmıştır. Standartlaştırılmış (ISO) konteynerleri, dünya çapında kullanılan bir birim olduğundan, ortak kullanılan işletme tesislerinin gelişmesine olanak tanımıştır (Branch, 1998).

Karayolu, demiryolu, denizyolu taşımacılığının kombinasyonu olan türler arası taşımacılığa olanak sağlar. Konteyner taşımacılığı ile ambalajlama masrafindan, zamandan, depolama masraflarından, sigorta giderlerinden tasarruf sağlanmaktadır.

Konteyner taşımacılığı ile parça yüklerin birleştirilmesi sonucunda yükün, parça parça işlem görmesi yerine toplu yüklenmesi ve boşaltılması sağlanıp maliyetler azaltılmıştır. Soğutma, havalandırma, ısıtma gibi teçhizatlara sahip konteynerler ile taşınan ürün çeşitliliği artmıştır. Konteyner taşımacılığı ile gemilerde yitlik hacim azalmıştır.

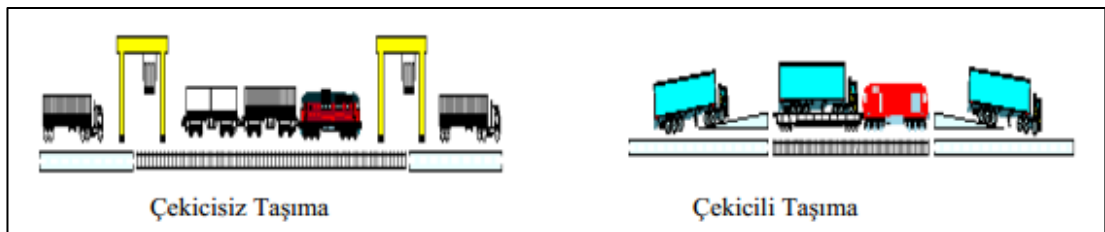
Konteyner taşımacılığı Ro-La ve Ro-Ro olmak üzere ikiye ayrılmaktadır.

2.2.2.4.1.1. Ro-La

Ro-La, Rollende Landstrasse kelimelerinden türetilmiş olup yürüyen yol anlamındadır (Çancı ve Türkay, 2007). Karayolu yük taşıma araçlarının, alçak tabanlı vagonlar üzerinde refakatsiz ya da refakatsiz olarak taşınmasıdır.

Çekicili ve çekicisiz olarak yapılabilir. Çekicisiz taşımacılık, konteynerlerle, ayaklı konteynerlerle (swapbody) ve yarı römorklarla yapılır. Çekicili taşımacılıkta ise yüklü TIR, demiryoluyla özel alçak zeminli, ufak tekerlekli vagonlar üzerinde taşınır (Çancı ve Türkay, 2007).

Taşıma sırasında araçlar için özel donanımlara ihtiyaç duyulmaması, çok kısa sürede araçların yükleme ve boşaltmalarının yapılabilmesi, ülkeler arası yapılan sözleşmelerle sınır kapılarında geçiş sıkıntılarının azalması, geçiş ücreti ve zaman açısından gümrüklerde kolaylık sağlaması gibi Ro-La taşımacılığının önemli üstünlükleri bulunmaktadır (Baykal, 2012). Mevcut yol maliyetlerine oranla Ro-La bilet fiyatlarının yüksek olması, demiryollarının karakteri gereği sınırlı ya da sabit bir güzergâhta ulaşım sağlanması Ro-La taşımacılığının zayıf yönleridir.



Şekil 2.4. Çekicisiz ve Çekicili Taşıma Sistemleri.

Kaynak: Çancı ve Türkay, 2007

2.2.2.4.1.2. Ro-Ro

Ro-Ro, Roll-on/Roll-off kelimelerinden türetilmiştir. Ro-Ro taşımacılığı 1960'lı yılların başında İskandinavya'da başlamıştır. Turizm kökenli yolcu taşımacılığı olarak başlatılan bu taşımacılık, daha sonra yük taşımacılığı ile devam etmiştir. Komşu ülkelerin karayolları deniz köprüleriyle birbirine bağlanarak uluslararası boyut kazandırılmıştır (İTO, 1982). Çekici römork ve kamyonları yükleriyle birlikte taşıyan, indirme-bindirme rampaları bulunan, geniş otopark alanına ve boyuna ambarlara sahip gemilerin yaptığı taşımacılık türüdür.

2.2.2.4.2. Araç Sirtında Taşımacılık (Piggyback)

Yüklü karayolu araçlarının vagonlarla taşınmasıdır. Karayolu çekici ve römorku bir rampanın üzerinden özel bir vagona (piggyback) yüklenir. Bu taşımının avantajları, karayolu aracının amortisman maliyetlerinde tasarruf sağlaması ve sürücünün dinlenebilmesidir. Karayolu araçlarının çekicisiyle birlikte taşınabildiği trenlere yürüyen yol (rolling road) denmektedir. Yüklemeler ve boşaltmalar için özel ekipmana ihtiyaç duyulmamaktadır. Yüklemeler ve boşaltmalar hızlı bir şekilde gerçekleşmektedir. Çekici ile birlikte taşımının en önemli dezavantajı; çekicinin ağırlığının da yük olarak hesaplanması ve bazı ülkelerde demiryolu gabarisi 4 metre yükseklikteki kamyonların, vagonla taşınmasının kabul edilmemesidir (Çancı ve Erdal, 2003). Demiryolunun kullanıldığı kombine taşımacılığın en yaygın şekli, konteyner, ayaklı konteyner ve çekicisiz römorkların; yani çekici olmadan sadece yüklenen ünitenin demiryolu ile taşınmasıdır.

2.2.2.4.3. Bi-Modal Taşımacılık (RoadRailer)

Hem karayolu hem demiryolu şartlarına uygun, kapıdan kapıya ulaşımı sağlayan özel römorklarla yapılmaktadır. Karayollarında standart römorklardan farklı olmayan bu römorklar, demiryolunda bir vagon işlevi görmektedir. (Elmas ve Yıldızhan, 1999). Yüklenen römork, çekici ile demiryolu terminaline getirilir. Hat üzerine getirilen römork, trenin arka kısmından başlanarak bojiye bağlanır. Kendi hidrolik sistemleri üzerinde yükselen römorklar teker teker bojilere bağlandıktan sonra arkalarındaki araca bağlanırlar.

Bi-modal taşımacılık, özel yükleme ve boşaltma terminalleri ve ekipmanı gerektirmemesi, gabari sınırlamalarına uygun olması bakımından avantajlıdır.



Şekil 2.5. Bi-Modal Taşımacılıkta Römork (Raodrailler) Bağlantısı.

Kaynak: Fulser, 2015

2.2.3. Ölçek Ekonomisi ve Lojistikte Taşımacılığa Etkileri

Stratejik olarak güçlü olmanın temellerinden birisi ölçek ekonomilerinden faydalanmaktır. Kısaca, ölçek ekonomisi herhangi bir ürünün üretilmesinde yeterince büyük kapasitelerin oluşturulması ve bu kapasitenin etkin kullanımı ile birim başına sabit maliyetlerin en aza indirilmesi ve maliyet açısından bir rekabet avantajı elde edilmesi kavramına deniyor. Özellikle bu şekilde oluşturulan yüksek kapasitenin pazar talebinin önemli bir kısmını karşıladığı durumlarda pazara yeni girişlerin önündeki engel de arttığı için ölçek ekonomisinden faydalanmak üzere ilk büyük yatırımı yapma riskine girenler uzun vadeli bir avantaj elde etmiş oluyorlar (Argüden, 2005).

Ancak, teknolojik değişimler bu şekilde oluşturulmuş büyük kapasitelerin güncelliğini yitirmesine ve/veya daha küçük kapasitelerle düşük maliyetlere ulaşılabilmesine yardımcı oluyor. Bu nedenle esas karlılığı ölçek ekonomisi avantajına dayanan şirketler güç duruma düşebiliyor. Ayrıca, ölçek ekonomilerinden faydalanan şirketler genellikle değişik pazar kesitlerine aynı (veya benzer) ürünleri sunuyor, farklılaşma stratejisi izlemekte daha zorlanıyor. Bu stratejik avantajı etkin kullanmaya klasikleşmiş örnek olarak Ford'un T-modeli ile otomotiv endüstrisine yeni bir çehre kazandırmış olması gösterilebilir (Argüden, 2005).

Kapsam ekonomisi ise belli yetkinliklere yapılan yüksek yatırımlar ile farklı sektörlerde başarıyı yakalayabilme becerisine deniyor. Ölçek ekonomisi avantajını

elde etmenin temelinde sermaye gücü var. Kapsam ekonomisi elde edebilmek de sermaye gerektirmekle birlikte, daha üst düzeyde yönetim becerisi ve sinerji yönetimi gerektiriyor. Örneğin, Honda motor teknolojisi konusundaki uzmanlığını geliştirerek sadece motosiklet pazarında değil, aynı zamanda jeneratör, deniz motorları ve otomobil pazarında da önemli oyuncu olabildi. Bu konudaki uzmanlığını geliştirmek için yeni bir pazara girerken mevcut rakipler açısından en az rahatsızlık yaratacak pazar kesitlerini hedefledi. Belli bir boyuta gelince ölçek ekonomisi konusundaki dezavantajlarını da giderebildiği için diğer pazar kesitlerinde ve farklı piyasalarda başarılı olabilecek temelleri oluşturdu. Önce küçük motosikletlerle girdiği ABD’de daha sonra büyük otomobil şirketlerinin önemsemediği küçük otomobil piyasasını hedefledi zaman içinde de farklı pazar kesitlerinde de en başarılı şirketler arasına girmeyi başardı (Argüden, 2005).

2.2.3.1. Lojistik Faaliyetler ve Ölçek Ekonomisi

Firmaların rekabet gücünün oluşması ve artmasında önemli etmenlerden biri de lojistik faaliyetleri ve bu faaliyetleri yönlendiren sistemdir.

Eğer uluslararası bir lojistik sistem, doğal olarak birçok ulusal piyasaya ürün arz edilmesi sonucu yayılabilen sabit maliyetler içeriyorsa, küresel rakipler, potansiyel bir maliyet avantajına sahip olabileceklerdir. Küresel rekabet, lojistikte özel kargo gemileri gibi daha özel sistemleri kullanma becerisi sonucunda ortaya çıkan ölçek ekonomilerine ulaşmasını sağlayabilir. Örneğin, Japon firmaları çelik ve otomobillerde hammaddelerin ve nihai ürünlerin taşınması için özel taşıyıcıların kullanılması ile belirgin maliyet kazançları elde etmişlerdir. Küresel düzeyde faaliyette bulunmak, lojistik düzenlemelerin bütünüyle gözden geçirilmesine olanak sağlayabilir (Polat, 2002).

2.2.3.2. Stoklama, Depolama ve Taşımada Tasarruf

Büyük ölçeğe sahip firmalar stoklama, depolama ve taşıma maliyetlerinden de tasarruf sağlayabilir. Üretim miktarı çok olduğundan dolayı daha büyük depolar kullanılır ve miktar yüksek ve sürekli olduğu için depo kiralarının belirlenmesinde pazarlık gücü sağlar. Böylece birim başına depolama maliyeti düşmüş olur.

Büyük firma taşıma hizmetlerinde daha büyük kapasiteli araçlar kiralarak ya da nakliyecilerle sürekli üretimden dolayı bir anlaşma yaparak kitlesel üretimin vermiş olduğu avantajı da kullanır ve birim başına taşıma maliyetlerinden de tasarruf eder (Polat, 2002).

2.2.3.3. Taşıma ve Depolamada Sağlanan Avantajlar

Yine büyük ölçekli firmaların sağladığı gerçek ölçek ekonomilerinden biri de taşıma ve depolamadan sağlanan ekonomilerdir. Firmanın ölçeği büyüdükçe gerek girdi (hammadde) gerekse çıktı (mamul madde) taşınması için yapılacak ödemelerin üretim birimi başına maliyeti düşük olacaktır. Çünkü kullanılan araçlar, taşıma kapasiteleri yüksek olan araçlardan seçilebilecek ve bu araçların da tam kapasite ile kullanılabilme olanakları ile birim başına düşen taşıma maliyetleri düşecektir.

Aynı durum depolama için de geçerlidir. Büyük ölçekli üretimleri olan firmalar, daha kapasitesi yüksek depolar kullanacaklar ve bunları da tam kapasite kullanma imkânını da yüksek üretimleri nedeni ile elde edeceklerinden birim başına düşen depolama maliyetleri de düşük olacaktır.

Eğer firmalar ölçekleri itibarı ile bu gibi ekonomileri sağlayabiliyorlarsa, firmaların bu gibi avantajlarını uluslararası düzeyde faaliyette bulunarak kullanabilirler. Dolayısıyla firmaların elde etmiş oldukları bu rekabet avantajı küresel rekabet güçlerinin de bundan olumlu etkilenmesine neden olacak ve girmiş oldukları yabancı piyasalardan bekledikleri gelir ve kar düzeyini elde edebileceklerdir (Polat, 2002).

2.2.3.4. İntermodal Taşımacılık ve Ölçek Ekonomisi

Ulaşım zincirinin etkin ve verimli bir şekilde devamını sağlamayı amaçlayan intermodal terminaller, çoğunlukla ulusal ya da uluslararası yük dağıtım sistemlerinin içinde yer alırlar. Ölçek ekonomisi nedeniyle, intermodal taşımacılıkta yüklerin liman, demiryolu terminali, kara konteyner terminali gibi düğüm noktalarında konsolide edilmeleri gerekmektedir. Ancak bu şekilde, terminaller arasında intermodal taşımayı ekonomik kılacak trafik hacmine ve frekansına ulaşılabilir. Bu nedenle, intermodal

terminaller yükün toplanarak konsolide edildiği, diğer ulaşım türüne (demiryolu / denizyolu / havayolu) aktarma işleminin ve/veya katma değer faaliyetinin yapıldığı ve yükün dağıtım sistemine aktarıldığı yerlerdir. Dolayısıyla, ana intermodal taşımacılık fonksiyonu terminallerde gerçekleşmektedir. Bir ara yüz oluşturan terminaller olmadan, taşıma intermodal olamaz (Kaynak ve Zeybek, 2007).

2.2.3.5. Lojistik Köyler ve Ölçek Ekonomisi

Lojistik köylerin geliştirilmesi, birbiriyle ilişkili olmayan birtakım kullanıcılar (ayrı sektörlerden gelen kuruluşlar) tarafından gerçekleştirilen eşya hareketlerinin bir ölçek ekonomisi kapsamında yönetilmesi açısından önemli faydalar getirmektedir. Zira bu kullanıcılar, büyük kısmı bir ulaşım terminali etrafında bulunan aynı tesisleri ve donanımı kullanmaktadır. Bu sayede taşıma maliyetleri düşmekte ve taşımaların güvenilirliği ve sağlıklı gerçekleşmesi sağlanmaktadır (UND, 2009).

2.2.3.6. Taşımacılık Türlerinde Ölçek Ekonomisinin Etkileri

2.2.3.6.1. Karayolu Taşımacılığı ve Ölçek Ekonomisi

Bu bütün dünyada egemen olan taşımacılık yöntemidir. Karayolu taşımacılığının kendi işleyişi içinde kamyonlar ve tırlar ağırlık ve uzunluğa dayalı sınırlamalara tabidirler, bu da ölçek ekonomilerine ulaşabilirlik açısından sorun yaratmaktadır. Bu tür araçlarda yük arttıkça kullanılan yakıt miktarı da artmaktadır. Ancak karayolunda kullanılan araçların diğer ulaştırma modlarındakilere göre ucuz olması bir avantaj teşkil etmektedir. Bu ise sektördeki oyuncuların sayısını artırarak rekabeti daha keskin hale getirmektedir. Karayolunda ulaşılan hızlar diğer ulaştırma modlarına göre daha avantajlıdır, ancak yollardaki hız limitleri araçlara sınırlamalar getirmektedir. Karayolu taşımacılığında ulaşım ağının gelişmişliğine bağlı olarak yol seçiminde esneklik söz konusu olup, kapıdan-kapıya teslimat yapabilmek mümkündür (Rodrigue ve ark., 2006).

Bu avantajlara rağmen son yıllarda tüm dünyada karayolu taşımacılığının azaltılması yönünde çabalar bulunmaktadır. Karayolu taşımacılığında doğanın ve kaynakların sürdürülebilirliğinin sağlanamaması en önemli dezavantaj olarak ortaya

çıkılmaktadır. Bu nedenle Avrupa Birliği'nin 1999 yılında yayımladığı Avrupa Mekânsal Gelişim Perspektifi (European Spatial Development Perspective-ESDP)'nin ekolojik ve çevresel sürdürülebilirlikle ilgili önlemler aldığı görülmektedir (Darby, 2008).

Karayolu taşımacılığının en önemli unsuru TIR'ların, ölçek ekonomisinden istifade ile kat ettikleri uzun mesafelerde kapasiteleri artarken yeni teknolojilerle hafiflemeleri ve elektrikli motorlara geçmeleri maliyetlerini önemli ölçüde düşürecek görünüyor (Darby, 2008).

Dünyanın en büyük mağaza zincirlerinden biri olan **Walmart**, Mid-America Trucking Show kapsamında tasarımı ve çevre dostu özellikleriyle dikkat çeken yeni TIR'ını tanıttı. Yakıt tasarrufu konusunda yenilikçi bir tır olan **WAVE**, Walmart'ın son yıllarda filosunu geliştirme planlarından sadece biri. Şirket 2005 yılında açıkladığı planda 6.500 TIR'lık bir filoya ulaşmak istediğini söylemiş ve şimdi baktığımızda şirket bu amacın %84'üne çoktan ulaşmış durumda (Url-3).



Şekil 2.6. Walmart'tan Çevre Dostu Futurist TIR.

Kaynak: Url-3

Gövdesi hafif karbon fiber malzemeye kaplı WAVE, bu yönüyle alışılmış TIR'lara oranla neredeyse 2 ton daha hafif geliyor. Ayrıca çevre dostu özelliklerle donatılmış tır elektrikli veya hibrit elektrikli olarak kullanılabilir (Url-3).

2.2.3.6.2. Demiryolu Taşımacılığı ve Ölçek Ekonomisi

Dünyada, küresel ticaretin gelişmesine paralel olarak küresel ulaştırma koridorları oluşturulmaya çalışılmaktadır. Demiryolları da bu küreselleşmenin yarattığı etkiyle önemli yapısal ve teknik değişim sürecinden geçmektedir. Yapısal değişim süreci içinde demiryollarının hem kendi yapıları hem de devletle ilişkileri sorgulanmakta ve yeniden düzenlenmektedir. Dünya demiryollarının hemen tümünde yeniden yapılanma çalışmaları çeşitli biçimlerde sürdürülmektedir. Günümüzde, demiryolu sektörünün ölçek ekonomilerinden faydalanarak, sadece diğer ulaştırma sistemleri karşısında rekabet gücünü arttırmaya değil, aynı demiryolu alt yapısı üzerinde birden fazla işleticinin faaliyetine imkân vererek sektör içinde rekabetin yaratılması, demiryolu altyapısının kullanım kurallarının belirlenmesi ve bu kuralların ülkeler arasında uyumunu gündeme getirmiştir. Teknik değişim süreci içinde ise demiryollarının uluslararası entegrasyonu amacıyla teknik altyapının birbirine uyumluluğu sağlanmaya çalışılmaktadır (TÜBİTAK, 2003).

Gelecek yıllarda demiryolu taşımasının gelişmeye devam etmesi ve kamuoyunun çevresel konulara duyarlılığının artması sonucu trafiğin karayolundan demiryoluna yönelmesine neden olması beklenmektedir. Demiryollarının da oluşan bu pozitif gelişmeden yararlanabilmek için hizmet kalitesi, konfor güvenilirlik ve fiyat konusunda iyileştirmeler yaparak rekabet güçlerini arttırmak için önlemler almaya devam etmesi gerekecektir. Ayrıca dünya nüfusunun büyük kısmının yaşadığı Güney ve Doğu Asya'nın gelecekte dünya ekonomisinin gelişiminde önemli rol alacağı öngörüsü ile Avrupa ile Asya arasındaki ulaştırma koridorları; özellikle demiryolu koridorlarının önümüzdeki yıllarda kritik rol üstleneceği bir gerçektir (TÜBİTAK, 2003).

Dünya genelinde karayolu ağırlıklı mevcut taşımacılık sisteminin sebep olduğu kirlenme, kaza, trafik tıkanıklığı ve ekonominin itici gücü olan hareketliliği sınırlaması, birçok Avrupa ve Asya ülkesinde demiryollarına özel önem verilmesinde

itici güç olmuştur. Bunun sonucu ilk olarak 30 yıl önce Japonya’da kullanılmaya başlanan ileri teknoloji ürünü yüksek hız trenleri 1980’lerden itibaren de tüm Avrupa’da yaygınlaşmıştır. Avrupa Birliği, ülkelerinin ulusal demiryolu şebekelerini bir araya getiren ve Orta ve Doğu Avrupa ülkelerini de içine alan bir Avrupa yüksek-hız tren şebekesinin gerçekleştirilmesi yönünde karar almıştır. Avrupa Ulaştırma Bakanları Konseyi (ECMT) planına göre Avrupa 2015 yılında 30.000 km uzunluğunda yüksek hızlı demiryolu şebekesine sahip olacaktır. Bu bağlamda 1996 yılında Fransa, Hollanda ve Alman demiryollarının ortak işlettiği hızlı tren projesi hayata geçmiştir (TÜBİTAK, 2003).

Günümüzde çelik tekerlek-çelik ray teknolojisine dayalı olarak geliştirilmiş olan, fakat yüksek hıza uygun bir alt yapıyı gerektiren yüksek hız-trenleri ile hızlar 300 km/saat değerine ulaşmış, 2010 yılına kadar bu değer 350 km/saat değerine çıkarılması planlanmıştır. Bu hızların uygulanabildiği demiryolları ve yüksek hız trenlerinin; 400-600 km mesafedeki kent merkezlerinin birbirlerine olan ulaşım sürelerinin çok azalması ve aynı gün periyodu içerisinde başka kente gidip çalışma saatlerini orada geçirdikten sonra geri dönme olanağını sağlayabilmesi, karayollarına ve havayollarına açık bir üstünlük sağlamasına sebep olmuştur (TÜBİTAK, 2003).

Mevcut konvansiyonel hatlarda yapılacak modifikasyonlar ile aynı şekilde çelik tekerlek-çelik ray teknolojisine dayalı olarak geliştirilen yatar gövdeli (tilted) trenler adıyla anılan yüksek hız trenleri ise 160-250 km/saate ulaşabilen hızları ile ekonomik bir çözüm oluşturmakta ve son yıllarda tüm dünyada rağbet görmektedir. Teknolojik olarak çok daha ileri sisteme sahip manyetik kaldırma (maglev) trenleri ise henüz araştırma-geliştirme aşamasında olup; çalışmalar Almanya ve Japonya’da devlet desteği ile devam etmektedir. Bu çalışmaların sonucu, 10 yıl içerisinde 400-500 km/saat’lik hızlara ulaşılmasının mümkün olacağını göstermektedir. Tümüyle yeni bir altyapı gerektirdiği için bu trenlerin ağır trafik yükü altındaki belirli hatlarda işletmeye konması beklenmektedir (TÜBİTAK, 2003).

Demiryolları ile yapılan ülke içi yük taşımacılığında ise; gerek Amerika’da gerekse Avrupa ülkelerinde, özellikle mamul madde, makine ve konteyner ile taşınan yüklerde karayollarından demiryollarına doğru bir kayma başladığı ve artış trendinin devam ettiği gözlenmektedir. Öte yandan ulaştırma sistemlerinin birbirlerine karşı

üstünlüklerinin birbirlerini tamamlayacak şekilde kullanılmasına olanak sağlayan kombine taşımacılığın geliştirilmesi önemli bir strateji olarak Avrupa gündeminde yer almaktadır. Ulaştırma sistemleri arasındaki mevcut dengesizliğe karşın, demiryolları kombine ve konteyner taşımacılığına giderek artan bir katkı yapmaktadır (TÜBİTAK, 2003).

2.2.3.6.2.1. Çift Katlı Vagonlar

Şubat 2014 ayı içinde üçüncü kez, otomobil taşıyan bir tren Türkiye'ye giriş yaptı. Türkiye'nin otomobil lojistiğinde önemli bir paya sahip firmalarından Omsan Lojistik, Renault marka otomobil dolu bir treni Derince'ye getirdi. Taşımada Fransız firması Touax'a ait Laaers tipi çift katlı açık araç taşıma vagonları kullanıldı. Bu vagonlar iki katta toplam 60 metre yükleme boyu ile 12 standart sedan aracı rahatlıkla taşıyabiliyor. 31 metre uzunlukları da Balkanlar ve Türkiye'de aynı anda 17 vagonun taşınmasını mümkün kılıyor. Romanya'dan yapılan taşımada Kapıkule'ye kadar tümüyle özel operatörlerin kullanılmış olması da bir başka dikkat çekici yanı (Url-4).



Şekil 2.7. Omsan Otomobil Treni, Foto: Rail Turkey.

Kaynak: Url-4.

Omsan Lojistik'in, vagonları dönüş yönünde de yükleyebilmesi, bu taşımalarda benzerlerinden daha büyük bir fayda elde etmesini sağlayacak.

Geçtiğimiz aylarda Omsan Lojistik, daha önce sadece tırlarla yapmakta olduğu Romanya ile Türkiye arası otomobil taşımalarında yeni bir intermodal çözümü devreye aldığını açıklamıştı. Otomobiller Köstence Limanı üzerinden demiryolu + denizyolu ile Türkiye'ye getiriliyordu. Türkiye'de gündeme gelen yükseklik kısıtları ve Bulgaristan geçişlerindeki problemler dikkate alındığında, demiryolu çözümü lojistik firmalarına önemli bir avantaj sağlıyor. Özel demiryolu firmalarının devreye girmesiyle hızı artan, hasar riski azalan demiryolu ile araç taşımalarının diğer taşıma modlarına ciddi bir rakip olması bekleniyor (Url-4).

2.2.3.6.3. Denizyolu Taşımacılığı ve Ölçek Ekonomisi

Hızla gelişen teknolojilere paralel olarak günümüz dünyasında deniz ve denizcilik; yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ile bir ticaret ve hizmet dalıdır. Denizyolu ulaştırmasının faaliyet alanı uluslararası bir özellik taşımaktadır. Uluslararası siyasi, ekonomik gelişme ve koşullar deniz ulaştırmasının kural ve yöntemlerini belirlemektedir (Darby, 2008).

Bugün dünya ticaretinin yaklaşık yüzde 80'i deniz yolu ile yapılmaktadır. Denizyolu taşımacılığının diğer taşıma türlerine göre avantajları fazladır. Demiryolu taşımacılığına oranla 3,5 kat, karayolu taşımacılığına oranla 7 kat ucuzdur. Diğer avantaj ise özellikle sanayi hammaddesini oluşturan büyük miktarlardaki yüklerin bir defada bir noktadan diğer bir noktaya taşınması imkânını sağlaması olarak belirtilebilir (Darby, 2008).

Ölçek ekonomisi ve mesafe ekonomisinin taşıma maliyetlerinde en belirgin olduğu taşımacılık türü hem bir seferde taşınabilen toplam ağırlık ve hacmin diğer türlere göre çok büyük olması hem de yolculuk mesafelerinin çok daha uzun olması nedeniyle denizyolu taşımacılığıdır. Her iki etki de birim taşıma maliyetlerinin düşmesine olanak sağlar. Ancak, denizyolu taşımacılığı diğer türlere göre çok daha yavaş ve üstelik de çok değişken sefer sürelerine mağdur kalmaya açıktır. Erişim

kolaylığı açısından ise çok belirgin bir dezavantaja sahip olduğu ortadadır. Bazı üretim endüstrilerinde tesisler özellikle limanlara çok yakın ve hatta limanlara entegre olarak yapılmaktadırlar. Örnek olarak ham petrol ve petrol ürünleri üretim ve dağıtım tesisleri verilebilir. Ancak, kısıtlı birkaç örneğin dışında denizyollarına erişim diğer taşıma türlerine bağımlıdır (Şahin ve ark., 2012).

20. yüzyılın son çeyreğinde dünyadaki politik ve teknolojik gelişmeler Dünya Deniz Ticaretini de etkilemiş, yapısal değişimlere zorlamıştır. Teknolojik gelişmelere paralel olarak ölçek ekonomisi kapsamında gemilerin süratlerinin ve boyutlarının artması uzaktaki pazarlara daha kolay ulaşılmasını sağlamıştır.

Kara, deniz ve hava taşımacılığı bütünleşme eğilimi göstermiş ve yüklerin kapıdan kapıya taşınmasına olanak tanıyan kombine taşımacılık ve bunun yük birimi olan birim yük kavramı, özellikle konteynerlerin ortaya çıkması ile giderek artan bir önem kazanmıştır. Konteyner taşımacılığı günümüzde bir çılgır açmıştır.

Dünya enerji tüketimi OECD'nin 1970'li yıllarda öngördüğü miktarın yarısı kadardır. Ayrıca dünya ekonomileri enerji tüketiminde, ucuzlamasına rağmen petrol yanında, doğal gaz, kömür, nükleer enerji ve sudan yararlanma konularına ağırlık vermeye başlamışlardır. Diğer taraftan çevre koruma kaygıları ile alternatif enerji üretimine yönelme ileride daha da yaygınlaşabilir. Bütün bu gerekçelere bağlı olarak yakın gelecekte ham petrol tankeri talebinin azalması, buna karşın likit gaz taşıyıcılarına yönelik talebin ise artması beklenmektedir (Darby, 2008).

2.2.3.6.3.1. Konteyner Taşımacılığındaki Tehlike

Son 10 yılda konteyner gemilerinin boyutlarında sürekli olarak büyüme gerçekleşmesi her ne kadar ölçek ekonomisinin bir gerekliliği olsa da bu arzın aynı oranda taleple eşleşip eşleşmeyeceği önemli bir konudur.

Hâlihazırda dünyanın en büyük yük gemisi "Marco Polo", 16 bin konteyner taşıma kapasitesine sahip ve 396 metrelik tam boyuyla bir süre daha ünvanını koruyacak, ancak inşası devam eden ve adını yine kâşiflerden alacak iki konteyner

gemisi daha 18 bin konteynerlik taşıma kapasiteleriyle önümüzdeki sene denize indirilmiş olacaklar.

Dolayısıyla Asya-Avrupa ve Asya-Amerika arasındaki ticaretin büyümesi konteyner gemilerinin de büyümesine yol açarken hizmete girecek olan Maersk Triple E sınıfı gemiler “en büyük konteyner gemisi” unvanını alarak daha büyük taşımalarla konteyner marketinde etkin rol oynayacaklar.

Maersk ve CGM CMA, Çin’in ihracatının artışının devam edeceğini öngörerek 2011 ve 2012 yıllarında Daewoo Shipbuilding’e toplam 3,8 milyar dolara 20 adet Triple E gemisi sipariş etmişti (İTÜDF, 2013).



Şekil 2.8. Maersk Triple E Tipi Konteyner Gemisi

Kaynak: Url-5.

2015'te 16 şirketin dev gemisi olacak (İTÜDF, 2013); Konteyner marketini takip eden analistler 20 en büyük konteyner şirketinin 16'sının 2015 yılında 12 bin TEU'nun üzerinde gemisi olacağını belirtmektedir. Şu an bu tonajda gemiye sahip olan şirket sayısı 9'dur.

Japonya'nın üçüncü en büyük taşıyıcısı “K Line”ın 14 bin TEU'luk 5 gemi için sipariş vermeyi düşündüğü belirtilmektedir. United Arab Shipping Co.'nun (UASC) CEO'su Jorn Hinge de kapasiteleri 13 bin TEU ile 18 bin TEU arasında değişen mega

gemiler sipariş etmeye hazırlandıklarını açıklamıştı. Hinge, açıklamasında, ekonomik düzelmenin yeni mega gemilerin eski küçük gemilerin yerini almasıyla ortaya çıkacağına inandığını bildirmişti. Yeni jenerasyon gemilerin teknolojik gelişmelerle daha etkili olacağını belirten Hinge, daha büyük gemilerin daha fazla tasarruf sebebi olacağını ifade etmektedir. Dolayısıyla bu büyüme özellikle büyük tonajlarda oldukça önemli bir kapasiteyi devreye alacaktır (İTÜDF, 2013).

2017 yılına kadar dünya konteyner filosundaki değişiklikler aşağıdaki tabloda öngörülmektedir (İTÜDF, 2013).

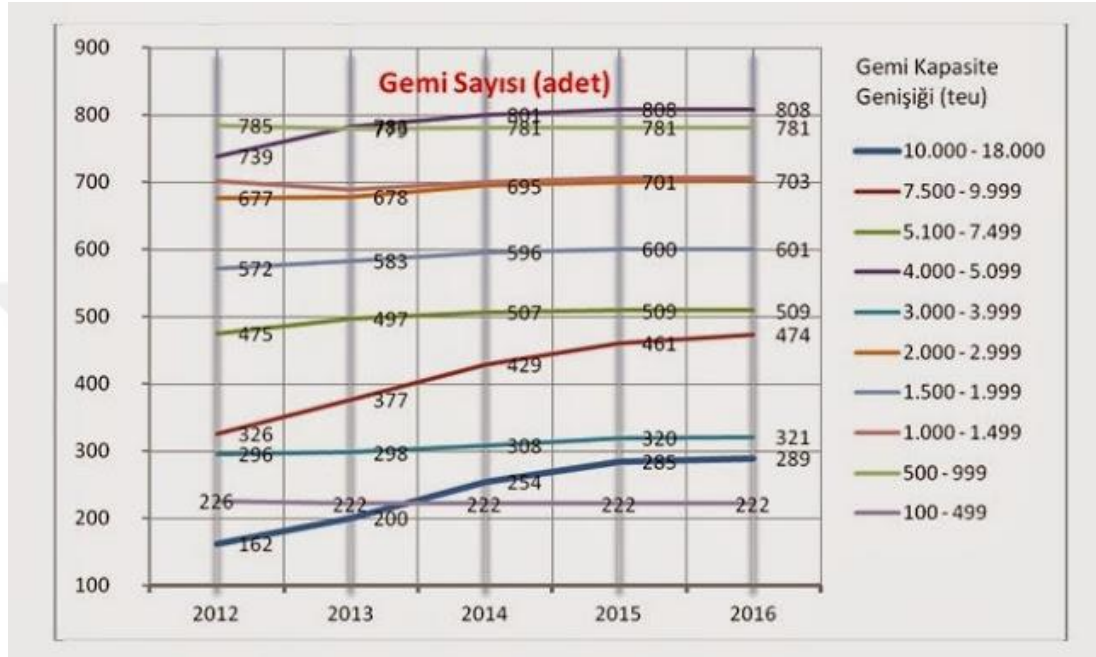
Tablo 2.2. 2012-2014 Dünya Konteyner Filosundaki Değişiklikler

Filo	ARALIK 2012		ARALIK 2013		ARALIK 2014	
	Gemi Sayısı	teu	Gemi Sayısı	teu	Gemi Sayısı	teu
10.000 - 18.000	162	2.066.495	200	2.587.523	254	3.327.288
7.500 - 9.999	326	2.825.749	377	3.278.586	429	3.752.969
5.100 - 7.499	475	2.915.449	497	3.062.909	507	3.124.009
4.000 - 5.099	739	3.339.269	783	3.545.498	801	3.631.445
3.000 - 3.999	296	1.012.646	298	1.030.477	308	1.067.877
2.000 - 2.999	677	1.723.561	678	1.727.434	695	1.768.257
1.500 - 1.999	572	972.341	583	994.733	596	1.017.141
1.000 - 1.499	702	823.031	689	805.704	701	818.623
500 - 999	785	583.145	779	579.775	781	581.525
100 - 499	226	72.659	222	71.134	222	71.134
TOPLAM	4.960	16.334.345	5.106	17.683.773	5.294	19.160.268
HURDA Sonrası TOPLAM	4.960	16.334.345	4.998	17.431.539	5.090	18.683.034

Filo	ARALIK 2015		ARALIK 2016		5 YILDAKİ DEĞİŞİM ORANI
	Gemi Sayısı	teu	Gemi Sayısı	teu	
10.000 - 18.000	285	3.813.832	289	3.864.040	87%
7.500 - 9.999	461	4.038.369	474	4.155.569	47%
5.100 - 7.499	509	3.137.409	509	3.137.409	8%
4.000 - 5.099	808	3.664.645	808	3.664.645	10%
3.000 - 3.999	320	1.113.377	321	1.116.477	10%
2.000 - 2.999	701	1.783.086	703	1.787.466	4%
1.500 - 1.999	600	1.023.821	601	1.025.361	5%
1.000 - 1.499	706	823.915	706	823.915	0%
500 - 999	781	581.525	781	581.525	0%
100 - 499	222	71.134	222	71.134	-2%
TOPLAM	5.393	20.051.113	5.414	20.227.541	24%
HURDA Sonrası TOPLAM	5.102	19.393.879	5.058	19.370.307	19%

Kaynak: İTÜDF, 2013.

Bunun anlamı şudur ki 10.000 TEU üzeri büyük tonajdaki 5 yıl içindeki %87'lik büyüme çok daha fazla konteyneri dünya üzerinde taşıyacakken, bu konteynerlerin lokal bölgelerdeki dağıtımını yapacak feeder gemileri aynı kapasite oranında büyümeyeceğinden özellikle 2000-3000 TEU altındaki gemilerde sıkıntılar baş gösterecektir.



Şekil 2.9. 2012-2016 Dünya Konteyner Gemisi Sayısı

Kaynak: İTÜDF, 2013.

5 yıl içinde gemi adetlerinde en çok artışın da 7500 – 10000 TEU arasında olacağını görmek aynı şekilde Intra America veya Intra Asia trafiğinde bu tonajlar kullanıldığında kalan feeder gemilerinin limanlardaki hacimleri eritemeyeceği fikri vermektedir.

Bu, feeder hizmetinin maliyetini arttırabileceği gibi limanlardaki sıkışıklığı arttıracak ve sonucunda liman maliyet rakamlarında da negatif etki gösterecektir.

Dolayısıyla konteyner operatörlerinin “düşük yakıt sarfiyatına sahip” 2000 TEU altındaki konteyner gemilerini sipariş ederek zamanı geldiğinde hazır bulunmak üzere devreye alması marktteki beklenen doğru hareketlerden biridir (İTÜDF, 2013).

2.2.3.6.3.2. Büyüyen Gemilerin Taşımacılığa Etkileri

Konteyner gemilerindeki büyümenin nedeni ölçek ekonomisini yakalamak mı, yoksa daha büyük gemiye sahip olma yarışımı bilemiyorum; fakat bir gerçek var ki bu savaştan koster sahipleri bile etkileniyor (Erdoğan, 2014).

Türkiye'nin konteyner trafiği geçen yıl yüzde 10 büyüyerek 8 milyon TEU'ya yaklaştı. Türkiye'nin konteyner trafiğinin dünya ortalamasından iki kat fazla büyüdüğünü söyleyebiliriz. Bu büyüme hızı yatırımları da beraberinde getiriyor. Türkiye'de konteyner liman sayıları ve kapasiteleri artmaya devam ediyor, dünyada ise gemi yatırımlarının hız kesmeye niyeti yok. 18 bin TEU'dan sonra Uzakdoğu'da 19 bin TEU'luk gemilerin de inşasına başlandı. Fakat konteyner gemilerindeki bu büyüme en çok sigortacıları endişelendiriyor. Sigorta kuruluşu Allianz'a göre konteyner gemi kapasiteleri her beş yılda bir yüzde 30 büyüyor ve 2018 yılında 24 bin TEU'luk gemiler yapılmaya başlanabilir. Gemilerin bu kadar büyümesi sigortacıları da yakından ilgilendiriyor. Allianz'ın yapmış olduğu bir araştırma bu gemilerin sigortalama tutarındaki büyüklüğü gözler önüne seriyor. 2008 yılında dünyanın en büyük konteyner gemisi 14 bin TEU taşıyabiliyordu ve tam yüklü olduğunda sigorta değeri 280 milyon dolar oluyordu. 2013'te gemi kapasitesi 18 bin TEU'ya sigorta değeri de 365 milyon dolara çıktı. 24 bin TEU'luk bir gemi ise tam yüklü olduğunda sigorta değeri 480 milyon dolara çıkacak. Gemi değeri de eklendiğinde sigorta tutarının 700 milyon dolar olacağını altı çiziliyor.

Konteyner marketinde büyüyen sadece gemi tonajları ve riskleri değil. Filo da oldukça hızlı büyüyor. Asya-Avrupa hattında servis veren konteyner gemilerin kapasitesi 14 bin TEU'ya kadar çıktı ve daha da yükseleceğe benziyor. Ekonomik krizin hemen ardından 2009 yılında neredeyse hiç yeni konteyner gemi siparişi olmamıştı. Fakat bugün Uzakdoğu tersanelerinde 4 milyon TEU taşıma kapasitesine sahip 500 civarında geminin yapımı devam ediyor. 8 bin TEU üstü gemilerin toplam siparişteki payı yüzde 50'ye yakındı bugün ise büyük gemilerin payı yüzde 80'e çıktı. İnşası devam eden 156 civarındaki 10 bin TEU üstü taşıma kapasitesine sahip gemilerden 56 tanesi bu yıl içinde teslim edilecek (Erdoğan, 2014).

Bu rekabet, bir alt segmentteki gemileri de başka koridorlara itiyor ve bölgesel taşıyıcılar da filolarını büyütme zorunda kalıyor. İkinci el gemi marketinde blok gemi satışları da bunun göstergesi. Bu savaştan küçük konteyner operatörlerinden daha fazla etkilenen ise koster armatörleri. Hatta 35 bin DWT'ye kadar olan dökme kuru yük gemileri, aşırı konteyner gemi arzından olumsuz etkileniyor. Boşta kalan konteyner gemileri, koster ve daha büyük tonajdaki dökme gemilerin yükünü ucuza taşıyabiliyor. Dünya deniz taşımacılığının yüzde 52'sini konteyner yüklerin oluşturmasının bir diğer nedeni de bu (Erdoğan, 2014).

2.2.3.6.4. Havayolu Taşımacılığı ve Ölçek Ekonomisi

Turizmde en yaygın olarak kullanılan ulaşım türü havayolu ulaşımıdır. Havayolu İşletmelerinde kapasite değerlendirme mesafe/koltuk olarak yapılır. Fakat bir uçağın kapasitesinin yalnızca yolcu ya da koltuk sayısı ile değerlendirilmesi eksik bir değerlendirmedir (İçöz ve Kozak,1998).

Burada göz önüne alınması gereken ayırım aynı sayıdaki yolcunun birbirinden çok farklı mesafelere taşınması havayolu işletmelerinin ölçek farklılıklarını göstermektedir. Havayolu işletmelerinde bir şirketin ölçeğinin artması üç farklı şekilde gerçekleşmektedir (İçöz ve Kozak,1998).

- Daha büyük uçakların kullanımı
- Daha fazla uçak sayısı
- Daha hızlı uçakların kullanılması

Havayolu işletmelerinde ölçeğin artması bu artışın uygulandığı rotalardaki mesafenin yeterince talep görmesine bağlıdır. Yolcu sayısına uygun uçaklar kullanılmalıdır. Yeterli talep olmadığı halde çok sayıda uçağın kullanılması havayolu işletmesinde boş kapasiteye yol açabilmektedir (İçöz ve Kozak,1998).

Havayolu işletmeciliği ölçek ekonomilerinin oldukça geçerli olduğu bir alandır. Havayolu işletmelerinde ölçek (kapasite) arttıkça birim maliyetler önemli

ölçüde azalır ve bu azalmalar çok büyük ölçeklerde bile devam edebilir. Havayolu sektöründe en önemli rekabet aracı fiyat indirimleri olduğu için piyasa kısa süre içinde az sayıda firma tarafından ele geçirilmekte ve oligopol koşulları oluşmaktadır. Havayolu Sektöründe geçerli olan ölçek ekonomilerinin önemli bir kısmı “teknolojik ekonomilerle” ilgilidir. Havayolu sektöründe ölçek ekonomilerinin en belirgin olduğu alanlar şu şekilde oluşmaktadır (İçöz ve Kozak,1998).

- Teknolojik gelişme ile birlikte uçak büyüklüğünün artması birim maliyetleri düşürmektedir.
- Yüksek hızlı uçakların km başına yakıt giderleri daha düşüktür. Bunun temel nedenlerinden birisi hızlı uçakların genelde uzun mesafelerde kullanılması ve daha yüksek irtifada uçabilmesidir. Diğer bir neden ise, kısa mesafeli uçuşlarda birim zamanda daha fazla iniş-kalkış yapılması nedeni ile yakıt tüketiminin daha fazla olmasıdır. Çünkü bu uçaklar yükselme ve alçalma sırasında daha fazla yakıt harcamaktadır.
- Ölçek artışı ile birlikte bakım ve hava alanı teçhizatı maliyetleri aynı oranda artış göstermez.
- Uçakların kapasitesi arttıkça uçuş personelinin birim maliyeti azalır.
- Yapılan araştırmalarda uçak kapasitelerinin iki kat artması durumunda koltuk / km başına düşen maliyetin %15 oranında azaldığını göstermiştir.
- Uzun mesafeli uçuşlarda yerde geçirilen zaman azaldığı için sabit giderler azalma gösterir. Kısa mesafelerde uçaklar yerde daha fazla kaldıkları için km başına sabit giderler daha yüksektir.

2.2.3.6.4.1. Havayolu Taşımacılığında Gelişmeler

Havayolu taşımacılığı, kısa sürede çok hızlı teknolojik ve yapısal değişiklikler gösteren bir sektördür. Bir yandan geniş kapasiteli, yakıt tasarrufu sağlayan, düşük

gürültü ve emisyon seviyelerine sahip uçakların geliştirilmesinin; hava yolu şirketlerinin faaliyetleri, yönetimi, hizmet kalitesi ve kapsamı üzerinde büyük ölçüde etkisi olurken diğer yandan serbestleşme, özelleştirme, sektörün daha ticari bir yapıya dönüştürülmesi ve işbirliklerinin oluşması sektörün yapısını değiştirmiş ve sektörü tüketicilerin hâkim olduğu bir pazara dönüştürmüştür. Bu yapısal değişiklikler arasında özelleştirme, birçok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkede büyük ölçüde benimsenmekte ve uygulanmaktadır. Özelleştirme amaçları ülkeden ülkeye farklılık gösterse de özelleştirme, verimliliği ve hizmet kalitesini arttırmaya ve hükümet sübvansiyonlarını azaltmaya yöneliktir (TÜBİTAK, 2003).

ABD’de havacılığın etkin ve verimli bir şekilde gelişmesinin temel nedeni, hükümetin 1978 yılındaki serbestleştirme hareketine dayandırılmaktadır. 1978 yılında ABD’de gerçekleşen serbestleşme hareketi Avrupa’yı da etkilemiş ve liberalleşme sürecine girmiştir. Sivil havacılık sektöründe, Avrupa Topluluğu’na üye ülkeler arasında “Tek Pazar” uygulamasına geçilmiştir. Doğu Avrupa’da öncelik ekonominin tekrar yapılmasında olduğu için özelleştirme sürecine henüz başlanamamıştır. Avrupa’da serbestleşme hareketinden sonra görülen en önemli gelişme “düşük maliyetli” havayolu şirketlerinin ortaya çıkmasıdır. Hükümetler, artan rekabet ortamında daha etkin ve verimli çalışabilmeleri için havayolu taşıyıcılarının özelleştirilmesini desteklemektedir (TÜBİTAK, 2003).

Havayollarında gelecekte serbestleşme eğiliminin Avrupa’nın yanı sıra diğer pazarlarda da devam edeceği düşünülmektedir. Liberalleşmenin diğer bir etkisi ise, havayolu işletmelerinin globalleşen pazarda uçuş ağlarını genişletmek, diğer pazarlara girebilmek, pazar paylarını ve uçuş sıklıklarını artırmak ve maliyetlerini azaltmak amacıyla stratejik ortaklıklar kurma eğilimlerinin artmış olmasıdır. Bu eğilimin gelecekte de devam etmesi beklenmektedir (TÜBİTAK, 2003).

1980’li yıllarda başlayıp 1990’ların sonlarına kadar Asya-Pasifik bölgesinde, kişi başına düşen gelirin artması ve bölgeler arası ticaretin gelişmesi orta gelir grubundan kişilerin de seyahat etmelerine imkân tanımıştır. Bunu sonucu olarak havayolu taşımacılığına olan talepte büyüme oranı yüzde 10’lara ulaşmıştır. Gelecekte Asya-Pasifik bölgesinin dünya taşımacılık sektöründeki gelişmede de lider olacağı öngörülmektedir (TÜBİTAK, 2003).

Dünyadaki hava limanlarının büyük çoğunluğu kamuya aittir ve hava limanı yatırımları devlet bütçesinden karşılanmaktadır. Çok pahalı olan hava alanı yatırımları, bu yatırımların devlet kaynaklarından karşılanmasını zorlaştırmaktadır. Bu nedenle hava limanlarının özelleştirilmesi gündeme gelmiştir. Bugün dünyada en çok karşılaşılan özelleştirme biçimleri olarak; hava alanı yönetiminin özel bir şirkete devredilmesi, hava alanı sahipliğinin devlette kalmak şartıyla uzun dönem kiralanması ya da anlaşmalar yoluyla özel işletmelerin hava alanını finanse etmesi ve yönetmesi, hava alanlarının hükümet tarafından özel bir işletmeye satılması ve son olarak da Yap-İşlet-Devret modeli uygulanmaktadır (TÜBİTAK, 2003).

2.2.3.6.5. Boru Hattı Taşımacılığı ve Ölçek Ekonomisi

Enerji ve enerjinin verimli kullanımı hızlı bir küreselleşme sürecinde bulunan dünyamızda, arz kaynağı ülkelerle talep merkezlerinin çeşitli taşıma yolları ve en önemlisi boru hatlarıyla birbirine bağlanmasını zorunlu kılmıştır. Çünkü gerek kara gerekse deniz taşımacılığına göre yatırım maliyeti daha yüksek olan boru hattı taşımacılığı, diğer taşıma şekillerinden daha süratli, daha ekonomik ve daha emniyetli olup, yapılan yatırımı da kısa bir sürede itfa etmektedir (TÜBİTAK, 2003).

19. yüzyıl sonlarında küçük çaplı ve kısa mesafeli hatlar ile başlayan petrol ve doğal gaz taşımacılığı, artan tüketime, talebe ve teknolojik gelişmelere paralel olarak, ölçek ekonomisinin rekabette önemli bir güç olduğu günümüzde daha büyük çaplı borularla, daha uzun mesafelerde ve yüksek basınçlarda yapılmaktadır (TÜBİTAK, 2003).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. TAŞIMA HUKUKU VE TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

Taşıma sözleşmesine konu olan eşyanın bulunduğu veya üretildiği yerler dünyanın değişik bölgelerine dağılmış olduğundan ve sanayi merkezlerinin belli başlı merkezlerde toplanmış bulunmasından ötürü bu malların uzun mesafeli ve farklı devlet ülkelerinden taşınmaları zorunlu hale gelmiştir. Bir kıtada yetişen meyve-sebze diğerinde yetişmemekte, bir ülkede üretilen mal diğerinde üretilmemekte ya da ihtiyacı aynı koşullarda karşılamamaktadır. Bu sebeplerle hissedilen ihtiyaçların farklı ülke ve hukuk sistemlerinden temin edilmesi ve buralardan taşınması da zaruri bir hal almış ve almaktadır. (Özdemir, 2006).

Bu ihtiyaca binaen, taşıma yöntemlerindeki gelişmeyle doğru orantılı olarak taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuku düzenleyen sözleşme antlaşması denebilecek, konvansiyonlar hazırlanmıştır. Bunlardan bir kısmı devletlerce taraf olunarak ilgili ülke hukuku açısından yürürlük kazanmıştır. Bir kısmı ise ilgili devlet hukuku olarak yürürlük kazanmaksızın dahi sözleşen tarafların seçimi ile uygulama alanı bulabilmektedirler (Özdemir, 2006).

Uluslararası eşya taşımalarına ilişkin hazırlanan konvansiyonlarla, bu konvansiyonlara taraf olan devletlerde taşıma hukukuna ilişkin yeknesak kurallar getirilmesi amaçlanmış ve bu kapsamda diğer bazı temel hususlar yanında özellikle taşıyıcının zıya ve/veya hasar sorumluluğuna ilişkin hükümler getirilmiştir. Bu konvansiyonlar uluslararası ticaretteki gelişmeye paralel olarak her bir taşıma yöntemi için ayrı ayrı oluşturulmuşlardır. Bunun sonucu olarak da karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu ile yapılan taşımalara ilişkin içerikleri birbirlerine benzeyen birden çok konvansiyon uygulamaya sokulmuştur. Bu konvansiyonlar taraf olunduğu

ölçüde uluslararası taşıma hukukunun temel kurallarını oluşturmaktadırlar (Özdemir, 2006).

Ayrıca, taraflar sözleşme yaparken, anlaşmazlık durumunda hangi ülkenin hukuki mevzuatının uygulanacağı konusunda bilgi sahibi olmalıdırlar. Nitekim her ülkenin Milletlerarası Özel Hukuku, uyuşmazlık halinde uygulanacak kuralları saptamasına rağmen, bu kurallar ülkeden ülkeye farklılıklar arz etmektedir. Bazı ülkelerin mevzuatı, uygulanacak yasanın sözleşmenin düzenlendiği ülke mevzuatını esas alırken, bazı ülkelerin mevzuatında ise borçlunun ülkesinin mevzuatının uygulanacağı esası yer almaktadır.

Uluslararası ticari ilişkilerde taraflar taahhütlerini yerine getirebilmek için her türlü gayreti gösterebilirler dahi, sözleşme hükümlerinin farklı bakış açılarından yorumlanması nedeniyle ticari anlaşmazlıkların ortaya çıkması kaçınılmazdır. Gümrük işlemlerinde, iş kanunları ve uygulamalarında, tercüme hataları ve noksanlıkları, vb. hususlarda tarafların kontrolü dışında da olumsuz etkenlerle karşılaşabilmek her zaman mümkündür. Sorunun özellikle taraflar arasında çözümlenmesi esas olmakla birlikte ihtilafın dışarıdan alınacak yardımla da çözümlenebilmesi olanağı mevcuttur.

Ticari anlaşmazlık durumunda ihracatçının ilerideki pazar payını da dikkate alarak, öncelikle firmayla, daha sonra da ithalatçının bulunduğu ülkedeki Dış Ticaret Müşavirliğimiz/Ataşeliğimiz, büyükelçiliğimiz aracılığıyla çözüm bulunmaya çalışılması uygun olacaktır.

Bunun dışında taraflar, ortaya çıkacak anlaşmazlığı, öncelikle ticari sözleşmeye tahkim maddesi eklemek ya da ayrı bir tahkim sözleşmesi yapılmak üzere, uluslararası tahkim yoluyla çözmeye karar verebilirler. Tahkim yönteminde taraflar, aralarında çıkan anlaşmazlıkları çözmek için kendi tercihleriyle belirledikleri tahkim kurullarına danışırlar.

Bu çabalardan sonuç alınamazsa ticari anlaşmazlıklar yargı yoluna gidilerek de çözümlenebilir. Ancak böyle bir durumda sözleşmede hangi ülke hukukunun uygulanacağını belirten bir madde olmalıdır. Eğer sözleşmede hangi ülke hukukunun

uygulanacağı belirtilmediyse, borcun ödeneceği yerin hukuku veya bu yerin tespit edilemediği durumlarda sözleşmenin en yakın iletişimde bulunduğu yerin hukuku uygulanır.

Davaların süresindeki uzunluğa ek olarak, yargılama giderlerindeki artış, dava sürecinin hasımlı yapısı, usul kurallarının sahip olduğu belirsizlik ve karmaşıklık, dava yoluna alternatif olacak çözüm arayışlarını gündeme getirmiştir. Böylece ortaya atılan görüş; alternatif uyuşmazlık çözümü (Alternative Dispute Resolution, ADR) olmuştur.

İhtilafli kişiler, uzun yıllar sürececek yıpratıcı bir dava süreci yerine, uyuşmazlıklarını müzakere ederek daha kısa bir sürede çözmeyi istemektedirler. Amerika Birleşik Devletleri'nde uyuşmazlıkların yaklaşık yüzde doksanı yargılama öncesinde çözülmektedir. Dava yolunda avukatlar, uyuşmazlığın çözülmesi için uzun zaman harcadıklarından, genellikle bilirkişi incelemesine ihtiyaç duyulduğundan ve tarafların (özellikle ticari işletmelerin) uyuşmazlığa daha çok zaman ayırmaları yüzünden yapılan masraflar ADR'ye oranla daha fazladır. Üstelik dava yolunda, genellikle uzmanlık isteyen uyuşmazlıklara, yeterince uzman olmayan hâkimlerce verilen kararlar sınırlı düzeyde çözüm üretmekte, taraflara uzlaşma fırsatı tanınmamakta ve sonuçta taraflar arasında kişisel bir düşmanlık oluşmaktadır.

Bu bölümde taşıma hukuku ile taşıma sözleşmesi hukuki boyutu ayrıntılı olarak incelenmiştir.

3.1. TAŞIMA HUKUKU

Taraflar kendi ülkelerinde bağımsızlık gereği ulusal hukuk kuralları ile belirlenen satım ve taşıma ilişkileri kurarken; farklı ülkelerden olan akit taraflar, özel hukuk kişisi sıfatlarıyla eşit olarak bir araya geldiğinde uluslararası ve her iki tarafı da koruyan hukuk sistemlerine ihtiyaç duymaktadırlar (Özdemir, 2006).

Bu ihtiyaca binaen bu kısımda ulusal ve uluslararası eşya taşıma hukuku ayrı ayrı ele alınmıştır.

3.1.1. Ulusal Eşya Taşıma Hukuku

Bu kısımda; ulusal eşya taşıma hukukunun Türk Ticaret Kanunu Dördüncü Kitap Taşıma İşleri'nde yer alan hükümlerine yer verilmiştir. Taşıma hukuku alanında yer alan diğer ulusal düzenlemeler aşağıda Tablo 3.1'de gösterilmiştir.

Tablo 3.1. Taşıma Hukuku Alanında Ulusal Düzenlemeler

Konu	Sayı	Başlık	Kabul Tarihi	Yayımlandığı Resmi Gazete
Hava	4911	Sivil Hava Araçları Üçüncü Şahıs Mali Mesuliyet Sigortasının Ticari Olarak Temin Edilemeyen Kısımının Devlet Garantisi ile Karşılanması Hakkında Kanun	26.06.2003	09.07.2003/25163
Hava	5431	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun	10.11.2005	18.11.2005/25997
Hava	2920	Türk Sivil Havacılık Kanunu	14.10.1983	19.10.1983/18196
Hava	SHY-Deniz	Deniz Uçakları ile Hava Taşıma İşletmeciliği Yönetmeliği	2011	02.10.2011/28072
Hava	SHY-6B	Genel Uçak İşletme Yönetmeliği	1984	14.06.1984/18341
Hava	SHY-22	Havaalanı Yer Hizmetleri Yönetmeliği	1996	28.08.1996/22741
Hava	SHY-Yolcu	Havayoluyla Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik	2011	03.12.2011/28131
Hava	SHY-T34	Sivil Hava Vasıtaları Tescil Yönetmeliği	1967	02.06.1967/12611
Hava	SHY-6A	Ticari Hava İşletmeleri Yönetmeliği	2007	01.06.2007/26539
Hava	-	Türk Hava Sahasında Uçuş Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçlarının Yaptırması Gereken Üçüncü Şahıs Mali Mesuliyet Sigortası Yönetmeliği	2005	15.11.2005/25994
Hava	-	Türkiye Cumhuriyeti Sınırları İçinde İniş ve Kalkış Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçları Mali Mesuliyet Sigortası Hakkında Yönetmelik	2006	15.11.2006/26347
Kara	4925	Karayolu Taşıma Kanunu	10.07.2003	19.07.2003/25173
Kara	6102	Türk Ticaret Kanunu (İlgili Kısım)	13.01.2011	14.02.2011/27846
Kara	-	Karayolu Taşıma Yönetmeliği	2009	11.06.2009/27255
Kara	-	Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik	2007	31.03.2007/26479
Kara	-	Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları	2004	18.01.2004/25350
Kara	-	Zorunlu Karayolu Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimatı	2008	18.06.2008/26910
Deniz	6102	Türk Ticaret Kanunu (İlgili Kısım)	13.01.2011	14.02.2011/27846
Deniz	815	Kabotaj Kanunu	14.04.1926	29.04.1926/359
Deniz	-	Tehlikeli Eşyanın Ticaret Gemileriyle Taşınması Hakkında Tüzük	1952	08.10.1952/8227
Deniz	-	Emtia Nakliyat Sigortası Genel Şartları	1953	-
Demiryolu	-	Rumeli Demiryolları Nizamnamesi (Kanun)	1872	Tertip 1, Cilt 4, Sayfa 483
Demiryolu	3259	Rumeli Demiryolları Nizamnamesinin Tadiline İlişkin Kanun	14.03.1937	24.06.1937/3639
Demiryolu	-	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Hatlarında Diğer Şahıslara Ait Trenlerin İşletilmesine Dair Yönetmelik	2005	19.04.2005/25791

Kaynak: Aksoy, 2012.

Ulusal eşya taşıma hukuku, 14 Şubat 2011 tarih ve 27846 sayılı Resmî Gazetede yayınlanmış olan, 13 Ocak 2011 kabul tarih ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK)'nun Dördüncü Kitap Taşıma İşleri ile belirlenmiştir. Kanunun, dış kaynak kullanımı olarak eşya taşıma sözleşmelerine ilişkin kısımları aşağıda açıklanmıştır. Kanunun, taşınma eşyası taşınması ile yolcu taşınmasına ilişkin üçüncü ve beşinci kısımlarına araştırmanın kapsamı dışında olduğundan yer verilmemiştir.

3.1.1.1. Genel Hükümler (Birinci Kısım)

3.1.1.1.1. Taşıyıcı

MADDE 850-(1) Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişidir. Eşya her türlü yükü de kapsar.

(2) Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi veya yolcuyla varma yerine ulaştırmayı; buna karşılık, eşya taşımada gönderen ve yolcu taşımada yolcu, taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanırlar.

(3) Taşıma işleri ticari işletme faaliyetidir.

3.1.1.1.2. Hükümlerin Uygulama Alanı

MADDE 851-(1) Eşya ve yolcu taşımayı arızı olarak üstlenen kişi hakkında da bu Kitap hükümleri, uygun düşükleri ölçüde, uygulanırlar.

3.1.1.1.3. Saklı Tutulan Hükümler

I- Kural

MADDE 852-(1) Deniz, demir ve hava yoluyla taşıma ile posta idaresine ilişkin özel hükümler saklıdır.

II- Özel hükümlerin sorumluluğu etkilememesi

MADDE 853-(1) Taşıyıcı ve taşıma işleri komisyoncusu, taşıma işini 852'nci maddede öngörülen özel hükümlere bağlı bulunan bir kuruluşa gördürdükleri takdirde de Kanunun kendilerine yüklediği sorumluluğun hafifletilmesini veya kaldırılmasını

isteyemezler. Değişik tür araçlar ile taşımaya ilişkin Dördüncü Kısım hükümleri saklıdır.

3.1.1.1.4. Sorumluluğun Kaldırılmasına veya Hafifletilmesine Ait Hükümlerin Geçersizliği

MADDE 854-(1) Kanunun, taşıyıcıya, taşıma işleri komisyoncusuna ve faaliyetleri Devlet iznine bağlı taşıma işletmelerine yüklediği sorumlulukların, önceden hafifletilmesi veya kaldırılması sonucunu doğuran tüm sözleşme hükümleri geçersizdir. Bu hükümlerin, işletme tüzüklerinde, genel işlem şartlarında, biletlerde, tarifelerde veya benzer diğer belgelerde öngörülmüş olmaları hâlinde de hüküm aynıdır.

3.1.1.1.5. Zamanaşımı

MADDE 855-(1) Bu Kitap hükümlerine tabi taşımalarda, yolcunun bir kaza sonucu ölmesi veya bedensel bütünlüğü zedeleyen bir zarara uğraması hâlinde istem hakları on yılda; diğer zararlarda ise bir yılda zamanaşımına uğrar.

(2) Bu süre, eşya taşınmasında, eşyanın gönderilene teslimi; yolcu taşınmasında, yolcunun varma yerine ulaşma tarihinden başlar. Eşya tamamen zayı olmuş veya yolcu gideceği yere ulaşamamış ise, zamanaşımı süresi, eşyanın teslimi ve yolcunun ulaşması gereken tarihten itibaren işlemeye başlar.

(3) Rücu haklarına ilişkin zamanaşımı, rücu alacaklısının, zararı ve rücu borçlusunu öğrendiği tarihten itibaren, üç ay içinde zarar hakkında rücu borçlusuna bildirimde bulunmuş olması şartıyla; rücu alacaklısına karşı mahkeme kararının kesinleştiği günden, kesinleşmiş mahkeme kararı bulunmayan hâllerde ise, rücu alacaklısının borcu ifa ettiği tarihten itibaren işlemeye başlar.

(4) Gönderen veya gönderilen, taşıyıcıya karşı olan haklarını, bir yıl içinde 18 inci maddenin üçüncü fıkrasına uygun şekilde istemiş olmaları şartıyla, def'i olarak her zaman ileri sürebilirler.

(5) Taşıyıcının kastından veya pervasızca bir davranışıyla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilinden veya ihmalden dolayı;

a) Eşya ziyaa, hasara uğramış veya geç teslim edilmişse,

b) Yolcu geç ulaşmışsa,
Taşıyıcının sorumluluğu üç yılda zamanaşımına uğrar.

(6) 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunundaki zamanaşımı hükümleri saklıdır.

3.1.1.2. Eşya Taşıma (İkinci Kısım)

3.1.1.2.1. Taşıma Sözleşmesinin Uygulanması

I – Taşıma senedi

MADDE 856-(1) Taşıma senedi taraflardan birinin istemi üzerine düzenlenir. Senet üç özgün nüsha olarak hazırlanır ve gönderen tarafından imzalanır. Gönderen, taşıyıcının da taşıma senedini imzalamasını isteyebilir. El yazısı ile imzalanmış taşıma senetlerinin suretlerindeki imza, damga veya mühür şeklinde ya da basılı olabilir. Bir nüsha gönderene aittir, diğeri eşyaya eşlik eder, üçüncüsü taşıyıcıda kalır.

(2) Taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradeleri ile taşıma sözleşmesi kurulur. Eşyanın taşıyıcıya teslimi, taşıma sözleşmesinin varlığına karinedir.

II – Taşıma senedinin içeriği

MADDE 857-(1) Taşıma senedi aşağıdaki kayıtları içerir:

- a) Düzenlenme yeri ve tarihi.
- b) Gönderenin adı, soyadı veya ticaret unvanı ve adresi.
- c) Taşıyıcının adı, soyadı veya ticaret unvanı ve adresi.
- d) Eşyanın teslim alınacağı yer ve gün ile teslim edileceği yer.
- e) Gönderilenin adı, soyadı veya ticaret unvanı ile adresi.
- f) Gerektiğinde bildirim adresi.
- g) Eşyanın türünün olağan işareti ile ambalajının çeşidi ve tehlikeli mallarda bunlara ilişkin mevzuatta öngörülen, diğer durumlarda ise genellikle tanınan işaretleri.
- h) Taşınacak paketlerin sayısı, işaretleri ve numaraları.
- i) Eşyanın net olmayan ağırlığı veya başka şekilde beyan edilen miktarı.
- j) Taşımanın yapılacağı süre.

k) Kararlaştırılan taşıma ücreti ve teslimde kadar ortaya çıkacak giderler ile taşıma ücretinin gönderenden başka biri tarafından ödenecek olması hâlinde buna ilişkin kayıt.

l) Teslimde ödemeli taşımalarda teslimde ödeme kaydı ve ödenecek tutar.

m) Eşyanın gümrük ve diğer resmî işlemlerine ilişkin talimatlar.

n) Varsa taşımanın üstü açık ya da örtülmemiş bir araçta veya güvertede yapılabileceğine ilişkin sözleşme.

(2) Taşıma senedine tarafların uygun gördüğü diğer kayıtlar da konulabilir.

III – Taşıma senedinin ispat gücü

MADDE 858-(1) İki tarafça imzalanan taşıma senedi, taşıma sözleşmesinin yapıldığına, içeriğine ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına kanıt oluşturur.

(2) İki tarafça imzalanan taşıma senedi, eşyanın ve ambalajının, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı sırada, dış görünüşü bakımından iyi durumda bulunduğuna ve taşınan paketlerin sayısının, işaretleri ile numaralarının, taşıma senedinde yer alan kayıtlara uygun olduğuna karinedir; meğerki, taşıyıcı taşıma senedine haklı bir sebeple çekince koymuş olsun. Çekince, taşıyıcının, kayıtların doğruluğunu denetleyecek, uygun araçlara sahip olmadığı sebebine de dayandırılabilir.

(3) Eşyanın net olmayan ağırlığı veya başka şekilde beyan edilen miktarı ya da taşınacak paketlerin içeriği, taşıyıcı tarafından denetlenmiş ve denetlemenin sonucu her iki tarafça imzalanan taşıma senedine yazılmışsa, bu yazı, ağırlığın, miktarın ve içeriğin, taşıma senedinde yer alan kayıtlara uygun olduğuna karinedir.

(4) Taşıyıcı, gönderen istemde bulunmuşsa ve buna uygun araçları varsa, eşyanın ağırlığını, miktarını veya içeriğini denetlemekle yükümlüdür. Bu hâlde, taşıyıcı denetleme ile ilgili giderleri ister.

IV – Yük senedi

MADDE 859-(1) Taşıma senedi düzenlenmemişse, gönderenin istemi üzerine taşıyıcı, eşya ve taşıma hakkında yeterli bilgileri içeren bir yük senedi imzalayıp gönderene vermek zorundadır.

V – Refakat belgeleri

MADDE 860-(1) Gönderen, eşyanın tesliminden önce, resmî nitelik taşıyan, özellikle gümrük işlemleri için gerekli bulunan bilgileri taşıyıcıya vermek ve söz konusu belgeleri taşıyıcının tasarrufuna bırakmak zorundadır.

(2) Taşıyıcı, kendisine verilen belgelerin zıyaından, hasarından veya yanlış kullanılmasından doğan zararlardan sorumludur; meğerki, zıya, hasar veya yanlış kullanma taşıyıcının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği durumlardan kaynaklanmış olsun. Ancak, taşıyıcının sorumluluğu, eşyanın zıyaı hâlinde ödenecek miktarla sınırlıdır.

VI – Tehlikeli eşya

MADDE 861-(1) Tehlikeli eşya taşınacaksa gönderen, taşıyıcıya zamanında açık, anlaşılabilir içerikte ve yazılı şekilde, tehlikenin türü ve gerekiyorsa alınması gereken önlemler konusunda bildirimde bulunmakla yükümlüdür.

(2) Taşıyıcı, eşyayı teslim alırken tehlikenin türünü bilmiyorsa veya kendisine herhangi bir bildirimde bulunulmamışsa, gönderene karşı herhangi bir tazmin yükümlülüğü doğmaksızın, tehlikeli malın boşaltılmasını, depolanmasını, geri taşınmasını veya gerektiğinde imhasını ve zararsız duruma getirilmesini ve bu önlemler sebebiyle gerekli giderlerin karşılanmasını, gönderenden isteyebilir.

VII – Ambalaj ve işaret

MADDE 862-(1) Eşyanın niteliği, kararlaştırılan taşıma dikkate alındığında, ambalaj yapılmasını gerektiriyorsa, gönderen, eşyayı zıya ve hasardan koruyacak ve taşıyıcıya zarar vermeyecek şekilde ambalajlamak zorundadır. Ayrıca gönderen, eşyanın sözleşme hükümlerine uygun şekilde işleme tabi tutulabilmesi için işaretlenmesi gerekiyorsa, bu işaretleri de koymakla yükümlüdür.

VIII – Yükleme ve boşaltma

MADDE 863-(1) Sözleşmeden, durumun gereğinden veya ticari teamülden aksi anlaşılmadıkça; gönderen, eşyayı, taşıma güvenliğine uygun biçimde araca koyarak, istifleyerek, bağlayarak, sabitleyerek yüklemek ve aynı şekilde boşaltmak zorundadır. Taşıyıcı, ayrıca yüklemenin işletme güvenliğine uygun olmasını sağlamakla yükümlüdür.

(2) Yükleme ve boşaltma ile ilgili olarak, durumun gereklerine göre belirlenecek makul bir süre için, aksi kararlaştırılmadıkça, ayrıca ücret istenemez.

(3) Taşıyıcı, sözleşme hükümlerine dayanarak veya kendi risk alanından kaynaklanmayan nedenlerle makul yükleme veya boşaltma süresinden daha fazla beklerse, bekleme ücreti olarak uygun bir ücrete hak kazanır.

IX – Özel durumlarda gönderenin kusursuz sorumluluğu

MADDE 864-(1) Gönderen, kusuru olmasa da;

- a) Yetersiz ambalajlamadan ve işaretlemeyen,
- b) Taşıma senedine yazılan bilgilerdeki gerçeğe aykırılıklar ile yanlışlık ve eksikliklerden,
- c) Tehlikeli malın bu niteliği hakkında bildirimde bulunmamaktan,
- d) 860 ıncı maddenin birinci fıkrasında belirtilen belge ve bilgilerdeki eksikliklerden, gerçeğe aykırılıklardan, belge ve bilgilerin yokluğundan, kaynaklanan, taşıyıcının zararları ile giderlerini tazminle yükümlüdür.

(2) Ancak, gönderenin bu durumlarda sorumlu olduğu tazminat miktarı, gönderinin net olmayan ağırlığının her kilosu için 8,33 Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır. Bu hâlde de 882'nci maddenin dördüncü fıkrası ile 885 ilâ 887'nci maddeler kıyas yoluyla uygulanır.

(3) Zararın veya giderlerin doğmasında taşıyıcının davranışlarının da etkisi olmuşsa, tazmin yükümlülüğü ile ödenecek tazminatın kapsamının belirlenmesinde, bu davranışların ne ölçüde etkili oldukları da dikkate alınır.

(4) Gönderen tüketici ise, taşıyıcıya karşı ancak kusuru hâlinde ve birinci ile ikinci fıkra hükümlerine göre, zarar ve giderleri tazminle yükümlü tutulur.

(5) Tüketici, sözleşmeyi ticari veya meslekî faaliyeti ile ilgili olmayan bir amaçla yapan bir gerçek ya da tüzel kişidir.

X – Gönderen tarafından fesih

MADDE 865-(1) Gönderen taşıma sözleşmesini her zaman feshedebilir.

- (2) Gönderen sözleşmeyi feshederse, taşıyıcı;
 - a) Kararlaştırılan taşıma ücreti ile bekleme ücretinden ve tazmini gereken giderlerden, sözleşmenin feshi sonucunda tasarruf ettiği giderlerin

veya başka bir şekilde elde ettiği veya kötü niyetli olarak elde etmeyi ihmal ettiği menfaatlerin indirilmesiyle kalan tutarı veya

b) Kararlaştırılan taşıma ücretinin üçte birini, isteyebilir. Taşıma sözleşmesinin feshi, taşıyıcının riziko alanına giren bir sebepten kaynaklanmışsa, bu fıkranın (b) bendi uyarınca bir istem ileri sürülemeyeceği gibi, sözleşmenin ifasında gönderenin menfaati yoksa, taşıyıcının bu fıkranın (a) bendinden doğan istem hakkı da düşer.

(3) Eşya, sözleşmenin feshinden önce yüklenmişse, taşıyıcı, giderleri gönderene ait olmak üzere, 869 uncu maddenin üçüncü fıkrasının ikinci ilâ dördüncü cümlelerine uygun önlemleri alabilir. Taşıyıcı, eşyanın boşaltılmasına, boşaltma, işletmesi için sakınca oluşturmadığı ve diğer gönderilerin gönderenleri ve alıcıları bundan zarar görmediği takdirde izin verebilir. Fesih, taşıyıcının riziko alanına giren bir sebepten kaynaklanıyorsa, taşıyıcı, birinci ve ikinci cümlelerden farklı olarak, yüklenmiş bulunan eşyayı giderleri kendisine ait olmak üzere hemen boşaltmak zorundadır.

XI – Kısmi taşımaya istem hakkı

MADDE 866-(1) Taşıyıcı, taşınması kararlaştırılan eşyanın tamamı yüklenmiş olmasa bile, gönderenin istemi üzerine yola çıkmak zorundadır. Bu durumda taşıyıcı;

a) Sözleşmede kararlaştırılmış olan taşıma ücretinin tamamını,
b) Doğmuş bekleme ücretini,
c) Eksik yükleme sebebiyle yapmak zorunda kaldığı giderleri ve uğradığı zararı,

d) Alacakları, eksik yükleme sebebiyle kısmen veya tamamen teminatsız kalmışsa, kendisine ek teminat gösterilmesini, isteyebilir. Ancak, kısmen yüklenmeyen eşyanın yerine başka bir sözleşme uyarınca eşya taşınmışsa, bu eşya için alınacak taşıma ücreti, (a) bendine göre istenecek ücrete mahsup edilir.

(2) Eksik yükleme, taşıyıcının riziko alanına giren sebeplerden kaynaklanıyorsa, taşıyıcı, birinci fıkrada belirtilen istem haklarına, fiilen taşınan yük oranında sahiptir.

XII – Yükleme süresine uyulmaması hâlinde taşıyıcının hakları

MADDE 867-(1) Gönderen, eşyayı süresi içinde yüklemese veya yükleme yükümlülüğünün bulunmadığı hâllerde eşyayı hazır bulundurmazsa, taşıyıcı, makul bir süre vererek gönderene eşyanın yüklenmesini veya hazır bulundurulmasını ihtar eder.

(2) Birinci fıkra hükmüne göre verilen süre içinde eşya yüklenmez veya hazır bulundurulmazsa, taşıyıcı sözleşmeyi feshedebilir ve 865 inci maddenin ikinci fıkrasına göre haklarını kullanabilir.

(3) Birinci fıkra hükmüne göre verilen süre içinde, kararlaştırılan yükleme kısmen yapılmışsa veya eşya kısmen hazır bulundurulmuşsa, taşıyıcı eksik yüklenen eşya ile yola çıkıp, 866'ncı maddenin birinci fıkrasının (a) ilâ (d) bentlerine göre istem haklarını kullanabilir.

(4) Yükleme süresine uyulmaması, taşıyıcının riziko alanına giren bir sebepten kaynaklanıyorsa, taşıyıcının istem hakkı yoktur.

XIII – Emir, talimat ve tasarruflar

MADDE 868-(1) Gönderen taşıyıcıya, taşımanın yapılması için emir ve talimat verebileceği gibi, taşımanın durdurulması, eşyanın geri getirilmesi, başka bir varna veya teslim yerine götürülmesi ya da başka bir gönderilene teslim edilmesi şeklinde tasarruflarda da bulunabilir. Gönderenin bu tür emir, talimat ve tasarrufları, taşıyıcının işletmesi için sakıncalıysa veya diğer gönderenlerin ve alıcıların gönderileri için bir zarar tehdidini beraberinde getiriyorsa, taşıyıcı bunları yerine getirmekle yükümlü değildir. Taşıyıcı, gönderenden aldığı emir ve talimat ile tasarruflarının yerine getirilmesi için gerekli olan giderleri ve uygun bir ücret isteyebilir. Taşıyıcı emir, talimat ve tasarrufların uygulanmasına başlanmasını bir avansın ödenmesi şartına bağlayabilir.

(2) Eşyanın teslim yerine ulaşması ile, gönderenin emir ve talimat verme yetkisi ve tasarrufta bulunmak hakkı sona erer. Bu andan itibaren söz konusu yetki ve haklar gönderilene ait olur. Birinci fıkranın ikinci ilâ dördüncü cümle hükümleri burada da geçerlidir.

(3) Gönderilen, tasarruf hakkını kullanarak eşyanın bir üçüncü kişiye teslimini istemişse, bu kişi başka bir gönderilen belirleyemez.

(4) Taşıma senedi düzenlenmiş ve her iki tarafça imzalanmışsa, gönderen, taşıma senedinde öngörülmüş olması şartıyla, ancak kendisine ait olan nüshayı ibraz ederek tasarruf hakkını kullanabilir.

(5) Taşıyıcı, kendisine verilen emir ve talimatları ve gönderenin tasarruflarını yerine getiremeyecekse, bunu gönderene bildirmelidir.

(6) Tasarruf hakkının kullanılması, taşıma senedinin ibrazı şartına bağlanmış ve taşıyıcı herhangi bir talimatı, taşıma senedi ibraz edilmeden yerine getirmişse, bundan doğacak zararlar için hak sahiplerine karşı sorumludur. Taşıyıcının sorumluluğunu sınırlayan hükümler geçersizdir.

XIV – Taşıma ve teslim engelleri

MADDE 869-(1) Eşyanın teslim edilmesi gereken yere ulaşmasından önce, taşımanın sözleşmeye uygun olarak yapılamayacağı anlaşılırsa veya eşyanın teslim edileceği yerde teslim engelleri çıkarsa, taşıyıcı, 868 inci madde uyarınca tasarruf hakkına sahip olan kişiden talimat almak zorundadır. Tasarruf hakkını gönderilen haizse ve bulunamıyorsa veya eşyayı teslim almaktan kaçınıyorsa, tasarruf hakkı birinci cümle uyarınca gönderen tarafından kullanılır. Tasarruf hakkının kullanılması taşıma senedinin ibrazına bağlı tutulmuş olsa bile bu hâlde taşıma senedinin ibrazı gerekli değildir. Taşıyıcı, kendisine talimat verilen durumlarda, teslim engelinin taşıyıcının riziko alanına giren bir nedenden kaynaklanmamış olması şartıyla, 868 inci maddenin birinci fıkrasının üçüncü ve dördüncü cümlelerinde öngörülen istem haklarını ileri sürebilir.

(2) Gönderenin, 868 inci madde uyarınca sahip olduğu tasarruf yetkisine dayanarak malın üçüncü bir kişiye teslim edilmesi talimatını vermesinden sonra, taşıma veya teslim engeli ortaya çıkarsa, birinci fıkranın uygulanmasında, gönderilen gönderenin, üçüncü kişi de gönderilenin yerini alır.

(3) Taşıyıcı, 868 inci maddenin birinci fıkrasının birinci cümlesine göre, uyması gereken talimatları uygun bir süre içinde alamazsa, tasarruf hakkı sahibinin menfaatine en iyi görünen tedbirleri almakla yükümlüdür. Taşıyıcı, eşyayı, boşaltıp saklayabilir, 868 inci maddenin birinci fıkrası ilâ dördüncü fıkrası hükümlerine göre tasarruf hakkını haiz kişinin hesabına saklanması için tevdi edebilir veya geri taşıyabilir. Taşıyıcı, eşyayı üçüncü bir kişiye tevdi ederse, sadece bu kişinin seçiminde gösterilmesi gereken özenden sorumludur. Bozulabilecek bir mal söz konusu ise, malın durumu böyle bir önlemi haklı kılıyorsa veya aksi takdirde oluşacak

giderler malın değerine göre makul bir oranda değilse, taşıyıcı, Türk Borçlar Kanunu'nun 108 inci madde hükmüne uygun olarak malı sattırabilir. Taşıyıcı, değerlendirilmesi imkânı bulunmayan eşyayı imha edebilir. Eşyanın boşaltılmasından sonra taşıma sona ermiş sayılır.

(4) Taşıyıcı, üçüncü fıkraya göre alınan önlemler sebebiyle gerekli giderlerin tazminini ve uygun bir ücret ister; meğerki, engel kendi riziko alanına giren bir nedenden kaynaklanmış olsun.

XV – Taşıma ücretinin hesaplanması ve ödenmesi

MADDE 870-(1) Taşıma ücreti, eşyanın tesliminde ödenir. Taşıyıcı, taşıma ücretinden başka, eşya için yapılan, duruma ve şartlara göre gerekli olan giderleri de isteyebilir.

(2) Bir taşıma veya teslim engelinden dolayı, taşıma, süresinden önce sona erdirilirse, taşıyıcı, taşımanın tamamlanan kısmıyla orantılı olarak taşıma ücretine hak kazanır. Engel, taşıyıcının riziko alanına giren bir sebepten kaynaklanmışsa, taşıyıcı, ancak gönderenin menfaatine olduğu ölçüde taşımanın tamamlanmış bulunan kısmı hakkında istemde bulunabilir.

(3) Taşımanın başlamasından sonra fakat teslim yerine ulaşılmamasından önce bir gecikme olursa ve bu gecikme gönderenin riziko alanına giren bir nedenden kaynaklanmışsa, taşıyıcı, taşıma ücretinin yanında uygun bir bedel de isteyebilir.

(4) Taşıma ücreti eşyanın sayısı, ağırlığı veya başka ölçüyle gösterilen miktarına göre kararlaştırılmışsa, taşıma ücretinin hesaplanmasında, bu konuda taşıma veya yük senedindeki kayıtların doğru olduğu varsayılır. Bu varsayım, kayıtların doğruluğunu denetleme konusunda uygun araçların hazır bulunmadığına ilişkin çekince konulmuş olması hâlinde de geçerlidir.

XVI – Gönderilenin hakları ve ödeme borcu

MADDE 871-(1) Eşyanın teslim yerine varmasından sonra gönderilen, taşıyıcıdan, taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerin yerine getirilmesi karşılığında, eşyanın kendisine teslim edilmesini isteyebilir. Eşya zayı olmuş veya hasara uğramış yahut geç teslim edilmişse, gönderilen, gönderenin taşıma sözleşmesinden doğan istem haklarını taşıyıcıya karşı ileri sürebilir. Gönderen, bu hakların ileri sürülmesinde yetkili kalmaya devam eder. Gönderilenin veya gönderenin kendilerinin veya başkasının menfaatine hareket etmeleri farklılık yaratmaz.

(2) İstem hakkını, birinci fıkranın birinci cümlesine göre ileri süren gönderilen, taşıma ücretini, taşıma ücretinin bir bölümü ödenmiş ise kalan bölümünü taşıma senedinde gösterilen tutarla sınırlı olmak üzere ödemekle yükümlüdür. Taşıma senedi düzenlenmemiş veya gönderilene ibraz edilmemişse yahut ödenmesi gereken tutar taşıma senedinden anlaşılamiyorsa, gönderilen, makul olması şartıyla, gönderen ile taşıyıcı arasında kararlaştırılan taşıma ücretini ödemek zorundadır.

(3) Birinci fıkranın birinci cümlesine göre istem hakkını ileri süren gönderilen, boşaltma yerindeki bekleme ücretini ve ayrıca, eşyanın teslimi sırasında kendisine bildirilmiş olmak şartıyla, yükleme yerindeki bekleme ücretiyle 870 inci maddenin üçüncü fıkrasına göre ödenmesi gereken bedeli öder.

(4) Gönderenin sorumluluğu, sözleşmeye göre ödenmesi gereken bedeller için devam eder.

XVII – Ödemeli teslim

MADDE 872-(1) Eşyanın gönderilene teslimi, kararlaştırılan bedelin ödenmesi şartına bağlanabilir. Bu hâlde, ödeme nakden veya nakde eş değer bir ödeme aracı ile yapılmalıdır.

(2) Tahsil sonucu elde edilen bedel, taşıyıcının alacaklıları bakımından gönderene geçmiş sayılır.

(3) Eşya, bedeli tahsil edilmeden gönderilene teslim edilirse, taşıyıcı, bundan doğan zarardan, gönderene karşı kusuru bulunmasa bile, eşyanın tesliminde ödenmesi gereken tutarla sınırlı olarak sorumludur.

XVIII – Taşıma süresi

MADDE 873-(1) Taşıyıcı, eşyayı, kararlaştırılan sürede, bir süre kararlaştırılmamışsa şartlar dikkate alındığında özenli bir taşıyıcıya tanınabilecek makul bir süre içinde, teslim etmekle yükümlüdür.

XIX – Zıya karinesi

MADDE 874-(1) Eşya, taşıma süresini izleyen yirmi gün içinde teslim edilmezse, hak sahibi ona zayı olmuş gözüyle bakabilir. Sınır ötesi taşımalarda bu süre otuz gündür.

(2) Hak sahibi, eşyanın zıyayı dolayısıyla tazminat alırsa, bunun ödenmesi sırasında, eşyanın daha sonra bulunması hâlinde, derhâl kendisine haber verilmesini isteyebilir.

(3) Hak sahibi, eşyanın bulunduğu haberini aldıktan itibaren otuz gün içinde, gerektiğinde giderler indirilmek suretiyle, tazminatı geri ödeyerek eşyanın kendisine teslimini isteyebilir. Taşıma ücretini ödeme yükümlülüğü ile tazminat hakkı saklıdır.

(4) Eşya, tazminatın ödenmesinden sonra bulunmuşsa, hak sahibi bundan haberdar edilmesini istemediği veya bulunma haberinden sonra eşyanın teslimine ilişkin istem hakkını ileri sürmediği durumlarda, taşıyıcı, eşya üzerinde serbestçe tasarrufta bulunabilir.

3.1.1.2.2. Taşıyıcının Sorumluluğu

I – Zıya veya hasar ile gecikmeden doğan zarardan sorumluluk

MADDE 875-(1) Taşıyıcı, eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde, eşyanın zıyaından, hasarından veya teslimindeki gecikmeden doğan zararlardan sorumludur.

(2) Zararın oluşmasına, gönderenin veya gönderilenin bir davranışı ya da eşyanın özel bir ayıbı sebep olmuşsa, tazminat borcunun doğmasında ve kapsamının belirlenmesinde, bu olguların ne ölçüde etkili olduğu dikkate alınır.

(3) Gecikme hâlinde herhangi bir zarar oluşmasa da taşıma ücreti gecikme süresi ile orantılı olarak indirilir; meğerki, taşıyıcı her türlü özeni gösterdiğini ispat etmiş olsun.

II – Sorumluluktan kurtulma

1. Genel olarak

a) Taşıyıcının özeni

MADDE 876-(1) Zıya, hasar ve gecikme, taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği sebeplerden meydana gelmişse, taşıyıcı sorumluluktan kurtulur.

b) Araç arızası ve kiraya verenin kusuru

MADDE 877-(1) Taşıyıcı, taşıma aracındaki arızaya, taşıtı kiraladığı kişinin onun temsilcilerinin veya çalışanlarının kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulamaz.

2. Özel hâller

MADDE 878-(1) Zıya, hasar veya teslimdeki gecikme, aşağıdaki hâllerden birine bağlanabiliyorsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulur:

a) Sözleşme veya teamüle uygun olarak üstü açık bir aracın kullanılmış olması yahut güverteye yükleme yapılması.

b) Gönderen tarafından yapılan yetersiz ambalajlama.

c) Eşyanın gönderen veya gönderilen tarafından işleme tabi tutulması, yüklenmesi veya boşaltılması.

d) Eşyanın; özellikle kırılma, paslanma, bozulma, kuruma, sızma, olağan fire yoluyla kolayca zarar görmesine yol açan doğal niteliği.

e) Taşınacak paketlerin gönderen tarafından yetersiz etiketlenmesi.

f) Canlı hayvan taşınması.

g) 27/10/1999 tarihli ve 4458 sayılı Gümrük Kanunu ile diğer kanun ve düzenlemelerde yer alan hükümlerin taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını haklı gösterdiği hâller.

(2) Herhangi bir zararın hâl ve şartlara göre birinci fıkrada öngörülen bir sebebe bağlanmasının muhtemel bulunduğu durumlarda, o zararın bu sebepten ileri geldiği varsayılır. Birinci fıkranın (a) bendinde öngörülen olağanüstü ziya veya hasar hâlinde bu karine geçerli olmaz.

(3) Zıya, hasar veya gecikme, gönderenin eşyanın taşınmasına ilişkin özel talimatlarına taşıyıcının uymamasından ileri gelmişse, taşıyıcı birinci fıkranın (a) bendine dayanarak sorumluluktan kurtulamaz.

(4) Taşıyıcı, sözleşme uyarınca eşyayı sıcağa, soğuğa, ısı değişikliklerine, neme, sarsıntılara ya da benzer etkilere karşı özel olarak koruma yükümlülüğü altında ise, birinci fıkranın (d) bendine ancak, hâl ve şartlara göre, özellikle de gerekli donanımın seçimi, bakımı ve kullanımına ilişkin kendisine düşen tüm önlemleri almış ve özel talimatlara uygun davranmış bulunması hâlinde dayanabilir.

(5) Taşıyıcı birinci fıkranın (f) bendine ancak hâl ve şartlara göre kendisine düşen tüm önlemleri almış ve özel talimatlara uygun davranmış bulunması hâlinde dayanabilir.

III – Yardımcıların kusuru

MADDE 879-(1) Taşıyıcı;

a) Kendi adamlarının,

b) Taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişilerin,

görevlerini yerine getirmeleri sırasındaki fiil ve ihmallerinden, kendi fiil ve ihmali gibi sorumludur.

IV – Tazminatta esas alınacak değer

MADDE 880-(1) Taşıyıcı, eşyanın tamamen veya kısmen zıyaından dolayı tazminat ödemekle sorumlu tutulduğunda, bu tazminat, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki değerine göre hesaplanır.

(2) Eşyanın hasara uğraması hâlinde, onun taşınmak üzere teslim alındığı yer ve zamandaki hasarsız değeri ile hasarlı değeri arasındaki fark tazmin edilir. Zararı azaltmak ve gidermek için yapılacak harcamaların birinci cümleye göre saptanacak değer farkını karşıladığı karine olarak kabul edilir.

(3) Eşyanın değeri piyasa fiyatına göre, bu yoksa aynı tür ve nitelikteki malların cari değerine göre tayin edilir. Eşya, taşımak üzere teslimden hemen önce satılmışsa, satıcının faturasında taşıma giderleri mahsup edilerek gösterilen satış bedelinin piyasa fiyatı olduğu varsayılır.

V- Zarar saptama giderleri

MADDE 881-(1) Taşıyıcı, eşyanın zıyaı veya hasarı hâlinde, 880 inci madde uyarınca ödenmesi gereken tazminattan başka, zararın saptanması için yapılması zorunlu olan giderleri de tazminle yükümlüdür.

VI – Sorumluluk sınırları

MADDE 882-(1) Gönderinin tamamının zıyaı veya hasarı hâlinde, 880 ve 881 inci maddeler uyarınca ödenecek tazminat, gönderinin net olmayan ağırlığının her bir kilogramı için 8,33 Özel Çekme Hakkını karşılayan tutar ile sınırlıdır.

(2) Gönderinin münferit parçalarının zıyaı veya hasarı hâlinde taşıyıcının sorumluluğu;

a) Gönderinin tamamı değerini kaybetmişse tamamının,

b) Gönderinin bir kısmı değerini kaybetmişse, değerini kaybeden kısmının,

net olmayan ağırlığının her bir kilogramı için 8,33 Özel Çekme Hakkını karşılayan tutar ile sınırlıdır.

(3) Taşıyıcının, taşıma süresinin aşılmasından doğan sorumluluğu, taşıma ücretinin üç katı ile sınırlıdır.

(4) Özel Çekme Hakkı, eşyanın taşıma amacıyla taşıyıcıya teslim edildiği tarihteki veya taraflarca kararlaştırılan diğer bir tarihteki, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasınca belirlenen değerine göre Türk Lirasına çevrilir.

VII – Diğer giderlerin tazmini

MADDE 883-(1) Taşıyıcı, zıya veya hasardan sorumlu olduğu hâllerde, 880 ilâ 882’nci maddelere göre ödenmesi gereken tazminatı ödedikten başka, taşıma ücretini geri verir ve taşıma ile ilgili vergileri, resimleri ve taşıma işi nedeniyle doğan diğer giderleri de karşılar. Ancak, hasar hâlinde, birinci cümle uyarınca yapılacak ödemeler 880 inci maddenin ikinci fıkrasına göre saptanacak bedel ile orantılı olarak belirlenir. Başkaca zararlar karşılanmaz.

VIII – Diğer zararlarda sorumluluğun en yüksek tutarı

MADDE 884- (1) Taşıyıcı, taşıma işinin yapılmasında, sözleşmeden doğan bir yükümlülüğünü ihlal etmesi nedeniyle meydana gelen ve eşyanın zıyaından, hasarından veya taşıma süresinin aşılmasından kaynaklanmayan ve eşya veya kişi zararları dışında kalan zararlardan, tam zıya hâlinde ödenmesi gereken tazminat miktarının üç katı ile sınırlı olmak üzere sorumludur.

IX – Sözleşme dışı istemler

MADDE 885-(1) Bu Kısımda öngörülen sorumluluktan kurtuluş hâlleri ve sınırlamaları, gönderen veya gönderilenin, zıya, hasar veya gecikme nedeniyle taşıyıcıya yöneltebileceği, sözleşme dışı istemleri için de geçerlidir.

(2) Taşıyıcı, eşyanın zıyaından veya hasarından dolayı, üçüncü kişilerin sözleşme dışı istemlerine karşı, sorumluluktan kurtulma sebeplerine ve sınırlamalara dayanabilir. Ancak, bunlar;

a) Üçüncü kişi taşımaya onay vermemişse ve taşıyıcı, gönderenin eşyayı gönderme konusunda yetkili olmadığını biliyorsa veya bilmesi gerekiyorsa,

b) Eşya, taşıma için teslim alınmadan önce, üçüncü kişinin veya ondan zilyetliği elde etmiş olan kişinin onayı olmaksızın elinden çıkmışsa, ileri sürülemez.

X – Sorumluluğu sınırlama hakkının kaybı

MADDE 886-(1) Zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyıcı veya 879 uncu maddede belirtilen kişiler, bu Kısımda öngörülen sorumluluktan kurtulma hâllerinden ve sorumluluk sınırlamalarından yararlanamaz.

XI – Yardımcı kişilerin sorumluluğu

MADDE 887-(1) Taşıyıcının yardımcılarından birine karşı, eşyanın zıyayı, hasarı veya geç teslimi sebebiyle, sözleşme dışı sorumluluktan doğan istemler ileri sürülmüşse, o kişi bu Kısımda öngörülen sorumluluktan kurtulma sebeplerine ve sorumluluk sınırlamalarına dayanabilir. Zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiille veya ihmalle sebebiyet verilmişse birinci cümle hükmü uygulanmaz.

XII – Fiilî taşıyıcı

MADDE 888-(1) Taşıma, kısmen veya tamamen üçüncü bir kişi olan fiilî taşıyıcı tarafından yerine getirilirse, bu kişi eşyanın zıyayı, hasarı veya gecikmesi nedeniyle kendisi tarafından yapılan taşıma sırasında ortaya çıkan zarardan asıl taşıyıcı gibi sorumludur. Asıl taşıyıcının gönderen veya gönderilen ile, sorumluluğun genişletilmesi için yaptığı sözleşmeler, fiilî taşıyıcıya karşı, bunları yazılı olarak kabul etmesi şartıyla geçerlidir.

(2) Fiilî taşıyıcı, taşıma sözleşmesinden doğan asıl taşıyıcıya ait bütün def'ileri ileri sürebilir.

(3) Asıl taşıyıcı ve fiilî taşıyıcı müteselsilen sorumludurlar.

(4) Fiilî taşıyıcının yardımcılarına başvurulursa 887'nci madde hükmü uygulanır.

(5) Fiilî taşıyıcı taşıma senedinde veya diğer bir belgede kendisine teslim olunan eşyanın ne hâlde bulunduğunu tespit ettirebilir. Bu hükme uyulmadığı takdirde 858 inci maddenin ikinci fıkrası hükümleri uygulanır.

XIII -Bildirim

MADDE 889-(1) Eşyanın zıyayı veya hasara uğramış olduğu açıkça görülüyorsa, gönderen veya gönderilen en geç teslim anına kadar zıyayı veya hasarı bildirmezlerse,

eşyanın sözleşmeye uygun olarak teslim edildiği varsayılır. Bildirimde, zararın gerekli açıklıkla belirtilmesi ve nitelendirilmesi şarttır.

(2) Birinci fıkradaki karine, zıya veya hasarın açıkça görünmemesi ve eşyanın tesliminden sonra yedi gün içinde bildirilmemesi hâlinde de geçerlidir.

(3) Gönderilen, taşıyıcıya, teslim süresinin aşıldığını, teslimden itibaren yirmibir gün içinde bildirmezse, gecikmeden kaynaklanan hakları sona erer.

(4) Teslimden sonra yapılan bildirim yazılı olması şarttır. Bildirim, telekomünikasyon araçları yardımıyla da yapılabilir. Bildirimde bulunanın kim olduğu herhangi bir şekilde anlaşılıyorsa, imzaya gerek yoktur. Sürenin korunması için bildirim zamanında gönderilmiş olması yeterlidir.

(5) Zıya, hasar veya gecikme teslim sırasında bildirilirse, bu bildirim yukarıdaki hükümlere uygun olarak eşyayı teslim edene yapılması yeterlidir.

XIV – Yetkili mahkeme

MADDE 890-(1) Birinci ve İkinci Kısım hükümlerine tabi taşımadan doğan hukuki uyuşmazlıklarda, malın teslim alındığı veya teslim için öngörülen yer mahkemesi de yetkilidir.

(2) Fiilî taşıyıcıya karşı açılacak dava, asıl taşıyıcının yerleşim yeri mahkemesinde, asıl taşıyıcıya karşı açılacak dava fiilî taşıyıcının yerleşim yeri mahkemesinde de açılabilir.

XV – Hapis hakkı

MADDE 891-(1) Taşıyıcı, taşıma sözleşmesinden doğan bütün alacakları için Türk Medenî Kanununun 950 ilâ 953'üncü maddeleri uyarınca eşya üzerinde hapis hakkını haizdir. Hapis hakkı, 860'ncü maddedeki refakat belgelerini de kapsar.

(2) Taşıyıcının, eşyayı zilyetliğinde bulundurduğu veya eşya üzerinde konşimento ve taşıma senedi aracılığı ile tasarruf hakkına sahip olduğu sürece, hapis hakkı vardır.

(3) Rehinin paraya çevrilmesine yönelik bildirim gönderilene yapılması şarttır. Gönderilen bulunamıyorsa veya malı teslim almayı reddediyorsa, bildirim gönderene karşı yapılır.

XVI – Birden çok taşıyıcı

MADDE 892-(1) Eşyanın birden çok taşıyıcı tarafından taşınması hâlinde, eşyanın tesliminde; son taşıyıcı önceki taşıyıcıların alacaklarını tahsil etmek zorunda ise, önceki taşıyıcıların sahip oldukları hakları, özellikle hapis hakkını kullanır. Son taşıyıcı hapis hakkını haiz olduğu sürece, önceki taşıyıcıların hapis hakkı varlığını sürdürür.

(2) Önceki taşıyıcının alacağı, sonraki taşıyıcı tarafından ödenirse, öncekinin alacak ve hapis hakkı sonrakine geçer.

(3) Birinci ve ikinci fıkra hükümleri, taşımaya katılmış olan taşıma işleri komisyoncusunun alacakları ve hakları için de uygulanır.

XVII – Birden çok hapis hakkının sırası

MADDE 893-(1) Aynı eşya üzerinde eşyanın taşınması ile bağlantılı birden çok hapis hakkı varsa, bunlardan eşyanın taşınması ile doğrudan doğruya bağlantılı olan hapis hakları diğerlerinden önce gelir. Sonuncular bakımından ise, sonradan doğmuş olanlar öncekilerden önce gelir.

3.1.1.3. Değişik Tür Araçlar ile Taşıma (Dördüncü Kısım)

3.1.1.3.1. Sözleşme

MADDE 902-(1) Bu Kitabın Birinci ve İkinci Kısım hükümleri, aşağıdaki şartların tamamının bir arada varlığı hâlinde, değişik tür araçlar ile taşıma sözleşmelerine de uygulanır:

- a) Eşyanın taşınması bütünlük gösteren bir taşıma sözleşmesine dayanıyorsa.
- b) Bu sözleşme bağlamında taşıma değişik türde araçlarla yapılacaksa.
- c) Taraflar, her bir türdeki araç için ayrı sözleşme yapmış olsalardı, söz konusu sözleşmelerin en az ikisi farklı hükümlere bağlı tutulacak idiyse.
- d) Aşağıdaki hükümlerle, uygulanması gerekli milletlerarası sözleşmelerde aksi yolda bir düzenleme yoksa.

3.1.1.3.2. Bilinen Zarar Yeri

MADDE 903-(1) Zıyaa, hasara veya teslimdeki gecikmeye yol açan olayın, taşımanın hangi kısmında meydana geldiği belli ise, taşıyıcının sorumluluğu, bu Kitabın Birinci ve İkinci Kısım hükümlerinin yerine, taşımanın bu kısmı için ayrı bir taşıma sözleşmesi yapılmış olsaydı, o sözleşmenin bağlı olacağı hükümlere göre belirlenir. Zıyaa, hasara veya teslimdeki gecikmeye yol açan olayın taşımanın hangi kısmında meydana geldiğine ilişkin ispat yükü, bunu iddia eden tarafa aittir.

3.1.1.3.3. Bildirim ve Zamanaşımı

MADDE 904-(1) Zararın bildirimine ilişkin olarak, zarar yerinin bilinip bilinmemesi veya sonradan belli olmasına bakılmaksızın, 889 uncu madde hükmü uygulanır. Taşımanın son kısmı için ayrı bir taşıma sözleşmesi yapılmış olsaydı, o sözleşmeye uygulanacak hükümlere uygun bir bildirimde bulunulması hâlinde de zararın bildirim için öngörölmüş olan şekil ve süreye uyulduğu kabul edilir.

(2) Zıyaa, hasara veya teslimdeki gecikmeye dayanan istemin bağlı olduğu zamanaşımının başlangıcı için teslim tarihinin esas alındığı durumlarda, bu tarih eşyanın gönderilene teslimi tarihidir. İstem hakkı, zarar yerinin belli olması hâlinde de en erken 855 inci madde uyarınca zamanaşımına uğrar.

3.1.1.4. Taşıma İşleri Komisyoncusu (Altıncı Kısım)

3.1.1.4.1. Taşıma komisyonculuğu sözleşmesi

MADDE 917-(1) Taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesi ile komisyoncu eşya taşıtmayı üstlenir. Bu sözleşme ile gönderen, kararlaştırılan ücreti ödeme borcu altına girer.

(2) Taşıma işleri komisyonculuğu bir ticari işletme faaliyetidir.

(3) Bu Kısımdaki özel hükümler saklı kalmak üzere, komisyonculuk sözleşmesi ve eşyanın taşınmasına ait konularda taşıma sözleşmesine ilişkin hükümler taşıma işleri komisyonculuğuna da uygulanır.

3.1.1.4.2. Hükümleri

I – Eşyanın taşınması

MADDE 918-(1) Eşyanın taşınması borcu, taşıma işinin örgütlenmesini ve özellikle;

a) Taşıma araçlarını ve taşıma yolunu belirlemek,
b) Taşıma işini fiilen gerçekleştirecek taşıyıcıyı ve taşıyıcıları seçmek, eşyanın taşınması için gereken taşıma, ardiye ve taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmelerini yapmak,

c) Taşıyıcıya ve taşıyıcılara gerekli bilgi ve talimatları vermek,

d) Gönderenin tazminat haklarını teminat altına almak,

yükümlülüklerini kapsar.

(2) Komisyoncunun yükümlülüklerinin kapsamına ayrıca, taşımaya ilişkin olarak kararlaştırılmış olan eşyanın sigortalanması, ambalajlanması, işaretlenmesi ve gümrüklenmesi gibi başkaca edimlerin yerine getirilmesi de girer. Aksi öngörülmedikçe, komisyoncu, sadece bu edimlerin yerine getirilmesi için gereken sözleşmeleri yapmakla yükümlüdür.

(3) Taşıma işleri komisyoncusu, gerekli sözleşmeleri kendi veya böyle bir yetki almış olması şartıyla, gönderen adına yapar.

(4) Taşıma işleri komisyoncusu edimlerini yerine getirirken, gönderenin menfaatlerini gözetmekle ve onun talimatlarına uymakla yükümlüdür.

II – Bildirme yükümlülüğü

MADDE 919-(1) Gönderen, gerektiğinde eşyayı ambalajlamak ve işaretlemekle ve gerekli belgeleri sağlamakla, ayrıca taşıma işleri komisyoncusunun edimlerini yerine getirebilmesi için gerekli olan bilgileri ona vermekle yükümlüdür. Yük tehlikeli bir eşya ise gönderen, taşıma işleri komisyoncusuna tehlikenin niteliğini, alınması gereken önlemleri yazılı olarak ve zamanında bildirmekle yükümlüdür.

(2) Gönderen, kendisine herhangi bir kusur yüklenmese bile taşıma işleri komisyoncusunun;

a) Eşyanın yetersiz ambalajlanma ve işaretlenmesinden,

b) Yükün tehlikesi hakkında yeterli bilgi verilmemesinden veya

c) Eşya ile ilgili resmî işlemler için gerekli olan belgelerin ve bilgilerin eksikliğinden, yokluğundan ya da gerçeğe aykırılığından,

kaynaklanan giderlerini ve zararını karşılamakla yükümlüdür. 864'üncü maddenin ikinci ilâ beşinci fıkraları burada da uygulanır.

III – Ücretin muacceliyeti

MADDE 920-(1) Eşyanın, taşıyıcıya veya taşıyana teslimi üzerine, komisyoncunun ücreti ödenir.

IV – Kesin ücret

MADDE 921-(1) Ücret olarak taşıma giderlerini de içeren tek bedel kararlaştırılmışsa, taşıma işleri komisyoncusu, taşımaya ilişkin olarak, taşıyıcının veya taşıyanın hak ve yükümlülüklerine sahip olur. Bu durumda komisyoncu, giderlerin ödenmesini, ancak bunun olağan olduğu hâllerde isteyebilir.

V – Gönderenin alacakları

MADDE 922-(1) Gönderen, komisyoncunun kendi adına ve onun hesabına yaptığı sözleşmelerden doğan alacaklarını, ancak bu alacaklar komisyoncu tarafından kendisine devredildikten sonra ileri sürebilir. Bu tür alacaklar ile bu alacakların yerine getirilmesi bağlamında elde edilen edimler, komisyoncunun alacaklılarıyla olan ilişkisinde gönderene geçmiş sayılır.

VI – Hapis hakkı

MADDE 923-(1) Komisyoncu, taşıma işleri komisyonculuğu sözleşmesinden doğan bütün alacakları için Türk Medenî Kanununun 950 ilâ 953'üncü maddeleri uyarınca eşya üzerinde hapis hakkına sahiptir. Bu konuda ayrıca, 891 inci maddenin birinci fıkrasının ikinci cümlesi ile üçüncü fıkrası hükümleri de kıyas yoluyla uygulanır.

VII – Sonraki komisyoncu

MADDE 924-(1) Taşımaya, taşıyıcıdan başka, bir de taşıma işleri komisyoncusu katılıyorsa ve eşyayı bu komisyoncu teslim edecekse, komisyoncu hakkında taşıma sözleşmesine ilişkin 892'nci madde hükmü kıyas yoluyla uygulanır.

VIII – Halefiyet

MADDE 925-(1) Önceki taşıyıcı veya taşıma işleri komisyoncusunun alacakları, sonraki taşıma işleri komisyoncusu tarafından ödenirse, önceki komisyoncu veya taşıyıcının istem ve hapis hakları sonraki taşıma işleri komisyoncusuna geçer.

IX – Komisyoncunun taşıma işini üzerine alması

MADDE 926-(1) Taşıma işleri komisyoncusu, eşyanın taşınmasını bizzat üstlenebilir. Bu hakkını kullanırsa, taşımadan doğan haklar ve yükümlülükler yönünden taşıyıcı veya taşıyan sayılır. Bu durumda, kendi faaliyeti için isteyeceği ücretin yanısıra olağan taşıma ücretini de isteyebilir.

X – Toplama yük

MADDE 927-(1) Taşıma işleri komisyoncusu kendi hesabına yapılmış bir taşıma sözleşmesine dayanarak, eşyayı başka bir gönderenin eşyasıyla birlikte taşıma hakkına sahiptir.

(2) Komisyoncu bu hakkını kullanırsa, toplama yükün taşınması konusunda taşıyıcının veya taşıyanın hak ve yükümlülüklerine sahip olur.

3.1.1.4.3. Sorumluluk

I – Komisyoncunun sorumluluğu

MADDE 928-(1) Taşıma işleri komisyoncusu, zilyetliğinde bulunan eşyanın zıyaından ve hasarından sorumludur. 876 ilâ 878'inci, 880 ve 881'inci maddeler ile, 882'nci maddenin birinci, ikinci ve dördüncü fıkraları ve 883'üncü, 885 ilâ 887'nci maddeler kıyas yoluyla uygulanır.

(2) Taşıma işleri komisyoncusu, zilyetliğinde bulunan malın zıyaından veya hasarından kaynaklanmayan bir zarardan sadece 918'inci madde uyarınca kendisine düşen bir yükümlülüğü ihlal etmesi hâlinde sorumludur. Tedbirli bir tacirin göstereceği özene rağmen zarar önlenemeyecek ise komisyoncu sorumluluktan kurtulur.

(3) Zararın oluşmasına, gönderenin bir davranışı veya eşyanın özel bir ayıbı da sebep olmuşsa, tazminat borcunun doğmasında ve kapsamının belirlenmesinde bu olguların ne ölçüde etkili olduğu dikkate alınır.

II – Yardımcıların kusuru

MADDE 929-(1) Taşıma işleri komisyoncusu;

a) Kendi adamlarının,

b) Taşımanın yerine getirilmesi için yararlandığı kişilerin,

görevlerini yapmaları sırasındaki fiil ve ihmallerinden, kendi fiil ve ihmali gibi sorumludur.

3.1.1.4.4. Zamanaşımı

MADDE 930-(1) Bu Kısımda yer alan hükümlerden doğan istemler ve haklar bir yılda zamanaşımına uğrar.

(2) Zamanaşımının başlangıcı, zamanaşımına uğramış bir istem veya hakkın def'i olarak ileri sürülebilmesi bakımından ve zararın taşıma işleri komisyoncusunun kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilinden veya ihmalden doğması hâlinde 855 inci madde hükümleri uygulanır.

3.1.2. Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku

Taşıma faaliyeti, taşımanın ifası sahasına göre farklı yöntemler uygulamayı gerektirir bir şekilde gelişmiştir. Öncelikle ilkel insan muhtemeldir ki yaya ve köleler vasıtasıyla ya da birey olarak kendisi taşıma işini emeğiyle yapmıştır. Sonra hayvanlar kullanılmış ve tekerleğin bulunmasıyla taşıma işi araçlarla yürütülmeye başlanmıştır. Süreç içinde gemi, tren, motorlu kara vasıtaları ve havayolu araçları bulunmuş ve taşıma yöntemleri farklılaşmıştır. Bu farklılıklar ve süreç her yöntem için farklı hukukların gelişmesinde etkili olmuştur (Özdemir, 2006).

Esasında karayolu, demiryolu, deniz ve hava araçları kullanılarak dört ana yöntemle taşıma yapılmaktadır. Ancak bunların en az ikisinin birlikte kullanıldığı taşımalarda vardır ki; bunlar karma taşıma olarak karşımıza çıkmaktadır. Yöntemlerdeki farklılıklar, yöntemlerin kendilerine özgü riskleri ve benzer nitelikleri gereği taşıyıcıya yükledikleri külfetler esas alınarak taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuku da bu nispette farklı olmaya zorlamıştır. Böylece uluslararası taşıma sözleşmelerini düzenleyen her bir yöntemle göre konvansiyon düzenlenmesi

yoluna gidilmiştir. Bu konvansiyonlarda, düzenlenen yöntemi konu edinen taşıma sözleşmesi ile ilgili kurallar sorumluluk kaynakları ve sair düzenlemeler getirilmiştir. (Özdemir, 2006).

Taşıma hukuku alanında yer alan uluslararası düzenlemeler Tablo 3.2’de aşağıda gösterilmiştir.

Tablo 3.2. Taşıma Hukuku Alanında Uluslararası Düzenlemeler

Düzenleme				TÜRKİYE Bakımından		
Konu	Yıl	Anılış	Genel Yürürlük Tarihi	Taraf Sıfatı	İlgili Resmî Gazete	Yürürlüğe Giriş Tarihi
Hava	1929	Varşova Sözleşmesi	13.02.1933	Evet	03.12.1977/16128	23.06.1978
Hava	1955	Lahey Protokolü	01.08.1963	Evet	03.12.1977/16128	23.06.1978
Hava	1961	Guadalajara Sözleşmesi	01.05.1964	Hayır	-	-
Hava	1975	Montreal 4 Numaralı Ek Protokolü	14.06.1998	Evet	21.04.1993/21559	12.09.1998
Hava	1999	Montreal Sözleşmesi	04.11.2003	Evet	01.10.2010/27716	26.03.2011
Kara	1956	CMR	02.07.1961	Evet	04.01.1995/22161	31.10.1995
Kara	1978	CMR Protokolü	28.12.1980	Evet	04.01.1995/22161	31.10.1995
Kara	1957	ADR	29.01.1968	Evet	30.10.2009/27391 M	22.03.2010
Kara	2008	e-CMR Protokolü	05.06.2011	Hayır	-	-
Deniz	1924	Lahey Kuralları	02.06.1931	Evet	22.02.1955/8937	04.01.1956
Deniz	1968	Visby Kuralları	23.06.1977	Hayır	-	-
Deniz	1979	SDR Protokolü	17.02.1984	Hayır	-	-
Deniz	1974	Atina Sözleşmesi	28.04.1987	Hayır	-	-
Deniz	1976	Atina Sözleşmesi Protokolü	30.04.1989	Hayır	-	-
Deniz	2002	Atina Sözleşmesi Protokolü	-	Hayır	-	-
Deniz	1976	LLMC	01.12.1986	Evet	04.06.1980/17007	01.07.1998
Deniz	1996	LLMC Protokolü	13.05.2004	Evet	13.03.2010/27520	17.10.2010
Deniz	1978	Hamburg Kuralları	01.11.1992	Hayır	-	-
Deniz	1993	Gemiler Üzerinde İmtiyaz ve İpotekler Hakkında Sözleşme	05.09.2004	Hayır	-	-
Deniz	1999	Gemilerin İhtiyati Hazinesine İlişkin Sözleşme	14.09.2011	Hayır	-	-
Deniz	2008	Rotterdam Kuralları	-	Hayır	-	-
Demiryolu	1999	COTIF (Vilnius Protokolü)	01.07.2006	Evet	24.12.2005/26033 M	01.07.2006
Demiryolu	1999	COTIF (CIV)	01.07.2006	Evet	24.12.2005/26033 M	01.07.2006
Demiryolu	1999	COTIF (CIM)	01.07.2006	Evet	24.12.2005/26033 M	01.07.2006
Demiryolu	1999	COTIF (RID)	01.07.2006	Evet	24.12.2005/26033 M	01.07.2006
Karma	1980	BM Cenevre Konvansiyonu	-	Hayır	-	-

Kaynak: Aksoy, 2012.

Hangi yöntemle gerçekleştirilirse gerçekleştirilsin; taşıma sözleşmelerinin taşıyıcı/taşıyanlar tarafından ifası sırasında meydana gelebilecek ve taşıyıcının sorumluluğunu doğurabilecek temel sebepler üç ana başlıkta ele alınmaktadır. Bunlar

zıya, hasar ve gecikme halleridir. Somut olayda bunlardan herhangi ikisi ya da üçü birlikte sorumluluk sebebi olarak karşımıza çıkabilir. Ancak zıya ve hasar taşınan eşya ile ilgili iken; gecikme taşıma sürecine ilişkin bir sorumluluk sebebidir. Bundan dolayı konvansiyonlarda bu iki konu ayrı düzenlenmiştir. Aşağıda konvansiyonların uygulama şartları açıklanmaktadır (Özdemir, 2006).

3.1.2.1. Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmeleri Hakkında Konvansiyon (CMR)¹

"Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Konvansiyon", uluslararası taşıma sözleşmelerine uygulanacak temel hukuk kaynağıdır. Bu konvansiyon, 31.10.1995 tarihi itibarı ile Türkiye açısından uluslararası karayolu taşıma sözleşmelerinde iç hukuk kaynağı mertebesindedir. (Özdemir, 2006)

CMR şeklinde kısaltılmaktadır (*Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road*). Bu kısaltma İngilizce'den değil, Fransızca "Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route" adındaki eşya, karayolu ve konvansiyon harflerinin kısaltması olarak uluslararası kabul görmüş bir kısaltmadır. (Özdemir, 2006)

Özdemir (2006)'nın çalışmasında, öncelikle konvansiyonun uygulama şartları tespit edildikten sonra, özellikle taşıyıcının zıya ve hasar sorumluluğuna ilişkin IV. Bölümünün 17, 18, 20, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29 ve 32. maddeleri incelenmiştir. Burada sorumluluğun istisnaları ve ağırlaştırılması halleri gerekçeleri ile karşılaştırmalı olarak ortaya konulmuştur. Sayılanlara ek olarak, CMR'nin ilgili başkaca bazı maddeleri hakkında da açıklamalarda bulunulmuştur.

3.1.2.1.1. Genel

Taşıma işi ile taşıma sözleşmesi ayrı kavramlar olarak kabul edildiğinde CMR'nin taşıma işine değil, taşıma sözleşmesine uygulanmak üzere hazırlandığını görmekteyiz. Taşıma sözleşmeleri bakımından, taşımanın ifa edilecek bir edim olarak

¹ Özdemir 2006, s.15-33.

değerlendirilmesi gerekir. Ayrıca, CMR uyarınca taşıma sözleşmesi olarak nitelenemeyecek bir sözleşmeyle yapılan taşımalarda da uygulama alanı bulmayacaktır.

Uluslararası eşya taşımalarını havi sözleşmelere uygulanacak kurallara uluslararası yeknesaklık getirmek ve en azından taraf ülkelerde uluslararası taşıma sözleşmelerinin aynı hükümlere tabi olmasını sağlamak için bu Konvansiyon hazırlanmıştır. Özellikle yeknesaklığı sağlanacak hususlar, taşıyıcının sorumluluğu ve taşıma belgeleri olarak gösterilmiştir. Buradan Konvansiyon içeriğinde taşıyıcının sorumluluğunun yeterli ve açık bir şekilde düzenlendiğini anlamak mümkündür. CMR m.1'de düzenlenen uygulama şartları aynı zamanda CMR'ye tabi olabilecek taşıma sözleşmelerinin hangi unsurları taşıyacağını ve taşıma sözleşmesinin varlığı şartlarını da kendi içinde barındırmaktadır.

3.1.2.1.2. Taşıma Sözleşmesinin Varlığı

CMR adından da anlaşılacağı üzere, taraflarca belirlenen eşyanın uluslararası taşınması taahhüdünü içeren bir taşıma sözleşmesini (*contract of carriage*) ve bu sözleşmenin şartları ile özellikle bu sözleşme şartlarına aykırılıkta uygulanacak hukuku tespit etmektedir. Sözleşme ise *genellikle birbirinden farklı menfaat ve amaçlarla hareket eden kişiler arasında hukuki bir sonuç doğurmak ve özellikle bir borç ilişkisi kurmak için yapılan anlaşmadır* diye tanımlanabilmekte ise de Borçlar Kanunu'nun 1. maddesinde iki tarafın karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanı ile oluşan hukuki işlem sözleşme olarak tespit edilmektedir. Sözleşmede rıza ile borç doğurucu işlem yapmak iradelerinin uyuşması asıldır. Bu durumda CMR'nin getirdiği hukuksal düzenlemelerin hüküm ifade edip uygulama alanı bulabilmesi için öncelikle bir taşıma konusunda irade açıklamalarını havi bir sözleşmeye yani taşıma sözleşmesine ihtiyaç vardır.

CMR'de taşıma sözleşmesinin kurulduğu ana ilişkin açık bir düzenleme yok ise de sözleşmelerin rızailiği prensibi ve Konvansiyon içeriğinden tarafların irade uyuşması ile taşıma sözleşmesinin kurulduğu sonucuna varılmaktadır. Burada TTK ve Karayolları Trafik Kanunu (KTK) anlamında taşıma sözleşmesi üzerinde kısaca durmak faydalı olacaktır. TTK düzenlemesi taşıma sözleşmesinin kurulmasının, ya

yazılı şekilde taşıma senedi tanzimi ve taraflar arasında teatisi ya da taşınacak malın taşıyıcıya teslimi anında gerçekleştiğini belirtmektedir. KTK m.5'de "*taşımacının yükümlülüğü*" başlığı altında yolcu ve eşya taşımından söz etmekte ve bagaj taşımalarını ayrı bir kategori olarak almazken eşyaya mı yoksa; yolcu taşımaya mı dahil ettiği dahi anlaşılamamaktadır. Eşyaya ilişkin KTK m.7/5'te ise taşıma senedi hükümlerine atıfta bulunulmuş ve sanki taşıma senedi düzenlemenin bir zorunluluk olduğu varsayımından hareket edilmiştir.

CMR, her ne kadar sorumluluk tespitinde taşıma senedini esaslı delil olarak ele almakta ve taşıma senedine ilişkin şekil şartlarını düzenlemekte ise de TTK'daki eşya taşımalarının aksine taşıma sözleşmesini belirli şekil şartlarına bağlı kılmamıştır. CMR m.9/1'de sevk mektubu-taşıma senedinden söz etmekte ve bunun taşıma sözleşmesinin kurulduğuna, sözleşme şartlarına ve malın taşıyıcı tarafından kabulüne karine teşkil ettiğini belirtmektedir. Burada, taşıma senedi düzenlenmesinin sözleşmenin kurulduğuna karine olması rıza ile taşıma sözleşmesinin kurulmasını kabul anlamına gelmektedir. Zaten, yazılı şekilde yapılan taşıma senedi ve mala ilişkin diğer belgelendirme gerekleri uluslararası taşıma sözleşmesinin ifası sürecinin bir parçası olarak ortaya çıkmaktadır. Başka bir ifadeyle, taşıma senedi ne bir kurucu unsurdur ne de düzenlenen senedin kaybı ya da eksiklikleri taşıma sözleşmesinin varlığını etkileyecektir.

CMR m.32/1.b ve c'de; zamanaşımı süresinin başlangıcı için taşımanın başladığı veya sözleşmenin kurulma anı olmak üzere iki farklı başlangıç öngörülmektedir. Taşımanın başlangıcı ile sözleşmenin kurulması zamanlarının farklı olabileceği, taşıma sözleşmesinin rıza ile kurulması kabul edilmiş olmaktadır.

CMR özellikle taşıma sözleşmelerine sorumluluk açısından uygulanacak hukuku düzenlemektedir. TTK m.814 anlamında taşıma işleri komisyoncusunun uluslararası taşıma sözleşmesini *taşıyıcı sıfatı ile imzalaması* halinde artık o CMR kapsamında taşıyıcıdır ve aradaki sözleşme taşıma sözleşmesidir. Buna da CMR uygulanır; ancak diğer komisyonculuk faaliyetleri CMR'ye tabi değildir. Bunların dışında, araç kiralınması, aracın personeli ile birlikte belirli bir süre için devri de CMR kapsamında taşıma sözleşmesi olarak değer bulmaz.

CMR m.4 açıkça taşıma sözleşmesinin kurulması için yazılılık ya da başkaca bir şekil şartını öngörmemektedir. Aksine taşıma senedinin düzenlenmemiş olması ya da içeriği eksik olması halinde taşıma sözleşmesi vardır. Ancak taşıma senedi sürekli CMR'de sözü edilen bir vesika olmasına rağmen bunun kim tarafından düzenleneceği hususunda bir açıklık yoktur. Konvansiyon, 5. maddesinin 1. fıkrasında taşıma senedinin üç suret olacağı ve birlikte imzalanarak bir suretin gönderene verileceğini düzenlemektedir. Verilecek denmesinden senedin düzenleme görevinin taşıyıcıda olduğu anlamı da çıkarılabilmektedir. Ancak; taşınacak eşya başlangıçta gönderenin kontrolünde iken taşıma senedi gönderen tarafından tanzim edilmelidir. Gönderence imzalandıktan sonra, imza için taşıyıcıya verilir ve taşıyıcının da imzalaması ile senet tamam olur.

Taşıma sözleşmesi şekle tabi bir sözleşme değilse de karayolu ile yapılan uluslararası taşıma sözleşmelerinde hemen her zaman taşıma senedi düzenlendiği için taşıma sözleşmesinin unsurları, tarafların hak ve borçları açısından taşıma senedi ise ispat açısından büyük önem taşımaktadır. CMR'de de taşıma senedine belirli fonksiyon ve sonuçlar bağlanmıştır. Bunların en önemlisi CMR m.9 gereği, taraflar arası sorumluluk şartlarını tespit etme fonksiyonudur. CMR, bu senede emtia senedi nev'inde kıymetli evrak vasfını tanımamaktadır. Ancak Konvansiyon tarafı devletler, CMR m.1/5 uyarınca kendi aralarında bu senede kıymetli evrak vasfını kazandırıcı özel anlaşmalar yapabilirler.

Taşıma sözleşmesi yapma zorunluluğuna ilişkin CMR'de bir hüküm bulunmamaktadır. Buna karşılık KTK m.5/6'da böyle bir zorunluluk öngörülmüştür. Fakat bu hüküm CMR m.1/5'e aykırılık teşkil etmemekte ve uluslararası taşımalar bakımından da geçerli kabul edilmesi gereken bir düzenlemedir. Ancak buna aykırılığın yaptırımını idari para cezası olarak düzenlenmiş olduğundan kâfi bir zorunluluğun varlığından söz edilemez.

3.1.2.1.3. Taşımanın Bedel Karşılığında Yapılması

CMR'ye tabi bir taşıma sözleşmesinden söz edilebilmesi için 1. maddenin 1. bendi uyarınca taşıyıcının uluslararası taşıma işini üstlenmesinin bir bedel karşılığı (for reward) olmasını gerektirmektedir. Bedelin açıkça belirlenmediği durumlarda

taşıyıcının tacir olması halinde taşıma işinin bir bedel karşılığı yapıldığı ve CMR'ye tabi olduğu kabul edilmek gerekir. TTK m.12.b.10 açıkça taşıma işi ile işgal edenleri tacir olarak kabul etmektedir. Bu durumda aksi kararlaştırılmadığı sürece, en azından Türk hukuku açısından, taşıma her zaman bedel karşılığı yapılıyor denilebilir ve uluslararası olduğu zamanda bu taşıma sözleşmelerine CMR uygulanacaktır. Ancak sözleşmede açıkça taşımanın bedelsiz yapılacağı belirtilmiş ise CMR uygulanmayabilir. Taraflar tacir olsa bile yazılı veya sözlü olarak yapılan taşıma sözleşmesi, taşıma işinin karşılığında bir bedel alınmayacağını öngörerek sözleşmenin CMR uygulama alanı dışına çıkarılmasını sağlayabilirler.

Taşıma işi karşılığı belirlenen bedelin bir miktar para olması şart değildir. Bunun para ile değerlendirilebilen bir mal ya da taşınan eşyanın bir kısmı olmasına engel bir düzenleme yoktur. Ancak belirlenen bedel ile yapılan taşıma işi arasında bir uyum ve paralellik olması da gerekmektedir. Burada söz konusu denklik ve paralellik her somut sözleşmede ayrıca değerlendirilmek ve geniş yorumlanmakta fayda vardır. Sırf bedel varmış gibi gösterecek şekilde düşük bedel tayini halinde taşımanın karşılıksız yapıldığı ve CMR'nin uygulanmayacağı sonucuna varılmalıdır. Ancak, uluslararası taşımalara da uygulanan KTK m.11'de getirilen "ücret ve zaman tarifeleri" hususundaki düzenleme ve özellikle kamu otoritesine tanınan tavan ve taban belirleme yetkisi özellikle eşya taşımaları bakımından serbest rekabet ve taşıma bedelinin serbestçe belirlenmesine ilişkin taraf iradelerine de aykırı gözükmektedir.

3.1.2.1.4. Karayolu ile Taşıma

Taşıma sözleşmesi konusu taşıma işinin karayoluyla yapılması halinde CMR uygulama alanı bulacaktır. Aynı taşıma sözleşmesinde farklı taşıma yöntemlerine yer verilmesi halinde, CMR m.2'deki istisna hariç, CMR uygulama alanı bulamaz. Konvansiyon açıkça karayolu (*road*) ibaresine yer vermektedir. Yani konvansiyonun amacı, karayolunda yapılan uluslararası eşya taşımalarını konu edinmiş sözleşmeleri düzenlemektir.

Karayolu tanımı konvansiyonda yer almamaktadır. Ancak, her taraf ülke açısından karayolunun ne olduğu konusunda kendi iç mevzuatlarına bakılmak gerekir. KTK m.3/3'de karayolunun tanımı yapılmıştır. Burada kamunun yararlanmasına açık

olan arazi şeridi, köprüler ve alanlar karayolu olarak tanımlanmıştır. Kamuya açık tünel, viyadük veya köprülerde yapılan diğer unsurları mevcut taşımalar, karayolunda yapılan taşımalar olarak kabul edilmek gerekir.

CMR m.2 gereği eşyanın üzerinde bulunduğu taşıttan ayrılmadan yolun bir kısmında deniz, demiryolu, nehir, kanal ya da havayolu ile taşınmış olması halinde dahi CMR kapsamında taşımadan söz edilmeye devam edilecektir. Bu kapsam genişlemesi İngiltere ile Kıta Avrupası arasındaki taşımalar ve benzeri sahalar için yerinde olmuştur. Bu durumda taşıyıcı, söz konusu diğer yöntemden ileri geldiği ispatlanan zararlardan sorumlulukta o yönteme ilişkin kurallara göre; aksi takdirde CMR'ye göre sorumlu olmaya devam edecektir. Ancak eşya, yalın halde veya kaplarla araçtan ayrılarak başka bir taşıma yöntemiyle taşınmışsa; CMR uygulama alanı bulmayacaktır. Bu durumda taraflar arasında ilgili yönteme ilişkin taşıma sözleşmesi yapılsaydı uygulanacak hukuk ne olacaktıysa o hukuka göre sorumluluk tespit edilecektir.

3.1.2.1.5. Taşımanın Belirli Taşıtlarla Yapılması

CMR m.1/1'de '*taşıtlar içinde-in vehicles*' terimini kullandıktan sonra; 2. fıkrada taşıtın ne olduğu ve taşıt kavramından ne anlaşılması gerektiği açıklanmıştır. Her ne kadar "*içinde*" kavramına yer verilmişse de taşıtın üzerinde veya açık araçla taşıma da CMR kapsamındadır; çünkü bu haller CMR m. 17/4.b.a.'da sorumluluktan kurtulma sebebi olarak düzenlenmiştir. Burada bahsi geçen taşıtların tanımlamaları için ise; 19 Eylül 1949 tarihli Karayolu Trafik Antlaşmasının 4. maddesine atıfta bulunulmuştur. Ancak sayma yolu ile de bu araçlar söz konusu fıkrada motorlu taşıtlar, bağlı taşıtlar, römorklar ve yarı römorklar olarak belirtilmiştir. Bu sayma sınırlı sayıyı göstermekteyse de söz konusu antlaşmada verilen tanımlamalarına göre bazıları CMR açısından taşıt olarak kabul görmeyebilecektir. Sayılanlar da nihayetinde genel kavramlar olup, bunların uygulamada treyler, kamyon ve benzer terimlerle tanımlanmış kara nakil vasıtaları olarak karşımıza çıktığı da bir gerçektir.

CMR'de sözü edilen motorlu taşıtlar demiryolunda ya da belirli elektrik hatlarında hareket etmek üzere tasarlanmamış, böylesi bağımlılıkları olmayan karayolunda hareket etmek için tasarlanmış motor gücü ile çalışanlardır. Bunlara

motosiklet, otomobil, kamyon ve diğer taşıtlar dahildir. Önemli olan özgülenme amaçlarına hizmet edip edememeleri hususudur. Doktrinde traktörler motorlu taşıt olarak kabul edilmemekte, özellikle uluslararası alanda dahi komşu ülkeler arası taşıma işi için römorkları ile kullanılabilmeleri olasıdır. Hatta hiç tarımda kullanılmayan ve sadece yük taşıtı çekmede kullanılan traktörlerin varlığı da bir vakıadır. Ancak atıfta bulunulan antlaşmanın açık hükmü karşısında bunlar motorlu kara taşıtı kategorisinde değerlendirilemez. Bu durumda dahi çekilen römorkların kara taşıtı olarak kabul edilmesinde CMR bakımından bir engel olmadığı değerlendirilmektedir. Ancak uluslararası taşımalarla ilişkili olarak KTK traktörü taşıt olarak kabul etmemiştir.

Türkçe çevirisinde dizi halinde taşıtlar olarak nitelenen bağlı taşıtlar, römork ve yarı römorklar da CMR açısından taşıt olarak nitelendirilecektir. Ancak özellikle römorkların hareketini sağlayan taşıtın da CMR anlamında motorlu bir taşıt olması gerektiği fikrine yukarıda traktör ile ilgili açıklamalardan dolayı katılmamaktayız. Bunları çeken motorlu gücün ayrıca tanımlara uymaması halinde de CMR'ye tabi bir taşımanın varlığı kabul edilmelidir.

CMR'de sayılanlar dışındaki taşıt türleri, CMR açısından taşıma sözleşmesinin ifasına yarar taşıt olarak kabul edilmeyecektir. Böylesi bir durumda CMR uygulama alanı bulmayacaktır. Yani, burada belirtilenler dışında kullanılan taşıtlarla yapılan uluslararası taşıma işbu konvansiyona tâbi olmayacaktır. Ancak madde metninde belirtilen 'motorlu taşıtlar' kavramının muğlaklığı karşısında, özel otomobillerin de taşıt olarak kullanılması mümkündür.

3.1.2.1.6. Taşınanın Eşya Olması

CMR, adında da yer verdiği üzere eşyanın uluslararası taşınmasına ilişkin taşıma sözleşmelerinde uygulanacak hukuku düzenlemektedir. Eşya taşınması denildiğinde de medeni hukuk anlamında taşınacak eşya, taşınır (menkul) eşyadır. CMR, eşya tanımlamasına yer vermek yerine; uygulamasında eşya olarak kabul edilemeyecek şeyleri sayma yoluna gitmiştir. Bu sayma ile eşya tanımına belirli ipuçlarıyla netleşme sağlanmış olduğu söylenebilir. Ancak burada sayılmamış olmakla

birlikte eşya hukuku bakımından menkul mal sayılan elektrik ya da benzer doğal güçler, CMR kapsamında eşya olarak kabul edilemezler.

3.1.2.1.6.1 Eşya Kavramı

Eşya, CMR'de belirtilenler ve niteliği gereği karayoluyla taşımaya konu edilemeyecek olanlar hariç, taşıma sözleşmesi konusu edilen menkul mallardır. Taşınan şeyin ticari bir değerinin olup olmaması da önemli değildir. Satılmak üzere taşınan bir şey olduğu gibi atılmak üzere taşınan bir şey de eşya olarak kabul edilecektir. Eşyaların paketi, kutusu, konteynerler ya da en geniş anlamı ile eşyaların her türlü kabı da eşya ile brüt ağırlık içinde kabul edilecektir. Ayrıca eşyanın kendi tekerlekleri üzerinde taşınması da onların eşya olması durumunu etkilemez. Bu neviden paket ve saklama kapları ve konteyner, palet gibi taşımada kullanılan taşıma malzemeleri de taşınmasında sorumlu olunan eşyaların dışında ise de taşınan eşyanın brüt ağırlığında dikkate alınacaktır.

Bagajlar, CMR çerçevesinde eşya olarak kabul edilemezler. Bunun sebebi taşınmalarına ilişkin bir taşıma sözleşmesinin var olmaması ve akıbetlerinin yolcu taşıma sözleşmesinin içeriğine tâbi olmasındandır. Genel anlamda bagaj taşınması, yolcu taşınmasına ilişkin sözleşmenin yan edimlerindenidir.

3.1.2.1.6.2 Eşya Kavramı Dışında Kalan Taşıma Konuları

Uluslararası Posta Antlaşmaları Çerçevesinde Yapılan Taşımalar: Posta işletmeciliği kapsamında ve uluslararası antlaşmalar çerçevesinde yapılan posta taşımalarına, taraf olunan söz konusu antlaşmalar uygulanır. CMR, posta işletmelerince yapılan taşımalarda uygulanmaz (CMR m.1/4.b.a.). Taşıma işinin kamu kurumu ya da bağlı işletmeler tarafından yapılması bu hususa etki etmemektedir. CMR m.1/3'te açıkça taşıma işini yapan kamu kurumu ya da bağlı bir işletme ise de, CMR uygulanacaktır. Burada posta taşımacılığına ilişkin ayrı bir antlaşmaya taraf olmaktan kaynaklı bir istisna söz konusudur.

Cenaze Taşınması: Bu istisna ile CMR uygulama alanı dışına bırakılan taşımalar hayvan veya insan cenazelerinin taşınmasıdır. Cenaze töreni yapmak ve

defnetmek amacıyla bu cesetlerin taşınması halinde konvansiyon uygulanmayacaktır. Cenaze amaçlı olarak cesetlerin taşınması yanında bunlara ait tabut, çelenk veya gömülecek bazı eşyaların taşınması da bu kapsamda değerlendirilebilir. Ancak bunların cenaze ile birlikte taşınması söz konusu değilse; artık taşıma CMR kapsamındadır. Cenaze amacı olmadan, insan ve hayvan cesetlerinin taşınması, CMR kapsamına dahildir. Ticari bir değer atfedilen cesetler de bu kapsamındadır.

Ev Eşyası Taşınması: Ev eşyası taşınması, CMR kapsamında yapılan taşımalarından değildir (CMR m.4/4.b.c.). "*Ev eşyası taşınması*" kavramından ne anlaşılması gerektiği hususunda farklı görüşler vardır. Burada asıl ele alınacak olan ne taşıtın ne de taşıyıcının özellikleridir. Ayrıca eşyanın yeni ya da eski olup olmaması da etkili değildir. Önemli olan taşıma sözleşmesinin içeriğinde ev eşyasına yüklenen anlamdır. Eğer ev eşyası kavramı eşyanın taşınmadan önce toparlanıp paketlenmesini ve taşındıktan sonra da bir yere yerleştirmesini kapsayacak şekilde sözleşmede tanımlanmış ise, CMR'ye tâbi bir taşımadan söz edilemez. Burada kriterin eşyanın sadece toparlanması ve yerleştirilmesi değil birinin de varlığı halinde artık taşıma CMR'ye tâbi olamayacaktır. Taşınacak ev eşyası yeni dahi olsa taşındığı yerde bir yerleştirme ve düzenlemeye tâbi tutulacak ise artık bu taşıma CMR uygulama alanı dışında kabul edilmek gerekir. Yine, ofis ya da işyeri eşyası taşınmaları için de aynı şekilde CMR'ye tâbi bir taşımamın varlığı kontrol edilebilecektir. Eşyanın ev eşyası karakteri ve dolayısı ile CMR uygulamasının istisnası olmayı sağlayacak olan taşıma sözleşmesinde bulunan taşıyıcının taşıma yanında taahhüt ettiği yan fakat asli mertebesinde edimleridir.

Ev eşyası taşınmasından söz edebilmek için eşyanın kullanılıyor olması ve kullanılmak üzere taşınması gerektiği yönünde ileri sürülen görüş kabul edilse bile, bunun gerekçesini anlamak kolay olmamaktadır. Oysa bir yerden toparlanan ya da bir yere yerleştirilmek üzere taşınan eşya, taşıyıcı tarafından toplama ve/veya yerleştirme yapılıyorsa, artık CMR'nin istisnası olan bir taşıma söz konusudur. Çünkü burada ev veya işyeri eşyası salt taşınmamakta, farklı hizmetleri de kapsamaktadır. Yani Konvansiyon'un bu istisnayı getirmesindeki gaye ev ya da ofis eşyası taşınmasında taşıyıcının edimlerine bir başka ve uzmanlığı da gerektiren edimin taşıma sözleşmesinde asli edim mertebesine eklenmesidir. Taşıyıcı sadece taşıma işini

yapıyor ve eşyaların evden toplanması ve/veya götürüldükleri yerde yerleştirilmesine karışmamış ise, bu durumda taşıma CMR'ye tabi olacaktır.

3.1.2.1.7. Taşıyıcının Eşyayı Teslim Alacağı ve Teslim Edeceği Yerlerden En Az Birinin CMR Tarafı Devletin Ülkesi Sınırları İçinde Bulunması

CMR m.1/l'de *"Bu sözleşme, sözleşmede belirtildiği gibi yükleme yeri ve teslim için belirlenen yerin en az biri akit ülke olan iki ayrı ülkede olması halinde, tarafların ikametgahı ve milliyetine bakılmaksızın..."* şeklindeki ifadesinden anlaşıldığı gibi konvansiyona tabi bir taşıma sözleşmesinin varlığını şart koşmasına rağmen bu sözleşmenin nerede akdedildiği, tarafların uyruğu, ikametgahı hususları önemli değildir. Burada iki adet bağlama noktası öngörülmüştür. Birincisi taşınacak eşyanın alındığı yerin; ikincisi ise teslim edileceği yerin Konvansiyon tarafı bir devlet ülkesinde olmasıdır. Taşıma sözleşmesinin akdedildiği veya taşıma esnasında esaslı olarak taşıma işinin gerçekleştiği veyahut da daha önemlisi sözleşmesel sorumluluğa sebep olan olayın meydana geldiği yer de önemli değildir. Asıl olan taşıma konusu eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı veya teslim edileceği yer ülkesi hukuklarından birinin CMR'yi uluslararası taşıma sözleşmelerinde uygulanmak üzere taraf olarak kabul etmesidir. Ayrıca fiili teslim alma ya da teslim etme değil, taraflar arası sözleşmede belirlenen yerlerdir. Taşıma sözleşmesinin ifası sırasında yol tamamlanamadan aynı ülke sınırları içindeyken sonlandırılmak zorunda kalsa bile ortada CMR'ye tâbi bir taşıma sözleşmesi vardır.

Taşıma sözleşmesi, ulusal taşıma hususunda yapıldıktan sonra, yüke tasarruf etmeye hak sahibi olanlarca verilen talimatla bir başka devlet ülkesi sınırlarında teslim amaçlı olarak değiştirilirse; hangi hukukun uygulanacağı konusu tartışmalıdır. Bir görüş, talimatla taşımanın uluslararası olmasından dolayı, sözleşme yenilenmiş olur ve CMR uygulama alanı bulur. Diğer görüşse, başlangıçta tarafların yaptığı sözleşmeye uygulanacak hukukun değişmeyeceğinden CMR uygulanmayacaktır.

Burada asıl olanın taraflar arasındaki sözleşme olduğu değerlendirilmektedir. Başlangıçta tarafların iradeleri bir ulusal taşıma yapılması hakkında uyuşmuş iken; daha sonra bu irade uyuşması değişmekte ve uluslararası bir taşıma yapılmaktadır. Böylece taraflar aralarındaki sözleşmeyi yenilemektedirler. Sonraki sözleşme

değişikliği çerçevesinde uygulanacak hukuk da başlangıçtan itibaren CMR olması gerekir. Burada verilen talimat, her ne kadar tek taraflı sözleşmenin yenilenemeyeceği, bu nedenle yenileme iddiasının doğru olmayacağı gibi bir yoruma yol açsa da talimatın kabul edilip taşımanın icrasının uluslararası boyutta gerçekleşiyor olması, iki tarafın da sözleşmeyi yenileme iradesini ortaya koymaktadır. Başka bir ifadeyle, taşıyıcının ifaya yönelik hareketleri yenilemenin iki taraf iradesi ile gerçekleştiğini kabul etmemizi gerektirmektedir. Başlangıçta uluslararası nitelikte yapıldıktan sonra ulusal bir nitelikte tamamlanan taşıma sözleşmeleri içinde aynı yönde düşünmek gerekir.

Müteakip taşımada taşımanın belirli periyotlarının bir başka taşıyıcı tarafından üstlenildiği durumlarda da alt taşıma sadece bir ülke sınırları içinde gerçekleşiyor olsa bile ana taşıma sözleşmesi uluslararası olmakla yerel taşıma sürecine CMR uygulanacaktır. Doğal olarak, burada asıl taşıma sözleşmesi açısından her müteakip ve kısmi taşıma asıl taşıma sözleşmesine göre gerçekleşecektir.

Uygulama şartları dikkate alındığında taraf olmayan bir devlet mahkemesinde de CMR uygulanma imkânı bulabilmektedir. Çünkü taşımanın gerçekleştirildiği ülkelerin bir tanesinin taraf devlet ülkesi olması yeterli görülmektedir. Taşıma sözleşmesinin taraflarından birinin devlet ya da herhangi bir kamu kurumu olması da taşıma sözleşmesinin özel hukuk sözleşmesi karakterini etkilemeyecek ve CMR'ye tabi olacaktır.

3.1.2.1.8. Taşıma Senedinin Etkisi

CMR m.4'ün ilk cümlesinin lafzından taşıma senedi olmaksızın bir taşıma sözleşmesi kurulamayacakmış gibi bir anlam çıkmaktadır. Ancak maddenin devamına bakıldığında taşıma senedi düzenlenmeden de CMR'nin uygulanacağı bir taşıma sözleşmesinin kurulabileceği anlaşılmaktadır. Uygulamada taşıma sözleşmesinin ayrıca yazılı olarak yapılmadığı hallerde, taşıma senedinin sözleşmenin esaslı delilini oluşturduğu ve yine CMR senedi, CMR belgesi gibi terimlerin yaygın olarak kullanıldığı bir vakiydir. Bu nedenle CMR'nin uygulanacağı taşıma sözleşmelerinde senedin de düzenlenmesi teamül haline gelmiştir. Kaldı ki, taşıma senedi ve içeriği CMR'nin III. Bölümünde taşıma sözleşmesinin kurulması ve uygulanması başlığı altında ele alınmakla sözleşmenin varlığı ile sıkı irtibatı da vurgulanmış olmaktadır.

CMR m.6'da taşıma senedinde bulunması gereken kayıtlar ayrıntılı bir şekilde sayılmış ve m.7'de de belirlenen hususların hatalı ya da eksik oluşundan kaynaklanan hasar, zıya ve yapılması gereken ödemelerden gönderenin sorumlu olacağı düzenlenmiştir. Görüldüğü üzere bu hususlarda sorumluluk direkt olarak gönderene yüklenerek taşıyıcı sorumluluktan kurtulmaktadır.

Buna karşın esas itibarı ile taşıma senedi, taşıyıcıyı bağlayıcı ve taşıyıcı aleyhine karine teşkil eden bir özelliğe de sahiptir. CMR m.9 açıkça taşıma senedinde yazılanların doğruluğu hususunda karine oluştuğunu düzenlemektedir. Yine devamı maddelerde taşımanın taşıma senedi hükümlerine göre gerçekleştirileceği, senet metnine göre talimat verme ve eşyaya tasarruf etme yetkisinin kimde olduğunun belirleneceğine değinilmektedir. İşte bu çerçevede taşıma senedi düzenlenmiş bir taşıma sözleşmesinde senet, sözleşme hükümlerini tespit bakımından esaslı kaynak olacaktır.

CMR m.1/5 uyarınca taşıma senedi, emtia senedi değildir. Konvansiyon taşıma senedini özel olarak bir ispat aracı olarak düzenlemiştir. Ancak taraf devletler taşıma senedine sınır trafiği ve kendi ülkeleri açısından kıymetli evrak vasfını da tanıyabilirler.

3.1.2.1.9. CMR Dışında Uygulanabilecek Diğer Hukuk Kaynakları

3.1.2.1.9.1. Genel

CMR, uluslararası karayoluyla yapılan eşya taşımalarında belgelendirme ve sorumlulukta uygulanacak hukuku yeknesak hale getirmek amacıyla düzenlenmiştir. Dolayısıyla tek başına uluslararası karayolu ile eşya taşıma sözleşmelerinin her türlü sorununa çözüm getirecek düzenleme niteliğinde değildir. Konvansiyon esasen zıya, hasar ve gecikmeden kaynaklı sorumluluğa ilişkin hükümler ile taşımaya ilişkin belgeleri düzenlemiştir. Yani temel taşıma problemlerine çözüm getirmeyi hedeflemiştir. Diğer taraftan, taşıma sözleşmesi taraflarının bazı asli ve yan edimlerine ilişkin düzenlemeler de getirilmiştir. Teslimde ödeme kaydı, talimatlara uyma bu nevi yan edimlere örnektir.

Taşıma sözleşmesinin geçerliliği şartları, taşıyıcının taşıma karşılığı talep edeceği bedele ilişkin düzenlemeler, sözleşmeye başkaca ödencelerin ve cezaların konulup konulamayacağı gibi sorunlara ilişkin CMR'de herhangi bir cevap yer almamaktadır. Bu türden sorunların çözümü ve benzer sorumluluk sebepleri açısından hangi ulusal hukukun CMR yanında uygulanması gerektiği sorusunun cevaplanması gerekmektedir.

CMR'de bazı özel durumlara ilişkin olarak kanunlar ihtilafı kuralları getirilmiştir. Bunların yanında genel bir kanunlar ihtilafı kuralına yer vermemesi ise bir eksikliktir. CMR yanında uygulanacak hukukun tespitinde müteakip maddelerdeki ayırımların yapılması gerektiği değerlendirilmiştir.

3.1.2.1.9.2. CMR Hükümlerince Atıfta Bulunulan Hukuk

CMR, kendisi kural koymadığı bazı münferit durumlara has olmak üzere kanunlar ihtilafı kuralları taşımaktadır. Burada yollama yapılan hukuk, her somut sorun için farklılık göstermektedir.

Taşıma senedinde imzaların matbu ya da baskı şeklinde olması, geçerliliği ve kaşe ve mühürün kullanılabilip kullanılmayacağı gibi sorunlarda CMR çözüm üretmek yerine söz konusu senedin tanzim yeri hukukuna (*lex loci contractus*) yollama yapmaktadır. CMR m.5/1, taşıma senedinin nüsha ve şekliyle alakalı olarak, bunların düzenleme ve imzalanmalarına kendisi cevaz vermekte, ancak düzenleme yeri hukukunun da izin veriyor olması şartını aramaktadır. Bu düzenlemenin yersiz olduğu değerlendirilmiştir. Yani basılı imza ya da mühüre cevaz veren CMR'nin ayrıca senet düzenleme yeri hukuku ile kontrol edilmesi doğru olmamıştır. Zira, yeknesaklığı amaçlayan bir konvansiyon da bu denli farklılaşmalara izin verilmemesi gerekirdi. Ancak imza ile ilgili böyle bir düzenleme yapılması, ilgili ülkenin kamu düzeni kriteri ile kontrol edilmesi gerektiği düşüncesi etkili olmuştur.

Taşıma konusu eşyanın satılması zarureti hasıl olduğunda; CMR m.16/5 uyarınca, satışın gerçekleşeceği yer hukuku kurallarına uygun yapılması gerekmektedir. Bu düzenleme satış işlemleri açısından doğru bir kanunlar ihtilafı düzenlemesi olarak gözükmektedir (*lex rei sitae*). Yine CMR m.20/4 malın bulunduğu

yer hukukunun uygulanması açısından bir düzenleme yapmıştır. Eğer mallar kaybolur ve gerekli süre içinde bulunmaz ise, artık gönderen ya da gönderilenin tazminatı talep ettiği ve bunu aldığı durumlarda, taşıyıcının eşyaya tasarruf hakları malın bulunduğu yer hukukuna göre belirlenecektir.

CMR m.29/1 uyarınca kasıt ve ağır kusura ilişkin ihtilafların halli ve zamanaşımının durması ile kesilmesine ilişkin sebepler, CMR m.32 gereğince yargılamayı yapan yer hukukuna (*lex fori*) göre tespit edilecektir. Belirtilen hususlarda *lex fori*'ye atfin gerekçesi; kasıt ve ağır kusurun takdirinin mahkemece tayin ve tespit edilmesi gereği ve zamanaşımının durma ve kesilme sebeplerinin de usule ilişkin kabul edilmesidir.

CMR maddi hukuka ilişkin düzenlemeler getiren ve istisnalar haricinde, usul hukuku ile ilgili kaidelere yer vermeyen bir Konvansiyon'dur. Bu nedenle söz konusu kanunlar ihtilafı kuralları gereği bakılacak yer hukuklarında da o hususlardaki maddi hukuk kuralları direkt olarak uygulama bulacak, ayrıca kanunlar ihtilafı kurallarına bakılmayacaktır.

3.1.2.1.9.3. Taşıma Sözleşmesinde Kararlaştırılan Hukuk

Konvansiyonun düzenleme yaptığı konularda uluslararası taşıma sözleşmeleri bakımından taraf devletlerce uygulanacak tek yasal düzenleme olarak kabul edilmektedir. CMR m.1/5, taşıma senedine kıymetli evrak vasfı kazandırmak ve sınır trafiği açısından istisna ve muafiyete ilişkin düzenlemeler getirilmesine izin vermektedir. Ancak belirtilen bu haller çok sınırlı istisnalar olup; CMR düzenlemelerinin uygulanması emredici olarak öngörülmüştür. Başka bir deyişle taraf devletler izin verilen hususlar dışında istisnalar getirmemek durumundadırlar.

CMR'ye taraf olan devletler için yukarıda belirtilen kural, taşıma sözleşmesi tarafları için de 41. maddede düzenlenmiştir. Taşıma sözleşmesinin tarafları, CMR'yi dışlanmak suretiyle hukuk seçimi yapamazlar. Konvansiyon hükümlerini ihlal edici sözleşme düzenlemeleri geçersiz olacaktır.

Taraflar yaptıkları sözleşmede bir devlet hukukunun uygulanacağını kararlaştırırsalar, bu şu anlama gelir: CMR düzenlemelerinde bulunan kanunlar ihtilafı kuralları ve maddi hukuk düzenlemeleri dışında ulusal hukuka bırakılmış alanlarda ancak etkili olacak seçilmiş hukuktan söz edilebilir. Zira, Türk Hukuku açısından Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuk (MÖHUK) m.24/1'de "*sözleşmeden doğan borç ilişkileri tarafların açık olarak seçtikleri kanuna tâbidir*" denilmekle; taşıma sözleşmeleri açısından da CMR dışlanmadığına göre; seçilen hukuk ancak, CMR düzenlemesi dışındaki sorunların çözümünde başvurulabilecek hukuk olabilecektir. Seçilen hukuk pek tabii CMR'de bulunmayan hususlarda Türkiye açısından uygulanacak hukuk olarak değerlendirilecektir.

Hukuk seçimi yolu ile CMR veya konvansiyonun atfı gereği ulaşılan maddi hukukun uygulanması bertaraf edilemeyecektir. Fakat seçilen hukuk, bu hukuk normları yanında ve düzenleme bulunmayan konularda etkili olacaktır. Seçilen hukukun kamu düzeni gibi gerekçelerle dışlanması ve uygulanmaması da olasıdır.

3.1.2.1.9.4. Milletlerarası Özel Hukuktaki Bağlama Kuralları

CMR'de düzenlenmemiş ve konvansiyonca atıfta bulunulmayan konularda, uyuşmazlığın çözümünde uygulanacak bir ulusal hukuka da ihtiyaç vardır. Türk hukuku açısından burada taraflar uygulanacak hukuku kendileri seçebilirler. Seçimin söz konusu olmadığı durumlarda ise; MÖHUK m.24/2 gereğince "*...borç ilişkisinin ağırlığını teşkil eden edimin ifa yeri hukuku...*" uygulanacaktır. Taşıma sözleşmelerinde bedel ve taşıma edimi şeklinde iki edim vardır. Bunlardan taşıma işi karakteristik edimdir. Bu halde eşyanın teslim edileceği yer hukukunun, ifa yeri hukuku olarak kabulü gerekmektedir. Varma yeri hukukunun da Türk hukuku açısından kamu düzenine aykırı olup olmadığının MÖHUK m.5 uyarınca kontrolü lazımdır.

CMR m.2 düzenlemesinde böylesi kanunlar ihtilafı kuralları ile varılacak hukukun uygulanacağından söz edilemez. Zira, burada uygulanacak hukukun varsayımsal sözleşme gereği ilgili yonteme ilişkin konvansiyon olduğu açıkça ortaya konulmuştur. Ancak, Türkçe çevirideki ilgili konvansiyon ve kurallar yerine kullanılan

'gelenekselleşmiş hükümler' terimi gibi bütünselliği de bozan hatalardan dolayı madde yanlış yorumlara sebebiyet vermektedir.

Netice itibariyle, CMR'ye tabi bir taşımada çıkabilecek sorunların çözümünü meşgul olan mahkemeler, konvansiyonda bir düzenleme olamaması halinde, kendi ülkesi kanunlar ihtilafı kurallarını uygulayarak yeni bir hukuk tespit edebilirler. Bunun sonucu olarak, tek bir genel kanunlar ihtilafı kaidesine ayrıca yer vermeyen CMR; zıya, hasar ve gecikme sorumlulukları ile taşıma senedine ilişkin hükümler dışında yeknesak bir uygulama sağlamaktan uzak gözükmektedir.

3.1.2.1.9.5. Incoterms ile Milletlerarası Ticari Örf ve Adet

Incoterms, uluslararası alım satımlarda malların sevk ve teslimine ilişkin Uluslararası Ticaret Odası (ICC) tarafından hazırlanan ve uluslararası kabul gören terimlerdir. Incoterms ve taşımaya ilişkin teamül ve ticaret uygulamalardan da uluslararası taşımaya ilişkin sorunların çözümü aşamasında, özellikle eşyanın ilgisinin kim olduğunu tespit, yararlanılmaktadır. Incoterms ticari örf ve âdet olarak kabul edilmediklerinden; ancak tarafların akdettiği bir sözleşmede kayıt edilmiş olmaları halinde uygulama alanı bulmaktadır. Kayıt edilen kloza rağmen, satış ve teslim farklı şekilde yapılmış ise bu gerçek uygulama ispat edilmekle esas alınır. Buna karşın ticari örf ve âdet kurallarının uygulanması hususunda taraflarca bir irade açıklaması yapılmasa bile; TTK m.1/2 gereği kendiliğinden uygulama alanı bulacaklardır.

Uluslararası eşya taşımalarında karayolu taşımacılığında bir yeknesaklık hedefleyen CMR'ye taraf olan ülkeler ve uygulayıcı yargı mercileri önlerindeki sorunun çözümünde; ilgili terimin sözleşmeye kaydedilmesi şartıyla ve uluslararası karakterini gözeterek ICC uygulamaları, tanımlamaları ve kurallarını da yeknesaklığı sağlamada göz önünde bulundurmalıdır. Bu noktada eşyanın ilgisini tespit, uluslararası satış sözleşmesi terimleri olan ve taşıma senedine ya da taşıma sözleşmesine konulan terimler talepte bulunanı da tayin için önem arz etmektedir.

3.1.2.2. Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Varşova Konvansiyonu (VK)²

Hava taşımacılığına ilişkin bazı kuralların birleştirilmesi hakkında Varşova Konvansiyonu, Lahey Protokolüyle değişen haliyle 23.06.1978 tarihi itibarı ile Türkiye'de yürürlüğe girmiştir. Daha sonra 4 Sayılı Montreal Protokolü de Türkiye tarafından kabul edilmiş ve bu değişikliklerin işlenmiş haliyle Türkiye açısından yürürlüktedir (Özdemir, 2006).

İlk kez Türkçe'ye 1942 yılında anlaşma olarak çevrilmiştir. 03.12.1977 tarih ve 16128 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanmış ve Lahey protokolü ile 23.06.1978 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Daha sonra 4 Sayılı Montreal Protokolü de 14.06.1998 tarihinde VK'ya işlenmek üzere yürürlüktedir. Resmi çevirisinde Konvansiyon yerine Sözleşme terimi kullanılmıştır (Özdemir, 2006).

Özdemir (2006)'nın çalışmasında, özellikle Konvansiyon'un 18, 20, 21, 22, 23, 24 ve 26. maddeleri değerlendirilmiştir. 3 Sayılı Montreal Protokolü ile yolcu taşımaya ilişkin 22. madde tamamen değiştirilmiştir. Fakat burada eşya taşımaya ilişkin bir değişiklik olmamıştır; bu nedenle söz konusu değişiklik üzerinde durulmamıştır. Değişiklikler, Lahey Protokolü ve 4 Sayılı Montreal Protokolü ile getirilenlerle sınırlı olarak incelenmiştir.

Anlaşılacağı üzere Varşova Konvansiyonu içerik itibarı ile yolcu, bagaj ve eşya taşımalarını birlikte düzenleyen bir konvansiyondur. Bu durumda sadece yüke ilişkin hükümler ayrıştırılarak zıya ve hasar sorumluluğuna ilişkin paragraf ve alt paragraflar ayrıca irdelenmiştir. İstisnalar, sorumsuzluk halleri ve sair hususlar diğer taşıma konvansiyonlarında getirilen düzenlemelerle uyumu ve farklılıkları nedenleri ile karşılaştırmalı olarak ortaya konulmuştur (Özdemir, 2006).

² Özdemir 2006, s.34-49.

3.1.2.2.1. Genel

Taşıma yöntemlerinden en teknik, en son ve en hızlı olanı havayolu taşımasıdır. Bu nedenle daha başlangıçta uzun mesafeli uluslararası taşımalar açısından yeknesak kurallar koyma ihtiyacı ile sivil havacılığın gelişmeye başladığı 1929 yılında Varşova Konvansiyonu, havayolu ile uluslararası yolcu, bagaj ve yük taşımasına ilişkin düzenlemeler getirmek üzere hazırlanmış ve gelişmeler doğrultusunda sürekli değişikliklere ve eklemelere tabi tutulmuştur. Ayrıca getirilen düzenleme eşya ve bagaj açısından zıya ve/veya hasar yanında, yolcu bakımından cismani zarar ile ölüm hali ve her biri açısından gecikmeye ilişkin sorumluluk kurallarını da koymaktadır.

1929 tarihli Konvansiyon, "Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Konvansiyonu"dur. Adından da anlaşılacağı üzere konvansiyon, her boyutu ile uluslararası hava taşımalarına uygulanacak hukuku düzenlemiş değildir. Diğer taşıma yöntemlerine göre pahalı olan bir yöntem olarak gelişmiş olması ve hızı nedeniyle gerek sorumluluk sistemi ve gerekse sınırları bakımından diğer konvansiyonlardan farklılaşma söz konusudur.

VK'yı değiştiren Lahey Protokolü ile yeknesaklık sağlama hedeflenen hususlar; taşıma belgeleri, eşya taşınması hakkındaki hukuksal ilişkilerin tespiti ve özellikle hava taşıyıcısının sorumluluğuna ilişkin kurallardır. Ayrıca Lahey Protokolü ile taşıyıcının adamları ve yardımcılarının sınırlı sorumluluktan yararlanması sağlanmış ve sorumluluk sınırları genişletilmiştir.

VK ve değiştiren protokoller esas itibarı ile yolcu, bagaj ve eşya taşımaları açısından tek bir hukuksal düzenleme getirilerek, ortaya çıkabilecek sorunların çözümlenmesi hedeflenmiştir. Konvansiyon 1. maddesi bu hususu açıkça belirtmektedir. Taşıma yöntemlerine ilişkin diğer konvansiyonların aksine, Varşova Konvansiyonunda yolcu, bagaj ve eşya taşımaları tek bir hukuk metni olarak birlikte düzenlenmiştir.

3.1.2.2.2. Uygulama Şartları

VK, uygulama şart ve esaslarını belirlemek için 1. ve 2. maddesinde uluslararası hava taşıma sözleşmesinden hareketle düzenlemeler getirmiş durumdadır. VK m.2/1'de, özellikle taşıyıcının devlet ya da kamuya ait hükmi şahıs olması halinde de VK'nın uygulama alanı bulacağı belirtilmiştir. VK m.2/2-3'te de posta işletmeciliği çerçevesinde yapılan taşımalar, CMR'de olduğunun aksine, taşıyıcının ilgili posta mevzuatına göre sadece posta idaresine karşı sorumlu olacağını bunun dışında konvansiyonun uygulanmayacağını düzenlemektedir. Diğer bir deyişle; taşıyıcı ile ilgili posta idaresi arasındaki ilişki VK'ya tabidir.

VK m.1 ve 2 dikkate alındığında, Konvansiyonun uygulama alanı bulabilmesi için bir taşıma sözleşmesinin var olması, taşıma sözleşmesi konusu asli edim olan taşımanın hava aracı ile yapılması, taşıma işinin bir bedel karşılığında ya da bedelsiz de olsa taşıma işletmesi tarafından yapılması, taahhüt edilen taşıma işinin konvansiyonun belirlediği uluslararası karakterde olması, eşyanın taşıma konusu edilmesi ve gerek hareket ve gerekse varma yeri devletinin konvansiyon tarafı olması şartları aranmaktadır.

VK m.31'de ayrıca kombine taşıma terimi ile karma taşımalara ilişkin bir hüküm getirmekte ve bu durumda VK sorumluluk sisteminin sadece hava taşıma kısmına uygulanacağı da açıkça ortaya konulmaktadır. Burada getirilen düzenleme CMR m.2'den farklı olup; hava aracına başkaca bir taşıma yöntemi aracının eşyayla yüklenmesi halinde hava taşımasının söz konusu olduğu hususunda tereddüt yoktur.

3.1.2.2.2.1. Taşıma Sözleşmesi Unsuru

Konvansiyon'da açıkça taraflar arasında yapılmış bir taşıma sözleşmesi şartından söz edilmemekte ise de m.1/2'de "*...taraflar arasında yapılan anlaşmaya göre...*" denilmekle, taşıyıcı ile gönderen arasında bir sözleşmenin varlığının gerekli ve şart olduğu sonucuna varılabilmektedir. Yine aynı maddenin 3.fikrasında, taraflar arasında yapılan anlaşmadan söz edilmektedir. Böylece Varşova Konvansiyonu'nun her türlü hava taşıması açısından uygulama alanı bulmayacağı; ancak bir sözleşmeye dayanan hava taşımaları açısından uygulama alanı bulacağı sonucuna varılmak

gerekir. Kaçak ve sözleşmesiz taşıyıcının bilgi ve kabulü haricinde gerçekleşen taşımalar bir sözleşmeye bağlı olmadığı için burada Varşova Konvansiyonu'na tabi bir taşımadan söz edilemez.

Çarter sözleşmeleri olarak adlandırılan, aşağıda kısaca açıklanacak olan, bir hava aracının bir kısmının kullanılacağına ilişkin sözleşmelerde de Varşova Konvansiyonu uygulama alanı bulmaz. Zira bu sözleşmelerde taşıma taahhüdü yoktur. Buna rağmen personelin taşınmasına ilişkin sözleşmeler uyarınca yapılan taşımalar Konvansiyon manasında taşıma olarak kabul görmektedir.

Taşıma sözleşmesi de genel olarak Borçlar Hukuku çerçevesinde ve rızai olarak kurulduğu değerlendirilmek gereken sözleşmelerdendir. Yani TTK sistematığı içinde düzenlendiği üzere yorumla bunların reel akit olarak kabul edilmesi ve yükün tesliminin şart edilmesi gibi bir şart yoktur. Bu konuda

Varşova Konvansiyonu uygulamasında CMR ile aynı sonuca varılacaktır. Ayrıca, yazılı olmak, hava yük senedine bağlanmak gibi belirli bir şekle tabi olma zorunluluğu da yoktur.

3.1.2.2.2.2. Taşımanın Hava Taşıtı ile Yapılması

Havayolu ile yapılan eşya taşıma işinin bir hava taşıtı ile gerçekleştirilmesi zorunludur. Konvansiyonda bir hava aracı tanımına yer verilmediği gibi Türkçe çevirisinde hava aracı yerine uçak terimi kullanılmıştır. Uçakla taşıma şartının aranması Konvansiyon'un gayesi bakımından çok dar kalmaktadır. Türk Sivil Havacılık Kanunu (TSHK) m.3 hava taşıtı sayılmak için; havalanabilme ve havada seyredebilme kabiliyetini haiz olmayı şart koşturmaktadır. Yasa koyucunun resmi çeviride uçak kavramını kullanmasında gayenin taşımanın uçakla yapılmasına yönelik olarak kabul edildiği yorumuna da yol açmaktadır. Bu hususta uçak şartını aramak doğru olmayacak ve uluslararası yeknesaklığa aykırı olabilecektir.

Hava taşıtına konulan kara taşıtı veya benzer bir aracın içinde taşıma söz konusu olduğunda da hava taşıtı ile taşıma şartı gerçekleşmiş olacaktır. Bu durumda

kara taşıtı veya benzer araçlar hava taşıması bakımından eşya veya eşyanın kabı hükmünde olup; hava aracının niteliğine tesir etmeyecektir.

3.1.2.2.3. Bedel Unsuru

VK m.1/1'de açıkça "*...all international carriage of... or goods ...for reward*" ifadesine yer vererek taşıma karşılığı bir bedelin alınmasının bu konvansiyona tabi bir taşımadan söz edebilmek için gerekli olduğunu göstermektedir. Taşıma karşılığı alınacak bedelin sadece para cinsinden belirlenmesi şart değildir. Para ile ölçülebilen her şey taşıma karşılığı kararlaştırılmış olabilir. Ayrıca bunun miktarının da baştan belirlenmiş olması şart değildir. Taşımanın bedel karşılığında yapılacağı hal ve şartlardan anlaşılıyor ise, yapılan taşıma ücret mukabilinde olduğu kabul edilmelidir.

Bedel karşılığı yapılmayı şart olmaktan çıkararak tek ve önemli bir istisna; hava işletmesi tarafından yapılan ücretsiz taşımaların da VK'ya tabi olmasıdır. Konvansiyonun m.1/1 son cümlesinde bu husus, açıkça ortaya konulmaktadır. Burada gaye taşıma işletmelerinin ücretsiz personel taşımaları ya da promosyon taşımalarını da konvansiyon kapsamında tutmak olduğu savunulmaktadır. Konvansiyon düzenleyicilerinin vurgu yapmak istediği şey, taşıma sözleşmesinde taşıyıcının ücretsiz de olsa bir taşıma işine özgülenmiş işletmenin varlığı halinde bu işletmenin taraf olduğu sözleşmeye ücretli veya ücretsiz fark etmeyecek şekilde konvansiyonun uygulanmasını sağlamaktır. Hemen her uluslararası taşıma sözleşmesinde taşıyıcının taşıma işletmesi olduğu gözetildiğinde sözleşmesel olan ücretsiz tüm taşımaların Varşova Konvansiyonu kapsamında olduğu görülmektedir.

Sonuç olarak, taraflar arasında ücret mukabili karşılıklı edimleri havi bir sözleşme varsa veya bedelsiz de olsa bir taşıma işletmesince taşıma taahhüt ediliyorsa Varşova Konvansiyonu uygulama alanı bulacaktır. Bu sebeple hava taşımalarının Varşova Konvansiyonuna tabi olup olmadıkları hususunda taşımanın ücret karşılığında yapılmış olması belirleyici bir unsur olmaktan uzaktır.

3.1.2.2.2.4. Taşıma Konusu

Olağan üstü şartlarda yapılan eşya olsun ya da olmasın bütün taşımalar 4 sayılı Montreal Protokolü öncesi VK m.34 gereği uygulama alanı dışında tutulmuşken, mevcut düzenlemede sadece taşıma belgeleri açısından bu istisna korunmaktadır. Bu bölümde taşıma konusu eşyanın ne olduğu hususu üzerinde durmak gerekir.

3.1.2.2.2.4.1. Eşya Kavramı

VK m.1 ve devamında hava taşıması bakımından eşya (yük) kavramından bahsedilmekte, ancak bunun ne olduğu hususunda bir ayrıntıya yer verilmemektedir. Burada CMR'de olduğunun aksine, bir sınırlama ya da istisnadan söz edilmemektedir. Bu çerçevede özel hukukça eşya kavramı içinde kabul edilen her türlü mal ya da değer hava taşıma sözleşmesi konusu olabilecek ve bunların taşınması da Konvansiyon'a tabi olacaktır. Ancak yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında taşınan bagaj gerek yolcu ile birlikte gerekse ayrı ve kayıtlı taşınan eşya taşıması kapsamında değerlendirilemez. Buna karşın VK, bagajla ilgili sorumluluk hükümlerini eşya taşımasıyla paralel düzenlemiştir.

3.1.2.2.2.4.2. Posta Taşımaları

Posta taşımaları, VK m.2/2 ve 3'te özel olarak kısmen düzenlenmiştir. Posta taşımalarında taşıyıcının sorumluluğu, VK'ya tabi değildir. Taşıyıcı posta taşımalarına ilişkin konvansiyon hükümlerine göre; sadece söz konusu taşıma işini taahhüt ettiren posta idaresine karşı sorumlu olacaktır. Başka bir deyişle, posta idareleri dışındaki kişilerin posta taşımasından mütevellit taşıyıcıya karşı herhangi bir talep hakkı olmayacaktır.

Posta taşımaları açısından uluslararası başkaca kurallar vardır. Bu kurallar ile posta idaresi ve taşıyıcı arasındaki sözleşmeye uygulanacak hukuk tayin edilmektedir. Posta gönderisinin göndereni ya da alıcısının muhatabı sadece ilgili posta idareleridir. Eğer herhangi bir sorumluluk gerektiren husus varsa bu nedenle akdi ilişkiden dolayı başvurulacak kurum ilgili posta idaresidir. Konvansiyon sadece taşıyıcının sorumluluğunun posta idaresine karşı ve ilgili kurallara göre olduğunu tespit etmiş ve

bu konuda emredici bir düzenleme getirmiş, bunun kapsamını ilgili antlaşma ve özel hukuk sözleşmesine bırakmıştır.

3.1.2.2.4.3. Çarter Sözleşmeleri

Çarter sözleşmesinin konusu hava taşımacılığı bakımından; personeliyle veya personelsiz olarak hava aracının tamamının ya da bir kısmının bir başkasına kullandırılması ve karşılığında belirli bir bedel alınmasıdır. Yapılan taşımanın çarter sözleşmesi olarak nitelendirilmesinde taşınacak eşya esasan hareket edilmemekte, taşıyacak araç veya aracın belli bir kısmı kriterine bakılmaktadır. Burada eşya taşıması değil, aracın bir kısmının ya da tamamının kira akdi dışında bir akitle tahsisi söz konusudur ve çarter sözleşmeleri Varşova Konvansiyonu uygulaması dışında kalmaktadır. Çarter sözleşmesiyle hava aracını kullananlar VK m.1 açısından taşıma işletmeleri olup, kendileri başkaca kişilerle taşıma sözleşmeleri akdetmektedirler. Böylece hava aracı sahibi ya da kiracısı olmayanların da taşıyıcı olmaları mümkündür.

Çarter sözleşmesinin şartlarına bakılmalı ve eğer eşya taşıma taahhüdünü içinde barındırıyorsa bu sözleşmeler Konvansiyon çerçevesinde değerlendirilmeli görüşünü savunanlar da vardır. Oysa, somut olayın özelliklerine göre değerlendirme yapılarak her somut sözleşme içeriğine ayrıca bakıldığında tahsis yanında bir taşıma da taahhüt edilmekte ise artık salt çarter sözleşmesinden söz edilemeyecektir. Bu durumda çarter sözleşmesi ile taşıma sözleşmesi karma olarak düzenlenmiş olmakta ve asli edim taşıma olarak değerlendirilerek uygulama şartının gerçekleştiği sonucuna varılmaktadır. Dolayısı ile, hava aracı devri ve çarterlerin taşımaya ilişkin taahhüdü bir arada taahhüt konusu ise artık bu taşıma taahhüdü bakımından Konvansiyon uygulanacaktır. Yani sözleşmeyi tarafların nitelendirmesi değil, sözleşmenin içeriğinin belirleyici olması esastır. Taşıma taahhüdünü havi sözleşme bu çerçevede zaten çarter sözleşmesi olmaktan çıkıp taşıma sözleşmesi olmaktadır.

Çarter sözleşmesiyle bir hava aracı mürettebatlı ya da mürettebatsız kiralanmış ise çarterler ile çarterleyen arasındaki ilişki yine çarter sözleşmesi kapsamındadır. Kira akdine çok benzemekte olup, buna Konvansiyon değil ulusal hukuk uygulanacaktır. Çarterler eğer bu araçla kendi eşyalarını taşırsa artık ortada Konvansiyon'a tabi bir taşımadan söz edilemez. Buna karşın, başkaca kişilere ait eşyaları taşıma sözleşmeleri

ile taşırsa Konvansiyon'a tabi bir taşıma söz konusu olabilir. Eğer çarterer, çarterleyen ile birlikte taşıma taahhüdü altına girerlerse, her somut taşıma açısından Konvansiyon uyarınca taşıyıcı sayılırlar. Ancak halen çarter sözleşmesi tarafları, aralarındaki sözleşme ve kira hükümlerine tabi olmaya devam ederler.

3.1.2.2.2.5. Uluslararasılık Unsuru

Başlangıçtan itibaren Varşova Konvansiyonu ve değiştiren metinler hep "*international carriage*" terimine yer vermekte ve konvansiyon ve eklerinin uygulanabilmesi şartı olarak taşımanın uluslararası olması aranmaktadır. Uygulama şartını tespit için uluslararası taşımanın ne olduğu hususu da Konvansiyon'un 1. maddesinin 2. fıkrasında gerek varma ve gerekse çıkış ülkesi devletin taraf devlet olması ve karışık bir düzenleme ile durma noktaları bulunmasına göre açıklanmıştır.

Burada iki ayrı ihtimale yer verilmekte ve her iki halde de uluslararasılık şartının gerçekleştiği tespit edilmektedir. Birincisi; taşımanın başlayacağı ve sona ereceği yer taşıma sözleşmesinde belirlenmiş, konvansiyona taraf iki ayrı devlet ülkesinde olmalıdır. Bu şart açısından üçüncü bir ülkede duraklama ya da mola verme söz konusu olsun ya da olmasın fark etmeksizin konvansiyon uygulanacaktır. İkinci ihtimalde ise, sözleşmede taşımanın başladığı ve bittiği yer konvansiyon tarafı aynı devlet ülkesinde yer alıyor, fakat taşıma sırasında başka bir devlet ülkesi sınırları içinde duraklama ya da mola söz konusu oluyorsa bu ülkenin Konvansiyon tarafı olup olmadığına bakılmaksızın bu taşıma da Konvansiyon'a tabi olacaktır. Ancak bu son olasılıkta zorunlu iniş ve duraklamalar söz konusu ise Konvansiyon'a tabi bir sözleşmeden söz edilemeyecektir.

Uluslararası taşıma karakterini veren taşıma tarafları kişilerin sözleşmede yaptıkları düzenlemeler olup; fiilen hangi yolun izlendiği ya da taşımada duraklama olup olmadığı yahut da belirtilen ülkeye taşımanın gerçekleşip gerçekleşmediği önemli değildir. Eğer böylesi gerçekleşme ile sözleşmesel düzenlemelerde farklılaşma varsa; bu durumda Konvansiyon'un ilgili sorumluluk hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Uluslararası taşımada sözleşme taraflarının tabiiyetleri ya da ikametgahları, ticaret merkezlerinin neresi olduğu veya hava aracının tescil edildiği ülke, taşımanın uluslararasılık unsurunun tespitinde önemli değildir.

Uluslararasılık karakterini veren ikinci ihtimalde, sözleşmedeki kararlaştırılmış uğrak yeri ya da durakalma yerinin bir başka devlet ülkesinde olması halinde, fiilen böyle bir duraklama yapılmassa da Konvansiyon'a tabi bir uluslararası taşıma vardır. Önemli olan sarıh ya da zımni olarak kararlaştırılmış bir duraklama ya da uğrak yerinin belirlenmiş olmasıdır. Böyle bir belirleme olmayan sözleşmeler uyarınca yapılan taşımalarda uğrak gerçekleşse bile konvansiyon anlamında tespit edilecek uluslararası taşıma söz konusu olmaz.

VK m.1/3'te birbirini takip eden birden fazla hava taşıma işi birden fazla taşıyıcı tarafından yapılacak olsa bile taraflarca bir tek sözleşmenin konusu edilsin ya da birden çok sözleşme yapılmış olsun, tarafların iradesi tek bir iş ve taşıma ise; Konvansiyon'un uygulanabilirliğini tespit bakımından tek bir taşıma varsayılacaktır. Bu çerçevede yapılan taşımada konvansiyon tarafı devletin ülkesinde yapılmış bir veya bir dizi sözleşmenin icrası halinde, söz konusu taşımanın her aşamasına konvansiyon uygulanacaktır. Aynı hava aracı ile aynı anda hem uluslararası karakterde hem de ulusal karakterde taşıma sözleşmelerinin ifasına yönelik taşımaların gerçekleşmesi de olasıdır. Bu durumda her münferit taşıma sözleşmesi için uluslararası olup olmadığı hususu ayrıca kontrol edilecektir.

Bunların dışında salt ulusal taşımalar ile Konvansiyon'a taraf olmayan bir ülkeye ya da Konvansiyon tarafı olmayan bir ülkeden yapılan taşımalarda artık Konvansiyon uygulama alanı bulmayacaktır. Bu türden taşımalarda iç hukuk kuralları ve kanunlar ihtilafı ile ulaşılabilecek kurallar uygulama alanı bulacaktır.

3.1.2.2.2.6. Hava Yük Senedinin Etkisi

Konvansiyon adı üstünde uluslararası hava taşımalarına ilişkin bazı kuralların birleştirilmesi ve taraf ülkeler bakımından belirli yeknesaklığı sağlamayı hedefleyen bir konvansiyondur. Burada bazı kurallardan kasıt, hava yük senedi, diğer taşıma belgeleri ve sorumluluk ile ilgili bazı kurallardır. Varşova Konvansiyonu II. Kısımda üç bölüm halinde taşıma belgelerine ve 3. bölüm altında 5. maddeden itibaren eşya taşımalarına ilişkin olarak "*hava yük senedi*" ile ilgili düzenlemelere yer vermiştir. VK m.6 senedin üç nüsha olacağını ve bunlardan birinin gönderen, birinin taşıyıcı ve üçüncüsünün de gönderilen için düzenleneceğini belirtilmiştir. Gönderilen için

düzenlenen nüsha eşya ile birlikte taşınacaktır. Gönderene verilenin ise taşıyıcı tarafından eşyanın tesellümünde imzalanması gerekmektedir. VK m.8'de ise hava yük senedinde bulunması gereken unsurlar belirtilmiştir. Konvansiyonun 5. maddesinin lafzından hava yük senedinin düzenlemesinin zorunlu olduğu gibi bir izlenim uyandırır da böyle bir zorunluluk yoktur.

VK m.9'da 5-8. maddelere aykırılığın, taşıma senedinin yokluğu veya kaybı ya da usulüne uygun olmamasının Konvansiyon çerçevesinde yapılan bir taşımanın varlığına engel teşkil etmeyeceği düzenlenmiştir. Buna rağmen taşımanın senede bağlanması sadece ispat açısından önem arz eder. VK m. 11'deki sözleşmenin, eşyanın tesliminin ve taşıma sürecinin içeriğinin delili olma özellikleri, hava yük senedinin taşıma sözleşmesi için sıhhat şartı olmadığını göstermektedir. Ancak söz konusu senedin varlığı veya yokluğu taşıma sırasında meydana gelebilecek her sorumluluk için özel önem arz edebilecektir. Hava yük senedi, gönderenden teslim alınan ve gönderilene teslim edilen eşyanın hak sahipliği ve taşıma sözleşmesini tevsik açısından önemli ispat fonksiyonuna sahiptir. Bu nedenle özellikle eşyanın hasar ve zıya halinde temel ispat vasıtası olma özelliği gösterecektir.

Uluslararası taşıma sözleşmeleri bakımından hava yük senedi tanzim sorumluluğu VK m.6 uyarınca gönderene ait iken; ulusal taşımalar bakımından bu sorumluluk TSHK m.110 uyarınca taşıyıcıya aittir. Ancak uygulamada gerek ulusal gerekse uluslararası taşımalar bakımından hava yük senedi genellikle taşıyıcı tarafından hazırlanmakta ve gönderene verilmektedir.

Senet sorumluluk tespitinde büyük önemi haizdir. Zira taşıyıcıya karşı sorumluluk tevcih edecek eşyanın ilgilisi, hasar ve/veya zıya sebebiyle uğradığı zararı ispatta bu senedin içeriğinden hareket edecektir. Hava yük senedinin içeriği TSHK m.110'da ayrıntılı olarak; VK'daysa 4 Sayılı Montreal Protokolü değişikliği sonrası üç temel unsura yer verilerek m.8'de belirtilmiştir.

Hava yük senedi tanzim edilmeyen hallerde hava yük senedi yerine taşımaya ilişkin bilgilerin kaydını içeren her türlü diğer vasıtanın da verilmesi mümkün kılınmıştır. Bu durumda söz konusu bilgilere gönderenin girişini sağlayabilmek için taşıyıcı tarafından yük alındısı düzenlenerek verilmesine VK m.5/2'de cevaz

verilmiştir. Bu durumda yük alındısı da hava yük senedi gibi işlem görecektir. VK m.6/3 uyarınca hava yük senedine matbu veya kaşeyle imza atılması da kabul edilmektedir.

Hava yük senedinin üç nüshasından biri gönderen için olacak ve taşıyıcı tarafından imzalandıktan sonra gönderene verilecektir. Bu durumda artık eşyanın söz konusu senede göre taşıyıcı tarafından teslim alındığı karinesi oluşur. Konvansiyon 11. maddesinde senedin ispat kuvvetini ayrıntılı olarak düzenlemiştir. İlgili maddenin 2. fıkrasının son kısmında ise; istisnai olarak, yükün durumuna ilişkin kayıtlar gönderenin huzuru ile kontrol edilmesi ve senede yazılmış olması halinde ancak karine oluşturacağı belirtilmiştir. Gerek taşıyıcı ve gerekse taşıtan tarafından senedin imzalanması gerektiği karşısında senet, taşıma sözleşmesinin içeriği hakkında da karine oluşturacaktır.

Lahey Protokolüyle, VK m.15'e bir 3.fıkra eklenmiş ve hava yük senedinin ciro yoluyla devredilebilen bir senet olarak tanzim edilebileceği hususu düzenlenmiştir. 4 Sayılı Montreal Protokolü, hava yük senedine ilişkin tüm kuralları baştan aşağı değiştirmiş ve 15.maddede "*3. kişilerin gönderen veya gönderilenden devir aldıkları haklar*" kavramına yer vermiştir. Bu çerçevede gerek Lahey Protokolü ile getirilen değişiklik ve gerekse 15.maddenin son hali hava yük senedinin devir edilebilir bir senet olduğu; fakat kıymetli evrak niteliğinde olmadığı yorumunun yapılmasına zemin hazırlamıştır. Buna karşılık; m.15/2'de hava yük senedine açık hüküm konularak, senede ilişkin hükümlerin değiştirilebileceği kabul edilmekle, tarafların hava yük senedini kıymetli evrak şeklinde düzenleyebileceği savunulmaktadır. Lahey Protokolü değişiklikleri ve 15. maddenin 3.fıkrasında tanınan kıymetli evrak niteliğinde senet düzenlenebileceğine ilişkin hüküm, 4 Sayılı Montreal Protokolü ile kaldırılmış olmakla, artık hava yük senedinin kıymetli evrak vasfında düzenlenmesi kabul edilmemek gerektiği değerlendirilmektedir.

3.1.2.2.3. VK Dışında Uygulanabilecek Diğer Hukuk Kaynakları

3.1.2.2.3.1 Genel

Varşova Konvansiyonu, esas itibariyle CMR gibi uluslararası taşımacıya ilişkin bazı kuralların birleştirilmesini hedeflemekte ve taşıma belgeleri, hukuki ilişkiler ve taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler getirmektedir. Bunların dışındaki hususlarda ise bazen kendisi kanunlar ihtilafı kuralları koymak, bazen de hiç düzenleme yapmayarak kanunlar ihtilafı kuralları ile çözüm bulunmasını serbest bırakma yoluna gitmiştir.

VK'nın ilk halinde kasta eşdeğer kusurun tespiti *lex fori* (*hâkimin hukuku*)'ye göre yapılmaktaydı. 4 Sayılı Montreal Protokolü ile bu husus açıklanmış ve "...zararın meydana gelme ihtimali olduğunu bilerek pervasızca yaptıkları bir hareket veya ihmâl..." denilerek bu husus açıklığa kavuşturularak *lex fori*'ye bırakılan yorumun önü kesilmiştir. Ancak ispat problemleri de m.28/2 çerçevesinde *lex fori*'ye tabi olmaya devam etmektedir. Mahkeme masrafları ile diğer yargılama ile ilgili masrafların da limitlere ek olarak ödetilmesine ilişkin *lex fori*'ye atıf m.22/4'te sarıh olarak düzenlenmektedir.

Varşova Konvansiyonu usul hukukuna ilişkin m.28/1 'de getirilen yetkili mahkeme tayini dışında herhangi bir hüküm koymamakta ve 2.fıkra da usul sorunlarının *lex fori*'ye göre çözümleneceğini düzenlemektedir. VK m.29'daki sürelerin hesaplama usulü de *lex fori*'ye bırakılmıştır.

3.1.2.2.3.2. Taşıma Sözleşmesinde Kararlaştırılan Hukuk

Taraflar yaptıkları sözleşmeyle, Konvansiyon ya da Konvansiyon'da yer alan kanunlar ihtilafı kuralları gereği uygulanacak *lex fori* tarafından belirlenen maddi hukuku devre dışı bırakamazlar (VK m.32). Ancak sözleşme yapıp yapmama konusunda taşıyıcının bir zorunluluğu yoktur (VK m.33). Sadece taraflar VK'da belirtilen yetkili yerlerde yürütülmek koşuluyla tahkim sözleşmesi yapabilirler. Ayrıca tarafların VK m.28/1 uyarınca mahkeme seçme serbestisi var gözükmektedir ve bu seçim ile *lex fori* hukukunun da değiştirilebileceği aşıkardır. Ancak bu değiştirme de

Konvansiyon'da sınırlı sayıda yetkili kılınabilecek devlet mahkemeleri ve yargı mercileri arasından yapılacak seçim çerçevesi dışına çıkamayacaktır. Bu çerçevede seçilen yargı yeri, dolaylı olarak *lex fori*'ye atıf yapılan hususlarda hukuk seçimi sonucunu da doğuracaktır.

3.1.2.2.3.3. Milletlerarası Özel Hukuktan Kaynaklı Bağlama Kuralları

Türk hukuku bakımından taraflarca seçilen hukukun belirli ölçüde bir rolü yadsınamaz. Konvansiyon'da herhangi bir düzenleme ya da *lex fori*'ye atıf dahi bulunmayan durumlarda artık mahkeme ülkesinin kanunlar ihtilafı kuralları devreye girecektir. Türk kanunlar ihtilafı kuralları da tarafların seçtiği hukuku sözleşmelerde uygulanacak hukuk olarak kabul etmiş olmakla öncelikle konvansiyonun sonra konvansiyondaki atıflarla ulaşılan hukukun ve bu türden atıf dahi olmayan meselelerde mahkeme ülkesi hukuku ve dolayısı ile kanunlar ihtilafı kurallarından bulunacak hukukun uygulanması söz konusu olacaktır. Burada Türkiye açısından MÖHUK m.24'te tespit edildiği üzere tarafların sözleşmede belirledikleri hukuk devreye girebilmektedir.

Eğer seçilmiş bir hukuk yoksa MÖHUK m.24/2 devreye girecek ve edimlerin birden fazla olması dikkate alınarak ağırlıklı edimin ifa yer hukukunun Konvansiyon yanında uygulanması cihetine gidilecektir. Karakteristik edim taşıma olgusudur. İfa yeri de varma yeri ve uygulanacak hukuk da varma yeri hukuku olmak gerekmektedir.

3.1.2.2.3.4. Taşıma Sözleşmesi ve IATA Kuralları

Taraflar arası sözleşme, Varşova Konvansiyonu ve atıfta bulunulan hukukların temel kurallarına aykırı olmadıkça çıkabilecek sorunların çözümünde yorumlanması ve değerlendirilmesi gereken ana hukuk kaynağıdır.

Uluslararası Hava Taşıma Birliği olarak adlandırılan *International Air Transport Association (IATA)* uluslararası hava taşımacılığı yapan işletme sahiplerince belirli gereksinimleri doğrultusunda kurulmuş bir organizasyondur. Bu birlik tarafından üyelerinin yaptığı taşıma sözleşmelerine koymaları için genel düzenlemeler hazırlanmış ve üye taşıma şirketlerine de önerilmiştir. Genel olarak büyük taşıma

şirketleri bu birliğin üyesi olup, bu şartları taşıyıcı olarak sözleşmelere hep ekleme gereği duymaktadırlar. Bunların Varşova Konvansiyonu ve atıfta bulunulan *lex fori* ile tespit edilen hukuka aykırı olarak düzenlenmemesi de gerekmektedir.

3.1.2.2.3.5. Incoterms ile Milletlerarası Ticari Örf Adet

Aynı türden sorun ve sorumluluk kaynakları ile ilgili verilmiş diğer taraf devlet mahkeme kararları ile de uyumlu kararlar oluşturulmaya çalışılmalıdır. Bu çerçevede uluslararası ticaret örgütleri uygulamaları, genel kabul gören terim ve düzenlemeleri ve de milletlerarası teamülleri de CMR ile ilgili kısımda bahsedildiği üzere *Incoterms* dikkate alınmalıdır. Özellikle eşyaya hak sahipliğini ve taşıyıcıya karşı eşyanın ilgisini tespitinde bu terimler büyük önemi haiz olmaktadır.

3.1.2.3. Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Yeknesak Kurallar (COTIF-CIM)³

Uluslararası demiryolu taşımaları için 09.05.1980 tarihinde ana bir konvansiyon olarak COTIF, yolcu ve bagaj taşımalarına ilişkin yeknesak kurallar olarak EK-A (CIV) ve eşya taşımalarına ilişkin yeknesak kurallar olarak EK-B (CIM) kabul edilmiştir. COTIF ile OTIF adında bir örgütün varlığını da öngören uluslararası demiryolu taşımacılığına ilişkin bir hukuki sistem kurulmuştur. COTIF-CIM, Türkiye tarafından kabul edilmiştir. Çalışmada COTIF-CIM, IV. Bölümde 35-51. maddeleri arasındaki sorumluluk hükümleri değerlendirilmiştir (Özdemir, 2006).

COTIF Fransızca'dan kısaltma olup, orijinal adı "*Convention Relative Aux Transports Internationaux Ferroviaires*"dir. İngilizcesi "*The Convention Concerning International Carriage By Rail*", Türkçe resmi çevirisi ise "*Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme*"dir. Bu konvansiyondan önce, COTIF-CIM olarak adlandırılan, 1924 tarihli Demiryolu ile Uluslararası Eşya Taşımalarına Dair Bern Konvansiyonu uygulanmaktaydı (Özdemir, 2006).

³ Özdemir 2006, s.50-64

3.1.2.3.1. Genel

Uluslararası ticaretteki gelişmeler ve bunun demiryolları vasıtasıyla karşılanabileceği gerçeği karşısında ve özellikle demiryollarının ilgili ülke devletleri tarafından bizzat ya da dolaylı olarak işletiliyor olması başlangıçta her ülke için tarafların ayrı taşıma sözleşmesi yapmasını gerektirmiştir. Bu çerçevede taşıma sözleşmesi tarafları tamamen yabancı oldukları hukuk sistemleri ve onların dayatması olan sözleşmeleri akdetmek zorunda kalmışlardır. Ancak uluslararası ticarete de üstlendiği kaçınılmaz rol geliştikçe ve taşıma yöntemi olarak devlet sınırlarını aşan taşımalarda da kullanıldıkça, uluslararası demiryolu taşımalarında yeknesak kuralların oluşturulması için gerekli girişimlerde bulunulma gereği ortaya çıkmıştır.

Bu girişimler yıllar almış olup; ilk Konvansiyon 1890 yılında imzalanmış ve 1893 yılında yürürlüğe girmiştir. Konvansiyon yıllar içinde revize edilmiştir. 1923 yılında ise daha ayrıntılı; eşya taşınması yanında yolcu ve bagaj taşınmasını da içeren yeni ve öncekinden farklı bir konvansiyon kabul edilmiştir. Halen de aynı adla anılan ve konumuzu esastan ilgilendiren eşya taşımacılığına ilişkin konvansiyon CIM (Convention Internationale Concernant Le Transport Des Marchandises Par Chemins De Fer) ve yolcu ve bagaj taşımacılığına ilişkin olan CIV 23.10.1924 tarihli olup, 01.10.1928 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 1980 yılına kadar çeşitli revizyonlarla yürürlükte olan CIM ve CIV 30.04.1980 tarihinde başlayan ve 09.05.1980 tarihinde sona eren bir konferans ile esaslı bir şekilde değiştirilmiş ve COTIF adı ile anılacak Konvansiyon ve Ek A-CIV ve Ek B-CIM, 01.05.1985 itibarı ile yürürlüğe sokulmuştur. Türkiye açısından da bu tarihten itibaren COTIF ve COTIF-CIM ile COTIF-CIV yürürlük kazanmıştır. Bu son haliyle uluslararası demiryolu taşımaları ve ilgili örgüte ilişkin ortak bir Konvansiyon COTIF ve eşya taşımaları için CIM ile yolcu ve bagaj taşımaları için CIV olmak üzere üç ayrı metinden söz edilmek gerekmektedir.

3.1.2.3.2. Uygulama Şartları

COTIF-CIM m.1§1'de bu konvansiyonun hangi eşya taşımaları açısından uygulanacak hukuk kuralları ihtiva ettiği konusunda da düzenlemeler getirmektedir. Her ne kadar CIM "Demiryolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi ile İlgili Bileşik Hükümler" olarak adlandırılmış ise de 1. maddede hamule senedine bağlanmış

bütün taşıma sözleşmelerinden değil, taşımalarından söz edilmektedir. Ancak burada taşıma değil taşıma sözleşmesine ilişkin düzenlemeler getirildiği; bu konuda taşıma sözleşmesinin varlığı şartlarına ilişkin konvansiyonun getirdiği şartlar da dikkate alındığında tam olarak ortaya çıkmaktadır. Yani CIM'in konusu da taşıma değil taşıma sözleşmesi ve bu sözleşmeye ilişkin kurallardır.

3.1.2.3.2.1. Taşıma Konusunun Eşya Olması

COTIF-CIM eşya taşımalarını düzenlemiştir. Konusu eşya olmayan yolcu ve bagaj taşımalarında COTIF-CIV uygulanmaktadır. COTIF-CIM m.1§1 açıkça "*...tüm eşya taşımaları...*" kavramını kullanarak eşya tanımlamasında bir sınırlama getirmemiştir. COTIF-CIM m.5 uyarınca canlı hayvan ve cenaze taşımaları da eşya taşımaları olarak kabul edilmektedir. Ancak bazı eşyalar açısından belirli sınırlamalar 4. ve 5. maddelerde sarıh olarak ortaya konulmuştur.

COTIF-CIM m.4 ve 5'in dışında bagaj olarak kabul edilen eşyanın taşınmasında CIM'e tabi değil, COTIF-CIV'e tabi bir taşımadan söz edilebilecektir. Bu kıstas açısından bagajın ne olduğunun ortaya konulması gerekmektedir. COTIF-CIV kapsamında m.15§1 ve 17§1 dikkate alındığında, bagaj deyince yolcunun yanında fiilen bulundurduğu ve bulundurmamakla birlikte kendi taşınması sırasında taşıyıcıya teslim ederek taşıdığı eşyayı kapsamaktadır. Ancak her iki yük bakımından da eşyanın taşınması, yolcu taşınmasına ilişkin sözleşme bakımından taşıyıcının ifa edeceği yük edimleri olarak kabul edilmektedir. Asıl taşıma konusunun yolcu taşınması olduğu sözleşmeden anlaşılıyorsa artık yolcunun yanındaki veya yanında olmayıp da ayrıca taşıyıcıya teslim ettiği eşya, bagaj taşıması olarak adlandırılmak gerekmektedir. Yolcu otomobili de COTIF-CIV bakımından bagaj taşıması olarak değerlendirilmektedir.

COTIF-CIV'in uygulama şartlarına bakıldığında m.1§1'de "*...otomobiller dahil tüm yolcu ve bagaj taşımaları...*" ibarelerine yer verilmektedir. Burada kastedilen otomobil içinde sürücüsü ile ve hatta belki başkaca yolcularla demiryolunda taşınan otomobiller kastedilmektedir. Sadece otomobilin taşınmaya verilmesi halinde artık COTIF-CIM hükümlerine tabi bir eşyadan söz edilmek gerekecektir. Yine yolcu taşıması sözleşmesi ile taşınan yolcunun yanında götürdüğü canlı hayvan, bisiklet, yolcunun çocuğuna ait çocuk arabası, yine bagaj kapsamında değerlendirilmek

gerekmektedir. Asıl belirleyici unsur olarak taşıma sözleşmesinin asli ediminin yolcu taşınması olmasıdır.

Konteynerler bakımından ise; belirleyici olan konteynerin taşınmak üzere gönderence taşıyıcıya veriliş verilmemesidir. Yani gönderenin temin ettiği ve eşyanın içine yerleştirildiği konteynerler aynen eşyanın paketi gibi kabul edilmek ve eşya sayılmak gerekir. Ancak demiryolu işletmesinin konteynerleri ise vagon olarak kabul edilmek gerekir. Burada asıl mesele demiryolu işletmesince konteynerlerin, gönderene daha önceden kiralanmış konteynerin eşyadan sayılıp sayılmayacağındadır. Ayrıca kiralanmış konteyner açısından gönderenin sorumluluk üstlendiği ve kendi eşyası gibi değerlendirilmesi gerektiği, ancak kiralamanın taşıma süresinden daha sonraki dönemi de kapsar şekilde yapılması halinde kabul edilmek gerektiği değerlendirilmektedir. Sadece taşıma süresi için bir kiralama ya da tahsis var ise bu durumda konteynerler taşıyıcının malı ve vagon gibi taşıma aracının bir parçası addedilmek gerekir.

Özel şahıslara ait vagonların demiryolunda demiryolu işletmesince taşınmasına ilişkin bir sözleşme söz konusu ise bu vagonların da hususi olarak eşya kabul edilmeleri gerekmektedir. Bu konuda COTIF-CIM'e ek olarak düzenlenmiş II Sayılı Ek RIP ile özel düzenleme getirme gereği duyulmuş ve COTIF-CIM açısından bu tür özel vagonlar eşya olarak kabul edilmiştir. Gerek boş olarak vagon taşınması ve gerekse eşyaya özgülenmiş bir araç olarak vagonun taşınması halinde vagon eşya vasfındadır ve COTIF-CIM ve COTIF-RIP hükümleri uyarınca taşınırlar.

Özel şahıslara ait ve vagon olmayan kendi tekerlekleri üzerinde hareket ettirilerek taşınan araçlar da COTIF-CIM m.5§1.b.b. uyarınca eşya olarak kabul edilmektedir. Bunların taşınması COTIF-CIM hükümlerine tabi olup; sadece taşımaya kabulleri için bazı özel koşullar öngörülmüştür. Bu eşyaların taşınması için özel düzenlemeler yapılabilir ve bu düzenlemelerin COTIF-CIM'e aykırı olmasına dahi cevaz verilmektedir.

3.1.2.3.2.1.1. Taşımaya Kabul Edilmeyen Eşya

COTIF-CIM, kendilerini eşya olarak anmakla birlikte taşınmalarını yasak ettiği bazı eşyaları 4. maddede sınırlı sayıda saymıştır. Bu eşyalar konvansiyon çerçevesinde

taşınabilecek eşya olarak kabul edilemezler. Bunların taşınmasında COTIF-CIM uygulama alanı bulmadığı için, getirilen kurallar kapsamında hasar veya ziyaları halinde sorumluluk sebebi oluşturmazlar. Bu kapsamda COTIF-CIM'in 4. maddesinde sayılan eşya taşımaları şunlardır:

- Taşıma sırasında sınırları içinden geçilecek devletlerden herhangi birinde taşınması yasak olan eşyalar; sağlık, kamu düzeni ve benzeri gerekçelerle taşınması üzerinden geçilecek herhangi bir devlet ülkesinde yasak olan eşya,

- Taşıma sırasında sınırları içinden geçilecek bir devletin zorunlu olarak posta taşınması şartı koyduğu eşya; bazı eşyalar açısından her devlet ülkesi sınırlarındaki taşımalara has olmak üzere tekeli yetkilerle posta teşkilatlarını donatabilmektedir. Örneğin Türkiye açısından her türlü mektup ve haber niteliği taşıyan evrak taşınması.

- Taşımanın yapıldığı demiryollarının bulunduğu devletin herhangi birinde dahi olsa, hacim, miktar ya da diğer özellikleri itibarı ile taşımaya elverişli olmayan eşya da COTIF-CIM uyarınca taşınması yasak ve bu çerçevede eşya tanımlaması dışında kalmaktadır. Burada taşımaya elverişli olmama şartı vardır. Yoksa taşınması zorlukla da olsa yapılabilirse bu kapsamda olan eşyadan söz edilemeyecek ve bu taşımalar açısından eşya COTIF-CIM m.5§1.b.b. uygulanacaktır.

- Ek olarak konulan "*Tehlikeli Eşyanın Demiryolu ile Uluslararası Taşınmasına İlişkin Yönetmelik (RID)*" uyarınca taşımaya kabul edilmemesi gereken eşya da bu kapsamda taşınması yasak eşyadır. Ancak bu yönetmelikte belirtilen eşyaların taşınabilmesi için taraf ülkeler özel antlaşmalarla bazılarını çıkarıp, bazılarını da bu kapsamda değerlendirmeye tabi tutabilirler.

Netice itibarıyla, medeni hukuk anlamında eşyadan söz edildiği her durumda, demiryolu taşımaları açısından eşyadan bahsedebilmek mümkün değildir. Bu türden taşınması yasak eşya her nasılsa taşıma sözleşmesine konu edilmiş ya da taşıyıcı eşya konusunda yanlış bilgilendirilmiş olursa yine taşıma COTIF-CIM'e tabi olacaktır. Fakat taşımanın her aşamasında taşıyıcı, taşımayı durdurabilecek ve bu ana kadar yapılan taşımadan dolayı ücrete hak kazanacaktır. Yanlış bildirimden dolayı da ayrıca gönderenin sorumluluğu oluşacak ve COTIF-CIM m.24§1.b.a. uyarınca ek bir ödemede bulunması söz konusu olacaktır.

3.1.2.3.2.1.2. Taşınması Koşullara Bağlanmış Eşya

COTIF-CIM m.5§1 koşullu olarak taşınmaya kabul edilen eşyaları şu şekilde belirtmiştir:

a) bendinde RID uyarınca taşınması tamamen yasaklanmamış olmakla birlikte paketlenmesi, etiketlenmesi ve istiflemesinde belli koşullar gerektiren eşyayı bu kapsamda saymıştır. Bu hususlarda getirilen şartlar da taşımanın söz konusu olacağı ülke devletleri arasında yapılan antlaşmalarla hafifletilebilmektedir.

b) bendinde ise; cenaze taşımaları, kendi tekerlekleri üzerinde taşınan demiryolu vasıtaları, canlı hayvanlar, taşınmalarında hacim, ağırlık ve yükleme ve boşaltmalarında güçlükler olan eşya da sayılarak tamamlayıcı hükümlerle düzenlenmesi öngörülmüştür. Cenaze taşımaları için getirilen tamamlayıcı hükümlerde taşımanın hızla yapılması ve hamule senedinde ambara teslim kaydı bulunmaması gibi özel şartlar getirilmiştir. Yine kendinden tekerlekli demiryolu araçları için refakatçi şartı ve çalışma kabiliyetinin testi de getirilen şartlardandır. Canlı hayvanlar için de hamule senedinin ambara teslim kaydını içermemesi ve refakatçi bulundurma şartları getirilmiştir.

Belirtilen şartlara havi bir şekilde taşımaya verilmeyen tanımlı eşyalar, COTIF-CIM uyarınca taşınmaktan kaçınılabilecektir.

3.1.2.3.2.2. Hamule Senedi Düzenleme Zorunluluğu

Uluslararası taşımanın COTIF-CIM'e tabi olarak yapılabilmesi için tüm taşıma süreci için tek bir hamule senedi düzenlenmesi şarttır. Gerek farklı birçok taraf devletlerden geçilmiş olsun; gerekse karayolu, denizyolu ya da içsu yolu kullanılarak taşımanın gerçekleşeceği öngörülmüş olsun tüm taşıma işinin başından sonuna kadar geçerli olacak tek bir direkt hamule senedi düzenlenmesi gerekmektedir. Aksi takdirde hamule senedinin düzenlenmiş olması da yetmez ve COTIF-CIM uygulama alanı bulamaz. Zaten taşıma sözleşmesinin varlık şartlarından da biri olan hamule senedi zorunluluğu aynı zamanda tek bir hamule senedi zorunluluğu olarak COTIF-CIM'in uygulanabilmesi şartlarındandır. Yani hamule senedi düzenlenmesi yeterli değil tüm taşıma süreci için birden çok hamule senedi düzenlenmesi halinde COTIF-CIM uygulama alanı bulmayacaktır.

Demiryolu taşımaları açısından yük-hamule senedinin düzenlenmesi zorunlu şart olarak COTIF-CIM m.1§1 ve yine sözleşmenin kuruluşuna ilişkin m.11§1'de gösterilmiştir. Direkt hamule senedi (*through consignment note*) düzenlenmesi ve taşımanın gerçekliğine değinen konvansiyon açısından senet, taşıma sözleşmesinin zorunlu bir unsurudur. Hamule senedi gönderen tarafından demiryoluna yöneltilen ve demiryolu tarafından imzalanmakla sözleşmenin delili haline gelen aslında gönderenin yazılı irade beyanıdır. Aynı zamanda hamule senedinde bazı kayıtlar, gönderenin taşıyıcıdan taşıma sürecindeki beklenti ve talimatları niteliğindedir.

Taşıma belgesi başlıklı COTIF-CIM m.12'de hamule senedinin gönderen tarafından doldurulmuş bir şekilde sunulacağını belirtirken, senedi düzenleme külfeti de gönderen üzerinde bırakılmıştır. Ancak demiryollarınca yani taşıyıcılarca boş hamule senetlerinin ne şekilde olacağı belirlenebileceği gibi bazı devletlerce kendi ülkeleri arasında gerçekleşen taşımalar için daha basitleştirilmiş hamule senetleri tanzimine de izin verilmektedir. Bu çerçevede uluslararası tarifelerden de yararlanılabilecektir. Yine 13. maddede zorunlu olarak hamule senedinde bulunması gereken unsurlar sayılmış ve demiryolu taşımalarına özgü gar ve özel teslim tarzına ilişkin düzenlemeler de belirtilmiştir. Bunlardan önemli bir tanesi gönderilen olarak birden çok kişinin yazılmış olması halinde eşyanın kime teslim edileceği hususunda taşıyıcı COTIF-CIM m.28§6 uyarınca varış garı mevzuatına göre işlem yapacaktır. Eğer özel bir düzenleme yok ise ve senet metninden gerçek gönderileni ayırt etmek mümkün olmuyor ise taşıyıcı hamule senedinde yazılanlardan dilediğine eşyayı teslimde serbest addedilecektir.

COTIF-CIM m.13§4'te hamule senedinin yerini almak üzere, konvansiyonun ve eki olan tarifelerin izin vermediği herhangi bir belge düzenlenemeyeceğini açıkça belirtmiştir. Aksi halde artık COTIF-CIM'e tabi bir taşıma sözleşmesinin varlığından söz edilemeyecektir.

COTIF-CIM m.12§3'de hamule senedinin en azından bir nüshasının gönderme ülkesi devletinin resmi lisanlarından birinde tanzimi gerektiğini hükme bağlamıştır. İstisnalar haricinde metnin de Latin harfleri ile doldurulması yine bu paragraf hükmü gereğidir. Taşıma sözleşmesinin esaslı kanıtı olan hamule senedinde geçen eşyanın kilosu ve sayısına ilişkin düzenlemeler açısından da delil olacağı aşıkardır. Ancak

yüklemenin gönderenin sorumluluğunda olduğu sözleşmelerde bu unsurların demiryolu işletmesi tarafından kontrol edilmesi ve senet üzerine kayıt edilmesi gerekmektedir. Hamule senedinin ikinci nüshası taşıyıcı tarafından m.11§5 uyarınca kaşelenip gönderene iadesinden sonra bu belgenin eşyaya refakat eden bir hamule senedi ya da konşimento gibi değerlendirilmesi mümkün değildir. Gerçek anlamda gerek birinci ve gerekse ikinci nüshanın herhangi bir şekilde kıymetli evrak niteliği bulunmamaktadır. Sadece taşıma sözleşmesinin kurulması, eşyanın teslimine ilişkin delil oluşturması ve hasar ve/veya zıya halinde dayanılabilir bir belge niteliğinde olması hamule senedine yüklenen önemi göstermektedir (COTIF-CIM m.11§3).

3.1.2.3.2.3. Yükün Tesliminin Sözleşmenin Kurulmasına Etkisi

COTIF-CIM m.11§1 uyarınca konvansiyona tabi bir taşıma sözleşmesinin kurulmuş addedilmesi için gönderen tarafından, hamule senedi ile birlikte taşınacak eşyanın da demiryoluna teslimi ve taşımaya kabul edilmesi şart koşulmaktadır. Taşıma sözleşmesinin kurulması ve buna bağlı olarak sorumluluk hükümlerinin devreye girebilmesi için hem eşyanın hem de hamule senedinin teslimi ve taşımaya kabulü şarttır. Taşımaya kabul dahi belli bir şekle bağlanmış olup bunun hamule senedi üzerine tarihli bir damga olarak ya da saymanlık makine bilgisi vurulması şeklinde olması gerekmektedir. İşte demiryolu ile uluslararası eşya taşıma sözleşmesi reel bir akit olarak düzenlenmiş ve bu unsurun gerçekleşmesi için her halde hem eşya teslimi hem de hamule senedi teslimi şartı aranmıştır.

COTIF-CIM m.11§1'de belirlenen açık hüküm karşısında eşyanın taşıyıcının tasarruf alanına sokulması veya terki yetmemekte; iradi bir şekilde gerek eşyanın ve gerekse hamule senedinin de taşıyıcı tarafından kabulü gerekmektedir. Malın teslimi gerçekleşmiş ve ancak henüz hamule senedi tanzim ve kabul edilmiş olmadıkça ortada bir vedia akdi vardır. Taşıma sözleşmesi ise ancak hamule senedinin taşıyıcı tarafından kabulü ile gerçekleşecektir.

Eşya, taşıyıcının hüküm ve tasarruf alanına sokulduktan ve hamule senedi ile birlikte teslim alındıktan itibaren taşıma sözleşmesi kurulmuştur. Her ne kadar yükleme gönderenin sorumluluğunda ise de demiryolu aracı yüklemeye hazır olmadığı için yükleme gerçekleşmiyorsa taşıma sözleşmesi gereğince taşıyıcının gözetim ve

denetim borcu doğmaktadır. Yani taşıma sözleşmesi kurulmuştur ve gönderen taşıma sürecine yükleme işlerini yapma şeklinde katkısı gerekmektedir. Yükleme taşıma sözleşmesinin kurulması için asli bir husus değildir. Burada önemli olan taşıyıcının eşyayı ve senedi teslimüdür.

3.1.2.3.2.4. Konvansiyon Tarafı En Az İki Devlet Ülkesinden Geçilmesi

COTIF-CIM m.1’de üzerinden geçilecek tüm ülke devletlerinin konvansiyon tarafı devletler olacağından söz edilmemektedir. Buna karşın taşımanın yapıldığı tüm demiryolu ağlarının Merkez Ofisi’nce listeye alınmış olması da şarttır. Zira COTIF-CIM m.10§1 gereğince Konvansiyona taraf olan devletler ancak, ülkelerindeki hatları listeye kaydettirebilirler. Bu hususlar birlikte değerlendirildiğinde konvansiyonun uygulanabilmesi için; üzerinden geçilen her devletin COTIF-CIM üyesi olması gerekmektedir. Taşıma sözleşmesi uyarınca takip edilecek yolda taraf olmayan bir devlet ülkesinden geçilmek durumunda kalınırsa artık tüm taşıma açısından COTIF-CIM uygulama alanı bulamayacaktır. Ancak burada belirleyici olan taşıma sözleşmesinde takip edilmesi gereken yol olarak belirlenmiş güzergâh olup; fiilen takip edilen yol eğer sözleşmede belirlenenden farklı ise yine de COTIF-CIM’e tabi taşımanın varlığı kabul edilecektir.

Kural olarak gönderen ile gönderilen garı aynı devlet ülkesi sınırları içinde bulunsa bile bir başka devlet ülkesinden geçiliyor ise taşıma COTIF-CIM’e tâbidir. Ancak bunun iki istisnası m.2§1 altında düzenlenmiştir. Bu durumda transit taşımanın yapıldığı hatlarda taşıma gönderen devlet taşıyıcısı tarafından yapılıyorsa ya da ilgili devletler bu taşımanın uluslararası olmadığına mutabık ise bu durumda söz konusu taşımalar COTIF-CIM’e tabi olmayacaktır. Yine, üçüncü bir istisnada komşu iki devletin garları arasında yapılan taşımalar, bir üçüncü devletin ülkesinden geçiyor olmalıdır. Ayrıca tüm bu üç devletin hatları tek bir taşıyıcı demiryolu tarafından işletilmelidir. Bu hatlar için ilgili devletlerde ayrık düzenlemeler yoksa iç taşımaya ilişkin hükümler uygulanacak ve COTIF-CIM uygulama alanı bulmayacaktır.

3.1.2.3.2.5. Taşımanın Listede Yer Alan Hatlar Üzerinde Yapılması

Taşıma sırasında en az iki taraf devlet ülkesinden geçilmesi COTIF-CIM'in uygulanması için yeterli değildir. Ayrıca taşımanın yapıldığı demiryolu hatlarının da COTIF m.9§2.b.e. uyarınca tutulan listeye de kayıtlı olması gerekir. Bu listeye ancak taraf devlet demir yolu hatları kayıt edilebilir ve taraf devletlerin listeye kayıt edilmemiş demiryollarında taşıma öngörülmekte ise yine COTIF-CIM uygulama alanı bulamaz. İlgili devletin demiryolu hattının listeye alınmasında COTIF 10. madde uyarınca takdir yetkisi vardır. Listeye alınması bildirilen bir hat bildirimden itibaren 1 ay geçmekle listeye dahil sayılır; listeden silinmesi bildirilen bir hat ise bildirimden itibaren 1 ay geçmekle listeden silinir. Ancak öncelikle bu bildirimler taraf devlet otoritelerine yapılır. Listeye bildirilmeyen bölgesel ya da küçük ölçekli hatlarda taşıma gerçekleşirse artık COTIF-CIM uyarınca yapılan bir taşımadan söz edilemez.

Kara, deniz ve içsu yollarının da COTIF m.3§2 uyarınca listeye alınması mümkündür. Bu yollar boyunca demir yolu aracının ilgili türden taşıma yöntemleriyle karma olarak taşınmasının olası olduğu tespit edilmiştir. Bu türden yollar iki taraf devlet arasında sınır teşkil ediyorsa; birlikte listeye alma talebinde bulunulması gerekmektedir. Denizyolunun listeye alınması halinde listeye alınma talebinde bulunan devlet COTIF-CIM m.48'de öngörülen sorumluluktan kurtulmayı çekince olarak ileri sürebilmektedir; ancak bunun dışında bir sorumluluktan kurtulma ya da sınırlama söz konusu olamayacaktır. Görüldüğü üzere COTIF-CIM aslında karma taşıma şeklinde tezahür eden bu taşımaları da uygulama alanına dahil etmiş gözükmektedir. Ancak burada esas taşımanın demiryolunda gerçekleştiği de aşikardır.

3.1.2.3.2.6. Bedel Unsuru

COTIF-CIM'de taşıma sözleşmesinin bir bedel karşılığı yapılacağına ilişkin CMR ve VK'nın aksine özel bir hüküm yoktur. Fakat COTIF-CIM m.11§1'e göre, hamule senedine saymanlık kaşesi ya da damgasının vurulması ile sözleşme kurulmuş olmaktadır. Yine tarifelerin varlığı, sürekli tarifelere yapılan atıflar, m.11§2'de belirtilen masraflar dikkatle değerlendirildiğinde uluslararası demiryolu taşıma sözleşmelerinin bedel karşılığı yapılması gerekmektedir. Bunun yanında m.15§2'de

getirilen düzenlemeler de taşıma sözleşmesinin bir bedel karşılığı olduğunu ortaya koymaktadır.

COTIF-CIM m.8§4.b.f.'de açıkça taşıma parkurunun bir kısmında dahi ücret hesaplamaya elverişsiz bir şekilde hamule senedi düzenlenmesi gereken durumlarda, taraf devletlerin COTIF-CIM'e aykırı antlaşmalarla düzenleme getirmeye cevaz vermektedir. Sırf bu düzenleme dahi uluslararası demiryolu taşıma sözleşmesinin bedel karşılığı yapılması gereğini ortaya koymaya yetmektedir. Kısacası açık bir bedelden söz edilmemekle birlikte Konvansiyon içinde yer alan değişik hükümler demiryolu taşıma sözleşmelerinin de bedel karşılığı akdedilmesi gerektiğini ortaya koyar niteliktedir.

3.1.2.3.2.7. Taşıyıcının Taşıma Zorunluluğu

COTIF-CIM, diğer bütün konvansiyon ve kuralların aksine, demiryolu taşımasının kamu hizmeti ve tekeli idarelerce yapıldığını dikkate alarak 3. maddesinde taşıma zorunluluğu getirmiştir. Gönderen; gerek COTIF ve COTIF-CIM, gerekse tamamlayıcı hükümler ve tarifelere uygun davrandığı sürece, taşıyıcı taşıma sözleşmesi yapmak zorundadır. Aksi takdirde taşıyıcıya karşı COTIF-CIM m.3§5 son fıkrası uyarınca sorumluluk ve zararların tazmini için talepte bulunulabilir. İşte bu zorunluluğa aykırı davranış halinde ortada herhangi bir taşıma sözleşmesi dahi yok iken, COTIF-CIM uygulama alanı bulacak ve eşya taşıma ihtiyacı içinde bulunan kişilerin tazmin talebinde uygulanacak hukuk olarak devreye girecektir.

3.1.2.3.3. COTIF-CIM Dışında Uygulanacak Diğer Hukuk Kaynakları

3.1.2.3.3.1 Genel

COTIF-CIM m.2, uygulama istisnalarına yer vermiştir. Ayrıca COTIF-CIM m.9'da iki veya daha fazla devletin tamamlayıcı hükümler düzenlemelerine izin vermiştir; ancak bunları merkez ofise bildirmeleri lazımdır. COTIF-CIM m.10'da ise; konvansiyon, tamamlayıcı hükümler ve uluslararası tarifelerin bulunmadığı durumlarda kanunlar ihtilafı kuralları da dahil olmak üzere ulusal hukuk

uygulanacaktır. Burada bahsi geçen ulusal hukuk, hak sahibinin başvurduğu yargı merciinin hukukudur (*lex fori*).

3.1.2.3.3.2. COTIF-CIM Hükümlerinin Atıfta Bulunduğu Hukuk

Taşıma sözleşmesinde öngörülen taşıma işi, her ne kadar birden çok devletin ülkesinden geçerek gerçekleşiyor ise de varış ve kalkış garları aynı devlet ülkesi sınırları içinde bulunuyorsa ilgili devlet ile söz konusu devlet arasında özel bir antlaşma ile bu taşımanın COTIF-CIM'e tabi olmaması kararlaştırılabilir. Yine söz konusu transit hattın işletmecisi ile varış ülkesi demiryolu işletmecisi aynı ise bu taşımalara COTIF-CIM uygulanmayacaktır. Ancak hangi devlet hukukunun uygulanacağına ilişkin de konvansiyonda herhangi bir düzenleme yoktur. Bu durumda özel bir anlaşma yoksa taşımanın gerçekleştiği kısımlara göre uygulanacak hukuk tespiti cihetine gidilmelidir. COTIF-CIM m.8'de ayrıca kendisinin uygulanmasının istisnalarını dört paragraf halinde saymış ve bu taşımalarda uygulanacak hukukun ne olduğunu direkt olarak göstermiş ise de bunlara uygun özel sözleşme hükümlerine cevaz verilmiştir.

COTIF-CIM m.10'da genel olarak *lex fori*'ye atıf yapan kanunlar ihtilafi kurallarına da yer verilmiştir. Bunun dışında eşyanın teslim işlemleri ve yüklemeye ilişkin sorunlarda gönderme garının bulunduğu yer hukuku uygulanacaktır (COTIF-CIM, m.20§1.2). Bunun yanında gönderilen eşyadaki fazlalıklara ilişkin hususlar m.28§6 gereği varış yeri hukukuna tâbi iken; taşıma süreci belirli bir noktada kesilir ve gönderence gerekli talimatlar makul sürede verilemezse bu durumda eşya ile ilgili sorunlarda m.33§6 gereği malın bulunduğu yer hukukuna göre çözüm üretilmeye çalışılacaktır.

3.1.2.3.3.3. Taşıma Sözleşmesinde Kararlaştırılan Hukuk

COTIF-CIM m.2§2'de hamule senedine kayıtlı hukuk seçimine şu şartlarla izin verilmiştir: Birincisi komşu iki devletin garları arasında yapılan taşımalar olması; ikincisi bir üçüncü devletin demiryollarından geçilerek yapılan taşımalarda tüm demiryollarının tek bir işletme tarafından işletilmesi hallerinde ilgili devletler hukukunda engelleyici bir düzenleme yok ise demiryolları için öngörülen iç hukuk

mevzuatı uygulama alanı bulacaktır. Burada gönderene, taşıma sözleşmesinin bir asli unsuru olan hamule senedine kayıt konularak eşyayı COTIF-CIM'e veya hattı işleten demiryolunun bağlı olduğu mevzuata göre taşımak konusunda seçimlik yetki verilmektedir. Yoksa gönderenin sınırsız hukuk seçimi yetkisi yoktur. Gönderen bir kere seçimini yapıp hamule senedini düzenledikten ve senedi taşıyıcıya teslim ettikten sonra tek taraflı olarak bunu değiştirme yetkisini de kaybetmiş olacaktır.

Ayrıca taşıma sözleşmesinde bir hukuk seçimi söz konusu ise, yukarıda belirtildiği üzere, COTIF-CIM atfı ile ulaşılan hukukun kanunlar ihtilafı kuralları cevaz verdiği ölçüde taraf iradeleri ile seçilen hukuk da taşıma sözleşmesinde uygulama alanı bulacaktır.

3.1.2.3.3.4. Tamamlayıcı Hukuk Kuralları

Tamamlayıcı hukuk kuralları, COTIF-CIM'e taraf olan devletlerin kendi aralarında uygulanmak üzere kararlaştırdıkları kurallar ile OTIF ve ilgili devletlerce belirlenen uluslararası tarifelerdir.

Taraf devletlerin kendi aralarında akdettikleri antlaşmalar ile özel düzenlemeler öngörülmüş ise bunların COTIF-CIM'e oranla öncelikle uygulanmasına COTIF-CIM m.66 ile izin verilmiştir. Ayrıca taraf devletlerin COTIF-CIM'e aykırı olabilmesine izin verilmeyen durumlarda COTIF-CIM ile uyumlu, izin verilen durumlarda ise ayırık şekilde tamamlayıcı hükümler koyma yetkisi tanınmıştır. COTIF-CIM'e aykırı tamamlayıcı hükümler koyma yetkisinin, COTIF-CIM'de tanındığı hususlarda, konan tamamlayıcı kuralların, COTIF-CIM'den öncelikle uygulanacağı da aşıkardır. COTIF-CIM m.9'da açıkça bu hususlarda tamamlayıcı hükümlerin konulabilmesi ve içeriğine ilişkin belirlemelerde bulunulması öngörülmüştür. Söz konusu tamamlayıcı kurallar esas itibarı ile yeni kurallar değil COTIF-CIM'in uygulanmasına yönelik, yorumlayıcı kurallar olup ilgili devletlerde yasa yapma tekniğine uygun bir şekilde çıkarılması ve Merkez Ofise bildirilmesi gerekir.

COTIF-CIM'e aykırı düşmeyen kuralların tamamlayıcı kurallar olarak taraf devletler arasında antlaşmalar ve tarifeler yolu ile uygulamaya sokulması mümkündür.

Buna karşı COTIF-CIM'in açıkça kendi düzenlemelerine aykırı tamamlayıcı kurallar konulmasına izin verdiği ve eşyanın niteliğine göre belirlenen 8.maddenin 4.paragrafında sayılan eşyaların taşınmasına özgü antlaşmalar yapılmasına da izin verilmiştir.

Bir somut olayda ilk olarak uygulanacak olan COTIF-CIM'in hükümleridir. Daha sonra tamamlayıcı kurallar ile uluslararası tarifeler, eğer hala sorun çözülmemişse ulusal hukuk uygulanacaktır. Bu silsile COTIF-CIM m.10§1'de belirtilmiştir. Adı geçen tarifeler, COTIF-CIM'de tanımlanmamış olmakla birlikte en az iki taraf devlet demiryolu işletmesi arasında uygulanmak üzere çıkarılmış ve hukuk metni haline getirilmiş düzenlemelerdir. Bu tarifeler de açıkça COTIF-CIM'de izin verilmedikçe konvansiyon kurallarına aykırı ve kuralları bertaraf edecek düzenlemeler getiremezler.

Bunlara ek olarak ücret ve masrafların belirlenmesinde uluslararası tarifeler ve OTIF tarafından COTIF-CIM'e aykırı düşemeyen düzenlemelerde bulunmaktadır. Bunlar da uluslararası demiryolu taşıma sözleşmelerinde uygulanacak tamamlayıcı hukuk kurallarıdır.

3.1.2.3.3.5. Milletlerarası Özel Hukuktan Kaynaklı Bağlama Kuralları

COTIF-CIM, taraf devletler açısından milletlerarası özel hukukun bağlama kuralları ile varılacak bir hukukun taşımaya uygulanmasına cevaz vermeyecek şekilde düzenlenmiştir. COTIF-CIM kuralları esas itibarı ile emredici bir şekilde oluşturulmuştur. Ancak m.10§1 gereği en son bazı sorunların çözümünde ulusal hukukun uygulama alanı bulacağı tespit edilmekle emredicilik yumuşatılmıştır.

COTIF-CIM m.10§2, kanunlar ihtilafı kuralları da dahil olmak üzere hak sahibinin haklarını kullanmaya kalkıştığı ülke hukukunun bahsi geçen ulusal hukuk olduğunu da açıkça belirlemiştir (*lex fori*). İşte bu aşamada varılan ulusal hukukun bağlama kuralları ile ulaşılan maddi hukuk normları da son sırada uygulanacak hukuk olarak karşımıza çıkacaktır. Ancak bu ulaşılan hukuk, sadece COTIF-CIM ve tamamlayıcı hukuk kuralları ile çözüm bulunamayan hususlarda ki; çok istisnai bir şekilde karşımıza çıkacaktır. Yükün gönderen garına teslimi veya gönderilen

tarafından gönderi garından tesellümüne ilişkin hususlarda o yer hukukları kanunlar ihtilafı kuralları ile birlikte uygulama alanı bulacaklardır.

3.1.2.3.3.6. Incoterms ile Milletlerarası Ticari Örf ve Adet

Uluslararası satım ve mal teslimi ile ilgili olan Incoterms ve bu hususla ilgili milletlerarası ticari örf ve adetler de özellikle riskin kime ait olduğu konuları ile hasar ve zıya halinde hak sahibi ve rücu ilişkilerini tespitinde yardımcı kaynaklar olarak uygulama alanı bulabileceklerdir. Bu türden genel uygulama ve ticari örf ve âdet konumuna gelmiş kurallar her ne kadar asli hukuk kaynakları olarak rol üstlenmeseler de yardımcı ve yoruma katkıda bulunan kaynaklar olarak ve de genel hukuk kaynaklarından öncelikli olarak uygulanabilecektir.

3.1.2.4. Eşyanın Denizyoluyla Taşınmasına İlişkin Lahey (LK) ve Lahey-Visby (LVK) ile Hamburg Kuralları (HK)⁴

Denizde eşya taşımalarına ilişkin olarak genel kabul görmüş uluslararası konvansiyon, Lahey Kuralları olarak bilinen, Konşimentoya İlişkin Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkındaki Uluslararası Konvansiyon'dur. Bu Konvansiyonun 4. maddesi açıkça zıya ve hasar sorumluluğunu istisnaları ile ortaya koymaktadır (Özdemir, 2006).

Lahey Kuralları, Brüksel Protokolü ile kabul edilen Visby Kuralları ile değiştirilmiş olup; artık bu kurallar Lahey-Visby Kuralları olarak anılmaktadır. Lahey-Visby Kuralları aynı zamanda 1968 tarihli Brüksel Protokolü ile değiştirilmiş Lahey Kuralları olarak da adlandırılmaktadır. Türkiye tarafından bu değişiklikler henüz kabul edilmemiştir. Ancak seçilen hukuk olarak uygulama alanı bulması olasıdır. Lahey Kuralları, adından da anlaşılacağı üzere, taşıma sözleşmelerinden ziyade konşimentoya ilişkin kurallar getirmekte ve ulusal hukuka kanunlaştırmayla da aktarılması mümkündür. Bu konvansiyon Türkiye açısından hem Türk Ticaret Kanunu içinde düzenlenmiş ve hem de daha öncesinde Lahey Konvansiyonu'na taraf olunarak yürürlüğe sokulmuştur (Özdemir, 2006).

⁴ Özdemir 2006, s.64-80.

Lahey-Visby Kuralları'na alternatif sayılabilecek Türkiye'nin taraf olmadığı; ama genel kabul gören Denizyolu İle Eşya Taşımaya İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu-Hamburg Kuralları da çalışma kapsamında karşılaştırma amacıyla değerlendirilmiştir. Zira, Hamburg Konvansiyonu taşıyıcının sorumluluğu açısından önemli değişiklikler öngörmekte ve daha ziyade eşyanın ilgilileri lehine denge sağlayacak düzenlemelere yer vererek taşıyıcının zıya ve hasar sorumluluğunu belirli ölçüde ağırlaştırmaktadır. Kaldı ki; getirilen düzenleme konşimentodan ziyade taşıma sözleşmesini esas alan bir temele dayandırılmış olup ve gerçek anlamda uluslararası deniz taşımalarını düzenleyen ilk konvansiyon olma özelliğini göstermektedir. Bu durumda Hamburg Kuralları'nın diğer taşıma yöntemlerine has konvansiyonlardaki sorumluluk ilkelerine yaklaşma hatta genel anlamda aynılaşıma olarak kabul edilmektedir (Özdemir, 2006).

3.1.2.4.1. Genel

Deniz taşımacılığı, başlı başına riskli ve taşıyana yüklediği çok büyük yatırım ihtiyacı ile herhangi bir şekilde özel yasal ya da uluslararası konvansiyon benzeri düzenleme bulunmaksızın gelişmiştir. Bunun sonucu olarak, taşıyan sorumsuzluğuna ilişkin kuralları serbestçe taşıyana kabul ettirmiştir. Sanayi ve teknolojide gelişmeler, çarter sözleşmelerinden ziyade taşıma sözleşmelerinin yaygınlaşması, gemilerin teknik gelişmişlikleri ve güçlü deniz taşıma şirketlerinin ortaya çıkması ile bu güçlü taşıyanların, taşıyanlara karşı sorumsuzluk kayıtları ile korunmalarına rağmen taşıyanların korumadan yoksun oluşları sonucu uluslararası alanda uygulanacak bir kurallar silsilesi ihtiyacı kendini göstermiştir.

3.1.2.4.2. Lahey ve Lahey/Visby ile Hamburg Kuralları

Uluslararası taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuka yeknesaklık ihtiyacı sonucu, öncelikle Uluslararası Hukuk Birliği (ILA) tarafından bağlayıcı olmayan tavsiye nitelikli 1921 tarihli Lahey Kuralları hazırlanmıştır. Bu kurallar 1924 yılında Brüksel Konvansiyonu adı altında bir uluslararası konvansiyon olarak kabul görmüş ve sonra da Lahey Kuralları olarak anılmaya devam etmiştir. Aslında uluslararası deniz taşıma sözleşmesi ile ilgili her türlü soruna çözüm bulmaktan öte, sadece konşimento şartlı taşımalara ve konşimentoya ilişkin belirli kurallar getirmiştir. 25.08.1924 tarihli

konvansiyon, 14.02.1955 tarihinde 6469 sayılı kanun ile onaylanmış ve 04.01.1956 tarihi itibarı ile yürürlüğe sokmuştur. Aynı zamanda TTK içinde de bu kurallar işlenmiş olarak yer almaktadır.

LK, dünya genelinde kabul görmüş ancak hukuk birliğinden çok, iç hukuklara alınmasına izin verilen sistem sonucu hukuk benzerliğini sağlamıştır. Yeknesaklığa yönelik uyarlamak üzere 1959 yılından itibaren CMI (*Comity Maritime International*) tarafından çalışmalara başlanmış ve 1968 yılında bir konferansta Visby Kuralları olarak anılan Protokol imzaya açılmış ve 23.06.1977 tarihinde ancak yürürlüğe girmiştir. Bu değişiklikler sorumluluk sınırlamasına ilişkin ve yardımcıları ile sözleşme dışı sorumluluğa ilişkin hükümler dışında çok önemli değişiklikler olmamış, konferanstan beklentiye uygun sonuç alınamamıştır. Kaldı ki, değişiklikler bu denli küçük çaplı olmasına rağmen Lahey Kuralları kadar büyük ölçüde kabul görmemiştir.

Bunun üzerine, BM tarafından mevcut sorumluluk sistemine karşı ileri sürülen eleştirileri dikkate alan ve taşıtanların menfaatlerini gözetecek bir şekilde UNCITRAL (*United Nations Commission on International Trade Law*) görevlendirilmiş ve gerekirse yeni bir konvansiyon hazırlama konusunda da yetki almıştır. On yılı aşkın bir çalışma sonunda Hamburg'da toplanan 06-31 Mart 1978 tarihlerinde düzenlenen BM Denizde Eşya Taşıma Konferansı'na LVK'ya alternatif bir metin olarak Hamburg Konvansiyonu sunulmuş ve son şekliyle büyük bir çoğunlukla kabul edilmiştir. Türkiye'de dahil olmak üzere taşımacılık sektöründe ileri hiçbir devlet, başlangıçtaki görüş ayrılığından olsa gerek, konvansiyona henüz taraf olmamışlardır. Tasdik eden yirmi devlet sayısı şartı çok geç gerçekleşmiş ve bundan da bir yıl geçmekle 01.11.1992 tarihi itibarı ile Hamburg Konvansiyonu yürürlük kazanmıştır.

Sonuç olarak, uluslararası deniz taşıma sözleşmelerine uygulanmakta olan LK, LVK ve HK olmak üzere üç farklı kurallar bütünü vardır. Ayrıca, LK'da öngörülen sistemden dolayı bu kuralları iç hukuka alıp değiştiren taraf devletler uygulaması da farklılıklar göstermektedir. Uluslararası yeknesaklık ihtiyacı da açık ve somut bir vakıadır. Bu bağlamda uluslararası deniz taşımalarına ilişkin getirdiği kuralların gerek CMR ve gerekse VK ile uyumlu oluşu ve her boyutuyla uluslararası deniz taşımalarını ele alışı karşısında HK başarılı bir sonuç olarak ortaya çıkmıştır.

3.1.2.4.3. Uygulama Şartları

LK, m.10'da konvansiyona taraf devlet ülkesinde düzenlenen her konşimentoya uygulanmak üzere hazırlanmış gözükmektedir. Ancak Türkçe çevirisinde "...akit devletlerden biri tarafından tanzim edilen her konşimentoya..." ibarelerine yer vermiş ise de; burada kastedilenin devletin kendisi tarafından konşimento tanzimi olmadığı aşikardır. LK m.10 aslında uluslararası taşıma sözleşmesinin varlığı şartını da aramamaktadır. Konşimentonun taraf olan devlet ülkesinde düzenlenmiş olması şartıyla ulusal taşıma sözleşmelerine uygulanması söz konusudur. Çünkü LK, uluslararası taşımaları değil, konşimentoya ilişkin yeknesaklığı hedeflenmiştir.

Uygulama maddesinin muğlak ifade edilmesinin sonucu olarak LK, Visby Kuralları ile tadil edilirken 10. maddede esaslı değişiklik yapılmış ve LVK'nın sadece konşimentolu uluslararası deniz taşımalarında uygulanmasına yönelik düzenleme getirilmiştir. Bu düzenlemeye göre iki ayrı devlet ülkesi limanları arasında yapılan taşıma sözleşmelerinde Lahey/Visby Kuralları'nın uygulanabilmesi için; ya konşimento bir taraf devlet ülkesinde hazırlanmış olacak ya da taşıma bir taraf devlet ülkesinde bulunan bir limandan yapılacak yahut da sözleşmenin delilini oluşturan veya sözleşmeyi kuran konşimentoda hukuk seçimi yoluyla bu kurallara ya da kuralları iç hukuk haline getirmiş ülke hukukuna (*paramount klozu*) atıfta bulunulacaktır.

Bu üç ihtimalden birinin varlığı halinde konşimentolu taşımaya uygulanacak kurallar LVK olacaktır. Görüldüğü üzere, LVK taraf devlet ülkesine doğru yapılan taşımaları uygulama alanına almamış, sadece taraf devlet ülkesinden yapılanları esas almıştır. LK ise, bu hususta 10. maddede sadece taraf devletlerce hazırlanan konşimentolara uygulanmaktan söz etmekte ve düzenleme yerine göre uygulanmaktadır.

Buna karşın, HK'nın uygulama şartları 2. maddede geniş bir şekilde, tartışmaya mahal vermeyecek ayrıntıda düzenlemiştir. Taşımanın belgelendirmesi ile ilgili olarak özellikle HK, daha geniş bir perspektifi kabul etmiştir. Buna göre gönderme ya da varma yeri konvansiyon ülkesi olan taşımanın iki ayrı devlet ülkesi limanları arasında yapılması gerekir. HK'da konşimento temelli tespit yerine, taşıma sözleşmesi temelli

uygulamaya yer verilmiştir. Şöyle ki; deniz taşıma sözleşmesinde tespit edilen yükleme limanının veya boşaltma limanının ya da yükleme limanlarından birinin Konvansiyon ülkesinde bulunması ve gerçek boşaltmanın bu limanda vuku bulması gerekir. Ayrıca konşimento veya sözleşmenin delillerini oluşturan diğer belgelerin taraf devlet ülkesinde hazırlanmış olması ya da bu belgelerde hukuk seçimi yoluyla HK'ya veya bu kuralları iç hukuk haline getirmiş ülke hukukuna atıfta bulunulmuş olması (*paramount klozu*) lazımdır.

Bu beş ihtimalden birinin gerçekleşmiş olması halinde HK'ya tabi bir uluslararası taşıma sözleşmesinin varlığından söz edilecektir. Ayrıca charter sözleşmeleri ile ilgili bir netlik sağlanmış ve charter sözleşmesi uyarınca konşimento tanzim edildiği takdirde konvansiyonun uygulanacağı HK m.2/3'te uygulamaya uygun bir şekilde kabul edilmiştir.

3.1.2.4.3.1. Taşımanın Deniz Yolu ile Yapılmasına İlişkin Bir Sözleşme ve/veya Konşimento Olması

LK m.l.b.b., taşıma sözleşmesini tanımlamaktadır. Buna göre, konşimentoyla veya eşyanın denizyolu ile taşınması için senet teşkil eden herhangi bir vesika ile tespit edilen yazınlık şeklini şart koşmaktadır. Her ne kadar konşimento dışında yazılı bir senet ile taşıma sözleşmesinin kurulabileceğine değinilmekte ise de LK m.10'dan dolayı konşimento düzenlenmemiş taşıma sözleşmelerinde hukuk seçimi dışında, LK geçerli hukuk kaynağı olamayacaktır. Buna karşın, LK m.3§3'deki düzenlemenin uygulanabilmesi için henüz konşimento düzenlenmemiş olması gerektiği de ortadadır. LK özel olarak sözleşme ile konşimento düzenlenmesi yasaklanmamış ve gümrüklerce konşimento düzenlemeye yasak konulmamış olduğu sürece, tüm taşıma sözleşmelerinde uygulama alanı bulacaktır.

Gerek HK gerekse LK ve LVK açısından navlun sözleşmesi rızai olarak kurulmakta ve iki tarafa borç yüklemektedir. Herhangi bir şekil zorunluluğu bulunmamakla birlikte LK ve LVK'ya tabi bir taşıma sözleşmesi için ayrıca konşimento düzenlenmesi şarttır. Ancak sözleşmenin kurulması için eşyanın vasıtalı ya da vasıtasız zilyetliğinin ya da taşıyana tesliminin sözleşmenin kurulmasında herhangi bir önemi yoktur.

Ancak bu görüşün aksine Lahey ve Lahey/Visby Kuralları'nın uygulanabilmesi için konşimento düzenlenmiş olması şartını arayanlar da vardır. Bu ikinci görüş, söz konusu Kurallar'ın uygulanması bakımından 10. maddeyi dar yorumlamaktadır. Bu Kurallar'ın 3. maddesinin 3. paragrafında konşimento verilmesine ilişkin konşimentosuz sürece dair getirilen hükmü göz ardı etmektedir. Oysa belirli bir aşama için de olsa konşimentosuz ve fakat sözleşmenin ispatlanabildiği süreçte bu Kurallar uygulama alanı bulabilir. Ancak, konşimentosuz taşımalarda, zıya ve hasar sorumluluğuna ilişkin hususlar bakımından LK ve LVK uygulama alanı bulmayacağı değerlendirilmektedir. Bu çerçevede konşimento veya benzer bir taşıma belgesi düzenlenmiş olması gerçekte şart olarak aranmakta; özel bazı durumlarda konşimentosuz süreçte de taşıma sözleşmesinin varlığını ispat koşulu ile zıya ve hasar sorumluluğu dışındaki sorunlarda uygulama alanı bulmaktadır.

LK ve LVK açısından uygulama alanı dışına çıkmak için sözleşmede konşimento yerine devredilemez yol belgesi veya yük alındısı gibi belgelerin düzenlenmesi yetmektedir. Zira, böyle bir düzenleme ve konşimento düzenlememekle Kurallar'ın uygulanması bertaraf edilebilmektedir (m.6).

Taşıma sözleşmesi değil de ortada bir çarter sözleşmesi varsa ve bu çarter sözleşmesi için konşimento düzenlenmiş ise; bu defa gerek LK gerekse LVK m.10 gereği çarter sözleşmesi olmasa da düzenlenen konşimentoya uygulanmak gerekecektir. Buna mukabil hem LK hem de LVK m.5/2 çarter sözleşmelerine bu kuralların uygulanmayacağını açıkça düzenlenmektedir. Bu nedenle varlığı aranacak sözleşme, navlun sözleşmesi ve taşıma belgesi ise konşimentodur.

HK ise uygulama şartı olarak konşimento yerine navlun-taşıma sözleşmesini esas almıştır. Konvansiyon m.1§6 ve 2§1 birlikte değerlendirildiğinde; farklı devletlere ait limanlar arasında navlun karşılığı eşya taşımak üzere yapılan her tür navlun sözleşmesine uygulanabileceği görülmektedir. Sözleşme için herhangi bir şekil şartı aranmamış, rızai olarak kurulmasına izin verilmiştir. Deniz taşımalarında konşimentodan ziyade deniz yük senedi veya yük kabul belgesi gibi belgelerin düzenlendiği durumlarda da HK'nın uygulama şartı gerçekleşmiş olacaktır. Bu çerçevede, uluslararasılık şartını sağlayan ve taşıyanın bir limandan başka bir limana navlun karşılığı eşya taşımayı taahhüt ettiği sözleşmeler bakımından HK uygulama

alanı bulacaktır. Ancak yine de konşimento ya da benzer taşıma belgesinin düzenleme yeri yahut bu belgede hukuk seçimi ile uygulama alanı bulma imkânı tanınmış olması da HK açısından ispat vasıtası olma özelliği yanında konşimentoya ayrı bir önem atfedilmesini gerektirmektedir.

HK m.2§3 gereği çarter sözleşmeleri konvansiyonun uygulama alanına kural olarak girmemekte ve istisna olarak uygulanabilmesi için de konşimento düzenlenmesi ve konşimento hamilinin çarter sözleşmesi tarafı olmaması gerekmektedir. Başka bir ifadeyle HK açısından konşimento düzenlenmesi, uygulama şartlarının varlığını tespitinde özellikle çarter sözleşmeleri bakımından önem taşımaktadır. Doktrinde çarter sözleşmeleri kira sözleşmesinin bir çeşidi gibi değerlendirildiği için, HK'nın kapsamı dışında bırakıldığı yönlü *Tekil* tarafından savunulan görüş; çarter sözleşmesi ile kira sözleşmesinin farklı hukuki işlemler ve deniz taşıma hukukunda çarter sözleşmeleri yanında ayrıca kira sözleşmelerine yer verilmiş olması ile tanım unsurları dikkate alındığında kabul görmemektedir. Fakat "*denizyolu ile bir limandan bir diğer limana eşya taşımanın taahhüt edildiği her sözleşme*" kapsamında telakki edilebilecek sefer çarteri sözleşmeleri de istisna tutulmuştur. Kira sözleşmeleri zaten kapsam dışında kaldığından bu hususta herhangi bir açıklamaya yer verilmediği anlaşılmaktadır. Çarter sözleşmelerinin HK uygulama alanı dışında bırakılmasının sebebi, çarter sözleşmesi taraflarının eşit koşullarda sözleşme serbestisinden yararlanabilme imkanına sahip olmasıdır. Konşimento düzenlenmesi ve üçüncü kişilere devrinde, HK uygulama alanı bulunduğu da dikkate alındığında, bu durum haklı bir gerekçe oluşturmaktadır. Karma taşımalar da deniz taşımacılığını ilgilendirdiği ölçüde HK'nın uygulama sahasında kalmaktadır (HK m.1§6). Bu hususta Konvansiyon, karma taşımalarda deniz ile ilgili kısmı kendi uygulama sahasına almış durumdadır.

3.1.2.4.3.2. Konşimento ve/veya Navlun Sözleşmesini İspat Eden Belgenin Hukuki Niteliği

LK ve LVK konşimentoya ve konşimentolu taşımalara ilişkin kurallar koymakta olup kural olarak konşimento düzenlenmesi uygulama açısından şarttır. HK ise konşimentoya değil uluslararası deniz taşıma sözleşmelerine ilişkin kurallar koymaktadır. HK m.1§6'da taşıma sözleşmesi tanımlanırken konşimentoyu zorunlu bir unsur olarak saymamaktadır. Aynı maddenin 7. paragrafına göre ise; konşimento,

taşıma sözleşmesinin kanıtı olan, taşıyan tarafından eşyanın teslim alındığını ya da yüklendiğini tevsik eden ve senet karşılığı taşınan eşyanın da teslim edileceğini gösteren belgedir. Konşimento çerçevesinde taşıyan, sözleşmenin ifasını üstlenmektedir. Bu özellikleri karşısında konşimento mesnedi olan taşıma sözleşmesinden bağımsız düşünülemez. Kaldı ki; denizyoluyla yapılan uluslararası eşya taşımalarının büyük bir bölümü konşimentolu olarak gerçekleşmektedir.

HK, 15. maddesinde konşimentoyu ayrıntılı olarak açıklamakta ve içeriğine nelerin kaydedilebileceğini düzenlemektedir. Burada sayılı unsurlardan bir kısmının eksikliği, tanım unsurları yer almak koşulu ile, konşimentonun geçerliliğini etkilemeyecektir. Yine bu maddede konşimentonun içeriğinde neler olacağı ayrıntılı olarak sayılmış ve bunlardan herhangi biri eksik olsa bile 1. maddedeki tanım unsurlarını taşıdığı sürece konşimentonun var olduğu kabul edilmiştir. HK m. 14 uyarınca konşimento tanzim yükümlülüğü taşıyanın üstündedir. İmzanın elle atılması şart olmayıp konşimentonun düzenlendiği yer hukuku izin verdiği ölçüde diğer şekillerde ve hatta elektronik imza olarak kullanılabilir (*lex loci contractus*).

HK m.1§2.c.2’de konşimentonun nama, emre veya hamile yazılı olarak tanzim edilebileceği belirtilmiştir. Konşimento veya eşdeğer belge hamili esas itibarı ile taşınan eşyayı ilgili kurallar açısından kayıtlı şart ve içerikte tesellüme yetkili kişidir. LK ve LVK açısından da konşimento, taşıma sözleşmesi ile değerlendirilecek ve taşıma sözleşmesi kayıtları da tarafları bağlayacaktır. Ancak, taraflar konşimentoyu kıymetli evrak vasfında düzenlerlerse konşimento bağımsızlaşacak ve devir edilmekle esaslı delil haline gelecektir. Kural olan ise bağımsızlaşmaması ve taşıma sözleşmesi ile birlikte değerlendirilmesidir.

Taşıtan ya da yükletenin talebi üzerine taşıyan tarafından tanzim edilmek gereken bu senetlerde hukuk seçimi ile LVK’nın uygulanabilmesi için *paramount clause* şeklinde m.10/c-son uyarınca hukuk seçimi yapılması gerekir. Bu seçim, LVK veya Kurallar'a taraf bir ülke hukukuna atıfta bulunulması şeklinde olabilir. LK açısından ise böyle bir seçim olasılığı m.10’da yer almamakla birlikte, seçimle uygulanan hukukun ilgili devlet hukukunda sözleşme serbestisi içinde değerlendirilmesi gerekir. Gerek LK gerekse LVK m. 3§3’te konşimentonun taşıyıcı tarafından ve asgari şartları havi bir şekilde düzenleneceği belirtilmiştir. Burada

eşyanın söz konusu şartlara uygun teslim alındığı yönünde bir karine de oluşmaktadır. Eşyaya ilişkin bilgilerden bu konvansiyonlar bakımından da gönderenin sorumluluğu esastır. Verilen bilgiler doğrultusunda düzenlenen konşimento kayıtları karine teşkil etmekte ise de yanlış veya eksik bilgi taşıyan tarafından ispatlanırsa; taşıtanın sorumluluğu söz konusu olacaktır.

Konşimentonun taşıyan tarafından düzenleneceği hükme bağlanmış olması gönderen-taşıtanın konşimentodaki bilgilerin geçerliliği ve doğruluğu konusunda sorumluluğunu etkilemez (HK m.17).

Tüm taşımanın birden çok taşıyıcı tarafından yapılması da mümkündür. Bu durumda tek bir konşimento, yani direkt konşimento (*through bill of lading*) düzenlenmiş ise gerek LK gerekse LVK açısından sorumluluk tespitinde uygulama şartı tüm taşıyanlar açısından gerçekleşecektir. Buna karşın, direkt konşimento düzenlenmesi halinde HK açısından fiili ve akdi taşıyıcılar bakımından getirilen ayrık hükümler uygulama alanı bulacaktır.

Konşimentonun devri halinde taşıyana karşı talep hakkı sahipleri değişecekse de gönderen ya da taşıtanın taşıyana karşı akdi sorumluluğu devam edecektir. Bu durumda konşimentodan değil, taşıma sözleşmesinden kaynaklı sorumluluk esas olup, ciro ile devri söz konusu olmayacaktır.

3.1.2.4.3.3. Taşımanın Konusunun Eşya Olması

Lahey ve Lahey/Visby Kuralları m.10'da direkt olarak eşya taşınmasından söz edilmemekte ise de 1. maddenin b) bendinde konşimento ya da eşyanın denizyolu ile taşınması için bir senet düzenlenmesi zorunluluğundan bahsedilmektedir. Bu durum gerek Lahey ve gerekse Lahey/Visby Kuralları'nın uygulama alanının eşya taşımalarına özgü olduğunu göstermektedir. Belirtilen kuralların konşimentoya ilişkin olduğu da gözetildiğinde vardığımız sonuç pekişmektedir.

1. maddenin c) bendinde belirtildiği üzere, sadece canlı hayvan ve sözleşmede güvertede taşınacağı belirtilip gerçekte de güvertede taşınmış olan eşyaların taşınmasında bu Kurallar çerçevesinde eşyadan söz edilemez. Yine de taraflar bu

durumlarda dahi uygulanacak hukuk olarak, LK veya LVK'yı seçmekte serbesttirler. Güvertede taşıma konusunda taşıyana serbesti tanınması Lahey ya da Lahey/Visby Kuralları'nın uygulanmasının bertaraf edilmesi olarak kabul edilemez.

HK ise; canlı hayvan (m.1§5) ve sözleşmeyle belirlenmiş, ticari teamüller ile kanun ve düzenlemeler tarafından öngörülen güvertede eşya taşımalarını (m.9), eşya olarak kabul etmektedir. Bu çerçevede HK, yolcu ve bagaj dışındaki bütün eşya taşımalarına ilişkin taşıma sözleşmelerinde uygulanacak hukuku düzenlemektedir. HK açısından eşya, ticari değeri ve fiziksel özelliğinden bağımsız taşınmaya elverişli menkul mal olarak telakki edilebilecek şeyi kapsamaktadır. Bunun dışında eşya vasfının uygulama şartı bakımından değil sorumlulukla ilgili düzenlemeler bakımından önemi söz konusu olacaktır.

LK ve LVK açısından güvertede taşınan eşya bu kuralların uygulaması açısından eşya olarak kabul edilmemekte ise de uygulamada ticari gelenek haline gelmiş konteynerlerle taşınan eşyalar hep güvertede taşınmaktadır. Bu nedenle konteynerler kurallar çerçevesinde eşya olarak kabul edilemedikleri için konteyner taşımacılığına ilişkin hukuksal çözümler üretilme çabası içine girilmek zorunda kalmıştır. Ayrıca bu tür taşımacılık, sanayi ve teknolojinin gelişmesi ve süratle yükleme ve boşaltma ile karma taşımalara elverişli olduğu için de hızla gelişmiş ve yaygınlaşmıştır. Bu çerçevede hem güvertede taşınan eşya hem de taşıtan tarafından temin edildiği sürece konteynerleri HK m.1§5 eşya olarak saymıştır.

3.1.2.4.3.4. Uluslararasılık Unsuru

LK ile LVK bu hususta farklılık göstermektedir. LK m.10, taraf devlet ülkelerinden birisinde hazırlanan konşimentolara bu konvansiyon hükümlerinin uygulanmasını öngörmektedir. LVK'ya bakıldığında ise; 10.maddede açıkça iki ayrı devlet ülkesi limanı arasında yapılan taşımadan söz edilmekte ve gönderen ülke devletinin taraf devlet olması yeterli ve şart olarak aranmaktadır. Bunun akdi ya da fiili olması önemli değildir. Her iki durumda da uluslararası taşıma unsuru gerçekleşmektedir.

HK m.2Şl dikkate alındığında taşımanın farklı devlet ülkesinde yer alan limanlar arasında yapılması zorunludur. HK bakımından navlun sözleşmesinde yükleme veya boşaltma limanlarından en azından birinin akit devlet ülkesi limanı olması şarttır. Ya da en azından seçimlik boşaltma limanı öngörülen hallerde fiilen boşaltmanın akit devlet ülkesi limanında gerçekleşmesi gerekmektedir. Buradan anlaşılan HK asıl olarak tarafların iradelerine önem vermekte, akdi ilişkide belirlenen yükleme ve boşaltma limanlarını dikkate alarak uluslararasılık unsurunun varlığını tespit cihetine gitmektedir.

Sonuç olarak; LK'da aranmayan uluslararasılık unsuru, LVK'da sadece gönderme ülkesi devletinin taraf olması ve HK'da ise ya gönderme ya da varma ülkesi devletinin taraf olması şeklinde belirtilmiştir. Ancak tek bir liman devletinin taraf olması şartı, diğer liman devletinde dava açıldığında kuralların uygulama alanı bulup bulmayacağı hususunda o yer kanunlar ihtilafı kurallarına bakılmasını gerektirmektedir.

3.1.2.4.3.5. Bedel Unsuru

LK ve LVK özel olarak bir düzenleme getirmemiş olmakla birlikte taşıma sözleşmesinin deniz taşımaları bakımından da karşılığı olduğu genel olarak kabul edilmekte iken; HK bu konudaki tereddütleri giderici bir şekilde m.1Ş6'da navlun sözleşmesi tanımı yapılırken bir bedel (navlun) karşılığı yapılan taşımalar ifadesine yer verilerek bedelsiz taşımalar HK uygulama alanı dışında bırakılmıştır. Eşya taşımaları bakımından taşıyanın elde etmesi gereken bedel, navlun olarak tanımlanmakta ve bu durum yapılan faaliyetin ticari bir iş olmasından kaynaklanmaktadır. Böylece, LK ve LVK'da bedele özel bir şekilde değinilmemesi bedelsiz taşımaların bu kurallara göre yapılabileceği anlamına gelmeyecektir. Navlun, ödeme borcu esasında gönderene ait bir borç ise de gönderen tarafından ödenmediğinde gönderilen tarafından ödeneceği kabul edilmek gerekir. Sözleşme düzenlemesi bu konuda belirleyici olacaktır. Bedel unsuru için yukarıda diğer konvansiyonlar için yapılan açıklamalar burada da geçerlidir.

3.1.2.4.3.6. Kuralların Tarafların Seçimiyle Uygulanabilirliği

Tarafların Lahey Kurallarını uygulanacak hukuk olarak seçmeleri halinde bu kuralların uygulama alanı bulup bulmayacağına ilişkin bir hüküm yoktur. Genel olarak tarafların aralarında yaptıkları sözleşmeye uygulanacak hukuku seçme konusunda sözleşme serbestisi ilkesi dikkate alındığında bir engel yoktur. Böyle bir seçim için ya direkt uygulanacak hukuk olarak kurallara ya da kuralları iç hukuk haline getirmiş bir devlet hukukuna atıf yeterlidir.

LVK m.10.b.c.'de bu kuralların uygulanmasına ilişkin taşıma sözleşmesi belgelerinde ya da konşimentoda açık bir hüküm ile kuralların uygulanmasına cevaz verilmiştir.

HK, LVK m.10.b.c.'yi aynen 2. maddenin 1. paragrafının e) bendi olarak düzenlemiştir. Ancak HK, iç hukuk olarak kanunlaştırmaya izin vermediği için bu kuralların seçilebilmesi ya doğrudan konvansiyona ya da konvansiyona taraf olan devlet hukukuna atıfta bulunmak gerekmektedir. Taraf olmayan devletlerden biri HK'yi iç hukuk hükmü haline getirmiş ve taraflar ilgili devlet hukukuna atıfta bulunmuşlarsa Hamburg Kuralları değil, o devlet hukuku uygulanacaktır. HK m.2§1.e., taraf olan bir devlet hukukunun seçimine imkân vermekte ise de bu durumda HK'ya göre elde edilecek tazminattan daha düşük tazminat ya da sorumluluk kurallarını hafifletme sonucunu doğurmamalıdır.

Lahey/Visby Kuralları'na taraf bir devlet ülkesinden yapılan taşımalarda konşimentoda Lahey Kuralları'na taraf olan bir devlet hukukunun seçilmesi halinde, hukuk seçimi taşıyanın sorumluluğunu hafifleten bir nitelik göstereceğinden geçerli olmayacaktır (LVK m.3§8). Hatta daha ileri giderek seçili devlet hukuku ile yargılamaya yetkili mahkeme hukukunun her ikisi de LVK'ya taraf olsa seçilen hukuk devletin para birimi nedeniyle alınacak tazminat daha düşük olaksa da seçilen hukuk m.3§8 çerçevesinde uygulanmamalıdır.

HK bakımından yükleme ve boşaltma limanları gibi diğer bağlama noktalarına bakılmaksızın sırf taraf iradeleri ile sarıh olarak seçilen hukuk olması yeterlidir. HK m.23§3 gereği taşıma belgelerinde HK'ya atıfta bulunulması da gerekmektedir.

Böylece taşıyanın sorumluluğunu hafifleten sözleşme hükümleri de geçersiz olacaktır. HK uyarınca geçersiz olan taraflar arası sözleşme hükümleri ya da konvansiyona atıfta bulunulmaması sebebiyle eşyanın ilgilisi daha düşük bir tazminata kavuşmuş ise HK uygulansaydı alınacak tazminat miktarı ne olacaktıysa aradaki farkı taşıyan tazmin etmek zorunda kalacaktır (m.23§4).

3.1.2.4.4. Lahey ve Lahey/Visby ile Hamburg Kuralları Dışında Uygulanacak Diğer Hukuk Kaynakları

3.1.2.4.4.1. Genel

Lahey ve Lahey/Visby Kuralları'nın düzenleme getirdiği hükümler esas itibarı ile konşimentoya dair belli başlı hususlarda yeknesaklık sağlamaktadır. Bu sebeple uluslararası denizyolu taşımalarına uygulanacak başkaca hukuk normlarına ihtiyaç vardır. Hamburg Kuralları daha ayrıntılı bir şekilde taşıma sözleşmesine dair hükümler getirmiş ise de uygulamada ortaya çıkan her türlü soruna cevap vermemektedir.

Bu durumda meydana gelecek sorunların çözümünde öncelikle ilgili kurallar, daha sonra atıfta bulunulan hukuk, üçüncü olarak taraflar bir hukuk seçimi yapmışlarsa seçilen hukuk, böylesi bir seçim dahi yoksa hak aranan merciin kanunlar ihtilafı kuralları ile ulaşılabilecek hukuk olaya uygulanır.

3.1.2.4.4.2. Atıfta Bulunan Hukuk

Lahey ve Lahey /Visby ile Hamburg Kuralları'nda genel bir atfa yer veren hüküm bulunmamaktadır. Bunun nedeni ilgili kuralların maddi hukuka ilişkin olmaları ve hüküm koyduğu sahada uygulanmak üzere ihdas edilmeleridir. Buna rağmen LK m.9§2 ve 3'te milli hukuka atıfla yerel para ile hüküm kurmaya ve gereğinde kur hesabı yoksa yuvarlama yaparak bulunacak ekonomik değerinin ödenmesine izin vermektedir. Yine aynı konuda LVK m.4§5.b.d.'de *lex fori*'ye atıfta bulunulmakta ve yargılamanın yapıldığı yerde kur hesabının yapılmasına cevaz vermektedir.

HK ise; uluslararası taşıma sözleşmesine her boyutu ile uygulanacak hukuk koyma çabasında olmakla daha fazla hususta ulusal hukuka atıfta bulunmaktadır. HK

m.14§3, konşimentoda yer alan imzaların geçerliliğini *lex loci contractus* kuralına göre belirlemekte ve bu durumda konşimentonun düzenlendiği yer hukukunun uygulanmasını öngörmektedir. Yine HK m.4§2.b.a.ii. gereği eşyanın yükleme amacıyla taşıyana teslimi mecburi bir makam ya da üçüncü kişiden teslim alması *lex rei sitae* yani yükleme limanının bulunduğu ülke devleti hukukuna tabidir. Eşyanın taşındıktan sonra gönderilen tarafından tesellümden kaçmadığı ve bu hususta özel bir akdi düzenleme bulunmadığı takdirde yine *lex rei sitae* kuralı gereği boşaltma limanının bulunduğu ülke devleti hukuku uyarınca gönderilen emrine malı hazır bulundurur ya da eşyanın teslimi mecburi olan üçüncü kişi ya da kurumlara teslim eder (HK m.4§2 b.b (ii), (iii)).

HK m.21§2.b.a.'da deniz aracının bulunduğu herhangi bir limanda el konulma ihtimalinde, taşıyan ya da donatanın gerekli teminatı sağlamasından söz etmektedir. Bu teminatın miktarı ve kabul edilebilirliği el koyma ya da haciz yeri hukukuna göre tespit edilecektir (HK m.21§2 b.b).

Belirli bir tazminat ödedikten ya da ödeneceği hükme bağlandıktan sonra rücuen tazmin talebinde bulunulması için kullanılacak süre, başvuruda bulunulacak yer hukukuna tabidir. Ancak bu süre, rücu hakkının doğduğu andan itibaren 90 günden daha az olmamalıdır (HK m.20§5). Dava ikame edilen mahkeme, kendi milli hukukuna göre HK'yı uygulamakta yetkili olmalıdır (HK m.21§1). HK m.21§3 uyarınca ihtiyati haciz ve ihtiyati tedbirlerle ilgili usul hukukunu ilgilendiren hususlarda mahkeme hukukuna tabidir. Taşıyanın ödediği tazminata ilave olarak taşıyanın yapacağı ek ödemeler toplamı başvuruda bulunulan mahkeme hukukuna göre belirlenecektir (HK m.23 §4).

HK'nın doğrudan düzenlemediği, taşıma sözleşmesi dışında kalan; müşterek avarya, gemi adamlarının mesuliyet veya mesuliyetsizliği, yargı yetkisi ve tahkim konuları ilgili ulusal hukuklara veya uluslararası başkaca antlaşmalara göre çözülebilir. Bu çerçevede Hamburg Kuralları nükleer kazalardan sorumluluk hususlarında uygulama alanı bulmayacaktır (HK m.25).

3.1.2.4.4.3. Taşıma Sözleşmesi Unsuru

LK ve LVK m.5.c.1.'de taşıyanın hak ve muafiyetlerinden feragat etmesine, bunları sınırlandırmasına veya kendisine düşen sorumlulukların artırılmasına ilişkin sözleşme şartlarının geçerli olacağını ancak bunun taşıtana verilen konşimentoda belirtilmesi şartını aramaktadır. Bunun tersi bir şekilde sorumluluk azaltılmasına ise izin verilmemektedir. Kurallar'ın konuluş gayesinin taşıtanları taşıyanların güçleri ve baskılarından kurtarmak olduğu düşünüldüğünde bu yönde kurallar konulması yerindedir.

HK da benzer düzenlemeyi ayrıntılı bir şekilde m.23 ile getirmiştir. HK m.23§1'de taşıtan veya gönderilen aleyhine getirilen her türlü şart yok hükmünde sayıldıktan sonra, taşıyanın sorumluluğunun artırılmasına ilişkin sözleşme şartlarının geçerli olacağı tespit edilmiştir. Burada sadece konşimentoya kayıt şartı da aranmamakta konşimento veya diğer taşıma belgelerinde bulunan kayıtlar taşıtanın lehine olduğu sürece geçerli ve uygulanacak hukuk kuralı olarak kullanılacak iken taşıyanın lehine olanlar yok hükmünde kabul edilecektir. Taraflar kendi seçimleri ile dahi HK'yı uygulanacak hukuk olarak seçtikten sonra buna aykırı taşıyanın sorumluluğunu azaltan şartlar da yok hükmünde addedilecektir.

Bunlar dışında Kurallar'ın atıfta bulunduğu hukuk ve tamamlayıcı hukuk kaidelerini tespit açısından gerek taraflar arasındaki taşıma sözleşmesi metni ve gerekse düzenledikleri taşıma belgeleri ile konşimento metni Kurallar'ın emrediciliği dışında yorumlanmak ve taraf iradelerine uygun çözümler üretilmesinde esas alınacaktır.

3.1.2.4.4.4. Milletlerarası Özel Hukuktan Kaynaklı Bağlama Kuralları

LK ve LVK ile HK'da atıfta bulunulan hukuk maddi hukuk olarak kabul edilmektedir. Düzenlenmeyen ve atıfta da bulunulmayan hususlarda ise taşıma sözleşmesinin uluslararası karakteri gereği, MÖHUK'un bağlama kurallarınca ulaşılabilecek maddi hukuk uygulanacaktır.

Tarafların, Türkiye'nin taraf olmadığı LVK ve HK'yı uygulanacak hukuk olarak seçmelerinde, kamu düzeni aykırılık kriterinden başka bir engel yoktur. MÖHUK m.24 uyarınca, uyuşmazlığın çözümü taraflarca seçilen hukuka göre olacaktır. Kamu düzeni denetimi ile ilgili olan TTK m.1116, taşıtan ve diğer yük ilgililerini korumaya yöneliktir. Bu sebeple daha yüksek bir koruma sağlayan diğer kuralların seçilmesi ya da taşıyanın sorumluluğunun başkaca şekillerde ağırlaştırılması mümkündür.

3.1.2.4.4.5. Incoterms ile Milletlerarası Ticari Örf ve Adet

Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları'nın uygulanmasında yardımcı hukuk kaynağı olarak Incoterms ile milletlerarası ticari örf ve adetten yararlanacaktır.

3.1.2.5. Eşyanın Uluslararası Karma Taşınması Hakkında Birleşmiş Milletler Cenevre Konvansiyonu (BM-CK)⁵

BM-CK, eşyanın farklı yöntem ve araçlarla taşınmasının tek bir taşıma sözleşmesinin esasını teşkil ettiği taşımalarda uygulanmak üzere hazırlanmış kuralları içermekte olup, bu taşıma sözleşmelerini, kullanılan yöntemlerin karma oluşunu dikkate alarak karma taşıma sözleşmeleri olarak nitelendirmekteyiz. Burada her farklı taşıma yöntemi için kendi sorumluluk kurallarının uygulama alanı bulma olasılığına rağmen tüm taşıma sürecinin tek bir taşıma sözleşmesine konu edilmesi halinde tek bir konvansiyon kurallarının uygulanması hedeflenmektedir. Aslında tüm süreç için tek bir sorumluluk kurallarının uygulanmasının gerek taşıyıcı ve gerekse taşıtan/gönderen açısından daha yerinde olacağı kanaatiyle bu taşıma ayrı bir yöntem olarak değerlendirilmektedir. Özellikle, konteyner taşımacılığının büyük bir çoğunluğu artık karma taşıma sözleşmelerine konu edilmektedir. Hatta uluslararası ticarete taraflara ait birçok yükümlülüğün üçüncü kişi lojistik işletmelerine (*third party logistics*) devir edilmekte olması gerçeği karşısında karma taşıma yönteminin kullanılması öngörülen taşıma sözleşmeleri ve buna dayalı sorumluluk tespiti büyük önem arz etmektedir (Özdemir, 2006).

⁵ Özdemir 2006, s.81-92.

BM-CK, "United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods" adıyla Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade and Development-UNCTAD) tarafından karma taşımalar alanında emredici kurallarla sorumluluğa ilişkin düzenleme getirmek üzere bir boşluğu doldurmak için hazırlanmış 24.05.1980 tarihinde üye ülkelerin kabul ve onayları için sunulmuş olup MTC 1980 kısaltması da kullanılmaktadır. Türkiye henüz bu konvansiyona taraf değildir (Özdemir, 2006).

Zıya ve/veya hasar sorumluluğu III. Bölüm altında 14 ile 21. maddeler arasında düzenlenmiştir. Bu hükümler çalışmada değerlendirilmiştir. Ayrıca V. bölümde tazminat hakkının kullanılmasına ilişkin hükümler diğer konvansiyon hükümleri ile karşılaştırılmıştır (Özdemir, 2006).

3.1.2.5.1. Genel

Karma (çok modlu, çok araçlı ya da multimodal) taşıma, taşıma ediminin birden fazla yöntemle gerçekleştirilmesinin söz konusu olduğu taşımalardır. Kullanılan taşıma yöntemlerinde farklılık tanım unsurunu teşkil etmekte olup, taşıma araçlarından hareketle tanımlama cihetine gidilmesi hususu BM-CK m.1ŞT'de özellikle belirtilmiştir. Taşıyıcı, taşıma sürecinin tamamını birden fazla yöntemle gerçekleştirmeyi üzerine almakta ve kendisi fiilen gerçekleştirmese bile sözleşmesel olarak taahhüt etmektedir. Ana unsurlar taşıma yöntemlerinden (modlarından) en az iki tanesinin tek bir sözleşme konusu olacak şekilde karma olmasıdır. Sözleşme olmaksızın farklı yöntemlerin kullanılması halinde de karma taşıma sözleşmesinden söz edilemeyecektir.

Karma taşımalar çoğunlukla, kıtalar arası ya da uzun mesafeli veya kapıdan kapıya (*door to door*) taşımalar şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Bu tür taşıma sözleşmelerine uygulanmak üzere BM tarafından BM-CK hazırlanmış ve üye devletlerin kabulüne sunulmuş, fakat henüz koşulları yerine getirilmediği için yürürlük kazanmamıştır. Özellikle konteyner taşımacılığında 1970'lerden itibaren gözlenen büyük gelişme ve bunun sonucu olarak konteynerlerle taşınan eşyanın her türlü taşıma yöntemine elverişli oluşu; karma taşımalara ilişkin uygulanacak hukuk ihtiyacını da ağır bir şekilde hissettirmektedir. Buna karşın, karma taşımaların sadece konteyner

taşımacılığına has bir taşıma sözleşmesi olabileceği anlamı çıkarılmamalıdır. Hatta bu taşıma süreci taşıma yanında depolama, istifleme ve benzeri lojistik faaliyetleri de kapsar şekilde taşıma sözleşmesi konusu edilmektedir.

BM-CK'nın giriş kısmında; uluslararası çok modlu-karma taşımaların dünya ticaretinin gelişmesinde önemli bir yöntem olduğu ve esas amacının konteynerli ya da değil uluslararası karma taşımacılığın bu yaygınlığı karşısında bir hukuk düzenine bağlanması ihtiyacından doğduğu belirtilmiştir. Karma taşımalarda belirleyici unsur konteyner taşımacılığı değil, taşıma işlerinde entegrasyon ve tüm taşıma sürecinin tek bir direkt taşıma sözleşmesine konu edilmesidir. Ancak, karma taşımanın ayrı bir yöntem olarak gelişmesinde ve yaygınlığında konteynerize taşımanın rolü yadsınamaz.

Her taşıma yöntemi için ayrı sorumluluk ilkeleri ve hukuk kaynaklarının bulunması; karma taşımalar için de hepsini kapsayacak şekilde yeni bir konvansiyon hazırlanması ihtiyacı sonucu Uluslararası Deniz Hukuku Komitesince (CMI) 1911 yılında çalışmalar yapılmaya başlanmıştır. Bu noktada karma taşımanın her halde bir kısmının deniz taşıması olduğu önyargısı etkili olmuştur. Deniz taşımlarından bağımsız bir şekilde karma taşımaları ele alan ilk çalışmalar ise; ICC tarafından 1927 yılında bir konferansla başlamıştır. BM'nin sorunu dikkate almasıysa 1969 yılına dayanmaktadır. UNCTAD böyle bir konvansiyon hazırlama görevini üstlenmiş ve uzunca bir çalışma süreci ve birçok taslak metinler hazırlandıktan sonra alt hazırlık komitelerinin hazırladığı son metin; HK ile hemen eş zamanlı ortaya çıkmıştır. Hamburg Konvansiyonu'nun etkisi de dikkate alındığında konvansiyon yapımcılar esas itibarı ile karma taşımalarda etkin yöntemin deniz taşımacılığı varsayımı ile hareket etmiştir denilebilir.

BM-CK, 08.05.1980 tarihinde başlayan ve 83 devletin katıldığı konferansta 24.05.1980 tarihinde oybirliği ile taraf devletler imza ve kabulüne sunulmuştur. Konvansiyon henüz yürürlüğe girmemiştir. BM-CK katılımcı devletlerin asgari müştereklerde birleşmesi (*consensus*) olarak görülebilirse de HK için ileri sürülen çekinceler burada da geçerlidir. Buna rağmen taraflarca seçili hukuk olarak karma taşımalarda uygulama alanı bulması mümkündür.

Daha sonra UNCTAD ile ICC ortak bir konvansiyon hazırlamış 01.01.1992 tarihi itibarı ile etkin olmak üzere yayınlanan UNCTAD/ICC Kuralları ile taşıma belgeleri açısından BM-CK'ya yapılan eleştiriler bertaraf edilmeye çalışılmıştır. Bununla birlikte bu kurallar da uluslararası bağlayıcılık kazanmış değildir.

Yukarıda hazırlanma süreci anlatılan ve yürürlüğü girmemiş bulunan BM-CK ve UNCTAD/ICC Kuralları, uygulamada ortaya çıkan sorunlara getirdiği yeni çözümler bakımından yararlı olacağı değerlendirilmektedir. Şöyle ki; zararın meydana geldiği sürecin bilinmesi halinde o süreci düzenleyen konvansiyon hükümlerinin uygulanmasını öngören *network* sistemi ile getirilen *yeknesak sorumluluk* sistemi uygulamada ortaya çıkan ihtiyacı gidermeye yöneliktir.

3.1.2.5.2. BM-CK'nın Diğer Konvansiyonlarla İlişkisi

Taşımanın tek bir yöntemle yapılmasının kararlaştırıldığı ve fakat taşıyıcının teslim alması ve gönderene teslim etmesi sırasında farklı yöntemlerin kullanılması söz konusu olan sözleşmelere, esas itibarı ile kararlaştırılan yöntemle taşımaya ilişkin konvansiyon ve kurallar uygulanacaktır (BM-CK m.1§1). Burada kastedilen COTIF-CIM açısından gar ile gönderilen ve gönderen arası yolda karayolunun kullanılması veya VK bakımından ise hava alanı ile gönderen veya gönderilen arasında yine kara veya demiryolunun kullanılması durumlarında söz konusu asli taşımaya ilişkin konvansiyon hükümleri uygulanacaktır.

BM-CK m.30§4, ilgili diğer konvansiyon hükümlerinin düzenlediği konularda öncelikle uygulanacağını belirtmektedir. Bu çerçevede, CMR m.2'de sadece eşyanın boşaltılmadan taşıt ile birlikte demiryolu ya da denizyolu taşımaya konu olması durumunda dahi uygulama alanı bulacağını düzenlemekte olup söz konusu taşımayı düzenleyen sözleşme karma olarak kabul edilemez.

BM-CK m.30§4'de yine COTIF m.3§3 ile m.2§2'ye atıfta bulunmaktadır. Bu kapsamda listeye kayıtlı olan kara, içsu ya da deniz taşımacılığı dahi geçerli hukuki rejim COTIF-CIM olacaktır. Bu durumda da BM-CK kapsamında bir karma taşımanın varlığından söz edilemeyecektir.

BM-CK m.30§4'ün özel düzenlemesi gereği; CMR ya da COTIF-CIM tarafı devletler açısından belirlenen, maddi anlamda karma taşımaları düzenleyen taşıma sözleşmeleri, konvansiyon kapsamında karma olarak kabul edilmeyecektir. Fakat konvansiyona taraf olup da söz konusu konvansiyonlara taraf olamayan devletler var olduğu takdirde bu durumda konvansiyon uygulama alanı bulabilecektir. Yani bahsi geçen konvansiyon düzenlemeleri, BM-CK karşısında *lex specialis* olmalarından dolayı uygulanmaktadırlar.

3.1.2.5.3. Uygulama Şartları

3.1.2.5.3.1. Genel

Konvansiyonun adı, her ne kadar Eşyanın Uluslararası Karma Taşınması Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu ise de düzenleme getirdiği konular uluslararası karma taşımalar değil, bu taşımalarda taşıyıcının edimini belirten karma taşıma sözleşmeleridir (BM-CK m.2). BM-CK'nın uygulanabilmesi için taraflar arasında yapılmış bir karma taşıma sözleşmesi yapılması, taşımanın uluslararası bir nitelik göstermesi ve bir bedel karşılığında yapılması gereklidir.

3.1.2.5.3.2. Karma Taşıma Sözleşmesi Unsuru

BM-CK m.1 ilk olarak "uluslararası karma taşıma" kavramını tanımlarken; bir sözleşme ile birden çok taşıma yönteminin kullanılacağı ve bir ülkeden diğer bir ülkeye taşımanın taahhüt edildiği taşımaların bu kapsamda olduğunu belirtmiştir. Karma taşıma, tarafların yaptığı sözleşmede belirttikleri taşımanın başlama ve bitiş noktaları arasındaki sürece ilişkindir. Sözleşmede belirtilen yerler dışında eşyanın, taşınmak üzere getirilmesi ve varış yerinden götürülmesi hallerinde BM-CK uygulanmayacaktır. Görüldüğü gibi BM-CK'nın uygulanabileceği bir taşımadan söz edilebilmesi için öncelikle taraflar arasında bir sözleşmenin yapılmış olması gerekmektedir.

Konvansiyonun uygulanmasına elverişli bir karma taşıma sözleşmesinden söz edilebilmesi için ise BM-CK m.2'de belirtildiği üzere, sözleşme konusu eşyanın birden çok taşıma yönteminin tek bir taşıma sözleşmesinde kullanılması ve gönderme

ya da gönderilme yerlerinden birinin taraf devlet ülkesi sınırları içinde olması gerekmektedir. Böylesi bir multimodal-karma taşıma sözleşmesinin varlığı halinde Konvansiyon zorunlu olarak uygulama alanı bulacaktır. Hamburg Konvansiyonu'ndan farklı olarak taşıma sözleşmesinin yapıldığı yer ya da taşıma senedindeki kayıtlarla uygulama alanı bulmasına cevaz verilmemiştir. Burada CMR ile aynı şekilde düzenleme yoluna gidilerek ya eşyanın gönderence teslim edileceği ülke devletinin ya da gönderilene teslim edileceği ülke devletinin Konvansiyon tarafı olması şartı aranmıştır.

Birden çok taşıma yöntemi kullanılmakla birlikte, her taşıma yönteminin kullanılacağı süreç için ayrı ayrı taşıma sözleşmeleri yapılmakta ise bu durumda karma taşıma sözleşmesinin varlığından söz edilemeyecek ve Konvansiyon uygulama alanı bulamayacaktır.

Esas itibarı ile gönderenden malın taşınmak üzere alınmasından itibaren gönderilene ulaşıncaya kadar olan tüm sürecin sorumluluğu taşıyıcı tarafından üstlenilmektedir. Bu taşıyıcının taşıma sürecinin sadece bir kısmını ifa etmesi ya da hiçbir kısmında ifaya katılmaması da sorumluluğunu etkilememektedir. Bu çerçevede BM-CK taşıyıcıyı salt taşıyıcı olarak nitelendirmemekte "*multimodal transport operator*" yani karma taşıma taşıyıcısı diye kullanabileceğimiz bir kavram kullanmaktadır. Ancak sözleşmenin tarafı olarak bu kişi de taşıyıcıdan farklı bir kişi değildir. Kaldı ki BM-CK m.1/2'de verilen tanımda sözleşmesel yükümlülüğü yerine getirmesi ya da getirtmesi beklenen kişi olarak tespit edilmekle sözleşme konusu iş taşıma olduğundan bu kişinin de taşıyıcı olarak nitelenmesinde bir sorun olmayacağı değerlendirilmektedir.

Karma taşıma oluşu belirleyen taşımanın yapıldığı ortamların farklı oluşu yanında farklı taşıma konvansiyonları ile düzenlenmişlik de önemlidir. Örneğin bir deniz aracı ile iç sularda da seyir ederek eşyanın gönderilene ulaşmasında tek bir yöntem söz konusu iken karşımıza çıkan taşıma karma taşıma sözleşmesi olarak kabul edilecektir. Eğer taşıma sözleşmesi karma olarak akdedilmiş ve taşıma tek yöntemle gerçekleştirilmiş ise bu durumda asıl olan taşıyıcının sözleşmeye aykırılık göstermesidir. Yoksa konvansiyon bakımından hala bir karma taşıma sözleşmesi vardır.

3.1.2.5.3.2.1. Taşımanın Karma Yöntemlerle Yapılması

Eşya taşıma sözleşmesine karakterini veren ve konvansiyon kapsamına sokan unsur, sözleşmede taşıyıcı tarafından taahhüt edilen taşımanın birden çok taşıma yöntemini kapsar şekilde karma olmasıdır. Yani taahhüt edilen taşıma taşıyıcı tarafından birden fazla yöntemle taşınmayı ve gönderilene ya da tespit edilen yere eşyanın ulaşmasını havidir. Burada taşıyıcı, taşımanın bir kısmını denizyoluyla diğer kısmını ise karayolu veya demiryoluyla yapmayı taahhüt ediyorsa bir karma taşıma söz konusudur. Buna karşın; taşıyıcı, taşımayı birden çok ve farklı araçlarla denizyolu veya karayolu veyahut da havayolunda yapacaksa BM-CK uygulanmayacaktır. Karmadan kastedilen sözleşmenin karma niteliği değil sözleşmede kullanılacak yöntemlerin farklılığı ve birlikteliğidir (BM-CK m.1§1). Bu sebeple; eşyanın taşıyıcı tarafından alınıp gönderilene teslimi için farklı yöntem kullanılıyor olması, taşımayı karma nitelikli hale getirmediği gibi CMR m.2 ve COTIF-CIM m.2 düzenlemelerinde yer alan taşımalar da bu çerçevede karma taşıma olarak kabul edilmemektedir.

3.1.2.5.3.2.2. Taşıma Konusunun Eşya Olması

BM-CK, eşya taşıma sözleşmelerini düzenleyen bir konvansiyondur (m.1§1). BM-CK m.1’de eşya tanımı verilmemiş, bunun yerine 7. paragrafta, özellikle HK’da olduğu gibi konteyner, palet ve benzeri paketleme vasıtalarının, gönderen tarafından temin edilmiş olmak şartı ile eşya sayılacağı belirtilmiştir.

Tehlikeli eşyaların taşınması 23. maddede özel düzenlenmişse de usulüne uygun şekilde taşınmaları halinde konvansiyon kapsamında eşya olarak kabul edileceklerdir. Burada sadece belirtilen şartları yerine getirmeyen gönderenin sorumluluğu ağırlaştırılmaktadır.

Bu çerçevede gerek CMR ve gerekse COTIF-CIM’de yer alan özel düzenlemelere yer verilmiş olmadığı için tartışmalı olmakla birlikte, her türlü eşya karma taşıma konusu olabilecek ve Konvansiyon kapsamında addedilecektir.

3.1.2.5.3.2.3. Taşıyıcının Özellik Arz Etmesi

Karma taşımalarda taşıyıcı herhangi bir taşıma kısmını yerine getirmese bile, taşıma taahhüdü altına girmekle taşıyıcıdır. Ayrıca karma taşımalarda sadece taşıma değil, bir operasyon taşıyıcı tarafından üstlenilmektedir. Bu nedenle konvansiyonda karma taşıma sözleşmesi uyarınca taşıma faaliyetinde bulunan sözleşme tarafı için diğer konvansiyonlardan farklı olarak karma taşıma operatörü olarak adlandırabileceğimiz "*multimodal transport operator*" terimi kullanılmaktadır. Aslında karma taşımalarda taşıyıcının taşıma yanında süreç içindeki yükleme, boşaltma, devir, yeni taşıma sözleşmeleri akdederek fiili taşıyıcıları bulma, çoğunlukla yolculuk sırasında depolama gibi birçok tali edimleri de üstlendiği göz önünde tutulduğunda yapılan iş saf bir taşıma değildir. Gerçek bir operasyon yürütülmekte ve kendi ad ve hesabına taşıma bu yan edimlerle taahhüt edilmektedir. Karma taşımalarda taşıyıcı; çok türlü taşıma üstlenicisi, karma taşıma operatörü veya karma taşıma işletmecisi gibi terimlerle de anılmaktadır. Buna karşın konu karma taşıma olduğunda taşıyıcı denilmekle, her boyutu ile karma taşımayı üstlenen bunların kastedildiği anlaşılmalıdır.

3.1.2.5.3.3. Uluslararasılık Unsuru

Konvansiyon uluslararasılık unsurunun tespiti açısından iki noktaya yer vermektedir. Sözleşmede karma taşıma taşıyıcısı olarak nitelendirilebileceğimiz taşıyıcının, eşyayı gönderenden teslim aldığı yer ile gönderilene teslim edeceği yerin farklı devlet ülkesinde olması şarttır. Karma taşıma sözleşmesindeki düzenlemeye göre farklı devlet ülkeleri sınırlarından geçmekle birlikte, gönderenin taşıyıcıya teslimi ve taşıyıcının gönderilene teslimi aynı devlet ülkesinde gerçekleşiyor ise bu durumda uluslararasılık unsuru yoktur.

Karma taşıma sözleşmesinde öngörülen taşıyıcıya veya gönderilene teslim ülkesi devletlerinden herhangi birinin Konvansiyon tarafı olması uygulama şartlarının gerçekleşmesi bakımından yeterlidir. Her ikisinin birden taraf olması gerekmemektedir.

3.1.2.5.3.4. Bedel Unsuru

BM-CK m.1§3'te karma taşıma sözleşmesi tanımlarken taşıyıcının taşımayı bir bedel mukabilinde yapmayı taahhüt etmesini şart koşturmaktadır. Bedele ilişkin CMR ile ilgili açıklamalar burada da geçerlidir. Bedelsiz taşımalar, bu konvansiyonun kapsamına girmemektedirler.

3.1.2.5.3.5. Karma Taşıma Senedinin Etkisi

BM-CK'ya göre, taşıma sözleşmesi karşılıklı edimleri havi rızai bir akit olarak kurulmaktadır. Bununla beraber BM-CK m.5§1 uyarınca, taşıma konusu eşyanın tesliminden sonra bir taşıma senedine bağlama zorunluluğu söz konusudur. Taşıma senedinden kasıt *karma taşıma senedi (multimodal transport document)* olup, gönderenin talebine göre emre yazılı ya da başka bir şekilde düzenlenmesi ve verilmesi gerekmektedir. Bu görev karma taşıma operatöründedir. Senedin düzenlenmemiş olması taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkilemez.

Karma taşıma senedi, taraflar arasında yapılan sözleşme uyarınca taşıma konusu eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı ve teslim edileceğinin delili olarak kabul edilecektir (BM-CK m.1/4). Ayrıca BM-CK'nın 5 ilâ 13 maddeleri arasında, karma taşıma senedinin düzenlenmesi, içeriği, delil kuvveti ve çeşitleri konvansiyonun 2. bölümünü oluşturacak şekilde düzenlenmiştir. Karma taşıma senedini taşıyıcı düzenleyecek ve kendisi veya yetkili temsilcisi tarafından imzalanacaktır. İmzanın elle olması esas olup, diğer imza çeşitlerinin kullanılması m.5§3 çerçevesinde ancak düzenleme yeri hukuku izin vermesine bağlıdır.

Karma taşıma senedi nama, emre ya da hamiline düzenlenebilir. Ancak özel olarak ne şekilde düzenleneceği gönderence belirtilmediğinde, m.5§4 gereği nama yazılı olarak ve m.8 şartlarında düzenlenecektir. Gönderenin talebine göre taşıma senedinin BM-CK m.6'da hamiline ve emre yazılı düzenlenmesi ve devrine ilişkin düzenleme getirilmiş ve hamiline yazılı karma taşıma senetlerinin cirosuz elden teslim ile devredilebileceği; emre yazılı olanların ise ancak ciro ile devir edilebileceği hükme bağlanmıştır. Kopya ile senedin artırılması halinde devir konusu edilemeyeceğinin kopya üzerine "*non-negotiable copy*" ibaresi konularak tespit edilmesi gerektiği de

m.6§1 b.d'de tespit edilmiştir. Yine birden çok nüsha düzenlenmesine izin verilmiş ancak bu durumda kaç nüsha olduğunun da senede yazılmış olması şartı aranmaktadır. BM-CK m.6§3, bu durumda iyi niyetle hareket eden taşıyıcının orijinal olduğuna inandığı bir nüshayı ibraz edene eşyayı teslim edeceğini de hükme bağlanmıştır. Nama yazılı düzenlenen karma taşıma senetlerinde ise m.7 düzenlemesi gereği gönderilenin ismen kaydedilmesi gerektiği ve taşıyıcının sözleşmeye uygun ifayı yapabilmesi için adı geçen gönderilene ya da yazılı olarak gönderilenin yönlendirdiği kişiye teslim şartı aranmaktadır. Buradan anlaşılacağı üzere nama yazılı düzenleme halinde alacağın temlik hükümlerine göre senedin ve eşyayı gönderilenden başka birinin alması hakkının devri yine mümkündür.

BM-CK m.8'de karma taşıma senedinin içeriği ayrıntılı olarak düzenlenmiştir. Buna göre; konumuzla ilgili olarak en önemlisi eşyanın genel özellikleri, gerekli işaretleri, paket sayısı, toplam ağırlığı, başka bir şekilde tanımlanmış ise miktarı ve gönderen tarafından belirtilen diğer özellikleri ile eşyanın görünüşü senede kaydolacaktır. Bunun yanında, taşıyıcının adı ve iş merkezinin neresi olduğu, gönderenin adı, gönderen tarafından ayrı bir kişi olarak belirtilmiş ise gönderilenin kim olduğu, taşıyıcının eşyayı teslim ettiği tarih ve yer, eşyanın teslim edileceği yer, taraflarca tespit edilmiş ise taşıma süresi ya da eşyanın gönderilene teslim dileceği tarih, senedin nama ya da hamiline veya emre olup olmadığı, düzenleme yeri, taşıyıcının imzası, her bir taşıma yöntemi için tarafların anlaştığı navlun tutarı, biliniyor ve taraflarca anlaşılabilir ise güzergah, sözleşme konusu taşımanın BM-CK'na tabi olduğuna ilişkin m.28§3 gereği kayıt ve taraflarca anlaşmaya varılmış diğer hususlar karma taşıma senedinin içeriğini oluşturacaktır. Bu içeriğe göre eşyanın niteliği ve niceliği ile ilgili hususlarda taşıyıcının şüphe etmesi durumunda ya da gerçeği yansıtmadığı açık olan durumlarda karma taşıma senedine gerekli kontrol imkanının bulunmadığı hususunun da m.9§1 gereği yazılması gerekmektedir. Aksi halde taşıyıcının taşıma senedindeki şartları haiz malları teslim aldığı ve bu hususta kayıt düşmüş gibi işlem görmesi hususunda karine oluşacaktır.

BM-CK m.10 karma taşıma senedinin ispat vasıtası oluşunu düzenlemektedir. Buna göre BM-CK m.9'da öngörülen ihtirazi kayıt düşülmediği takdirde, artık eşyanın senede uygun teslim alındığı karine olarak kabul edilecektir. BM-CK m.10§2'de ise senet emre ya da hamiline düzenlenmiş ve gönderilen dışında üçüncü bir kişiye

devredilmişse söz konusu karine kesin karine olarak işlem görecektir ve aksi senet hamiline karşı ileri sürülemeyecektir. Senedin düzenlenmesinde kötü niyetle ve kasten yanlış kayıtlar koyan taşıyıcı, bu nedenle gönderilen ya da üçüncü kişilerin uğradığı zararları konvansiyon sınırlamalarına da tabi olmaksızın tazmin edecektir (BM-CK m.11). Ancak senette bulunan kayıtların geçerliliği ve doğruluğu konusunda gönderenin de taşıyıcıya karşı bir garanti sorumluluğu vardır. Bu noktada m.12 gereği taşıyıcının gönderilen ve üçüncü kişi eşyanın ilgililerine karşı tazmin ettiği zararlardan dolayı gönderene rücu imkânı söz konusu olacaktır.

3.1.2.5.4 BM-CK Dışında Uygulanabilecek Hukuk Kaynakları

Konvansiyon diğer konvansiyon ve kurallarda olduğu gibi sadece taşıma sözleşmesinin temel sorunları üzerine çözümler getirmektedir. Taşıyıcının sorumluluğu, taşımaya ilişkin belgeler, talep ve dava hakları dışındaki hususlar, ulusal hukukça çözülecektir.

Bu çerçevede konvansiyonda açıkça atıfta bulunulan bir hukuk varsa; öncelikle o uygulanacaktır. Böylesi bir atıf yoksa, sözleşme taraflarının özel bir düzenlemesi olup olmadığına bakılacak ve bu şekilde de çözüm bulunamazsa kanunlar ihtilafı kuralları ile ulaşılan hukuka göre çözüm bulunmaya çalışılacaktır.

3.1.2.5.4.1. Atıfta Bulunulan Hukuk

Karma taşıma senedinde yer alan imzaların sıhhatine ilişkin sorunlar, düzenleme yeri hukuku (*lex loci contractus*) çerçevesinde giderilecektir (BM-CK m.5§3). Taşıyıcıya eşyanın tesliminde teslim otoritesi ya da gönderen meselesi yükleme yeri (BM-CK m.14§2.b.a.ii.); gönderilene teslim ile gönderilenin teslimden kaçınması gibi meseleler ise boşaltma yeri-eşyanın bulunduğu yer (*lex rei sitae*) hukukuna tabidir (BM-CK m.14§2.b.b.ii.).

Yargılama hukukuna ilişkin meseleler ile yargı merciinin yetkisinin varlığı gibi hususlar mahkeme hukukuna (*lex fori*) tabidir. Mahkeme, sorunu çözmekte yetkisini kontrol ederken kendi hukukuna göre karar verecektir (BM-CK m.26§1 ve 2). İhtiyati tedbir ile ihtiyati haciz gibi kararlar da mahkeme hukukuna tabidir. Ek zarar ziyan

talepleri, mahkeme hukukuna göre tespit ve tayin olunurlar (BM-CK m.28§4). Rücu davalarında da konvansiyon zamanaşımı süresi dolsa bile ilk sorumluluk davası ikame olunan mahkeme hukukuna göre başvuru hakkı varsa; dava 25. maddenin 4. paragrafı gereği görülecektir. Ancak bu hak söz konusu hukukça tanınmamış olsa bile; rücu hakkı doğduğu bildirilen hak sahibi her halükârda 90 günlük hak düşümü süresinde davasını ikame etme hakkına sahiptir.

3.1.2.5.4.2. Taşıma Sözleşmesi Unsuru

Taraflar taşıma sözleşmesinde bir hukuk seçimi yapmışlarsa, BM-CK'nın uygulanmasını bertaraf etmemekle birlikte, özel atıfta bulunulan hukuklar ve konvansiyon kuralları dışında ilk uygulanacak hukuk bu seçilendir. Ayrıca eşyanın satım ve benzeri şekilde devrini öngören sözleşme hükümleri de seçilen bu hukukla beraber uygulanacaktır. Seçilen hukukun uygulanabilirliğinin kontrolü, ilgili devlet kamu düzeni kuralları ile yapılacaktır. Son olarak belirtmelidir ki; taraflarca bir hukuk seçimi yapılmış olsun veya olmasın taşıma sözleşmesinin kendisi her halükârda uygulama alanı bulacaktır.

3.1.2.5.4.3. Milletlerarası Özel Hukuktan Kaynaklı Bağlama Kuralları

Özel atıf ve seçili hukuk bulunmayan durumlarda ve seçili hukuk bulunsa bile kamu düzenine aykırı kurallar içermesi halinde; artık mahkemenin bulunduğu ülke devleti kanunlar ihtilafı kuralları ile ulaşılan hukuk, konvansiyonu tamamlayıcı kurallar olarak uygulama alanı bulacaktır.

3.1.2.5.4.4. Incoterms ile Milletlerarası Ticari Örf ve Adet

Taşıma konusu malın satıcısı, malın taşınmasıyla ilgili herhangi bir sorumluluk üstlenmek istemediğinde Incoterms terimlerinden (E) ya da (F) tipi terimleri seçerler. Bunun sonucu olarak taşıma sözleşmesi malın alıcısı tarafından yapılması gerekmektedir. Eşya üzerindeki mülkiyetin geçmesi ve benzeri konular ile taraf sıfatlarının tayininde Incoterms terimleri önem arz etmektedirler.

Konvansiyonun girişinde belirtilen amaçlara ulaşmak ve uluslararası bir uyum ve yeknesaklığı sağlamak için konvansiyonun her devlette uygulanışı, yorumlanması ve bir geleneğin oluşumu için geçmiş uygulamaların da konvansiyon yanında değerlendirilmesi ve uluslararası karma eşya taşımalarında hedeflenen yeknesak çözümlere ulaşılma çabası göz ardı edilemez. Bu noktada her taşıma sözleşmesi açısından *lex mercatoria (ticari örf ve âdet hukuku)* olarak karşımıza çıkan uygulamadan doğan hukukun rolü de yadsınamaz derecede önemlidir.

3.2. TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

Sözleşmeye dayalı taşıma faaliyetlerinde; ürünün zamanında teslim edilmemesi, üründe hasar meydana gelmesi, ödeme yapılmaması, sözleşme kurallarına uyulmaması, altyapı yetersizliği, hatalı teslimat, uluslararası ve ulusal taşıma mevzuatındaki uyumsuzluklar gibi nedenlerle sorunlar yaşanmaktadır.

Dış kaynak kullanımındaki artış ve çeşitlilik de tedarik zincirindeki birbirinden bağımsız işletmelerin koordinasyonunun sağlanması için kullanılan araçlardan biri olan, tedarik zincirinde dış kaynak kullanımı olarak taşıma sözleşmelerini, karmaşık hale getirmiştir. Artık rekabetin işletmeler arasında değil, tedarik zincirleri arasında olduğu düşünüldüğünde, taşıma sözleşmelerinden kaynaklı eksikler, hatalar, uluslararası ve ulusal taşıma mevzuatındaki uyumsuzluklar tedarik zinciri performansını dolayısıyla rekabet gücünü düşürmektedir.

Taşıma sözleşmelerinde sorunlarla karşılaşılması için işletmelerin belli başlı tedbirler alması, sözleşme içeriğinin ve beklentilerin ilk başta doğru olarak tespit edilmesi ve doğru iş ortağının seçilmesi hayati önem taşımaktadır. Operasyonel konuların yönetiminden sözleşme yönetimi kavramına geçilmesi, iki firma arasında iyi bir iletişim ve bilgi paylaşımı sağlanması, sözleşmelerin; uluslararası ve ulusal taşıma mevzuatındaki uyumsuzlukları göz önünde bulundurması, sorunların giderilmesi yöntemlerini, yaptırımları ve değişime uyum için gerekli esnek yapıyı içermesi önemli konulardandır.

3.2.1. Genel

Çalışma konusu olan tedarik zincirinde dış kaynak kullanımı olarak taşıma sözleşmelerinde yaşanan sorunları belirlemeden önce taşıma sözleşmesinin ayrıntılı incelenmesine ihtiyaç vardır.

Bu kapsamda eşya taşıma sözleşmesinin tanımının, unsurlarının, türlerinin, hukuki niteliğinin belirlenmesi gerekir (Asgarov, 2012).

Genel anlamda taşıma işlemi, yolcu veya eşyanın bir yerden diğer bir yere götürülmesine yönelik faaliyetler topluluğu olarak tanımlanmaktadır (Yılmaz, 1996). Eşya taşıma hukukuna konu olan taşımalar ise, hukuken kişi olarak nitelenen varlıkların iradesi sonucu oluşan yer değiştirme hareketleri olup, taraflar arasında birbirine uygun, karşılıklı irade beyanlarının mutabakatını, yani, bir sözleşmenin varlığını gerektirir. İşte bu sözleşmeye, taşıma sözleşmesi denilir (Gençtürk, 2006). Bilakis her yer değiştirme hareketi, taşıma hukuku anlamında taşıma işlemi olarak kabul edilemeyeceği gibi, amacı yer değiştirme işlemi olan her sözleşme de bir taşıma sözleşmesi sayılmaz.

Taşımacılık farklı açılardan sınıflandırılabilir: Örneğin, *gerçekleştirildiği ortama* göre, karayolu, denizyolu, havayolu, demiryolu ve iç su yolu taşımacılığı; *konusuna göre*, eşya ve yolcu taşımacılığı; *taşımanın yapıldığı alana* göre, ulusal ve uluslararası taşımacılık; *özel bir düzenleme kapsamında olup olmamasına* göre, yalın ve ticari taşıma; *taşımanın bir veya birden fazla araçla veya ortamda yapılmasına* göre direkt ve kesintili taşımacılık, zincirleme veya karma (multimodal) taşımacılık gibi. Taşıma, türlerinin kendine has olan farklı özellikleri dolayısıyla farklı düzenlemelere tâbi tutulmuştur. Konumuz eşya taşıması olduğundan, bundan sonraki açıklamalar da eşya taşıma sözleşmesine hasredilmiştir.

3.2.2. Tanımı

13.01.2011 tarihli ve 6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu (YTTK)'nda “*Taşıma İşleri*” Dördüncü Kitapta, 850 ilâ 930. maddelerde düzenlenmiş olup, ilgili maddelere bu bölümün başında yer verilmiştir. Ayrıca deniz ticareti sözleşmelerine

ilişkin hükümler, Kanunun Beşinci Kitabının dördüncü kısmında, denizde eşya taşıma sözleşmeleri (navlun sözleşmeleri) ise Kanunun Beşinci Kitabının dördüncü kısmının üçüncü bölümünde 1138 ilâ 1245. maddelerinde yer almaktadır. Taşımayla ilgili olarak Türk Ticaret Kanunu'nun diğer kısımlarında, konvansiyonlarda ve diğer kanunlarda da düzenlemelere rastlanmaktadır.

29.06.1956 tarihli ve 6762 sayılı Mevcut Türk Ticaret Kanunu (MTTK)'nda, 29.05.1926 tarihli ve 865 sayılı Eski Türk Ticaret Kanunu (ETTK)'nda olduğu gibi taşıma sözleşmesinin doğrudan doğruya bir tanımı yapılmamıştır. Bu kanunlarda, yalnızca taşıyan tarif edilmekle yetinilmiştir. Şöyle ki, Eski Türk Ticaret Kanunu'nun 887. maddesinde *“bir nakliyecinin ücret mukabilinde, eşya veya eşhasın karada, sularda nakillerini taahhüt etmesine nakil mukavelesi itlak olunur”* biçiminde bir tanım yapılmıştır. Mevcut Türk Ticaret Kanunu'nun 762. maddesinin sözünden ise *“taşıyan, ücret mukabilinde yolcu ve eşya (yük) taşıma işlerini üzerine alan kimsedir”* şeklinde sadece taşıyanın tanımlandığı kanısı hâkim olabilir. Oysa yapılan bu tanımla, hükmün, taşıyanı tanımlar iken, aynı zamanda taşıma sözleşmesinin unsurlarını göstermek suretiyle, taşıma sözleşmesini de açıkladığı görülmektedir.

Ne var ki, kanunda taşıma sözleşmesinin açık tanımının yapılması, kanun yapma tekniği açısından daha uygun olurdu.

Taşıma işleri, Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda ayrı bir kitap olarak düzenlenmiş ve bu kitapta eşya taşıma sözleşmeleri *“eşya taşıması”*, *“taşınma eşyası taşıması”* ve *“değişik tür araçlar ile taşıma”* olarak üç kısımda ele alınmıştır. Kanunun 850. maddesinin birinci fıkrasında taşıyan tanımlanmış, ikinci fıkrasında ise, *“taşıyan, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi veya yolcuyu varma yerine ulaştırmayı; buna karşılık, eşya taşımada gönderen ve yolcu taşımada yolcu, taşıyana, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır”* denilerek, taşıma sözleşmesinin unsurları belirtilmek suretiyle taşıma sözleşmesi, yine dolaylı olarak tanımlanmaya çalışılmıştır.

Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun deniz ticaretine ilişkin Beşinci Kitabının dördüncü kısmında, deniz ticareti sözleşmeleri *“gemi kira sözleşmeleri”*, *“zaman çarteri sözleşmeleri”*, *“navlun sözleşmeleri”* ve *“deniz yolu ile yolcu taşıma*

sözleşmesi” olarak dört ayrı başlık altında düzenlenmiştir. Navlun sözleşmeleri de yolculuk çarteri sözleşmeleri ve kırkambar sözleşmeleri olarak ikiye ayrılmıştır. Görüldüğü gibi Yeni Kanunda, yolculuk çarteri sözleşmeleri ile zaman çarteri sözleşmeleri birbirinden ayrılmış ve sadece yolculuk çarteri sözleşmeleri navlun sözleşmesi olarak kabul edilmiştir. Yeni Türk Ticaret Kanunu’nun 1138. maddesine göre, taşıyan, navlun karşılığında:

1. Yolculuk çarteri sözleşmesinde eşyayı, geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek denizde taşımayı;
2. Kırkambar sözleşmesinde ise ayırt edilmiş eşyayı denizde taşımayı üstlenmektedir.

Karayolu ile yapılan ulusal taşımaları düzenleyen ve özel nitelikte bir kanun olan 2003 tarihli ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununda eşya taşıma sözleşmesi tanımlanmamış iken, Kanunun 3. maddesinde taşıma ve taşıyan kavramlarının anlamı açıklanmıştır. Maddeye göre, *“taşıma, yolcunun taşıta bindiği veya eşyanın taşımacıya teslim edildiği yerden varış noktasına götürülmesi; taşımacı ise, taşımacı yetki belgesine sahip olan ve kendi nam ve hesabına taşımayı bir ücret karşılığı üstlenen gerçek veya tüzel kişidir”*.

Havayoluyla eşya taşımalarını düzenleyen 1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’nda ne taşıma sözleşmesi ne de taşıma ve taşıyanın tanımına yer verilmiştir. Diğer taraftan, taşıma hukuku açısından önemli kaynak olan konvansiyonların bazılarında eşya taşıma sözleşmesi yerine uluslararası eşya taşıma kavramı tanımlanarak konvansiyonların uygulama alanları belirlenmiştir [1956/68 tarihli Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Konvansiyon (CMR) m. 1(1); 1999 tarihli Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Konvansiyon (Montreal Konvansiyonu) m. 1(2); Eşyanın Uluslararası Multimodal Taşınması Hakkında Konvansiyon (BM-CK) m. 2(1)]. Bazı konvansiyonlarda ise, taşıma sözleşmesinin tanımına yer verilmiştir. Nitekim deniz yolu ile eşya taşımacılığını düzenleyen 1924 tarihli Konşimentoya İlişkin Bazı Kaidelerin Yeknesaklaştırılması Hakkında Uluslararası Konvansiyonun (Lahey Kuralları) 1(b) maddesine göre, *“nakliye mukavelesi, yalnız bir konşimento ile veya eşyanın deniz yolu ile taşınması için senet teşkil eden benzeri herhangi bir vesika ile tespit olunan nakliye mukavelesine denir. Nakliyecisi ile konşimento hamili arasındaki*

münasebetleri tanzim etmesi halinde bir charter parti zımında çıkartılan konşimento veya buna benzer bir vesikaya da aynı zamanda nakliye mukavelesi denir”

1978 tarihli Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesinin (Hamburg Kuralları) 1(6) maddesi gereğince ise *“taşıyanın, navlun karşılığında bir limandan diğer bir limana deniz yoluyla eşya taşımayı taahhüt ettiği tüm sözleşmelere denizde taşıma sözleşmesi denir; şu kadar ki, deniz taşıması ile birlikte başka bir tür taşımayı ihtiva eden bir sözleşme, işbu anlaşma bakımından, ancak deniz taşımasına ilişkin olduğu nispette taşıma sözleşmesi sayılır”*. Ayrıca 1999 tarihli Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tektip Kurallarının 6(1) maddesinde *“taşıma sözleşmesi ile taşımacı, eşyayı varış yerine ivazlı taşımayı ve onu alıcıya orda teslim etmeyi taahhüt eder”* şeklinde bir tanım yapılmıştır.

Taşımanın değişik türlerine göre, öğretilen tanımlar ve tüm bu hükümler çerçevesinde, eşya taşıma sözleşmesi genel olarak şöyle tanımlanabilir:

Eşya taşıma sözleşmesi, taşıyanla gönderen arasında tam iki tarafa borç yükleyen, rızai öyle bir anlaşmadır ki, bununla taşıyan, ücret karşılığında eşyayı muhafazası ve nezareti altında bir yerden başka bir yere taşımayı ve varma yerinde aynen teslim aldığı gibi zamanında teslim etmeyi taahhüt eder.

3.2.3. Unsurları

3.2.3.1. Genel

Sözleşmenin unsurları asli edim ve yan edim unsurları olmak üzere ikiye ayrılır. Asli edim unsuru, sözleşme ilişkisini doğrudan doğruya meydana getiren, bu ilişkiye hukuki özelliğini veren, onun nitelendirilmesini ve diğer sözleşmelerden ayırt edilmesini sağlayan unsurlardır. Yan edim unsurları ise kendiliğinden ifaya yardımcı yan yükümler ve koruyucu yan yükümler olarak ikiye ayrılır. Yardımcı nitelikteki yan yükümler, asli edimin tam ve doğru bir biçimde ifasına hizmet ettiği halde, koruyucu yan yükümler, alacaklıyı ifa fiili nedeniyle mal ve şahıs varlığında meydana gelebilecek muhtemel zararlara karşı koruma amacını taşır.

Eşya taşıma sözleşmesinin unsurları, öğretide farklı yazarlar tarafından farklı sayıda ve şekillerde incelenmeye çalışılmıştır. Zira Atabek (1960), taşıma sözleşmesinin varlığı için, önce, üç unsurun (eşyanın olması, eşya taşınmasını içeren anlaşmanın olması ve taşıma ücreti) bir arada olması gerektiğini belirtmişse de daha sonra, buna taşıma işinin meslek edinilmesi, ücret ödenmesi, eşya taşınması, taşıma aracı, taşıma süresi, serbest hareket ve yer değiştirme unsurlarının asli unsur olması gibi değişik sayıda unsur eklemiştir. Çağa ve Kender (2006), Kaner (2009), Kender ve Çetingil (2009), eşya taşınmasının taahhüt edilmesi, deniz yoluyla taşıma, gemi ile taşıma, yükün taşıyanın zilyetliğine girmesi ve taşıma ücretinin ödenmesi gibi beş unsur belirtmişler. Karan (2004), taşıma sözleşmesinde tarafların karşılıklı asli edimlerini dikkate alarak eşya taşıma sözleşmesinin üç unsurdan: eşya taşınması, taşıma ücreti ve anlaşma unsurlarından ibaret olduğunu belirtmiştir. Arkan (1982), Gençtürk (2006) ve Ülgen (1987) ise diğer yazarlardan farklı olarak eşya taşıma sözleşmesinin sadece taşıma taahhüdü ve taşıma ücreti olmak üzere iki unsurdan ibaret olduğu kanaatindedir.

Bütün bu farklılıkların nedeni, eşya taşıma sözleşmesi için mevzuatta açık bir tanımın yapılmaması ve öğretide de ortak bir tanımda uzlaşma olmamasıdır. Diğer taraftan da bunun nedeni olarak Türk Ticaret Kanunu anlamında taşıma sözleşmesiyle yalın taşıma sözleşmesi ayrımının dikkate alınmamış olması gösterilmektedir.

Genel olarak, tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerin üç asli unsuru bulunur: Sözleşme taraflarından birinin edimi, taraflardan diğerinin edimi ve tarafların bu edimler konusunda anlaşmaları. Bu üç asli unsurun tamam olması ile 11.01.2011 tarihli ve 6098 sayılı Yeni Türk Borçlar Kanunu'nun 1. maddesi gereği sözleşme kurulmuş olur.

Eşya taşıma sözleşmesi, hukuki niteliği itibariyle tam iki tarafa borç yükleyen, rızai bir sözleşmedir. Bu anlamda taşıma sözleşmesinin bu nitelikli diğer sözleşmelerden farkı yoktur. Dolayısıyla diğerlerinde olduğu gibi eşya taşıma sözleşmesinin de kurulmuş sayılabilmesi için şu üç asli unsurun bir arada bulunması gerekli ve yeterlidir:

- 1- Taşıyanın edimi – eşya taşıma taahhüdü unsuru;
- 2- Gönderenin edimi – taşıma ücreti ödeme taahhüdü unsuru;

3- Tarafların edimler konusunda anlaşması – anlaşma unsuru.

Eşya taşıma sözleşmesinin değişik tiplerine ilişkin özel hükümler kapsamında taşımanın yapıldığı ortam ve araç gibi unsurlar, örneğin, deniz taşımacılığında, denizyolu ile ve gemiyle taşıma; kara taşımacılığında, karayolu ile ve karayolu aracıyla (taşıtla) taşıma; hava taşımacılığında, havayolu ile ve hava aracıyla taşıma unsurları ilave edilmektedir. Fakat yukarıda belirttiğimiz üç asli unsur, bütün eşya taşıma sözleşmelerinin ortak özelliklerinden olup, her eşya taşıma sözleşmesinde mutlaka bulunması gereken zorunlu unsurlardır.

Eşya taşıma sözleşmesinde, yukarıda belirtilen asli unsurların yanı sıra, eşyanın depolanması, saklanması, yüklenmesi, boşaltılması, gönderilenden alacağın tahsil edilmesi gibi yan unsurlar da öngörülebilir. Ama taraflarca belirlenen bu yan unsurlar sözleşmenin eşya taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilmesine engel değildir.

3.2.3.2. Eşya Taşıma Taahhüdü

3.2.3.2.1. Genel

Eşya taşıma sözleşmesinden bahsedebilmek için öncelikle eşya taşıma taahhüdünün bulunması ve bunun asli edim niteliğinde olması gerekir. Eşya taşıma taahhüdü, eşyanın taşıyanın kendi gözetim ve sorumluluğu altında gereği gibi taşınarak, varma yerinde tam ve hasarsız olarak, zamanında teslimini içerir (Arkan, 1982).

Eşya taşıma taahhüdünün asli edim olarak üstlenilmesi, eşya taşıma sözleşmesini diğer sözleşmelerden ayıran en önemli unsur olup, eşya taşıma taahhüdünün bulunmadığı veya asli edim niteliğinde olmadığı hallerde, eşya taşıma sözleşmesinden bahsedilemez. Dolayısıyla, taşıma işinde kullanılmak üzere personeliyle birlikte taşıma aracının başka birine verilmesi, geminin taşıma taahhüt edilmeden başkasına tahsisi, kayak sporu ve otomobil yarışlarının organizasyonu, reklam amacıyla havada pano çekilmesi veya reklam malzemesi atılması halinde eşyanın taşınması taahhüt edilmediğinden, eşya taşıma sözleşmesi de mevcut değildir. Bazen taşıma borçlanılmasına rağmen, sözleşmenin asli unsurunu oluşturmadığı için

örneğin, otelci tarafından müşterinin gara götürülmesi, satılmış olan bir malın eve teslimi, tecrübe uçuşu, işverenin, kendi işçilerini işyerine taşıması, uçak veya otomobil pilotaj dersinin verilmesi gibi hallerde eşya taşıma sözleşmesi söz konusu değildir (Gençtürk, 2006).

3.2.3.2.2. Konusu: Eşya

Taşıma taahhüdünün konusu, eşyanın veya yolcu ve bagajının bir yerden başka bir yere taşınmasıdır. Çalışmanın konusunu eşya taşımaları oluşturduğundan, aşağıda eşya kavramının incelenmesiyle yetinilmiştir.

Taşıma mevzuatında ve öğretilerde şey, mal, eşya, emtia, yük, kargo gibi farklı terimler kullanılmaktadır. Örneğin, Mevcut Türk Ticaret Kanunu'nun 768, 769, 1016, 1021 ilâ 1024. maddelerinde “eşya”; 1019, 1020, 1030, 1036 ilâ 1038. maddelerinde “yük”; 1024. maddenin son fıkrasında “eşya” ile “mal”; 762, 859, 1025, 1026. maddelerinde ise “eşya” ile “yük” kelimeleri bir arada kullanılmıştır. Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda bu durum düzeltilmeye ve belirtilen birçok maddelerdeki farklılıklar aradan kaldırılmaya çalışılmıştır. Nitekim Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda kural olarak eşya kelimesinin kullanılması tercih edilmiştir. Fakat yeni Kanunda da bu gibi farklı terimlerin olduğu görülmektedir. Örneğin, Kanunun 850, 857, 859, 861, 864, 869, 919, 1141, 1272. maddelerinde mal ve yük gibi farklı terimlere de rastlanmaktadır.

Ayrıca eşya hukuku ve taşıma hukuku açısından da eşyanın aynı şekilde anlaşılmadığı görülmektedir. Eşya hukukunda geniş anlamda eşya terimi kullanılmaktadır ki, bu hem taşınır ve taşınmaz eşyayı hem de maddi ve gayri maddi eşyayı kapsamaktadır. Dar anlamda eşya ise, sadece maddi şeyler için kullanılır (Akipek, 1972). Taşıma hukuku açısından sadece maddi ve taşınır şeyler önem taşır. Bunlardan başka, taşıma hukukunda kullanılan “yük” kelimesi ile geniş anlamda, taşınacak veya taşınmakta olan veyahut da taşınması bitmiş eşya, dar anlamda ise taşıta yüklenmiş eşya anlatılır. “Emtia” kelimesi ise, sadece ticarete konu edilen eşyayı betimler (Arkan, 1982).

Eşyanın taşıma hukukuna konu olabilmesi, taşınabilir maddi varlığının olmasına bağlıdır. Eşya hukuku anlamında eşya kategorisine girmeyen cesetler bile

taşıma hukuku anlamında eşya sayılabilir (Arkan, 1982). Ayrıca gönderen tarafından sağlanmış olmak şartıyla römorklar, taşıma kapları, paletler, konteynırlar da eşya kavramına dâhildir (Karan, 2009). Ancak kablolu veya kablosuz iletilen haber ve bilgi, nakledilen elektrik maddi varlığa sahip olmadığından eşya değildir. Mektup ve kart gibi şeyler ise taşımaya konu edilse de bu nevi eşyanın taşınması Ticaret Kanununa değil, özel olarak düzenlenen posta rejimine tabidir (Arkan, 1982).

Bazı yazarlara göre, boru hattı ile akaryakıt, su, doğalgazın nakli, bir şeyin yer değiştirmesine imkân sağladığından taşıma sayılır ve bunlar hakkında Türk Ticaret Kanunu'nun taşımaya ilişkin hükümleri uygulanır (Atabek, 1960). Oysa eşya taşıma taahhüdünün ifası için, eşyanın taşıyanın zilyetliğine girmesi, taşımanın taşıma işini üstlenen kişinin gözetim ve sorumluluğu altında, taşıtta gerçekleştirilmesi gerekir. Bu açıdan bakıldığında, boru hatlarından akaryakıt, su veya doğalgazın nakledilmesi, belirtilen özelliklere sahip olmadığından, Türk Ticaret Kanunu anlamında eşya taşınması sayılamaz. Fakat akaryakıt, su veya doğalgaz gibi sıvı maddeler, bir kaba koyularak sınırlandırılabilirler, ayırt edilerek taşındıkları takdirde, eşya kabul edilip, eşya taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturabilir (Cumalıoğlu, 2011).

Eşya taşıma sözleşmesinin yapılabilmesi bakımından, eşyanın ekonomik veya ticarî bir değerinin olup olmamasının (örneğin, müzedeki sanat eserlerinin, çöplerin, sanayi atıklarının taşınması), eşyanın ve taşıma aracının mülkiyetinin kime ait olduğunun bir önemi yoktur. Yeter ki, eşya taşıma taahhüdü, başka bir kişiye karşı yapılmış olsun. Ayrıca taşıma konusu eşyanın, sözleşmenin yapıldığı esnada mevcudiyeti de şart değildir (Cumalıoğlu, 2011).

“*Yolcu ve bagaj*” taşınması eşya taşınmasının değil, yolcu taşınmasının konusunu oluşturur. Fakat bagajlar için yolcu taşıma sözleşmesi dışında ayrı bir sözleşme yapılmışsa, bu sözleşme eşya taşıma sözleşmesidir.

Denizyolu taşımalarına ilişkin olarak, Lahey ve Lahey/Visby Kurallarının 1(c) maddesinde eşya, taşıma sözleşmesinde güverteye yüklendiği beyan edilen ve fiilen güvertede taşınan yük ile canlı hayvanlar dışında mal, eşya, hamule ve her cins emtia şeklinde tanımlanmıştır. Buna karşılık Hamburg Kurallarında, herhangi bir istisna öngörülmemiş, canlı hayvan ve güverte yükü de eşya kapsamına dâhil edilmiştir.

Ayrıca eşyanın konteynır, palet veya benzeri bir taşıma elemanına konmuş veya ambalajlanmış olması halinde, gönderen tarafından sağlanması şartı ile, bunların da eşya sayılacağı Hamburg Kurallarının 1(4) maddesinde öngörülmüştür.

Karayolu taşımalarına ilişkin olarak, CMR'de eşyanın tanımına rastlanmamaktadır. CMR'nin 1(4) maddesinde, sadece kapsam dışında tutulan bazı eşya türleri sayılmakla, dolaylı olarak nelerin taşıma konusu olabileceği belirtilmiştir. Bu maddeye göre, uluslararası posta konvansiyonu kapsamında gerçekleştirilen taşımalara, cenaze taşımalarına ve taşınma eşyası taşımalarına CMR uygulanmaz.

Demiryolu taşımaları ile ilgili olarak, 1999 tarihli COTIF/CIM açısından eşya kavramı, yolcu bagajı dışında kalan her tür taşınabilir şeyi kapsar. Bagajların taşınması ise COTIF/CIV hükümlerine tabidir. 1980 tarihli COTIF/CIM açısından, bazı şeylerin taşımaya kabulü yasaklanmış, örneğin, hacmi, miktarı ya da diğer özellikleri itibarıyla taşımaya elverişli olmayan eşya, tehlikeli eşya; bazı şeylerin kabulü ise birtakım koşulların yerine getirilmesine bağlanmıştır. Örneğin, cenaze, kendi tekerlekleri üzerinde taşınan demiryolu vasıtaları, canlı hayvanlar.

Havayolu taşımalarında, Montreal Konvansiyonu bakımından, yalnızca kargo kelimesi kullanılmış, ancak bu kavramla neyin kastedildiği açıklanmamıştır. Herhangi bir sınırlama öngörülmediğinden, taşıma hukuku açısından eşya kavramına dâhil, taşınabilir, maddi her türlü şey, Konvansiyon açısından taşıma sözleşmesinin konusu olabilir. Fakat Montreal Konvansiyonunun 2. maddesine göre, postaya ait kalemlerin taşınmasında işletmeci, işletme ile posta idareleri arasındaki ilişki için geçerli kurallara uygun olarak, yalnızca ilgili posta idaresine karşı sorumludur. Bunun dışında, postaya ait kalemlerin taşınması için Montreal Konvansiyonu uygulanmaz (Gençtürk, 2006).

3.2.3.2.3. İfası

Taşıma taahhüdü, eşyanın, taşıyanın gözetim ve sorumluluğu altında gereği gibi taşınıp, gönderilene tam ve hasarsız olarak, zamanında teslimi ile ifa edilebilir. Taşıyan, taşıma işinin devamı süresince eşyayı gözetip, korumakla yükümlüdür. Taşıyan, borcunu gereken şekilde yerine getirmez ve bunun sonucunda da eşyayı, zamanında, teslim aldığı şekilde gönderilene teslim edemezse, bundan doğan zarardan

sorumlu olur. Bu sorumluluk hali, Türk Ticaret Kanunu, Türk Sivil Havacılık Kanunu ve ilgili konvansiyonlarda ayrıntılı olarak düzenlenmiştir.

Taşıyanın, eşyayı kendi gözetim ve sorumluluğu altında bir yerden diğerine götürebilmesi, eşyanın taşıyana teslim edilmesi, başka bir deyişle, taşıma konusu eşyanın zilyetliğinin gönderen tarafından taşıyana devredilmesine bağlıdır. Bazı yazarlar, eşyanın tesliminin, eşya taşıma sözleşmesinin kurucu bir unsuru olduğu kanasındadırlar; onlara göre, eşya taşıma sözleşmesinin varlığından bahsedebilmek için, taşınacak eşyanın zilyetliğinin gönderen tarafından taşıyana geçirilmesi gerekir. Oysa teslim, sözleşmenin kurulması ile değil, sözleşmenin icrası aşaması ile ilgilidir. Zira taşıma sözleşmesinin kurulması bakımından anlaşmanın yanında, ayrıca eşyanın da teslimine gerek yoktur. Eşyanın tesellümü, korunması, gözetilmesi ve varma yerinde teslimi, taşıma taahhüdünün ifası açısından bir bütün teşkil etmektedir. Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun 1159. maddesinden de anlaşılacağı üzere eşya, yükleme süresinin sonuna kadar taşıyana teslim edilmemiş olsa bile yine de taraflar arasında eşya taşıma sözleşmesi kurulmuş olduğundan taşıyan, ücrete hak kazanacaktır.

Eşya taşıma taahhüdünün belirli bir sürede ifası gerekir. Taşımanın hangi süre içerisinde tamamlanması gerektiği, Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun kara taşımacılığına ilişkin 873. maddesinde gösterilmiştir. Bu hüküm gereğince, *“taşıyan, eşyayı, kararlaştırılan sürede, bir süre kararlaştırılmamışsa şartlar dikkate alındığında özenli bir taşıyana tanınabilecek makul bir süre içinde, teslim etmekle yükümlüdür”*.

Ayrıca Mevcut Türk Ticaret Kanunundan farklı olarak Yeni Türk Ticaret Kanunu'na yeni bir madde eklenerek zıya karinesine yer verilmiştir. Şöyle ki, Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun 874. maddesine göre, *“eşya, taşıma süresini izleyen yirmi gün içinde teslim edilmezse, hak sahibi ona zayı olmuş gözüyle bakabilir. Sınır ötesi taşımalarında bu süre otuz gündür”*. Taşımanın bu süre içinde gerçekleştirilmemesi hâlinde, taşıyan borcunu gereği gibi yerine getirememiş sayılır ve Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun 874–875, 882(3) maddeleri gereğince sorumlu olur.

Mevcut Türk Ticaret Kanunu'nun deniz taşımalarını düzenleyen hükümleri arasında gecikmeden doğan zarardan taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen açık bir hüküm bulunmadığından, bu sorumluluğun genel hükümlere tâbi olduğu kabul

edilmektedir. Fakat Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda bununla ilgili yeni düzenleme getirilmiştir. Nitekim Kanunun 1178(2) maddesinde, taşıyanın geç teslimden doğan zarardan, gecikmenin, eşyanın taşıyanın hâkimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şartıyla sorumlu olacağı açıkça hüküm altına alınmıştır. Taşımanın yapılması gereken süre, Kanunun 1178(4) maddesinde şöyle düzenlenmiştir: “Eşya, navlun sözleşmesinde belirlenen boşaltma limanında açıkça kararlaştırılmış olan süre veya açıkça kararlaştırılmış bir süre yok ise, olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan eşyanın tesliminin makul olarak istenebileceği süre içinde teslim edilmediği takdirde teslimde gecikme olduğu varsayılır”. Kanunun 1178(5) maddesinde ise zıya karinesine yer verilmiştir: “Eşyanın zayi olmasına dayanarak tazminat isteminde bulunabilecek kişi, dördüncü fıkra uyarınca teslim süresinin dolmasından itibaren aralıksız altmış gün içinde teslim olunmayan eşyayı zayi olmuş sayabilir”. Taşıyan, belirtilen süre içerisinde taşıma taahhüdünü yerine getiremezse, Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun 1186(6-8), 1187, 1192(3) maddeleri gereğince sorumludur.

Eşya taşıma taahhüdünün ifası, eşyanın, bir yerden, tarafların kararlaştırdıkları başka bir yere götürülmesini gerektirir. Eşyanın götürüleceği yerin mutlak surette sözleşme yapılır iken belirlenmesi gerekmez. Bu yer, gönderen veya üçüncü bir kişi tarafından sonradan da belirlenebilir. İfa yerinin, taşımanın başladığı yerden belirli bir uzaklıkta olması taşıma sözleşmesinin kurulması açısından değil, fakat bazen taşıma sözleşmesine uygulanacak hükümlerin belirlenmesi açısından önem arz edebilir. Örneğin, CMR'nin uygulanabilmesi için, diğer şartlarla birlikte eşya taşıma sözleşmesinin uluslararası nitelikte olması, yani, eşyanın taşınmak için teslim alındığı yer ile, gönderilene teslim edileceği yerin, iki ayrı devletin sınırları içinde bulunması gerekir. Ayrıca taşıma işlemi, taşımanın başladığı yerde de bitebilir (Arkan,1982).

Taşımanın yapılacağı taşıtı, taraflar sözleşmede kararlaştırabilecekleri gibi, bu hal ve şartlardan da anlaşılabilir. Eğer taşımanın ne tür bir taşıtla yapılacağı taraflarca kararlaştırılmamışsa, taşıyan, bütün özellikleri dikkate alarak bunu belirlemelidir. Ancak araç, tarafların amaçladığı taşımayı gerçekleştirmeye elverişli olmalıdır. Bununla ilgili olarak denizyoluyla yapılacak eşya taşımalarına ilişkin Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun 932, 1141. maddelerinde özel bir düzenlemeye rastlanmaktadır. Bu maddelere göre, taşıyan, denize, yola ve yüke elverişli gemilerle taşıma yapmakla

yükümlüdür. Aksi takdirde taşıyan, yükle ilgili olanlara karşı bundan doğan zarardan sorumlu olur.

Eşya taşıma taahhüdü, taşımanın gerçekleştirildiği farklı ortamlara göre, denizyolu taşımalarında denizyoluyla ve gemiyle, karayolu taşımalarında karayoluyla ve taşıtla, havayolu taşımalarında havayolu ile ve uçakla, demiryolu taşımalarında da demiryoluyla ve trenle gerçekleştirilir.

3.2.3.3. Taşıma Ücreti Ödeme Taahhüdü

Eşya taşıma sözleşmesinin diğer bir asli unsuru, “*taşıma ücreti*”dir. Nitekim Yeni Türk Ticaret Kanunu’nun 850(2) ve 1138. maddelerinde ve konvansiyonlarda taşımanın ücret karşılığında yapılması gerektiği açıkça belirtilmiştir. Ancak taşıma sözleşmesinin yapılabilmesi için, taraflarca ücretin mutlak şekilde, önceden, açık ve katî surette tayin edilmiş olması gerekmez. Sadece, ücretin belirlenebilmesi ve ödeneceği hususunda tarafların anlaşmış olması, eşya taşıma sözleşmesinin kurulması için gerekli ve yeterlidir.

Taşıma ücreti, kural olarak sözleşme taraflarınca serbestçe kararlaştırılabilir. Fakat taşıma ücretinin miktarı taraflarca tayin olunmamışsa, Yeni Türk Ticaret Kanunu’nun deniz taşımalarına ilişkin 1195. maddesine göre, yükleme zamanı ve yerinde mutad olan ücret ödenir. Taşıma ücreti, bu yolla da belirlenemiyorsa, o halde eşyanın cinsi, hacmi ve ağırlığı, taşıma mesafesi ve şekli, taşıyana yükletilen sorumluluk ve diğer özellikler dikkate alınarak umumi hükümler dairesinde, mahkemece hakkaniyet kuralları gereğince takdir edilebilir (Cumalıoğlu, 2011). Ayrıca taşıma ücretinin hesaplanmasında, Yeni Türk Ticaret Kanunu’nun, kara taşımalarına ilişkin 870. maddesi, deniz taşımalarına ilişkin olarak ise 1193 ilâ 1199. maddeleri dikkate alınmalıdır.

Yeni Türk Ticaret Kanunu’nun karada eşya taşımalarını düzenleyen Dördüncü Kitabının, 870(1) maddesi gereğince, “*taşıma ücreti, eşyanın tesliminde ödenir*”. Kanunun 871(1) maddesine göre, “*eşyanın teslim yerine varmasından sonra gönderilen, taşıyandan, taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerin yerine getirilmesi karşılığında, eşyanın kendisine teslim edilmesini isteyebilir*” ve 871(2)

maddeye göre de “istem hakkını ileri süren gönderilen, taşıma ücretini, taşıma ücretinin bir bölümü ödenmiş ise kalan bölümünü taşıma senedinde gösterilen tutarla sınırlı olmak üzere ödemekle yükümlüdür. Taşıma senedi düzenlenmemiş veya gönderilene ibraz edilmemiş ise yahut ödenmesi gereken tutar taşıma senedinden anlaşılamiyorsa, gönderilen, makul olması şartıyla, gönderen ile taşıyan arasında kararlaştırılan taşıma ücretini ödemek zorundadır”. Yeni Türk Ticaret Kanunu’nun deniz taşımalarını düzenleyen Beşinci Kitabının 1197. maddesine göre, “navlun, eşyanın tesliminin istendiği anda ve her hâlde boşaltma süresinin sonunda muaccel olur”. Kanunun 1203. maddesine göre de, “eşya, taşıtandan başka bir kişiye teslim edilecekse, bu kişi, navlun sözleşmesi veya konşimento ya da diğer bir denizde taşıma senedi uyarınca eşyanın teslimini istediğinde, bu istemin dayandığı sözleşmenin veya konşimentonun yahut diğer bir denizde taşıma senedinin hükümlerine göre ödemeye yetkili kılındığı bütün alacakları ödemekle, kendi hesabına gümrük resmi ödenmiş ve başka giderler yapılmış ise bunları da vermekle ve üstüne düşen diğer bütün borçları yerine getirmekle yükümlü olur”. Belirtilen düzenlemelerden taşıma ücretinin borçlusunun gönderilen olduğu kanısına varılabilirse de (öğretide bazı yazarlar da taşıma ücretinin ödenmesini doğrudan gönderilenin borcu olarak göstermişler (Onursal, 2000)), aslında taşıma ücretinin borçlusu gönderendir (Arkan, 1982). Nitekim Yeni Türk Ticaret Kanunu’nun 850(2) ve 1200. maddelerinde taşıma ücretinin borçlusunun gönderen olduğu açıkça düzenlenmiştir. Ayrıca Kanunun 1207. maddesine göre de gönderilen, eşyanın teslimini isteme hakkını kullanmazsa, gönderen, taşıma sözleşmesi gereğince taşıma ücretini ve diğer alacakları taşıyana ödemekle yükümlüdür. Taşıma ücreti, başlangıçta gönderilenin borcu değil, sadece eşyanın teslimini talep edebilmesinin bir şartıdır. Fakat eşyanın kabulü ile birlikte gönderilen de taşıma ücretinin borçlusu durumuna gelir (Cumalıoğlu, 2011). Ayrıca ücretin mutlaka gönderilen veya gönderen tarafından ödenmesi zorunlu olmayıp, sözleşmede herhangi bir üçüncü kişi tarafından ödeneceği de kararlaştırılabilir (Sözer, 2009).

Kural olarak taşıma ücreti belirli bir miktar paradan oluşur. Ama taşıma ücretinin mutlaka para olması gerekmez. Taşıyanın malvarlığı bakımından değer ifade eden her türlü edimin, örneğin, karşılık olarak bir şeyin verilmesinin, bir işin yapılmasının, taşınan eşyanın bir kısmının verilmesinin, parayla ölçülebilen bir

menfaatin sağlanması da ücret kavramına dâhil olduğu öğretide kabul edilmektedir (Arkan, 1982).

Öğretide kabul edilen görüşe göre, ücretsiz taşımalar teknik anlamda taşıma sayılmaz ve bunlar hakkında Türk Ticaret Kanunu'nun taşımaya ilişkin hükümleri değil, Türk Borçlar Kanunu'nun haksız fiil veya vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümleri uygulanır (Arkan, 1982). Taşıyanın tacir olduğu hallerde ise yapılan sözleşmede ücret kararlaştırılmamış olsa bile, Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun 20. maddesine göre tacir, ticari işletmesiyle ilgili iş veya hizmetler için ücret isteyebileceğinden, tacir taşıyanın, taşımayı ücret karşılığında üstlendiği kabul edilerek yapılan sözleşmenin eşya taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilmesi gerekir. Buna karşın, taşımayı ücretsiz yaptığını ve dolayısıyla ortada bir taşıma sözleşmesinin olmadığını iddia eden tacir taşıyan, bu hususu ispat etmekle yükümlüdür (Arkan, 1982).

Eşya taşımalarını düzenleyen konvansiyonlarda da benzeri şekilde, ücret unsuru, taşıma sözleşmelerinin asli unsuru olarak belirtilmiştir. Nitekim CMR'nin 1(1), Hamburg Kurallarının 1(6), Montreal Konvansiyonunun 1(1), 1999 tarihli COTIF/CIM'in 1(1) maddesi gereğince, bu Konvansiyonların, yapılan taşıma sözleşmelerine uygulanabilmesi için, taşıma işi ücret karşılığında yapılmalıdır. Deniz taşımalarına ilişkin olan Lahey Kuralları ile Lahey/Visby Kurallarında, taşıma sözleşmesinin bir ücret karşılığında yapılacağı ile ilgili özel bir düzenleme bulunmamakta ise de diğer Konvansiyonlarda olduğu gibi, bu Konvansiyona tâbi taşımaların da bir ücret karşılığında yapılması gerektiği kabul edilmelidir. Bu çerçevede, Montreal Konvansiyonunun 1(1) maddesinin son cümlesine göre, bir hava taşıma işletmesi tarafından hava taşıma aracı ile yapılan ücretsiz taşımalar da istisnaen bu konvansiyona tâbi olacaktır. Bu düzenlemenin amacı Konvansiyonun, taşıma işletmelerinin yaptığı ücretsiz personel taşımalarına veya promosyon taşımalarına da uygulanmasını sağlamaktır (Sözer, 2009).

3.2.3.4. Anlaşma

Yeni Türk Borçlar Kanunu'nun 1. maddesine göre, sözleşmenin kurulması için, tarafların belirli bir hukuki sonuca yönelik, birbirine uygun, karşılıklı irade

açıklamasında bulunması gerekir. Bu anlamda eşya taşıma sözleşmesinden bahsedebilmek için, taşıyanla gönderenin eşyanın bir yerden başka bir yere taşınması ile ilgili iradeleri birbirine uygun ve karşılıklı olmalı, yani taraflar, sözleşmenin unsurları üzerinde anlaşmış olmalıdırlar (Arkan, 1982). Bu anlaşma yazılı yapılabileceği gibi, sözlü, hatta eşyanın taşınmak üzere teslimi suretiyle zımnen de yapılabilir. Şu kadar ki, bu son hal hariç, eşyanın taşıyana teslimi, sözleşmenin kurulması açısından değil, fakat icrası bakımından önem taşır.

Hem Mevcut Türk Ticaret Kanunu'nda hem Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda taşıma sözleşmesinin şekli açısından özel bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu yüzden, Yeni Türk Borçlar Kanunu'nun 12. maddesinde belirlenen şekil serbestisi ilkesi, bu sözleşmeler açısından da geçerlidir. Ancak taraflar kendi aralarında özel bir şekil şartı kararlaştırabilirler ki, taşıma sözleşmesi bu şekilde yapılmadıkça tarafları bağlamaz. Buna rağmen, taraflar kararlaştırılan şekil şartına riayet etmemiş olsalar bile, taşıma taahhüdü ifa edilmiş ve taşıma ücreti de ödenmiş ise, artık taraflar, şekil şartına uyulmadığını ileri sürerek sözleşmenin geçersizliğini iddia edemezler. Böyle bir iddia, Türk Medeni Kanunu'nun 2. maddesi gereğince "*objektif iyi niyet*" kurallarına aykırı düşer. Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun 856. maddesinin ikinci fıkrasında, "*taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradeleri ile taşıma sözleşmesi kurulur*" ve "*eşyanın taşıyana teslimi, taşıma sözleşmesinin varlığına karinedir*" denmekle, eşya taşıma sözleşmesinin bir şekle bağlı olmadığı açıkça ifade edilmiştir. Uygulamada ise, Kanunun öngördüğü bu düzenlemenin aksine, özellikle büyük taşıma işletmelerinde, standart formüller halinde düzenlenmiş tip sözleşmeler uygulama alanı bulmaktadır (Cumalıoğlu, 2011). Ayrıca usul hukuku açısından, 12.01.2011 tarihli ve 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanununun (HMK) 200. maddesi gereğince, değeri muayyen meblağı geçen hukuki işlemlerin, senetle (kesin delille) ispatı aranmaktadır. Bu nedenle eşya taşıma sözleşmesinin de değeri, muayyen meblağı aşacağından, bu hukuki ilişki, ancak senetle ortaya konabilir. Bu senet taşıma senedi olabileceği gibi, teslim makbuzu, fatura da olabilir. Görüldüğü gibi, sözleşmenin yazılı olarak yapılması, geçerlilik değil, ancak ispat şartıdır.

Uygulamada eşya taşıma sözleşmeleri yapılır iken, bunları tevsik eden bir taşıma senedi düzenlenmesi asıldır. Şu kadar ki bu senetlerin düzenlenmesine yönelik

tatbikat, eşya taşıma sözleşmesinin şekil şartına bağlı olduğu anlamına gelmez. Örneğin, CMR'nin 4 ve 1999 tarihli COTIF/CIM'in 6(1) maddesinde açıkça belirtildiği gibi, eşya taşıma sözleşmesi bir taşıma senedinin düzenlenmesi ile gerçekleştirilir. Fakat bu senedin düzenlenmemesi, usule aykırı olarak düzenlenmesi veya senedin kaybolması eşya taşıma sözleşmesinin varlığını ve geçerliliğini etkilemez. Zira belirtildiği gibi, taşıma senedinin düzenlenmesi, eşya taşıma sözleşmesinin geçerlilik şartı değil, ispat şartıdır. Şöyle ki, taşıma senedi, kural olarak sözleşmenin yapıldığını ve şartlarını tevsik ederek, ispat fonksiyonuna ve bazen de eşyayı temsil ederek, temsil fonksiyonuna sahip olur (Arkan, 1982).

Türk Borçlar Kanunundaki sözleşme serbestisi ilkesi, eşya taşıma sözleşmelerinde de geçerlidir. Nitekim tarafların sözleşme yapma, sözleşmenin diğer tarafını seçme, sözleşmenin içeriğini düzenleme, şeklini seçme ve sözleşmeyi ortadan kaldırma veya içeriğini değiştirme serbestisi vardır. Bazı hallerde bu serbestlik, kanunla veya hukuki işlemle kısıtlanabilir. Örneğin, Yeni Türk Borçlar Kanunu'nun 27. maddesi gereğince, kanunun emredici hükümlerine, ahlaka, kamu düzenine, kişilik haklarına aykırı veya konusu imkânsız olan sözleşmeler kesin olarak hükümsüzdür.

Türk hukukunda sözleşme yapma serbestisi kural olmakla birlikte, bazen kanunla, bazen de hukuki işlemle (örneğin, sözleşme yapma vaadi ile) sözleşme yapma zorunluluğu da getirilebilir. Bu durumda istenilen sözleşmeyi yapmaktan kaçınan kimseye karşı ya aynen ifa davası açılabilir ve o kimse istenilen sözleşmeyi yapmaya zorlanır ya da onun aleyhine tazminat davası açılarak uğranılan zararın tazmini istenebilir (Eren, 2006).

Sözleşme yapma mecburiyeti taşımacılıkla ilgili bazı kanunlarda da hükme bağlanmıştır. Örneğin Karayolu Taşıma Kanununun 5. maddesinin VI. fıkrasında taşımacıların, taşıma hizmetlerini kabul edilebilir bir neden olmaksızın veya zorunlu haller dışında yapmaktan kaçınamayacakları ve taşıma hizmetinden herkesin her zaman yararlanmasını sağlamak zorunda oldukları düzenlenmek suretiyle, taşımacılar için, eşya taşıma sözleşmesi yapma mecburiyeti getirilmiştir. Türk Sivil Havacılık Kanunu bakımından ise bu mecburiyet sadece tarifeli olarak hava ulaştırma hizmeti yapmak için ruhsat almış bulunan işletmeler için öngörülmüştür.

3.2.4. Hukuki Niteliği

Eşya taşıma sözleşmesi, hukuki niteliği itibariyle ivazlı, tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir. Eşya taşıma sözleşmesinin bu niteliği gereği, tarafların tam anlamıyla karşılık ve bağımlılık ilişkisi içinde, taşıyanın eşyayı bir yerden başka bir yere taşıması ve gönderenin de bunun karşılığında ücret ödemesi gerekir (Cumalıoğlu, 2011). Ayrıca, taşıyan eşya taşıma sözleşmesine göre, sadece eşyanın teslimine ilişkin şahsi borç altına girdiği ve gönderilen de bu suretle yalnız şahsi hak iktisap ettiği için, bu sözleşme şahsi tesirler doğuran bir sözleşmedir. Başka bir deyişle, taşıyanın borcu, herkese karşı değil, sadece hak sahibi olan gönderilene karşı olup, gönderilen de şahsi talep hakkını ancak taşıyana yöneltebilir (Karan, 2000).

Eşya taşıma sözleşmesi, ya kural olarak sözleşmenin tarafı olan gönderen lehine ya da gönderilen olarak başka bir üçüncü kişi tayin edildiği takdirde, Yeni Türk Borçlar Kanunu'nun 129. maddesi anlamında, tam üçüncü kişi lehine sözleşmelerdendir. Eşya taşıma sözleşmesinden doğan ifayı talep hakkı, genelde tarafların sözleşme yapılır iken veya sonradan belirledikleri gönderilene ait olur. Bu durumda gönderilen olarak tayin olunan üçüncü kişinin Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun 868(2-3), 869(1), 871, 1167, 1168, 1203-1204. vs. maddeleri bağlamında, taraf olmadığı bir sözleşmeden doğan hakları ve yetkileri kullanma yetkisinin sebebi de bilhassa eşya taşıma sözleşmesinin üçüncü kişi lehine sözleşme olma niteliğinden kaynaklanmaktadır (Arkan, 1982). Bazen ise yapılan eşya taşıma sözleşmesinde gönderilenin hiç bulunmamasından dolayı, örneğin açık denize dökülecek atık taşınmasında olduğu gibi bu tür taşımalarda üçüncü kişi lehine sözleşmeden de bahsedilemez (Akyol, 2008).

Eşya taşıma sözleşmesi genel olarak iş görme sözleşmeleri grubuna dâhildir. Ancak hem Türk hukukunda hem de diğer hukuk sistemlerinde bu sözleşmelerin iş görme sözleşmelerinden hangisine dâhil olduğuna veya bağımsız nitelik taşıyıp taşımadığına ilişkin farklı görüşler ileri sürülmüş, bazıları, bunun bir eser (istisna), bazıları hizmet, bazıları vekâlet, bazıları da kendine özgü (*sui generis*) bağımsız bir sözleşme olduğu görüşünü savunmuşlardır.

Alman, Fransız, İtalyan ve Türk hukuk öğretisinde yazarların çoğunluğu, eşya taşıma sözleşmelerini “*eser sözleşmesi*” olarak nitelendirmektedirler. Bu yazarlar, istisna sözleşmesinde olduğu gibi eşya taşıma sözleşmesinde de sonucun, yani eşyanın belirli bir yere götürülerek tesliminin önemi üzerinde durarak bu sözleşmelerin eser sözleşmesi niteliğinde olduğunu savunmuşlardır (Arkan, 1982). Bu görüş, eşya taşıma sözleşmesinde, Borçlar Kanunundaki eser sözleşmesinin tanımında da belirtildiği gibi, bir eserin meydana getirilmesi değil, eşyanın taşınması söz konusu olduğundan bahisle eleştirilmiştir.

Bir görüş, eşya taşıma sözleşmesini “*hizmet sözleşmesi*” olarak nitelendirmektedir. Ancak hizmet sözleşmesinde işçinin emeği söz konusu iken eşya taşıma sözleşmesinde taşıyanın emeğinden bahsedilemez. Hizmet sözleşmesinde işçi, işverenin emrinde çalışır, ama eşya taşıma sözleşmesinde taşıyan gönderenin emrinde değildir. Ayrıca hizmet sözleşmesinde işçinin ücrete hak kazanması belirli bir sonucun mevcut olmasına bağlı olmaz iken, eşya taşıma sözleşmesinde taşıyanın ücret talep edebilmesi için sonucun yani, eşyanın teslimi gerekir. Bu yüzden eşya taşıma sözleşmesi hizmet sözleşmesi niteliğinde de değildir (Atabek, 1960).

Diğer bir görüş de eşya taşıma sözleşmesinin “*vekâlet sözleşmesi*” niteliğinde olduğu yönündedir. İsviçre hukukunda, eşya taşıma sözleşmesinde boşluk olduğu takdirde vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygulanacağını öngören İsviçre Borçlar Kanunu’nun 440(II) maddesi esas alınarak eşya taşıma sözleşmesinin vekâlet sözleşmesi niteliğinde olduğu savunulmuştur (Arkan, 1982). Türk hukukunda da bazı yazarlar, Mevcut Türk Borçlar Kanunu’nun böyle bir düzenlemeyi içeren, ancak daha sonra yürürlükten kaldırılmış olan 431. maddesini esas alarak vekâlet sözleşmesi görüşünü savunmuşlardır. Ancak bu görüş de vekâlet sözleşmesinde eşya taşıma sözleşmesinden farklı olarak ücretin esas unsur olmadığı, vekilin istisnai durumlar hariç işi bizzat yapması gerektiği için eşya taşıma sözleşmesinin vekâlet sözleşmesi niteliğinde olmadığı ileri sürülerek eleştirilmiştir (Atabek, 1960).

Katılınan görüş ise, eşya taşıma sözleşmesinin ticari hayattaki önemine, kendine has özelliklerine, diğer sözleşmelerle olan farklarına ve Ticaret Kanununda ayrıca düzenlenmiş olmasına dikkat çekerek herhangi bir diğer sözleşme içerisine sokulmaması gerektiğini savunmaktadır. Bu görüşe göre, eşya taşıma sözleşmesi

*“kendine özgü (sui generis), bağımsız bir sözleşme”*dir. Ancak eşya taşıma sözleşmesi hakkında kanunlarda özel hüküm bulunmadığı takdirde, örneğin taşıma sözleşmesinin şekli, taşımanın hiç ifa edilmemesi vs. gibi hallerde tamamlayıcı olarak genel hükümlerin uygulanması mümkündür. Bu anlamda, eşya taşıma sözleşmesi, genel olarak iş görme sözleşmeleri grubuna dâhil olduğundan, Türk Borçlar Kanunu’nun vekâlet sözleşmesi hükümlerinin uygulanması gerekir (Atabek, 1960). Şöyle ki, Yeni Türk Borçlar Kanunu’nun 502(II) maddesi gereğince, *“vekâlete ilişkin hükümler, niteliklerine uygun düştükleri ölçüde, bu Kanunda düzenlenmemiş olan iş görme sözleşmelerine de uygulanır”*.

Sözleşmenin kurulması, sonuçlarını meydana getirmesi için sadece tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarının yeterli olduğu sözleşmelere, rızai sözleşmeler; tarafların böyle irade beyanlarına ayrıca tamamlayıcı ek bir unsurun, maddi bir fiilin (eşyanın teslimi) eklenmesi sonucu yapılan sözleşmelere ise aynı sözleşmeler denir (Eren, 2006). Türk hukukunda eşya taşıma sözleşmesinin rızai sözleşme mi, yoksa aynı sözleşme mi olduğu konusunda da farklı görüşler ileri sürülmüştür. Buna da Mevut Türk Ticaret Kanunu’nun 768(1) maddesinin, *“fakat taşıma senedi tanzim edilmemiş olsa bile muvafakatleri ve eşyanın taşıyana teslimi ile sözleşme taraflar arasında tamam olur”* şeklindeki ifadesi neden olmuştur. Bu hüküm esas alınarak öğretilde, eşya taşıma sözleşmesinin aynı bir sözleşme niteliğinde olduğu savunulmaktadır. Diğer bir görüş ise, eşya taşıma sözleşmesine rızai sözleşme niteliği bahsetmektedir (Arkan, 1982). Yukarıda açıklandığı üzere eşya taşıma sözleşmesi, tarafların karşılıklı, birbirine uygun iradelerinin birleşmesi ile kurulabileceği gibi, eşyanın taşınmak üzere taşıyana teslimi ile zımnen de kurulabilir. Bu halde, maddede belirtilen teslim de eşya taşıma sözleşmesinin zımnen kurulmasına ilişkin karine olup, ayrıca bir anlaşmanın yapılmasını gerektirmez. Yeni Türk Ticaret Kanunu’nun 856(2) maddesindeki *“eşyanın taşıyana teslimi, taşıma sözleşmesinin varlığına karinedir”* şeklindeki yapılan düzenleme de bu yöndeki görüşü doğrular niteliktedir. Ayrıca Kanunun 867 ve 1159. maddeleri gereğince, eşya süresi içinde yüklenmez veya hazır bulundurulmazsa, taşıyan sözleşmeyi feshedebilir. Dolayısıyla eşyanın tesliminden önce de eşya taşıma sözleşmesi kurulmuş sayılacağından, sözleşmenin feshi de mümkün olacaktır. Aksi takdirde, taşıma sözleşmesinin aynı nitelikli olduğu kabul edilirse eşya teslim edilmediği sürece eşya taşıma sözleşmesi de doğmuş olmayacağından, sözleşmenin feshi de söz konusu olamaz. Eşya taşınmasına ilişkin

konvansiyonlar açısından da eşya taşıma sözleşmelerinin kurulabilmesi için, anlaşma yapılması ile birlikte, ayrıca teslim şartı aranmamaktadır (Gençtürk, 2006). Sonuç olarak, tüm bu hükümler dikkate alındığında, tarafların taşıma konusunda anlaşmış oldukları andan itibaren taşıma sözleşmesinin hüküm doğuracağını, dolayısıyla bu tür sözleşmelerin rızai sözleşme olarak nitelendirilmesi gerektiğini kabul etmek yerinde olacaktır.

3.2.5. Taşıma Sözleşmelerinin İçeriği

Uluslararası ve ulusal taşıma hukuku mevzuatında taşıma sözleşmelerinin hangi konuları içereceği belirtilmiştir. Taşıma sözleşmeleri uluslararası ve ulusal mevzuatta farklı isimlerle adlandırılmışlardır. Şöyle ki; havayolu için uluslararası ve ulusal mevzuatta “Havayolu Yük Senedi”, “Hava Sevk Fişi”, karayolu için uluslararası mevzuatta “Sevk Mektubu”, ulusal mevzuatta Taşıma Senedi”, denizyolu için uluslararası ve ulusal mevzuatta “Konşimento”, demiryolu için uluslararası mevzuatta “Taşıma Belgesi”, ulusal mevzuatta “Hamule Senedi”, karma taşıma için uluslararası ve ulusal mevzuatta “Karma Taşıma Senedi” isimleri kullanılmıştır. Bu kapsamda, bu taşıma sözleşmelerinin içeriğini taşıma türlerine göre inceleyelim.

3.2.5.1. Uluslararası Havayolu Taşıma Sözleşmelerinin İçeriği

Uluslararası Havayolu taşımaları için genel yürürlük tarihi 13.02.1933 olan ve Türkiye’de 23.06.1978 tarihinde yürürlüğe giren Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşme, Varşova Konvansiyonu Fasal 2 Bölüm 3’de hava yük senedine (air waybill) yer verilmiştir. Madde 11’e göre hava yük senedi, taşıma anlaşmasının yapıldığı, eşyanın alındığı ve taşıma şartları hususlarında aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil sayılacaktır. Madde 5’e göre her taşıyıcı göndericiden bu belgeyi düzenleyerek kendisine vermesini, her gönderici de taşıyıcıdan bu belgeyi kabul etmesini isteme hakkına sahiptir. Madde 6’ya göre 3 tane düzenlenecek, birincisi üzerine “taşıyıcı için” yazılacak ve gönderici imzalayacak, ikincisi üzerine “alıcı için” yazılacak, gönderici ve taşıyıcı imzalayacak ve eşya ile birlikte gönderilecek, üçüncüsünü taşıyıcı imzalayacak ve eşya kabul edildikten sonra göndericiye verilecektir (Lahey protokolü madde 5 değişikliği ile taşıyıcı yük uçağa yüklenmeden önce imza atacaktır). Taşıyıcının imzası damga şeklinde basılabilir;

göndericinin imzası yazılabilir veya damga şeklinde basılabilir. Madde 8’de Hava Yük Senedinde bulunması gereken hususlar belirtilmiş olup, aşağıda sıralanmıştır.

- a) Düzenlendiği yer ve tarih;
- b) Hareket yeri ve varış yeri;
- c) Kararlaştırılan durak yerleri; şu şartla ki, taşıyıcı gerektiğinde durak yerlerini değiştirmek hakkını saklı tutabilecek fakat bu hakkını kullanması halinde değişikliğin, taşımanın uluslararası niteliğini ortadan kaldırma etkisi olmayacaktır;
- d) Göndericinin isim ve adresi;
- e) İlk taşıyıcının isim ve adresi;
- f) Durum gerektiriyorsa, alıcının isim ve adresi;
- g) Eşyanın cinsi;
- h) Paketlerin adedi, ambalaj şekli, üzerlerindeki özel işaretleri veya numaraları;
- i) Eşyanın ağırlığı, miktarı, hacmi, boyutları;
- j) Eşyanın ve ambalajın görünüşteki durumu;
- k) Kararlaştırılmış ise taşıma ücreti, ödeme yeri ve tarihi ve kimin tarafından ödeneceği;
- l) Eğer eşya teslim alındığında ödenmek üzere gönderiliyorsa eşyanın fiyatı, durum gerektiriyorsa yapılan masraflar;
- m) Madde 22 (2) uyarınca Kabul edilmiş eşya taşımada taşıyıcının sorumluluğu, kilogram başına 250 frankla sınırlı olacaktır.
- n) Hava yük senedinin kaç tane düzenlendiği;
- o) Hava yük senedine ilişik olarak taşıyıcıya verilen belgeler;
- p) Eğer kararlaştırılmış ise, taşımanın bitimi için tespit edilen süre ve takip edilecek yol hakkında kısa bilgi;
- r) Taşımanın, bu Sözleşme ile konulan sorumluluğa ilişkin kurallara bağlı olduğuna dair bildirim.

Ancak, genel yürürlük tarihi 04.11.193 olan ve Türkiye’de 26.03.2011 tarihinde yürürlüğe giren Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme, Montreal Sözleşmesi Bölüm 2’de hava sevk fişine (air waybill) yer verilmiştir. Madde 11’e göre hava sevk fişi kontratın tamamlandığına, kargonun kabul edildiğine ve bu çerçevede belirlenen koşulların kabul edildiğine dair karine teşkil eder. Ağırlık, ebat ve kargonun paketlenmesine ve

aynı zamanda paketlerin sayısına ilişkin ifadeler de karine teşkil eder. Madde 7'ye göre nakliyei gönderen tarafından üç (3) orijinal parça olarak yazılacaktır. İlk parça “taşıyıcı için” olarak işaretlenecek, nakliyei gönderen tarafından imzalanacaktır. İkinci parça “alıcı” olarak işaretlenecek, gönderen ve taşıyıcı tarafından imzalanacaktır. Üçüncü parça, taşıyıcı tarafından imzalanacak ve kargo kabul edildikten sonra göndericiye verilecektir. Taşıyıcının ve göndericinin imzası yazılabilir veya damga şeklinde basılabilir. Madde 22'ye göre taşıyıcının sorumluluğu 19 SDR ile sınırlıdır. Madde 5'e göre hava sevk fişi aşağıda verilenleri içermelidir.

a) Kalkış ve varış yerlerinin belirtilmesi,

b) Eğer kalkış ve varış yerleri tek bir devletin sınırları dahilinde ise, bir ya da daha fazla anlaşmalı duruş yeri başka bir devletin sınırları kapsamında olduğunda bu tür durulacak yerlerden en az birinin belirtilmesi; ve

c) Gönderilen nakliyenin ağırlığını belirtmesi.

Madde 6'ya göre eğer gerekliyse, gümrük, polis ve benzer kamu otoritelerinin formalitelerinin karşılanması amacıyla nakliyei gönderenin kargonun mahiyetini belirten bir belge vermesi istenebilir. Bu madde, taşıyıcıya bu nedenle hiçbir görev, yükümlülük ve sorumluluk yüklemeyiz.

3.2.5.2. Ulusal Havayolu Taşıma Sözleşmelerinin İçeriği

Ulusal havayolu taşımaları için 19.10.1983 tarihinde yürürlüğe giren Türk Sivil Havacılık Kanunu Üçüncü Kısım Birinci Bölüm'de iç hat yük taşıma sözleşmesi olarak hava yük senedine yer verilmiştir. Madde 112'ye göre hava yük senedi, aksi kanıtlanıncaya kadar, sözleşmenin varlığı, şartları ve yükün teslim alındığı hakkında karine teşkil eder. Madde 106'ya göre, havayolu ile yurtiçinde yapılacak taşımalarda; bu Kanunda hüküm bulunmadıkça, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri ve bu anlaşmalarda da hüküm bulunmadığı hallerde, Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır. Madde 110'a göre hava yük senedi üç nüsha olarak düzenlenir. Birinci nüshaya “Taşıyıcı için” yazılır ve yükleten tarafından imzalanır. İkinci nüshaya “Gönderilen için” yazılır ve taşıyıcı ile yükleten tarafından imzalanır. Üçüncü nüsha, taşıyıcı tarafından imzalanarak, yükün teslim alınmasından sonra, yükletene verilir. Yine Madde 110'a göre Yük taşıma sözleşmesinde, taşıyıcı yükletene aşağıdaki kayıtları içeren bir hava yük senedi vermekle yükümlüdür. Madde 124'e göre

taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması Varşova Konvansiyonu ve onu değiştiren Türkiye'nin katıldığı sözleşme protokollerinin hükümlerine göre tayin olunur.

- a) Hava yük senedinin numarası ile, düzenlendiği gün ve yer,
- b) Taşıyıcının adı veya ticaret unvanı ve adresi,
- c) Yükletenin adı, soyadı veya varsa ticaret unvanı ve adresi,
- d) Gönderilenin adı, soyadı veya varsa ticaret unvanı ve adresi,
- e) Kalkış, varış ve varsa aktarma yerleri,
- f) Yükün türü, sayısı, miktarı ve ağırlığı,
- g) Özel olarak beyan edildiği takdirde değeri,
- h) Taşıma ücreti ve ödeme şartları, ücretsiz taşımalarda buna dair kayıt,
- i) Gereğinde, yük senedine eklenmesi zorunlu olan belgeler,
- j) Taşımanın bu Kanunda gösterilen sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu.

3.2.5.3. Uluslararası Karayolu Taşıma Sözleşmelerinin İçeriği

Uluslararası Karayolu taşımaları için genel yürürlük tarihi 02.07.1961 olan ve Türkiye'de 31.10.1995 tarihinde yürürlüğe giren Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmeleri Hakkında Konvansiyon, CMR Konvansiyonu Bölüm 3'de taşıma sözleşmesi olarak bir sevk mektubuna yer verilmiştir. Madde 4'e göre taşıma mukavelesi bir sevk mektubunun düzenlenmesi ile gerçekleştirilir. Madde 5'e göre, sevk mektubu üç nüsha halinde düzenlenerek gönderici ve taşımacı tarafından imzalanır. Sevk mektubunun düzenlendiği ülkedeki yasalar izin verdiği takdirde, bu imzalar matbaada basılabilir veya onların yerine gönderici ve taşımacının mühürleri kullanılabilir. Birinci suret göndericiye verilir. İkinci yükle beraber gider. Üçüncüsü ise taşımacı tarafından saklanır. Taşınacak yüklerin başka taşıtlara yüklenmesi gerektiği, bunların ayrı çeşitli yükler olduğu veya ayrı partilere bölünmesi durumunda gönderici ve taşımacı her çeşit ve parti yük için ayrı bir sevk mektubu isteme hakkına sahiptir. Madde 6'ya göre sevk mektubu aşağıdaki bilgileri içerecektir. Madde 23'e göre taşıyıcının sorumluluğu brüt ağırlığın kilogramı başına 8,33 SDR ile sınırlıdır.

- a) Sevk mektubunun tarihi ve düzenleme yeri,
- b) Göndericinin adı ve adresi,
- c) Taşımacının adı ve adresi,
- d) Yükün yükleme yer, tarihi ve teslim için belirlenen yer,

- e) Yükün gönderildiği kişinin isim ve adresi,
- f) Yükün özelliğinin tarifini, ambalaj şekli ve tehlikeli yükler söz konusu olduğunda bunların herkesçe anlaşılacak şekilde tarifini,
- g) Kaç parça olduğu ve bunların özel marka ve sayıları,
- h) Yükün brüt ağırlığı veya başka bir şekilde ifade edilmiş ise miktarı,
- i) Taşıma cretleri (Taşıma bedeli, ek giderler, gümrük resimleri ve mukavelenin akdinden teslimine kadar yapılan diğer demeler),
- j) Gümrük ve diğer formaliteler için gerekli talimatlar,
- k) Aksine olabilecek herhangi bir hükme bakılmaksızın, taşımanın bu Sözleşme hükümlerine tabi olduğunu belirten not.

Gerekli durumlarda sevk mektubu şu bilgileri de ayrıca içerecektir:

- a) Aktarmaya izin verilmediğini belirten not,
- b) Göndericinin ödemeyi kabul ettiği demeler,
- c) Yükün tesliminde yapılacak ödentilerin miktarı,
- d) Yük değerinin beyanı ve tesliminde özel faizi temsil eden miktar,
- e) Yükün sigorta edilmesine dair göndericinin alıcıya vereceği direktif,
- f) Taşımanın tamamlanması için anlaşmaya varılmış zaman süresi,
- g) Taşımacıya verilen belgelerin listesi.

Taraflar, yarar gördükleri diğer hususları da sevk mektubuna yazabilirler.

3.2.5.4. Ulusal Karayolu Taşıma Sözleşmelerinin İçeriği

Ulusal karayolu taşımaları için 14.02.2011 tarihinde yürürlüğe giren Türk Ticaret Kanunu Dördüncü Kitap İkinici Kısım'da eşya taşımalarına ilişkin taşıma sözleşmesi olarak taşıma senedine yer verilmiştir. Madde 858'e göre iki tarafça imzalanan taşıma senedi, taşıma sözleşmesinin yapıldığına, içeriğine ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına kanıt oluşturur. Madde 856'ya göre taşıma senedi taraflardan birinin istemi üzerine düzenlenir. Senet  özgün nüsha olarak hazırlanır ve gönderen tarafından imzalanır. Gönderen, taşıyıcının da taşıma senedini imzalamasını isteyebilir. El yazısı ile imzalanmış taşıma senetlerinin suretlerindeki imza, damga veya mühür şeklinde ya da basılı olabilir. Bir nüsha gönderene aittir, diğerisi eşyaya eşlik eder, üçüncüsü taşıyıcıda kalır. Madde 857'ye göre taşıma senedi aşağıdaki kayıtları içerir.

- a) Düzenleme yeri ve tarihi,

- b) Göndericinin adı, soyadı veya ticaret unvanı ve adresi,
 - c) Taşımacının adı, soyadı veya ticaret unvanı ve adresi,
 - d) Eşyanın teslim alınacağı yer ve gün ile teslim edileceği yer,
 - e) Gönderilenin adı, soyadı veya ticaret unvanı ve adresi,
 - f) Gerektiğinde bildirim adresi,
 - g) Eşyanın türünün olağan işareti ile ambalajının çeşitli ve tehlikeli mallarda bunlara ilişkin mevzuatta öngörülen, diğer durumlarda ise genellikle tanınan işaretleri,
 - h) Taşınacak paketlerin sayısı, işaretleri ve numaraları,
 - i) Eşyanın net olmayan ağırlığı veya başka şekilde beyan edilen miktarı,
 - j) Taşımanın yapılacağı süre,
 - k) Kararlaştırılan taşıma ücreti ve teslimine kadar ortaya çıkacak giderler ile taşıma ücretinin gönderenden başka biri tarafından ödenecek olması halinde buna ilişkin kayıt,
 - l) Teslimde ödemeli taşımalarda teslimde ödeme kaydı ve ödenecek tutar,
 - m) Eşyanın gümrük ve diğer resmi işlemlerine ilişkin talimatlar,
 - n) Varsa taşımanın üstü açık ya da örtülmemiş bir araçta veya güvertede yapılabileceğine ilişkin sözleşme.
- Taşıma senedine tarafların uygun gördüğü diğer kayıtlar da konulabilir.

3.2.5.5. Uluslararası Denizyolu Taşıma Sözleşmelerinin İçeriği

Uluslararası denizyolu taşımaları için genel yürürlük tarihi 02.06.1931 olan ve Türkiye’de 04.01.1956 tarihinde yürürlüğe giren Konşimentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme, Lahey Kuralları Madde 1’e göre “Nakliye Mukavelesi” yalnız bir konşimento ile veya eşyanın denizyolu ile taşınması için senet teşkil eden benzeri herhangi bir vesika ile tespit olunan Nakliye Mukavelesine denir. Madde 3 Fıkra 3’e göre Nakliyecisi veya kaptan veya nakliyecinin acentesi, mallar teslim alınıp yükletildikten sonra, yükleyicinin talebi üzerine yükleyici bir konşimento verecek ve bu konşimentoda diğer hususlar meyanında şunlar zikredilecektir:

- a) Hamulenin tayin ve tespiti için lüzumlu olup yükleme henüz başlamadan evvel yükleyici tarafından yazılı olarak verilmiş olan belli başlı işaretler ve ancak bu işaretlerin de seyahat sonuna kadar okunabilir bir halde kalacak şekilde malların

bulunduğu sandık ve ambalajlara veya ambalajsız mallar üzerine basılmış veya sarih diğer herhangi bir şekilde konmuş olması lazımdır;

b) Veya yükleyici tarafından yazılı olarak bildirildiği üzere, yerine koli veya parça adedi, miktarı veya tartısı,

c) Malların görünürdeki hal ve vaziyeti,

Madde 3 Fıkra 7'ye göre Nakliyecii veya kaptan veya nakliyecinin acentesi, yükleme limanında ilk olarak tevdi edilen vesika malların yüklendiği gemi veya gemilerin isimlerini, yükleme tarih veya tarihlerini kaydetmeye de salahiyetlidir. Madde 4 Fıkra 5'e göre nakliyecinin sorumluluğu koli veyahut ünite başına 100 sterlin ile sınırlıdır. Madde 5'e göre bu kaidelerde hiçbir hüküm, müşterek avaryalar hakkında konması kanunen caiz herhangi bir hükmün konşimentoya ilavesine mâni bir hüküm olarak mütalaa edilmeyecektir.

3.2.5.6. Ulusal Denizyolu Taşıma Sözleşmelerinin İçeriği

Ulusal denizyolu taşımaları için 14.02.2011 tarihinde yürürlüğe giren Türk Ticaret Kanunu Beşinci Kitap Dördüncü Kısım Üçüncü Bölüm Altıncı Ayırım'da denizde taşıma senedi olarak konşimentoya yer verilmiştir. Madde 1228'e göre konşimento, bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir. Konşimento, nama, emre ve hamile yazılı olarak düzenlenebilir. Aksi kararlaştırılmadıkça yükletenin istemi üzerine konşimento gönderilenin emrine veya sadece emre olarak düzenlenir. Bu son halde "emre" yükletenin emrine demektir. Konşimento gönderilen sıfatıyla taşıyanın veya kaptanın namına da yazılı olabilir. Konşimentonun bütün nüshaları aynı metni içermeli ve her birinde kaç nüsha halinde düzenlendiği gösterilmelidir. Yükleten, istem üzerine, konşimentonun kendisi tarafından imzalanmış olan bir kopyasını taşıyana vermek zorundadır. Madde 1229'a göre Konşimento, aşağıdaki kayıtları içerir.

a) Yükletenin beyanına uygun olarak gemiye yüklenen veya yüklenmek üzere teslim alınan eşyanın genel olarak cinsini, tanınması için zorunlu olan işaretlerini, gerektiğinde tehlikeli eşya niteliğinde olup olmadığı hakkında açık bir bilgiyi, koli veya parça sayısı ile ağırlığını veya başka suretle ifade edilen miktarını.

- b) Eşyanın haricen belli olan hal ve durumunu.
- c) Taşıyanın adı ve soyadını veya ticaret unvanını ve işletme merkezini.
- d) Kaptanın adı ve soyadını.
- e) Geminin adını ve tabiiyetini.
- f) Yükletenin adı ve soyadını veya ticaret unvanını
- g) Yükleten tarafından bildirilmişse gönderilenin adı ve soyadını veya ticaret unvanını.
- h) Navlun sözleşmesine göre yükleme limanını ve taşıyanın eşyayı yükleme limanında teslim aldığı tarihi.
- i) Navlun sözleşmesine göre boşaltma limanını veya buna ilişkin talimat alınacak yeri.
- j) Konşimentonun düzenlendiği yer ve tarihi.
- k) Taşıyan ve onu temsilen hareket eden kişinin imzasını.
- l) Navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine dair kayıtları, ödenecekse bunun miktarını.
- m) Navlun sözleşmesinde açıkça kararlaştırılmışsa, eşyanın boşaltma limanında teslim olunacağı tarih süreyi.
- n) Sorumluluk sınırlarını genişleten her şartı.
- o) Taraflarca uygun görülen diğer kayıtları.

3.2.5.7. Uluslararası Demiryolu Taşıma Sözleşmelerinin İçeriği

Uluslararası demiryolu taşımaları için genel yürürlük tarihi 01.01.2006 olan ve Türkiye’de aynı tarihte yürürlüğe giren Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tektip Kurallar, COTIF-CIM Sözleşmesi Bölüm 2’de taşıma belgesine yer verilmiştir. Madde 12’ye göre taşıma belgesi, aksi ispatlanıncaya kadar, taşıma sözleşmesinin akdine ve koşullarına ve eşyanın taşımacı tarafından teslim alındığına esas kabul edilir. Madde 6’ya göre taşıma sözleşmesi, tektip modelde olan bir taşıma belgesi ile ortaya konulmalıdır. Uluslararası taşımacılar dernekleri, uluslararası müşteri dernekleri ve üye devletlerdeki gümrük konusunda yetkili organlar ile kendi gümrük yasasında yetki sahibi her türlü uluslararası bölgesel ekonomik entegrasyon örgütleri ile mutabık kalarak Tektip taşıma belgesi modelleri düzenleyebilirler. Okunaklı yazı işaretlerine çevrilebilen elektronik veri kaydı şeklinde düzenlenebilir. Gönderici ve taşımacı tarafından imzalanır. İmza yerine, damga, hesap

makinesi kaydı veya başka her uygun yöntem kullanılabilir. Taşımacı, ikinci nüshası üzerine eşyanın teslim alındığını onaylamalı ve göndericiye ikinci nüshayı vermelidir. Madde 7'ye göre taşıma belgesi aşağıdaki bilgileri içermelidir. Madde 30'a göre taşıyıcının sorumluluğu brüt ağırlık kilogramı başına 17 SDR ile sınırlıdır.

- a) Düzenlendiği yer ve tarih,
- b) Göndericinin adı ve adresi,
- c) Taşıma sözleşmesini akdeden taşımacının adı ve adresi,
- d) c) bendinde belirtilen taşımacı değilse, eşyanın gerçekte teslim edildiği kişinin adı ve adresi
- e) Eşyanın teslim alındığı yer ve tarihi,
- f) Teslim yeri
- g) Alıcının adı ve adresi,
- h) Eşya cinsinin ve ambalaj türünün adı, tehlikeli eşyalar için Tehlikeli Eşyaların Uluslararası Taşınmasına İlişkin Yönetmelik RID'de öngörülen ifadesi,
- i) Koli adedi ve parça eşyaların tanımlanması için gerekli özel numaralar ve işaretler,
- j) Tam vagonla taşıma durumunda vagon numarası,
- k) Kendi tekerlekleri üzerinde seyreden demiryolu aracı eşya olarak taşımaya verilmişse, numarası,
- l) Ayrıca intermodal taşıma ünitesi durumunda, kategorisi, numarası veya tanımlanmaları için gerekli diğer nitelikleri,
- m) Eşyanın brüt ağırlığı veya başka şekillerde ifade edilen eşya miktarı,
- n) Gümrük ve diğer idari makamlarca istenilen taşıma belgesine iliştilmiş veya usulüne uygun şekilde belirtilmiş bir makamın nezdinde veya sözleşmede belirtilen bir organ nezdinde taşımacının tasarrufunda tutulmuş dokümanların detaylı dökümü,
- o) Alıcı tarafından ödenmesi gerektiği ölçüde, taşımaya ait ücretler (taşıma ücreti, ek masraflar, gümrük vergileri ve sözleşmenin akdinden teslim kadar doğan diğer masraflar) veya masrafların alıcı tarafından borçlanıldığını gösterir diğer tüm bilgiler,
- p) Tüm aksi şartlara karşın, taşımanın iş bu tektip kurallara tabi olduğuna dair bilgi.

Gerektiğinde taşıma belgesi, ayrıca aşağıdaki bilgileri de içerebilir:

a) Birbirini takip eden taşımacılar tarafından yapılan taşıma durumunda, taşıma belgesine kaydına izin vermiş olması halinde, eşyayı teslim etmesi gereken taşımacı,

b) Göndericinin yüklendiği ödemeler,

c) Eşyanın tesliminde tahsil edilecek rambursman,

d) Eşyanın beyan edilen değeri ve teslimde özel kıymeti temsil eden tutar,

e) Taşımanın gerçekleştirilmesi için kararlaştırılmış süre,

f) Kararlaştırılan güzergâh,

g) Nakliyeciyeye verilen n) bendinde belirtilmemiş belgelerin listesi

h) Gönderenin vagon üzerine vurduğu mühürlerin adedi ve adına ilişkin kayıtları,

Taşıma sözleşmesindeki taraflar, yararlı gördükleri diğer her türlü bilgiyi taşıma belgesine kaydedebilirler.

3.2.5.8. Ulusal Demiryolu Taşıma Sözleşmelerinin İçeriği

Ulusal demiryolu taşımaları için 14.03.1937 tarihinde yürürlüğe giren Rumeli Demiryollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamname İkinci Bap İkinci Fesil'da hamule senedine yer verilmiştir. Madde 4'e göre Nakliye sözleşmesi, usul ve kanuna uygun düzenlenmiş olan hamule senedinin gönderici tarafından ibrazı ve taşıyıcının kabul olunduğunu gösteren damgasından ibarettir. Madde 5'e göre gönderici tarafından imzalanır. İmzanın el ile veya damga vs. ile olması gerekir. Hamule Senedinde bulunması gereken hususlar sıralanmıştır. Madde 20'ye göre taşıyıcının sorumluluğu brüt kilogram başına mecdiye akçe olarak 270 kuruş ile sınırlıdır.

- Düzenleme yeri,

- Eşyanın teslim alındığı yer ve tarih,

- Eşyanın marka ve adedi ile içerisinde ne cins mal olduğu, malın ağırlığı ve ne şekilde istif edildiği,

- Göndericinin adı ve adresi,

- Eşyanın gideceği yer,

Ayrıca, 19.08.2016 tarihinde yürürlüğe giren Demiryolu İşletmeciliği Yetkilendirme Yönetmeliği Madde 7'ye göre demiryolu taşımacılık faaliyetlerinin Kanunlara, ikili ve çok taraflı uluslararası anlaşma ve sözleşmelere, bu yönetmeliğe ve ilgili diğer mevzuata uygun olarak gerçekleştirilmesi esastır. Madde 3'e göre Taşıma senedi: Yük taşımalarında gönderen ile yetki belgesi sahibi arasında akdedilen sözleşmeye ve ilgili mevzuata istinaden düzenlenen yük belgesini ifade eder. Madde 28'e göre yük taşımaları ilgili mevzuata göre düzenlenmiş taşıma senetsiz yapılamaz. Buna göre ulusal kanunun çok eski olması ve hamule senedi içeriğinin dar olması nedeniyle yönetmeliğe göre COTIF-CIM'de belirtilen taşıma belgesi içeriğinin de esas alınabileceği yorumlanabilir.

3.2.5.9. Uluslararası Karma Taşıma Sözleşmelerinin İçeriği

Karma taşımalar için, Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade and Development-UNCTAD) tarafından karma taşımalar alanında emredici kurallarla sorumluluğa ilişkin düzenleme getirmek üzere bir boşluğu doldurmak için hazırlanmış 24.05.1980 tarihinde üye ülkelerin kabul ve onayları için sunulmuş olan henüz yürürlüğe girmemiş ve Türkiye'nin de taraf olmadığı Eşyanın Uluslararası Karma Taşınması Hakkında Birleşmiş Milletler Cenevre Konvansiyonu (BM-CK) Bölüm 2'de karma taşıma senedine yer vermiştir. Bölüm 2'ye göre karma taşıma senedini taşıyıcı düzenleyecek ve kendisi veya yetkili temsilcisi tarafından imzalanacaktır. İmzanın elle olması esas olup, diğer imza çeşitlerinin kullanılması Madde 5 çerçevesinde ancak düzenleme yeri hukuku izin vermesine bağlıdır. Yine birden çok nüsha düzenlenmesine izin verilmiş ancak bu durumda kaç nüsha olduğunun da senede yazılmış olması şartı aranmaktadır. Madde 8'de karma taşıma senedinin içeriği ayrıntılı olarak düzenlenmiştir.

- Eşyanın genel özellikleri, gerekli işaretleri, paket sayısı, toplam ağırlığı, başka bir şekilde tanımlanmış ise miktarı ve gönderen tarafından belirtilen diğer özellikleri ile eşyanın görünüşü,

- Taşıyıcının adı ve iş merkezinin neresi olduğu,

- Gönderenin adı,

- Gönderen tarafından ayrı bir kişi olarak belirtilmiş ise gönderilenin kim olduğu,

- Taşıyıcının eşyayı teslim ettiği tarih ve yer,

- Eşyanın teslim edileceği yer,
- Taraflarca tespit edilmiş ise taşıma süresi ya da eşyanın gönderilene teslim edileceği tarih,
- Senedin nama ya da hamiline veya emre olup olmadığı,
- Düzenleme yeri,
- Her bir taşıma yöntemi için tarafların anlaştığı navlun tutarı,
- Biliniyor ve taraflarca anlaşılmış ise güzergâh,
- Sözleşme konusu taşımanın BM-CK'na tabi olduğuna ilişkin kayıt,
- Taraflarca anlaşmaya varılmış diğer hususlar.

Madde 9'a göre bu içerikte eşyanın niteliği ve niceliği ile ilgili hususlarda taşıyıcının şüphe etmesi durumunda ya da gerçeği yansıtmadığı açık olan durumlarda karma taşıma senedine gerekli kontrol imkanının bulunmadığı hususunun da yazılması gerekmektedir. Aksi halde taşıyıcının taşıma senedindeki şartları haiz malları teslim aldığı ve bu hususta kayıt düşmüş gibi işlem görmesi hususunda karine oluşacaktır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. ARAŞTIRMA: TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNDE YAŞANAN SORUNLAR

Dış kaynak kullanımındaki artış ve çeşitlilik, tedarik zincirindeki birbirinden bağımsız işletmelerin koordinasyonunun sağlanması için kullanılan araçlardan biri olan, tedarik zincirinde dış kaynak kullanımı olarak taşıma sözleşmelerini, karmaşık hale getirmiştir. Artık rekabetin işletmeler arasında değil, tedarik zincirleri arasında olduğu düşünüldüğünde, taşıma sözleşmelerinden kaynaklı eksikler, hatalar, uluslararası ve ulusal taşıma mevzuatındaki uyumsuzluklar tedarik zinciri performansını dolayısıyla rekabet gücünü düşürmektedir.

Sözleşmeye dayalı taşıma faaliyetlerinde; ürünün zamanında teslim edilmemesi, üründe hasar meydana gelmesi, ödeme yapılmaması, sözleşme kurallarına uyulmaması, altyapı yetersizliği, hatalı teslimat, uluslararası ve ulusal taşıma mevzuatındaki uyumsuzluklar gibi nedenlerle sorunlar yaşanmaktadır.

Taşıma sözleşmelerinde sorunlarla karşılaşılması için işletmelerin belli başlı tedbirler alması, sözleşme içeriğinin ve beklentilerin ilk başta doğru olarak tespit edilmesi ve doğru iş ortağının seçilmesi hayati önem taşımaktadır. Operasyonel konuların yönetiminden sözleşme yönetimi kavramına geçilmesi, iki firma arasında iyi bir iletişim ve bilgi paylaşımı sağlanması, sözleşmelerin; uluslararası ve ulusal taşıma mevzuatındaki uyumsuzlukları göz önünde bulundurması, sorunların giderilmesi yöntemlerini, yaptırımları ve değişime uyum için gerekli esnek yapıyı içermesi önemli konulardandır.

4.1. ARAŞTIRMANIN AMACI

Araştırmanın amacı, işletmeler tarafından; tedarik zincirinde taşımanın dış kaynak kullanılarak yapıldığı durumlarda taşıma sözleşmelerinde yapılan hataları, eksiklikleri, uyuşmazlıkları ve nedenlerini belirlemek, tespit edilen sorunları iyileştirmektir.

4.2. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Araştırmada nitel veri toplama yöntemi olarak, yazılı kaynaklardan gözlemden yararlanılmış, nitel araştırma yöntemi, verilerin analizi yapılarak betimsel nicel araştırma yöntemi ile desteklenmiştir.

Bu kapsamda; 1971-2016 yılları arasında, Türkiye’de taşıma sözleşmelerine ilişkin konularda görülen davalarda verilmiş Yargıtay kararları, belgesel (documentary) araştırma yöntemi kullanılarak, internetten gözlem yolu ile ülkemizdeki en geniş içtihat bilgi bankası olan www.kazanci.com internet sitesinde yer alan İctihat Bilgi Bankasından temin edilmiş, İstanbul bölgesinde konuşlu lojistik işletmelere ait 7 adet taşıma sözleşmesi örneği, işletmelerle yapılan görüşmeler neticesinde e-posta ve internetten gözlem yolu ile temin edilmiş ve bu nitel verilerin analizi yapılarak taşıma sözleşmelerinde yaşanan sorunlar betimsel yöntem ile ortaya konmuştur.

4.3. ARAŞTIRMANIN KISITLARI

Bu araştırma sadece eşya taşınması ile sınırlandırılmış olup, bu çerçevede yolcu taşımacılığı, eşya kavramı dışında tutulan posta taşımacılığı, cenaze taşımacılığı ve taşınma eşyası taşımacılığı çalışma kapsamına dahil edilmemiştir.

4.4. ARAŞTIRMANIN EVRENİ

İşletmelerle yapılan görüşmeler neticesinde e-posta yolu ve internetten gözlem yolu ile İstanbul bölgesinde konuşlu 7 adet lojistik işletmenin taşıma sözleşmesi örnekleri temin edilmiş ve internetten gözlem yolu ile ülkemizde 1971-2016 yılları

arasında yer alan 46 yıllık süreçte, Türkiye’de taşıma sözleşmelerine ilişkin konularda görülen davalarda verilmiş 1057 adet Yargıtay kararı konusu temin edilmiştir. Yargıtay kararları, ülkemizdeki en geniş içtihat bilgi bankası olan www.kazanci.com internet sitesinde yer alan Kazancı İctihat Bilgi Bankası, Yargıtay Kararları, Alfabetik Kavram Endeksi üzerinde taşıma sözleşmeleri ile ilgili Yargıtay kararı konularının tespit edilmesi çalışması sonucunda temin edilmiştir. Bunlar üzerinde yapılan inceleme ile işletmelerin, taşıma sözleşmelerinden kaynaklı yaşadıkları sorunlar, taşıma sözleşmelerinde yapılan hatalar, eksiklikler tespit edilmiştir.

4.5. ARAŞTIRMA BULGULARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

Araştırma kapsamında İstanbul bölgesinde konuşlu 7 adet lojistik işletmenin taşıma sözleşmesi örnekleri ve ülkemizde 1971-2016 yılları arasında yer alan 46 yıllık süreçte, taşıma sözleşmelerine ilişkin konularda görülen davalarda verilmiş 1057 adet Yargıtay kararı konusu incelendiğinde aşağıdaki başlıklardaki bulgulara ulaşılmıştır.

4.5.1. Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Yargıtay Kararlarının İncelenmesi

İctihat Bilgi Bankasında, ülkemizde 1971-2016 yılları arasında yer alan 46 yıllık süreçte, taşıma sözleşmelerine ilişkin konularda görülen davalarda verilmiş 1057 adet Yargıtay kararından 2016 yılında sonuçlanmış sadece 7 adedinin yer aldığı tespit edilmiş olup, bu yıla ait Yargıtay kararlarının tamamının henüz İctihat Bilgi Bankasına işlenmediği, önceki yıllara ait karar adedinin 30-40 civarında olduğu göz önüne alınarak işlenmesini müteakip bu sayının da 20-30 civarında artacağı değerlendirilmektedir.

Bu verilerden aşağıdaki sorulara cevap bulunmuştur.

1. 1971-2016 yılları arasında yer alan 46 yıllık süreçte, taşıma sözleşmelerine ilişkin konularda görülen davalarda verilmiş kaç adet Yargıtay kararına rastlanmıştır? Bu Yargıtay kararlarının kaç adedi ceza dairelerine, kaç adedi hukuk dairelerine aittir ve yüzdeleri nedir?

2. Bu Yargıtay kararlarından ceza dairelerine ait olanlar, taşıma sözleşmelerinin hangi konularına aittir?

3. Bu Yargıtay kararlarından hukuk dairelerine ait olanlar, taşıma sözleşmelerinin hangi konularına aittir?

4.5.1.1. Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Yargıtay Kararlarının Yıllara Göre Dağılımı

Taşıma sözleşmelerine ilişkin Yargıtay kararlarının yıllara göre dağılımı Tablo 4.1’de gösterilmiştir.

Tablo 4.1. Taşıma İşlerine İlişkin Yargıtay Kararlarının Yıllara Göre Dağılımı

	1971-1985	1986-2000	2001-2016	TOPLAM
Ceza Dairelerince Verilen Karar Adedi	2 (%4,5)	15 (%33,3)	28 (%62,2)	45
Hukuk Dairelerince Verilen Karar Adedi	78 (%8)	232 (%23)	702 (%69)	1012
Yargıtay Kararı Adedi	80 (%8)	247 (%23)	730 (%69)	1057

İlk 15 yıllık dilimde, ceza dairelerince verilen Yargıtay kararlarının 2 adet ile toplam ceza dairelerine ait Yargıtay kararlarının %4,5’ini, hukuk dairelerince verilen Yargıtay kararlarının 78 adet ile toplam hukuk dairelerine ait Yargıtay kararlarının %8’ini, taşıma sözleşmelerine ilişkin tüm Yargıtay kararlarının ise 80 adet ile toplam Yargıtay kararlarının yine %8’ini oluşturduğu,

İkinci 15 yıllık dilimde, ceza dairelerince verilen Yargıtay kararlarının 15 adet ile toplam ceza dairelerine ait Yargıtay kararlarının %33,3’ünü, hukuk dairelerince verilen Yargıtay kararlarının 232 adet ile toplam hukuk dairelerine ait Yargıtay kararlarının yaklaşık %23’ünü, taşıma sözleşmelerine ilişkin tüm Yargıtay kararlarının ise 247 adet ile toplam Yargıtay kararlarının yine %23’ünü oluşturduğu,

Son 15 yıllık dilimde ise ceza dairelerince verilen Yargıtay kararlarının 28 adet ile toplam ceza dairelerine ait Yargıtay kararlarının %62,2'sini, hukuk dairelerince verilen Yargıtay kararlarının 702 adet ile toplam hukuk dairelerine ait Yargıtay kararlarının %69'unu, taşıma sözleşmelerine ilişkin tüm Yargıtay kararlarının ise 730 adet ile toplam Yargıtay kararlarının yine %69'unu oluşturduğu tespit edilmiştir.

Taşıma sözleşmelerine ilişkin Yargıtay kararlarının yıllar içinde büyük bir artış gösterdiği ve büyük bir bölümünün ise son 15 yıllık dönemde gerçekleştiği tespit edilmiştir.

4.5.1.2. Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Yargıtay Kararlarının Konuları

Uluslararası ve ulusal taşıma hukuku mevzuatında taşıma sözleşmelerinin hangi konuları içereceği belirtilmiştir. Bu kapsamda;

Havayolu taşımaları için Varşova Konvansiyonu Fası 2 Bölüm 3 Madde 8 ve Türk Sivil Havacılık Kanunu Üçüncü Kısım Birinci Bölüm'de Hava Yük Senedinde bulunması gereken hususlar sıralanmıştır.

Karayolu taşımaları için CMR Konvansiyonu Bölüm 3 Madde 6 ve Türk Ticaret Kanunu Dördüncü Kitap İkinci Kısım Madde 857'de Taşıma Senedinde bulunması gereken hususlar sıralanmıştır.

Denizyolu taşımaları için Lahey Kuralları Madde 3 Fıkra 3, Hamburg Kuralları Kısım 4 Madde 15 ve Türk Ticaret Kanunu Beşinci Kitap Dördüncü Kısım Üçüncü Bölüm Altıncı Ayırım Madde 1229'da Konşimentoda bulunması gereken hususlar sıralanmıştır.

Demiryolu taşımaları için COTIF-CIM Sözleşmesi Bölüm 2 Madde 7 ve Rumeli Hamburg Demiryollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamname İkinci Bap İkinci Fası 1 Madde 5'te Hamule Senedinde bulunması gereken hususlar sıralanmıştır.

Karma taşımalar için Birleşmiş Milletler Cenevre Konvansiyonu Madde 8’de Karma Taşıma Senedinde bulunması gereken hususlar sıralanmıştır.

Bu çerçevede taşıma sözleşmelerine ilişkin konularda görülen davalarda verilen Yargıtay kararları, ceza dairelerince ve hukuk dairelerince verilen Yargıtay kararları olmak üzere iki kategoride, yukarıda bahse konu uluslararası ve ulusal düzenlemelerde belirtilen, taşıma sözleşmelerinde bulunması gereken hususlar ile yine anılan sözleşmelerde yer alan diğer hususların başlıkları altında incelenmiştir.

4.5.1.2.1. Ceza Dairelerine Ait Yargıtay Kararlarının Konuları

Taşıma sözleşmelerine ilişkin konularda görülen davalarda verilmiş 1057 adet Yargıtay karardan ceza dairelerine ait olan 45 adet Yargıtay kararı incelenmiş ve bu kararların taşıma sözleşmelerinin hangi ortak konularına ilişkin olduğu tespit edilmiştir.

1. Taşıyıcı (Taşıyıcının Adı ve Adresi ile Diğer İletişim Bilgileri)

- Taşıma şirketinin taşıma ihalesini ihale usul şartlarına uygun alıp almadığı
- Taşıma Kooperatifinin, taşıma ücretini almasına rağmen taşıyana ödememesi
- Taşıma Şirketi ile husumet içinde olanların, taşıma şirketini değiştirmesi için araçlara zarar verme tehdidi
- Taşınan malın bir kısmının yolda satılması veya başka yere götürüp satılması (hırsızlık)

2. Eşya Özellikleri (Eşyanın Özelliğinin Tarifi, Ambalaj Şekli, Görünüştaki Durumu, Türünün İşareti, Miktarı, İşaret ve Numaraları, Brüt Ağırlığı veya Başka Şekilde Beyan Edilen Miktarı, Hacmi, Boyutları Yola ve Taşıma Aracına Uygunluğu)

- Kaçak mal taşıma nedeniyle aracın müsaderesi
- Nakliye ruhsatsız malzeme nakletmek suçu
- Kaçak Mal Sigarayı Taşıyıcının Tekel Sigarası Zannetmesi

3. Taşıma Aracı Özellikleri (Taşımanın Ne Tür Araçta Yapılacağı, Taşıma Aracının Tanımı ve Yasallığı, Yüke ve Yola Uygunluğu, Taşıma Şartları)

- Suçta kullanılmış taşıma aracının müsaderesi
- Taşıma işinde kullanılan ticari aracın yasal belgelerinin olmayışı

4. Belgeler (Taşımacıya Verilen ve Taşımacıda Bulunması Gereken Belgelerin Listesi)

- Taşıma Belgesi kayıtları ile taşınan eşyanın uyuşmaması
- Taşıma İrsaliyesi düzenlemeyerek veya eksik düzenleyerek vergi kaçırmaya kalkışma
- Taşıma Belgesinde teslim alan adına atılan imzanın ilgiliye ait olup olmaması
- Taşıma aracının plakasının belgede belirtilmemesi

4.5.1.2.2. Hukuk Dairelerine Ait Yargıtay Kararlarının Konuları

Taşıma sözleşmelerine ilişkin konularda görülen davalarda verilmiş 1057 adet Yargıtay kararından hukuk dairelerine ait olan 1012 adet Yargıtay kararı incelenmiş ve bu kararların taşıma sözleşmelerinin hangi ortak konularına ilişkin olduğu tespit edilmiştir.

1. Gönderici (Göndericinin Adı ve Adresi ile Diğer İletişim Bilgileri)

- Hamule senedinin göndericinin imzasını içermediği

2. Taşıyıcı (Taşıyıcının Adı ve Adresi ile Diğer İletişim Bilgileri)

• Taşıyanlar tarafından peş peşe icra edilecek taşıma işleminde konvansiyon hükümlerine tabi olması için taşıyanlar ile yük göndericisi arasında karşılıklı anlaşma yapılmasının gerekmesi

- Belgede eksik imza olması

3. Alıcı (Alıcının Adı ve Adresi ile Diğer İletişim Bilgileri)

• Davaya konu kolinin alıcı davalının dava dışı çalışanına teslim edildiği olgusunu kanıtlama yükümlülüğünün taşıyıcı davacıda olduğu

4. Eşya Özellikleri (Eşyanın Özelliğinin Tarifi, Ambalaj Şekli, Görünüşteki Durumu, Türünün İşareti, Miktarı, İşaret ve Numaraları, Brüt Ağırlığı veya Başka Şekilde Beyan Edilen Miktarı, Hacmi, Boyutları Yola ve Taşıma Aracına Uygunluğu)

- Hasarın hatalı ambalajdan kaynaklandığı
- Taşımada torbaların yapıştırma yerlerinden açılması, ambalajın kifayetsizliği

- Davalının taşıdığı kesitte hasarın ambalaj hatasından kaynaklandığı iddiasının, davalıdan önceki taşımada hasar meydana gelmemiş olduğu için hayatın olağan akışına aykırı olduğu

- Taşıyanın hatalı istiflemeye dolaylı taşınan malda meydana gelen hasarda müterafik kusuru. Taşıyanın yükün taşımaya elverişliliğini kontrol etmeden teslim alması nedeniyle nakliyat sigortacısının taşıyana rücu talebi

- Konteynerlerdeki delik ve çürüklerden yağmur suyu girmesinden kaynaklanan hasardan dolayı konşimentoda yükleme ve istifleme hatalarından taşıtanın sorumlu tutulmuş olması

- Gönderene ait olan yüklemeyi ve ambalajı taşıyıcının görünüş itibarıyla kontrol yükümlülüğü bulunduğu. Son taşıyıcı dışındaki taşıyıcıların da sevk mektubundaki beyanların doğruluğu ile ambalajların görünüş kontrollerini yapmakla yükümlü oldukları

- Dıştan görülebilmesi ve fark edilebilmesi olanaksız bulunan ambalajlama hatalarından dolayı taşıyıcının sorumluluğuna gidilememesi

- Kolilerin üzerinde gerekli işaretlerin bulunmaması, malları istifleme görevi bulunan taşıyıcının da sorumlu olması

- Taşınacak vinciğin ağırlığı nedeniyle feribota yüklenememesinden doğan anlaşmazlıkta, ağırlığın davacıya bildirilip bildirilmediğinin araştırılması

- Taşınan emtianın eksik teslimi nedeniyle sigorta rücu davasında, Taşıtan tarafından konteynerlerin mühürlendiği ve bu şekilde taşınana teslim edildiği. Davalı taşıyıcının nezaret görevini yerine getirmediğinden dolayı sorumlu tutulamayacağı

5. Taşıma Aracı Özellikleri (Taşımanın Ne Tür Araçta Yapılacağı, Taşıma Aracının Tanımı ve Yasallığı, Yüke ve Yola Uygunluğu, Taşıma Şartları)

- Belgelerde vagon ve irsaliye numaraları okunmadığından TCDD Hareket Dairesi Başkanlığından tespit edilmesi gerektiği
- Sözleşmelere dayanak oluşturan şartnameler de getirilerek taşımanın kaç araçla yapılacağı ücretin araç başına olarak önceden belirlenip belirlenmediğinin araştırılması gereği
- Taşıma sözleşmesine konu emtianın kararlaştırılan süreden üç gün sonra teslim edilmesi nedeniyle bozulması. Taşımaya konu karpuzun üstü açık araçla taşındığı dikkate alınarak taşıma süresindeki zarardan mal sahibinin %50 oranında sorumlu olduğu
- Taşıma İşinin Sözleşmede Belirtilen Araçlarla Yapılmaması nedeniyle navlun bedelinin geri istenmesi
- Taşıma yapılan aracın ehliyet ve plakasının sahte olduğu
- Yasa ve yönetmeliklerde belirtilen koşullara uygun taşıma izin belgesi bulunmaksızın davacıların izin sahibi olduğu güzergahta davalıların taşıma yapmasının, haksız rekabet oluşturup oluşturmayacağına saptanması gerektiği
- Taşınan malın hasarının, taşıma yapılan aracın lastiğinin patlaması sonucu meydana geldiğinden, sürücünün aracı kullanmaya başlamadan yola ve yüke uygunluğunu kontrol yükümlülüğü bulunduğu

6. Teslim (Eşyanın Teslim Alınacağı ve Teslim Edileceği Yer ve Tarih, Teslim Şekli

- Yükleme ve İstif Gönderici/Alıcıya aitse CMR hükmü gereği taşıyıcının ancak nezaret görevinden dolayı sorumluluğunun söz konusu olduğu
- Emtianın sözleşme dışında rıhtıma indirilmesi sırasında meydana gelen hasar
- CIF satışta taşıma sırasında oluşan hasardan satıcının sorumlu olmaması
- Taşıma Sözleşmesinin güvertede teslim şartlı olmasına göre değerlendirme yapılması
- Teslime hazır malların limandan alınmaması
- Taşıma senedinden taşınan malın ne olduğu anlaşılmasa da teslim tesellüm belgesinden teslim edilen malların tespiti

- Davacının, davalının taşımanın tamamını üstlendiğini ileri sürüp CIM belgesine dayandığı, davalının taşımanın tamamını üstlenip üstlenmediğinin tespit edileceği

- Davacı tarafından kargo yoluyla başka şehre gönderilen mallardan bir kısmının alıcı yerine başkasına teslim edilmesi nedeniyle uğranılan zararın tazmini talebi

- Davalı taşıyıcının emtiayı Türkiye gümrüğüne kadar getirmekle taşıma yükümlülüğünün sona ermiş olduğu ve emtianın gümrükten çekilmesinin davacı alıcının sorumluluğunda olduğunun sözleşmeyle hüküm altına alındığından davanın reddi

- Taşıma sözleşmesine göre ambalajlama ve istiflemenin göndericiye ait olması

- Taşıyıcının sözleşme hükümlerine aykırı olarak taşınacak malları Noshar yerine Sahlan kentine taşıdığı bu durumda dava konusu miktar olan navlunun ilgili dilimini hak etmediği

7. Taşıma Süreci (Taşımanın Yapılacağı Süre, Kararlaştırılan Durak ve Aktarma Yerleri, Takip Edilecek Yol/Güzergâh İle Bekleme Süreleri)

- Taşıma sözleşmesine göre malların geç teslim edilmesi nedeniyle alacak

- Taşıma süresinin gösterilmediği sözleşmede işin geç tamamlanması nedeniyle navlun bedelinin indirilmesi talebi

- Sözleşmede öngörülmediğinden fazla bekleme nedeniyle navlun farkı talep edilemeyeceği

- Alıcı firmanın, sözleşmeye aykırı olarak mesafeyi tek taraflı kısaltması nedeniyle eksik navlun ödemesinin uygun olmadığı, navlunun tam olarak ödenmesi

- Gönderilenin sürastaryadan sorumlu tutulabilmesi için bu hususun taşıma sözleşmesinde veya konşimentoda açıkça kararlaştırılmış olmasının zorunlu olduğu

- Sözleşmede işin malın makul sürede taşınması olarak tanımlanması. Taşımanın hangi yolla yapıldığı, tabi olduğu yasa uluslararası anlaşma şartları belirlenip, bilirkişice değerlendirilmesi gerektiği

- Maddi tazminat davasında, aracın gasp edildiği ileri sürülen tır parkı güvenli değil ise taşıyıcının sorumluluktan kurtulamayacağı/güvenli bir park olması halinde sorumlu tutulamayacağına gözetilerek karar verilmesi gerektiği

8. Ödeme (Taşıma Ücretleri ve Ödemeler, Ödeme Yeri, Tarihi ve Kim Tarafından Ödeneceği)

- Ödenmeyen navlun ücreti için taşınan malın rehin ve hapis hakkı talebi
- Nakliye ve sigorta bedelinin ödenmemesi
- Taşıma bedelinin tahsili
- Taşıyıcının yükün sağlam ulaştırdığı bölümüne ait navlun bedelini alma hakkı olduğu
 - Yükün taşıma işinin gerçekleşmesinin akabinde navlun bedelinin ödenmemesinin icra takibine konu edilmesi
 - Navlun bedelinin faturayı tanzim eden taşımacıya değil taşımayı yaptığı iddia edilen dava dışı şahsa ödendiğinin savunulduğu
 - Davalının davacı ile anlaştığı ve yükün gemiye yüklenmesinden sonra alımdan vazgeçildiği yükün başka bir alıcı tarafından satın alındığı, yüklemenin yapılmasından sonra sözleşmeden vazgeçilmesi durumunda taşıyanın tam navlunu hak kazandığı
 - Alacağın Konşimento tarihindeki TCMB döviz alış kuru üzerinden hesaplanması gereği
 - Vesaik mukabili taşıma sözleşmesinde taşıyıcının ödeme şartı gerçekleşmeden malları alıcıya teslim etmesi. Alıcıdan satış bedelinin tahsil edilememesinden taşıyanların sorumlu olması

9. Yük Değeri, Tazminat (Yük Değerinin Beyanı ve Tesliminde Özel Faizi Temsil Eden Miktar)

- CMR Konvansiyonunun 23/3. maddesi uyarınca tazminat, hasarlı olan emtianın brüt ağırlığının beher kilogramı için 8.33 hesap birimini geçemeyeceği
- Emtianın taşımada kaybolması nedeniyle bedelinin tahsili istemi
- Taşıma nedeniyle ziyadan doğan tazminatın, taşıma senedine geçirilen değere, değer gösterilmemiş ise aynı cins ve nitelikteki eşyanın gönderilene teslim edileceği yerdeki değerine göre tayin olunacağı

- Hasara uğrayan malların değerinin taşıma senedinde belirtilmiş olması
- Tamamen zayii olan emtianın taşıma senedinde bedel belirtilmediğinden davalı taşıyıcının kg başına sınırlı olarak sorumlu olacağı
- Kargoların taşındığı aracın geçirdiği kaza sonucu araçta bulunan kargoların yanması nedeniyle tazminat davasında, taşıma senedi bulunmadığı ve sevk irsaliyesinde de bir değer bildirilmediği dikkate alınıp taşıma hukukunda uzman bilirkişi veya bilirkişi kurulundan rapor alınması gerektiği
- Tazminat miktarının, eşyanın gönderilene teslim edileceği yerde hasardan önceki değeri ile hasardan sonraki değeri arasındaki farka göre yapılacağı
- Konşimentoda malın değeri bildirilmeden koli başına sorumluluk sınırı belirlenmiş olması nedeniyle taşıyanın malın ziyaından sınırlı sorumluluğunun söz konusu olması
- Taraflar arasındaki sözleşmenin ek şartnamesi ile taşıyıcının teslim aldığı ürünlere verilecek zarar nedeniyle ürünün satış bedeli üzerinden zararı nakden karşılayacağını benimsenmiş olması

10. Sigorta (Eşyanın Sigorta Durumu)

- Taşıma rizikolarına karşı sigortalı araçta, kural olarak sigortacının taşıma sırasında oluşan her türlü hasardan sorumlu olduğu, ancak aksi kararlaştırılarak sözleşmeye konan kaydın da geçerli olacağı
- Taşıma Sözleşmesi gereği taşınan malda meydana gelen hasarın ve noksanlığın sigorta şirketi tarafından ödenmesi

11. Gümrük ve Diğer Resmi İşlemlere İlişkin Talimatlar

- Gümrük kontrolü sırasında ıslanmak suretiyle hasar
- Taşıyıcının arama sırasında emtianın istenilen yere indirilmesi ve usulüne uygun bir şekilde yeniden yüklenmesini sağlama imkanının olup olmadığının tespit edilmesi
- Mühürler orijinal ve sağlam halde iken Supalan (araç üzerinde gümrükleme) tutanağı ile alıcısına teslim edilen yükteki eksiklikten davalı taşıyanın sorumlu tutulamayacağı
- TIR'ın Rusya gümrük limanında tutularak işlem yapılmasından kaynaklanan tazminat

- Salahiyetli makam olan Gümrük Müdürlüğü'ne başvurarak hasarı tespit ettiren alıcının hasarın varlığına ilişkin ispat külfetini yerine getirmiş sayılacağı
- Taşınan mala gümrükte el konulması halinde taşıyıcının kusurlu davranışı söz konusu değilse sorumlu olmayacağı

12. Belgeler (Taşımacıya Verilen ve Taşımacıda Bulunması Gereken Belgelerin Listesi)

- Taşımanın TIR Karnesi ile yapılması. TIR Karnesinin Taşıma Sözleşmesi olmaması
- Gönderenin, taşıyıcıya eşyanın taşınması için gerekli olan evrakları vermeğe mecbur olduğu, gönderenin kusurundan dolayı taşıyanın zarara uğraması halinde sorumlu olacağı

13. Ziya, Hasar, Geç Teslim Şartları ve Zamanaşımı

ZİYA

- Taşıma sırasında çalınan malzeme
- Taşımada meydana gelen zayi malın miktarının fire oranlarında olup olmadığı.
- Alıcının emtianın bir kısmının teslim edildiğini beyan etmesi
- Sözleşmede fire oranının %0,2 olarak kararlaştırıldığı, teslim edilmesi gereken akaryakıtın miktarının hesaplanmasında bu fire oranının dikkate alınması
- Sigortalı emtianın konteyner ile taşınması sırasında denize düşürülmek suretiyle zayi edilmesi.
- Gece vakti emniyetli olmayan bir yerde aracını tek başına bırakan, güvenilir birine emanet etmeyen ve büyük şehirlerdeki hırsızlıkların yoğunlaştığını dikkate almayan davalı taşıyıcının, hırsızlığın meydana gelmesinde kusurunun bulunduğu
- Davacı taşıtanın varış istasyonunda taşıma sözleşmesine konu malın eksik teslim edildiğine ilişkin herhangi bir ihtirazı kayıt ileri sürmediği bu durumda dava hakkının düştüğü
- Kaybolduğu iddia edilen malların aranıp bulunması ve teslim edilmesini istemek yerine doğrudan malın fatura bedelinin tazmininin istenmesinin iyi niyet kurallarına aykırı olması

- Polisin sorumluluğundaki zaman diliminde hırsızlık suçunun tamamlandığından taşıyan sürücüsünün kusurunun bulunmadığı, davanın reddi

HASAR

- Taşıyıcının hasarın gönderenin kusurundan kaynaklandığını iddia ettiği
- Taşıyıcının yükleme ve istifleme kusuru
- Hasarın yükleme ve istif hatasından kaynaklanmış olması. İstif hatasının gözle görülür olması durumunda taşıyanın göndereni uyarması gereği

- Taşıyıcının gerekli tedbirleri almadığı
- Meydana gelen kaza sonucu malın hasarı
- Hasar kendi kusurundan kaynaklanmadığını taşıyanın ispat yükümlülüğü

- Yükün fırtına ve deniz kazaları nedeniyle zarara uğraması
- Taşıma hasarı bedelini sigortacının taşıyıcıya rücu etmesi
- CMR Konvansiyonu göre taşıma hasarından üst taşıyıcı ile asıl taşıyıcının birlikte sorumluluğu

- Sovtaj değerinin hangi oranda olduğunun belirlenmesi
- Taşıma komisyoncusu davalının alt taşıyıcı seçiminde kusurlu bulunduğu/kayıptan dolayı sorumlu olduğu

- Davacı taşıyıcının kendi adamlarının kusuruyla meydana gelen zararları sigortacıdan isteme hakkının bulunmadığı

- Taşıtan/Yükletenin müterafik kusurunun bulunmaması koşulu ile taşıyıcının kısmen kusurlu olması halinde taşıyıcının zararın tamamından sorumlu olduğu

GEÇ TESLİM

- Taşınan emtianın geç teslimi nedeniyle navlun alacağı
- TTK Madde 780'e göre taşıma süresi aşılarak teslimde taşıma ücretinin süre ile orantılı olarak indirileceği

- Davalı gönderici gecikmeden ötürü bir zarara uğradığını kanıtlayamadığından davacı taşıyıcının navlun ücreti talep etmekte haklı olduğu

- Malın sözleşme ile kararlaştırılan sürede taşınmamasında kendisini sorumluluktan kurtaracak bir halin varlığını iddia ve ispat edemeyen davalının gecikmeden doğan zararı tazmin etmekle yükümlü olması

- Sınav sorularının zamanında ulaştırılmaması nedeniyle dershanenin uğradığı itibar kaybı karşılığı tazminata taşıyıcı aleyhine hükümlenmesinin gerekmesi
- Taşıma işleminin taraflardan birinin kusuru olmadığı halde tamamlanamaması halinde taşıyıcının ücret hakkının kapsamı
- Trafik kazasından kaynaklı gecikmeden tazminat talebi

ZAMANAŞIMI

- Taşıyıcı ihmali ile ziya, hasar ve gecikmede taşıyıcı sorumluluğunun üç yılda zamanaşımına uğraması
- Trafik kazası sonucu taşınan malda oluşan hasar için sigortacının açtığı rücu davasında zamanaşımı
- Hasarla ilgili olarak zamanında ihbar ve tespit yapılmaması/taşıyan lehine sorumsuzluk karinesi
- Hasar ihbarının süresi içinde yapılmadığı. Ziya veya hasarın haricen belli olması halinde eşyanın teslimi anında bildirilmesi gereği. Ziya ve hasarın haricen belli olmaması halinde en geç pazar ve resmî tatil günleri hariç teslimi izleyen yedi gün içinde yazılı olarak bildirilmesi gereği
- Navlun alacağının ödenmesi gerektiği tarihten itibaren bir yılda zamanaşımına uğradığı
- Taşıma sözleşmesinden kaynaklanan alacaklarda zamanaşımı süresinin bir yıl olduğu. Taşımacının hile ve ağır kusuru sonucu malın zayi olması halinde ise bir yıllık zamanaşımı süresine tabi olmadığı

14. İade

- Alıcının malları teslim almayarak ve nakliye ücretini ödemeyerek geri göndermesi. Göndericinin de geri iade almayarak ödemeyi alıcıya yaptırması
- Alıcının malları teslim almaktan kaçınması, taşıyanın gönderenden malların Türkiye'ye geri getirilmesi konusunda talimat istediği iddiasının ve malları koruyucu önlemleri alıp almadığının araştırılması gereği

15. Fesih

- Kaçelloya, geminin yüklemeye hazır olması gereken son tarihe uymamak nedeniyle navlun sözleşmesinin feshi
- Eksik taşıma nedeniyle haksız fesih

16. Mücbir Sebepler

- Taşıma ediminin zamanında yerine getirilmemesinden doğan zararın tazmini talebinde işyerindeki grevin mücbir sebep olduğu iddiası
- Taşıma sözleşmesine göre geminin boşaltma limanına geç sokulmasından dolayı taşıyanın uğradığı zarardan taşıtanın sorumlu olduğu
- Taşıyanın dikkat ve özeni ile dahi önlenemeyecek bir nedenle zarar ve hasarda taşıyanın sorumlu tutulamaması

17. Taşıma Sözleşmesinin kaç adet düzenlendiği, ekleri ve tasnifi ve imzaları

- Her taşıma öncesi ve sonrasında makbuz verilmesi hali ile davalı tarafın imza ve kaşesini taşımayan bu makbuzların ücretin ödenmediğine karine teşkil edip etmeyeceği TTK'nun 1/2. maddesi uyarınca araştırılması gereği
- İspat yükü kendisine düşen davacının yazılı belgeyle ispatlayamadığı akdi ilişkiyi tanık deliliyle ispat ettiği kabul edilerek hüküm kurulmasının doğru olmadığı
- Hamule senedi ve taşınan eşyanın gönderilene teslim edilmesi gereği
- Davalı aradaki akdi ilişkinin varlığına yönelik taşıma teklifi belgesini inkâr ettiğine ve davacı da bunun aksini kanıtlayamadığına göre akdi ilişkinin kanıtlanamadığı nazara alınarak davanın reddi gerektiği

18. Taşımanın Bu Sözleşme Hükümlerine Tabi Olduğu ve Uygulanacak Hukuk

- Dava konusu taşımanın uluslararası nitelikte olduğu/mahkemenin CMR hükümlerini kendiliğinden öncelikle uygulamak zorunda olduğu
- Taşıyan ile gönderilen arasındaki hukuki münasebetlerde konşimentonun esas oluşu
- Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin (Konvansiyon) COTIF ve Eki Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi İlgili (Birleşik Hükümlerin) CIM Uygulanması Gerekmesi
- Uluslararası hava taşımacılığına konu mallarda meydana gelen zarar nedeni ile ortaya çıkan uyuşmazlığın Varşova Sözleşmesi hükümleri uyarınca çözümlenmesi
- Taşıyıcı aleyhine açılacak tazminat davalarının ilk veya son taşıyıcıya karşı açılması gereği

19. Yetkili Mahkeme

- Sözleşmede birden fazla mahkemeyi yetkili göstermek HMK Md.23'e aykırı olup, seçim hakkının davacıya geçtiği
- CMR Konvansiyonu Madde 31/B'ye göre davanın taşımacının yükü teslim aldığı/ettiği yerde açılacağı
- Davalı tarafça davanın yetkisiz mahkemede açıldığı belirtilerek süresinde yetki itirazında bulunulduğu, taraflar arasında düzenlenen sözleşme de değerlendirilerek yetki itirazı konusunda bir karar verilmesi gerektiği
- Sözleşme, taşıyıcının şubesi aracılığıyla yapılmışsa şubenin bulunduğu yer mahkemesinin de yetkili olduğu
- Konşimentoda ihtilaf halinde Londra Yüksek Adalet Mahkemesi'nin yetkisinin kabul edildiğinden davaya bakma yetkisinin Londra Yüksek Adalet Mahkemesi'nin olduğu

4.5.2. Taşıma Sözleşmesi Örneklerinin İncelenmesi

Bu kısımda 4 adet lojistik/taşıma şirketinin görüşme ile ve yazılı kaynaklardan elde edilen toplam 7 adet taşıma sözleşmesi örneği incelenmiştir.

Bu verilerden aşağıdaki sorulara cevap bulunmuştur.

1. Örnek sözleşmeler arasında bir standart ve uyum var mıdır?
2. Örnek sözleşmeler uluslararası ve ulusal taşıma hukuku mevzuatında belirtilmiş taşıma sözleşmesi içerikleri ile uyumu mudur?
3. Örnek sözleşmeler taşıma sözleşmelerine ilişkin Yargıtay kararlarında yer alan konuları kapsamakta mıdır?

Taşıma Sözleşmesi örneği olarak, firma gizliliği açısından isimlerinin açıklanması uygun görülmeyen W Group, X Lojistik A.Ş., Y Nakliyat ve Ticaret A.Ş. ile Z Taşımacılık Hizmetleri Limited Şirketi'ne ait toplam 7 adet taşıma sözleşmesi örneği incelenmiştir. X Lojistik A.Ş. ve Y Nakliyat ve Ticaret A.Ş.'ye ait taşıma

sözleşmesi örnekleri görüşme yolu ile W Group'a ve Z Taşımacılık Hizmetleri Limited Şirketi'ne ait taşıma sözleşmesi örneği ise internet üzerinden temin edilmiştir. Taşıma Sözleşmesi örneklerine Ekler bölümünde yer verilmiştir. Bu örnek sözleşmeler aşağıda kodlanmış olup, sonraki kısımlarda bu kodlarla anılmıştır.

A : Uluslararası Karayolu Taşıma Sözleşmesi Örneği (Y Nakliyat ve Ticaret A.Ş.)

B : Ulusal Karayolu Taşıma Sözleşmesi Örneği (Y Nakliyat ve Ticaret A.Ş.)

C : Ulusal Karayolu Taşıma Sözleşmesi Örneği (Z Taşımacılık Hizmetleri Limited Şirketi)

D : Uluslararası Havayolu Taşıma Sözleşmesi Örneği (Y Nakliyat ve Ticaret A.Ş.)

E : Uluslararası Denizyolu Taşıma Sözleşmesi Örneği (Y Nakliyat ve Ticaret A.Ş.)

F : Uluslararası Denizyolu Taşıma Sözleşmesi Örneği (W Group)

G : Ulusal Denizyolu Taşıma Sözleşmesi Örneği (X Lojistik A.Ş.)

4.5.2.1. Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Birbirleri ile Uyumu

Bu kısımda örnek taşıma sözleşmelerinin kendi aralarında bir uyum bir standart olup olmadığı incelenmiştir. 4 farklı şirkete ait 1 uluslararası karayolu taşıma sözleşmesi, 2 ulusal karayolu taşıma sözleşmesi, 1 uluslararası havayolu taşıma sözleşmesi, 2 uluslararası denizyolu taşıma sözleşmesi, 1 ulusal denizyolu taşıma sözleşmesi karşılaştırılmış olup, aralarında herhangi bir uyum olmadığı, sözleşmelerin standart bir formatı olmadığı, bu kapsamda, sözleşme başlığında farklılıklar olduğu, sözleşme madde sayıları arasında farklılıklar olduğu, konu sıralamalarının farklı olduğu tespit edilmiştir.

4.5.2.2. Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Taşıma Hukuku Mevzuatı ile Uyumu

Bu kısımda 4 farklı şirkete ait 7 adet örnek taşıma sözleşmesi, taşıma türüne göre uluslararası ve ulusal mevzuatta yer alan taşıma sözleşmesi içerikleri ile karşılaştırılmış ve bu içerikleri kapsayıp kapsamadığı incelenmiştir. İçeriği karşılayan

madde karşısına “+”, karşılamayan madde karşısına “-“, kısmen karşılayan madde karşısına “+/-“ işareti konmuştur. Bu kapsamda;

Tablo 4.2. Uluslararası Karayolu Taşıma Sözleşmesi ile A Sözleşmesi Uyumu

S.NU.	CMR KONVANSİYONU SEVK MEKTUBU	A
1	Sevk mektubunun tarihi ve düzenleme yeri,	+/-
2	Göndericinin adı ve adresi,	+
3	Taşımacının adı ve adresi,	+
4	Yükün yükleme yer, tarihi ve teslim için belirlenen yer,	+/-
5	Yükün gönderildiği kişinin isim ve adresi,	-
6	Yükün özelliğinin tarifi, ambalaj şekli ve tehlikeli yükler söz konusu olduğunda bunların herkesçe anlaşılacak şekilde tarifi,	+/-
7	Kaç parça olduğu ve bunların özel marka ve sayıları,	-
8	Yükün brüt ağırlığı veya başka bir şekilde ifade edilmiş ise miktarı,	-
9	Taşıma ücretleri (Taşıma bedeli, ek giderler, gümrük resimleri ve mukavelenin akdinden teslimine kadar yapılan diğer ödemeler),	+
10	Gümrük ve diğer formaliteler için gerekli talimatlar,	-
11	Aksine olabilecek herhangi bir hükme bakılmaksızın, taşımanın bu Sözleşme hükümlerine tabi olduğunu belirten not.	+
12	Aktarmaya izin verilmediğini belirten not,	-
13	Göndericinin ödemeyi kabul ettiği ödemeler,	+
14	Yükün tesliminde yapılacak ödentilerin miktarı,	+
15	Yük değerinin beyanı ve tesliminde özel faizi temsil eden miktar,	-
16	Yükün sigorta edilmesine dair göndericinin alıcıya vereceği direktif,	+
17	Taşımanın tamamlanması için anlaşmaya varılmış zaman süresi,	-
18	Taşımacıya verilen belgelerin listesi.	-
19	Diğer hususlar	+
UYUM ORANI		%42

Uluslararası Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmeleri Hakkında Konvansiyon, CMR Konvansiyonu Bölüm 3 Madde 6’da yer alan taşıma sözleşmesi niteliğindeki sevk mektubunun içeriği ile A Sözleşmesi ((Uluslararası Karayolu Taşıma Sözleşmesi Örneği (Y Nakliyat ve Ticaret A.Ş.)) içeriği karşılaştırıldığında Tablo 4.2’deki sonuçlar elde edilmiştir.

Buna göre A Sözleşmesi 19 maddenin 8’ini tam, 3’ünü kısmen karşılamakta olup sözleşmede, sözleşme düzenleme yeri, yükün yükleme yeri ve tarihi, yükün gönderildiği kişinin isim ve adresi, yükün özelliğinin tarifi, kaç parça olduğu ve bunların özel marka ve sayıları, yükün brüt ağırlığı veya başka şekilde ifade edilmiş

miktarı yer almayıp, ayrıca düzenlenecek bir sevk irsaliyesinde yer alacağı değerlendirilmektedir. Ayrıca, gümrük ve diğer formaliteler için talimatlar, aktarmaya ilişkin izin, yük değerinin beyanı, taşıma süresi, taşımacıya verilen belgelerin listesi de yer almamaktadır. Sözleşme 3 nüsha düzenlenmemiştir.

Türk Ticaret Kanunu Dördüncü Kitap (Taşıma İşleri) İkinci Kısım'da yer alan taşıma sözleşmesi niteliğindeki taşıma senedinin içeriği ile B Sözleşmesi ((Ulusal Karayolu Taşıma Sözleşmesi Örneği (Y Nakliyat ve Ticaret A.Ş.)) ve C Sözleşmesi ((Ulusal Karayolu Taşıma Sözleşmesi Örneği (Z Taşımacılık Hizmetleri Limited Şirketi)) içeriği karşılaştırıldığında aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir.

Tablo 4.3. Ulusal Karayolu Taşıma Sözleşmesi ile B ve C Sözleşmesi Uyumu

S.NU.	TTK DÖRDÜNCÜ KİTAP TAŞIMA SENEDİ	B	C
1	Düzenleme yeri ve tarihi,	+/-	+/-
2	Göndericinin adı, soyadı veya ticaret unvanı ve adresi,	+	+
3	Taşımacının adı, soyadı veya ticaret unvanı ve adresi,	+	+
4	Eşyanın teslim alınacağı yer ve gün ile teslim edileceği yer,	-	-
5	Gönderilenin adı, soyadı veya ticaret unvanı ve adresi,	-	-
6	Gerektiğinde bildirim adresi,	-	-
7	Eşyanın türünün olağan işareti ile ambalajının çeşitli ve tehlikeli mallarda bunlara ilişkin mevzuatta öngörülen, diğer durumlarda ise genellikle tanınan işaretleri,	-	-
8	Taşınacık paketlerin sayısı, işaretleri ve numaraları,	-	-
9	Eşyanın net olmayan ağırlığı veya başka şekilde beyan edilen miktarı,	-	-
10	Taşımanın yapılacağı süre,	-	-
11	Kararlaştırılan taşıma ücreti ve teslimde kadar ortaya çıkacak giderler ile taşıma ücretinin gönderenden başka biri tarafından ödenecek olması halinde buna ilişkin kayıt,	+	+
12	Teslimde ödemeli taşımalarda teslimde ödeme kaydı ve ödenecek tutar,	+	+
13	Eşyanın gümrük ve diğer resmi işlemlerine ilişkin talimatlar,	+/-	+/-
14	Varsa taşımanın üstü açık ya da örtülmemiş bir araçta veya güvertede yapılabileceğine ilişkin sözleşme.	-	-
15	Diğer hususlar	+	+
UYUM ORANI		%33	%33

Buna göre B ve C Sözleşmesi 15 maddenin 5'ini tam, 2'sini kısmen karşılamakta olup B Sözleşmesinde, sözleşme düzenleme yeri, eşyanın teslim alınacağı yer ve gün ile teslim edileceği yer, yükün gönderildiği kişinin adı, soyadı

veya ticari unvanı ve adresi, gerektiğinde bildirim adresi, eşyanın türünün olağan işareti ile ambalajının çeşitli ve tehlikeli mallarda bunlara ilişkin mevzuatta öngörülen, diğer durumlarda ise genellikle tanınan işaretleri, taşınacak paketlerin sayısı, işaretleri ve numaraları, eşyanın net olmayan ağırlığı veya başka şekilde beyan edilen miktarı, taşımanın yapılacağı süre yer almayıp, ayrıca düzenlenecek bir sevk irsaliyesinde yer alacağı değerlendirilmektedir. Eşyanın resmi işlemlerine ilişkin talimatlar olarak, “tehlikeli madde sayılan yüklerde köprü geçişi yapılacak ise köprü geçiş izni, geçiş ücreti ve oluşabilecek muhtelif masraflar ayrıca fatura edilir”, “güzergâh boyunca oluşacak yol izin ücretleri, öncü araç temini ve ilgili işin yapılmasında ortaya çıkabilecek olan, bu sözleşmede tanımlanmamış diğer tüm giderler işbu sözleşme kapsamında taşıyıcı tarafından karşılanacaktır. Fakat araçta özel izin gerektirecek yanıcı, kokucu, radyasyon, sağlık sertifikası vs. malzeme olursa bunlardan dolayı oluşabilecek masraflar göndericiye aittir.” ibareleri yer almaktadır. Ayrıca, taşımanın üstü açık ya da örtülmemiş bir araçta veya güvertede yapılabileceğine ilişkin açıklama sözleşmede yer almamaktadır. Sözleşme 3 nüsha düzenlenmemiştir.

C Sözleşmesinde ise düzenleme yeri, eşyanın teslim alınacağı yer ve gün ile teslim edileceği yer, yükün gönderildiği kişinin adı, soyadı veya ticari unvanı ve adresi, gerektiğinde bildirim adresi, eşyanın türünün olağan işareti ile ambalajının çeşitli ve tehlikeli mallarda bunlara ilişkin mevzuatta öngörülen, diğer durumlarda ise genellikle tanınan işaretleri, taşınacak paketlerin sayısı, işaretleri ve numaraları, eşyanın net olmayan ağırlığı veya başka şekilde beyan edilen miktarı, taşımanın yapılacağı süre yer almayıp, ayrıca düzenlenecek bir sevk irsaliyesinde yer alacağı belirtilmektedir. Eşyanın resmi işlemlerine ilişkin talimatlar olarak, “yurtiçi taşımalarda, Türk Ticaret Kanunu, Karayolları Taşıma Kanunu ile diğer mevzuatlar dâhilinde taşınması yasak olan tehlikeli maddeler tarafımızca taşınmaz ve diğer hizmetler verilmez.”, “taşınması yasak olan mallar tarafımızca kabul edilmez.”, “gönderilerin taşıyıcı tarafından veya herhangi bir resmi merci tarafından açılmasına ve incelenmesine müşteri muvafakat eder.” ibareleri yer almaktadır. Ayrıca, taşımanın üstü açık ya da örtülmemiş bir araçta veya güvertede yapılabileceğine ilişkin sözleşme de yer almamaktadır. Sözleşme 3 nüsha düzenlenmemiştir.

Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşme, Varşova Konvansiyonu Fası 2 Bölüm 3 Madde 8’de yer alan taşıma sözleşmesi niteliğindeki hava yük senedinin içeriği ile D Sözleşmesi ((Uluslararası Havayolu Taşıma Sözleşmesi Örneği (Y Nakliyat ve Ticaret A.Ş.)) içeriği karşılaştırıldığında aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir.

Tablo 4.4. Uluslararası Havayolu Taşıma Sözleşmesi ile D Sözleşmesi Uyumu

S.NU.	VARŞOVA KONVANSİYONU HAVA YÜK SENEDİ	D
1	Düzenlendiği yer ve tarih;	+/-
2	Hareket yeri ve varış yeri;	+
3	Kararlaştırılan durak yerleri; şu şartla ki, taşıyıcı gerektiğinde durak yerlerini değiştirmek hakkını saklı tutabilecek fakat bu hakkını kullanması halinde değişikliğin, taşımanın uluslararası niteliğini ortadan kaldırma etkisi olmayacaktır;	-
4	Göndericinin isim ve adresi;	+
5	İlk taşıyıcının isim ve adresi;	+
6	Durum gerektiriyorsa, alıcının isim ve adresi;	-
7	Eşyanın cinsi;	+
8	Paketlerin adedi, ambalaj şekli, üzerlerindeki özel işaretleri veya numaraları;	+/-
9	Eşyanın ağırlığı, miktarı, hacmi, boyutları;	+/-
10	Eşyanın ve ambalajın görünüşteki durumu;	-
11	Kararlaştırılmış ise taşıma ücreti, ödeme yeri ve tarihi ve kimin tarafından ödeneceği;	+
12	Eğer eşya teslim alındığında ödenmek üzere gönderiliyorsa eşyanın fiyatı, durum gerektiriyorsa yapılan masraflar;	-
13	Madde 22 (2) uyarınca Kabul edilmiş eşya taşımada taşıyıcının sorumluluğu, kilogram başına 250 frankla sınırlı olacaktır.	-
14	Hava yük senedinin kaç tane düzenlendiği;	-
15	Hava yük senedine ilişik olarak taşıyıcıya verilen belgeler;	-
16	Eğer kararlaştırılmış ise, taşımanın bitimi için tespit edilen süre ve takip edilecek yol hakkında kısa bilgi;	-
17	Taşımanın, bu Sözleşme ile konulan sorumluluğa ilişkin kurallara bağlı olduğuna dair bildirim.	+
UYUM ORANI		%35

Buna göre D Sözleşmesi 17 maddenin 6’sını tam, 3’ünü kısmen karşılamakta olup sözleşmede, sözleşme düzenleme yeri, kararlaştırılan durak yerleri, alıcının isim ve adresi, paketlerin adedi, üzerlerindeki özel işaretleri veya numaraları, boyutları, taşıyıcının kilogram başına sorumluluğu, hava yük senedinin kaç tane düzenlendiği, ilişik olarak taşıyıcıya verilen belgeler, takip edilecek yol hakkında kısa bilgi yer almamaktadır. Sözleşme 3 nüsha düzenlenmemiştir.

Konşimentoya Mütteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme, Lahey Kuralları Madde 3’de yer alan taşıma sözleşmesi niteliğindeki konşimentonun içeriği ile E Sözleşmesi ((Uluslararası Denizyolu Taşıma Sözleşmesi Örneği (Y Nakliyat ve Ticaret A.Ş.)) ve F Sözleşmesi ((Uluslararası Denizyolu Taşıma Sözleşmesi Örneği (W Group)) içeriği karşılaştırıldığında aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir.

Tablo 4.5. Uluslararası Denizyolu Taşıma Sözleşmesi ile E ve F Sözleşmesi Uyumu

S.NU.	LAHEY KURALLARI KONŞİMENTO	E	F
1	Malların bulunduğu sandık ve ambalajlara veya ambalajsız mallar üzerine basılmış veya sarıh diğer herhangi bir şekilde konmuş işaretler,	-	-
2	Koli veya parça adedi, miktarı veya tartısı,	+/-	-
3	Malların görünürdeki hal ve vaziyeti,	-	-
4	Gemi veya gemilerin isimleri,	-	-
5	Yükleme tarih veya tarihleri,	-	-
6	Nakliyeciden kaptan veya nakliyeciden acentesinin teslim aldığı malların işaret, adet, miktar ve tartısından şüphe etmekte haklı olduğu veya muayene imkanlarına malik olmadığı takdirde bunları konşimentoda beyan ve zikretmeye mecbur tutulamayacağı,	-	-
7	Mallar yükletildikten sonra yükleyicinin talebi üzerine kaptan veya nakliyeciden tarafından verilecek konşimento “Yükletilmiştir” kaydını taşıyacaktır veya nakliyeciden önceden aldığı benzer vesikayı yüklemeyen sonra iade edecektir.	-	-
UYUM ORANI		%0	%0

Buna göre E Sözleşmesi 7 maddenin 1’ini kısmen karşılamakta, F Sözleşmesi ise 7 maddenin hiçbirini karşılamamakta olup, her iki sözleşmede, malların bulunduğu sandık ve ambalajlara veya ambalajsız mallar üzerine basılmış veya sarıh diğer herhangi bir şekilde konmuş işaretler, koli veya parça adedi, miktarı veya tartısı, malların görünürdeki hal ve vaziyeti, gemi veya gemilerin isimleri, yükleme tarih veya tarihleri, malların muayene imkanına dair ibare ile “Yükletilmiştir” ibaresi yer almamaktadır. Sadece E Sözleşmesinde malzeme cinsi ve ambalaj şekli yer almaktadır. Sözleşmenin kaç nüsha düzenlendiğine dair bir bilgi yer almamaktadır.

Türk Ticaret Kanunu Beşinci Kitap Dördüncü Kısım Üçüncü Bölüm Altıncı Ayırım Madde 1129’da yer alan taşıma sözleşmesi niteliğindeki konşimentonun

içeriği ile G Sözleşmesi (Ulusal Denizyolu Taşıma Sözleşmesi Örneği (X Lojistik A.Ş.)) içeriği karşılaştırıldığında aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir.

Tablo 4.6. Ulusal Denizyolu Taşıma Sözleşmesi ile G Sözleşmesi Uyumu

S.NU.	TTK BEŞİNCİ KİTAP KONŞİMENTO	G
1	Yükletenin beyanına uygun olarak gemiye yüklenen veya yüklenmek üzere teslim alınan eşyanın genel olarak cinsini, tanınması için zorunlu olan işaretlerini, gerektiğinde tehlikeli eşya niteliğinde olup olmadığı hakkında açık bir bilgiyi, koli veya parça sayısı ile ağırlığını veya başka suretle ifade edilen miktarını.	+
2	Eşyanın haricen belli olan hal ve durumunu.	+
3	Taşıyanın adı ve soyadını veya ticaret unvanını ve işletme merkezini.	+
4	Kaptanın adı ve soyadını.	-
5	Geminin adını ve tabiiyetini.	+
6	Yükletenin adı ve soyadını veya ticaret unvanını	+
7	Yükleten tarafından bildirilmişse gönderilenin adı ve soyadını veya ticaret unvanını.	+
8	Navlun sözleşmesine göre yükleme limanını ve taşıyanın eşyayı yükleme limanında teslim aldığı tarihi.	+
9	Navlun sözleşmesine göre boşaltma limanını veya buna ilişkin talimat alınacak yeri.	+
10	Konşimentonun düzenlendiği yer ve tarihi.	+
11	Taşıyan ve onu temsilen hareket eden kişinin imzasını.	+
12	Navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine dair kayıtları, ödenecekse bunun miktarını.	+
13	Navlun sözleşmesinde açıkça kararlaştırılmışsa, eşyanın boşaltma limanında teslim olunacağı tarih süreyi.	+
14	Sorumluluk sınırlarını genişleten her şartı.	+
15	Taraflarca uygun görülen diğer kayıtlar.	+
UYUM ORANI		%93

Buna göre G Sözleşmesi 15 maddenin 14'ünü tam karşılamakta olup sözleşmede, kaptanın adı ve soyadı dışındaki tüm hususlar yer almaktadır. Kaptan adı ve soyadının da malın gemiye yüklenmesinde ayrıca imzalanacak bir belgede yer alacağı değerlendirilmektedir. Sözleşme 2 nüsha düzenlenmiştir.

4.5.2.3. Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Yargıtay Kararlarındaki Hususlarla Uyumu

Bu kısımda; 4 farklı şirkete ait 7 adet örnek taşıma sözleşmesi olan A, B, C, D, E, F ve G Sözleşmeleri, daha önce bu bölümde 19 başlık altında incelenmiş olan taşıma sözleşmelerine ilişkin Yargıtay kararları konuları ile karşılaştırılmış ve bu konulardaki hususları kapsayıp kapsamadığı incelenmiştir. Aşağıdaki tablolarda, örnek sözleşme kodu altına, sözleşme konuyu kapsıyor ise “+”, kapsamıyor ise “-“, kısmen kapsıyor ise “+/-” işareti, sözleşme konu dışı ise “X” işareti konmuştur. Her bir konunun kapsamı dahilinde olduğu örnek sözleşmelerde yer alma oranı tabloda “%” sütununda gösterilmiştir. Bu kapsamda aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir.

1. Gönderici (Göndericinin Adı ve Adresi ile Diğer İletişim Bilgileri)

Tablo 4.7. Gönderici Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu

S.NU.	YARGITAY KARARI KONUSU	SÖZLEŞME KODU							%
		A	B	C	D	E	F	G	
1	Sözleşmenin gönderici imzasını içermesi	+	+	+	+	+	+	+	100

2. Taşıyıcı (Taşıyıcının Adı ve Adresi ile Diğer İletişim Bilgileri)

Tablo 4.8. Taşıyıcı Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu

S.NU.	YARGITAY KARARI KONUSU	SÖZLEŞME KODU							%
		A	B	C	D	E	F	G	
1	Sözleşmenin taşıyıcı imzasını içermesi	+	+	+	+	+	+	+	100

3. Alıcı (Alıcının Adı ve Adresi ile Diğer İletişim Bilgileri)

Tablo 4.9. Alıcı Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu

S.NU.	YARGITAY KARARI KONUSU	SÖZLEŞME KODU							%
		A	B	C	D	E	F	G	
1	Eşyanın kime teslim edileceğinin belirtilmesi	-	-	+	-	-	-	-	14

4. Eşya Özellikleri (Eşyanın Özelliğinin Tarifi, Ambalaj Şekli, Görünüşteki Durumu, Türünün İşareti, Miktarı, İşaret ve Numaraları, Brüt Ağırlığı veya Başka Şekilde Beyan Edilen Miktarı, Hacmi, Boyutları Yola ve Taşıma Aracına Uygunluğu)

Tablo 4.10. Eşya Özellikleri Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu

S.NU.	YARGITAY KARARI KONUSU	SÖZLEŞME KODU							%
		A	B	C	D	E	F	G	
1	Eşyanın yasallığı	-	-	-	-	-	-	+	14
2	Ambalajın yola ve taşıma aracında taşımaya uygunluğunun belirtilmesi	+	+	+	-	-	-	+	57
3	Dıştan görülebilmesi ve fark edilebilmesi olanaksız bulunan ambalajlama hatalarından dolayı taşıyıcının sorumlu tutulamaması	-	-	-	-	-	-	X	0
4	Taşımacının eşyanın yola ve taşıma aracında taşımaya uygunluğunu kontrol ederek teslim almasının belirtilmesi	-	-	-	-	-	-	+	14
5	Eşyaların üzerinde gerekli işaretlerin bulunması	-	-	+	-	-	X	X	20
6	Eşyanın cins, miktar, ağırlık, hacim ve boyut bilgilerinin bulunması	+/-	-	+	+	+/-	-	+	43

5. Taşıma Aracı Özellikleri (Taşımanın Ne Tür Araçta Yapılacağı, Taşıma Aracının Tanımı ve Yasallığı, Yüke ve Yola Uygunluğu, Taşıma Şartları)

Tablo 4.11. Taşıma Aracı Özellikleri Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu

S.NU.	YARGITAY KARARI KONUSU	SÖZLEŞME KODU							%
		A	B	C	D	E	F	G	
1	Taşıma aracının yasallığı	-	-	-	-	-	-	+	14
2	Taşıma aracının tanımı	-	-	-	-	-	-	+	14
3	Taşıma aracının yola ve söz konusu eşyayı taşımaya uygunluğu	-	-	-	-	-	-	+	14
4	Taşıma aracının taşıma izin belgesine dair açıklama	-	-	-	-	-	-	+	14

6. Teslim (Eşyanın Teslim Alınacağı ve Teslim Edileceği Yer ve Tarih, Teslim Şekli

Tablo 4.12. Teslim Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu

S.NU.	YARGITAY KARARI KONUSU	SÖZLEŞME KODU							%
		A	B	C	D	E	F	G	
1	Yükleme/İstifin/Boşaltmanın kime ait olduğu	+	+	+	-	-	+	+	71
2	Yükleme/İstif/Boşaltma, gönderici/alıcıya aitse taşıyıcının nezaret sorumluluğu	-	-	-	-	-	-	+	14
3	Yükleme/İstifin, eşya/taşıma aracı/yola uygun şekilde yapıldığı	+	+	-	-	-	-	+	43
4	Eşyanın teslim şekli (kime, ne şekilde)	-	-	+	-	-	+/-	+/-	14
5	Eşyanın teslim alınmaması durumu	+	-	+	+	-	-	-	43
6	Eşyanın yanlış adrese veya kişiye teslim edilmesi	-	-	+	-	-	-	-	14

7. Taşıma Süreci (Taşımanın Yapılacağı Süre, Kararlaştırılan Durak ve Aktarma Yerleri, Takip Edilecek Yol/Güzergâh İle Bekleme Süreleri)

Tablo 4.13. Taşıma Süreci Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu

S.NU.	YARGITAY KARARI KONUSU	SÖZLEŞME KODU							%
		A	B	C	D	E	F	G	
1	Taşıma aracının yüklemeye hazır olma süresi	+	+	-	-	-	-	+	43
2	Taşıma süresi	-	-	-	+	+	+	+	57
3	Bekleme süreleri	+	+	-	-	-	-	+	43
4	Yükleme/Boşaltma süreleri	+	-	-	-	-	+	+	43
5	Duraklama yerlerinin güvenli park/bekleme yeri olması	-	-	-	-	-	-	-	0
6	Güzergâh/mesafe/teslim yerinin sonradan değiştirilmesi	+	-	-	-	-	+	-	29

8. Ödeme (Taşıma Ücretleri ve Ödemeler, Ödeme Yeri, Tarihi ve Kim Tarafından Ödeneceği)

Tablo 4.14. Ödeme Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu

S.NU.	YARGITAY KARARI KONUSU	SÖZLEŞME KODU							%
		A	B	C	D	E	F	G	
1	Taşıma bedelinin ödenmemesi	+	+	+	+	-	+	-	71
2	Taşıma bedelinin ödenmemesi durumunda rehin ve hapis hakkı	+	-	+	-	-	-	-	29
3	Eşyanın sağlam ulaştırılan bölümüne ait taşıma bedelini alma hakkı	-	+	+	-	-	+	+	57
4	Taşıma bedelinin ne zaman, kime ve ne şekilde ödeneceği	+/-	+/-	+	+	+/-	+/-	+	43
5	Ödemede hangi tarihteki döviz kurunun uygulanacağı	+	X	X	+	-	-	X	50

9. Yük Değeri, Tazminat (Yük Değerinin Beyanı ve Tesliminde Özel Faizi Temsil Eden Miktar)

Tablo 4.15. Yük Değeri, Tazminat Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu

S.NU.	YARGITAY KARARI KONUSU	SÖZLEŞME KODU							%
		A	B	C	D	E	F	G	
1	Eşyanın değeri	-	-	+	-	-	-	-	14
2	Ziya/Hasarda taşıyıcı sorumluluğunun kg/koli/ünite başına ne kadar olduğu	+	-	+	-	-	-	+	43

10. Sigorta (Eşyanın Sigorta Durumu)

Tablo 4.16. Sigorta Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu

S.NU.	YARGITAY KARARI KONUSU	SÖZLEŞME KODU							%
		A	B	C	D	E	F	G	
1	Eşyanın sigortası	+	+	+	+	-	-	+	71
2	Taşıma rizikolarına karşı araç sigortası	-	-	-	-	-	-	+	14
3	Sigorta poliçelerinin beyanı	-	-	-	-	-	-	+	14

11. Gümrük ve Diğer Resmi İşlemlere İlişkin Talimatlar

Tablo 4.17. Gümrük ve Diğer Resmi İşlemler Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu

S.NU.	YARGITAY KARARI KONUSU	SÖZLEŞME KODU							%
		A	B	C	D	E	F	G	
1	Gümrük kontrolünde taşıyıcının eşyayı indirme ve tekrar yükleme imkânı	-	X	X	-	-	-	X	0
2	Varsa Supalan tutanağı	-	X	X	-	-	-	X	0
3	Gümrükte bekleme	-	X	X	+	-	-	X	25
4	Gümrükte eşyaya el konulması	-	X	X	+	-	-	X	25

12. Belgeler (Taşımacıya Verilen ve Taşımacıda Bulunması Gereken Belgelerin Listesi)

Tablo 4.18. Belgeler Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu

S.NU.	YARGITAY KARARI KONUSU	SÖZLEŞME KODU							%
		A	B	C	D	E	F	G	
1	Eşyanın taşınması için gerekli olan belgeler	-	-	-	+	-	-	+	29
2	Belgelerdeki kayıtlar ile taşınan eşyanın uyuşması	-	-	-	-	-	-	-	0

13. İade

Tablo 4.19. İade Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu

S.NU.	YARGITAY KARARI KONUSU	SÖZLEŞME KODU							%
		A	B	C	D	E	F	G	
1	Alicının eşyayı teslim almayarak geri göndermesi durumu	+	-	+	+	-	-	-	43
2	Alicının eşyayı teslim almaması durumunda eşyayı koruyucu önlemlerin alınması	+	-	+	-	-	-	-	29

14. Ziya, Hasar, Geç Teslim ve Zamanaşımı

Tablo 4.20. Ziya, Hasar, Geç Teslim ve Zamanaşımı Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu

S.NU.	YARGITAY KARARI KONUSU	SÖZLEŞME KODU							%
		A	B	C	D	E	F	G	
1	Zayi, hasar, gecikmenin süresi içerisinde yazılı ihbarı	+	+	+	-	-	-	+	57
2	Zayi, hasar, gecikmenin zamanaşımı süreleri	-	-	+	-	-	-	-	14
3	Eşyanın çalınması, kazada zarar görmesi	-	-	+	-	-	+/-	+/-	14
4	Eşyanın varsa fire oranı	X	X	X	X	X	X	X	X
5	Hasar sorumluluğu	+	+	+	+	-	+/-	+	71
6	Geç teslimin taşıma ücretine etkisi	-	-	+	-	-	-	-	14
7	Üçüncü şahısların neden olduğu ziya, hasar, geç teslim	-	-	+	+/-	-	-	+	29
8	Ziya, hasar, geç teslimde göndericinin itibar kaybı tazminatı	-	-	+	-	-	-	-	14

15. Fesih

Tablo 4.21. Fesih Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu

S.NU.	YARGITAY KARARI KONUSU	SÖZLEŞME KODU							%
		A	B	C	D	E	F	G	
1	Fesih şartlarının neler olduğu	+/-	+	-	-	-	+/-	+	29

16. Mücbir Sebepler

Tablo 4.22. Mücbir Sebepler Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu

S.NU.	YARGITAY KARARI KONUSU	SÖZLEŞME KODU							%
		A	B	C	D	E	F	G	
1	Nelerin mücbir sebep sayılacağı	-	+	+	-	-	+	+	57

17. Taşıma Sözleşmesinin kaç adet düzenlendiği, ekleri, tasnifi ve imzaları

Tablo 4.23. Taşıma Sözleşmesi Adet, Tasnif, İmzaları Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu

S.NU.	YARGITAY KARARI KONUSU	SÖZLEŞME KODU							%
		A	B	C	D	E	F	G	
1	Sözleşme imzaları	+	+	+	+	+	+	+	100
2	Sözleşmenin gönderici, taşıyıcı ve alıcıya tasnifi	-	-	-	-	-	-	-	0

18. Taşımanın Bu Sözleşme Hükümlerine Tabi Olduğu ve Uygulanacak Hukuk

Tablo 4.24. Sözleşmenin Tabiiyeti Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu

S.NU.	YARGITAY KARARI KONUSU	SÖZLEŞME KODU							%
		A	B	C	D	E	F	G	
1	İşbu taşıma sözleşmesine tabi olduğu hükmü	+	+	+	+	+	+	+	100
2	Anlaşmazlıkta hangi uluslararası/ulusal hukuki düzenleme hükümlerinin uygulanacağı	+	-	+	+	-	-	+	57

19. Yetkili Mahkeme

Tablo 4.25. Yetkili Mahkeme Konulu Kararlar ile Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Uyumu

S.NU.	YARGITAY KARARI KONUSU	SÖZLEŞME KODU							%
		A	B	C	D	E	F	G	
1	İhtilafta yetkili mahkemenin belirtilmesi	+	+	+	+	+	+	+	100

Taşıma Sözleşmelerine ilişkin 58 Yargıtay kararı konusu, örnek taşıma sözleşmeleri ile karşılaştırıldığında; eşyanın fire oranına ilişkin konu örnek taşıma sözleşmeleri kapsamı dışında olup, geriye kalan 57 konudan 6'sına hiçbir örnek sözleşmede yer verilmediği, 20'sine ise 7 örnek sözleşmeden sadece birer örnek sözleşmede yer verildiği tespit edilmiştir.

Örnek taşıma sözleşmelerinin, taşıma sözleşmelerine ilişkin Yargıtay kararlarındaki hususları kapsama oranı aşağıdaki tabloda belirtilmiştir.

Buna göre Taşıma Sözleşmelerine ilişkin 58 Yargıtay kararı konusu örnek taşıma sözleşmeleri ile karşılaştırıldığında; A Sözleşmesi, kapsamına giren 57 konudan %40 oran ile 23'ünü içermekte, B Sözleşmesi, kapsamına giren 52 konudan %33 oran ile 17'sini içermekte, C Sözleşmesi, kapsamına giren 52 konudan %60 oran ile 31'ini içermekte, D Sözleşmesi, kapsamına giren 57 konudan %32 oran ile 18'ini içermekte, E Sözleşmesi, kapsamına giren 57 konudan %11 oran ile 6'sını içermekte, F Sözleşmesi, kapsamına giren 56 konudan %21 oran ile 12'sini içermekte, G Sözleşmesi ise kapsamına giren 50 konudan %66 oran ile 33'ünü içermektedir.

Tablo 4.26. Örnek Taşıma Sözleşmelerinin Yargıtay Kararlarındaki Hususları
Kapsama Oranı

SÖZLEŞME	SÖZLEŞME KODU						
	A	B	C	D	E	F	G
Örnek sözleşmede yer alan toplam konu sayısı	57	52	52	57	57	56	50
Örnek sözleşmenin içerdiği konu sayısı	23	17	31	18	6	12	33
Örnek sözleşmenin kısmen içerdiği konu sayısı	3	1	1	1	2	5	2
Örnek sözleşmenin içermediği konu sayısı	31	34	20	38	49	39	15
Örnek sözleşmenin davaya konu hususları içirme oranı	%40	%33	%60	%32	%11	%21	%66

BEŞİNCİ BÖLÜM

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

5.1. GENEL

Araştırma sonucunda taşıma sözleşmelerine ilişkin Yargıtay kararları konularının ve lojistik firmalara ait taşıma sözleşmesi örneklerinin incelenmesi neticesinde, işletmelerin taşıma sözleşmelerinde yaşadığı sorunlar hakkındaki sonuçlar, aşağıda üç ana başlık altında toplayarak sunulmuştur.

1. Taşıma sözleşmelerine ilişkin Yargıtay kararlarının incelenmesi ile tespit edilen sorunlar.

1971-2016 yılları arasında yer alan 46 yıllık süreçte, Türkiye’de taşıma sözleşmelerine ilişkin konularda görülen davalarda verilmiş 1057 adet Yargıtay kararı incelendiğinde;

1971-1985 yılları arasında verilen Yargıtay kararı sayısı 80 iken bu sayının 1986-2000 yılları arasında 247’ye, 2001-2016 yılları arasında ise 730’a çıktığı, bu kararlardan sayısı az da olsa 45’inin ceza dairelerince verildiği görülmüştür. Taşıma sözleşmelerine ilişkin Yargıtay kararlarının yıllar içinde büyük bir artış gösterdiği ve büyük bir bölümünün ise son 15 yıllık dönemde gerçekleştiği tespit edilmiştir. Nüfusun, ticaret hacminin, lojistik ve taşımacılığın artışına paralel olarak taşıma işlerindeki anlaşmazlıkların ve dolayısıyla taşıma sözleşmelerine ilişkin konulardaki davaların sayısının da arttığı görülmektedir. Bu artışta, taşıtan ile taşıyıcı arasında taşıma sözleşmesi yapılmamasının, taşıma sözleşmesi yapıldığında ise sözleşmelerin tarafların uyuşmazlıklarında uygulanacak hususları içermemesinin ve bu hususlarda

önceden mutabakat sağlamamasının yüksek paya sahip olduğu yorumunda bulunulmuştur. Sayısı az da olsa suç unsuru içeren davaların mevcut oluşunda ise, şirketlerin taşıtan ve taşıyan seçiminde özenli davranmayışının, eşyanın ve taşıma aracının yasal olup olmadığına özen göstermemesinin, belgelerin kontrolünü eksik yapmasının yüksek paya sahip olduğu yorumunda bulunulmuştur. Taşıma işlerindeki anlaşmazlıkları en aza indirmek dolayısıyla şirketlerin bu anlaşmazlıklardan doğan uzun süreli dava süreçleri sonunda yaşadıkları zaman ve maliyet kaybını ve mahkemelerin bu konudaki yükünü en aza indirmek amacıyla taşıtan ve taşıyan arasında tarafların uyuşmazlıklarında uygulanacak hususları kapsamlı olarak içeren üzerinde mutabakata vardıkları bir çerçeve hizmet seviyesi sözleşmesi (SLA) ve her bir taşıma için standart bir taşıma sözleşmesi yapılması önerilmektedir.

Taşıma sözleşmelerine ilişkin konularda görülen davalarda verilmiş 1057 adet Yargıtay kararından ceza dairelerine ait olan 45 adet Yargıtay kararının alt konularına bakıldığında, taşıyıcı ile ilgili olarak taşıma ihalesinin usul şartlarına uygun alınmaması, alt taşıyıcıya ödeme yapılmaması, taşıyıcı ile husumeti olanların varlığı, taşınan malın satılması, taşıma aracının suçta kullanılması ve yasal belgelerinin olmayışı, taşıtan ile ilgili olarak ise eşyanın yasal olmayışı, eşyanın belgelerde belirtilmemesi veya eksik belirtilmesi sonucu bazı şirketlerin suç işledikleri veya suça karıştıkları sonucuna varılmıştır. Şirketlerin taşıma işinde bir suça karışmaması amacıyla taşıtan ve taşıyanı bir değerlendirme sonucu seçmeleri, bunun için Lojistik Standartlar Sistemi (LSS) gibi derecelendirme kuruluşları tarafından derecelendirilmiş şirketleri seçmeye özen göstermeleri, eşyanın ve taşıma aracının yasallığından emin olmaları, belgelerin kontrolünü eksiksiz yapmaları ve daha önce kısım 4.4.1.2.1.'de ayrıntılı olarak belirtilmiş bu hususlara, bir araya gelerek üzerinde mutabakata varacakları çerçeve hizmet seviyesi sözleşmesi (SLA) ve her bir taşıma için kullanacakları standart taşıma sözleşmesinde yer vermeleri önerilmektedir.

Taşıma sözleşmelerine ilişkin konularda görülen davalarda verilmiş 1057 adet Yargıtay kararından hukuk dairelerine ait olan 1012 adet Yargıtay kararının alt konularına bakıldığında, taşıtan ile taşıyan arasındaki davaya konu uyuşmazlıkların büyük bir çoğunlukla ziya, hasar, geç teslim konularında yaşandığı, bunun dışında taşıma sözleşmesi veya belgelerde eksik imza, yanlış adres veya kişiye teslim, eşya veya taşıma aracı özelliklerinde hatalı/eksik bildirim, teslim şeklinin tam

belirlenmemesi, eşyanın alıcı tarafından teslim alınmaması, teslim alınmayan eşyanın korunmaması, iade, yükleme/boşaltma ve bekleme sürelerine dair açıklama olmaması, ödeme yapılmaması, eşyanın değerinin, hasarda tazminat bedelinin belirtilmemesi, sigorta yapılmaması, gümrükte bekleme, belge eksikliği, ziya/hasar/geç teslimde ihbar ve zamanaşımı sürelerinin bilinmemesi, fesih şartları ve mücbir sebeplerin bilinmemesi, taşıma sözleşmemesi yapılmaması, taşıma senedinin alıcıya verilmemesi uygulanacak hukukun, yetkili mahkemenin bilinmemesi nedenleri ile sorunlar yaşandığı, bu sorunların taşıma sözleşmesi düzenlenmemesi veya bu hususlara taşıma sözleşmelerinde yer verilmemesi neticesinde yaşandığı sonucuna varılmıştır. Bahse konu sorunları en aza indirmek amacıyla şirketlerin daha önce kısım 4.4.1.2.2.'de ayrıntılı olarak belirtilmiş bu hususlara, bir araya gelerek üzerinde mutabakata varacakları çerçeve hizmet seviyesi sözleşmesi (SLA) ve her bir taşıma için kullanacakları standart taşıma sözleşmesinde yer vermeleri önerilmektedir.

2. Lojistik firmaların taşıma sözleşmesi örneklerinin incelenmesi ile tespit edilen sorunlar.

4 farklı şirkete ait 1 uluslararası karayolu taşıma sözleşmesi, 2 ulusal karayolu taşıma sözleşmesi, 1 uluslararası havayolu taşıma sözleşmesi, 2 uluslararası denizyolu taşıma sözleşmesi, 1 ulusal denizyolu taşıma sözleşmesi incelendiğinde;

Taşıma sözleşmelerini taşıyıcı yani lojistik veya nakliyat şirketlerinin hazırladığı, taşıtanın da bu sözleşmeyi onayladığı tespit edilmiştir. Bu durumun, taşıma sözleşmelerinde ağırlıklı taşıyıcının haklarının gözetilmesine yol açabileceği sonucuna varılmıştır. Oysa taşıma işi çift taraflı bir edimdir. Olası anlaşmazlıklar da hem taşıtan hem de taşıyıcının haklarının eşit olarak gözetilebilmesi amacıyla her iki tarafında hak menfaatlerini içerecek kapsamda olması önerilmektedir.

Taşıma sözleşmelerinin aralarında herhangi bir uyum olmadığı, sözleşmelerin standart bir formatı olmadığı, bu kapsamda, sözleşme başlığında, sözleşme madde sayılarında, konuların kapsamı ve sıralamalarında farklılıklar olduğu tespit edilmiştir. Bu durum çerçevesinde her taşıma şirketinin yaşadığı tecrübeler doğrultusunda kendi taşıma sözleşmesi standardını oluşturduğu sonucuna varılmıştır. Taşıma sözleşmelerine bağlı anlaşmazlıkları, uyuşmazlıkları en aza indirmek amacıyla

sözleşmelerin sorunlu alanları kapsayacak ortak nitelikte ve standartta olması önerilmektedir.

Taşıma sözleşmelerinin, taşıma hukuku alanındaki ulusal düzenlemeler ve Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu uluslararası düzenlemelerde belirtilen taşıma sözleşmesi içeriklerini %0, %0, %33, %33, %35, %42, %93 oranlarında kapsadığı tespit edilmiştir. Bu durumun da taşıtan ve taşıyan arasında sorunlara yol açtığı sonucuna varılmıştır. Taşıtan ve taşıyan arasında yaşanan sorunları en aza indirmek amacıyla şirketlerin taşıma sözleşmesi içeriklerinin, taşıma hukuku alanındaki ulusal düzenlemeler ve Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu uluslararası düzenlemelerde belirtilen taşıma sözleşmesi içeriklerini tam olarak kapsamaları önerilmektedir.

3. Taşıma sözleşmelerine ilişkin Yargıtay kararları ve lojistik firmaların taşıma sözleşmesi örneklerinin karşılaştırılması ile tespit edilen sorunlar.

4 farklı şirkete ait 1 uluslararası karayolu taşıma sözleşmesi, 2 ulusal karayolu taşıma sözleşmesi, 1 uluslararası havayolu taşıma sözleşmesi, 2 uluslararası denizyolu taşıma sözleşmesi, 1 ulusal denizyolu taşıma sözleşmesi ile taşıma sözleşmelerine ilişkin Yargıtay kararları konuları incelendiğinde;

4 lojistik şirkete ait 7 taşıma sözleşmesi örneğinin, taşıma sözleşmelerine ilişkin Yargıtay kararlarında davaya konu hususları %11, %21, %32, %33, %40, %60, %66 oranlarında kapsadığı tespit edilmiştir. Bu durumun da taşıtan ve taşıyan arasında sorunlara yol açtığı sonucuna varılmıştır. Taşıtan ve taşıyan arasında yaşanan sorunları en aza indirmek amacıyla şirketlerin taşıma sözleşmesi içeriklerinin, daha önce kısım 4.4.1.2.'de ayrıntılı olarak belirtilmiş hususlara bir araya gelerek üzerinde mutabakata varacakları çerçeve hizmet seviyesi sözleşmesi (SLA) ve her bir taşıma için kullanacakları standart taşıma sözleşmesinde yer vermeleri önerilmektedir.

Sonuç olarak, bu çalışma ile ülkemizde taşıma sözleşmelerinde yaşanan sorunların mahkemeye taşınma oranının her geçen yıl arttığı, taşıma sözleşmelerinin genellikle taşıyan olarak lojistik şirketlerince düzenlendiği, bu sözleşmelerin bir standardı olmadığı, taşıma hukuku alanındaki ulusal düzenlemeler ve Türkiye

Cumhuriyeti'nin taraf olduğu uluslararası düzenlemelerde belirtilen taşıma sözleşmesi içeriklerini düşük oranda karşıladığı, uzun yıllardan bu yana davaya konu olmuş hususları düşük oranda kapsadığı tespit edilmiş olup, tedarik zincirinde dış kaynak kullanımı olarak taşıma sözleşmelerinde yaşanan sorunları en aza indirmek amacıyla bu çalışmada önerilen tüm hususları kapsayacak standart bir taşıma sözleşmesi modeli oluşturulmasının bu alandaki sorunların çözümüne fayda sağlayacağı değerlendirilmektedir. Bu çerçevede taşıtan ve taşıyan şirketlere hukuksal bir çözüm önerisi olarak geliştirilen model münferit taşıma sözleşmesi aşağıda yer almaktadır.

5.2. MODEL MÜNFERİT TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

Bu model münferit sözleşme hazırlanırken, taşıma hukuku alanındaki ulusal düzenlemeler ile Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu uluslararası düzenlemelerden, bu araştırmada incelenen lojistik firma taşıma sözleşmesi örneklerinden, taşıma sözleşmelerinde yaşanan sorunlara ilişkin Yargıtay kararları konularından ve Uluslararası Ticaret Merkezi (ITC) Uluslararası Model Ticari Satış Sözleşmesinden yararlanılmıştır. Kaldı ki bu model münferit sözleşmenin içeriği, Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olmadığı uluslararası düzenlemelere de aykırı değildir. Bu kapsamda model sözleşme;

1. Havayolu taşıması için Varşova Konvansiyonu Fası 2 Bölüm 3 Madde 8 ve Türk Sivil Havacılık Kanunu Üçüncü Kısım Birinci Bölüm'de belirtilen Hava Yük Senedinde bulunması gereken hususları,
2. Karayolu taşıması için CMR Konvansiyonu Bölüm 3 Madde 6 ve Türk Ticaret Kanunu Dördüncü Kitap İkinci Kısım Madde 857'de belirtilen Taşıma Senedinde bulunması gereken hususları,
3. Denizyolu taşıması için Lahey Kuralları Madde 3 Fıkra 3, Hamburg Kuralları Kısım 4 Madde 15 ve Türk Ticaret Kanunu Beşinci Kitap Dördüncü Kısım Üçüncü Bölüm Altıncı Ayırım Madde 1229'da belirtilen Konşimentoda bulunması gereken hususları,

4. Demiryolu taşıması için COTIF-CIM Sözleşmesi Bölüm 2 Madde 7 ve Rumeli Demiryollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamname İkinci Bap İkinci Fasil Madde 5’te belirtilen Hamule Senedinde bulunması gereken hususları,

5. Karma taşıma için Birleşmiş Milletler Cenevre Konvansiyonu Madde 8’de belirtilen Karma Taşıma Senedinde bulunması gereken hususları,

6. Yargıtay kararı verilmiş davalara konu olan taşıma sözleşmelerinde yaşanan sorunları da kapsayacak şekilde hazırlanmıştır.

Bu Model Münferit Taşıma Sözleşmesi, Taşıma Sözleşmelerine standart getirmek, literatür birliği sağlamak, taşıma sözleşmelerinde yaşanan sorunları azaltmak, her taşıma yönteminde, ulusal ve uluslararası taşımalarda kullanarak işletmelere kolaylık sağlayacak hukuksal bir öneridir.

Model Sözleşmenin başında, taşıma uluslararası ise karayolu taşıması için HIGHWAY, havayolu taşıması için AIRWAY, denizyolu taşıması için SEAWAY, demiryolu taşıması için RAILWAY, karma taşıma için MULTIMODAL birleşik kelimelerinin ilk harfleri, yani HW, AW, SW, RW, MM kodları kullanılmış, taşıma ulusal ise karayolu taşıması için KARA, havayolu taşıması için HAVA, denizyolu taşıması için DENİZ, demiryolu taşıması için DEMİR, karma taşıma için KARMA kelimelerinin ilk ve son ünsüz harfleri, yani KR, HV, DZ, DR, KM kodları kullanılmıştır.

MODEL MÜNFERİT TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

ULUSLARARASI HW AW SW RW
MM 1 2 3 4 5

ULUSAL KR HV DZ DR
KM 1 2 3 4 5

(Karma Taşımada taşıma yolları sırası ile belirtilecek)

SÖZLEŞME NO :

KOPYA NO :

1. TARAFLAR

GÖNDERİCİ

İsim _____

Adres _____

Telefon _____ Faks _____ E-posta _____

Yetkili imza (isim ve görevi) _____

TAŞIYICI

İsim _____

Adres _____

Telefon _____ Faks _____ E-posta _____

Yetkili imza (isim ve görevi) _____

(Birden çok taşıyıcı varsa sırasıyla, denizyolu ise kaptanın da adı belirtilecektir)

TAŞIYICI 2

İsim _____

Adres _____

Telefon _____ Faks _____ E-posta _____

Yetkili imza (*isim ve görevi*) _____

TAŞIYICI 3

İsim _____

Adres _____

Telefon _____ Faks _____ E-posta _____

Yetkili imza (*isim ve görevi*) _____

TAŞIYICI 4

İsim _____

Adres _____

Telefon _____ Faks _____ E-posta _____

Yetkili imza (*isim ve görevi*) _____

TAŞIYICI 5

İsim _____

Adres _____

Telefon _____ Faks _____ E-posta _____

Yetkili imza (*isim ve görevi*) _____

2. ALICI

İsim _____

Adres _____

Telefon _____ Faks _____ E-posta _____

(Alıcıya teslim kimlik kontrolü ile imza karşılığı gerçekleştirilecektir. Varsa almaya yetkili diğer kişiler belirtilmelidir)

3. EŞYA

Eşyanın tanımı _____

(Eşyanın adı, varsa teknik isimleri, cinsi, brüt ağırlığı veya başka şekilde beyan edilen miktarı, hacmi, boyutları, özelliğinin tarifi, sertifikaları ve ülke menşei, ambalaj şekli, görünüşteki durumu, türünün işareti, tehlikeli yükler söz konusu olduğunda bunların herkesçe anlaşılacak şekilde tarifi ve mevzuatta öngörülen, diğer durumlarda genellikle tanınan işaretleri, eşyanın taşıma standartları, yola/taşıma yolu şartlarına/taşıma aracına elverişliliği ve yasalığı belirtilecektir)

Eşyanın miktarı (Rakam ve yazı ile geçerli birim ölçüsü belirtilmek sureti ile)

Toplam miktar _____

Kabul edilebilir yüzde sapması (-/+) _____ %

Varsa taşıma fire oranı _____ %

Eşyanın ağırlığı _____

Eşyanın boyutları _____

Eşyanın hacmi _____

Paketleme, ambalajlama ve diğler benzeri özellikler ile ilgili detaylar (*Ambalajın, yola/taşıma yolu şartlarına/taşıma aracına elverişliliği, ambalaj hatalarından kaynaklı hasardan taşıyıcının sorumlu olmadığı belirtilecektir*) _____

Diğler başka spesifikasyonlar _____

4. TAŞIMA ARACI

Taşıma aracının tanımı _____

(*Taşıma aracının türü, varsa teknik isimleri, teknik özellikleri, taşıma kapasitesi, eşya taşıma standartları, yola/taşıma yolu şartlarına/eşyayı taşımaya elverişliliği, yasallığı, sertifikaları, taşıma izin belgeleri, taşıma aracı kullanıcısının ve personelinin yeterlik ve gerekli belgelerinin tam olduğu belirtilecektir*)

(*Varsa taşımada kullanılacak başka araç ve taşımanın bunlar dışında bir araçla yapılmayacağı belirtilecektir*)

Taşıma aracı plaka no/vagon no/adı _____

(*Taşıma aracının plakası, hava aracının adı, geminin adı ve tabiiyeti, demiryolu aracı/vagon numarası, intermodal taşıma ünitesi durumunda kategorisi, numarası veya tanımlanmaları için gerekli diğler nitelikleri belirtilecektir*)

(Birden çok taşıyıcı varsa sırasıyla belirtilecektir)

TAŞIMA ARACI 2

Taşıma aracının tanımı _____

Taşıma aracı plaka no/vagon no/adı _____

TAŞIMA ARACI 3

Taşıma aracının tanımı _____

Taşıma aracı plaka no/vagon no/adı _____

TAŞIMA ARACI 4

Taşıma aracının tanımı _____

Taşıma aracı plaka no/vagon no/adı _____

TAŞIMA ARACI 5

Taşıma aracının tanımı _____

Taşıma aracı plaka no/vagon no/adı _____

5. TESLİMAT

Uygulanacak ICC (Uluslararası Ticaret Odası) Incoterm'ü (Sözleşmenin imzalanma tarihinde mevcut Incoterm'lerin en son versiyonu referans olarak alınacaktır. Ulusal taşımalarda da benzer teslim şekillerinde Incoterm kodları kullanılabilir) _____

Teslim alma (Taşımacının eşyayı teslim alacağı yer, şekil, tarih ve kimden teslim alacağı açıkça belirtilmelidir. Taşıyıcı eşyayı, işaretlerini, ambalajı, yola/taşıma yolu şartlarına/taşıma aracında taşımaya uygunluğunu kontrol ederek imza karşılığı teslim alacaktır. Eğer özelliği ve içeriğini kontrol imkânı yoksa bu durum belirtilecektir)

Teslim etme (Taşımacının eşyayı teslim edeceği yer, şekil, tarih ve kime teslim edeceği açıkça belirtilmelidir. Taşıyıcı eşyayı, ambalajı kontrol ederek imza karşılığı teslim edecektir.)

Ambalajlama, yükleme, istif ve boşaltma (Ambalajlama, yükleme, istif ve boşaltmanın kime ait olduğu, eğer taşıyıcıya ait değilse taşıyıcının nezaret ve kontrol sorumluluğu, eşyaya-taşıma aracına-yola uygun şekilde yapılma zorunluluğu belirtilecektir) _____

(Birden çok taşıyıcı varsa bu madde her taşıyıcı için tekrar edilecektir)

6. TAŞIMA

Taşıma aracının yüklemeye hazır olma süresi (Taşıma aracının eşyayı teslim alma noktasından yüklemeye hazır olacağı tarih ve saat ile gecikmede uygulanacak hal tarzı belirtilecektir) _____

Yükleme/boşaltma süresi ile bekleme süreleri (*Gönderici/Taşıyıcı/Alıcıdan kaynaklı beklemelerde uygulanacak hal tarzı belirtilecektir*) _____

Taşıma süresi (*taşıma aracı kullanıcısının ve personelinin ilgili mevzuatta belirtilen çalışma sürelerine uyması zorunludur. Aksi takdirde doğacak zararın tazmininden taşıyıcı sorumludur*) _____

Takip edilecek yol/güzergâh _____

(*Takip edilecek yol/güzergâh açık olarak tarif edilecek, aktarmaya izin verilip verilmediği, varsa kararlaştırılan durak ve aktarma yerleri, park ve bekleme yerinin güvenli olması gerekliliği, teslim yerinin sonradan değiştirilmesi durumunda uygulanacak hal tarzı belirtilecektir*)

(*Birden çok taşıyıcı varsa bu madde her taşıyıcı için tekrar edilecektir*)

7. EŞYA DEĞERİ

Ziya Değeri (*Ziya durumunda tazminata esas teşkil edecek toplam ve birim ölçüsü başına eşya değeri gerek rakam gerekse harfle para birimi belirtilmek suretiyle yazılacaktır*) _____

Hasar Değeri (*Hasar durumunda taşıyıcının sorumluluğu, karayolu için kg başına 8,33 SDR (CMR Konvansiyonu), havayolu için kg başına 19 SDR (Montreal Sözleşmesi), denizyolu için koli veya ünite başına 100 sterlin (Lahey Kuralları), demiryolu için kg başına 17 SDR (COTIF-CIM Sözleşmesi) ile sınırlı olup, taraflarca belirlenecek başkaca bir değer kilogram/koli/ünite vb. başına gerek rakam gerekse harfle para birimi belirtilmek suretiyle yazılacaktır*) _____

(*Değerin spesifik olarak belirlenemediği durumlarda daha önce belirlenmiş böyle bir örnek yoksa tarafların kabul edeceği makul bir değer belirlenir*)

Göndericinin banka hesabının detayları (*gerekli görüldüğü takdirde*) _____

8. ÖDEME

Taşıma ücretleri (*Taşıma bedeli, ek giderler, gümrük resimleri ve sözleşmenin akdinden teslimine kadar yapılan diğer ödemeler belirtilecektir*) _____

Ödeme şekli (*peşin, çek, banka havalesi vs kim tarafından, kime, nerede, ne zaman ödeneceği belirtilecektir.*) (*Taraflar peşin, vesaik mukabili, geri dönülemez akreditifli, kabul kredili vs. ödeme şekillerinden birini seçebilirler. Bu durumda hangi ödeme şeklini seçeceklerini ve gerekli detayları belirteceklerdir*) _____

Taşımacının banka hesabının detayları (*gerekli görüldüğü taktirde*) _____

Son ödeme tarihi _____

Toplam ödemenin sadece bir kısmının peşin ödeneceği durumlarda geri kalan miktarın ödeneceği tarih _____

Ödemeye ilişkin özel durumlar (*eğer varsa*) _____

(*Değişik ödeme şekilleri belirlenirken fiyatların hangi kur üzerinden hesaplanacağı, döviz kurundaki dalgalanmaların nasıl hesaba katılacağı açıkça belirtilmelidir*)

Taşıma bedelinin ödenmemesi (*taşıma bedelinin zamanında ödenmemesi durumunda uygulanacak faiz, eşyanın rehin ve hapis hakkı, ziya ve hasarda eşyanın sağlam ulaştırılan bölümüne ait taşıma bedelini alma hakkı, yüklemenin yapılmasından sonra sözleşmeden vazgeçilmesi durumunda taşıyanın tam navluna hakkı hususları açıkça belirtilecektir*) _____

9. SİGORTA

Eşyanın sigortası (*Eşya sigortası veya ziya hasara karşı taşıyıcı sorumluluk sigortasının olup olmadığı, varsa kim tarafından yapıldığı, kapsamı, yoksa yapılabilme şartları açıkça belirtilecek, varsa poliçe sözleşmeye eklenecektir*) _____

Taşıma rizikolarına karşı araç sigortası (*Taşıma rizikolarına karşı araç sigortasının olup olmadığı, varsa kapsamı, açıkça belirtilecek, varsa poliçe sözleşmeye eklenecektir*) _____

(*Taşıma aracının zorunlu sigortaları, araç/tekne sigortası, emtia nakliyat sigortası vs. sigortaların durumu belirtilecek ve poliçe sözleşmeye eklenecektir*)

10. GÜMRÜK VE DİĞER RESMİ İŞLEMLER

Gümrük işlemleri (*gümrük kontrolünde taşıyıcının eşyayı indirme ve tekrar yükleme imkânı olup olmadığı, varsa kontrol sırasında eşyanın ıslanma/kirlenme vb. durumlara karşı taşıyıcının alabileceği tedbirler, gümrükte bekleme/eşyaya el konulması durumunda kusurlu tarafa göre uygulanacak hal tarzı, aksi durumların gümrük kontrol memuru ile kayda alınması hususları açıkça belirtilecek, varsa Supalan tutanağı sözleşmeye eklenecektir. Gümrük Kanunu'na göre eşyanın vergilendirmeye esas olan sayı, baş, ağırlık gibi ölçülerinde ve değerinde yanlışlık yapılması sonucu oluşan gümrük vergilerinden gönderici sorumludur. Dolayısı ile buna bağlı beklemeden de gönderici sorumludur.*) _____

Diğer resmi işlemler (*tehlikeli madde sayılan yüklerde köprü geçişi yapılacak ise köprü geçiş izni, güzergâh boyunca oluşacak yol izinleri, öncü araç temini, özel izin gerektirecek yanıcı, kokucu, radyasyon, sağlık sertifikası vb. hususlar açıkça belirtilecek, ilgili belgeler sözleşmeye eklenecektir*) _____

11. BELGELER

Taşımacıya verilen ve taşımacıda bulunması gereken belgelerin listesi

- Eşyanın taşınması için gerekli olan belgeler (*sertifikaları, menşe şahadetnamesi, koli listesi, ticari fatura, eşyanın yasallığını gösteren belgeler vb.*)
- Taşıma aracının taşıma yapması için gerekli belgeler (*taşıma izin belgesi, tonilato belgesi, TIR karnesi, taşıma aracının yasallığını gösteren belgeler vb.*)
- Sigorta poliçeleri
- Özel izin belgeleri (*tehlikeli madde köprü geçiş izni, güzergâh boyunca oluşacak yol izinleri, yanıcı, kokucu, radyasyon, sağlık sertifikası vb. belgeler*)
- Denizyolu taşımalarında Ocean Bill of Lading (B/L) Deniz Konşimentosu
Demiryolu taşımalarında Railway Bill (RWB) Demiryolu Taşıma Senedi
Karayolu taşımalarında Truck Bill of Lading/CMR Karayolu Taşıma Senedi
Havayolu taşımalarında Airway Bill (AWB) Havayolu Taşıma Senedi
Karma taşımalarda FIATA Combined Transport Bill of Lading (FBL) FIATA karma taşıma konşimentosu

(Uygulamada taşıma sözleşmesinin ayrıca yazılı olarak yapılmadığı hallerde, taşıma senedinin sözleşmenin esaslı delilini oluşturduğu, bu nedenle uluslararası taşıma sözleşmelerinde senedin de düzenlenmesi teamül haline gelmiştir. Ulusal taşımalarda da bu senetlerin Türkçe metinleri kullanılabilir)

(Gönderen, taşıyıcıya eşyanın taşınması için gerekli olan evrakları vermeğe mecbur olup, böyle bir kusurundan dolayı taşıyanın zarara uğraması halinde sorumlu olacaktır. Belgelerdeki kayıtlar ile taşınan eşyanın ve taşıma aracının uyduğu teslim sırasında taraflarca kontrol edilecektir)

12. ZİYA, HASAR, GEÇ TESLİM

Taşımacı ve alıcı beraber eşyanın durumunu kontrol edecektir. Ziya ve hasarın açıkça görüldüğü durumlarda anında birlikte kayıt altına alınarak, ziya, hasarın açıkça görülmediği durumlarda teslimden sonra, ilgili uluslararası ve ulusal düzenlemelerde belirtilen sürede veya _____ tarafların burada belirttiği _____ süre içinde gönderici ve taşıyıcıya alıcı tarafından yazılı ihbarda bulunulacak, takiben uzman raporu ile ziya ve hasar tespit tutanakları da gönderilecektir. Eşyanın geç teslim edilmesi durumunda

teslim tarihi taşımacı ve alıcı ile birlikte kayıt altına alınarak, ilgili uluslararası ve ulusal düzenlemelerde belirtilen sürede veya _____ tarafların burada belirttiği _____ süre içinde gönderici ve taşıyıcıya alıcı tarafından yazılı ihbarda bulunulacaktır. Bulunulmadığı takdirde eşyanın sözleşmede yazılı şekliyle teslim alındığı kabul edilecektir.

(Ayrıca, ziya, hasar, geç teslimde dava açılması durumunda zamanaşımı süreleri, eşyanın çalınması, denize düşmesi, kazada/fırtınada zarar görmesi, üçüncü şahısların neden olması, geç teslimin taşıma ücretine etkisi, göndericinin itibar kaybı, ambalaj/yükleme/istif/boşaltma kusuru, taşıyıcının gerekli tedbirleri alma sorumluluğu, gönderici ve taşıyıcının kusurlu olması ile tam ve kısmi sorumluluğu, taşımacının eşyanın bu sözleşmede veya ilgili mevzuatta belirtilen fire oranlarını geçen kısmını karşılayacağı, taşıyıcıların neden oldukları zarardan, ayırım mümkün değilse müteselsilen sorumluluğu, asıl ve alt taşıyıcının birlikte sorumluluğu, göndericinin geç teslimden dolayı uğradığı zararı ispat sorumluluğu hususları açıkça belirtilecektir)

13. HATALI TESLİM, TESLİM ALMAMA, İADE

Hatalı teslim (yanlış adres/kişiyi teslimde uygulanacak hal tarzı ve tazminat) _____

Teslim almama (Alıcının eşyayı teslim almaması, yükümlü olduğu halde ödeme yapmaması, bu durumda eşyanın korunması ve tazminat hususları açıkça belirtilecektir) _____

İade (Alıcının eşyayı teslim almayarak geri göndermesi ve ödeme yapmaması, göndericinin de geri iade almayarak ödeme yapmaması, bu durumda eşyanın korunması ve tazminat hususları açıkça belirtilecektir) _____

14. FESİH

Taraflardan birisi, bu sözleşmeyi, karşı tarafın yükümlülüklerini yerine getirmede temel bir yetersizlik durumu olduğunu kanıtlaması halinde, karşı tarafa yazılı bir uyarı vermek suretiyle feshedebilir. Aşağıda fesih şartları açıkça belirtilmiştir. Bu durumda kusurlu taraf, zarar gören tarafın zararının giderilmesi yönünde elinden geleni yapacaktır. Sözleşmenin iptal edilmesi sonucunda ortaya çıkabilecek zararlar ve/veya kayıplarla ilgili herhangi bir anlaşmazlık durumunda bu sözleşmenin anlaşmazlık hali maddesi (16. madde) uyarınca belirlenen hükümlere başvurulacaktır.

(Taşımaya ilişkin ilgili uluslararası/ulusal düzenlemeler çerçevesinde fesih şartları açıkça belirtilecektir) _____

15. MÜCBİR SEBEPLER

İşbu Sözleşmede düzenlenen herhangi bir yükümlülüğün ifası, deprem, fırtına, su baskını vb. gibi tabii afet, savaş, işgal, dış güçlerin ya da düşmanların eylemleri (savaş ilan edilsin veya edilmesin), iç savaş, terör, ayaklanma, devrim, isyan, ihtilal; hükümet organları ya da usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş diğer otoriteler aracılığı ile yayımlanan kanun, kural, tüzük, emir veya grev lokavt gibi ve _____

_____ *taraflarca burada belirtilen* _____

mücbir sebepler nedeniyle yerine getirilmez ise, taraflar bu nedenlerden etkilendikleri ölçüde söz konusu yükümlülüğünün yerine getirilmemesinden sorumlu tutulmayacaklardır.

16. ANLAŞMAZLIK HALİ VE UYGULANACAK HUKUK

Aksine olabilecek herhangi bir hükme bakılmaksızın taşıma, bu Taşıma Sözleşmesi hükümlerine tabidir. Gönderici ve taşıyıcı bu sözleşmenin ilgili maddelerinde beyan ettikleri tüm hususların doğruluğunu kabul eder. Beyan edilen hususların hatalı ve yetersiz oluşundan uğrayacakları zarar, hasar ve yaptıkları ödemelerden sorumludurlar. Sözleşme hükümlerinde yer almayan bütün konular için aşağıda belirtilen düzenlemelere başvurulacaktır.

Uluslararası karayolu eşya taşımalarında CMR Konvansiyonu,

Ulusal karayolu eşya taşımalarında TTK,

Uluslararası havayolu eşya taşımalarında Varşova Konvansiyonu,

Ulusal havayolu eşya taşımalarında Türk Sivil Havacılık Kanunu,

Uluslararası denizyolu eşya taşımalarında Lahey Kuralları,

Ulusal denizyolu eşya taşımalarında TTK,

Uluslararası demiryolu eşya taşımalarında COTIF-CIM/RID Sözleşmesi,

Ulusal demiryolu eşya taşımalarında Rumeli Demiryollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamname

Uluslararası karma eşya taşımalarında BM-Cenevre Konvansiyonu ve ilgili taşıma yolunda ilgili konvansiyon/kural/sözleşme

Ulusal karma eşya taşımalarında ilgili taşıma yolunda ilgili kanun/nizamname

Bu sözleşmede geçen hükümlerin yerine getirilmesinde ortaya çıkabilecek herhangi bir sorun durumunda, taraflar sorunun öncelikle kendi aralarında iyi niyet ve özveri ile yürütülecek müzakereler ile giderme yoluna başvuracaklardır.

Arabuluculuk (Arabuluculuk hizmetinden faydalanılacak ise burada açıkça belirtilecektir)

Tahkim (Taraflar başka bir şekilde anlaşamadıkları sürece, bu sözleşmeden veya bu sözleşme ile ilgili olarak ortaya çıkan bütün anlaşmazlık halleri uluslararası/ulusal tahkim yasası kuralları çerçevesinde çözüme kavuşturulacaktır) _____

17. YETKİLİ MAHKEME

(Taşımacının eşyayı teslim aldığı/ettiği yer mahkemesi, sözleşme taşıyıcının şubesi aracılığıyla yapılmışsa şubenin bulunduğu yer mahkemesi yetkili gösterilebilir. Birden fazla mahkeme yetkili gösterilmemelidir) _____

18. DİĞER HUSUSLAR

(Taraflarca anlaşmaya varılmış diğer hususlar açıkça belirtilecektir) _____

19. TARAFLAR ARASINDA İLETİŞİM

Taraflar arasında bu sözleşme ile ilgili olarak yapılacak bütün iletişim faaliyetleri yazılı olacak ve yazışmalar _____ taraflar burada belirtilecek farklı bir iletişim konusunda anlaşmadıkları sürece _____ normal posta, faks veya e-posta yolu ile ilgili taraflara gönderilecektir. E-posta olarak gönderilen bütün mesajlar, “sadece okunabilir” veya daha sonra değiştirilmeye olanak vermeyecek bir formatta olmalıdır. Faks veya e-posta ile yapılacak bütün iletişim yazılı gönderiyi yapanın sorumluluğu altındadır.

20. SÖZLEŞME DÜZENLEME YERİ, TARİHİ, İMZA VE TASNİF

İşbu sözleşme gönderici ve taşıyıcı/taşıyıcılar tarafından üç nüsha olarak düzenlenerek imza altına alınmıştır. Bir nüshası göndericide, bir nüshası taşıyıcıda bulunacak, bir nüshası da gönderici tarafından eşya tesliminde alıcıya verilecektir. Alıcıya ayrıca önceden e-posta/faks vs. yolu ile iletilecektir.

ADRES : _____

GÖNDERİCİ
TARİH _____
İSİM _____

İMZA _____

TAŞIYICI
TARİH _____
İSİM _____

İMZA _____

(Birden çok taşıyıcı varsa)

TAŞIYICI 2
TARİH _____
İSİM _____

İMZA _____

TAŞIYICI 3
TARİH _____
İSİM _____

İMZA _____

TAŞIYICI 4
TARİH _____
İSİM _____

İMZA _____

TAŞIYICI 5
TARİH _____
İSİM _____

İMZA _____

6. KAYNAKLAR

- Abraham, K.G. & Taylor, S.K. (1996). "Firms' Use of Outside Contractors: Theory and Evidence", *Journal of Labor Economics*, Cilt No.14, Sayı 3, s. 394-424, 1996.
- Ackerman, K.B. (1996). "Pitfalls in Logistics Partnerships", *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, Cilt No.26, Sayı 3, s.35-47.
- Akalın, S. (1971). "Tedarik ve Materyal Yönetimi", Ege Üniversitesi İktisadi ve Ticari Bilimler Fakültesi Yayın No: 64/22, İzmir: Yeni Yol Matbaası.
- Akipek, J. (1972). "Türk Eşya Hukuku (Ayni Haklar)", Ankara.
- Aksoy, S. (2012). "Taşıma Hukuku Mevzuatı", Ankara.
- Aktaş, E. & Uluengin F. (2005). "Outsourcing Logistics Activities In Turkey". *The Journal of Enterprise Information Management*. Vol.18, No.3, ss.316-329.
- Akyıldız, M. (2004). "Lojistik Dış Kaynak Kullanımının Gelişimi ve Türkiye'deki Kullanım Biçimleri", *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt: 6 sayı: 3.s. 1-22.
- Akyol, Ş. (2008). "Tam Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme", İstanbul.
- Alanur, H. (2014). "Soğuk Zincir Lojistik Yönetiminde Dış Kaynak Kullanımının İşletme Performansı Üzerine Etkisi: Gıda Tedarik Zincirine Yönelik Bir Alan Çalışması", Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Üniversitesi, İzmir.
- Alkan, M. & Erdal, M. (2007). "Lojistik ve Dış Ticaret Sözlüğü", Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği Yayını, 2.Baskı, İstanbul.
- Amirov, T. (2006). "Tedarik Zinciri Yönetimi ve Toplam Kalite Yönetimi İlişkisi", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Amiti, M. & Wei, S.J. (2004). "Fear of Service Outsourcing: Is It Justified?", *International Monetary Fund Working Paper*, Sayı:04/186, Ekim, s.6-7

- Anklesaria, J. (2008). "Supply Chain Cost Management: The Aim & Drive Process For Achieving Extraordinary Results.", New York: American Management Association, s.15
- Argüden, Y. (2005). "Ölçek Ekonomisinden Kapsam Ekonomisine", Dünya Gazetesi.
- Arkan, S. (1982). "Karada Yapılan Eşya Taşımlarında Taşıyıcının Sorumluluğu", Ankara.
- Arroyo, P. L. & Gaytan, J. (2006). "A Survey of Third Party Logistics in Mexico and A Comparison with Reports on Europe and USA". International Journal of Operations & Production Management. Vol.26, Sayı.6, s.639-667.
- Aslan, S. & Karavaizoğlu, S.N. (2009). "Maliyet Tabanlı Lojistik Yönetimi", Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Öneri Dergisi, Cilt No 8, Sayı 32, s. 62-71.
- Aslantaş A., B. (2011). "Tedarik Zinciri Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımının Maliyet Yönetimine Etkileri: Tekstil-Konfeksiyon Sektörü İşletmelerinde Bir Araştırma", Doktora Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta.
- Asgarov, N. (2012). "Yükle İlgililerin Taşıma Sözleşmesi Gereğince Beyanda Bulunma Yükümlülüğü", Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Ataman, G. (2002). "Tedarik Zinciri ve Yönetimi: Değişim Mühendisliği ve Dış Kaynaklardan Yararlanma İlişkisi Üzerine Bir İrdeleme", Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Öneri Dergisi, Cilt No 5, Sayı 17, s. 35-42.
- Atabek, R. (1960). "Eşya Taşıma Hukuku (Deniz Hukuku Hariç)", İstanbul.
- Aydın, Z. S. (2007). "Tedarik Zinciri Yönteminde Stratejik İttifak Olarak Üçünü Parti Lojistik.", Isparta: Fakülte Kitabevi.
- Ayers, J. B. (2006). "Handbook of Supply Chain Management", Auerbach Publications, 2. Baskı.
- Baki, B. (2004). "Lojistik Yönetimi ve Lojistik Sektör Analizi", Trabzon: Lega Kitabevi.
- Bakoğlu, R. & Yılmaz, E. (2005). "Rekabet Avantajı Yaratmada Tedarik Zinciri Tasarımı: Mc Donald's Türkiye Örneği", Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Öneri Dergisi, Cilt No.6, Sayı 23, s. 81-91.
- Ballou, R. H. (2007). "The Evolution and Future of Logistics and Supply Chain Management", European Business Review. 19(4):332-348.

- Barlın, A. (2009). “Lojistikte Dış Kaynak Kullanımı ve Maliyetlerin Kontrolü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Bartolacci, F. (2004). “Activity Based Costing in the Supply Chain Logistics Activities Cost Analysis”, Università degli Studi di Macerata Dipartimento di Istituzioni Economiche e Finanziarie, Temi di Discussione, Sayı 23, s.1-8.
- Barutçu, S. (2007). “İnternet Tabanlı Tedarik Zinciri Yönetimi (Denizli Tekstil İşletmelerinin İnternet Tabanlı Tedarik Zinciri Yönetiminden Yararlanma Durumuna Yönelik Bir Araştırma)”, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı 18, ISSN No 1302-1796, s.133-150.
- Baykal, R. (2012). “Karma Taşımacılık Yaklaşımıyla Limanlar ve Terminaller”. İstanbul: Birsen Yayınevi.
- Bazzal, F. (2003): “Dışarıdan Alınacak Daha Çok İş Var”, Capital Dergisi, 1 Kasım 2003.
- Beamon, B.M. (1998). “Supply Chain Design and Analysis: Models and Methods”, International Journal of Production Economics, Vol. 55, No:2, pp:281-94.
- Bilmedik, F. & Tapçı, P. (2004). ” Lojistik Sektöründe Dış Kaynak Kullanımı”, Ambar Dergisi, Cilt No.1, Sayı 1, s.50-55.
- Bing, W. & Zhongying, L. (2009). “Decision- Making in Optimizing the Contract of Third Party Logistic”, 6. International Conference on Service Systems and Service Management, Xiamen, China, 8-10 Haziran.
- Birleşmiş Milletler Karma Taşımacılar Hakkında Cenevre Konvansiyonu, 1980.
- Bolumole, Y.A. (2003). “Evaluating the Supply Chain Role of Logistics Service Providers”, The International Journal of Logistics Management, Cilt No 14, Sayı 2.
- Branch, A. E. (1998). “Economics of Shipping Practice and Management.” Chapman and Hall (Second Edition).
- Burduroğlu, R. & Lambert, D. (2000). “Measuring and Selling the Value of Logistics”. The International Journal of Logistics Management. Vol.11, No.1, s.1-18.
- Cambridge Sözlüğü. (20.12.2015)
<http://dictionary.cambridge.org/define.asp?key=80078&dict=CALD>
- Canitez, M. (2012). “Gümrük Mevzuatı”, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2624.

- Cardoso, Winkler & Voigt. (2009). A Service Description Language for the Internet. Published in: Alt, R., Fahrnich, K.-P., Franczyk, B. (Eds.), Proceedings First International Symposium on Services Science ISSS'09, Logos, Berlin.
- Cavinato, J.L., Flynn A.E. & Kauffman R.G. (2006). "Supply Management Handbook", McGraw-Hill, 7. Baskı, ABD.
- Chapman, S., Etkin L.P. & Helms, M.M. (2000). "Do Small Businesses Need Supply Chain Management?", IIE Solutions, Cilt No 32, Sayı 8, s. 31-36.
- Chase, R.B., Aquilano, N.J. & Jacobs, F.R. (2001). "Operations Management for Competitive Advantage", McGraw-Hill Higher Education, 9. Baskı New York, ABD.
- Chong, F. & Carraro, G. (2008). "Architecture Strategies for Catching the Long Tail", ABD.
- Christopher, M. (1998). "Logistics and Supply Chain Management: Strategies for Reducing Cost and Improving Service, 2. Baskı, London: Printice Hall-Pearson, s.3-5.
- Chyi, L. (2000). "Knowledge Value Chain". Journal of Management Development. Vol.19, No. 9, s.783-794.
- Cooper, M., Lambert, D. & Pagh, J. (1998). "Supply Chain Management: Implementation Issues and Research Opportunities", The International Journal of Logistics Management, Vol. 9, No: 2. pp:1-19.
- Coyle, J. J., Bardi, E. J. & Langley, C. J. (1996). "The Management of Business Logistics, A Supply Chain Perspective". 7th Revised Edition. Canada: South- Western, Div. of Thomson Learning, s.79.
- Craig, T. (2003). "4PL Versus 3PL-A Business Process Outsourcing Option for International Supply Chain Management, World Wide Shipping, December/January.
- Cumalıoğlu, E. (2011). "Kırkambar Sözleşmesi", Ankara.
- Çağa, T. & Kender, R. (2006). "Deniz Ticareti Hukuku, Navlun Sözleşmesi", C. II, B. 8, İstanbul.
- Çakırlar, H. (2009). "İşletmelerin Lojistik Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı: Trakya Bölgesinde Faaliyet Gösteren İşletmeler Üzerinde Bir İnceleme", Yüksek Lisans Tezi, Trakya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne.
- Çancı, M. & Erdal, M. (2003). "Uluslararası Taşımacılık Yönetimi", İstanbul: UTİKAD Yayınları, s. 269-302.

- Çancı, M. & Türkay, M. (2007). “Marmaray’da Yük Taşımacılığı ve Çok Modlu Sistemle Entegrasyonu.” 7. Ulaştırma Kongresi, İstanbul.
- Çancı, M. & Erdal, M. (2009). “Lojistik Yönetimi”, İstanbul: UTİKAD Yayınları.
- Çınar, H. (2010). “Lojistik Yönetim Sistemi ve Muhasebe Eğitiminden Beklentiler”, XXIX Türkiye Muhasebe Eğitimi Sempozyumu, İşletmelerin Temel İşlevlerinin Muhasebe Eğitiminden Beklentileri, 21-25 Nisan, Alanya/Antalya.
- Çoban, Y. (1997): “Ulaştırmada Kombine Taşımacılığın Önemi”, 2. Ulusal Demiryolu Kongresi 15-16-17 Aralık 1997, İstanbul: s. 243- 249.
- Damodar, N. G. (2009). Basic Econometrics, New York: McGraw-Hill, 5. baskı, s.93.
- Darby, D.Ö. (2008). “Lojistik Bir Merkez Olarak İstanbul’un Değerlendirilmesi”, Proje.
- Demir, V. (2007). “Lojistik Yönetim Sisteminde Maliyet Hesaplaması”, Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.
- Dengiz, B., Kutay, F. & Duman, İ. (1997). “Türkiye ve Avrupa Birliği Ülkelerinde Demiryolları”, 2. Ulusal Demiryolu Kongresi 15-16-17 Aralık, İstanbul: s. 31-42.
- Doğruer, M. (2005). “Üretim Organizasyonu ve Yönetimi”, İstanbul: Alfa Yayınları.
- Dumanoğlu, S. (2005). “Lojistik Maliyetler ve Etkili Bir Raporlama Tekniğine Uygun Olarak Lojistik Maliyetlerinin İzlenmesi”, Muhasebe Bilim Dünyası Dergisi, Cilt No 7, Sayı 2, s. 145-166.
- ECMT. (1998). “Report on The Current State of Combined Transport in EUROPE”, France: European Conference of Ministers of Transport (ECMT). (24.12.2015).
<http://internationaltransportforum.org/pub/pdf/98Comb.pdf>
- Eğın, R. (2009). “Dış Kaynak Kullanımı”, İstanbul: Crea Yayıncılık Yönetim Dizisi.
- Elmas, G. & Yıldızhan, B. (1999). “Türkiye’de Ulaşım Politikaları ve Trafik Kazalarının Ekonomik Analizi”. II. Ulaşım ve Trafik Kongresi Sergisi.
- Erdal, M. (2005). “Küresel Lojistik”, İstanbul: UTİKAD Yayınları.
- Erdoğan, N. (2007). “Lojistik Maliyetlemesi ve Lojistikte Faaliyete Dayalı Maliyetleme, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları; NO.1748 İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları; NO. 22.
- Erdoğan, M. (2014). “Gemiler Büyüdükçe Riskler de Büyüyor.”, Dünya Gazetesi. (22.12.2015).
http://www.dunya.com/mobi/author_article_detail.php?id=155512

- Erel, A. (2002): “Türkiye’de Ulaştırma Sektöründe Sorunlar ve Eğitim”, (24.12.2015)
<http://content.csbs.utah.edu/~ehrbar/erc2002/pdf/P476.pdf>
- Eren, F. (2006). “Borçlar Hukuku”, Genel Hükümler, B. 9, İstanbul.
- Ertuna, Ö. (2008). “Stratejik Yönetim”, İstanbul: Okan Üniversitesi Yayınları, No: 4.
- Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (CMR), 1995
- Eymen, U. E. (2007). “Tedarik Zinciri Yönetimi”, Kalite Ofisi Yayınları No: 14.
- Fankhauser, G. Schweikert, D. & Plattner, B. (1999). Service Level Agreement Trading, Charging and Accounting Technology for the Internet.
- Fei, W., Lihua, M., Weijian, H. & Juwei, Y. (2008). “The Study of Logistics Management Theory in Material Cost Control”, Wireless Communications, Networking and Mobile Computing, 4th International Conference, 12-14 Oct. 2008, s. 1-4.
- Filiz, A. (2008). “Üretim Yönetiminde Verimlilik Sırları”, İstanbul: Sistem Yayıncılık.
- Fox, M. (1997). “Supply Chain Management System”, Department of Industrial Engineering, University of Toronto.
- Frazalle, E. (2001). “Supply Chain Strategy The Logistics of Supply Chain Management”, McGraw-Hill.
- Fulser, B. (2015). “Kombine Taşımacılık ve Türkiye Uygulamaları”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Fung, P & Wong, A. (1998)., “Case Study: Managing For Total Quality of Logistics Services in the Supply Chain”, Logistics Information Management, Cilt No 11, Sayı 5, s. 324-329.
- Ganeshan, R. & Harrison, T. P. (1995). “Supply Chain Management”, Department of Management Science and Information Systems, Penn State University.
- Genç, R. (2009). “Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetiminin Yöntem ve Kavramları”, Detay Yayıncılık, Ankara, 2009.
- Gençtürk, M. (2006). “Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Genel Kavramlar, Gecikmeden Doğan Sorumluluk)”, İstanbul.
- Gianpaolo, G., Laporte, G. & Musmanno, R. (2004). “Introduction to Logistics Systems Planning and Control”, New Jersey: John Wiley & Sons, Ltd., s.9.
- Görg, H., & Hanley, A. (2004). “Does Outsourcing Increase Profitability?”, The Economic and Social Review, Cilt No 35, Sayı 3, s. 267-288.

- Grant, D.B., Lambert, D.M. & Ellram L.M. (2006). "Fundamentals of Logistics Management". European Edition. London, UK: The McGraw-Hill Companies, s.48.
- Greco, J. (1997). "Outsourcing: The New Partnership", Journal of Business Strategy, Cilt No 18, Sayı 4, s.48-55, 1997.
- Gunnar, S. (2006). "Collaborative Logistics Management and The Role of Third-Party Service Providers", International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, Vol.36, No.2, s.79.
- Gül, İ. & Hussain, M. (2011). "Distributed Cloud Intrusion Detection Model", International Journal of Advanced Science and Technology, Vol. 34.
- Gülen, K.G. (2005). "Lojistik Hizmetlerde Dış Kaynak Kullanımının Yaygınlaşması ve Tedarikçi İşletmelerde Gelişim Stratejileri", İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi, Cilt No 4, Sayı 8, s. 29-48.
- Gülenç, İ. F. & Karagöz, B. (2008). "E-Lojistik ve Türkiye'de E-Lojistik Uygulamaları", Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı:15, s.78.
- Güney, S. (2004). "Açıklamalı Yönetim-Organizasyon ve Örgütsel Davranış Terimler Sözlüğü", Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Güngörürler, S. (2004). "Ticaretin Vazgeçilmezi Lojistik Sektöründe Son Gelişmeler, Pusula, 2004/11, 38,39,40, İzmir Ticaret Odası, İzmir.
- Hertz, S. & Alfredsson M. (2003). "Strategic Development of Third Party Logistics Providers", Industrial Marketing Management, Sayı 32, s. 139-149.
- Hugos, M. & Thomas, C. (2006). "Supply Chain Management in The Retail Industry", Wiley, New Jersey, USA.
- İçöz, O. & Kozak, M. (1998). "Turizm Ekonomisi", Ankara: Turhan Kitabevi.
- İncaz, S., Alkan G.B. & Aydın G. (2007). "The Evaluation of Outsourcing Trends in Turkey", International Logistics and Supply Chain Congress, İstanbul, 8-9 Kasım.
- İTO. (1982). "Ro-Ro Taşımacılığı", İstanbul: İstanbul Ticaret Odası Yayını.
- İTO. (2006). "Türkiye Lojistik Sektörü Altyapı Analizi", İstanbul: İTO Yayın No: 2006-14.
- İTÜDF. (2013). İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Kariyer Kulübü. (22.12.2015).
<http://www.itudfkariyerkulubu.com/2013/12/konteyner-tasmaclgnda-yakn-gelecekteki.html>

- Jang, Y.J., Lee, T. & Lim, S. (2010). "Component-Based Software Development Framework for 3rd Party Logistics Business", *Intelligent Information Management*, Sayı 2, s. 278-285.
- Jarret, G. (1998). "Logistics in The Health Care Industry", *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, Vol.28, No.9-10, s.751-752.
- Jin, L., Machiraju, V. & Sahai, A. (2002). *Analysis on Service Level Agreement of Web Services*. HP Laboratories, Software Technology Laboratory.
- Kağncıoğlu, C. H. (2007). "Tedarik Zinciri Yönetiminde Tedarikçi Seçimi", Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını No: 1723.
- Kaner, İ. D. (2009). "Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmeleri", İstanbul.
- Karaçay, G. (2005). "Tersine Lojistik: Kavram ve İşleyiş", *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü E-Dergisi*, Cilt:14, Sayı:1. s.s. 317-332.
- Karahan, A. (2009). "Dış Kaynak Kullanımının Verimlilik Üzerine Etkisi". *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* Cilt 12 Sayı 21 Haziran 2009 185-199
- Karaman, M.F. (2014). "Lojistikte Dış Kaynak Kullanımı: Ege Bölgesi", *Yüksek Lisans Tezi, Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul*.
- Karan, H. (2000). "Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi İle Konşimento Arasındaki İlişki", *BATİDER*, C. XX, S. 4.
- Karan, H. (2004). "The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions The Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules", *The Edwin Melen Pres*.
- Karan, H. (2009). "Law on International Carriage of Goods", 2nd Edition, Ankara.
- Kartal, M. T. (2016). "Bankacılıkta Hizmet Seviyelerine Yönelik Kavramsal Bir Çerçeve", *Route Educational and Social Science Journal* Volume 3 (5), s. 133-146.
- Kaya, F. & Turguttopbaş, N. (2012). "Dış Ticaret İşlemleri", Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını No: 2526
- Kayabaşı, A. & Özdemir, A. (2008). "Üretim İşletmelerinde Lojistik Yönetimi Faaliyetlerinde Performans Yönetimine Bakış: Beklenti-Fayda Farkı Analizi Uygulaması", *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, Cilt No 22, Sayı 1, s. 195-209.
- Kaynak, M. & Zeybek, H. (2007). "İntermodal Terminallerin Gelişiminde Lojistik Merkezler, Dağıtım Parkları ve Türkiye'deki Durum", *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* 9 / 2, 39 – 58.

- Kender, R. & Çetingil, E. (2009). “Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları İle Birlikte)”, Temel Bilgiler, B. 10, İstanbul.
- Keskin, M. H. (2014). “Lojistik Tedarik Zinciri Yönetimi”, Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık, 6.Baskı.
- Kim, D. ve arkadaşları. (2006). Dynamic Priority Allocation Scheme of Messages for a Differentiated Web Services Satisfying Service Level Agreement.
- Koban, E., Fırat, Z. & Keser H. Y. (2009). “Küresel Rekabette Lojistik Olgusunda Yeni Yaklaşımlar ve Türkiye’de Lojistik Hizmet Sunan İşletmelerin Yapısal Özellikleri”, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Öneri Dergisi, Cilt No 8, Sayı 31, s. 113-124.
- Koban, E. & Keser, H.Y. (2013). “Dış Ticarete Lojistik”, Bursa, Ekin Basım Yayım, 4.Baskı.
- Kobu, B. (2003). “Üretim Yönetimi”, İstanbul: Avcıol Yayınları.
- Kocaoğlu, B. & Gülsün, B. (2006). “Türkiye’de Üçüncü Parti Lojistik Kavramı ve Uygulamada Yaşanan Problemlere Yönelik Bir Anket Çalışması”, Verimlilik Dergisi, Sayı 1, s. 39-80.
- Koçel, T. (2007). “İşletme Yöneticiliği”, İstanbul: Arıkan Basım Yayım, 11. Baskı.
- Konşimentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme, 1955.
- Kotler, P. (1991). “Marketing Management: Analysis, Planning, Implementation and Control”, Seventh Edition, Englewood Cliffs: Printice Hall International.
- Kotler, P. & Armstrong, G. (2004). “Principles of Marketing”, International Edition, Tenth Edition Pearson Printice Hall, p.419.
- Lambert, M. D, Stock, J. R., & Ellram, L. M. (1998). “Fundamentals of Logistics Management”, Irwin McGraw-Hill, ABD.
- Lambert, D. M. & Cooper M. C. (2000). “Issues in Supply Chain Management”, Industrial Marketing Management, Sayı 29, s. 65-83.
- Larson, P. D. & Halldorsson, A. (2004). “Logistics Versus Supply Chain management: An International Survey”, International Journal of Logistics: Research and Application, Cilt No 7, Sayı 1, s. 18-31, 2004.
- Laskowska-Rutkowska, A. & Poznanska, K. (2007). “Customer Driven Supply Chains- How Polish Logistics Operators Add Value to Their Customers”, International Logistics and Supply Chain Congress, İstanbul, 8-9 Kasım.

- Lee, H.L., & Billington, C. (1992). "Managing Supply Chain Inventory: Pitfalls and Opportunities", Sloan Management Review.
- Lee, H.L. & Billington, C. (1993). "Material Management in Decentralized Supply Chains", Operations Research, Cilt No 41, Sayı 5, s. 835-847.
- Leenders, M.R., Fearon, H.E., Flynn A.E. & Johnson, P.F. (2002). "Purchasing and Supply Management, McGraw-Hill, 20. Baskı, ABD.
- Lieb, R.C., Millen R.A. & Van Wassenhove L.N. (1993). "Third- Party Logistics Services: a Comparison of Experienced American and European Manufacturers", International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, Cilt No 23, Sayı 6, s.35-45.
- Lummus, R.R. & Vokurka, R.J. (1999). "Defining Supply Chain Management: A Historical Perspective and Practical Guidelines", Industrial Management & Data Systems, Cilt No 99, Sayı 1, s.11-17.
- Lummus, R.R., Krumwiede, D.W. & Vokurka, R.J. (2001). "The Relationship of Logistics to Supply Chain Management: Developing a Common Industry Definition", Industrial Management & Data Systems, Cilt No 101, Sayı 8, s.426-431.
- McIvor, R. (2000). "A Practical Framework for Understanding the Outsourcing Process", Supply Chain Management, An International Journal, Vol.5, No.1, s.s 29-32.
- Mersin, N.D. (2003). "Lojistik Sektöründe Dış Kaynak Kullanımı", 3D Lojistik Dergisi, Şubat-Mart.
- Mersin, D.N. (2010) "Dış Kaynak Kullanımı Sözleşmelerinin Gerçek Opsiyon Yaklaşımı ile Değerlendirilmesi", Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Metz, P. J. (1998). "Demystifying Supply Chain Management", Supply Chain Management Review, Vol. Winter, pp:46-55.
- Millar, D. (1984). "Basic Briefing: Insurance", Facilities, Vol.2, No.8, s.14.
- Mossman, F. H. & Morton, N. (1957). "Principles of Transportation", New York: The Ronald Pres Company, s.3.
- New, S.J. & Payne, P. (1995). "Research Framework in Logistics: Three Models, Seven Dinnars and A Survey", International Journal of Physical Distribution and Logistics Management, Vol.25, No:10, pp:43-58.
- Niessink, F. & Clerc, V. (2005). "The IT Service Capability Maturity Model", IT Service CMM, Version 1.0, Release Candidate 1, January.

- Ofluoğlu, D. & Doğan, Ő. (2009). “İŞletmelerde Dış Kaynaklardan Yararlanma Yönteminin Organizasyon Yapısı İle Çalışma İlişkilerine Etkileri”. Kamu iş; C:11.
- Onay, M. & Kara, H.S. (2009). “Lojistik Dış Kaynaklama Uygulamalarının Örgüt Performansı Üzerine Etkileri”, Ege Akademik Bakış, Cilt No 9, Sayı 2, s. 593-622, 2009.
- Onursal, E. (2000). “Ulusal ve Uluslararası Ticari Kurallar ve Uygulama”, İstanbul.
- Orhan, O.Z. (2003). “Dünyada ve Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişimi”, İstanbul: İTO Yayın No:39.
- Özbay, T. (2004). “Sorularla Dış Kaynak Kullanımı (Outsourcing)”, İstanbul: İTO Yayınları No: 2004-27.
- Özdemir, T. (2006). “Uluslararası EŞya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu)”, İstanbul: Vedat Kitapçılık.
- Öztürk, A. & Sezgili, K. (2002). “Dış Kaynaklardan Yararlanmanın Yeni Bir Rekabet Stratejisi Olarak Kullanılması ve Uygulama Süreci”, Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt XXI, Sayı 2, 2002, s. 127-142.
- Paschke, A. ve arkadaşları. (2005). “Contract log: An Approach to Rule Based Monitoring and Execution of SLA.”
- Paschke, A. & Gerul, E.S. (2006). A Categorization Scheme for SLA Metrics.
- Peker, A.A. (2013). “İŞletmelerin Lojistik Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı: ve Bir Uygulama”, Yüksek Lisans Tezi, Aksaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Aksaray.
- Polat, Ç. (2002). “Ölçek Ekonomileri: Küreselleşme ve Küresel Rekabet Gücü Olguları ile EtkileŐimi”, Eskişehir.
- Prahalad, C.K. & Hamel G. (1990). “The Core Competence of the Corporation”, Harvard Business Review, Mayıs-Haziran, 1990.
- Quinn, J.B. (2000). “Outsourcing Innovation the Engine Growth”, Sloan Management Review, Cilt: 41, Sayı: 4, s.s 13-28.
- Rabinovich, E., Windle R., Dresner M. & Corsi, T. (1999). “Outsourcing of Integrated Logistics Function: An Examination of Industry Practices”, International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, Cilt No 29, Sayı 6, s. 353-373.
- Ragatz, G.L., Handfield, R.B., & Scannel, T.V. (1997). “Success Factor for Integrating Suppliers into New Product Development”, Journal of Production Innovation Management, Vol. 14, No:1, pp:190-202

- Razzaque, M.A. & Sheng, C.C. (1998). "Outsourcing of Logistics Functions: A Literature Survey", *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, Cilt No 28, Sayı 2, s. 89-107.
- Regan, A.C. & Song, J. (2001). "An Industry in Transition: Third Party Logistics In The Information Age". *Transportation Research Board 80th Annual Meeting*, Washington DC, January.
- Rodrigue, J. P., Comtois, C. & Slack, B. (2006). "The Geography of Transport Systems", Routledge, Londra ve New York
- Ross, D. F. (1998). "Competing Through Supply Chain Management, Creating Market-Winning Strategies Through Supply Chain Partnerships". *Kluwer Academic Publishers*, Boston, MA.
- Rumeli Demiryolları Nizamnamesinin Tadiline İlişkin 3259 Sayılı Kanun, Resmî Gazete 3639, 24.06.1937.
- Safel, R. (2001). "Ulaştırma Sektörü", *Sektör Araştırmaları Serisi No:24*, Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O, s.4.
- Sağlam, U. (2008). "Tedarik Zinciri Yönetiminde Satış Dağıtım Fonksiyonunun Performansının Tedarik Zinciri Performansı Üzerindeki Etkisinin İncelenmesi", *Doktora Tezi*, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Saxena, R. (2007). "Outsourcing by Numbers", *Industrial Engineer*, Cilt no 39, Sayı 4, s. 26-26.
- Sengupta, S. & Turnbull, J. (1996). "Seamless Optimization of the Entire Supply Chain", *Industrial Engineering Solutions*, Vol. 28, No.10, pp:28-33.
- Sevim, Ş., Akdemir, A. & Vatansever, K. (2008). "Lojistik Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanan İşletmelerin Aldıkları Hizmetlerin Kalitesinin Değerlendirilmesine Yönelik Bir İnceleme", *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Cilt No 13, Sayı 1, s. 1-27.
- Seyidoğlu, H. (2002). "Ekonomik Terimler Ansiklopedik Sözlük", İstanbul: Güzem Can Yayınları: 18, 3. Baskı.
- Seyidoğlu, H. (2013). "Uluslararası Ticaret", Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayın No: 2923
- Sahai, A., Durante, A. & Machiraju, V. (2002). *Towards Automated SLA Management for Web Services*. HP Laboratories, 1501 Page Mill Road, Palo-Alto, CA, ABD.

- Simchi-Levi, D., Kaminsky, P. & Simchi-Levi, E. (2003). "Designing and Managing the Supply Chain. Concepts, Strategies and Case Studies", Second edition, Mc Graw Hill, New York
- Song, Z.J., Zhang, Y. & Yang, J.M. (2009). "Closed-loop Outsourcing Logistics Supply Chain Coordination Management Based on the Profit-Sharing Contract", 16th International Conference on Management Science & Engineering, 14-16 Eylül, Moscow Russia.
- Sözer, B. (2009). "Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi", İstanbul.
- Stock, J.R. & Lambert, D.M. (2001). "Strategic Logistics Management", Boston: McGraw-Hill/Irwin.
- Symons, C. (2005). IT Governance Framework: Structures, Processes and Communication. Forrester Research, Inc.
- Şahin, G., Sipahioğlu, A., Öztürk, Z., Ertek, G., Aba, B. & Büyüközkan, G. (2012). "Uluslararası Lojistik", Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını, 1. Baskı.
- Şen, A., (1992), "Endüstriyel İşletmelerde Malzeme Yönetimi ve Malzeme İhtiyaç Planlaması"
- Şen, E. (2006). "Tedarik Zinciri Yönetimi: KOBİ'lerin Uluslararası Rekabet Güçlerini Artırmada Tedarik Zinciri Yönetiminin Önemi", TC. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüt Merkezi, 2. Baskı, Ankara,
- Tan, K.C., (2001). "A Framework of Supply Chain Management Literature", European Journal of Purchasing & Supply Management, Vol.7, No:1, pp 39-48.
- Tanyaş, M. (2003). "Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi", 3D Lojistik, Sayı 1, s.1.
- Tanyaş, M. (2009). "Tedarik Zinciri Yönetiminde Süreç Olgunluk Düzeyi Belirleme: SCOR-SOS Yaklaşımı", VII. Uluslararası Lojistik ve Tedarik Zinciri Kongresi Sunumu, İstanbul, The Marmara Oteli, 06.10.2009
- Tanyaş, M. (2013) "Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi Ders Notları", Maltepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Tanyeri, M. (2004). "Marketing Trends For Logistics", International Logistics Congress 2004, Conference Proceedings Vol. I. Dokuz Eylül Pub., ILC İzmir, December 2-3, p.12.
- Tek, Ö.B. (1998). "Pazarlama İlkeleri: Global Yönetimsel Yaklaşım-Türkiye Uygulamaları", İstanbul: Beta Basım, Yayım, Dağıtım A.Ş.

- Tetik, N. & Ören, E. (2015). Dış Kaynak Kullanımı (Outsourcing): Antalya Yöresindeki 5 Yıldızlı Otellerde Bir Araştırma. Erişim adresi: <http://journal.mufad.org.tr/attachments/article/382/9.pdf>, Erişim tarihi: 23.12.2015.
- The Open Group. (2004). "SLA Management Handbook, Enterprise Perspective". Volume 4.
- Trent, R.J. (2007). "Strategic Supply Management", J. Ross Publishing, USA.
- TTK (Türk Ticaret Kanunu): 6102 sayılı kanun, Resmî Gazete 27846, 14.02.2011.
- Tulgar, A. (2007). "Mars Lojistik", Logisticus Dergisi, Kasım 2007, s.34.
- TÜBİTAK. (2003). "VİZYON 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli Raporu", Ankara.
- Türk Dil Kurumu Sözlüğü. (20.12.2015)
http://tdk.org.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5677131fa1cde1.57410921
- Türk Sivil Havacılık Kanunu, 2920 sayılı kanun, Resmî Gazete 18196, 19.10.1983.
- Türksoy, A. & Türksoy S. (2007). "Otel İşletmelerinde Dış Kaynaklardan Yararlanma: Çeşme İlçesinde Turizm Belgeli Otel İşletmelerinde Dış Kaynaklardan Yararlanma Alanlarına İlişkin Bir Araştırma". D.E.Ü.İ.B.F. Dergisi Cilt:22 Sayı:1. 83-104.
- TÜSİAD. (2007). "Kurumsal Yapısı, Yasal Çerçevesi ve Göstergeleriyle Ulaştırma Sektörü", İstanbul: Yayın No: TÜSİAD-T/2007-02/431 (e-kitap). (24.12.2015). http://www.tusiad.org/_rsc/shared/file/ulastirma.pdf
- Uludağ, A.S. & Erol İ. (2008)., "Tedarik Zinciri Ağ Tasarımı ve Bir Uygulama", İktisat İşletme ve Finans Dergisi, Cilt No 23, Sayı 267, s. 89-115.
- Uluslararası Demiryolu Taşımlarına ilişkin Sözleşme ve Bu Sözleşmeye Değişiklik Getiren Protokol, 2005
- Uluslararası Hava Taşımlarına ilişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşme ve Bu Sözleşmeyi Değiştiren Protokol, 1977
- UND. (2009). "Lojistik Köyleri: Kent İçi Yük Trafığı İçin Bir Çözüm Raporu", Uluslararası Nakliyeciler Derneği.
- Url-1. (21.12.2015)
http://www.unescap.org/sites/default/files/pub_2285_Ch1.pdf
- Url-2. U.S. Department of Transportation Federal Highway Administration. (21.12.2015).
http://www.fhwa.dot.gov/environment/air_quality/cmaq/reference/international_freight_transportation/

- Url-3. Teknoloji Satın Alma Rehberi Hardware Plus. (22.12.2015).
<http://hwp.com.tr/walmarttan-cevre-dostu-futurist-tir-26135>
- Url-4. Rail Turkey. (22.12.2015)
<http://tr.railturkey.org/2014/02/27/trend-trenle-otomobil-tasima/>
- Url-5. Maersk. (22.12.2015)
<http://www.maersk.com/en/hardware/triple-e>
- UTİKAD. (2015). (24.12.2015). <http://www.utikad.org.tr/sector.asp?id=2>
- Uyar, A. (1997). “TCDD Limanlarının Kombine Taşımacılıktaki Yeri ve Önemi” 2. Ulusal Demiryolu Kongresi 15-16-17 Aralık 1997, İstanbul: s. 233-242.
- Ülgen, H. (1987). “Hava Taşıma Sözleşmesi”, İstanbul.
- Ülgen, H., & Mirze, S.K. (2007). “İşletmelerde Stratejik Yönetim”, Arıkan Basım Yayım, 4. Baskı.
- Walker, W.T. (2005). “CFPIM, CIRM, Supply Chain Architecture”, CRC Press, U.S.A.
- Wang, F. & China, J. (2006). “A Study on the Third-Party Logistics Development Under the Condition of Electronic Business in China”, Asian Social Science, Cilt No 3, Sayı 11, s. 1-4.
- Waters, D. (2003). “Global Logistics and Distribution Planning”, Kogan Page Limited, London, U.K.
- Yalçın, İ., Akın, M. & Şeker, M. (2011). “Kamu Hastanelerinde Dış Kaynak Kullanımı: Kayseri Eğitim ve Araştırma Hastanesi Örneği”. KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi 13 (20): 83-92, ISSN: 1309-9132.
- Yılmaz, E. (1996). “Hukuk Sözlüğü”, Ankara.
- Yüksel, S. & Gerede, E. (2012). “Türkiye’de Hava Aracı Bakım Faaliyetlerinde Dış Kaynak Kullanımı Üzerine Bir Araştırma. Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi, Nisan, 121-153

7. EKLER

EK A

ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ ÖRNEĞİ (Y NAKLİYAT VE TİCARET A.Ş.)

	Kara Yolu Fiyat Teklifi ve Taşıma Sözleşmesi
--	--

Tarih :
Firma :
Konu :

Sayın

Aşağıda bilgileri bulunan yükünüzle ilgili navlun teklifimiz ve taşıma şartlarımızı bilgilerinize sunar, göstermiş olduğunuz ilgiye teşekkür eder, teklifimizi uygun bulacağınızı umarak birlikte çalışmayı ümit ederiz.

Yükleme Detayları;

Yükleme Şekli : Parsiyel () Full (x)
Malzeme Cinsi :
Teklifin geçerlik süresi :
Ödeme Vadesi :
Ambalaj Şekli :
Boşaltma Yeri :
Navlun :
Not :

Genel Hususlar :

Bu sözleşme maddelerinde;

“xx” firması MÜŞTERİ;

"Y NAKLİYAT ve TİC. AŞ" ise TAŞIYICI olarak anılacaktır.

MÜŞTERİ ve TAŞIYICI aşağıda belirtilen hususlar dâhilinde anlaşmışlardır.

1. Navlun hesaplamaları 1 TON=3 M3 1 LDM=1750 kg dikkate alınarak hesaplanmıştır.
2. Parsiyel taşıma baremli tekliflerinde bir kademenin navlunu bir önceki kademenin navlunundan düşük olamaz.
3. Taşımalarımızda serbest süre yüklemede 24 saat boşaltmada ise 24 saat olup bunu aşan hallerde beher gün/araç için EUR 150,00 bekleme ücreti fatura edilir.
4. Fiyatlarımız kuru yük türdeki yükler için verilmiş olup farklı bir yükün olması halinde fiyatlandırma değişebilecektir. Yükün özelliklerinin tarafımıza bildirilmemesi halinde uygun olmayan araç gönderilmesi gündeme gelebilecek ve bu halde bu aracın bekleme süresi de tarafınıza fatura edilecektir. MÜŞTERİ yükü; orijinal, yola, yüke, araca uygun ambalajlı ve istifli olarak hazırlamakla mükelleftir.
5. Tenzili muafiyet; aşağıda belirtilen muafiyetlere göre hazırlanmış olup, hasar halinde aşağıda yer alan bedeller tespit edilen zarar bedelinden tenzil edilecektir.

Diğer hasarlarda	: € 275,00
Frigo ve cam taşımaları	: € 500,00
Elektronik ekipman taşımalarında	: € 1000,00
6. Araçlarımızda taşınan malzemeler sigorta poliçesi dâhilince olup firmamız CMR konvansiyonunda yer alan taşıma esasları çerçevesinde sorumluluk almaktadır, CMR sigortası 1 kg için 8,33 SDR teminatı kapsamaktadır.
7. Herhangi bir hasar halinde, hasar öğrenilir öğrenilmez MÜŞTERİ tarafından durum derhal TAŞIYICI' dan ilgili kişiye ihbar yapılacak ve bu ihbarla birlikte gerekli bilgi ve belge derhal iletilecektir. Teslim anında tespit edilmeyen ve TAŞIYICI 'ya bildirilmeyen hasarlardan TAŞIYICI sorumlu olmayacaktır.
8. Gönderinin yükleme esnasında ve araca yerleştirilmesindeki hatalardan dolayı ve şirketimize atfedilemeyecek hasarlardan dolayı TAŞIYICI'nın herhangi bir sorumluluğu bulunmamaktadır.
9. Müşteri'nin her türlü hatalı bildirimlerden dolayı TAŞIYICI'nın herhangi bir sorumluluğu bulunmamaktadır.
10. Fiyatlarımız Türkiye navlun ödemeli sevkiyatlar için geçerlidir.
11. Müşterinin doğmuş borçları ile cari hesabına ilişkin olarak verilen sürede ödeme yapılmadığı durumlarda nakliyecisi olarak cari hesap ekstresindeki borç ödeninceye kadar herhangi bir taşıma kesitinde bulunan herhangi bir mal veya malları üzerinde hapis hakkı kullanılabilir. Hapis hakkı müşterinin geçmiş dönem borçlarının teminatı olarak tutulabilecektir. Bu halde müşterinin hapis hakkına itirazı olmayacaktır.
12. Yükleme gerçekleştiği takdirde teklifimiz onaylanmış kabul edilecektir.
13. İletişim olarak YAZILI YAZIŞMA HALİNİN YANINDA elektronik posta ve fax kullanılacağı da karşılıklı kabul edilmiştir. Tarafınıza göndermiş olduğumuz iş bu fiyat teklifiyle ilgili YAZILI BELGE fax veya e-postayı aldıktan en geç 2 iş günü içerisinde (acil hallerde en kısa sürede) aynı şekilde dönülmediği takdirde ve yükleme gerçekleşirse müşteri sözleşme metninin içeriğini herhangi bir çekince ileri sürmeksizin kabul etmiş sayılır. İhtilaf halinde iş bu şartlara İtiraz hakkı bulunmamaktadır.
14. Belirtilen teslimat süresi, öngörülen süre olup taahhüt edilmesi söz konusu değildir. Belirtilen süre içinde teslim edilmediğinde şirketimiz temerrüde düşmüş sayılmayacaktır. Bu süre sadece bilgi verme amaçlıdır, bağlayıcı bir niteliği bulunmamaktadır.
15. Araç talebi yapıldığında imzalanıp kaşelenmese dahi sözleşme hükmüne geçer. Tüm maddeleri kabul edilmiş sayılır.
16. Teyit yapılmadığı takdirde yükleme gerçekleştiği andan itibaren firmamız şartları geçerli olacaktır. Aksini ispat tarafınıza aittir.

17. Yıl boyunca akaryakıt oranlarında meydana gelecek (BAF +) farkları direk navlun bedeline yansıtılacaktır.
18. Taşıma yapılan yıl içerisinde güzergâh ülkelerinde oluşabilecek geçiş ücretleri ve otoban masrafları artışı baz navluna ilave edilecektir.
19. Mutabakat sağlanan yükleme/boşaltma adreslerinin değişmesi veya ilgili adres ile gümrükleme adresi arasındaki mesafenin farklı olması durumunda navlun fiyatımız geçerli olmayacaktır. Bu durumda oluşacak navlun fiyatları üzerinde şimdiden anlaşma yapılmış sayılacaktır.
20. Vesaik/ödeme mukabili teslim şartlı yüklemelerde eğer teslimat aracımız üzerinde yapılacaksa en geç araç varışını takip eden bir sonraki gün içerisinde yapılmalıdır. Teslim şartı alıcı tarafından yerine getirilmediği takdirde malzeme en yakın gümrüklü antrepoya tahliye edilir. Doğacak masraflar tarafınıza faiz ve ferileri ile fatura edilir.
21. Vadesinde ödenmeyen tutarlara aylık %5 vade farkı uygulanacaktır.
22. Anlaşması yapılan yükleme taşımadan 24 saat önce iptal edilirse navlun tutarının %20'si kadar, araç yüklemeye girdikten sonra iptali halinde navlunun %40 fatura edilir.
23. Oluşabilecek ihtilaflarda İstanbul Mahkemeleri ve icra daireleri yetkilidir.

Yüklemenin onaylanması durumunda kaşe + imza yaparak 0212 249 68 18 no.lu faksa ya da e-mail yolu ile tarafımıza geçmenizi rica ederiz
Saygılarımızla,

MÜŞTERİ
Yetkili Adı ve Soyadı
Firma İsmi / Kaşesi / İmza

TAŞIYICI
Yetkili Adı ve Soyadı
Firma İsmi / Kaşesi / İmza

EK B

ULUSAL KARAYOLU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ ÖRNEĞİ (Y NAKLİYAT VE TİCARET A.Ş.)

	Taşıma Fiyat Teklifi ve Taşıma Sözleşmesi
--	---

Tarih :
Taşıtıcı Firma :
Konu :

Sayın

Teklifimiz ve taşıma şartlarımızı bilgilerinize sunar, göstermiş olduğunuz ilgiye teşekkür eder, teklifimizi uygun bulacağınızı umarak birlikte çalışmayı ümit ederiz.

Dağıtım Hizmeti Fiyat Teklifi

İÇ TAŞIMA GENEL ve ÖZEL ŞARTLAR

Bu sözleşme maddelerinde;

“xx” firmaları **MÜŞTERİ**;

"Y NAKLİYAT ve TİC. AŞ" ise **TAŞIYICI** olarak anılacaktır.

MÜŞTERİ ve **TAŞIYICI** aşağıda belirtilen hususlar dâhilinde anlaşmışlardır.

1. Fiyatlarımız TL cinsinden ve %18 KDV eklenecektir.
2. Fiyatlar 31/06/2017 tarihine kadar geçerlidir. Süre bitiminde TAŞIYICI'nın belirleyeceği yeni fiyatlar geçerli olacaktır. Teklif tarihinden itibaren On Beş gün (15) içerisinde teklife cevap verilmemesi durumunda, teklifimiz geçerliliğini yitirecektir.
3. Fatura, malın teslimi veya hizmetin yapıldığı tarihten itibaren azamî 7 (yedi) gün içinde düzenlenir. TAŞIYICI tarafından kesilen faturalar Müşteri'nin yetkili kıldığı kişiye veya şirket merkezine imza karşılığı teslim edilecek veya MÜŞTERİ e-fatura kullanıcısı ise e-fatura sistemi üzerinden kesilecek ve bu şekilde ilgili fatura MÜŞTERİ'ye tebliğ edilmiş sayılacaktır. MÜŞTERİ bunun aksini iddia etmeyeceğini işbu sözleşmenin imzalanmasıyla kabul ve taahhüt eder. Ödeme vadesi fatura tarihinden itibaren 30 (otuz) takvim günüdür. MÜŞTERİ sözleşmede belirtilen sürelerde fatura bedellerini ödemediği takdirde yıllık %16 oranı üzerinden

hesaplanacak gecikme faizini ödemeyi peşinen beyan ve taahhüt eder. MÜŞTERİ' nin vadesinde yapmadığı ödemelere ilişkin TAŞIYICI tarafından vade farkı faturası kesileceğini ve MÜŞTERİ bu vade farkı faturasını da ödeme yükümlülüğünü yine bu sözleşmenin imzalanmasıyla kabul ve taahhüt eder.

4. Pazar günleri, resmî tatil, hükümet tarafından belirlenen idari tatillerde sevkiyat olmayacaktır.

5. Çalışma saatleri hafta içi Pazartesi'den Cuma'ya kadar 08.30 – 18.00 arasındadır. Hafta içi her gün cutoff saati 17.00'dır. Hafta sonu ve hafta içi çalışma saatleri dışında çalışma yapılması durumunda fazla mesai ücretleri uygulanacaktır. Fazla Mesai ücretleri, Hafta içi 25,00 TL adam / saat, Hafta sonu 35,00 TL adam / saat, Resmî tatil 55,00 TL adam / saat ve Minimum mesai, her personel için iki saat olarak hesaplanır.

6. Tehlikeli Madde sayılan yüklerde köprü geçişi yapılacak ise köprü geçiş izni, geçiş ücreti ve oluşabilecek muhtelif masraflar ayrıca fatura edilir.

7. MÜŞTERİ yükü orijinal, yola, yüke, araca uygun ambalajlı ve istifli olarak hazırlamakla mükelleftir. Uygun ambalajlı olmayan ve/veya eksik ve/veya hatalı ve/veya bozuk materyal ile ambalajlanmış emtianın maruz kalacağı zararlardan, yükleme öncesi hasarlanmış yüklerden, emtia cinsi itibariyle taşıma şekil şartı belirtilmemiş malların depo ve sevkiyat esnasında maruz kalabileceği her türlü zarardan doğan sorumluluk MÜŞTERİ' ye aittir.

8. Parsiyel gönderiler için hesaplanacak olan desi en, boy, yükseklik değerlerinin santimetre (cm) cinsinden birbiri ile çarpılıp 3000 (üçbin)'e bölünmesiyle hesaplanır. Fatura için hesaplanan bedel, ürünün brüt ağırlığı ile desi arasında fark olması durumunda yüksek olan değer baz alınarak oluşturulur.

9. Teslimat noktasında oluşabilecek veya önceden oluşup teslimat noktasında tespit edilecek hasarlarda, TAŞIYICI yetkilisi ve alıcı müşteri tarafından hasara ilişkin tutanak düzenlenecektir. Sevkiyat sırasında tespit edilen hasarlı ürünler, tespit edildiği noktada durdurulacak eksik ürünler acilen tamamlanarak müşteriye tam teslim edilecek olup irsaliye bölünme kararı sadece MÜŞTERİ'ye aittir. Hasarlı ürünlerle ilgili uzman incelemesi çalışması yapılacaktır.

10. Komple araç sevkiyatında (MÜŞTERİ' den tek alıcıya) araç başı azami taşıyıcı sorumluluk sigorta limiti 150.000,00 EUR' dur. Üzeri bedelde komple araç çıkışında MÜŞTERİ, TAŞIYICI 'ya bildirimde bulunup, ek sigorta yaptırmalıdır. Bildirimi eksik yapılan tutarlarda TAŞIYICI sorumluluk kabul etmez. Muafiyet: Her bir hasarda ve olayda € 500,00 tenzili muafiyet uygulanır.

11. Gönderinin yükleme esnasında ve araca yerleştirilmesindeki hatalardan dolayı ve şirketimize atfedilemeyecek hasarlardan dolayı TAŞIYICI'nın herhangi bir sorumluluğu bulunmamaktadır.

12. Herhangi bir hasar halinde, hasar öğrenilir öğrenilmez MÜŞTERİ tarafından durum derhal TAŞIYICI' dan ilgili kişiye ihbar yapılacak, konşimento üzerine gerekli hasar notu düşülecek ve bu ihbarla birlikte gerekli bilgi ve belge derhal iletilecektir. Teslim anında tespit edilmeyen ve TAŞIYICI 'ya bildirilmeyen hasarlardan TAŞIYICI sorumlu olmayacaktır.

13. Hasarlanan gönderinin tamiri ve onarımının mümkün olması durumunda TAŞIYICI sadece mutabık kalınan tamir ve onarım için tazmin süreci başlatılır. Bu durumda gönderi alıcıya teslimi sağlanmışsa, ilk taşıma ücreti TAŞIYICI' ya ödenir. Hasarlanan emtianın tam bedeli TAŞIYICI ve/veya sigortacısı tarafından MÜŞTERİ 'ye tazmin edildiği takdirde hasarlanan emtia üzerindeki değerlendirme hakkı TAŞIYICI ve/veya Sigortacısına aittir

14. Fiyatlar şehir merkezleri için verilmiş fiyatlar olup 15 km. şehir merkezi çevresini kapsamaktadır.

15. Müşteri'nin her türlü hatalı bildirimlerden dolayı TAŞIYICI'nın herhangi bir sorumluluğu bulunmamaktadır.
16. Liste harici özel taşımalar için TAŞIYICI'nın yetkilisinden ayrıca fiyat alınacaktır.
17. Güzergâh boyunca oluşacak yol izin ücretleri, öncü araç temini ve ilgili işin yapılmasında ortaya çıkabilecek olan, bu sözleşmede tanımlanmamış diğer tüm giderler işbu sözleşme kapsamında TAŞIYICI tarafından karşılanacaktır. Fakat araçta özel izin gerektirecek yanıcı, kokucu, radyasyon, sağlık sertifikası vs. malzeme olursa bunlardan dolayı oluşabilecek masraflar göndericiye aittir.
18. Şehir içi ve şehirlerarası komple taşımalarda serbest bekleme kamyon & kamyonet 8 saat, TIR 12 saattir. Bu sürelerin aşılması durumunda kamyon & kamyonet için günlük 120 TL + KDV TIR için günlük 165 TL + KDV bekleme ücreti nakliye ücretine eklenir.
19. Taraflardan birince işbu sözleşme kapsamında bir haklı sebep nedeniyle fesih hakkının kullanılmamış olması ya da bu konuda yapılan bir feragat daha sonraki tarihlerde ortaya çıkacak aynı veya farklı bir haklı sebebin vukuunu takiben fesih hakkının kullanılmasına engel teşkil etmez ya da ihlal edilen hükmün geçerliliğini etkilemez.
20. Mücbir sebebe maruz kalan taraf bu durumu derhal karşı tarafa bildirecek ve mücbir sebebin etkilerinin hafifletilmesi ya da ortadan kaldırılması için gerekli tedbirleri derhal alacaktır. Mücbir sebebin giderilemediği halde TAŞIYICI'nın bu aşamaya kadar yaptığı masraflar kendisine ödenecektir.
21. İşbu Sözleşmede düzenlenen herhangi bir yükümlülüğün ifası, deprem, fırtına ,su baskını vb. gibi tabii afet, savaş, işgal, dış güçlerin ya da düşmanların eylemleri (savaş ilan edilsin veya edilmesin), iç savaş, terör, ayaklanma, devrim, isyan, ihtilal; hükümet departmanları ya da usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş diğer otoriteler aracılığı ile yayınlanan kanun, kural, tüzük, emir veya grev lokavt gibi mücbir sebepler nedeniyle yerine getirilmez ise, taraflar bu nedenlerden etkilendikleri ölçüde söz konusu yükümlülüğünün yerine getirilmemesinden sorumlu tutulmayacaklardır.
22. Sözleşmede belirtildiği üzere, müşteri için özel oluşturulan fiyatlar, sözleşme başlangıç tarihi itibarı ile kabul edilmiş olan mevcut fiyatların %40'ı, her 6 ayda bir periyodik olarak DİE (TÜFE+ÜFE)/2 oranında fiyat ayarlaması yapılacaktır. Hesaplanan %40'lık bedel müteakip 6 ay boyunca sabit kalacaktır. Geri kalan %60'lık bölüm, bundan sonra değişken olarak algılanacaktır. Shell İstanbul tavan fiyatlarının aylık değişim ortalaması bir sonraki aybaşı itibariyle uygulanacak ve 1 ay boyunca sabit kalacaktır. Mazot başlangıç fiyatı sözleşmenin imzalandığı tarih itibariyle Shell İstanbul pompa çıkış fiyatıdır. Motorin fiyatlarındaki artışların düzenlenmesinde kullanılacak başlangıç mazot değeri KDV dâhil 4,22 TL/litre olarak alınmıştır.
23. Nakliyelerde tonaj sınırı yüklü ağırlıklarda TIR için 25 ton, Kırkayak için 20 ton, 10 teker kamyon için 15 ton, kamyonet için 800 kg'dır. MÜŞTERİ firma tarafından bildirilecek olan tonaj bilgileri taşımalarda esas alınacak olup, taşımaya konu yükün bildirilen tonajdan farklı olduğunun tespiti halinde, buna bağlı olarak TAŞIYICI aleyhine oluşacak trafik cezası, vergi, ücret vs. dâhil olmak üzere her türlü zarar ziyan faiz ve ferileri ile MÜŞTERİ firmanın sorumluluğundadır. Buna göre; İstiap haddini aşan taşımalar dolaylı yüklerde oluşan zararlardan TAŞIYICI sorumlu değildir. İstiap haddini aşan taşımalar söz konusu olursa bu taşımalar için ayrı bir teklif alınması gerekmektedir.
24. Bu teklifimize istinaden, teklif tarihinden sonra yapılacak taşımalar için teklifte belirtilen şartlar kabul edilmiş sayılacaktır.
25. Taraflar, Sözleşmenin süresi dolmadan, sözleşme süresi boyunca ve sözleşmenin uzaması halinde uzatmalarda da her zaman\ herhangi bir zamanda herhangi bir haklı

sebepe göstermeksizin 30 (otuz) gün önceden yazılı olarak ihbar etmek şartıyla Sözleşmeyi tek taraflı olarak feshedebilirler. Böyle bir fesih sebebiyle tarafların birbirinden zarar, ziyan, kar kaybı talebi, tazminat ve başkaca herhangi bir isim altında alacak hakkı doğmaz. Ancak bu halde TAŞIYICI başladığı işi bitirecek ve bu işe karşılık sözleşmede kararlaştırılan ücrete hak kazanacaktır. Bununla birlikte sözleşmenin feshi ile TAŞIYICI'nın muaccel hale gelmiş tüm alacakları TAŞIYICI 'ya ödenecektir.

26. Tarafların bu bildirim öneline uyulmaksızın Sözleşmeyi kendiliğinden sona erme tarihinden önceki bir tarihte feshetmesi durumunda; karşı tarafın maddi ve manevi her türlü zarar, ziyan ve kar kaybını kusuru halinde tazmin etmeyi kabul ve taahhüt eder. Ancak kusuru ispat külfeti lehine hak çıkaran taraf üzerindedir.

27. Taraflardan birinin, Sözleşmeden doğan bir borç, taahhüt veya mükellefiyete gereği gibi zamanında ve tam olarak uymaması veya ihlal etmesi halinde karşı Taraf, ihlalin giderilmesi için ihlal eden Tarafa yazılı bir ihtarname göndermek suretiyle söz konusu ihlale son verilmesini talep edebilir. İhlalin 15 (on beş) iş günü içerisinde giderilmemesi halinde, diğer Tarafın Sözleşmeyi tek taraflı olarak feshetme hakkı vardır. Bu halde sözleşmeyi haklı nedenle derhal fesheden tarafın diğer tarafın kusurlu olması halinde tüm alacak ve tazminat hakları saklıdır. Kusuru ispat külfeti lehine hak çıkaran tarafa aittir.

28. Ancak sözleşmenin hangi şekilde feshedildiğine bakılmaksızın fesih anından önce başlamış işler işin bitimine kadar devam edecektir. TAŞIYICI fesih ihbarından önce başlayan işleri yerine getirmesini müteakip sözleşmede kararlaştırılan ücrete hak kazanacaktır.

29. Bu Sözleşme 'den doğacak ihtilaflarda İstanbul Merkez Mahkemeleri ve İcra Daireleri yetkilidir.

30. İşbu sözleşme ve tatbikatıyla ilgili damga vergisi dâhil tüm masraflar taraflarca eşit olarak ödenecektir.

30 (otuz) maddeden ibaret olan ve bir orijinal ve bir kopya nüsha olarak hazırlanan işbu sözleşme 25/10/2016 tarihinde taraflarca karşılıklı olarak imzalanmıştır.

MÜŞTERİ
Yetkili Adı ve Soyadı
Firma İsmi / Kaşesi / İmza

TAŞIYICI
Yetkili Adı ve Soyadı
Firma İsmi / Kaşesi / İmza

EK C

ULUSAL KARAYOLU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ ÖRNEĞİ (Z TAŞIMACILIK HİZMETLERİ LİMİTED ŞİRKETİ)

TAŞIMA HİZMET SÖZLEŞMESİ

1. TANIMLAR

Aşağıda belirtilen detaylar taraflarca yapılan sözleşme ve diğer hizmetler kapsamında bulunan taşıma kural ve koşullarında yer alacaktır.

Taşıyıcı : Z Taşımacılık Hizmetleri Limited Şirketi ve Z Taşımacılık Hizmetleri Limited Şirketi'nin yetkili acenteleri anlamındadır.

Müşteri : Gönderen, gönderinin sahibi, alıcı, gönderinin içeriğinin sahibi, gönderinin içeriği ile ilgili kanuni yükümlülüğü olan üçüncü şahıslar veya diğer hizmetlerin performansı ilgili yükümlülüğü olan üçüncü şahıslar anlamındadır.

Taşıma : Gönderi ile ilgili tarafımızca gerçekleştirilen ve gönderinin taşınmasını içeren tüm operasyonları ve hizmetleri/servisleri kapsamaktadır.

Diğer hizmetler : Gönderinin taşınması dışında tarafımızca gerçekleştirilen tüm diğer hizmetler anlamına gelmektedir; depolama, tasnif, paketleme, istifleme, katma değerli hizmetler ve taşıma yönetim hizmetleri.

Gönderi : Taşıyıcıya teslim edilen ve taşınması tarafımızca kabul edilen veya diğer hizmetleri yerine getirmeyi kabul ettiğimiz mallar.

Taşınması Yasak Mallar : Yurtiçi taşımalarda taşınması ilgili kanunlarca ve/veya taşıyıcının Nakliyat Sigortası şartnamelerinde taşınması yasaklanmış ve/veya teminat dışı bırakılmış olan eşyalar anlamındadır.

2. TARAFLAR

İmzaladığınız sözleşme Z Taşımacılık Hizmetleri Limited Şirketi, yetkili acentesi, temsilcisi veya anlaşmalı olduğu ve sizden gönderi kabul eden veya diğer hizmetleri veren kurumlardan biriyle yapılmıştır. Müşteri taşıma işleminin tamamı veya bir kısmını veya diğer hizmetlerin karar verdiğimiz şart ve koşullar altında, anlaşmalı olduğumuz başka bir kuruma yaptırabileceğimizi kabul etmiş sayılır.

3. KURAL ve KOŞULLARIMIZIN MÜŞTERİ TARAFINDAN KABÜLÜ

Müşteri taşıyıcıya yurtiçi taşıma veya diğer hizmetlerin gerçekleştirilmesi amacı ile gönderi teslim ettiğinde, Taşıma İrsalyesini imzalamış veya imzalamamış bile olsa, müşteri ve gönderi ile ilgisi bulunan herkes, bu taşıma sözleşmesindeki ve/veya diğer hizmetlerin gerçekleştirilmesi için imzalanan sözleşmedeki tüm taşıma kural ve koşullarını kabul etmiş sayılır. Bu kurallar gönderiniz ile ilgili toplama, taşıma ve teslimat yaptığımız herkes için geçerlidir. Çalışanlarımızın, acentalarımızın veya anlaşmalı olduğumuz kurumların hiçbiri bu taşıma veya diğer hizmetler sözleşmesindeki kural ve koşulları değiştirmeye, kaldırmaya veya feragate yetkili değildir. Bu sözleşmede geçen kural ve koşullar ile çelişen gönderinizin taşınması konusunda tarafımıza vereceğiniz yazılı ya da sözlü hiçbir farklı talimat geçerli kabul edilmeyecektir.

4. SÖZLEŞME KAPSAMI

- a) Taşıyıcı ile ayrı bir sözleşme yapmış veya gönderi taşınması farklı bir sözleşmenin bir parçasını oluştursa da bu taşıma sözleşmesindeki tüm taşıma kural ve koşulları taşınacak tüm mallar için geçerli olacaktır.
- b) Taşıyıcı ile sonlandıracağınız gönderinizin taşınmasını kapsayan her tür anlaşma ile aşağıdaki hükümleri kabul etmiş olursunuz;
- gönderinizin taşınması yurtiçi karayolu taşıma sözleşmesidir.
 - gönderinizin taşınmasını içermeyen, diğer hizmetlerin gerçekleştirilmesini kapsayan bir sözleşme ise bu sözleşme bir diğer hizmetler sözleşmesidir.

5. TEHLİKELİ MADDELER/GÜVENLİK

5.1 Tehlikeli Maddeler

- a) Yurtiçi taşımalarda, Türk Ticaret Kanunu, Karayolları Taşıma Kanunu ile diğer mevzuatlar dâhilinde taşınması yasak olan tehlikeli maddeler tarafımızca taşınmaz ve diğer hizmetler verilmez.

5.2 Yasak mallar

Taşınması yasak olan mallar tarafımızca kabul edilmez.

6. İNCELEME HAKKI

Gönderilerin taşıyıcı tarafından veya herhangi bir resmi merci tarafından açılmasına ve incelenmesine müşteri muvafakat eder.

7. TRANSİT ZAMAN HESAPLANMASI VE GÖNDERİLERİN DOLAŞIMI

Hafta sonları, resmî tatiller, idari tatil ve taşıyıcının kontrolü dışında bir nedenden dolayı meydana gelen gecikmeler teslimat zamanlarının fiyatlandırılmasına dâhil değildir. Gönderinizin hangi rota ve metotla taşınacağı taşıyıcının takdirindedir.

8. YANLIŞ ADRES

Taşıyıcı gönderiyi yanlış adres nedeni ile teslim edemezse doğru adresi bulabilmek için makul tüm çabayı gösterecektir. Şayet doğru adres taşıma belgesindeki ya da gönderiye ekli etikette gösterilen adresten farklı bir adres ise Taşıyıcı ek masraf oluşmasına rağmen gönderiyi doğru adrese teslim gayret edecektir. Müşteri ortaya çıkacak ek masrafları ödemeyi kabul eder. Taşıyıcı taşıma ağı dışındaki bir adrese teslimat yapma zorunda tutulamaz.

9. TESLİMATI YAPILAMAYAN VE REDDEDİLEN GÖNDERİLER

Taşıyıcı gönderinin teslimatını tamamlayamadığı takdirde alıcının adresine teslimatın denenmiş olduğunu ve bulunduğu yeri belirten bir ihbar bırakmaya çalışacaktır. Şayet teslimat birden fazla denemeden sonra yapılamaz ise ya da alıcı gönderiyi reddederse Taşıyıcı Müşteri ile irtibata geçmeye çalışacak ve sonraki uygun eylem üzerinde anlaşmaya çalışacaktır. Gönderinin gönderilmesi, tasarrufu ya da iadesi ile maruz kalınan masrafları ve yapılan üçüncü ve fazlası teslimat denemesi ve kararlaştırılan uygun sonraki adım için (şayet olursa) masrafları ödemeyi Müşteri kabul etmiş sayılır. Taşıyıcı gönderinin ikinci teslimat denemesini takiben 30 gün içinde Müşteri tarafından alınmadığı takdirde gönderi içeriğinin Müşteriye karşı herhangi bir sorumluluk olmaksızın imhasının ya da satışının taşıyıcı tarafından gerçekleştirilmesini kabul etmiş sayılır.

Gönderen, kargonun alıcı tarafından kabul edilmediği veya taşıyıcıdan kaynaklanmayan başka sebepler yüzünden teslim edilemediği durumlarda kargonun gönderene iade edilmesini ve geri getirme masraflarını ödemeyi peşinen kabul eder.

10. MÜŞTERİNİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

Aşağıdakileri Müşteri Taşıyıcıya belirtir, temsil eder ve garanti eder.

- a) Gönderi ile birlikte Taşıyıcıya sunulan Sevk İrsaliyesinde, gönderi içeriğinin (ağırlık, hacim ve parça sayısını kapsamak ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere) uygun bir şekilde açıklandığını;
- b) Gönderi içeriğinin doğru bir şekilde etiketlendiğini ve etiket veya etiketlerin Taşıyıcı tarafından açık bir biçimde görülebilecek şekilde gönderinin dış yüzüne kalıcı olarak emniyetli olarak sabitlendiğini;
- c) Sevk İrsaliyesine alıcının tam adresinin yazıldığını;
- d) Alıcının tam adresinin doğru ve okunaklı bir şekilde adres etiketine doldurulduğunu ve adres etiketinin Taşıyıcının açık bir biçimde görülebilecek şekilde gönderinin dış yüzüne kalıcı olarak Müşteri tarafından emniyetli olarak sabitlendiğini;
- e) Gönderi içeriğinin taşımanın veya Taşıyıcı tarafından verilecek ortak ayrıştırma ve/veya diğer hizmetlerin olağan risklerine karşı korumak üzere Müşteri tarafından emniyetli bir şekilde ve dikkatle hazırlandığını ve paketlendiğini;
- f) Gönderinin ağırlığının, hacminin ve parça sayısının doğru olarak bildirildiğini ve gönderinin araçlarımıza yüklenmesi ya da boşaltılması için ihtiyacımız olduğu takdirde özel donanım tedarik edileceğini;
- g) Müşteri ödemeyi alıcıya ya da üçüncü kişiye yönlendirdiği zaman üçüncü kişi ya da alıcı ödeme yapmaz ise faturamızı fatura gönderme tarihinden itibaren 7 gün içinde derhal ödeyeceğini;
- h) Tüm uygulanacak hukuk ve düzenlemelere riayet edildiğini;

Müşteri, Müşterinin yükümlülüklerinden herhangi birine karşı gelen bir gönderinin Taşıyıcı tarafından sehven kabul edilmesi halinde dahi, bu garanti ve bildirimlerin Müşteri tarafından ihlal edilmesinden dolayı Taşıyıcının maruz kaldığı ve/veya kalacağı herhangi bir sorumluluk veya Müşteriye veya başkasına karşı maruz kalınan masraf, hasar ve harcamaları hukuki masraflar da dâhil olmak üzere tazmin edeceğini kabul eder.

11. TAŞIYICININ YÜKÜMLÜLÜKLERİ

Taşıyıcı, makul bir sürede, yasalara, yönetmeliklere ve işbu taşıma şartlarına uygun bir şekilde gönderiyi alıcısına ulaştırmayı taahhüt eder. Bunu yaparken, gerektiğinde kendi ücret tarifelerini uygulayarak, önceden gönderenin yazılı muvafakatını almadan başka taşıyıcıları veya taşıtları kullanarak, yol düzeninin de dışına çıkarak taşıma işini gerçekleştirebilir.

Taşıyıcı, bu sözleşme şartlarına bağlı olarak, kendisinin veya servis sağlayıcısının gözetim ve koruması altında bulunan gönderilerden sorumludur.

Taşıyıcı, kendi kontrolü dışındaki mücbir sebeplerden ve taşıyıcıya kusur atfı mümkün olmayan durumlardan kaynaklanan ya da grev, lokavt, tabii afetler veya iş anlaşmazlıkları gibi nedenlerden dolayı gönderinin geç teslim edilmesinden sorumlu değildir. Mücbir sebeplerin varlığı halinde ise taraflardan edimlerini yerine getirmeleri beklenemez, sorumluluk kabul edilemez.

Taşıyıcı; genel fiyat tarifelerini düzenlerken, taşıdığı gönderiler ile ilgili riskini, taşıdığı gönderinin her 1 kg karşılığı gönderi kıymetini maksimum 10 TL ve sevk irsaliyesi başına da maksimum 700 TL ile sınırlandırmıştır. Gönderen taşıma irsaliyesinin ön yüzündeki kıymet deklarasi bölümüne ilave bir kıymet beyan etmemişse, gönderisinin maksimum tazmin kıymetinin bu limitler içinde kaldığını peşinen kabul eder. Kıymeti bu limitleri aşan gönderilerde gönderen, gönderisinin kıymetini bildirmek ve bu kıymete ait, taşıyıcının son tarihli fiyat listesinde belirtilen ilave taşıma risk bedelini ödemek durumundadır. İlave taşıma risk bedelinin ödendiği hallerde taşıyıcının

sorumluluğu beyan edilen kıymetle sınırlıdır. Beyan edilen kıymet, gönderinin resmi kayıtlarda görülen gerçek değerini aşıyorsa gönderinin kayıp tazmini için resmi kayıtlardaki gerçek değeri esas alınır. Kısmi hasar ve kayıp hallerinde hasar gören parça ağırlığı veya kayıp olan parça ağırlığı limitler içindeki ikame değeri üzerinden değerlendirme yapılır.

Alıcı gönderiyi teslim aldığı anda, gönderi hasarsız ve sağlam olarak teslim edilmiş sayılır. Gönderinin hasarlı olması veya hasarlı olabileceği gerekçesiyle alıcısı tarafından kabul edilmemesi durumunda gönderi teslim edilmez. Hasarlı gönderi veya hasarlı olduğu ileri sürülen gönderi, taşıyıcının depolarında bekletilir (taşıyıcı depolama ücreti alma hakkını saklı tutar) gönderene haber verilerek gönderici talimatlarına göre hareket edilir. Hasarın resmi yollardan tespit edilmesinden sonra hasar gören parça ağırlığı esas alınarak kıymet beyan edilmemişse risk limitleri içinde, kıymet beyan edilmiş ve buna karşılık gelen taşıma risk bedeli ödenmişse beyan edilen kıymetin kanıtlanması şartıyla onarım bedeli veya onarımı mümkün değilse ikame bedeli tazmin için dikkate alınır. Gönderenin tazmin talebinin işleme konulabilmesi için, gönderinin teslim edilmesi gereken tarihi takip eden 21 gün içerisinde, taşıyıcının kanuni adresine yazılı olarak başvurması gerekir. Müşteri bu sürelerin aşımında taşıyıcıya karşı ileri sürülebilecek her türlü zarar ve tazminat talep hakkından feragat etmiş sayılır.

Taşıyıcı, gönderiyi alıcı adresinde teslim almayı kabul eden her hangi bir kişiye, imza karşılığı teslim eder. Taşıyıcı, bu durumda alan kişinin beyanını doğru kabul ederek, kişiden hüviyet gibi kanıtlar istemeden teslimatını yapar. Taşıyıcı, teslimatın kanıtını elde etmek için elektronik bir cihaz kullanma hakkına sahiptir. Böyle bir cihaz kullanıldığında, gönderen, elektronik olarak kaydedilmiş olan imzanın alıcıya veya alıcı adına imzalamış olan kişiye ait olduğunu ve teslim edilmiş olan gönderinin teslim edildiğinin kanıtı olduğunu kabul eder. Teslimata kanıt teşkil eden kaydın elektronik aletle yapılmış olması nedeniyle, gönderen, daha başlangıçta teslimatın kanıtı sayılacak elektronik imza kaydının geçerliliğine itiraz etme hakkından feragat eder.

Taşıyıcı, genel bir eşya taşıyıcısıdır. Gönderenin işinin erbabı olduğu kabul edilir ve gönderi ambalajının, taşıma hizmetinin gerektirdiği sağlamlık, ölçü ve standartta olmasını temin ile yükümlüdür. Taşınması ve taşınma süresince korunması için özel sistemler, ambalajlar gerektiren ve gereği gibi ambalajlanmamış gönderilerin hasarlarından Taşıyıcı sorumlu değildir. Ambalajlama hatasından dolayı Taşıyıcının ve üçüncü şahısların görecekleri zararlardan gönderen sorumludur. Gönderen; eksik veya kusurlu ambalajlamadan kaynaklanan hasarlardan dolayı Taşıyıcıya kusur atfında bulunamaz ve herhangi bir tazminat talep edemez.

Gönderenin talimatıyla alıcısına teslim edilmiş bir gönderinin tekrar geri getirilmesinde Taşıyıcı herhangi bir hasar ve tazmin riskine girmez. Gönderen talimat vererek aldırıldığı gönderilerde bunu peşinen kabul eder. Son kullanıcıya daha önceden gönderilmiş ve teslim edilmiş bir gönderiyi son kullanıcının iade etmek istemesi dolayısıyla talimatla aldırılması durumunda bu gönderi 1 tl kıymetinde kabul edilecektir.

12. YÜKÜMLÜLÜKLERİN DIŞINDA KALANLAR

12.1 Taşıyıcı; gelir, kar, pazar, itibar, müşteri, kullanım, fırsat kaybı için böyle bir zarar veya hasarın doğabileceğini bilmesine rağmen ihmal, kasıtlı hareketler ve hata dâhil olmak üzere bundan doğan dolaylı, tesadüfi, özel ya da dolaylı hiçbir hasar veya kayıptan sorumlu tutulamaz.

12.2 Aşağıda belirtilen sebeplerden dolayı gönderinin tamamının veya bir bölümünün kaybolması, hasarlanması, gecikmesi veya yanlış teslimatından Taşıyıcı hiçbir şekilde

sorumlu olmayacaktır.

a) Mücbir sebepler (sadece bunlarla sınırlı değildir)

- deprem, meteor, fırtına, sel, yangın, hastalık, sis, kar ve don gibi doğal afetler
- savaş, kaza, toplumsal ayaklanma, grev, ambargo, tehlikeli hava koşulları, yerel ve sivil karışıklık
- kara taşıma ağındaki ulusal veya yerel engelleme, taşıma süreçlerinde veya makinalarda mekanik problemler
- gönderinin içeriğinde potansiyel arıza ve kendinden var olan kusurlar
- üçüncü şahıslar tarafından gerçekleştirilen suçlar; hırsızlık ve kundakçılık gibi

b) Müşterinin veya 3. şahısların eylem ve ihlalleri

- Müşterinin yükümlülüklerini ihlal etmesi
- herhangi bir resmi yetkililere karşı yapılan eylemler
- Gönderinin yanlış ve eksik paketlenmesinden kaynaklanan hasarlar,
- Alıcının bildirilen adreste bulunamaması veya teslim almayı kabul etmemesi gibi nedenlerle göndericiye teslim amacıyla yapılan geri taşımalarda meydana gelebilecek her türlü hasar, kayıp ve gecikme zararları,

c) Taşıyıcı yanlışlıkla kabul etmiş dahi olsa gönderinin içinde yasaklanmış madde olması

12.3 Normal şartlarda alıcı ve gönderenin özel ev adresi olduğu gönderiler kabul edilmez.

13. DEĞERLİ EŞYALAR

Değerli taş, değerli metal, mücevher, para, ticari senet, korunmasız mobilya, cam veya porselen, sanat eseri, antika ve pasaport, bono, hisse ve vade senetlerini kapsayan önemli belgeler gibi değerli eşyaların ağıımızın teslimat sistemi ile gönderilmemesi gerekir çünkü araç dolmuş ve boşaltım, hasar ve/veya kayba neden olabilecek işleme ve çoklu aktarmalı iş süreçleri içerir. Buna rağmen bu eşyaların ağıımızın teslimat sistemi ile gönderilmesi veya Taşıyıcının göndermesine neden olunması halinde riski Müşteriye ait olacaktır.

14. SİGORTA

14.1 Sigortamız, taşıma kural ve koşullarında belirtilen dolaylı doğal afetler (12 maddesine bakınız) veya yükümlülüklerinizin ihlali nedeniyle oluşabilecek kayıp veya teslimatta gecikmeleri kapsamaz. Değerli taşlar, değerli metaller, laptop bilgisayarlar, plazma ve LCD ekranlar, mücevher, para, cam, porselen, sanat eserleri, antikalar, dokümanlar veya görüntü içeren film, teyp, disketler için yapılamaz. Bu tip gönderiler için sigorta işlemlerini sizin yaptırmanızı öneriyoruz.

14.2 Yukarıda belirtilen sigorta opsiyonları (12.1 ve 12.2) mücbir sebeplerden oluşan kayıpları veya bu taşıma kural ve koşullarında belirtilen sizin yükümlülüklerinizi ihlal etmenizden oluşabilecek kayıp veya gecikmeleri kapsamaz

15. ÜÇÜNCÜ ŞAHISLARIN HAK İDDİALARI

Gönderin taşınması ile ilgili Taşıyıcının ihmali ve hatası olsa dahi, meydana gelebilecek herhangi bir problem sebebiyle gönderi ile dolaylı veya direkt bağlantısı olabilecek 3. şahıslar herhangi bir hak iddia edemez ve konu ile ilgili dava açamazlar. Böyle bir konuda hak iddia edildiği veya dava açıldığı takdirde meydana gelebilecek sonuçlar karşısında oluşacak Taşıyıcının tüm zararlarını, savunma masraflarını ve maliyetleri ödemeyi Müşteri kabul eder.

16. HAK İDDİA ETME PROSEDÜRÜ

Müşterinin meydana gelmiş herhangi bir kayıp, hasarlı veya gecikmeli gönderi ile ilgili hak iddia etmesi durumu söz konusu olursa aşağıda belirtilen prosedürleri izlemesi gerekir. Aksi takdirde Müşterinin hak iddiasını Taşıyıcının reddetme hakkı vardır.

a) Kayıp, hasar veya gecikmeyi gönderinin teslim olmasından veya teslim olması gereken tarihten itibaren, hasarlar için 7 gün içerisinde, gecikmeler için 21 gün içerisinde tarafımıza yazılı ihbar yapılması, ilgili belge ve detaylarla aynı süre içerisinde hak iddiasında bulunulması gerekir. Nakliye ücreti tarafımıza ödenmeden hiç bir girişimde bulunmayacağımız gibi bu ücretten iddia ettiğiniz hakkı düşmeniz de mümkün olmayacaktır.

b) Alıcı, Taşıma irsaliyesi üzerinde aksi bir not düşmediği sürece, gönderinin sağlam ve iyi bir durumda teslim edildiği varsayılır. Herhangi bir iddiayı kabul edebilmemiz için,

gönderinin alıcıya veya alıcı veya göndericinin yönlendireceği adrese teslimi sırasında firmamız yetkililerinden birinin nezaretinde tutanak düzenlenmesi ve karşılıklı imza altına alınması gerekir.

c) Herhangi bir dava açılması söz konusu olur ise bu davaya ilişkin zamanaşımı süreleri ve süre başlangıcı Karayolu taşımaları için Karayolları Taşıma Kanunu, Türk Ticaret Kanunu hükümlerine tabidir

d) Talebinizin tamamen veya kısmen tarafımızdan kabulü halinde sigortacınızın veya gönderide menfaati olan üçüncü şahısların halefiyet ile ya da başka şekilde tüm hak, kanuni yol veya dava hakkından vazgeçtiğini garanti edecektir;

e) Teslimatın yapılmadığını tarafımıza ihbar edildiği tarihten itibaren en az 30 gün geçmedikçe gönderi kaybedilmiş sayılmaz.

17. FİYAT LİSTELERİ ve ÖDEME

17.1 Gönderi ücretini, fatura tarihinden sonra en geç 7 gün içinde ödemeniz gerekir. Faturaya, fatura tarihini takip eden 7 gün içinde yazılı olarak itiraz etmezseniz tüm haklarınızdan vazgeçmiş sayılırsınız. Taşıyıcıya sevk irsaliyesi ile mal teslim eden veya taşıma irsaliyesini imza ederek teslim alan Müşteri Taşıyıcı tarafından faturası gönderildiği halde faturanın kendisine ulaşmadığını iddia edemez. Gönderi ücretlerimiz tarafınıza uygulanan geçerli fiyat tarifesi üzerinden hesaplanacaktır. Gönderinizin, gerçek ağırlığı ve/veya hacmi ve/veya gönderi içindeki parça sayısı tarafımızca kontrol edilir. Beyanınızdan farklı bir ağırlık ve/veya hacim ve/veya parça sayısı hesap edilirse, hesaplamanın tarafımızca faturalama için kullanılacağını kabul edersiniz. Aksi kararlaştırılmadıkça, gönderi ücreti, katma değer vergileri ve alıcı ile ilgili masraflar dâhil karşı taraftaki alıcı tarafından teslimatta tarafımıza ödenmelidir. Alıcının ödeme yapmadığı durumlarda, gerekli bilgi tarafınıza verildikten sonraki 7 gün içinde ödeme yapmayı kabul edersiniz. 7 gün içinde ödenmeyen faturalar için aylık %8 vade farkı ödemeyi kabul edersiniz. Yedi günlük süre içerisinde ödenmeyen faturaların makul ve uygun tahsilat masraflarımızı ödemeyi kabul edersiniz.

17.2 Geçerli fiyat listemiz gönderinin faturalandığı ildeki hizmet birimi ve yetkili acentemizden talep üzerine temin edilebilir. Gönderinin ambalaj ve darası dâhil fiili ağırlığı ve ambalaj ve darası dâhil hacminden hangisi fazla ise ona göre ücretlendiririz. Hacim hesaplama yöntemimiz (En cm x Boy cm x Yükseklik cm) / 3000 dir.

17.3 Bize özel faturalama talimatları verebilirsiniz veya gönderinin alıcısı ya da üçüncü bir kişi ile ücretimizin ve / veya harç, vergi, ceza, taahhüt, değerlendirme, masraf, ek ücret ve para cezalarının ödenmesi konusunda anlaşabilirsiniz. Alıcı ya da üçüncü kişi gönderim ücretini veya yukarıda belirtilen masrafları ödemekten imtina ederse

ödemenin reddedildiğini tarafınıza ihbar tarihinden itibaren 7 gün içinde bu miktarları ödemeyi kabul edersiniz.

17.4 Faturalarımız dijital ya da elektronik formatta geçerli olarak sağlanması veya teminini kararlaştırabileceğiniz teslim kanıtı sureti ya da başka ek belge içermemektedir.

17.5 Faturalarımız, faturada yer alan para biriminde ödenmelidir.

17.6 Tarafımıza zilyetliğimize teslim edilen tüm gönderileriniz üzerinde rehin hakkımız bulunmakla bize olan borçlarınızın kapatılması amacıyla gerektiği takdirde her zaman için satabilme ve satış gelirini alıkoyma hakkımız bulunmaktadır.

18. HUKUK VE YARGI

Bu anlaşmada herhangi bir koşul veya kuralın geçersiz ve mecburi olmadığı beyan edilse bile bu tür bir karar, taşıma anlaşmasının yürürlükte olan diğer hükümlerini etkilemeyecektir.

İş bu taşıma anlaşmasındaki ihtilafların halinde gönderinizin taşınmasını yapmayı kabul eden Z Taşımacılık Hizmetleri Limited Şirketi veya yetkili acenteleri veya şubesinin bulunduğu yer mahkemeleri yetkilidir.

MÜŞTERİ

Yetkili Adı ve Soyadı
Firma İsmi / Kaşesi / İmza

TAŞIYICI

Yetkili Adı ve Soyadı
Firma İsmi / Kaşesi / İmza

EK D

ULUSLARARASI HAVAYOLU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ ÖRNEĞİ (Y NAKLİYAT VE TİCARET A.Ş.)

	Hava Yolu Fiyat Teklifi ve Taşıma Sözleşmesi
--	--

Tarih :
Firma :
Telefon :
Teklifi Hazırlayan :
Konu :

Sayın

Aşağıda bilgileri bulunan yükünüzle ilgili navlun teklifimiz ve taşıma şartlarımızı bilgilerinize sunar, göstermiş olduğunuz ilgiye teşekkür eder, teklifimizi uygun bulacağınızı umarak birlikte çalışmayı ümit ederiz.

Yükleme Detaylar :
Malzeme Cinsi :
Ambalaj Şekli :
Brüt Ağırlık :
Hacim Ağırlık :
Yükleme Yeri, Tarihi :
Boşaltma Yeri :
Çıkış, Varış Gümrüğü :
NAVLUN :
Transit Süre :
Geçerlik süresi :
Ödeme Vadesi :
Önemli Not :

1. Genel Hususlar :
2. Havayolu taşımalarında 1 ton = 6 m³, yada 1m³ = 167kg üzerinden ve IATA kuralları gereği m³ yada kg ağırlıklarından yüksek olan dikkate alınır.
3. Mallarımızın tarafımıza ihracat evrakları olmadan teslim edilmesi halinde ambar kayıt işlemi yapılamamaktadır. Resmi ambar kaydı olmayan malların ambar güvenliğinden firmamız sorumlu değildir.
4. Teklifimiz özel taşıma niteliğindeki malzemeler ve tehlikeli sınıfında olan (yanıcı, parlayıcı, patlayıcı vb.) malzemeleri için geçerli olmayıp, bu tür taşımalar için ek ücretlendirme görüşmeleriyle yazılı mutabakat sağlanmalıdır.

5. Teklifimize nakliye sigortası dahil değildir, talebiniz halinde yükleriniz anlaşmalı sigorta şirketimiz tarafında uygun fiyatla zahmetsiz ALL RISK teminatı altında sigortalanır .Sigorta bedeli tarafınızdan derhal sigorta şirketine ödenecektir.
6. İhracatçılarından, havayollarından ve mücbir sebeplerden kaynaklanan gecikme ve aksaklıklardan firmamız hiçbir şekilde sorumlu değildir. Aksaklık halinde VARŞOVA Antlaşması hükümleri ve IATA kuralları geçerlidir.
7. Vesaik eksikliği, ithalat gümrüğünün malı serbest bırakmaması veya alıcının malı reddetmesi vs. gibi nedenlerle, kargonun uzun süreli beklemesi durumunda oluşacak her türlü ardiye ve her ne ad altında olursa olsun tüm giderler tarafınıza ait olacaktır.
8. Tutanak tutulmadan ambardan çekilen hasarlı ve eksik malzemelerde sorumluluk tarafınıza ait olacaktır.
9. Havayollarının fiyat artışları teklifimize aynı oranda ve derhal yansıtılacaktır.
10. Teklife ilişkin tarafımıza sorumluluk yüklenebilecek haller ancak kusurumuzun ispatı ile mümkündür. Kusuru ispat külfeti tarafınıza aittir. Aksi halde tarafımıza herhangi bir kusur/sorumluluk isnat edilemez, her ne ad altında olursa olsun tazminat, cezai şart, yoksun kalınan kar vs. bedel talep edilemez.
11. İletişim olarak YAZILI YAZIŞMA HALİNİN YANINDA elektronik posta ve fax kullanılacağı da karşılıklı kabul edilmiştir. Tarafınıza göndermiş olduğumuz iş bu fiyat teklifiyle ilgili YAZILI BELGE fax veya e-postayı aldıktan en geç 2 iş günü içerisinde (acil hallerde en kısa sürede) aynı şekilde dönülmediği takdirde ve yükleme gerçekleşirse müşteri sözleşme metninin içeriğini herhangi bir çekince ileri sürmeksizin kabul etmiş sayılır. İhtilaf halinde iş bu şartlara İtiraz hakkı bulunmamaktadır.
12. İşbu teklif ile şirketimiz ile aranızda TTK 87 ve devamı maddelerine uygun cari hesap sözleşmesi kurulmuştur. Bu sözleşmeye göre; şirketimiz tarafından bilgisayar veya başka bir makine ya da elle tutulacak hesap kartlarına kalem kalem “borç-alacak” şeklinde toplanacak hesapların şirketimiz tarafından kesilmesinden çıkacak bakiye istenecektir.
13. Tarafınızdan , borçların vadesinde ödememesi halinde şirketimiz tarafından cari hesap kesilecek ve çıkan bakiyeye cari hesabın kesildiği tarihten itibaren şirketimizin bu sözleşmede belirlenmiş faiz oranı üzerinden vade farkı hesaplanarak cari hesaba ilave edilecektir.
14. İşlemin sonunda şirketimiz tarafından kesilen faturalar tarafınızdan yetkili kılınan kişiye veya şirket merkezimize imza karşılığı teslim edilecek ve bu şekilde ilgili fatura tarafınıza tebliğ edilmiş sayılacaktır. Tarafınızdan bunun aksinin iddia edilemeyeceği işbu sözleşmenin imzalanmasıyla kabul ve taahhüt edilmiş sayılır. Fatura bedelleri, faturanın tarafınıza tebliğ tarihinden itibaren gün içerisinde Türk Lirası (TL) cinsinden şirketimize ödenecektir. Ancak yapılan iş gereği , yabancı para cinsinden tahakkuk eden fiyatlara ilişkin fatura bedelleri fatura tarihinde Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası alış kurları üzerinden Türk Lirasına çevrilecektir. Tarafınızdan sözleşmede belirtilen sürelerde fatura bedellerinin ödenmediği takdirde Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası Türk Lirasına uygulanan reeskont faiz oranında gecikme faizi /vade farkı/temerrüt faizi ödemeyi peşinen kabul, beyan ve taahhüt etmiş sayılmaktasınız. Tarafınızdan vadesinde yapılmayan ödemelere ilişkin şirketimiz tarafından vade farkı faturası kesileceğini ve tarafınızdan bu vade farkı faturasını da ödeme yükümlülüğünü yine bu sözleşmenin imzalanmasıyla kabul ve taahhüt edeceğinizi beyan ederiz. Ödemenin vadesinde yapılmadığı hallerde tarafınıza vade farkı faturası ile kur farkının da fatura edilmesi halinde kur farkı faturasını da ödemeyi kabul ve taahhüt edeceğinizi bildiririz.
15. Oluşabilecek itilaflarda İstanbul Mahkemeleri ve icra daireleri yetkilidir.

16. Teklifimizi kabulünüz halinde lütfen aşağıdaki bölümü şirketiniz yetkilisi tarafından imzalanıp bir kopyasını bize iletiniz. / Teklife ilişkin kaşe ve imzanızın olmaması halinde işin tarafımızdan başlatılması ile iş bu teklifin tamamını kabul etmiş sayılacağınızı bildiririz.
17. Fiyatımız havayollarının fiyatları geçerli olduğu sürede geçerli.
18. Teklifimizi uygun bulunacağını ümit eder, açıklayıcı ve tamamlayıcı tüm sorularınız için hizmetinizde olmaktan memnuniyet duyacağımızı hatırlatmak isteriz.

Saygılarımızla,

MÜŞTERİ
Yetkili Adı ve Soyadı
Firma İsmi / Kaşesi / İmza

TAŞIYICI
Yetkili Adı ve Soyadı
Firma İsmi / Kaşesi / İmza



EK E

ULUSLARARASI DENİZYOLU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ ÖRNEĞİ (Y NAKLİYAT VE TİCARET A.Ş.)

	Denizyolu Fiyat Teklifi ve Taşıma Sözleşmesi
--	--

Tarih :
Firma :
Telefon :
Teklifi Hazırlayan :
Konu :

Sayın

Aşağıda bilgileri bulunan yükünüzle ilgili navlun teklifimiz ve taşıma şartlarımızı bilgilerinize sunar, göstermiş olduğunuz ilgiye teşekkür eder, teklifimizi uygun bulacağınızı umarak birlikte çalışmayı ümit ederiz.

Yükleme Adresi :
Yükleme Limanı :
Boşaltma Limanı :
Boşaltma Adresi :
Malzeme Cinsi :
Ambalaj Şekli :
Navlun :
Transit süre :
Teklifin geçerlik süresi :
Ödeme Vadesi :
Önemli Not :

Teklif koşulları,

1. Teklifimiz xx.xx.xx tarihine kadar geçerlidir.
2. Yurtdışında oluşacak storage ve demurrage ücretleri tarafınıza aittir.
3. Teklifimiz yanıcı ve patlayıcı (IMCOLU) sınıfına girmeyen ürünler için geçerlidir.
4. Teklif tarihinden sonra uygulamaya konacak herhangi bir GRI (Genel navlun artışı), CAF, WRS (Savaş risk primi), PSS (Peak Season Surcharge), congestion surcharge (Liman sıkışıklık primi), 20'Konteyner Premium ve navlun kalemlerindeki değişiklik aynı miktar ile tekliflere yansıtılacaktır. Teklifin tarafınızdan onaylanmasının ardından işin başlamasını müteakip tarafınızdan tüm bu şartlar kabul edilmiş sayılacaktır.

5. Navlun teklifimizi mail ortamında yazılı olarak onaylamanız durumunda teklifimizi kabul etmiş olup, taşıma sözleşmesinin kurulduğu kabul edilecek ve operasyonel süreç başlatılacaktır.

6. İletişim olarak YAZILI YAZISMA HALİNİN YANINDA elektronik posta ve fax kullanılacağı da nakliye sözleşmesinin kurulması ile karşılıklı kabul edilmiş sayılacaktır.

7. Elektronik ortamda ki teyidinize istinaden Yükleme gerçekleştiği takdirde teklifimiz onaylanmış kabul edilecektir. Y tarafından işbu teklifi onaylayanın şirketinizin yetkilisi olup olmadığının bilinebilmesi mümkün değildir. Bu nedenle yüklemenin gerçekleştirilmiş olması tarafınızdan yetkili kişinin teklifimizi onayladığının gayrikabili rücu kabulü anlamındadır.

8. Teklifimize olumlu yanıt verip yüklemenin gerçekleşmesi durumunda, yukarıda ki sözleşme şartlarının ihlali veya uyuşmazlık halinde İSTANBUL MAHKEMELERİ'nin yetkisi karşılıklı kabul edilmiştir. Haricen, Deniz ihtisas mahkemelerinin konusuna giren uyuşmazlıklarda ise İstanbul Deniz İhtisas Mahkemesi yetkili olacaktır.

Saygılarımızla,

MÜŞTERİ

Yetkili Adı ve Soyadı

Firma İsmi / Kaşesi / İmza

TAŞIYICI

Yetkili Adı ve Soyadı

Firma İsmi / Kaşesi / İmza

EK F

ULUSLARARASI DENİZYOLU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ ÖRNEĞİ (W GROUP)

RO-RO TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

1. TARAFLAR:

MARMARA DENİZCİLİK A.Ş. Koşuyolu Cad. Cevat Paşa Sok. No:22/24 34718 KADIKÖY TAŞIYAN olarak anılacaktır), ... (TAŞITAN olarak anılacaktır)

Taraflar belirtilen adreslerinin kanuni ikametgahları olduğunu ve değişiklik halinde bunu yazılı olarak karşı tarafa bildireceklerini, aksi takdirde bu adreslere yapılacak tebligatların kanunen geçerli TEBLİGAT ADRESLERİ olduğunu kabul etmektedirler.

2. KAPSAM: İş bu sözleşme TAŞIYAN'ın başvuru formunda belirlediği yükleme yeri boşaltma yeri yükleme tarihi ve ücret koşulları ile TAŞITAN'ın aşağıda listelenmiş nakliye hizmetlerine mutabık kalınan koşulları ve TAŞIYAN ile TAŞITAN arasındaki hizmet teminine yönelik tüm çalışma prensiplerini belirler. Sözleşme ve ekleri tarafların yetkili kişilerince internet ortamında gerçekleştirecekleri icap ve kabul esaslarına dayanır. TAŞITAN'ın onaylaması ile sözleşme hükümleri yürürlüğe girecektir. Sözleşme gereğince TAŞITAN, TAŞIYAN'ın vereceği müşteri numarası ve şifreye sahip olabilmek için ortakların isim, adres ve yetkili imzalarını (Ticaret Sicil Belgesi ve noter tasdikli imza sirküleri) TAŞIYAN' a vermiş olmak zorundadır. Öyle ki sözleşmenin hüküm doğurmasından itibaren. TAŞITAN'ın TAŞIYAN' a verdiği "Firma Bilgi Formu"nun içerdiği bilgilerde veya belgelerde herhangi bir değişiklik olması durumunda, değişikliği takip eden yedi gün içinde, formun güncelliğini sağlayarak son kopyasının TAŞIYAN'a iletilecektir. Aksi takdirde TAŞIYAN tek taraflı olarak sözleşmenin feshi ve oluşabilecek tüm zararlarını tazmin hakkına sahiptir.

TAŞIYAN'ın TAŞITAN a vereceği müşteri kodu ile TAŞITAN kendi nam ve hesabına işlem yapmaya yetkili kullanıcılarını belirleyecektir. TAŞITAN adına yetkili kullanıcılar dışında yapılmış işlemlerden ve oluşturacağı zararlardan TAŞIYAN sorumlu değildir.

3. PAY DEĞİŞİKLİKLERİ: Tarafların tüzel kişiliklerinin nev'inde ve ortakların pay durumunda ve başka bir şirketle birleşerek o şirketin bünyesine dahil olmak üzere her türlü değişiklikte bu sözleşmede hüküm altına alınan tarafların hak ve vecibeleri aynı kalacaktır. TAŞIYAN, TAŞITAN'ın ortaklarının pay oranının toplam %50' sinin el değiştirmesi halinde değişikliği öğrendiği tarihten itibaren 7 gün içinde sözleşmeyi feshedebilir. TAŞIYAN ve TAŞITAN tarafların paylarındaki değişiklik neticesi, bu sözleşmede belirtilen taahhütlerini yerine getirmeye devam edeceklerini kabul, beyan ve taahhüt eder.

4- TARAFLARIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ : Sözleşmede yer alan hizmetler için, internet sitesinde yayınlanan hizmet tarifeleri geçerlidir. Tarifeler, TAŞIYAN'ın belirleyeceği dönemlerde revize edilir ve geçerlilik süresi boyunca sabit kalır. TAŞIYAN'ın, hizmeti gerçekleştirirken oluşabilecek şartlar doğrultusunda güzergâh değişikliği tarife değişikliği ve yükleme tahliye yapmama ve veya yapabilme hakkı saklıdır. TAŞITAN, gemi kalkışından 4 saat önce aracını ve şoförü nün gemiye binebilmesi için gerekli bütün işlemlerini tamamlayacağını ve yine aracı ve şoförünü liman sahasında hazır bulunduracağını taahhüt eder. TAŞITAN, TAŞIYAN'ın liman

sahasında bulundurduğu görevlilerin talimatlarına uyacağını kabul eder. Aksi hallerde TAŞIYAN oluşabilecek maddi hasarlardan ve beklemelerden sorumlu değildir.

5- ÖDEME KOŞULLARI: TAŞITAN sözleşme kapsamındaki hizmetlerin bedelini kredi kart yolu ile ödeyecektir. TAŞIYAN'ın sözleşmeye ilişkin yükümlülükleri iş bu sözleşmenin onayı ile birlikte ödeme bilgilerinin teyidi sonrasında yürürlüğe girecektir. Ancak mücbir sebepler dışındaki hallerde hizmet sağlanamaz ise tahsil edilen ödeme TAŞITAN'ın isteği halinde, MASRAFLAR DÜŞÜKTEN SONRA KALAN MİKTAR iade edilecektir ya da bir sonraki sefer taşınması için hakkı saklı tutulacaktır.

6- TAZMİNATLAR ve CEZAI ŞARTLAR: TAŞITAN, iş bu sözleşme de yer alan maddelere uymaması durumunda, TAŞIYAN'ın hizmetinde oluşacak her aksama için uğramış olduğu zarar ve ziyanlar ile TAŞIYAN'ın 3. şahıslara ödemek zorunda olduğu cezai şartlar ve tazminatlar ile birlikte TAŞIYAN'ın ayrıca talep edeceği' 100 USD tutarında ceza ödemekle yükümlüdür. İş bu sözleşmeye aykırılıkların tespitinde TAŞIYAN personelinin düzenleyeceği tutanak kesin ve münhasır delil olarak kabul edilecek olup TAŞITAN bu tutanağın içeriğine itiraz etmeyeceğini kabul ve beyan eder. TAŞIYAN, TAŞITAN'ın bu sözleşme hükümlerini kısmen veya tamamen ihlal etmesi halinde bu sözleşmeyi derhal fesih ile uğradığı ve uğrayacağı tüm zararları TAŞITAN' dan talep etmek hakkını haizdir. TAŞITAN tarafından bu sözleşmenin fesih edilmesi halinde TAŞITAN, TAŞIYAN' a fesih tarihinde TAŞIYAN'ın belirleyeceği (taşınma sırasındaki navlun bedelini aşmayacak kadar) tutardaki cezai şartı ödemeyi kabul ve taahhüt etmiştir.

7- DÜZELTİCİ / ÖNLEYİCİ FAALİYET : TAŞIYAN vermiş olduğu hizmetlerin kalitesi ile ilgili uygunsuzluk durumunda, ilgili TAŞITAN 'dan düzeltici / önleyici faaliyet talebinde bulunabilir.

8- MÜCBİR HALLER: Doğal afetler, savaş, yasal düzenlemeler gibi tarafların denetimi dışında ve önceden öngörülemeyen durumlarda, mücbir sebebin 7 iş gününü aşması halinde bu sözleşmeyle ilgili bütün yükümlülükler bu durum ortadan kalkana kadar askıya alınacaktır. DOĞAL HAVA MUHALEFETİ NEDENİ İLE TAŞITANIN UĞRAYACAĞI ZARAR VE ZİYANDAN TAYİŞAN MESUL TUTULAMAZ.BU NEDENLE TAŞIMA DA MEYDANA GELECEK ÜCRET DEĞİŞKİLİKLERİNİ TAŞITAN ÖDEYECEKTİR.

9- SÖZLEŞMENİN DEVRİ: TAŞIYAN'ın bu sözleşmeyi bütün hak ve yükümlülükleri ile birlikte üçüncü kişilere devretme hakkını haiz olduğunu TAŞITAN kabul ve taahhüt etmiştir. TAŞITAN ise TAŞIYAN'ın yetkililerce imzalanmış yazılı onayı olmaksızın, bu sözleşmedeki hak ve yükümlülüklerini kısmen veya tamamen üçüncü kişilere devredemez.

10- GİZLİLİK : TAŞITAN işbirliğinin devamı süresince TAŞIYAN tarafından kendisine sunulmuş olan; özellikle fiyatlara, maliyetlere, çalışma sistemlerine, müşterilere, ilişkin bilgilerle birlikte, iktisadi rekabetin her türlü suiistimaline yol açabilecek, tarafların piyasadaki rakiplerine haksız avantajlar sağlayabilecek, doğrudan veya dolaylı bir biçimde TAŞIYAN'ın müşterilerini ve kazançlarını olumsuz yönde etkileyebilecek hiçbir bilgi ve belgeyi, hiçbir surette üçüncü şahıslara veremez. Taraflar bu bilgi ve belgelerin, kendi çalışanları tarafından üçüncü kişilere verildiğini belirterek sorumluluktan kurtulamaz. Bu bilgilerin ifşa edilmesi halinde TAŞITAN, TAŞIYAN'ın bu nedenle uğrayacağı zarar ve ziyanın dışında tarife ücretinin on katı kadar ceza ödeyecektir. Taraflar, iş bu madde hükmü ile sözleşmenin fesih tarihinden itibaren üç yıl boyunca bağlı kalacaklardır.

İŞ bu sözleşme hükümleri yevmiye kaydı ile noter tarafından onaylatılmış olup sözleşme hükümlerine taraflarca ekleme veya çıkarma yapılabilmesi mümkün

değildir. Sözleşme hakları TAŞIYAN a ait olup izinsiz kopyalanamaz, çoğaltılamaz ve kullanılamaz. Aksi halde TAŞIYAN bu durumdan kaynaklanan tüm yasal haklarını kullanacaktır.

11- ANLAŞMAZLIKLAR: Bu sözleşmede ortaya çıkabilecek anlaşmazlıkların, TAŞIYAN- TAŞITAN ilişkilerine zarar vermeyecek şekilde taraflar arasında çözümlenmesi esastır. Ancak, karşılıklı mutabakatla çözümlenemeyen ihtilaflarda taraflar, KADIKÖY- Mahkeme ve İcra Dairelerinin yetkili olduğunu peşinen kabul ederler.

12- DELİL ŞARTI: TAŞIYAN ile TAŞITAN arasında doğan her türlü uyuşmazlıklarda, icra, iflas ve yargı yollarında TAŞIYAN'ın ticari defter, faks alındı teyitleri, elektronik posta mesajı gönderildi teyitleri, muhasebe kayıtlarının ve belgelerinin kati ve kesin delil olacağı bu sözleşmeye taraf olan bütün kişiler kabul ve taahhüt eder.

13- SÜRE: TAŞITAN 13 maddeden ibaret olan e-oro sözleşmesini internet sitesinde okuyup bilgi sahibi olduğunu ve elektronik ortamda gerekli teyidi verdiğini beyan sözleşme şartlarını kabul eder. İş bu sözleşme tek kullanım için geçerlidir. İŞİN KABULÜ İLE İŞ BU SÖZLEŞMEDEKİ ŞARTLAR TAŞITAN TARAFINDAN BİLA İSTİSNA KABUL EDİLMİŞ SAYILIR.

TAŞITAN
Yetkili Adı ve Soyadı
Firma İsmi / Kaşesi / İmza

TAŞIYAN
Yetkili Adı ve Soyadı
Firma İsmi / Kaşesi / İmza

EK G

ULUSAL DENİZYOLU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ ÖRNEĞİ (X LOJİSTİK A.Ş.)

VİNÇ TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

MADDE 1. TARAFLAR

Bir tarafta;

..... adresinde
bulunan LTD. ŞTİ. (bundan böyle
“.....” olarak anılacaktır)

Diğer tarafta,

..... İstanbul adresinde bulunan
LOJİSTİK (bundan böyle “.....” olarak anılacaktır) arasında
aşağıdaki koşullarda bir Vinç Taşıma Sözleşmesi imzalanmıştır.

MADDE 2. SÖZLEŞMENİN KONUSU

2.1 İşbu sözleşme çerçevesinde; Aşağıda tanımı yapılan lastik tekerlekli 1 adet Liebherr LHM 400 mobil liman vinç (sadece boom ve arka ağırlıkları çıkmış vaziyette, taşıma ölçüleri L: 22 M X W: 6 M X H: 15,5 M, 238 TON şeklindedir) ile 1 adet aynı vince ait kapma (Uzunluk x Genişlik x Yükseklik , Tonaj:) ve 2 adet bunkerin (Uzunluk : x Genişlik x Yükseklik: , Tonaj / beher bunker)’tan’e taşınmasına ilişkindir.

..... tarafından tüm maddi ve hukuki sorumluluğu ile masrafları kendine ait olmak ile beraber, limanında işletmesinde, tasarruf ve sorumluluğunda olarak, Shadow dubasına (bundan böyle “Duba” olarak anılacaktır) güvenli bir şekilde bağlanması, sabitlenmesi, bununla ilgili gerekli tüm lashing ve bağlama ekipmanları ile beraber ve emniyetli bir şekilde TURKUAZ 2 (13 BOLLARD PULL) Römorkör yedeğinde (.....) limanına götürülmesi ve teslimi sağlanacaktır., tanımı yapılan bu işin yerine getirilmesi sırasında aşağıda belirlenen şartlara uyacak ve bunun karşılığında işbu sözleşmede kararlaştırılan ücreti almaya hak kazanacaktır.

2.2. Ekte teknik özellikleri verilen ve halen Limanında bulunan 1 Adet LHM 400 Liebherr mobil liman vinci’ın kendisine ait ve/veya işletmesinde bulunan duba ilelimanından alınarak limanına taşınması 2.1. maddesinde belirtilen şartlar çerçevesinde gerçekleştirileceğini kabul, beyan ve taahhüt eder.

MADDE 3.’NİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

3.1, Sözleşmeyi akd ve imza etmeden önce, -limanı arasında taşınacak hareketli liman vincini ve ekipmanlarını ve vinçleri taşıyacağı Dubayı detaylı bir şekilde incelemiş, teknik analizini yapmış, denetlemiş olduğu ve her hâlükârda öngörülebilir tüm çevre ve çalışma koşullarını,

[rıhtımları, rıhtımların yüksekliğini, vinç yükleme ve boşaltmaya uygunluğunu vinçlerin teknik özelliklerini, boyutlarını, ağırlıklarını ulaşım yolları,(deniz yollarını) çalışma sahalarını, deniz ve iklimsel koşulları rıhtım üzerindeki yapıları, denizi, deniz derinliğini, denizin dip yapısını vb.] incelediğini, muhtemel riskler, ihtimaller ve sair tüm hususlar yönünden her türlü umumi bilgiye sahip olduğu kabul edilecektir.

3.1.a..... bu çerçevede teknik olarak işletmesindeki duba ile LHM 400 Liman vinci ve mütemmim cüzlerini yükleme limanından boşaltma limanına taşınması için tüm statik, matematik hesaplamaları yaptığını kabul beyan ve taahhüt etmektedir.

3.1.b....., işin icrası esnasında ortaya çıkacak başta öngörülemeyen her türlü fiziki koşul, istisnai hal ve mücbir sebep halleri haricinde genel imkânların eksik veya yetersiz olduğunu ileri süremez.'ın denizde ve limanda ne şekilde çalışacağını planlamış ve'ın gerekli bilgileri almış olduğu kabul edilecektir.

3.2., Vinç Taşımalarını ifa ederken gerekli dikkat ve özeni gösterecek ve işin mesleki standartlar, fen ve bilim kuralları çerçevesinde yürütülmesinden, tam ve eksiksiz olarak gerçekleştirilmesinden sorumlu olacaktır., işi yaparken uyulması gereken her türlü kanun, tüzük, yönetmelik, kararname, standart, şartname, karar ve benzeri amir hükümlerin (Türk Ticaret Kanunu, İş Kanunu, Deniz İş Kanunu, İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu, Çevre Mevzuatı ve Sağlık, Çevre, Emniyet Planı, Kalite Planı vb.) gereğini yerine getirmek zorundadır.

3.3., taşıma sırasında kendi olanaklarıyla emniyet zafiyeti doğurmayacak şekilde gerekli tedbirlerin tümünü yerine getirecektir. vinci velimanında yüklenmesini/tahliyesini sağlamak için dubanın yüksekliğini rıhtım düzeyine getirecek balast uygulamalarını yapacak müteakiben denizde taşıma yapacak ve varış limanı olan limanında yine duba da gerekli teknik ayarları yaparak vinçin rıhtımına güvenli bir şekilde çıkmasından sorumlu olacaktır.

3.4 Konu vinç taşıma işi ile ilgili vinci denizde emniyetli bir şekilde taşıyacak sağlamlıkta ve kuvvette dubayı sözleşmenin imzasını müteakip yükleme hava müsaadeli 02.05.2017 tarihinde gerçekleşecek şekilde (hava müsaadeli) limanında bulunduracaktır., bu dubaya ait denize elverişlilik belgeleri, klas belgeleri, sigorta belgelerini sözleşmenin imzasından makul bir süre önce'e ibraz edecektir. Yükleme tarihinden itibaren hava müsaadeli olarak 2 gün içinde (hava müsaadeli) vinci ve mütemmim cüzlerini liman rıhtımında teslim edecektir.

3.5. Vinci dubaya yükleme planını dubanın stabilizesine göre hazırlamak sorumluluğundadır.

3.6 Vinci yine güvenli bir şekilde tüm teknik ayarları yapmak sureti ile rıhtımına çıkarılması için gerekli planlamayı yapmak ve boşaltma talimatlarını verecektir.

3.7 Vinci yerinde görerek ve taşıma yapılacak dubanın bu vinci yüklemeye, taşımaya ve boşaltmaya uygun olduğunu taahhüt ve beyan etmektedir.

3.8 vinci deniz yolu ile taşınması sırasında deniz ve meteorolojik raporları günü gününe takip edecek ve bu raporlarda denizde taşımaya engel bir hava olduğunda bu hususu derhal'e bildirecek, emniyetli bir limanda bekleyecek ve vinci güvenliğini sağlayacaktır., taşımanın sorunsuz bir şekilde ilerlemesi için vince ilişkin olarak her türlü gerekli tedbiri ile birlikte alacaktır.

3.9 Vinci duba üzerindeki; L/S/D (lashing/securing/dunning) işlemlerini planlamak, lashing/securing/dunnage ekipmanlarını dâhil olarak lashing işini gerçekleştirmek ve unlashing işlemlerini yapmak sorumluluğundadır.

3.10, sadece çalıştıracağı işçilere karşı işveren durumundadır. Buna bağlı olarak, vinç taşıma işini ifa edeceği Duba da kendisine ayrılan yerlerde ve işlerde, iş kazası ve meslek hastalığı olmaması için gerek Deniz İş Kanunu, İş kanunu ve gerekse ilgili sair tüm mevzuatta (yasa, tüzük, yönetmelik, genelge vs.) İş Sağlığı ve Güvenliği ile ilgili olarak yer alan tüm hüküm ve düzenlemelere uygun gerekli önlemleri tam ve eksiksiz olarak alacak, gerekli ekipmanı işyerinde/işyerlerinde bulunduracak ve işçilerine/personeline kullandıracak olup, bu konularda uygun eğitimleri düzenli olarak işçilerine ve tüm personeline verecektir. Bununla birlikte,’ın’ın çalıştırdığı işçiler ve kullanmış olduğu ekipmanlar ve çalışma ortamına ilişkin olarak İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu kapsamında denetim ve gözetim yükümlülüğü bulunmaktadır. Meydana gelebilecek her türlü kaza, hastalık ve sair olaylardan dolayı mali, cezai ve hukuki sorumluluk,’a ve’e ancak kusurlu olmaları halinde ait olacak ve üçüncü şahıslara, denize ve çevreye verilen zararlar da dahil olmak üzere her türlü zarar ve ziyan, maddi ve manevi tazminat ve benzeri sair talepler ve tarafından müteselsilden karşılanacaktır.

3.11 gerçekleştirdiği faaliyetlerin çevre boyutlarını ve etkilerini tespit edecek, bu olumsuz çevresel etkilerin bertaraf edilmesini sağlayacak önlemleri yerine getirecektir. Bu hususta’de üzerine düşen görevi yapacak, çevre mevzuatı kapsamında gerekli tedbirleri alacaktır. kendi faaliyetleri çerçevesinde Çevre mevzuatına ve yönetmeliklerine uyacaktır., gerçekleştirdiği faaliyetleri esnasında oluşabilecek İş Güvenliği ve Sağlığı ile ilgili tehlikeleri belirleyecek ve bu riskleri’e bildirecektir. ise bu risklerin bertaraf edilmesini sağlayacak gerekli iş sağlığı ve iş güvenliği önlemlerini alacaktır.

MADDE 4.’İN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

4.1. Yukarıda Madde-3.3 de belirtilen tarihte taşınmaya konu vincin Limakport İskenderun limanında yüklemeye hazır halde tutmaktır. Söz konusu dubaya ait yükleme ve tahliye limanındaki toplam serbest süre 12 saat olup yükün hazır olmaması ve vb. diğer sebeplerden dolayı yükün dubaya yüklenememesi ve tahliye edilememesi durumunda demuraj günlük 2500 USD olarak’a ödenecektir.

4.2 Vincin kargo nakliye sigortası tarafından yapılacak ve sigortaya ait tüm mali yükümlülükler işbu sözleşme süresi boyunca’e ait olacaktır.

4.3. Madde-5’de belirtilen ödeme planına göre ödemeleri yapmak.

4.4 Oluşması durumunda yüke ait liman masraflarını karşılamak.

4.5 Vincin Limak limanından konu dubaya, konu dubadan limana olan yürütme operasyonları tarafından organize edilen liman operatörleri vasıtası ile yapılacaktır.

4.6 Operasyon yapılacak her iki iskelede taşıyıcıya ait rampaların yerleştirilmesi işlemi ve bu işlemler için kullanılması gereken ekipmanlar, yardımcı ekipmanlar ve izinler firmasının sorumluluğundadır. Gereken ekipman ve donanımların tedarik edilememesi ve yetkili mercilerden izinlerin alınamaması nedeniyle doğacak her türlü mali, hukuki ve cezai sorumluluk münhasıran’e ait olacaktır.

4.7 veLimanlarında, Vincin rıhtıma çıkarılması ve rıhtımdan dubaya yüklenmesi operatörler tarafından karşılanması gerekir.

MADDE 5. SÖZLEŞME BEDELİ VE ÖDEME

5.1. Sözleşme bedeli, lump sum-USD + KDV’dir.

Bu ücret kesin olup, içinde vinci emniyetli bir şekilde taşıyacak işletmesindeki Shadow dubası ve Turkuaz 2' sinin her türlü masrafları, Geminin personel, yağ, yakıt, su, P&I ve H&M sigorta giderleri, römorkaj, kılavuz, çeki ücreti, acenta hizmetleri, dubaya ait oluşacak liman masrafları 'a ait ancak yüke ait terminal, ardiye vb. liman masrafları 'e ait olacak şekilde, boğaz geçiş ücretleri dâhil olmak ile beraber işbu sözleşmede geçen tüm yükümlülüklerini kapsamaktadır. Bununla birlikte, yukarıda sayılmamış olsa bile, sözleşmenin imzalanma aşamasında öngörülmemiş mazot artışı, enflasyon vb. bir gerekçe ile ücret artışı teklifinde bulunabilecektir.

Ödeme, Söz konusu vincin yüklenmesine müteakip 60 gün vadeli çek şeklinde yapılacaktır.

MADDE 6. SÖZLEŞME'NİN FESHİ

.....'ın işbu sözleşmede tayin olunan yükümlülüklerden herhangi birisine kusurlu bir eylemi ile riayet etmemesi ve dolayısıyla İşbu sözleşmeyi hiç veya gereği gibi ifa etmemesi halinde,'ın, 3 (üç) gün süreli ve nedenleri açıkça belirtilen yazılı bildirimine rağmen olumsuz şartların devam etmesi halinde, en az 10 gün önceden yazılı bir ihtarda bulunmak kaydıyla, işbu sözleşme tarafından feshedilebilecektir.

Sözleşme'nin'ın kusurlu eylemi ile feshi nedeniyle, uğramış olduğu zarar ve ziyanın tazmini için, 'a en az 10 gün önceden yazılı bir bildirimde bulunmak suretiyle başvurabilir., 'ın yazılı şekilde yapılmış olan zarar ve ziyan ve ödeme taleplerini 30 gün içinde karşılayacaktır. Fesih durumunda teslim aldığı vinçleri teslim aldığı şekilde derhal 'e iade edecektir.

Aşağıdaki hal ve şartların oluşması halinde **ve/veya**, işbu SÖZLEŞME'yi hiçbir hüküm ve karara gerek kalmadan tazminatsız feshedebilecektir. Fesih durumu karşı tarafa yazılı olarak ihbar edilir:

- a) İşin ifasını imkânsız kılacak hukuki, idari, teknik zorunlulukların ve mücbir sebeplerin ortaya çıkması, (Örneğin; deprem, su baskını, dolu yağışı, sel olayları, toprak kayması, yangın gibi doğal afetler, terör olayları, çalışmayı ve faaliyeti engelleyen hükümet kararları, grev, lokavt, ihtilal, yolların kapanması, harp ve seferberlik hali, bulaşıcı hastalıklar vb.)
- b) Denizcilik Bakanlığı, Belediye, valilik ve emsali resmi kurum ve kuruluşlarca işin durdurulması ve gerekli izinlerin alınamaması,

Bu gibi hallerin herhangi birisinin meydana gelmesi halinde ve buna bağlı olarak işbu Sözleşme'nin de feshi halinde taraflar birbirlerinden ayrıca bir tazminat, zarar, ziyan, münzam zarar, kâr payı ve/veya başkaca bir ad altında hiçbir ödeme talep edemeyecektir.

MADDE 7. TAZMİNATLAR

....., İşlerin tamamlanmasından önce veya sonra veya ifası sırasında kendisi ve personeli tarafından, ancak kusurlu bir şekilde sebep olunan, vuku bulunan veya katkıda bulunulan talep, dava ve hareketlere, hukuki, mali veya idari takiplere, tazminat taleplerine, hasar ve ziyanlara, mesuliyetlere, faizlere, avukatlık ücretlerine,

maliyet ve masraflarına karşılanacak kusuru oranında sorumlu olacak ve bunları kusuru oranında karşılayacak olup, işletmeci sıfatını haiz’e de ancak kusuru oranında rücu edebilecektir. Diğer taraftan, yukarıda sayılı olup bunlarla sınırlı olmayan olayların vukuunda, bunlara bağlı olarak sadece ve sadece kendisinin kusuru veyahut da ağır ihmali ile sebep olduğu gecikmeleri ve bu sebeple doğacak zarar ve ziyanları tazmin edeceğini kabul, beyan ve taahhüt eder

MADDE 8. CEZALAR

..... işbu sözleşmeye konu işin gerçekleştirilmesi için sözleşmenin imzasını müteakiben maksimum 30 gün (hava müsaadeli) süre verilmiştir., kendisine tanınan maksimum süreyi geçirdiği takdirde tarafından’a yazılı ikazda bulunulacaktır

MADDE 9. KAZA VE ÜÇÜNCÜ ŞAHISLARA KARŞI SORUMLULUKLAR

....., vinç taşıma işinde çalıştırılacak tüm işçilerin emniyet ve güvenlik içinde çalışmalarını sağlayacak tüm emniyet ve güvenlik tedbirlerini tam ve eksiksiz olarak almak ve bunlara uyulmasını sağlamakla da yükümlüdür. Buna göre, ancak kusurlu olması nedeniyle meydana gelebilecek her türlü iş kazaları ile üçüncü şahıslara karşı ika olunacak her türlü zarar ve hasarlara ilişkin olarak sadece kusuru oranında sınırlı olarak sorumlu tutulabilir.

MADDE 10. SİGORTALAR

İşin icrası sırasında duba ve römorköre ait tekne ve makine sigortası (H&M), Koruma ve sorumluluk sigortası (P&I), ilgili sigorta poliçelerini işbu SÖZLEŞME’nin akd ve imzasından önce’ a ibraz edecektir. Bu belgeler ibraz edilmeden sefere başlanmayacak olup bu maddedeki yükümlülükler uymaması, işbu sözleşmenin tek taraflı ve tazminatsız fesih sebebidir.

MADDE 11. GENEL HUSUSLAR

- 9.1. Vincin duba ’ya yükleme ve boşaltma süresi hava müsaadeli toplam 2 gündür.
- 9.2. Sözleşmeyle ilgili damga vergisi ve sair mali yükümlülükler taraflar arasında eşit bölünerek ödenecektir.
- 9.3 İşbu sözleşme Türkçe olarak hazırlanıp imza altına alınmıştır. Taraflar arasında çıkabilecek uyuşmazlıklar öncelikle tarafların üst yönetimlerince karşılıklı barışçıl ve uzlaşmaya yönelik görüşmeler ile çözümlenmeye çalışılacaktır. Ancak görüşmeler neticesinde ihtilafın halli mümkün olmaz ise, taraflar arasındaki uyuşmazlıkların çözümünde Türk hukuku uygulanacak olup İstanbul Anadolu Mahkemeleri ve İcra Daireleri münhasıran yetkili olacaktır.

MADDE 12. TEBLİGAT ADRESLERİ VE BANKA BİLGİLERİ

Bu sözleşmeyle ilgili tüm tebligatlar, tarafların aşağıda belirtilen tebligat adreslerine yapılır. Bu adreslerde herhangi bir değişiklik olursa, taraflar durumu derhal karşı tarafa yazılı olarak bildirecektir. Aksi takdirde sözleşmede belirtilen adreslere yapılacak her çeşit bildirim geçerli olarak addedilecektir.

..... LOJİSTİK A.Ş.

..... LİMAN İŞLETME VE LOJ. HİZ. LTD. ŞTİ.

MADDE 13. SÖZLEŞMENİN AKDİ VE TEATİSİ

İş bu sözleşme (11) maddeden ibaret olup 21.04.2017 tarihinde 1 (bir) nüsha olarak hazırlanıp İstanbul'da imzalanmıştır. Sözleşmenin aslı'ın uhdesinde, onaylı bir nüshası da 'da bulunacaktır.

..... Lojistik A.Ş.

..... LİMAN İŞLETME VE LOJ.
HİZ. LTD. ŞTİ.

Ekler: Vinçlere ait teknik detayları, imza sirküleri, duba ve römorköre ait denize elverişlilik belgeleri, klas belgeleri, izin alınması gerekiyor ise ilgili kurumlardan alınan izin yazıları, sorumluluk (P&I) ve tekne makine sigorta poliçe örnekleri.

ÖZGEÇMİŞ

Şafak Ümit DENİZ, 1970 yılında Büyükada/İstanbul'da doğmuştur. İlk ve orta öğrenimini Heybeliada/İstanbul'da tamamlamış, 1991 yılında Deniz Harp Okulu Yöneylem Araştırması-Yönetim bölümünden mezun olmuştur. 1991-2013 yılları arasında Deniz Kuvvetleri'nde Branş Subayı, Bölüm Amiri, Gemi Komutanı, Birlik Komutanı, Deniz Harp Okulu Öğretim Elemanı ve Anabilim Dalı Başkanı görevlerinde bulunmuş, 2006 yılında Beykent Üniversitesi Yönetim ve Organizasyon dalında yüksek lisans eğitimini tamamlamış, 2013 yılında albay rütbesi ile istekle emekli olmuş ve takiben Maltepe Üniversitesi'nde doktora eğitimine başlamıştır. 2015 yılından itibaren Nişantaşı Üniversitesi Deniz Ulaştırma ve İşletme Bölümü Öğretim Görevlisi olarak görev yapmakta olup, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Bölümünde de ders vermektedir. İngilizce bilmekte ve iki çocuk babasıdır.