

**T.C.
MİLLÎ EĞİTİM BAKANLIĞI**

ULAŞTIRMA HİZMETLERİ

**KOMBİNE TAŞIMACILIK
840UH0049**

ANKARA, 2009

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

İÇİNDEKİLER

AÇIKLAMALAR	ii
GİRİŞ	1
ÖĞRENME FAALİYETİ-1	3
1. KOMBİNE TAŞIMACILIKTA TAŞIMA MODELLERİ.....	3
1.1. Coğrafi Özellikler, Ekonomik Nedenler, Çevre Faktörleri, Yasal Sınırlamalar	3
1.1.1. Coğrafi Özellikler	3
1.1.2. Ekonomik Nedenler	3
1.1.3. Çevre Faktörleri	4
1.1.4. Yasal Sınırlamalar	4
1.2. Kombine Taşımacılığın Üstün ve Olumsuz Yönleri	4
1.2.1. Kombine Taşımacılığın Temel Özellikleri	4
1.2.2. Kombine Taşımacılığın Üstün Yönleri	5
1.2.3. Kombine Taşımacılığın Olumsuz Yönleri	5
1.3. Taşıma Modelleri	6
1.3.1. Tek Modlu Taşıma (unimodal transport)	6
1.3.2. Modlar Arası Taşıma (intermodal transport)	6
1.3.3. Çoklu Taşımacılık (multimodal transport)	6
1.3.4. Kombine Taşımacılık (combined transport)	7
1.4. Taşıma Araçları, Taşıma Terminalleri, Taşıma Üniteleri	7
1.4.1. Taşıma Araçları	8
1.4.2. Taşıma Terminalleri	12
1.4.3. Taşıma Üniteleri	13
UYGULAMA FAALİYETİ	15
ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME	16
ÖĞRENME FAALİYETİ-2	19
2. KOMBİNE TAŞIMACILIKTA TARAFLARIN SORUMLULUĞU	19
2.1. Kombine Taşımacılığın Yasal Çerçevesi	19
2.2. Uluslararası Kombine Taşımacılıkta Rol Oynayan Örgütler	21
2.2.1. Uluslararası Lojistik Firma Dernekleri Federasyonu (FIATA)	21
2.2.2. Uluslararası Kombine Taşıma Şirketleri Birliği (UIRR)	22
2.2.3. Interkonteyner – Interfrigo (ICF)	23
2.3. Lojistik Firmalar ve Taşıma Belgeleri	23
2.3.1. Kombine Taşımacılık Konşimentosu (FBL) (FIATA combined transport bill of lading)	23
2.4. Tehlikeli Madde Taşımaya Ait Gönderici Bildirimi (FIATA SDT) (shipper's declaration for the transport of dangerous goods)	27
2.5. Taşımacılık Talimatları (FFI) (FIATA forwarding instructions)	27
UYGULAMA FAALİYETİ	29
ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME	30
MODÜL DEĞERLENDİRME	33
CEVAP ANAHTARLARI	34
ÖNERİLEN KAYNAKLAR	35
KAYNAKÇA	36

AÇIKLAMALAR

KOD	840UH0049
ALAN	Ulaştırma Hizmetleri
DAL/MESLEK	Lojistik / Lojistik elemanı
MODÜLÜN ADI	Kombine Taşımacılık
MODÜLÜN TANIMI	Kombine taşımacılıkta taşıma modelleri, tarafların sorumlulukları ile ilgili temel bilgilerin kazandırıldığı öğrenme materyalidir.
SÜRE	40/32
ÖN KOŞUL	10. sınıfı tamamlamış olmak
YETERLİK	Kombine taşımacılık ile ilgili işlemleri yapmak
MODÜLÜN AMACI	<p>Genel Amaç Bu modül ile ofis, depo, araç parkı gibi ortamlarda, bilgisayar, faks ve yazıcı gibi donanımları kullanarak, Türk Ticaret Kanunu, Gümrük Kanunu, TSE ve firma standartlarına uygun şekilde kombine taşımacılık ile ilgili temel bilgileri öğrenebileceksiniz.</p> <p>Amaçlar</p> <ol style="list-style-type: none">1. Ofis ortamında, TTK ve firma standartlarına göre bilgisayar ve yazıcı gibi donanımları kullanarak, kombine taşımacılıkta taşıma modellerini öğrenebileceksiniz.2. Ofis ortamında, bilgisayar, yazıcı ve faks gibi donanımları kullanarak TTK, TSE Standartları, firma standartları ve gümrük kanunlarına göre kombine taşımacılıkta tarafların sorumluluklarını öğrenebileceksiniz.
EĞİTİM ÖĞRETİM ORTAMLARI VE DONANIMLARI	İşletmelerin ofis ve depo ortamları ile bu ortamlarda bulunan bilgisayar, yazıcı, faks, telefon gibi donanım araçları
ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME	<p>Modül içinde yer alan her öğrenme faaliyetinden sonra verilen ölçme araçları ile kendinizi değerlendireceksiniz.</p> <p>Öğretmen modül sonunda ölçme aracı (çoktan seçmeli test, doğru-yanlış vb.) kullanarak modül uygulamaları ile kazandığınız bilgi ve becerileri ölçerek sizi değerlendirecektir.</p>

GİRİŞ

Sevgili Öğrenci,

Uluslararası ticarete rekabetin artması ile birlikte taşımacılık ve lojistik faaliyetleri önem kazanmış, operasyonların hızlı ve ekonomik olarak gerçekleştirilmesi zorunlu hâle gelmiştir. Bu zorunluluk, taşıma türleri ve taşıma araçlarının teknolojik, hukuki ve operasyonel alanda gelişmesine neden olmuştur. Gümrük geçişlerinin kolaylaştırılması, yasal düzenlemeler ve standartlaşma çabaları, taşıma türleri arasındaki koordinasyonun artmasına, dolayısıyla kombine taşımacılık anlayışının gelişmesine ön ayak olmuştur.

Küresel ticaret hacminin artması ve hızlı teknolojik gelişmelerle birlikte uluslararası taşımacılık uygulamaları hızla kombine taşımacılık anlayışına dönüşmektedir. Uluslararası taşımacılık ve lojistik sektöründe, müşterilere kapıdan kapıya hizmetin verilebilmesi kara, deniz, demir ve hava yolu taşımacılık sistemlerinin zincirleme ve verimli bir biçimde çalışabilmesinden geçmektedir.

Müşteri istek ve ihtiyaçlarına yönelik hizmetlerde, birbirinin devamı olarak görülen farklı taşıma türleri ve araçları ile yapılan sevkiyatların birbirleri ile uyumlu olması ve sevkiyatlarda herhangi bir gecikmeye meydan verilmemesi kombine taşımacılığın özünü teşkil etmektedir. Bu alanda, her bir taşıma türünde ve lojistik operasyonlarda uzman olan lojistik firmalara büyük sorumluluk düşmektedir.

Bu modül sonunda kombine taşımacılık temel konu ve kavramlarını öğrenecek, lojistik firmanın kombine taşımacılık operasyonlarındaki işlevini ortaya koyabilecek, kombine taşımacılığın hukuki çerçevesini irdeleyerek bununla ilgili belgelerin düzenlenmesi için gerekli koşulları öğreneceksiniz.



ÖĞRENME FAALİYETİ-1

AMAÇ

Ofis ortamında, TTK ve firma standartlarına göre bilgisayar ve yazıcı gibi donanımları kullanarak, kombine taşımacılıkta taşıma modellerini öğrenebileceksiniz.

ARAŞTIRMA

- Kombine taşımacılığın lojistik sektöründeki yeri ve önemini araştırınız.
- Kombine taşımacılıkta kullanılan araçların neler olduğunu araştırınız.
- Diğer taşıma türlerine göre kombine taşımacılığın üstün yönlerini araştırınız.
- Bulabileceğiniz belge, resim, dergi vb. dokümanları sınıf ortamında arkadaşlarınızla paylaşınız.
- Araştırma yaparken çevrenizde bulunan lojistik firmaları ya da nakliye firmaları ile anlaşmalı olarak çalışan işletmelerin ilgili servislerinden yararlanabilirsiniz. Ayrıca bu firmaların internet sitelerinden de bilgi edinebilirsiniz.

1. KOMBİNE TAŞIMACILIKTA TAŞIMA MODELLERİ

1.1. Coğrafi Özellikler, Ekonomik Nedenler, Çevre Faktörleri, Yasal Sınırlamalar

1.1.1. Coğrafi Özellikler

Kıtalar arası taşımacılıkta iki veya daha fazla taşıma türü ve lojistik hizmetlere ihtiyaç vardır. Aynı kıta üzerinde yapılan taşımalarda da coğrafi etmenler kara, hava veya deniz taşıma türünün birçok kombinasyonunu gerekli kılabilir.

1.1.2. Ekonomik Nedenler

Artan uluslararası rekabet ortamında, taşımanın daha süratli ve ekonomik bir şekilde gerçekleştirilmesi bir zorunluluk hâline gelmiştir. Günümüzde işletmeler (ithalat ve ihracatçılar) dünya pazarına ulaşmak için taşımacılık hizmetlerinden faydalanmak zorundadır. İşletmelerin rekabet avantajlarını korumak için ürünlerini müşterilerin kapısına kadar taşıyacak ekonomik çözümlere ihtiyacı vardır. Kombine taşımacılık, birçok yönden işletmelere yardımcı olduğu gibi taşıma birim maliyetinin düşürülmesi konusunda da, en iyi seçenek olarak görülmektedir.

1.1.3. Çevre Faktörleri

Dünya çevre duyarlılığının artması, devletleri bu konuda sıkı önlemler almaya itmektedir. Bu önlemlerden taşımacılık sistemi de etkilenmektedir. Özellikle kara yolunda getirilen kısıtlamalar işletmeleri kombine taşımacılık alternatiflerine yöneltmektedir.



Resim 1.1: Taşımacılıkta çevresel faktörler

1.1.4. Yasal Sınırlamalar

Çevre koruma amaçlı düzenlemelerin yanı sıra, özellikle kara yolu araç trafiği yoğunluğu ve kazaların azaltılması amacıyla alınan tedbirler, taşımada yeni alternatif arayışlarını beraberinde getirmektedir. Ayrıca yapılan düzenlemelerin ülkeden ülkeye farklılık arz etmesi transit geçişli taşımacılık alternatiflerinden kaçınılmasına yol açmaktadır.

1.2. Kombine Taşımacılığın Üstün ve Olumsuz Yönleri

1.2.1. Kombine Taşımacılığın Temel Özellikleri

Modlar arası bir taşımacılık türü olan kombine taşımacılıkta; yükleme, boşaltma ve aktarma işlemlerinin süratli bir şekilde gerçekleştirilmesi, taşıma sürecinin hızlandırılması açısından büyük önem taşımaktadır.

Kombine taşımacılığın göndericiden alıcıya kadar olan bütün aşamalarında, kendine özgü bazı zincirleme prosedürler vardır. Kombine taşımacılık zincirinin rasyonel hâle getirilmesi aşağıdaki süreçlerin bütünleştirilmesine bağlıdır.

- **Taşıma kaplarının standart hâle getirilmesi:** Kombine taşımacılık yapılabilmesi için öncelikle ünite hâline getirilmiş taşıma kaplarının, konteyner, palet vb. diğer taşıma türlerine yüklenmesine ve boşaltılmasına uygun teknolojik bütünleşmesi sağlanmalıdır.
- **Taşıma sisteminin uyumlu hâle getirilmesi:** Taşıma sistemi içinde bulunan tüm birimlerin taşıma planları yürütülmeli ve bilgi akış sistemi etkin ve verimli bir şekilde sağlanmalıdır.
- **Kombine taşımacılıkta tarafların hukuki sorumluluğunun ortaya konması:** Taşıma türleri içinde taşıma sözleşmeleri, sigorta ve sorumlulukların göndericiden alıcıya kadar taşımanın her aşamasında belirgin hâle getirilmelidir.

- **Sistemin bütünleştirilmesi:** Kombine taşımacılık, taşıma işinde bulunan her bir birimin teknolojik, yasal ve örgütsel bütünleşmesini sağlayan bir sistem olmalıdır.
- **Ücret tarifeleri:** Kombine taşımacılığın etkin ve verimli olabilmesi için kullanılan taşıma türlerinde uygun ücret tarifelendirilmesi yapılmalıdır.

Kombine taşımacılık, taşıma sistemi içinde bulunan hava, kara, deniz ve demir yolu taşıma teknolojisinde yeni bir dönemi başlatmış, farklı eşya gruplarının birleştirilerek homojen hâle dönüşümünü sağlamıştır. Ayrıca kombine taşımacılıkta taşıma sistemini oluşturan insan makine ilişkilerinde etkinlik ve verimlilik gerçekleşmiştir.

1.2.2. Kombine Taşımacılığın Üstün Yönleri

- Coğrafi nedenlerden dolayı aktarmalı taşımacılığın zaman kayıplarını en aza indirmesi,
- Kara yolu taşımacılığının, ekonomik mesafe dışında bulunan teslimlerde daha rasyonel bir sevkiyat tarzı olmasının getirdiği üstünlükten yararlanması,
- Gelişmiş taşıma tekniği (Parça yüklerin konteyner veya başka taşıma kapları ile birleştirilmesi ile seri sevkiyat ve teslimat imkânı),
- Taşıma sistemi içinde bulunan unsurların birbirleri ile uyumlu olmasının getirdiği optimizasyon,
- Özel yükleme araç ve gereçleri kullanılmasıyla taşıma araçlarının taşıma sürelerinde rasyonalizasyon sağlanması.

Kombine taşımacılık, operasyonel işlem sürelerinin kısaltması yanında toplam taşıma masraflarını azaltıcı yönde de katkısı bulunmaktadır. Kombine taşımacılık, klasik aktarmalı taşımacılıktaki ayrı ayrı yapılan operasyonel işlemlerin bürokrasisini de azaltmakta, eşyaların göndericiden alıcıya daha az evrakla ulaşmasını sağlamaktadır.



Resim 1.2: Kombine taşımacılığın üstünlükleri

Klasik aktarmalı taşımacılık daha çok el emeğine dayanırken; kombine taşımacılık yükleme ve boşaltma işlemlerinin teknolojik ekipmanların devreye girmesi ile daha kısa sürede yapılmasını olanaklı hâle getirmiştir. Düzenli hat taşımacılığının kombine taşımacılığın önemli bir unsuru hâline gelmesi ile istenilen yer ve sürede, düzenli ve zamanında teslimatlar gerçekleştirilmesi mümkün olmuştur. Böylelikle göndericilerin üretimde, alıcıların ise satışta stok seviyelerini kontrol altına almaları ve maliyetlerini düşürmeleri imkânı doğmuştur. Kombine taşımacılık ayrıca ham madde ve diğer girdilerinin tedarikinde sürat kazandırmakta, böylelikle işletmelere, tam zamanında üretim yapılması, işletmenin finansal, maliyetlerin azaltılması, müşteriye zamanında teslimat gibi avantajlar da sunmaktadır.

1.2.3. Kombine Taşımacılığın Olumsuz Yönleri

- Kombine taşımacılıkta eşyaların konteyner, paletler vb. birim yük hâline getirilmesi gereklidir. Ancak her yükün konteyner veya paletlere konması rasyonel olmayabilir. Bu nedenle birim yük hâline getirilmemiş eşyanın kombine taşıma sistemi ile sevk edilmesi mümkün değildir.

- Kombine taşımacılık yapılabilmesi için taşıma üniteleri (konteyner veya paletler), aktarmayı yapacak taşıma terminalleri ile taşıtların birbirine uyumlu olması gerekir. Bu uyumlu sistemin oluşturulması teknolojik alt yapıya ihtiyaç gösterir. Bu alt yapının kurulması ise oldukça yüksek maliyetle gerçekleşmektedir.
- Kombine taşımacılığın dikkat edilmesi gereken bir başka yönü taşıma sisteminin organizasyonudur. Bu karmaşık organizasyonun sağlanması kombine taşımacılık deneyimi olan işletmeler tarafından yapılabilmektedir.

1.3. Taşıma Modelleri

Kombine taşımacılık, kapıdan kapıya taşımacılık organizasyonunun kesintisiz olarak yapılmasında önemli bir çözüm yoludur.

Taşımacılık için ideal yöntem, eşyanın göndericiden alıcıya kadar tek bir araç ve tek bir taşıma türüyle doğrudan taşınmasıdır. Ancak uluslararası sevkiyatlarda müşteri talebi, işin niteliği, yük kapasitesi, coğrafi koşullar gibi çeşitli faktörler nedeniyle tek bir taşıma türü ve taşıma aracı kullanılmamaktadır.

Müşteriden alınan yükün varış noktasına kadar birden fazla taşıma türü ve aracının kullanılması şeklinde gelişen taşımacılık türü literatürde “modlar arası (intermodal)”, “çokmodlu (multimodal)” ve “kombine taşıma (combined transport)” olarak değerlendirilmektedir. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konseyi (UNCTAD) konuyla ilgili olarak aşağıdaki tanımlamaları ortaya koymuştur.

1.3.1. Tek Modlu Taşıma (unimodal transport)

Eşyaların bir veya daha fazla taşıyıcı tarafından tek bir taşıma türü kullanılarak taşınmasına Tek Modlu Taşıma (unimodal transport) denir. Kara, deniz, demir veya hava yolu taşımacılığı olarak gösterilebilir.

1.3.2. Modlar Arası Taşıma (intermodal transport)

Taşıyıcının taşımanın bütünü veya bir bölümünden sorumlu olduğu, birden fazla taşıma türü veya aracının kullanıldığı taşımadır. Uluslararası alanda “Modlar Arası Taşıma” (intermodal transport) olarak ifade edilir. Örneğin; demir yolu-kara yolu, kara yolu-hava yolu veya deniz yolu-demir yolu, ‘Modlar’ arası taşımada, taşıma türü ile ilgili sorumluluğun nasıl paylaşıldığına bağlı olarak, farklı taşımacılık belgeleri düzenlenmektedir.

Modlar arası taşımacılıkta taşımayı organize eden lojistik firmalar veya taşıyıcı sadece kendisinin gerçekleştirdiği taşımanın sorumluluğunu üstleniyorsa, bu taşıma türü “Bölümlenmiş veya Parçalı Taşıma” (segmented transport) olarak adlandırılmaktadır.

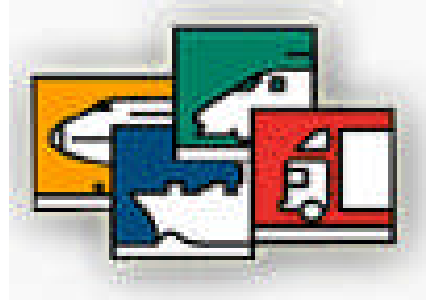
1.3.3. Çoklu Taşımacılık (multimodal transport)

Çoklu taşımacılık (multimodal transport), farklı taşıma üniteleri veya aracıyla, birden fazla taşıma türü kullanılarak yapılan taşımacılık türüdür.

1980 tarihli Birleşmiş Milletler Çoklu Taşımacılık (multimodal transport) Konvansiyonu'na göre çoklu taşımacılık; taşımanın büyük bölümünün demir yolu, iç sular veya deniz yoluyla yapıldığı başlangıç veya nihai aşamalarında kara yolunun olabildiğince kısa mesafelerde kullanıldığı çok türlü taşımadır.

1.3.4. Kombine Taşımacılık (combined transport)

Kombine taşımacılık (combined transport), tek ve aynı taşıma ünitesi veya aracıyla birden fazla taşımacılık türü kullanılarak yapılan taşıma şeklidir.



Resim 1.3. Kombine taşımacılık

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi'nin (UNECE) 1991 tarihli AGTC Sözleşmesi'nde (european agreement on important international combined transport lines and related installations) aynı taşıma kabıyla birden fazla taşıma türünün kullanıldığı taşımalar olarak tanımlanmaktadır.

Uluslararası Demiryolları Birliği'ne (international union of railways-UIC) göre kombine taşımacılık; aynı taşıma ünitesi içinde veya kara yolu taşıtı ile, mod (taşıma şekli) değişirken eşyanın kendisinin elleçlenmediği, yükün iki veya daha fazla taşıma modu kullanılarak taşınmasıdır.

Kombine taşımacılık, modlar arası (Intermodal) taşımacılığın sınırlandırılmış biçimi olarak düşünülebilir. Ana güzergâhı demir yolu ya da deniz yolu olan ve 300 km.den fazla olan taşımalar için avantajlıdır. Taşımanın büyük bölümünün demir yolu veya deniz yolu ile yapıldığı, başlangıç ve/veya bitiş ayağının mümkün olduğunca az kara yolu kullanımı ile yapıldığı modlar arası taşımadır.

Gerek kullanılan kaynaklarda gerekse yaşanan uygulamalarda tanım konusunda farklı algılamalar bulunmaktadır. "Kombine taşımacılık", "Çoklu veya çok türlü taşımacılık" terimlerinde de kullanıldığı gibi iki ya da daha fazla taşımacılık türünün bir arada kullanıldığı taşımalar olarak da ifade edilmektedir.

1.4. Taşıma Araçları, Taşıma Terminalleri, Taşıma Üniteleri

➤ Kombine Taşımacılığın Temel Bileşenleri

Kombine taşımacılıkta üç temel bileşen bulunmaktadır. Bunlar;

- Taşıma araçları (gemi, kamyon, uçak, tren, vb.)
- Taşıma terminalleri (limanlar, yükleme indirme bindirme araçları, vb.)
- Taşıma üniteleri (konteynerler, paletler, treylerler, vb.)



Resim 1.4: Kombine taşımacılığın temel bileşenleri

Kombine taşımacılığın klasik aktarmalı taşımacılıktan ayrılan yönü, üç temel bileşenin (taşıma araçları, terminaller ve üniteler) birbirini takip eden zincir hâline getirilmesidir. Bir başka ifade ile kombine taşımacılık, eşyanın taşıma üniteleri içinde aktarmaya tabi olarak birden fazla taşıma aracıyla nihai alıcısına sevkiyatıdır.

Kombine taşımacılıkta göndericiden alıcıya kadar taşıma sırasında görev alan kara taşıma firmaları, armatörler, liman işletmecileri, demir yolu işletmeleri vb. nin birbirleri ile işbirliği yapması gerekir. Bu taşıma organizasyonunun kurulmasına bir lojistik işletme veya taşıma firması üstlenebileceği gibi; gönderici de taşıma sisteminde bulunan tüm unsurlarla ayrı ayrı sözleşmeler yaparak eşyaların alıcısına ulaşmasını sağlayabilir. Bir diğer uygulama ise taşıma sisteminin ilk halkasındaki taşıyıcıyı işletme ile anlaşma imzalayıp, bundan sonraki aşamalarda birbirini takip eden işletmeler arasında birer birer sözleşme yapılarak eşyanın akışının devam ettirilmesidir.

1.4.1. Taşıma Araçları

1.4.1.1. Kamyon

Kombine taşımacılık sisteminde genellikle kullanılan araçlar; kamyon, tren, gemi ve uçaktır.

Kombine taşıma sisteminin etkin ve verimli çalışabilmesi için üretim yerinden yükleme terminallerine veya boşaltma terminallerinden müşteri deposuna sevkiyatlarda kamyonlara ihtiyaç bulunmaktadır.



Resim 1.5: Kombine taşımacılıkta kamyonlar

Genellikle kamyonlara, kombine taşımacılığın ilk ve son halkalarında ihtiyaç duyulmaktadır. Kamyonlara yükleme; palet, sandık veya konteyner hâlindeki taşıma ünitelerinin kara yolu eşya taşıma mevzuatının belirlediği dingil taşıma yük ağırlığı, istihab haddi(Kara yolu taşıma araçlarının azami yük yüksekliği) gibi ölçütlerine bakılarak yapılır.

Kara-demir yolu entegrasyonlu kombine taşımacılıkta konteynerler belirli merkezlerde toplanmak zorundadır. Yükleme ve boşaltma işlemleri vinçler veya benzeri mekanik araçlarla, toplama ve dağıtım ise genellikle kamyonlar vasıtasıyla yapılmaktadır. Trenle gelen onlarca konteynerin bir anda toplama dağıtım terminallerinde beklemeden sevk edilmesi için çok sayıda kamyonun aynı anda hazır bulundurulması gerekmektedir.

1.4.1.2. Tren

Kombine taşımacılık sisteminde, üretim yerlerinden malların toplanması veya müşteri depolarına sevkiyatında, kara yolu yerine bazen demir yolu kullanılmaktadır.



Resim 1.6: Kombine taşımacılıkta demir yolu

Gelişmiş ülkelerde demir yolu ağının yaygın olması ve bazı ülkelerde kara yolu araçlarının kullanımına getirilen sınırlamalar, taşıyıcıların demir yolu taşımacılığına yönelmesine sebep olmuştur. Trenlerin aynı anda çok sayıda konteyneri bir arada taşıyabilmesi kombine taşımacılıkta önemli bir üstünlük yaratmaktadır.



Resim 1.7: Kombine taşımacılıkta konteyner

Vagonlar ile taşınacak taşıma üniteleri transit ülkenin belirlediği ağırlık, uzunluk ve yükseklik standardında olmalıdır. Vagon boyutları konteyner taşımaya uygun olmalıdır. Varış yeri demir yolu terminallerinde, indirme ve bindirme işlemleri için yeterli ekipman bulunmalıdır.

Kombine taşımacılıkta, kara yolu-demir yolu entegrasyonlu sevkiyatlar:

- Çekici ile birlikte taşıma,
- Çekici olmadan (konteyner, dorse gibi taşıma üniteleri ile) taşıma şeklinde gerçekleşmektedir.

➤ **Çekici ile birlikte taşıma:**

Kara yolu çekici ve römorkunun bir rampanın üzerinden özel bir vagona (piggy back) yüklendiği taşımadır. Buna “ yatay yükleme” denmektedir. Bu taşımanın avantajları kara yolu aracının amortisman ve değişken maliyetlerinde tasarruf sağlaması ve sürücünün dinlenebilmesidir.

Kara yolu araçlarının çekicisi ile birlikte taşınabildiği trenlere “yürüyen yol” (roolling road) treni denmektedir. Yürüyen yol trenleri kısa sürede yüklenip boşaltılabilmektedir. Yükleme ve boşaltmalar için ne kara yolu taşıyıcısı ne de demir yolu terminalinin özel ekipmana sahip olması gerekmektedir. Ancak bu taşımalarda kullanılan vagonlar özel tiptedir.

Çekici ile birlikte taşımanın en önemli dezavantaj; çekicinin ağırlığının da yük olarak muamele görmesidir. Ayrıca bazı ülkelerde demir yolu gabarisi 4 metre yükseklikteki kamyonlar vagonla taşımaya kabul edilmemektedir. Bu nedenlerle, kısa ve orta mesafelerde (200-400 km) çekicisiz treylerlerin demir yoluyla taşınması daha uygundur.

➤ **Çekici olmadan taşıma:**

Demir yolunun kullanıldığı kombine taşımacılığın en yaygın şekli konteynerler, ayaklı konteynerler ve çekicisiz römorkların taşınmasıdır. Sadece yüklenen ünitenin demir yolu ile taşındığı bu taşımacılık türü kombine taşımacılık pazarında en büyük paya sahiptir.

1.4.1.3. Gemi

Kombine taşımacılıkta kullanılan gemi türlerinin en önemlisi konteyner gemilerdir. Diğer uygun türler ise Ro-Ro gemileri ile palet taşımaya elverişli gemilerdir.

Konteyner gemileri tam konteyner ve yarı konteyner (semi container) gemileri olabilir. Uygun mekanik donanımları ve kısa sürede yükleme imkânı sayesinde tam konteyner gemilerinin limanda kalma süreleri en düşük seviyededir.

- Tam konteyner gemileri; konteynerlerin gemi içinde kaymalarını önlemek üzere bölümlere sahiptir. Ayrıca konteynerlerin üst üste istifli ile seyir esnasında hasar oranları en az seviyeye indirilmiştir. Yüklerin büyük bölümü ambarlarda, bir kısmı da güvertelerde taşınmaktadır.
- Yarı konteyner gemileri; gerçekte kuru yük gemileri olup, konteyner taşımaları içinde özel donanıma sahip gemilerdir. Konteyner dışında palet, sandık vb. de taşıyabilir.
- Modern konteyner gemileri; konteynerlerin yüklenmesi veya gemiden boşaltılmasına ilişkin herhangi bir donanımın gemide bulundurulmaması temeline dayanmakta, yükleme ve boşaltma hizmetleri rasyonelleşmenin sağlanması için liman terminalleri tarafından mekanizasyonla yapılmaktadır.



Resim 1.8: Modern konteyner gemisi

Düzenli hat konteyner gemilerinin çok sayıda limana uğraması ekonomik değildir. Bu nedenle büyük konteyner gemileri ana uğrak limanlarında yükleme ve boşaltma yapmaktadır. Çevre tali merkezlerden ana limana konteyner taşımacılığı ise kara, demir yolu veya küçük gemilerce (feeder gemileri) gerçekleştirilmektedir.

Kombine taşımacılıkta kara yolu-deniz yolu entegrasyonlu sevkiyatlariki şekilde gerçekleşir. Bunlar:

- Kara yolu çekici ile birlikte taşıma (Ro-Ro taşımacılığı)
- Kara yolu çekicisi olmadan (konteyner, palet ve dorse gibi taşıma üniteleri ile) taşıma

1.4.1.4. Uçak

Hava yolu taşımacılığı hacmi düşük fakat pahalı eşyaların taşınmasında daha rasyonel bir taşıma türüdür. Hava yolu taşımacılığı süratli olduğu kadar yüksek maliyetli bir taşıma türü olması nedeniyle aktarma ve bekleme gibi durumlarda zaman kullanımı çok önemlidir. Hava yolunun kullanıldığı kombine taşıma sisteminde, gemi veya demir yolu gibi nispeten daha ağır ve yüksek tonajlı taşıma türleri yerine daha düşük tonajlı ve genellikle kara yolunu içeren kombinasyonlar tercih edilmektedir.



Resim 1.9: Kombine taşımacılıkta uçaklar

Hava yolu taşımalarında iki türlü kargo bulunmaktadır. Bunlar:

- Dökme (bulk) kargolar ile
- Birim hâline getirilmiş (unitised cargo) kargolardır.

Yüklerin birim taşıma üniteleri (ULD-unit loading device) hâline getirilmesi taşıma sisteminin hızlı ve etkin çalışmasını sağlar. ULD, taşıma sistemi içindeki yüklerin, göndericinin deposundan alıcının deposuna kadar kara yolu aktarmaları dâhilinde sağlanmasını öngörür.

Yolcu uçaklarıyla da kargo taşınabilir. Bu tür uçaklardaki yükler genellikle dökme yüklerdir. Standart olmayan bu tür dökme yükleme ve boşaltma işlemleri konteyner yüklemesine göre daha fazla zaman almaktadır.

Hava yolu taşımacılığında kullanılan kargo uçaklarının çoğunluğu bu şekilde tasarlanmış ve aynı zamanda geniş gövdeli yolcu uçaklarının alt güverteleri de hem kargo hem bagaj taşınması için bu şekilde düzenlenmiştir.



Resim 1.10: Kargo uçakları

Zaman kaybını engellemenin ve yüksek fayda sağlamanın en iyi yolu uçağın “roller” sistemi ile döşenmesi ve ön yükleme için standart ölçülerdeki uçak paletlerini kullanmasıdır.

Uçaklarda taşıma ünitelerinin (konteynerleşme) faydaları şunlardır:

- Yükleme ve boşaltma işlemlerinin kısa sürede tamamlanabilmesi,
- Daha az emek gücü kullanımı, dolayısıyla operasyonların daha ekonomik gerçekleşmesi,
- Elleçme işlemlerinin kısılması, dolayısıyla kargo hasar riskinin düşmesi,
- Kargo terminallerine erişimin kolay olması,
- Gümrük mührü altında kapıdan kapıya konteyner hizmetinin bulunması,
- Uçağın yükleme hacminden daha fazla yararlanılması,
- Konteynerli kargo tarifelerinin daha ekonomik olması,
- Elleçleme (yükleme boşaltma) sırasında kargonun iklim şartlarından daha az etkilenmesi,
- Çalınmalara karşı daha fazla korunma imkânı sağlaması,
- Paketleme masraflarında tasarruf sağlanmasıdır.



Resim 1.11: Uçak taşıma ünitelerinden konteynerler

Kapıdan kapıya uçak aktarmalı (kombine) taşımalarda, yükleme, elleçleme ve dokümantasyon gibi operasyonel işlemlerde de maliyet ve zaman tasarrufu sağlanabilmektedir. Diğer yandan yüklerin alıcısına emniyetli bir şekilde ulaştırılması da sağlanmaktadır.

1.4.2. Taşıma Terminalleri

Taşıma terminalleri kombine taşımacılık sistemlerinin vazgeçilmez unsurlarıdır. Kombine taşıma terminalleri, taşıma türlerinden en az ikisine hizmet vererek bir entegrasyonu gerçekleştirmektedir.

Deniz yolu terminalleri, kara ve demir yolu taşımacılığı ile son derece uyumlu olması ve büyük miktarda eşyanın sevkiyat ve depolanmasına imkân tanıyan kapasiteleriyle en önemli kombine taşıma merkezleridir. Gemilerin limanlarda en kısa sürede yükleme ve boşaltma yapabilmesi için özel donanımlı konteyner terminalleri (limanları) bulunması gerekmektedir. Bu şekilde kombine taşıma sisteminden azami şekilde yararlanma imkânı ortaya çıkmaktadır.

Konteyner taşıma terminali olarak limanlar ülke ve/veya ülkelerin bulunduğu bölgelere hizmet edebilecek bir yapıya sahip olmalıdır. Aksi hâlde göndericinin malını en yakın limana sevk etmesi, gemilerin ülke sularında çok sayıda limana uğramalarından dolayı zaman kayıpları ortaya çıkarmaktadır.



Resim 1.12: Konteyner yükleme terminali

1.4.3. Taşıma Üniteleri

Kombine taşıma üniteleri konteynerler, paletler, treyler vb. standart boyutlarda taşıma kaplarıdır. Kombine taşıma ünitelerinin en önemlisi konteynerlerdir. Konteynerler, yükleme, boşaltma ve aktarmaları zaman ve maliyet yönünden rasyonel hâle getirerek, kombine taşımacılığın temelini oluşturmaktadır. Etkinlik ve verimlilik sağlanmasında taşınacak malların birim (ünite) hâline getirilmesi gerekmektedir. Böylelikle eşya müşterilere en kısa zamanda teslim edilebilmektedir.

Konteynerler üç önemli işlevi birlikte yerine getirebilmektedir. Bunlar:

- Eşyanın düşme, kayma ve hasarlanmasını engellemesi,
- Eşyayı iklim koşullarına karşı koruması,
- Eşyanın taşıma türleri arasında yeniden elleçlenmeden aktarılmasına izin vermesidir.

Konteynerler boyutlarının taşıma sisteminde bulunan araçlara uyumlu olması ve nitelikleri taşıma zinciri içindeki aktarmaları mümkün kılmıştır.

Konteynerler gemi işletmecilerine (armatörlere) de büyük yararlar sağlamaktadır. Bunlar:

- Konteynerle yük taşımacılığı, geminin limanda kalış süresini kısıtlamaktadır ve gemilerden yararlanma oranını arttırır. Bir konteynerin yaklaşık 15 tonluk yükü ihtiva ettiği ve bunun 2-3 dakikada boşaltılabileceği de dikkate alınırsa bir saatte 350-400 ton yük indirilebildiği anlaşılır. Böylece, yükleme boşaltma hızı 6-9 kat artmış, zaman tasarrufu konteynerlerin limanlarda bekleme süresini kısaltmıştır.
- Konteyner taşımacılığı, daha büyük kapasiteli ve süratli gemilerin yapımını desteklemiştir. Bunun sonucu olarak da yükleme ve boşaltma hizmetleri yoğunlaşmış, terminallerin konteyner konusunda ihtisaslaşmış merkezler hâline gelmesine neden olmuştur.
- Büyük konteyner gemilerinin sefere konması finansman imkânlarını ortaya çıkarmıştır. Bu şekilde yüksek kapasiteli konteyner gemilerinden azami şekilde yararlanılması mümkün olmuştur.

Ülkemiz açısından konteyner taşımacılığı, dış ticaretimizin gelişmesi ve uluslararası taşımacılık yönünden oldukça önemli bir unsur olarak görülmektedir. Kombine taşımacılıkta konteynerlerden daha fazla yararlanılması için taşıma sisteminde bulunan kara yolu, demir yolu ve liman işletmeleri ile gemi armatörleri işbirliğine gitmeli, mümkün olduğu takdirde taşıma sistemleri içindeki iş süreçleri birleştirilmelidir. Bu amaçla;

- Her yıl sürekli artan iş hacmi karşısında elektronik veri iletişim tekniklerinden yararlanılmalı,
- Kara, deniz ve demir yolu ile ilgili temel altyapı yatırımları, küresel ihtiyaçlar göz önüne alınarak uzun vadeli beklentiler doğrultusunda planlanmalıdır.

UYGULAMA FAALİYETİ

Aşağıdaki işlem basamaklarını uygulayınız.

İşlem Basamakları	Öneriler
<ul style="list-style-type: none">➤ Kombine taşımacılığın diğer taşıma yöntemlerine göre üstün yönlerini arkadaşlarınızla tartışınız.	<ul style="list-style-type: none">➤ Kombine Taşımacılığın üstün yönlerini araştırırken diğer taşıma türlerinin özelliklerine ve eksik taraflarına dikkat ediniz.
<ul style="list-style-type: none">➤ Türkiye'nin stratejik konumunu da dikkate alarak Türkiye' de kombine taşımacılığın geleceğini sınıfta tartışınız.	<ul style="list-style-type: none">➤ Türkiye' de kombine taşımacılığın geleceğini tartışırken, bu sistemin gerektirdiği teknolojik alt yapıyı ve bunun için gereken yüksek maliyeti de dikkate alınız.
<ul style="list-style-type: none">➤ Kombine taşımacılıkta taşıma modellerini görsel ve yazılı bir sunu oluşturarak arkadaşlarınızla paylaşınız.	<ul style="list-style-type: none">➤ Kombine taşımacılıkta taşıma modelleri olan tek modlu taşıma, modlar arası taşıma, çoklu taşımacılık, kombine taşımacılık türlerinin birbirlerinden farklı yönlerine dikkat ediniz.
<ul style="list-style-type: none">➤ Kombine taşımacılığın temel bileşenlerini tespit ediniz.	<ul style="list-style-type: none">➤ Taşıma araçları, taşıma üniteleri, taşıma terminaleri hakkında ayrıntılı bilgi ediniz.

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

Aşağıdaki soruları dikkatlice okuyunuz ve doğru seçeneği işaretleyiniz.

1. Aşağıdakilerden hangisi kombine taşımacılığın temel özelliklerinden **değildir** ?
- A) Taşıma kaplarını standart hâle getirmek
B) Taşıma sistemlerinin uyumlu hâle gelmesi
C) Taşımacılık faaliyetlerini yönlendirmek
D) Tarafların hukuki sorumluluklarını ortaya koymak

Aşağıdaki cümleleri doğru veya yanlış olarak değerlendiriniz.

2. () Kombine taşımacılık, klasik aktarmalı taşımacılıktaki ayrı ayrı yapılan operasyonel işlemlerin bürokrasisini azaltır.
3. () Kombine taşımacılık eşyaların göndericiden alıcıya daha fazla evrakla ulaşmasını sağlar.
4. () Kombine taşımacılık ham madde ve diğer girdilerin tedarikinde sürat kazandırır.
5. () Birim yük hâline getirilmemiş eşyanın kombine taşımacılık sistemiyle sevk edilmesi mümkün **değildir**.
6. () Hava yolu taşımalarında yüklerin birim taşıma üniteleri hâline getirilmesi taşıma sistemini yavaşlatır.
7. () Yolcu uçaklarıyla taşınan kargolar genellikle dökme yüklerdir.
8. () Konteynerli kargo tarifeleri yüksek maliyetlidir.
9. () Kapıdan kapıya aktarmalı taşımalarda yükleme, elleçleme ve dokümantasyon işlemlerinde maliyet ve zaman tasarrufu sağlanır.
10. () Konteynerler yük taşımacılığı, geminin limanda kalış süresini uzatır ve gemilerden yararlanma oranını azaltır.
11. () Elleçleme işlemlerinin kısılması kargo hasar riskini azaltır.
12. () Çekici ile birlikte taşımada çekicinin ağırlığının da yük olarak muamele görmesi önemli bir dezavantajdır.

Aşağıdaki cümlelerde boş bırakılan yerlere doğru kelimeleri yazınız.

13. Eşyaların bir veya daha fazla taşıyıcı tarafından tek bir taşıma türü kullanılarak taşınmasına denir.
14. Tek veya aynı taşıma ünitesi veya aracıyla birden fazla taşımacılık türü kullanılarak yapılan taşıma şekline denir.

-
15. Taşımanın büyük bölümünün demir yolu, iç sular veya deniz yoluyla yapıldığı başlangıç veya nihai aşamalarında kara yolunun olabildiğince kısa mesafelerde kullanıldığı çok türlü taşımaya denir.

DEĞERLENDİRME

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

KONTROL LİSTESİ

DEĞERLENDİRME ÖLÇÜTLERİ		Evet	Hayır
1.	Kombine taşımacılığın diğer taşıma yöntemlerine göre üstün yönlerini öğrendiniz mi?		
2.	Olumlu ve olumsuz yönleri de göz önünde bulundurarak; stratejik konumu çerçevesinde Türkiye’ de kombine taşımacılığın geleceğini değerlendirdiniz mi?		
3.	Kombine taşımacılıkta taşıma modellerini kavradınız mı?		
4.	Kombine taşımacılığın temel bileşenlerini öğrendiniz mi?		
5.	Kombine taşımacılıkta taşıma modelleri olan tek modlu taşıma, modlar arası taşıma, çoklu taşımacılık, kombine taşımacılık türlerinin birbirlerinden farklı yönlerine dikkat ettiniz mi?		

DEĞERLENDİRME

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

ÖĞRENME FAALİYETİ-2

AMAÇ

Ofis ortamında, bilgisayar, yazıcı ve faks gibi donanımları kullanarak TTK, TSE standartları, firma standartları ve gümrük kanunlarına göre kombine taşımacılıkta tarafların sorumluluklarını öğrenebileceksiniz.

ARAŞTIRMA

- Uluslararası kombine taşımacılıkta rol oynayan örgütleri araştırınız.
- Kombine Taşımacılık Konşimentosu'nun ne olduğunu ve nasıl düzenlendiğini araştırınız.
- Lojistik firmaların sorumluluklarının neler olduğunu ve taşımacılık sırasında hangi konuların sorumluluk kapsamı dışında olduğunu araştırınız.
- Bulabileceğiniz belge, resim, dergi vb. dokümanları sınıf ortamında arkadaşlarınızla paylaşınız.
- Araştırma yaparken çevrenizde bulunan depo, antrepo, lojistik firmaları ya da nakliye firmaları ile anlaşmalı olarak çalışan işletmelerin ilgili servislerinden yararlanabilirsiniz. Ayrıca bu firmaların internet sitelerinden de bilgi edinebilirsiniz.

2. KOMBİNE TAŞIMACILIKTA TARAFLARIN SORUMLULUĞU

2.1. Kombine Taşımacılığın Yasal Çerçevesi

Kombine taşımacılığın uluslararası hukuki çerçevesini Birleşmiş Milletler 1980 tarihli “Eşyanın Uluslararası Kombine Taşımacılığı Üzerine Konvansiyonu’nda” belirlemektedir. Konvansiyonu kabul etmiş ülkeler arasındaki kombine taşımalarda konvansiyon hükümleri uygulanmaktadır.



Resim 2.1: Kombine taşımacılıkta yasal hükümler

Konvansiyonun 1. Maddesi “Kombine Taşımacılık Sözleşmesi” ni şöyle tanımlamaktadır. “Bir kombine taşımacılık operatörünün navlun ödemesi karşılığında, uluslararası kombine taşımacılık operasyonunu yerine getirme ya da sağlama amacı taşıyan bir sözleşmedir”.

Konvansiyona göre, “Kombine Taşımacılık Operatörü (KTO), kendi adına veya kendi adına hareket eden bir başkası adına gönderici veya kombine taşımacılık operasyonuna katılan taşıyıcılarla aralarında bir hizmet sözleşmesi yaparak yükümlülüklerini üstlenen kişidir.”. Bu anlamda KTO, bir taşıma firması olabileceği gibi bir lojistik firmada olabilmektedir.

Lojistik firmanın sorumluluğu, göndericiden aldığı eşyanın alıcısına teslimine kadar olan süreci kapsamaktadır. Lojistik firma kendi adına çalışan veya sözleşme yükümlülüğünü yerine getirmek için hizmetine başvurduğu kişilerin hareket ve ihmallerinden sorumludur (Madde 14-15).

Lojistik firma;

- Kendi çalışanları, alıcıları veya hizmetine kullandığı üçüncü kişilerin kusur ve ihmalinin yol açtığı ve
- Gerekli makul önlemlerin tümünü aldığını ispat etmediği takdirde meydana gelebilecek bütün zarar, ziyan ve gecikmelerinin sorumluluğunu üstlenmesi gerekmektedir (Madde 21).

Kombine taşımacılık ile ilgili konularda ihtilaf hâlinde başvurulabilecek yargı mercileri şunlardır:

- Kuruluş merkezinin bulunduğu,
- Kombine taşımacılık sözleşmesinin hazırlandığı,
- Malların yüklendiği ya da teslim edildiği,
- Kombine taşımacılık belgelerinde ihtilaf hâlinde başvurulacağı belirtilen ülke mahkemeleri (Madde 26).

Uluslararası ticari ihtilafların artma eğilimi üzerine, Konvansiyon ayrıca tahkimi (son mahkeme) bir alternatif yargı prosedürü olarak kabul etmiştir. Buna göre taraflar ihtilaflarını tahkim yoluyla çözmeyi seçebilir (Madde27). Tahkim başvurusu yazılı olmalıdır.



Resim 2.2. Kombine taşımacılıkta yargı aşaması

Lojistik Firmanın kombine taşımalardaki sorumluluğu “Milletlerarası Ticaret Odası” (ICC) tarafından da ele alınmıştır. ICC’ ye göre; lojistik firma malları teslim aldığı andan itibaren teslim ettiği ana kadar geçen sürede, taşımanın tüm sorumluluğunu üstlenmiş olur. Lojistik firma taşımayı bizzat veya başka ara taşıyıcılara yaptırması bu kuralı etkilemez. Lojistik firma, taşımanın her evresinde emri altında hareket eden ya da hizmetini kullandığı üçüncü kişilerin kusurlarından da sorumludur.

Taşıyıcı; sorumluluğu altındaki eşyanın kayıp, hasar ve ziyanından sorumludur. Taşıyıcı ancak zayı ve hasarın gönderenin veya onun yerine hareket eden kimselerin hareketinden değil, ambalaj ve işaretleme, eksikliklerden; yükleme ve istiflemadaki hatalardan; eşyanın doğasındaki ayıptan; grev, lokavt veya bir başka engellemelerden ve nükleer bir kazadan meydana geldiğini ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulur. Kayıp ve hasar tazminatı, malın kombine taşıma belgesinde yazılı değerinden; bu değer belli değilse aynı cins malların ekspertiz değerinden fazla olamaz.

Taşıyıcı, gecikmeden doğan zararlardan da sorumludur. Gecikme tazminatı navlun tutarını aşamaz. Ancak bu sınırlama ulusal hukuka veya uluslararası konvansiyonların hükümlerine aykırı olamaz.

Taşıma için bir süre tayin edilmiş ise bu sürenin dolmasını takip eden 90 gün içinde teslim edilmeyen eşya zayı olmuş sayılır. Bu tarihleri takip eden 9 ay içinde dava açılması gerekir. Aksi hâlde taşıyıcı sorumluluktan kurtulur.

2.2. Uluslararası Kombine Taşımacılıkta Rol Oynayan Örgütler

Kombine taşımacılık sistemi Avrupa Birliği, Ulaştırma Bakanları Avrupa Komisyonu (UBAK), Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi (BM AEK) tarafından da geliştirilmesi teşvik edilen taşıma biçimidir.

Uluslararası kombine taşımacılıkta rol oynayan önemli örgütler şunlardır:

2.2.1. Uluslararası Lojistik Firma Dernekleri Federasyonu (FIATA)

Uluslararası Lojistik Firma Dernekleri Federasyonu (international federation of freight forwarders associations) 1926 yılında Avusturya’da kurulmuş olup yaklaşık olarak dünyadaki 40.000 lojistik firmayı temsil eden bir sivil toplum organizasyonudur.

FIATA’nın genel amaçları şu şekilde belirtilebilir:

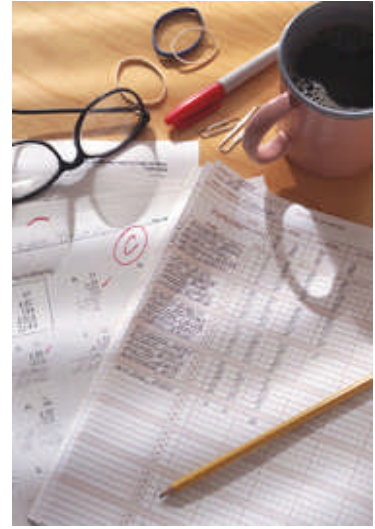
- Dünyadaki tüm lojistik firmalar arasında işbirliğini geliştirmek
- Taşımacılık ve lojistik sektörüne danışmanlık ve uzmanlık hizmeti vermek
- Lojistik firmaları uluslararası alanda temsil etmek, çıkarlarını korumak ve güçlendirmek
- Taşımacılık sektöründeki hizmet kalitesini yükseltmek için sektörle ilgili yayınlar hazırlamak
- Sektörde, tek tip dokümanların kullanımını yaygınlaştırmak üzere standartlar geliştirmek
- Hizmet içi eğitim programları geliştirmek
- Sektörde özellikle elektronik ticaret, sigortacılık ve barkod uygulamalarının gelişimine öncü olmak

FIATA'nın rolü, dünyadaki tüm lojistik firmalara hizmetlerini yerine getirirken yardımcı olmaktır. Lojistik firmaların faaliyetler sırasında karşılaştıkları her tür yasal, ticari prosedürlerden kaynaklanan sorunlar FIATA tarafından bir çözüme kavuşturulmaktadır. Bu amaçla, yasaların standartlaştırılması ve ticari uygulamaların benzerlik göstermesi yönünde çalışmalarda bulunmakta ve lojistik firmaların faaliyetleri sırasında karşılaşıacağı belirsizlikleri azaltmaktadır.

FIATA'nın temel lojistik hizmetlerini kapsayan standart belgeler geliştirmesi uluslararası taşımacılıkta lojistik firmaların karşılaştıkları sorunları azaltmaya yöneliktir. Bu belgeler arasında en çok tanınan ve kullanılan FIATA combined transport bill of lading veya kısa adıyla FBL'dir.

FIATA tarafından hazırlanan ve lojistik firmaların hizmetlerinde bir standart oluşturmak amacıyla sunulan diğer belgeler şunlardır:

- Ciro edilebilir kombine taşımacılık konşimentosu (negotiable fiata combined transport bill of lading- FBL)
- Lojistik firma mal teslim alındı makbuzu (forwarders certificate of receipt-FIATA FCR)
- Lojistik firma taşıma makbuzu (forwarders certificate of transport-FIATA FCT)
- Lojistik firma antrepo alındı makbuzu (FIATA warehouse receipt-FWR)



Resim 2.3 : Kombine taşımacılıkta sözleşmeler

- Ciro edilemeyen kombine taşımacılık konşimentosu (non-negotiable FIATA multimodal transport waybill-FWB)
- Tehlikeli madde taşımaya ait gönderen bildirim (shippers declaration for the transport of dangerous goods-FIATA SDT)
- Taşımacılık talimatları (FIATA Forwarding Instructions-FFI)
- Ağırlık sertifikası (shippers intermodal weight certificate-FIATA SIC)

Bu dokümanların telif hakları FIATA'ya aittir. FIATA kendisine üye olan ulusal derneklere, üyeleri tarafından kullanılması için çoğaltma lisansı vermektedir. Ulusal dernekler de üye firmalara dağıttıkları dokümanlara seri numaraları vererek, bu dokümanların yayımını denetim altında tutarlar. Bu dokümanları lisans sahibi olmadan çoğaltmak ve dağıtımını yapmak telif yasaları tarafından suç olarak kabul edilmektedir. Türkiye'de Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenler Derneği (UTİKAD) bu belgelerin basım ve dağıtım hakkına sahip kuruluşlardan biridir.

2.2.2. Uluslararası Kombine Taşıma Şirketleri Birliği (UIRR)

Uluslararası Kombine Taşıma Şirketleri Birliği temel olarak treyler ve hareketli kasa (swap body) taşıması yapmakta olan 17 büyük kombine taşıma işi yapan işletme tarafından kurulmuştur.

2.2.3. Interkonteyner – Interfrigo (ICF)

Interkonteyner-Interfrigo 23 ulusal demir yolunun iştiraki ile kurulmuştur. Taşımalarının % 50'sini deniz yolu ile konteyner taşıması, geri kalanı ise treyler ve hareketli kasalar oluşturmaktadır.

2.3. Lojistik Firmalar ve Taşıma Belgeleri

Uluslararası kombine taşımacılığında, tek modlu taşımacılıkta olduğu gibi gönderici, alıcı ve taşıyıcı (lojistik firma) arasındaki sorumlulukların belirlenmesinde en önemli pay taraflar arasında düzenlenen belgelerdir.

2.3.1. Kombine Taşımacılık Konşimentosu (FBL) (FIATA combined transport bill of lading)

Lojistik firmaların uluslararası kombine taşımacılıkta kullandıkları başlıca belge "FIATA Kombine Taşımacılık Konşimentosu" dur (FIATA combined transport bill of lading-FBL).

FBL, birden fazla taşıma türüyle yapılan kombine taşımacılık uygulamasında kullanılmak amacıyla hazırlanmış bir belge olmasına rağmen, tek taşıma türünün kullanıldığı uygulamalarda da kullanılmasını engelleyici bir neden bulunmamaktadır. FBL'in kullanılması uluslararası konvansiyon veya ulusal mevzuat gereği değil, tarafların anlaşmalarına bağlıdır.

2.3.1.1. FBL ve Lojistik Firmaların Sorumluluğu

Lojistik firmaların eşya üzerindeki sorumluluğu, FBL'i düzenleyip müşteriye sunması ile başlamaktadır. Lojistik firmalar eşyanın idaresini göndericiden teslim aldığı andan itibaren, FBL'de belirtilen teslimat yerine eşyaları alıcısına ulaştırana kadar tüm taşıma operasyonunun sorumluluğunu üzerine almaktadır.

Lojistik firmaların eşya taşıma sorumluluğunun kapsamı şu şekilde belirtilebilir:

- Lojistik firmaların sorumluluk süreci, malın teslim alınmasından varış noktasındaki yetkili kişiye teslim edilmesine kadar olan tüm taşıma sürecini kapsamaktadır.
- FBL şartlarında belirtildiği üzere açık bir sorumluluk üstlenilmesi söz konusudur.
- Lojistik firmalar sadece kendisinin değil, çalışanlarının, yurtdışı temsilcilerinin ve hizmetini kullandığı üçüncü şahısların hareket ve ihmallerinden de sorumlu tutulmaktadır.

Bu nedenle lojistik firmaların sadece bir aracı olduğunu ileri sürerek sorumluluktan kaçınması söz konusu değildir. Kombine taşımacılık operatörü olarak lojistik firmaların temel sorumluluğu taşımanın belirli bir bölümünde gerçekleşen ve sorumlusu tespit edilemeyen kayıp ve hasarlara karşı uygulanmalıdır. Müşteri, kayıp ve hasar hâlinde taşımanın herhangi bir aşamasından sorumlu olan taşıyıcıya karşı tazminat davası açma hakkına sahiptir.

Fbl şartlarına göre lojistik firmaların sorumlu olmadığı durumlar şunlardır:

- Gönderici veya gönderici adına hareket eden kişilerin yaptığı kusur ve hatalar,
- Paketleme, ambalajlamadaki kusurlar ve paketlerin yanlış işaret ve numaralandırılması,



Resim 2.4: FBL kapsamında lojistik firmanın yükle ilgili sorumlulukları

- Gönderici veya gönderici namına hareket eden bir kişi tarafından elleçlenmesi, yüklenmesi, istiflenmesi veya boşaltılması,
- Malın doğasında var olan kusurlar
- Grev, lokavt, işleri durdurma vb. nedenlerle taşınmanın engellenmesinden sorumlu değildir.

Eşyaların taşınması sırasında yaşanabilecek aksaklıklardan dolayı Lojistik firmalar, daha önceden kararlaştırılan tarihte teslimatı gerçekleştiremeyebilir. Eşya, lojistik firmalar sorumluluğuna verildikten sonra 90 gün içinde alıcısına teslim edilemezse, kayıp sayılacaktır. Eşyanın kaybolmadığını kanıtlama sorumluluğu lojistik firmalara aittir.

Kombine taşımacılık sistemi içinde deniz yolu taşımacılığının önemli bir yer teşkil etmesi, kombine taşımacılık operatörünün temel sorumluluğunun deniz yolu taşımacısının sorumluluğu ile ilişkilendirilmesine neden olmuştur. Ancak FIATA Konşimentosunu (FBL) deniz yolu taşıması içermeyen kombine taşımalarda da kullanmak mümkündür. Bu gibi durumlarda kara veya hava yolu taşımacılığı prensiplerinin yerine deniz yolunun düşük sorumluluk limitleri ve beher birim ya da kilogram başına sorumluluk limitleri alınabilmektedir.



Resim 2.5: Kombine taşımacılıkta deniz yolu

Deniz yolu ile taşınmanın sorumluluk alt sınırı “Special Drawing Rights”(SDR) olarak tanımlanmış ve sorumluluk sınırı beher birim başına 666,67 SDR, beher kilogram başına 2 SDR olarak tespit edilmiştir. Ayrıca deniz taşımacılığına mahsus, seyrüsefer, yangın ve gemi yönetimi hatalarına karşı savunma hakkı, kombine taşımacılık operatörü lehine saklı

kalmıştır. Kombine taşımacılık operatörü böylece deniz yolu taşımacılığı sorumluluklarını seçerek kara, hava ve demir yolu taşımacılığının yüksek sorumluluk limitlerinden kaçınabilmektedir.

2.3.1.2 Lojistik Firmaların FBL Kapsamındaki Sorumluluklarının Sigortalanması

Lojistik firma, FBL belgesini düzenleyip müşteriye sunar sunmaz taşıyıcı sıfatıyla sorumluluk üstlendiğinden, kendini risklere karşı korumak için sigortaya ihtiyaç duymaktadır. Sigorta aynı zamanda lojistik firmaya güven kazandırmakta, hizmetlerin pazarlanmasına yönelik faydalar taşımaktadır.

Ancak göndericiler de kendi taşıma sigortasını yaptırmaktan vazgeçmemelidir. Lojistik firma müşterisini FBL altındaki sorumluluğun kargo sigortasının sağladığı korumaya hiçbir şekilde eşit olmadığı konusunda bilgilendirmelidir. Lojistik firmanın FBL altındaki sorumluluğu her iki tarafın rızasıyla özel bir sigorta (insured bill of lading) çerçevesi altında kargo sigortasının koruma limitine bir miktar yaklaşan bir düzenleme ile belirlenebilir.



Resim 2.6: FBL kapsamında sorumluluk sigortası

Bazı ülkelerde kargonun kayıp ve hasarı ile ilgili uygulamaların yanı sıra, kombine taşımacılık operatörünün performansı ve zamanında teslimatını da içeren, zaman garantili sorumluluk ile kargo sigortasının birleştirildiği görülmektedir. Ancak, kargo sigortacılarının, ihracatçı ve ithalatçılarla yaptıkları ve sık sık yeniledikleri genel sigorta sözleşmeleri nedeniyle, lojistik firmanın sorumluluk ve kargo sigortalarını birleştirme teklifleri genelde müşteriler tarafından kabul görmemektedir.

Lojistik firmaların gemi sahiplerinin koruma ve tazminat içeren P/I kulüp sigortalarında olduğu gibi, kar amacı gütmeyen ve ortak riski paylaşan P/I benzeri bir 'kulüp' kurarak, kulüp yönetimi aracılığıyla sigorta koruması aldığı oluşumlar mevcuttur. Lojistik firma ve kombine taşımacılık operatörüne yönelik TTCLUB (through transport club) bu tür ağ sigorta hizmetine bir örnek teşkil etmektedir.

2.3.1.3. Lojistik Firmaların Sorumluluk Sınırları

Lojistik firmaların FBL'den kaynaklanan sorumluluklarının belli sınırları vardır. Lojistik firmanın, taşınan eşyanın kaybolması ve hasar görmesi hâlinde tazminat yükümlülüğü bulunmaktadır. Ancak bu tazminat miktarının belirlenmesinde izlenecek yol belli koşullara bağlanmıştır.

Kayıp ve hasar hâlinde ödenecek tazminatın miktarı, eşyanın değerine göre saptanacaktır. Eşyanın değeri, kayıp ve hasarın kesinleştiği günkü borsa fiyatına; böyle bir borsa fiyatı olmadığında piyasa fiyatına; böyle bir piyasa fiyatı da yoksa eşyanın aynı kalitedeki benzerinin normal değerine göre saptanacaktır.

Lojistik firma kaybolan veya hasar gören bir malın, brüt ağırlığının kilogramı başına 2 SDR veya her paket veya ünite başına en fazla 666.67 SDR ile eşdeğer bir meblağı aşan değerler için tazminat ödemekle sorumlu tutulamaz. Ancak gönderici, eşyanın değerini lojistik firmaya yazılı olarak bildirmiş ve konşimentoya kaydetmiş ise tazminat miktarı bu değer üzerinden hesaplanır.

Konteyner, palet ya da paket içinde birden fazla paketleme ünitesi yüklendiğinde, FBL üzerinde parça adedi, yüklenen birim sayısını gösterir. Burada dikkat edilmesi gereken nokta konteyner içindeki yükleme birimlerinin tek tek sayılmadığı takdirde, birim sıralamasının konteynere içindekilerle birlikte uygulandığıdır. Tek tek sayılması durumunda birim sayısı birimlerin toplamı kadardır.

Kombine taşımacılık kontratına rağmen deniz veya dâhilî su yolları eşya taşımacılığını içermiyorsa lojistik firmanın sorumluluğu, kaybolan veya hasar gören eşyanın brüt ağırlığının kilogram başına 8.3 SDR gibi bir meblağı geçmemek üzere sınırlandırılır. Burada kombine taşımacılığa deniz yolu taşınması eklenmediği takdirde CMR Konvansiyonu'ndaki sınırlama (beher kilo başına 8.33 SDR) öngörülmektedir. Öyleyse La Hay / Visby Kuralları'na oranla daha düşük bir sorumluluğa-beher kilo başına sınırlamanın 2 SDR'den 8.33 SDR'ye yükseltilmesine rağmen-yol açacak ek bir sınırlama yoktur. Zira birim ağırlığı yaklaşık 80 kg daha az ise taşıyıcı için birim sınırlaması tercih edilir olacaktır.

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

Lojistik firma teslimattaki gecikmeyi takip eden kayıp veya hasardan da sorumluyorsa, ödenmesi gereken tazminat miktarı, navlunun bedelinin iki katı ile sınırlıdır.

Burada mali sorumluluğa taşıma sistemi içindeki sorumluluk ilkesi uygulanmaktadır. Böylece lojistik firma ve iddia eden, kayıp ve hasarın gerçekleştiği taşımanın belirli bir evresi için özel bir sözleşme imzalamışlarsa, bu sözleşmeye istinaden uygulanabilen ve uluslararası konvansiyon ve ulusal mevzuatın gösterdiğinden farklı bir sorumluluk sınırı tespit edebilir.

Lojistik firmanın sorumluluğunun sınırlandırılmasının kendisine sağladığı yararlıardan faydalanmaya hakkı olmayacaktır. Ancak, her ne amaçla olursa olsun lojistik firmanın sınırlama hakkı bölünemez. Şikâyetçinin kayıp, hasar ya da gecikmenin lojistik firmanın ihmalden kaynaklandığını ispat etmesi gerektiği gibi sınırlama hakkını kesmek için iki ek şartın yerine getirilmesi gerekmektedir.

2.4. Tehlikeli Madde Taşımaya Ait Gönderici Bildirimi (FIATA SDT) (shipper's declaration for the transport of dangerous goods)

Bu doküman lojistik firmanın tehlikeli malların taşınmasındaki sorumlulukları düşünülerek hazırlanmıştır. Burada dikkat edilmesi gereken nokta göndericinin (shipper) belgeyi imzalaması gerektiğidir. Lojistik firma, müşterinin çıkarına da olsa belgeyi imzalamamalıdır.

2.5. Taşımacılık Talimatları (FFI) (FIATA forwarding instructions)

Birçok lojistik firma müşterilerinden aldığı talimatları kaydetmek için özel bir belge kullanmamaktadır. Lojistik firmalar genellikle konşimento (bill of lading instructions) talimatları gibi işlerinin şartlarını bildiren diğer belgeler kullanmaktadır.

FFI, diğer taşımacılık dokümanlarının içermediği bazı bilgileri kapsamaktadır. Bu bilgiler arasında satış şartları, sigorta şartlarının tanımı, elleçleme talimatları (tehlikeli mallar söz konusu olduğunda), menşe şahadetnamesi ve kredi koşullarını belirten belgeler vardır. FFI kullanılmadığı zaman lojistik firma bu ayrıntıları başka belgelere kaydetmek zorundadır ya da en azından dosyasında saklamalıdır.

FFI, Birleşmiş Milletler' in plan cetveline uygun olarak hazırlanmıştır. Bu cetvel uluslararası ticarete kullanılan belgelerin standartlaşmasında, uluslararası bir temel teşkil etmektedir. Birçok ülke kendi standartlaştırma çabalarında bu cetveli kullanmıştır.

FFI' nin ön yüzünde bazı sayılar ve her kutuda açıklayıcı bilgiler vardır. Bu sayılar Birleşmiş Milletler Ticaret Veri Elementleri Nizamnamesi'ne (UN trade data elements directory) atıfta bulunmaktadır. Belgede bu sayıların yer alması, lojistik firmaların bu belgeyi IFTM (international forwarding and transport document) belgesi yerine kullanabileceğini öngörmektedir. IFTM, EDIFACT ile uyumlu olarak geçilen EDI mesajları için kullanılan temel uluslararası taşımacılık mesaj formatıdır.

SONUÇ

Daha hızlı, daha güvenli ve daha ekonomik taşımacılığın uluslararası rekabette temel belirleyici hâline gelmesi, lojistik firmaların müşterilerine sundukları hizmet anlayışını da değiştirmektedir. Bugünün ve geleceğin iş dünyasında lojistik firma, müşterisinin bütün taleplerine cevap verebilecek şekilde entegre çözümler üretebildiği oranda varlığını sürdürecektir.

Geleneksel limandan limana taşımacılık anlayışı zaman içinde değişmiş kapıdan kapıya taşımacılık anlayışı egemen olmuştur. Bu yeni anlayış kendisini kombine taşımacılıkta bulmaktadır. İhracat veya ithalat taşıma süreçlerinde yüzlerce kilometre olarak ifade edilen bir sevkiyatta farklı taşıma türlerinin bir arada kullanılması kaçınılmazdır.

Günümüzde lojistik firmalar lojistik ve uluslararası taşımacılık iş çevresinde olan yeni eğilimleri yakından takip etmekte ve hızla uygulamaya sokmaktadır. Özellikle uluslararası taşımacılıkta kara yolu, demir yolu ve deniz yolu arasındaki entegrasyonların sağlandığı kombine taşımacılık anlayışı lojistik firmalar açısından büyük önem taşımaktadır.

Lojistik firmaların iş yapma biçimleri ve uzmanlık alanları sadece bir taşıma türü ile sınırlı değildir. Dolayısı ile lojistik firma işletmesi, hava, kara, demir ve deniz yolu taşıma türlerinde yıllar içinde edinmiş olduğu bilgi ve beceriyi kolaylıkla kombine taşımacılık anlayışına yansıtabilecek durumdadır.

Farklı taşıma türlerinin entegrasyonu olan kombine taşımacılık, göndericiler ve alıcılar için büyük avantajlar getirirken çeşitli sıkıntıları da su yüzüne çıkarmaktadır. Ülkemizin bu alanda altyapı, yasal çerçeve ve uluslararası düzenlemeler olmak üzere atması gereken adımlar bulunmaktadır. Türkiye yarınları hızla düşünmek mecburiyetinde olup kombine taşımacılık anlayışına gereken önemi vermelidir. Ülkemiz ticaret potansiyelinin gelişebilmesi ve bulunduğu coğrafi etkin bir şekilde kullanımı kombine taşımacılıktan geçmektedir. Türkiye, bölgesinde lojistik bir merkez, bir üs olma hedefini belirlemelidir. Bu hedefe uygun planlamaların başında kara, hava, deniz ve demiryollarının bir arada uyum içinde çalışmasına yönelik çabalar gelmektedir. Bütün taşıma türlerinde kullanılan terminal ve limanlar her operasyona (kara, hava, deniz, demir) elverişli hâle getirilmelidir. Örneğin, limanlar sadece kara ve deniz yolu ile değil aynı zamanda demir yolu, hava yolu ve boru hattı taşımacılığı ile bağlantılı konumda olup eşit seviyelerde kullanım özendirilmelidir. Altyapı, uluslararası bağlantılar ve yasal çerçevedeki eksiklikler hızla giderilmelidir.

Ülkemiz ihracatçı ve ithalatçıların ürünlerini hedef pazarlara en avantajlı bir şekilde gönderebilmesi, transit taşımacılıktan arzu edilen payın alınabilmesi herkesin ortak görüşüdür. Avrupa Birliği, sektör dernek ve temsilcileri birlik içerisinde taşıma hareketliliğinin korunması için en uygun yöntemin kombine taşımacılık olduğu konusunda görüş birliği içindedir.

UYGULAMA FAALİYETİ

Aşağıdaki işlem basamaklarını uygulayınız.

İşlem Basamakları	Öneriler
<p>➤ Kombine taşımacılık belgelerinde ihtilaf hâlinde başvurulacağı belirtilen ülke mahkemelerinin hangileri olduğunu öğreniniz.</p>	<p>➤ Kombine taşımacılık belgelerinde ihtilaf hâlinde başvurulacak ülke mahkemelerini öğrenirken, kuruluş merkezinin nerede olduğuna, sözleşmenin nerede hazırlandığına, malların nerede yüklendiği ya da teslim edildiğine dikkat ediniz.</p>
<p>➤ Uluslararası Lojistik Firma Dernekleri Federasyonu'nun ne olduğunu ve kimleri temsil ettiğini öğreniniz.</p>	<p>➤ FIATA 'nın genel amaçlarının neler olduğunu, lojistik firmalara faaliyetleri sırasında ne tür destek sağladığını öğreniniz.</p>
<p>➤ Lojistik firmaların eşya taşıma sorumluluğunun kapsamını öğreniniz.</p>	<p>➤ Lojistik firmaların sorumluluğunun nerede, ne zaman başladığına ve nelerin sorumluluk kapsamı dışında olduğuna dikkat ediniz.</p>
<p>➤ FIATA tarafından hazırlanan ve lojistik firmaların hizmetlerinde bir standart oluşturmak amacıyla sunulan diğer belgelerin neler olduğunu ve aralarındaki farkları öğreniniz.</p>	<p>➤ Uluslararası kombine taşımacılığında, tek modlu taşımacılıkta olduğu gibi gönderici, alıcı ve taşıyıcı (lojistik firma) arasındaki sorumlulukların belirlenmesinde en önemli payın taraflar arasında düzenlenen belgeler olduğuna dikkat ediniz.</p>

ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME

Aşağıdaki soruları dikkatlice okuyarak doğru seçeneği işaretleyiniz.

1. Lojistik firmalar için kombine taşıma konşimentosu aşağıdakilerden hangisidir?
A) FBL
B) FCT
C) FWR
D) FCR
2. FBL sözleşmesine göre lojistik firmanın sorumluluk kapsamı aşağıdakilerden hangisiyle belirtilebilir?
A) Lojistik firma sorumluluk süreci eşyanın teslim alınmasından varış noktasındaki yetkili kişiye teslim edilmesine kadar tüm taşıma sürecini kapsamaktadır.
B) FBL şartlarında belirtildiği üzere açık bir sorumluluk üstlenilmesi söz konusudur.
C) Lojistik firma sadece kendisinin değil, çalışanlarının, acenteye aracılarının ve hizmetini kullandığı üçüncü şahısların hareket ve ihtimallerinden sorumlu tutulmaktadır.
D) Hepsi
3. FBL Sözleşmeleri'nde lojistik firmanın sorumluluğu olmadığı bir durum aşağıdaki seçeneklerin hangisinde belirtilmiştir?
A) Kendisi ve çalışanlarının, acenteye aracılarının ve hizmetini kullandığı 3. şahısların hareket ve ihmalleri
B) Paketlemenin ya da eşyanın üzerindeki işaret veya numaraların eksik veya yanlış olduğu durumlar
C) Eşyanın teslim alınmasından varış noktasına teslimine kadar eşyanın uğrayacağı zarar
D) Taşıma ve sevkiyat sırasında eşyaya gelen zarar
4. FBL Sözleşmeleri'nde deniz yolu taşımacılığında sorumluluğun sınırını belirleyen birim hangisidir?
A) ECU
B) SDR
C) FTT
D) Hiçbiri
5. Hangisi tehlikeli madde taşımaya ait gönderen bildirimidir?
A) FFI
B) FBL
C) SDT
D) FCT
6. FFI (taşımacılık talimatları) dokümanlarının içerdiği konular arasında aşağıdakilerden hangisi **gösterilemez**?
A) Sigorta şartları
B) Elleçleme talimatları
C) Menşe Şahadetnamesi
D) Antrepo süreçleri
7. Kombine taşımacılık ile ilgili konularda ihtilaf hâlinde başvurulabilecek yargı mercileri hangileridir?
A) Kuruluş merkezinin bulunduğu
B) Kombine taşımacılık sözleşmesinin hazırlandığı
C) Malların yüklendiği ya da teslim edildiği ülke mahkemeleri
D) Hepsi

8. Aşağıdakilerden hangisi FBL şartlarına göre lojistik firmaların sorumlu olduğu durumlardandır?
- A) Kendi çalışanları, alıcıları veya hizmetine kullandığı üçüncü kişilerin kusur ve ihmalinin yol açtığı kusurlar
 - B) Malın gönderici veya gönderici namına hareket eden bir kişi tarafından elleçlenmesi, yüklenmesi, istiflenmesi veya boşaltılması sırasında oluşan hasarlar
 - C) Malın doğasında var olan kusurlar
 - D) Grev, lokavt, işleri durdurma vb. nedenlerle taşınmanın engellenmesi
9. Kayıp ve hasar hâlinde ödenecek tazminatın miktarı hesaplanırken eşyanın değeri neye göre saptanır?
- A) Eşyanın değeri, kayıp ve hasarın kesinleştiği günkü borsa fiyatına göre
 - B) Borsa fiyatı olmadığında piyasa fiyatına göre
 - C) Piyasa fiyatı da yoksa eşyanın aynı kalitedeki benzerinin normal değerine göre
 - D) Hepsi

Aşağıdaki cümleleri doğru veya yanlış olarak değerlendiriniz.

10. () Kombine Taşımacılık Operatörü (KTO), kendi adına veya kendi adına hareket eden bir başkası adına gönderici veya kombine taşımacılık operasyonuna katılan taşıyıcılarla aralarında bir hizmet sözleşmesi yaparak yükümlülüklerini üstlenen kişidir.
11. () Lojistik firma, taşınmanın her evresinde emri altında hareket eden ya da hizmetini kullandığı üçüncü kişilerin kusurlarından sorumlu **değildir**.
12. () Taşıma için bir süre tayin edilmiş ise bu sürenin dolmasını takip eden 90 gün içinde teslim edilmeyen eşya zayii olmuş sayılır.
13. () Teslim edilmeyen eşyanın zayii olmuş sayıldığı tarihi takip eden 9 ay içinde dava açılması gerekir. Aksi hâlde taşıyıcı sorumluluktan kurtulur.

DEĞERLENDİRME

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

KONTROL LİSTESİ

DEĞERLENDİRME ÖLÇÜTLERİ		Evet	Hayır
1.	Lojistik firmanın sorumluluk sınırlarını öğrendiniz mi?		
2.	Kombine taşımacılık ile ilgili konularda ihtilaf hâlinde başvurulabilecek yargı mercilerini öğrendiniz mi?		
3.	Kombine taşımacılıkta diğer taşıma türlerinden farklı olarak hangi belgeler düzenlenmektedir. Kavradınız mı?		
4.	Lojistik firmaların sorumluluklarının nerede ve ne zaman başladığını öğrendiniz mi?		
5.	Lojistik firmanın faaliyeti sırasında sorumluluk kapsamı dışındaki konuları öğrendiniz mi?		
6.	Kayıp ve hasar hâlinde ödenecek tazminatın neye göre belirlendiğini öğrendiniz mi?		
7.	Lojistik firmanın sorumluluk sınırlarını öğrendiniz mi?		

DEĞERLENDİRME

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

MODÜL DEĞERLENDİRME

Bu modül ile edindiğiniz kazanımlarınızı aşağıdaki soruları cevaplandırarak ölçünüz.

DEĞERLENDİRME ÖLÇÜTLERİ		Evet	Hayır
Kombine Taşımacılıkta Taşıma Modelleri			
1.	Kombine taşımacılığın diğer taşıma yöntemlerine göre üstün yönlerini öğrenebildiniz mi?		
2.	Olumlu ve olumsuz yönleri de göz önünde bulundurarak; stratejik konumu çerçevesinde Türkiye’ de kombine taşımacılığın geleceğini değerlendirebiliyor musunuz?		
3.	Kombine taşımacılıkta taşıma modellerini öğrenebildiniz mi?		
4.	Kombine taşımacılığın temel bileşenlerini öğrenebildiniz mi?		
5.	Kombine taşımacılıkta taşıma modelleri olan tek modlu taşıma, modlar arası taşıma, çoklu taşımacılık, kombine taşımacılık türlerinin birbirlerinden farklı yönlerini öğrenebildiniz mi?		
Kombine Taşımacılığın Yasal Çerçevesi ve Tarafların Sorumlulukları			
6.	Lojistik firmanın sorumluluk sınırlarını öğrenebildiniz mi?		
7.	Kombine taşımacılık ile ilgili konularda ihtilaf hâlinde başvurulabilecek yargı mercilerini öğrenebildiniz mi?		
8.	Kombine taşımacılıkta diğer taşıma türlerinden farklı olarak hangi belgelerin düzenlendiğini öğrenebildiniz mi?		
9.	Lojistik firmaların sorumluluklarının nerede ve ne zaman başladığını öğrenebildiniz mi?		
10.	Lojistik firmanın faaliyeti sırasında sorumluluk kapsamı dışındaki konuları öğrenebildiniz mi?		
11.	Kayıp ve hasar hâlinde ödenecek tazminatın neye göre belirlendiğini öğrenebildiniz mi?		

DEĞERLENDİRME

Yaptığınız değerlendirme sonucunda eksikleriniz varsa öğrenme faaliyetlerini tekrarlayınız. Yapılan değerlendirme sonunda “**Hayır**” şeklindeki cevaplarınızı bir daha gözden geçiriniz. Kendinizi yeterli görmüyorsanız modülü tekrar ediniz. Bütün cevaplarınız “**Evet**” ise bir sonraki modüle geçiniz.

Öğretmeniniz ile iletişime geçiniz.

CEVAP ANAHTARLARI

ÖĞRENME FAALİYETİ-1'İN CEVAP ANAHTARI

1.	C
2.	Doğru
3.	Yanlış
4.	Doğru
5.	Doğru
6.	Yanlış
7.	Doğru
8.	Yanlış
9.	Doğru
10.	Yanlış
11.	Doğru
12.	Doğru
13.	Tek Modlu Taşımacılık
14.	Kombine Taşımacılık
15.	Çoklu Taşımacılık

ÖĞRENME FAALİYETİ-2'NİN CEVAP ANAHTARI

1.	A
2.	D
3.	B
4.	B
5.	C
6.	D
7.	D
8.	A
9.	D
10.	Doğru
11.	Yanlış
12.	Doğru
13.	Doğru

ÖNERİLEN KAYNAKLAR

- ERDAL Murat, Metin ÇANCI, **Lojistik Yönetimi**, UTİKAD Yayınları, İstanbul, 2003.
- ERDAL Murat, Metin ÇANCI, **Taşımacılık Yönetimi**, UTİKAD Yayınları, İstanbul, 2003.
- ERDAL Murat, Metin ÇANCI, **Küresel Lojistik**, UTİKAD Yayınları, İstanbul, 2003.

KAYNAKÇA

- ERDAL Murat, Metin ÇANCI, **Taşımacılık Yönetimi**, İstanbul, 2003.
- www.utikad.org.tr
- www.idealtransport.com
- www.karacatransport.com
- www.cerengroup.com.tr
- www.ulusoy.com.tr
- www.sdvhoroz.com.tr