



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Hüseyin Ali ERSOY

KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA DOĞRULANMIŞ BRÜT AĞIRLIK VE
DEMOKRATİK TARTIM UYGULAMASI: LİMANLARA VE İHRACATÇILARA
ETKİLERİ

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2018



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Hüseyin Ali ERSOY

KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA DOĞRULANMIŞ BRÜT AĞIRLIK VE
DEMOKRATİK TARTIM UYGULAMASI: LİMANLARA VE İHRACATÇILARA
ETKİLERİ

Danışman

Dr. Öğr. Üyesi Hüseyin TOPUZ

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2018

T.C.
Akdeniz Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

Hüseyin Ali ERSOY'un bu çalışması, jürimiz tarafından Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Programı tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Prof. Dr. Murat KAYALAR (İmza)

Üye (Danışmanı) : Dr.Öğr. Üyesi Hüseyin TOPUZ (İmza)

Üye : Dr. Öğr. Üyesi Ayşen COŞKUN (İmza)

Tez Başlığı: Konteyner Taşımacılığında Doğrulanmış Brüt Ağırlık ve Demokratik Tartım
Uygulaması: Limanlara ve İhracatçılara Etkileri

Onay: Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylıyorum.

Tez Savunma Tarihi: 18/05/2018

Mezuniyet Tarihi : 07/06/2018

(İmza)
Prof. Dr. İhsan BULUT
Müdür

AKADEMİK BEYAN

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Konteyner Taşımacılığında Doğrulanmış Brüt Ağırlık ve Demokratik Tartım Uygulaması: Limanlara ve İhracatçılara Etkileri” adlı bu çalışmanın, akademik kural ve etik değerlere uygun bir biçimde tarafımda yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını belirtir; bunu şerefimle doğrularım.

(İmza)

Hüseyin Ali ERSOY



T.C.
AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU
BEYAN BELGESİ



SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE

ÖĞRENCİ BİLGİLERİ	
Adı-Soyadı	Hüseyin Ali ERSOY
Öğrenci Numarası	20155265010
Enstitü Ana Bilim Dalı	Uluslararası Ticaret ve Lojistik
Programı	Tezli Yüksek Lisans
Programın Türü	(x) Tezli Yüksek Lisans () Doktora () Tezsiz Yüksek Lisans
Danışmanın Unvanı, Adı-Soyadı	Dr.Öğr.Üyesi Hüseyin TOPUZ
Tez Başlığı	Konteyner Taşımacılığında Doğrulanmış Brüt Ağırlık ve Demokratik Tartım Uygulaması: Limanlara ve İhracatçılara Etkileri
Turnitin Ödev Numarası	968252013

Yukarıda başlığı belirtilen tez çalışmasının a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana Bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 123 sayfalık kısmına ilişkin olarak, 24/05/2018 tarihinde tarafımdan Turnitin adlı intihal tespit programından Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları'nda belirlenen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan ve ekte sunulan rapora göre, tezin/dönem projesinin benzerlik oranı;

alıntılar hariç % 10

alıntılar dahil % 10 'dur.

Danışman tarafından uygun olan seçenek işaretlenmelidir:

(x) Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşmıyor ise;

Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporu'nun doğruluğunu onaylarım.

() Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşıyor, ancak tez/dönem projesi danışmanı intihal yapılmadığı kanısında ise;

Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporu'nun doğruluğunu onaylar ve Uygulama Esasları'nda öngörülen yüzdelerle sınırlarının aşılmasına karşın, aşağıda belirtilen gerekçe ile intihal yapılmadığı kanısında olduğumu beyan ederim.

Gerekçe:

Benzerlik taraması yukarıda verilen ölçütlerin ışığı altında tarafımda yapılmıştır. İlgili tezin orijinallik raporunun uygun olduğunu beyan ederim.

24/05/2018

(İmza)

Dr. Öğr. Üyesi Hüseyin TOPUZ

İÇİNDEKİLER

TABLolar LİSTESİ	iv
FOTOĞRAFLAR LİSTESİ	vi
GRAFİKLER LİSTESİ	viii
KISALTMALAR LİSTESİ	ix
ÖZET	xi
SUMMARY	xiii
ÖNSÖZ	xv
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZYOLU KONTEYNER TAŞIMACILIĞI VE KONTEYNER

1.1. Denizyolu Konteyner Taşımacılığı ve Önemi.....	3
1.2. Türkiye’de Denizyolu ve Konteyner Taşımacılığı.....	6
1.3. Konteynerin Tarihi	11
1.3.1. Konteyner Tanımı	13
1.3.2. Konteyner Gemilerinin Gelişimi.....	13
1.3.3. Konteyner Temel Yapısı	15
1.3.4. Konteyner Taşımacılığının Sağladığı Yararlar	17
1.4. Deniz Taşımacılığında Kullanılan Konteyner Tipleri.....	18
1.4.1. Kullanılan Malzemeye Göre Konteyner Tipleri	18
1.4.1.1. Çelik-Sacdan Yapılan Konteynerler.....	18
1.4.1.2. Alüminyum Konteynerler.....	18
1.4.1.3. Kontrplaktan Yapılan Konteynerler	19
1.4.2. Kullanım Şekillerine Göre Konteyner Tipleri	19
1.4.2.1. Genel Amaçlı Konteynerler	19
1.4.2.1.1. Havalandırmasız Konteynerler	19
1.4.2.1.2. Havalandırmalı Konteynerler	19
1.4.2.1. Özel Amaçlı Konteynerler	20
1.4.2.1.3. Kuru Dökme Yük (Dry Bulk) Konteynerler	20
1.4.2.1.4. Termal(Reefer) Konteynerler	21
1.4.2.1.5. Tank Konteynerler	21
1.4.2.1.6. Açık (Open Side) Konteyner	22
1.4.2.1.7. Yüke Tahsisli (İsimplendirilmiş Yük) Konteynerler	23
1.4.2.1.8. Üstü Açık (Open Top) Konteyner	23
1.4.2.1.9. Platform (Flat Rack) Konteynerler	24

1.5. Konteyner Limanlarımız	25
1.5.1. T.C.D.D.'ye Ait Limanlarımız	25
1.5.1.1. HAYDARPAŞA Limanı İşletmesi	25
1.5.1.2. ALSANCAK PORT.....	26
1.5.2. Özel Sektör Limanlarımız	28
1.5.2.1. MARPORT Konteyner Terminali.....	28
1.5.2.2. KUMPORT Konteyner Terminali	30
1.5.2.3. MARDAŞ Konteyner Terminali.....	31
1.5.2.4. YILPORT (Gebze).....	32
1.5.2.5. GEMPORT(Gemlik).....	33
1.5.2.6. RODAPORT.....	34
1.5.2.7. EVYAPPORT	35
1.5.2.8. BORUSAN PORT	37
1.5.2.9. TCEEĞE Konteyner Limanı.....	38
1.5.2.10. NEMPORT	38
1.5.2.11. PORT AKDENİZ.....	39
1.5.2.12. MERSİN PORT (MIP)	40
1.5.2.13. İSKENDERUN PORT	42
1.5.2.14. ASSAN PORT	43
1.5.2.15. TRABZON ALPORT	44
1.5.2.16. SAMSUN PORT.....	46
1.5.2.17. ASYAPORT	47
1.5.2.18. DP WORLD YARIMCA.....	48

İKİNCİ BÖLÜM

KONTEYNER TARTIM UYGULAMASI

2.1. SOLAS ve Konteyner Tartımı.....	49
2.2. Konteyner Tartımı Gerekliliği.....	50
2.2.1. MSC NAPOLI Kazası.....	50
2.2.2. SVENDBORG MAERSK Kazası	52
2.2.3. MOL COMFORT Kazası.....	52
2.2.4. ALGECIRAS'taki Konteyner Gemisi DENEK	53
2.2.5. Avustralya'nın DARWIN Limanı'nda Konteyner Düşmesi.....	54
2.2.6. MELBOURNE'de Forkliftin Devrilmesi.....	55
2.2.7. DAMIETTA Limanındaki Konteyner Gemisi MV LIMARI.....	55
2.2.8. Konteyner Yığınının Çökmesi – Aşırı Tonajlı ve Sabitlenmeyen Konteynerler.	56

2.2.9. P and O NEDLLOYD CENOVA	57
2.2.10. Denizci Uyarı ve Raporlama Programı (MARS): Bildirilmeyen Yük Ağırlıklarının Tehlikeleri.....	57
2.2.11. BEIRA, MOZAMBİK 6 Ocak 2011	58
2.2.12. LONGONI PORT, 28 Haziran 2010.....	58
2.3. Konteyner Tartımı Uygulamasının Tarihsel Gelişimi.....	59
2.4. SOLAS Konteyner Ağırlığı Doğrulama Metotları.....	61
2.4.1. Yöntem 1	62
2.4.2. Yöntem 2	63
2.5. Taşıma İşleri Organizatörleri İçin Konteyner Tartımı	63
2.5.1. Taşıma İşleri Organizatörleri için İş Akışları	66
2.6. İhracatçılar İçin Konteyner Tartımı.....	69
2.6.1. İhracatçılar İçin İş Akışları	72
2.7. Adil Ticaret ve Demokratik Tartım.....	73
2.7.1. Adil Ticaret.....	73
2.7.2. Demokratik Tartım	75
2.7.2.1. Demokratik Tartım için Bölgesel Araştırma ve Anket Uygulaması	80

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İHRACATÇILAR VE LİMANLAR İÇİN ANKET ÇALIŞMASI

3.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi.....	85
3.2. Araştırmanın Kapsamı ve Sınırları.....	85
3.3. Veri Toplama Yöntemi.....	86
3.3.1. Araştırmanın Evren ve Örneklemi.....	86
3.3.2. Veri Toplama Süreci.....	86
3.4. Analizler	87
3.4.1. İhracatçılara Yönelik Anket Bulguları	87
3.4.2. Limanlara Yönelik Anket Bulguları	93
SONUÇ.....	99
KAYNAKÇA	104
EK 1- İhracatçılar için Anket Formu.....	112
EK 2- Limanlar için Anket Formu	113
EK 3- DBA Bildirim Formu	114
EK 4- DBA Yönerge.....	115
EK 5- DBA Uygulaması Düzeltmeleri	130
ÖZGEÇMİŞ.....	142

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1.1 Yıllar İtibari ile Konteyner Taşımaları (Milyon Ton).....	4
Tablo 1.2 Yıllar İtibari ile Deniz Yoluyla Taşınan TEU Adedi ve % Değişim	4
Tablo 1.3 Ulaştırma Sistemleri Özellikleri Açısından İncelenmesi	5
Tablo 1.4 Türk Bayraklı Konteyner Gemileri (150 Brüt Ton ve Üzeri Gemiler)	7
Tablo 1.5 Konteyner Tartımına Tabi İhracat ve Kabotaj Dolu Konteyner Adetleri	7
Tablo 1.6 Ülkeler Bazında Türkiye'den Yüklenecek İhraç Edilen Konteyner Adetleri	8
Tablo 1.7 Dünyada En Fazla 20'lik Konteyner Elleçleyen ilk 20 Liman (Bin TEU*).....	9
Tablo 1.8 Dünyanın En Büyük Konteyner Hat Operatörleri.....	11
Tablo 2.1 Limanlarımızda Elleçlenen Yükün Grup Bazında Dağılımı	79
Tablo 2.2 Türkiye'deki 6 Limandan İhracatı Yapılan Ürünler	80
Tablo 2.3 Tartım Ücretinin Belirlenme Şekilleri ile İlgili Anket Soruları	83
Tablo 3.1 Katılımcıların Doğrulanmış Brüt Ağırlık(DBA) Yöntemine Göre Frekans Dağılımları	87
Tablo 3.2 Bildirimde En Çok Sorun Yaşanan Kısıma Göre Frekans Dağılımları	87
Tablo 3.3 DBA Bildiriminin Sizi En Çok Etkileyen Yönü için Frekans Dağılımları	88
Tablo 3.4 İhracatçı Olarak Masraflardaki Artış Oranına Göre Frekans Dağılımları.....	88
Tablo 3.5 “DBA Uygulaması Yararlı Olmuştur” İfadesi için Frekans Dağılımları	88
Tablo 3.6 “Limanlardan Alınan Hizmet Tatmin Edici Seviyedir” İfadesi için Frekans Dağılımı	89
Tablo 3.7 “Tartımın Limanlarda Yapılması Durumunda Limanın Bilgileri Direkt Olarak Acenteye Geçmesi Yararlı Olur” İfadesi için Frekans Dağılımı	89
Tablo 3.8 “DBA Kantar Sonucu Fişine Konteyner Dara Ağırlığının Eklenmesi Gereklidir” İfadesi için Frekans Dağılımı	89
Tablo 3.9 “DBA Tartımında Uygulanan Ek Maliyet Kabul Edilebilir Düzeydedir” İfadesi için Frekans Dağılımı.....	90
Tablo 3.10 “DBA Tartım Uygulamasında Yeterli Ölçüde Bilgilendirme Yapılmıştır” İfadesi için Frekans Dağılımı	90
Tablo 3.11 “DBA Tartımının Liman Dışında Başka Yetkili Kantarlar Tarafından da Yapılması Zaman Açısından Yararlı Olmuştur” İfadesi için Frekans Dağılımı	91
Tablo 3.12 “Konteyner Tartım Sonuçlarının Liman İnternet Sitesinden Direkt Olarak Alınması İmkânı Sağlanması Yararlı Olacaktır” İfadesi için Frekans Dağılımı	91
Tablo 3.13 “DBA Tartımının Limanda Yapılması Durumunda Tartım Sonucu Direkt Olarak Hat ve TİO'ya Liman Tarafından Gönderilmelidir” İfadesi için Frekans Dağılımı	91
Tablo 3.14 “DBA Tartım Sonucunun Konşimentoda Yazılması Gereklidir” İfadesi için Frekans Dağılımları	92

Tablo 3.15 “Tartım Masrafları Arada TİO Varsa Ona Fatura Edilmelidir” İfadesi için Frekans Dağılımları	92
Tablo 3.16 “Tüm Limanlarda Konteyner Tartım Tavan Fiyat Uygulaması Yararlı Olmuştur” İfadesi için Frekans Dağılımı	93
Tablo 3.17 “Dış Dolum Konteynerlerde Limana Girmeden Önce Tartım için Limanların Çevrelerinde de Tartım İstasyonları Bulunmalıdır” İfadesi için Frekans Dağılımları.....	93
Tablo 3.18 “İhracatçılar Limanınızda Tartım Hizmeti Alabiliyor mu?” Sorusu için Frekans Dağılımları	94
Tablo 3.19 “DBA (Doğrulanmış Brüt Ağırlık) Tartım Sonuç Belgesi Sitenizden Sağlanabilmekte midir?” Sorusu için Frekans Dağılımları.....	94
Tablo 3.20 “Limanda Yurtdışı Çıkış Yapan Konteynerlerin Ortalama % Kaçı Liman İçinde Tartılmaktadır?” Sorusu için Frekans Dağılımları	94
Tablo 3.21 “Kaç Adet Yetkili Tartım Cihazı Bulunmaktadır?” Sorusu için Frekans Dağılımları.....	94
Tablo 3.22 “Liman Dışında Tartımı Yapılıp Limana Gelen Konteynerlerin Tartım Sonucu Liman Tartımı ile Uyuşmama Oranı Nedir?” Sorusu için Frekans Dağılımları	95
Tablo 3.23 “Haftalık Ortalama Kaç Konteyner Tartımı Yapılmaktadır?” Sorusu için Frekans Dağılımları	95
Tablo 3.24 “DBA Tartı Aletlerinin Hangi Sıklıkla Kontrol Edilmesi Gerektiğini Dünürsünüz? (Ay/Yıl)” Sorusu için Frekans Dağılımları	95
Tablo 3.25 “Dış Dolum Olan Konteynerler Dolum Sonrası Liman Girişinde Tartım Bilgisi Olmayan Konteynere Hangi İşlem Uygulanır?” Sorusu için Frekans Dağılımları.....	96
Tablo 3.26 “Konteyner Tartım Masrafı Kime Fatura Edilmektedir?” Sorusu için Frekans Dağılımları	96
Tablo 3.27 “DBA uygulaması yararlı olmuştur” İfadesi için Frekans Dağılımları.....	97
Tablo 3.28 “Konteyner tartımı liman operasyonlarını olumsuz etkilemektedir” İfadesi için Frekans Dağılımları	97
Tablo 3.29 “DBA uygulaması sonrasında konteynerlerde payload aşımı sorunları azalmıştır” İfadesi için Frekans Dağılımları.....	97
Tablo 3.30 “Tarafınıza sunulan yükleme listesinde konteyner brüt ağırlık ve DBA bilgileri birlikte olması faydalı olmuştur” İfadesi için Frekans Dağılımları	98
Tablo 3.31 “Tüm limanlarda konteyner tartım tavan fiyat uygulaması (20.02.2017 bakanlık duyurusu) yararlı olmuştur” İfadesi için Frekans Dağılımları.....	98

FOTOĞRAFLAR LİSTESİ

Fotoğraf 1.1 İlk Kez Konteyner Taşımacılığında Kullanılan Gemi, İdeal-X.....	12
Fotoğraf 1.2 Konteyner Gemilerinin Gelişimi	14
Fotoğraf 1.3 MSC OLIVER Gemisi Görüntüsü.....	14
Fotoğraf 1.4 Güvenlik Onayı Levhaları	15
Fotoğraf 1.5 Genel Amaçlı Konteyner Yapısal Diyagramı.....	16
Fotoğraf 1.6 Zorunlu Tanımlama İşaretleri.....	16
Fotoğraf 1.7 Diğer Zorunlu Tanımlama Düzen Gösterimleri	17
Fotoğraf 1.8 Havalandırılmalı Konteyner Görüntüleri.....	20
Fotoğraf 1.9 Yük Konteyneri ve Doldurma-Boşaltma Kapakları	20
Fotoğraf 1.10 Termal(Reefer) Konteyner Görüntüsü	21
Fotoğraf 1.11 Tipik Bir Tank Konteyneri	22
Fotoğraf 1.12 Open Side Konteynerin Farklı Görünüşleri.....	22
Fotoğraf 1.13 Yüke Tahsis Konteyner Örnekleri (Sağda rulo sac konteyneri).....	23
Fotoğraf 1.14 Üstü Açık Konteyner Görüntüleri	23
Fotoğraf 1.15 Platform (Flat Rack) Konteyner Görüntüleri.....	24
Fotoğraf 1.16 HAYDARPAŞA Limanının Görüntüleri.....	26
Fotoğraf 1.17 ALSANCAK PORT Görüntüleri	27
Fotoğraf 1.18 MARPORT Konteyner Terminali Görüntüleri.....	29
Fotoğraf 1.19 KUMPORT Konteyner Terminali Görüntüleri	31
Fotoğraf 1.20 MARDAS Konteyner Terminali Uydu Görüntüsü.....	32
Fotoğraf 1.21 YILPORT(Gebze) Görüntüsü	33
Fotoğraf 1.22 GEMPORT(Gemlik) Görüntüsü	34
Fotoğraf 1.23 RODAPORT Görüntüsü.....	35
Fotoğraf 1.24 EVYAPPORT Görüntüsü.....	37
Fotoğraf 1.25 BORUSAN PORT Görüntüsü	38
Fotoğraf 1.26 TCEEĞE Görüntüsü.....	38
Fotoğraf 1.27 NEMPORT Görüntüsü.....	39
Fotoğraf 1.28 PORT AKDENİZ Görüntüsü	40
Fotoğraf 1.29 MERSİN PORT Görüntüleri	41
Fotoğraf 1.30 İSKENDERUN PORT Görüntüsü	43
Fotoğraf 1.31 ASSAN PORT Görüntüsü.....	44
Fotoğraf 1.32 TRABZON ALPORT Görüntüsü.....	45
Fotoğraf 1.33 SAMSUN PORT Görüntüleri.....	47
Fotoğraf 2.1 MSC NAPOLI Batış Görüntüsü.....	51

Fotoğraf 2.2 SVENDBORG MAERSK Kaza Sonrası Görüntü.....	52
Fotoğraf 2.3 MOL COMFORT İkiye Ayrılma Görüntüsü	53
Fotoğraf 2.4 DENEZ İsimli Geminin Yan Yatma Görüntüsü	54
Fotoğraf 2.5 Avustralya'nın DARWIN Limanında Düşen Konteyner	54
Fotoğraf 2.6 MELBOURNE Limanında Devrilen Forklift.....	55
Fotoğraf 2.7 MV LIMARI Gemisinde Yıkılan Konteynerler	56
Fotoğraf 2.8 Aşırı Tonajlı ve Sabitlenmeyen Konteynerler	56
Fotoğraf 2.9 P and O NEDLLOYD GENOA Gemisi Güvertedeki Konteyner Kazası.....	57
Fotoğraf 2.10 BEIRA 'da Konteyner Kazası Görüntüsü	58
Fotoğraf 2.11 LONGONI PORT İstif Aracı Kazası	58

GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik 1.1 Taşıma Modları Yüzdesel Dağılımı.....	10
Grafik 1.2 MARPORT Konteyner Terminali Yıllara Göre Elleçlenen Yük Miktarı.....	29
Grafik 1.3 EVYAPPORT Elleçleme Miktarı (TEU).....	36
Grafik 1.4 EVYAPPORT Uğrak Yapan Gemi Sayısı.....	36
Grafik 2.1 2015 Yılı Verilene Göre Ülkelerin Adil Ticaret Payları.....	74
Grafik 2.2 MERSİN PORT En Çok İhraç Edilen Ürünler.....	80
Grafik 2.3 İSKENDERUN PORT En Çok İhraç Edilen Ürünler.....	81
Grafik 2.4 PORT AKDENİZ En Çok İhraç Edilen Ürünler.....	81
Grafik 2.5 İZMİR Bölge Limanları En Çok İhraç Edilen Ürünler.....	82
Grafik 2.6 SAMSUN PORT En Çok İhraç Edilen Ürünler.....	82
Grafik 2.7 İSTANBUL Bölge Limanları En Çok İhraç Edilen Ürünler.....	82

KISALTMALAR LİSTESİ

AA: Armatör, Hat operatörü ve/veya Acentesi	ECH: Boş İstifleyici
ACMA: Amerikan Kulüp Üyesi Derneği	ECS: Boş Konteyner Elleçleyen Stacker veya İş Makinesini
AKİB: Akdeniz İhracatçılar Birliği	EDI: Elektronik Veri Değişimi
BDT: Bağımsız Devletler Topluluğu	EDP: Elektronik Veri İşlem
BMA: Bahamalar Denizcilik Kurumu	EGİAD: Ege Genç İş adamları Derneği
BIC: Uluslararası Konteyner Bürosu	FLO: Adil Ticaret Tescil Kurumu
BIMCO: Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi	GAP: Güneydoğu Anadolu Projesi
BSTB: Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı	GSF: Global Gönderi Komitesi
BTS: Bilim Sanayi ve Teknoloji	GSYİH: Gayrisafi Yurt İçi Hasıla
CAGR: Bileşik Bir Yıllık Büyüme Oranı	HC: High Cube
CG: Oturumlar Arası Çalışma Grubu	IAPH: Uluslararası Barınaklar ve Limanlar Birliği
CRS: Dolu Konteyner Elleçleyen Stacker veya İş Makinesini	IBC: Uluslararası Yapı Kodu
CSC: Güvenli Konteynerler için Uluslararası Sözleşme	ICS: Uluslararası Deniz Ticaret Odası
DBA: Doğrulanmış Brüt Ağırlık	IMO: Uluslararası Denizcilik Örgütü
DBAB: Doğrulanmış Brüt Ağırlık Belgesi	IMSBC: Uluslararası Deniz Katı Dökme Yükleri
DMAIB: Danimarka Deniz Kaza Araştırma Kurulu	ISM: Uluslararası Güvenlik Yönetimi
DSC: Tehlikeli Yük Alt Komitesi	ISO: Uluslararası Standartlar Organizasyonu
DTGM: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü	ITCO: Uluslararası Tank Konteyner Organizasyonu
	ITF: Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu

İGMD: İzmir Gümrük Müşavirleri Derneği

İ.M.E.A.K: İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası

İZKA: İzmir Kalkınma Ajansı

Lİ: Liman ve/veya terminal işleticisi

LOA: Tam boy

MAIB: Birleşik Krallık Deniz Kazası Araştırma Şubesi

MARS: Denizci Uyarı ve Raporlama Programı

MHC: Mobil Liman Vinci

MODU: Mobil Açık Deniz Sondaj Üniteleri

MSC: Deniz Güvenliği Komitesi

MIP: Mersin Uluslararası Limanı

MOWT: İş ve Ulaştırma Bakanlığı

MÜSİAD: Müstakil Sanayici ve İş Adamları Derneği

OSB: Organize Sanayi Bölgesi

ÖYK: Özelleştirme Yüksek Kurulu

PERS: Liman Çevresel İnceleme Sistemi

RTG: Lastik Tekerlekli Saha Vinci

SSG: Raylı Vinç

STS: Gemi-Kara Konteyner Vinçler

SOLAS: Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi

TACKER: Dolu ve Boş Konteyneri Kısa Mesafede Farklı Yerlere Taşıyabilen ve İstifleyen İş Makinesini

TCDD: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları

TEM: Trans Avrupa Otoyolu

TEU: 1 Adet 20ft'lik Konteyner Hacmi

TİO: Taşıma İşleri Organizatörü

TL: Türk Lirası

TMO: Toprak Mahsulleri Ofisi

UNCTAD: Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı

UTİKAD: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği

VGM: Doğrulanmış Brüt Ağırlık

WSC: Dünya Denizcilik Konseyi

WFTO: Dünya Adil Ticaret Organizasyonu

Y1: Yöntem 1

Y2: Yöntem 2

YTT: Terminal Kamyonu

ÖZET

Geçmişten günümüze kadar globalleşen dünya ticaretinde denizyolu konteyner taşımacılığının çok büyük katkısı olmuştur. Uluslararası ticarete en çok kullanılan ulaşım modlarından birisi denizyolu taşımacılığıdır. Denizyolu taşımacılığında konteynerin bulunuşu ile birlikte büyük gelişmeler olmuştur. Çünkü konteyner taşımacılığı hızlı ve maliyetleri düşüktür. Konteynerler malların dış etkenlerden korunmasını, aynı kap içinde birçok farklı yükün taşınmasını sağlayan, birçok kez kullanılabilen ve sağlam yapıda olan bir ekipmandır. Konteynerler ilk bulunuşundan bugüne kadar değişerek standartlaşmış ve tüm dünyada aynı ölçüler doğrultusunda üretilmeye başlanmıştır.

Dünyadaki gelişmeler limanların konteyner taşımacılığına entegre olmasına, kapasitelerini arttırmasına ve elleçleme ekipmanlarını konteynerlere uyum sağlayacak şekilde değiştirmelerini sağlamıştır. Aynı zamanda armatörlerde bu akımdan etkilenerek gemilerini konteyner taşımacılığına uygun hale getirmeye başlamış, yeni üretilen gemilerin sadece konteyner taşımacılığına uygun özelliklerde üretilmesi sağlanmıştır. Dünya ticaretinde bu derece önemli olan konteyner taşımacılığı ve konteyner taşımacılığının da ana birleşeni olan konteyner verilen önem arttırılmalıdır.

Denizyolu ticaretinde ve genel anlamda dünya üzerindeki en önemli konulardan ilk sırada gelen unsur can güvenliğidir. Günümüze kadar konteyner taşımacılığında birçok kaza meydana gelmiştir ve bazıları can kaybına neden olmuştur. Konteyner taşımacılığında can güvenliğini en üst seviyede tutmamız gereklidir. Denizcilik örgütleri bu konuda Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi(SOLAS) kurallarını koymuşlar ve gün geçtikçe yeni eklemeler yaparak denizyolu taşımacılığını daha da güvenli hale getirmektedirler. Bunlardan en sonuncularından birisi de konteynerin doğrulanmış brüt ağırlığının tespit edilmesidir. Denizyolu ile taşınacak konteynerler için gemiye yüklenmeden önce konteyner brüt ağırlığının yetkilendirilmiş ve kalibrasyonu yapılmış tartım cihazları vasıtasıyla doğrulanması ve doğrulanmış brüt ağırlık belgesinin yükleyen tarafından veya yetkilendirdiği kişilerce hazırlanarak taşıyan ve kıyı tesisi işletmesine iletirme kuralıdır. 01.07.2016 tarihinden itibaren hiçbir konteynerin tartılmadan gemiye yüklenmemesi kuralı getirilmiştir. Doğrulanmış brüt ağırlık konteynerin toplam ağırlığını belirleyeceği için limanlarda ve gemilerde oluşabilecek konteyner kaynaklı kazaların önüne geçilebilecektir, yükleme planları ve operasyonlar daha sağlıklı ve kesintisiz olarak devam edebilecektir.

Konteynerlerin doğrulanmış brüt ağırlığı tespiti sonrasında limanlar veya dışarıdaki kantarlar ihracatçılardan ücret talep etmektedir. Bu oluşan ücretin belirli kriterlerde düzenleme yapılarak demokratik bir tartım oluşturulmalıdır. Demokratik Tartım, üreticilerin ürettikleri ürünlerin fiyat, adet, ağırlık ve limanlardan en çok yüklenmesi yapılan ürün cinsine göre bir tartım ücreti belirlenmesidir. Bu sayede küçük ölçek ve değerde üretim yapan firmalar desteklenerek daha rekabetçi bir yapıda büyüme yolu sağlanabilir.

Üç bölümden oluşan bu tez çalışmamda birinci bölümde konteyner, konteyner taşımacılığı ve konteyner limanları incelenmiştir. İkinci bölümde konteyner tartım uygulaması, adil ticaret, demokratik tartım ve demokratik tartı ile ilgili anket yapılarak demokratik tartımın uygulanabilirliği anlatılmıştır.

Üçüncü bölümde ise konteyner tartım uygulamasında limanlarımız ve ihracatçılarımız incelenmiş, Türkiye limanlarının durumları, yaşanan sorunlar ve çözümler üzerine anket çalışması yapılmış, ihracatçı firmaların bu uygulamadan nasıl etkilendiği ve memnuniyet düzeyleri konusunda araştırma anketi yapılmıştır. Bu anket çalışmasından çıkan sonuç ihracatçıların tartım hizmetinden dolayı oluşan masraflardan rahatsız olduğu ve iş yükü ve evraksal işlem konularından da etkilendiği görülmüştür, Türkiye limanlarının genel anlamda yeterli olduğu fakat geliştirilecek konular olduğu ortaya çıkmıştır.

Anahtar Kelimeler: Konteyner, Liman, Doğrulanmış Brüt Ağırlık, Demokratik Tartım.

SUMMARY

VERIFIED GROSS MASS AND DEMOCRATIC WEIGHING IMPLEMENTATION IN CONTAINER TRANSPORTATION: EFFECTS ON PORTS AND EXPORTERS

In the world trade from the past to the present day, the container transportation has made a great contribution to maritime transportation. One of the most used modes of transport in international trade is maritime transportation. With the discovery of the container, the marine transportation has been greatly improved. Because container transportation is fast and costs are low, containers protect the goods from external factors, very various goods can be transported in the same container, they can be used many times and they are sturdy. Containers have been standardized since the first time they have been found and have begun to be produced in the same measurement all over the world.

Developments in the world have dramatically improved the ability of the vessels to be integrated into container transportation. Developments have caused ports to be integrated into container transport and to increase their capacity and changed their handling equipment to be suitable for container transport. At the same time, liners have been affected by this large spread of container standardization and have adapted their vessels to container transport, it has been ensured that the newly manufactured vessels are produced for container transport only. Container transport, which is so important in world trade, and container, the main ingredient of container transportation importance must be further increased.

In the maritime trade and in general worldview, the first of the major issue is safety of life. There has been a lot of accident in container transportation and some of these have been caused with the loss of life at the end. We need to keep the safety of life at the highest level in container transportation. Maritime organizations have set Safety Of Life At Sea rules and they make them safer with new regulations. One of the latest regulation is verified gross mass declaration. For the containers which will be transported by sea, container gross weight must be verified by the authorized and calibrated weighing devices and report the documents to the line and port by shipper or authorized person before loading on board. From 01.07.2016, containers started to be weighed before the loading on ship. As the verified gross weight will determine the total weight of the container, container-based accidents that can occur in ports and ships can be avoided, loading plans and operations will continue to be more healthy and uninterrupted.

After the confirmed gross weight of the containers, the ports or outside weighers charge the exporters. A democratic weighing should be made by arranging the resulting fee on

certain criteria. Democratic Weighing is to determine a weighing fee according to the price, quantity, weight of the products that producers produce and the type of product most loaded from the ports. In this way, producer companies which products goods in small scale and value can be supported and a growth path can be achieved in a more competitive structure.

In my thesis, which consists three parts, container transportation, container and container ports are examined in the first part. In the second part, container weighing application, fair trade, democratic weighing and survey for the weighing are explained. In the third part, I surveyed our ports and exporters in the container weighing process, conducted a questionnaire survey on the problems experienced in Turkish ports and conducted a survey on how exporting companies are affected by this process and solutions. In conclusion, it was found out that the exporters affected and dissatisfied because of the costs for the weighing. Many of our ports are qualified enough but need some developments in process.

Keywords: Container, Port, Verified Gross Mass, Democratic Weighing.

ÖNSÖZ

Çalışmanın yürütülmesi, konunun tespit edilmesi, planlanması ve değerlendirilmesi aşamasında düşünceleri ile destek veren ve programın serbestçe oluşturmasını sağlayan tez danışmanım Dr.Öğr.Üyesi Hüseyin TOPUZ'a teşekkür ederim. Ayrıca çalışmamın her aşamasında benimle tüm zahmetleri paylaşan eşim Birnur ERSOY'a, hayatımın her aşamasında maddi ve manevi desteklerini esirgemeyen aileme, fikir alışverişinde bulunduğumuz yüksek lisans arkadaşlarıma, yardımlarını esirgemeyen Arkas Lojistik A.Ş. çalışma arkadaşlarıma teşekkürü borç bilirim.

Araştırmamın gelecekte bu konuda yapılacak olan çalışmalara ışık tutması ve yol göstermesi başlıca temennimizdir.

Hüseyin Ali ERSOY
Antalya, 2018

GİRİŞ

Global ticaret sisteminde ürün veya ürünler farklı noktalarda üretilmekte veya hammaddeler ülkelerin sahip olduğu kaynaklardan elde edilmektedir. Her ülke başarılı olduğu malları üretmekte veya üretim olanağı olmayan doğal kaynak zenginliği olan ülkeler ise bunları diğer ülkelere pazarlamaktadır. Bu ülkeler arası etkileşimler sonrasında ürünlerin veya hammaddelerin bir ülkeden diğer ülkeye taşınması gerekmektedir. Karayolu, havayolu, denizyolu, boru hattı, demiryolu gibi taşıma modlarından bir ya da birkaçı kullanılmaktadır. Çevresinde deniz olan veya denize kıyısı olan ülkeler denizyolu taşımacılığındaki hızlı gelişmeler ile birlikte malların özelliklerine göre denizyolunu tercih etmektedirler.

Ülkemiz bulunduğu konum sayesinde denizyolu taşımacılığında yararlanmaktadır ve daha fazla yararlanma imkânı vardır. Bunun için de hem devlet hem de özel sektör teşebbüsleri ile birlikte modern liman sayımız, demiryolu, karayolu bağlantılarımız arttırılmalı, limanlarımızın hinterlandları genişletilmeli, konteyner hatları ve filolar desteklenmeli ve gümrük mevzuatlarında düzenlemeler yapılarak desteklerin daha da arttırılması gereklidir.

Can ve mal güvenliğini diğer taşımalarda olduğu gibi denizyolu taşımasında da dikkat edilmesi gereken önem derecesine göre ilk sırada sayabiliriz. Ürünlerin istenilen noktaya hiçbir zarar olmadan ulaştırılması önemlidir. Gemilerdeki güvenlik noktalarından bir tanesi taşınabilecek kapasitede yük ve yolcu taşınmasıdır. Kapasitenin üzerindeki dolmuş ve yüklemelerde gemiler bataabilmekte, kazalar yaşanabilmektedir. Bu noktada konteyner taşıyan gemiler için ilk öncelik olan konteynerlerin dolmuşu akla gelmektedir. Dolmuş konteynerler için uygulanan doğrulanmış brüt ağırlık tespiti uygulaması yapılmalıdır. Tek tek konteyner yüklemelerinde konteynerlere maksimum taşıma kapasitesi üzerinde yükleme yapılmaması kontrol edilmelidir ve dolmuş sonrasında da konteynerlerin toplam ağırlığı yani doğrulanmış brüt ağırlık tespiti yapılmalıdır. Böylece gemiye yüklenecek konteynerlerin ağırlığı net olarak bilinebilmektedir, güverte üzeri planları yapılabilmektedir. Eğer konteyner taşıma kapasitesinin üzerinde yükleme yapılırsa konteyner yapısında bozulmalar oluşabilmekte bunun sonucu olarak da kazalara neden olabilmektedir. Gemiye fazla yük yüklenmesi durumunda gemi batma tehlikesi yaşayabilmekte, geminin ikiye ayrılması durumları oluşabilmektedir. Güvenli Konteynerler için Uluslararası Sözleşme(CSC) 1972

konvansiyonunun yürürlüğe girmesiyle denizyolu taşımacılığında konteynerin güvenli bir şekilde taşınıp elleçlenmesi mutabakatına varılmıştır¹.

Denizyolu taşımacılığı tek bir sektör olarak düşünülmemelidir. Aynı zamanda gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, hurda piyasası, alım-satım piyasası, konteyner üretim ve liman ekipmanları üretim sektörleri olarak da düşünülmelidir. Denizyolu taşımacılığı bu sektörleri de etkilemektedir. Bir bütün olarak düşünüldüğü zaman denizyolu taşımacılığının dünya ticaretinde ne kadar önemli olduğu sonucunu çıkarmak kaçınılmazdır. Gemilerde taşımacılık denildiği zaman herkesin gözünün önüne konteynerlerin geldiği bir gerçektir. Böylesine bilinçaltımıza girmiş olan konteynerler bu çalışmada incelenmiş ve tartım konusunun hem limanlar hem de gemiler için önemi üzerinde durulmuştur. Uygulamadaki eksik ve zayıf yönler tespit edilmeye çalışılarak, tarafların sorumlulukları da mercek altına alınarak incelenmiştir.

Konteynerlerin brüt ağırlık tespitinde limanlar ve dışarıdaki kantarlar ihracatçılardan hizmet için ücret talep etmektedir. Bu hizmet sonunda oluşan masraf belirli kriterlerde düzenlenerek demokratik bir tartım yapılabilir. Üreticilerin ürettikleri ürünlerin fiyatına, ağırlığına, adedine ve limanlardan en çok ihracatı olan ürünler cinsine göre bir tartım ücreti belirlenerek demokratik tartım yapılabilir, küçük değerde ve ölçekte üretim yapan firmalar desteklenerek daha rekabetçi bir ortamda büyüme sağlanabilir.

Çalışmadaki amaç doğrulanmış brüt ağırlık uygulamasının limanlar ve ihracatçılar üzerindeki etkilerini ortaya çıkarmak, iyileştirme yöntemleri geliştirmek ve demokratik tarım uygulayarak küçük ölçek ve değerde üretim yapan firmalara destek olarak adil bir ticaret sistemi kurmaktır.

Çalışmanın birinci bölümünde konteyner tarihi, denizyolu taşımacılığındaki önemi, konteyner tipleri, ülkemizdeki konteyner limanlarından bahsedilmiştir. İkinci bölümde SOLAS'da konteyner tartımı, adil ticaret, demokratik tartım, ihracatçılar ve taşıma işleri organizatörleri için konteyner tartımı anlatılmıştır. Son bölümde ise konteyner tartımının limanlardaki durumu ve ihracatçılara etkileri üzerine bir araştırma ve sonuçları değerlendirilmiştir. Doğrulanmış brüt ağırlık uygulamasının ihracatçılara etkileri, eksik yönleri ve iyileştirilebilecek noktaların tespiti yapılmıştır. Limanlardaki tartım uygulaması durumu ve eksik yönleri tespit edilip öneriler verilmiştir.

¹ IMO, 2013: 1.

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZYOLU KONTEYNER TAŞIMACILIĞI VE KONTEYNER

1.1. Denizyolu Konteyner Taşımacılığı ve Önemi

Denizyolu taşımacılığı günümüze kadar büyük değişikliklere uğrayarak gelmiştir. Basit anlamda insanların ve ürünlerin denizde hareket eden araçlar vasıtasıyla bir yerden diğer bir yere taşınması olarak tanımlanabilir. Çok eski tarihlerden beri günümüze kadar kullanılmış ve kullanılmaya devam edecek bir taşıma türüdür. Denizyolu taşımacılığının gelişmesinde mutlak olarak kabul edilen en önemli gelişme konteynerin bulunuşu olmuştur.

Denizyolu taşımacılığı sistemi, özel deniz araçları, ziyaret ettikleri limanlar ve taşıma unsurlarının fabrikalardan terminallere, dağıtım noktalarına ve pazarlara ulaştırılma altyapısından oluşan ağı ifade etmektedir².

Deniz yolu taşımacılığını, yüklerin veya insanların deniz yolu vasıtasıyla bir noktadan başka bir noktaya daha büyük miktarda ve güvenli olarak, çevreye daha az zararlı ve ucuz ulaştırılması olarak tanımlayabiliriz. Denizyolu taşımacılığı kendi içinde Kabotaj ve Uluslararası Taşımacılık olarak ikiye ayrılmaktadır.

Deniz yolu taşımacılığı uluslararası taşımacılığın bel kemiğidir. Çok eski tarihlerde karadan taşımacılık çok daha zor ve tehlikeli olduğu için, denizyoluyla taşınması genellikle uygulanabilir tek seçenek olmuştur³. Her geçen gün gelişen denizcilik sektörü güncel ve hızlı çözümler ile karşımıza çıkmaktadır, taşımacılığın kaliteli, hızlı ve güvenilir şekilde düşük maliyetlerle sağlanması gereklidir. Denizyolu taşınmasında maliyetlerin en fazla etkili olduğu unsur malın taşınma aşaması, özellikle uzun mesafelerde uygun maliyetli olması önemli bir avantajdır.

Ülkemiz ticaretinin yüzde 88'i, dünya ticaretinin de yüzde 90'ı denizyolu ile yapılmaktadır⁴. Denizyolu taşımacılığı özellikle hacimli hammadde, yarı mamul ve mamul maddelerinin taşınmasında tercih edilir. Aynı zamanda yük taşımacılığı kadar olmasa da yolcu taşımacılığı da yapılmaktadır. Denizyolu taşımacılığının diğer taşıma türlerine göre avantajları fazladır. Demiryolu taşımacılığına oranla 3,5 kat, karayolu taşımacılığına oranla 7 kat ucuzdur⁵.

2015 yılı ikinci yarısında ve 2016 yılı başında konteyner taşıma piyasasında önemli derecede düşüşler olmuştur ve taşıma fiyatları tarihi eğilimin %40-45 altına indiği

² Corbett, 2008: 6.

³ Kenar, 2015: 57.

⁴ Kögmen, 2014: 29.

⁵ MÜSİAD, 2013: 74.

gözlenmiştir. Gerçekte konteyner taşımacılığındaki kriz uzun zamandır görülmektedir. Bunun ana faktörleri, özellikle katma değeri yüksek son tüketici mallarının taşınması, bunun sonucunda dünya ticaretindeki ve dünya ekonomisindeki zayıflama nedeniyle konteyner taşıma talebi yaratma açısından çok fazla etkilenmesi yani taşıma talebi artışında azalma, buna karşın talepten daha çok etkin şekilde gemi tonajı arzında çok fazla bir şişmenin meydana gelmesi neden olmuştur. Tarihsel bakıldığında konteyner taşıma talebi eğilimi düşse de giderek arttığı görülmektedir. Bu konu Tablo 1.1’de açıklanmaktadır. Tablo 1.1’den de görüleceği gibi TEU olarak konteyner taşıma artışının yüzdesi 2015’de %2 ile 2012’nin de altında olduğu görülmüştür. 2017 tahmini ise 188 Milyon TEU ve artış %4 olarak tahmin edilmektedir⁶.

Tablo 1.1 Yıllar İtibari ile Konteyner Taşımaları (Milyon Ton)

Yıllar İtibari İle Konteyner Taşımaları (Milyon Ton)					
2012	2013	2014	2015	2016	2017(e)
1.478	1.539	1.629	1.668	1.726	1.798
	%4.12	%5,84	%2.39	%3.47	%4,2

Kaynak: İ.M.E.A.K, 2017: 39.

Tablo 1.2 Yıllar İtibari ile Deniz Yoluyla Taşınan TEU Adedi ve % Değişim

Yıllar İtibari İle Deniz Yoluyla Taşınan Teu Adedi ve % Değişim										
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016(e)
Adet Milyon TEU	130	135	122	139	150	155	162	171	175	181
Yıllık % değişim	%11,00	%4.00	%-9.00	%14,00	%8.00	%3,00	%5.00	%5.00	%2.00	%3,5

Kaynak: İ.M.E.A.K, 2017: 39.

Zamanın çok önemli olmadığı, maliyetlerin az olması istendiğinde ve büyük miktar taşımaları için denizyolu tercih edilir, diğer taşıma mod*larına göre yolcular ve taşımacılık için modların özellikleri Tablo 1.3 ile gösterilebilir;

⁶ İ.M.E.A.K, 2017: 39.

*Mod: Tür.

Tablo 1.3 Ulaştırma Sistemleri Özellikleri Açısından İncelenmesi

Ulaştırma Sistemleri Özellikleri		
Alt Sistemler	Yolcular Açısından	Taşımacılık Açısından
Karayolu Ulaştırması	<ul style="list-style-type: none"> *Ulaştırma modellerinde en esnek ve en uygun olan özel otomobillerdir. *Kapıdan kapıya hizmet olanağı sağlamaktadır. *Özellikle şehirlerde kullanıma sahip olan araçlar otomobillerdir. *Hizmetin kalitesi genellikle temel sorunları oluşturmaktadır, yolun ve aracın kalitesine bağlı olarak konfor ve güvenlik değişmektedir. *Trafik sorunu bulunmaktadır. 	<ul style="list-style-type: none"> *Kapıdan kapıya hizmet imkânı sağlamaktadır. *Yoğun olarak tam zamanında teslim için kullanılır. *Kullanışlı ve esnektir. *Yüksek düzeyde müşteri servisi olanağı vardır. *Transit gönderimlerde problemler oluşabilmektedir. *Çevreye zararlı olabilmektedir.
Demiryolu Ulaştırması	<ul style="list-style-type: none"> *Uzun yolculuklarda hızı ön plana çıkmaktadır. *Güvenilirdir. *Yolcu taşıma kapasitesi yüksektir. *Çevreye zararları kabul edilebilir seviyede azdır. *Trafik sorunu mevcut değildir. 	<ul style="list-style-type: none"> *Taşıma kapasitesi yüksektir. *Güvenilirdir. *Enerji tasarrufu sağlamaktadır. *Güzergâh/Yol değiştirme olarak imkânı yüksek değildir. *Yaygın kullanılma olasılığı gelecekte vardır.
Havayolu Ulaştırması	<ul style="list-style-type: none"> *Temel tercih nedeni hızı olmakla birlikte özellikle uzun mesafelerde tercih edilir. *Turizm ve iş için idealdir. *Havalimanı yakınında yaşayanlar için gürültü kirliliği yaratması problem olabilmektedir. 	<ul style="list-style-type: none"> *Çok pahalı bir taşımadır. *Kapasitesi düşüktür. *Acil gönderilmesi gereken, raf ömrü kısa olan, hafif ve değerli malların taşınması için tercih edilir.
Denizyolu Taşınması	<ul style="list-style-type: none"> *Seyahatler belirli güzergahlarda gerçekleşir. *Maliyetleri mil bazında diğer alt sistemlere göre yüksek kalmaktadır. 	<ul style="list-style-type: none"> *Yüksek miktarda yük taşınması sağlanabilir. *Konteyner taşımacılığı özellikle uzun mesafeler için kullanılır.
Boru Hattı Ulaştırması	-	<ul style="list-style-type: none"> *Doğalgaz ve Petrol taşımacılığı için uygundur. *Yüksek miktarda sıvı taşınabilmektedir. *Doğal tekel konumundadır.

Kaynak: Kurt, 2010: 43.

1.2. Türkiye’de Denizyolu ve Konteyner Taşımacılığı

Türkiye’nin hızlı ve yeterli kalkınmasında deniz ticaret filosunun önemli katkıları vardır. İhracatımızın gelişmesinde, döviz kaynağı oluşturması, döviz ikamesi, milli savunma gereklerinin karşılanması, kalifiye istihdam gücü yaratılması gibi etkiler deniz ticaret filomuzun gelişmesinin ülke ekonomisine olan katkıları olarak sayılabilir. Türk ticaret filosunun önemli ölçüde arttırılması ve uluslararası deniz ticari taşımacılığı arttırılmasıyla Türkiye’nin ekonomisi geliştirilebilir. Bunu ülkemizin dış ödemelerinde sadece tasarruf sağlayan bir unsur olarak değil de dış ödemelere destek, iş hayatının ve trafiğinin canlanması, artan nüfusumuza iş alanları sağlanması olarak geniş bir yelpazede göz önünde bulundurmak gereklidir.

Türkiye ihracat ve ithalat taşımalarının %98 ini denizyolu taşımaları ile sağlamaktadır. Türkiye’nin dış dünya ile bağlantısında denizyolu hayati bir önem taşıyan ulaştırma sektörüdür. Bu nedenle Türkiye’nin dünya ülkeleri ile olan bağlantısını sağlayan deniz ticaret filosu yeterli tonajda tutulmalıdır, kalkınma planları yapılmalıdır ve sonrasındaki dönemler için de temel hedeflerden biri olarak her zaman tonaj miktarını arttırmalıdır⁷. Dünya ticareti göz önüne alındığında Türkiye limanlarındaki konteyner taşımacılığı daha az önemlidir. Bu durumu en basit şekilde internet aracılığı ile araştırıp görmek mümkündür. İnternet sitelerinde konteyner limanları incelendiğinde ilk 20 sıralamasında Türkiye’den hiçbir limanın bulunmaması üzücü bir durumdur. Konteyner taşımacılığına dünyada olan talep her geçen yıl artış göstermektedir. 1980 yıllarından sonra konteyner gemileri açık bir şekilde büyük gelişmeler sağlamıştır, devasa gemiler yapılmıştır. Önde gelen dünya tersanelerine bakıldığında ve gemi siparişleri incelemesinde konteyner gemilerine olan talebin arttığı görülmektedir. Bu durum şunu ortaya çıkarmaktadır ki; önümüzdeki yıllarda konteyner taşımacılığı hızlı bir şekilde artış gösterecektir. Türkiye limanlarında ihracatı yapılan konteyner taşımaları incelendiğinde genel olarak 20 inç* ve 40 inç tipinde konteyner sayılarında artış ve azalışların oranının birbirine yakın olduğu ortaya çıkmaktadır. Türkiye’de yüklemesi yapılan 20 inçlik konteynerlerin yıllara göre sayısı ve oransal artışı 40 inçlik konteynerlere göre daha fazladır. 1990-1999 yılları içinde Türkiye limanlarından 20 inçlik yüklenen konteyner 158 bin adet ve 40 inçlik konteyner sayısı 125 bin adettir. Türkiye limanlarından dolu yüklenen konteyner sayısında bir küçük istisna dışında devamlı olarak artışlar gözlenmiştir⁸.

⁷ Topuz, 2010: 185,186.

⁸ Üçışık ve Kadioğlu, 2001: 58.

*İnç: İngiliz birimidir, uzunluğu 2,54 cm ölçülen uzunluk ölçü birimine denir.

2008 yılına kadar son 20 yıla bakıldığında Türkiye’de konteyner taşımacılığı sürekli bir gelişim içindedir. Türkiye’deki taşımaları göz önüne alıp dünyada 2006 yılında gerçekleşen artışa bakıldığında, düzenli hatlar arasında 1,96 milyar ton yükün konteyner ile taşınması yapılmıştır. Konteyner ticareti dünyada 2006 yılında 2005 yılına kıyasla %11,2 artış gösterirken 2008 yılına kadar son yirmi yılda bu artış ortalama %9,8 olarak görülmüştür⁹.

Türkiye’de konteyner taşımacılığı gelişirken Türk bayraklı gemi sayılarımızda genellikle her yıl gelişme göstermiştir. Tablo 1.4’de yıllara göre 2009-2015 Türk bayraklı konteyner gemi sayıları gösterilmiştir.

Tablo 1.4 Türk Bayraklı Konteyner Gemileri (150 Brüt Ton ve Üzeri Gemiler)

Türk Bayraklı Konteyner Gemileri	
YIL	ADET
2009	66
2010	70
2011	70
2012	72
2013	72
2014	74
2015	78

Kaynak: https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_filo.aspx (erişim tarihi: 07.05.2017).

Tablo 1.5’de konteyner tartımına tabi olan ihracat dolu yükleme ve kabotaj dolu yükleme konteyner adetleri bilgileri verilmiştir.

Tablo 1.5 Konteyner Tartımına Tabi İhracat ve Kabotaj Dolu Konteyner Adetleri

İhracat Dolu Konteyner Yükleme Adedi		Kabotaj Dolu Yükleme Konteyner Adedi	
YIL	ADET	YIL	ADET
2010	1.557.767	2010	76.026
2011	1.798.545	2011	108.390
2012	1.550.982	2012	99.128
2013	1.668.161	2013	112.355
2014	1.847.556	2014	108.143
2015	1.823.208	2015	129.222
2016	1.813.089	2016	143.531

Kaynak: http://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_konteyner.aspx (erişim tarihi: 07.05.2017).

Tablo 1.6’da Türkiye’den ihraç edilen konteyner adetlerinin ülkeler bazında dağılımı gösterilmiştir. Yunanistan, Mısır ve İtalya Türkiye’den çıkan yükler için öncelikli aktarma limanları olduğu için ilk sıralarda yer almaktadır. Tablo 1.6 oluşturulurken tartım uygulaması olması durumunda oluşacak tabloyu görmek için Türkiye’den yüklenen ihracat konteyner adetleri dikkate alınmıştır.

⁹ Balas, 2008: 553.

Tablo 1.6 Ülkeler Bazında Türkiye'den Yüklenerak İhraç Edilen Konteyner Adetleri

Ülkeler Bazında Türkiye'den Yüklenerak İhraç Edilen Konteyner Adetleri							
ÜLKELER	YILLAR						
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2011-2016
YUNANİSTAN	120235	198634	246144	294399	313850	271008	1444270
MISIR	373325	350895	402450	366290	300468	270624	2064052
İTALYA	257581	166177	193045	189686	178127	194496	1179112
İSPANYA	122237	179081	180210	174681	171014	174431	1001654
BELÇİKA	193854	181151	154596	162658	138714	111614	942587
ÇİN	110112	122381	141157	168453	117098	145123	804324
İSRAİL	88064	117100	127078	105522	103060	100046	640870
MALTA	87971	99767	94870	101756	101057	74602	560023
İNGİLTERE	34484	35094	56987	71927	106400	102465	407357
RUSYA FED.	74829	57199	60512	75375	52233	46400	366548
ROMANYA	40336	38657	44543	54613	60333	73963	312445
LÜBNAN	50416	52116	44771	54231	47818	40975	290327
B. ARAP EMİRLİKL.	10320	34139	17446	45264	54676	56483	218328
GÜRCİSTAN	43469	34569	31917	37025	35217	26050	208247
LİBYA	18405	35965	45138	34012	27402	22378	183300
SUUDİ ARABİSTAN	1944	23227	26319	37868	57872	33972	181202
FRANSA	13472	39124	24636	24990	23988	34760	160970
UKRAYNA	17867	14284	22958	37995	28262	28706	150072
ALMANYA	19735	11425	26372	31844	32418	24691	146485
A.B.D.	23893	25107	18858	20304	20166	21955	130283
PORTEKİZ	5	168	28262	34165	36152	25983	124735
SİNGAPUR	16947	9470	12058	12794	17597	49488	118354
GÜNEY KORE	19033	9141	16242	3104	30906	31167	109593
BULGARİSTAN	486	7714	11659	25687	27845	15901	89292
CEZAYİR	10119	12553	13066	15667	17619	14819	83843
MALEZYA	2249	3086	1852	16963	26991	27009	78150
TUNUS	13203	9483	7752	11047	11403	10665	63553
SURİYE	9096	6907	3538	7893	5867	5251	38552
KIBRIS	9869	8817	9028	9945	0	0	37659
HİNDİSTAN	3727	2894	1408	12675	9434	6951	37089
UMMAN	0	0	0	0	3561	22394	25955
FAS	6933	1146	2780	2455	2702	9082	25098
KUZEY KIBRIS TÜRK CUM.(KKTC)	0	0	0	0	9519	9507	19026

Kaynak: http://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx (erişim tarihi: 01.06.2017).

Türkiye'deki konteyner terminallerine genel bakış yaptıktan sonra dünya üzerindeki ilk 20 konteyner limanlarına bakıldığında;

Tablo 1.7'de ilk 20 konteyner terminalinin yıllara göre elleçleme*leri mevcuttur¹⁰.

Tablo 1.7 Dünyada En Fazla 20'lik Konteyner Elleçleyen İlk 20 Liman (Bin TEU*)

Dünyada En Fazla 20'lik Konteyner Elleçleyen İlk 20 Liman (Bin Teu)							
Sıra	Liman	Ülke	2013	2014	2015	Yüzde Değişim 2014-2013	Yüzde Değişim 2015-2014
1	Shanghai	Çin	33617	35290	36540	4.98	3.54
2	Singapore	Singapur	32579	33869	30922	3.96	-8,7
3	Shenzhen	Çin	23279	24040	24200	3.27	0.67
4	Ningbo ve Zhoushan	Çin	17351	19450	20630	12.10	06.07
5	Hang Kong	Çin	22352	22200	20100	-0.68	-9,46
6	Busan	Kore Cum.	17686	18683	19467	5.64	4.20
7	Guangzhou	Çin	15309	16610	17590	8.50	5.90
8	Qingdao	Çin	15520	16580	17430	6.83	5.13
9	Dubai Ports	Bae	13641	15200	15590	11.43	2.57
10	Tianjin	Çin	13000	14060	14110	8.15	0.36
11	Rotterdam	Hollanda	11621	12298	12235	5.83	-0,51
12	Port Klang	Malezya	10350	10946	11887	5.76	8.6
13	Kaohsiung	Tayvan	9938	10593	10260	6.59	-3,14
14	Antwerp	Belçika	8578	8978	9654	4.66	7.53
15	Dalian	Çin	10015	10130	9450	1.15	-6,71
16	Xiamen	Çin	8008	8572	9180	7.04	7.09
17	Tanjung Pelepas	Malezya	7628	8500	9130	11.43	7.41
18	Hamburg	Almanya	9257	9720	8821	5.00	-9,25
19	Los Angeles	Abd	7868	8340	8160	6.00	-2,16
20	Long Beach	Abd	6648	6818	7190	2.56	5.46
TOPLAM			294245	310877	312546	5.65	0.54

Kaynak: Unctad, 2016: 69.

Tablo 1.7 incelendiğinde ilk 20 listesinde Çin limanları büyük fark ile 9 adet liman bulundurarak sıralamada ilk gelen ülke konumundadır.

Grafik 1.1'de Türkiye'de taşıma modları arasındaki yüzdesel dağılım gösterilmiştir. Denizyolu taşımacılığı büyük fark ile ön plandadır hem taşınan miktar büyük oranda hem de maliyet açısından büyük avantajlar sağlamaktadır¹¹.

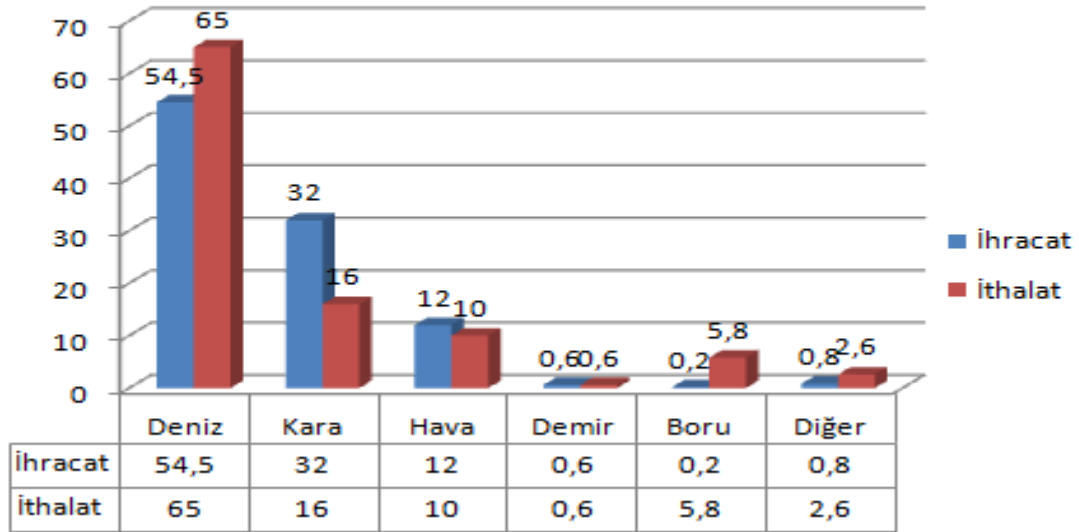
*Elleçleme: Eşyanın istiflenmesi, aktarılması, yer değiştirilmesi gibi hizmetlerdendir.

¹⁰ UNCTAD, 2016: 69.

¹¹ MÜSİAD, 2015: 99.

*TEU: Yirmi ayak eşdeğer birimi, 1X20'Dc (Twenty Equivalent Unit).

TAŞIMA MODLARININ YÜZDESEL DAĞILIMI



Grafik 1.1 Taşıma Modları Yüzdesele Dağılımı

Kaynak: MÜSİAD, 2015: 99.

Denizyolu taşımacılığı dünyada olduğu gibi ülkemizde de ülkemizin 8333 km uzunluğundaki kıyı şeridi ve coğrafi konumunun $\frac{3}{4}$ 'ünün suyla çevrili olması, açık denizlere Akdeniz aracılığıyla açılması ve Avrupa'da en fazla kıyı şeridine sahip ülkeler arasında yer alması ile önemli bir konuma sahiptir¹². Ülkemizin bu derece önemli konumda olması değerlendirilmeli, ulusal ve uluslararası denizyolu taşımacılığına en üst düzeyde önem verilerek gerekli adımlar atılmalıdır.

Tablo 1.8'de dünyadaki en büyük hat operatörleri gösterilmiştir. Konteyner terminal endüstrisi çok parçalı bir iştir. Buna rağmen, küresel bir varlığı yakalamak için genişleyen birkaç uluslararası oyuncu var. Tablo 1.8'de en büyük 10 küresel terminal operatörü, konteyner iş hacmi ve pazar payı bazında listelenmektedir. Bu ilk 10 küresel konteyner terminali, dünya konteyner limanı üretiminin yaklaşık %37'sine tekabül eden 224 milyon TEU'yu kontrol etmektedir. Liman çıkış hacimlerindeki zayıf büyümenin kriz öncesi seviyelere kıyasla, terminal işletim sektörü çok faal bir durumdadır¹³.

¹² Kenar, 2015: 58.

¹³ UNCTAD, 2014: 67.

Tablo 1.8 Dünyanın En Büyük Konteyner Hat Operatörleri

Dünyanın En Büyük Konteyner Hat Operatörleri¹⁴		
Limani Adı	Elleçleme Miktarı (Milyon Teu)	Pazar Payı (%)
PSA (The Port of Singapore Authority)	50,9	8,2
HPH (Hutchison Port Holdings)	44,8	7,2
APMT (APM Terminals)	33,7	5,4
DP WORLD (Dubai Ports World)	33,4	5,4
COSCO (China Ocean Shipping(Group) Company)	17	2,7
Terminal Investment Ltd.	13,5	2,2
China Shipping Terminal Development	8,6	1,4
Hanjin	7,8	1,3
Evergreen	7,5	1,2
Eurogate	6,5	1

Kaynak: UNCTAD, 2014: 67.

1.3. Konteynerin Tarihi

Malcolm McLean, konteyner ile taşımacılığın mucidi olan Amerikalı bir nakliye girişimcisidir. McLean, Hoboken, New Jersey limanında 1930'lu yılların sonlarında bir yerden başka bir yere birden çok parçanın naklinin bir defada yapılabilmesi ve parça yüklerin elleçlenmesi düşüncelerinden yola çıkarak önce yükleri araçlara (treylar) doldurarak bu araçların gemilere traktör ile bindirilmesiyle ilk başlangıcı yapmıştır. Malcolm McLean yirminci yüzyılın ikinci yarısında taşımacılık ve uluslararası ticarete devrim yaratan modern intermodal nakliye konteynerini geliştiren bir nakliye girişimcisiydi. İlerleyen zamanlarda McLean taşıyıcı araçların gemide çok yer kapladığını ve kapasitenin altında yüklemeye neden olduğundan hareketle vasıtaları kısaltma yolları aramıştır. Örneğin; treylarların çekicisi olmayacak şekilde uygulandığında daha az yer tuttuğunu ve gemiye çok daha fazla treylar yüklenebileceğini gözlemlemiş, bu sonuçlardan yola çıkarak treylarları küçültmeyi düşünmüş ve konteyner fikrini bulmuştur. Konteyner şeklindeki kapların yükleme-boşaltmasının çok daha kolay olduğunu, konteynerlerin üst üste yüklenebilmesi ile birden fazla katlı yükleme yapılabildiğini ve daha az yer kaplandığını görmüştür¹⁵.

İlk konteyner gemisi İdeal X adlı olağandışı ismi taşıyan bir teknedir, petrolü Teksas petrol sahalarından kuzey rafinerilere taşıyan sayısız tanker gibi, fabrikada işletilen bir T-2 tankeri idi. Geminin ana güvertesinde, 58 römork kamyonun gövdelerini bağlayan uzunlamasına yarıklarla yükseltilmiş bir platform ve sundurmada özel bir yedek güverte yerleştirildi. Bunlar herhangi bir konvansiyonel anlamda kamyonlar değildi. 58 ünite iskelede ayrılmış ve konteyner haline gelmişti. 1956'da başlangıçtan altı gün sonra Houston'a ulaşan

¹⁴ UNCTAD, 2014: 67.

¹⁵ Bölükbaşı, 2009: 28.

58 römork, kayma mekanizmasıyla çalışan teçhizata takılı olarak Ideal X'den kaldırıldı ve Longshoremen tarafından ara muamele yapılmaksızın amaçlanan hedeflerine ulaştı. McLean öncü bir sefer düzenlemiş oldu¹⁶.



Fotoğraf 1.1 İlk Kez Konteyner Taşımacılığında Kullanılan Gemi, İdeal-X

Kaynak: Willis, 2005: 15.

Konteynerler taşıma için birçok kolaylıklar sağlamıştır; elleçleme, taşınma, ürünlerin bozulmasının engellenmesi, limanlarda kolay boşaltılıp yüklenme, maliyetleri azaltma gibi birçok yararlar sıralanabilir. Sağladığı bu kolaylıklar nedeni ile çok hızlı bir şekilde hem limanlar ve liman elleçleme araçları olsun hem de gemiler büyük gelişmeler göstermiştir. Konteyner yaygınlaşmadan önceleri gemiler limanlarda uzun süre beklemek zorunda kalmaktaydı ve maliyetler artmaktaydı fakat yeni nesil devasa konteyner gemilerinin üretilmesi, konteynerlerde standartlaşmaya gidilmesi, elleçleme araçlarının geliştirilmesi, limanların konteyner gemilerine hizmet verecek şekilde kendilerini geliştirmesi ile birlikte limanlarda kaybedilen zaman ve maliyetler azalmıştır.

Gemi ve limanlar denizyolu taşımacılığının ana öğelerindendir, taşınan yüklerin türlerine göre çeşitli yapı ve özelliklerde olabilmektedirler. Denizyolu taşımacılığında ticaret ve hizmet gemileri önemli rol oynamaktadır. Yük, yolcu, balıkçı ve yük-yolcu gemileri ticaret gemileri grubundadır. Kuru yük gemileri (konteyner, kırkambar, dökme yük, kereste, cevher, soğuk depolu, canlı hayvan, araba), sıvı yük tankerleri (ham petrol, petrol ürünleri, sıvılaştırılmış gaz, kimyasal madde, sıvı gıda) ve çok amaçlı gemiler (petrol-dökme yük, petrol-dökme-cevher ve petrol-cevher) olan gemiler de yük gemileri grubunda sayılır¹⁷.

¹⁶ Cudahy, 2006: 2.

¹⁷ Ateş vd., 2010: 85.

1.3.1. Konteyner Tanımı

Konteyner tanımı, İngilizcede bir kelime olan container den gelmekte olup, çeşitli ölçülerdeki düzenlemeleri Uluslararası Standartlar Örgütü (ISO) tarafından yapılan, yüklerin içlerinde bir noktadan başka bir noktaya kara, denizyolu ve demiryolu ile taşınmasını sağlayan, çeşitli boyut ve tiplerde yapılan, yüklerin güvenli, hasarsız ve verimli olarak taşınmasını sağlayan, yükleme ve boşaltma hizmetlerinde zaman tasarrufu sağlanan, köşelerinde istifleme, kilitleme ve taşımaya yarayan kilit sistemleri ve en az bir kapısı bulunan tekrar tekrar kullanılabilen taşıma üniteleridir.






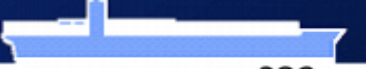

Konteynerin bulunmasından önce mallar genellikle dökme yük olarak yapılmaktaydı. Mallar fabrikadan bir araca yüklenir ve boşaltılarak bir sonraki gemiyi bekleyerek depolanacak bir liman deposuna götürülürdü. Gemi geldiğinde, indirilecek diğer yüklerle birlikte geminin yanına taşınır ya da gemiye taşınır ve rıhtım işçileri tarafından paketlenirdi. Gemi belirli bir kargo sevkiyatını boşaltmadan önce başka limanlara da uğrayabilmekteydi. Her liman uğrağı diğer kargonun teslimini ertelemektedir. Gemiye teslim edilen kargo, daha sonra alınmadan ve varış yerine teslim edilmeden önce başka bir depoya indirilmiş olabilmekteydi. Çoklu taşımalar ve gecikmeler nakliye maliyetlerini arttırdı, çok zaman almaktaydı ve güvenilmezdi. Malcolm McLean sayesinde bir gemi yüklemek için ton başına 5.86 USD' ye mal olan masraf gemiyi yüklemek için ton başına yaklaşık 0,16 dolar seviyesine düşmüştür¹⁸.

1.3.2. Konteyner Gemilerinin Gelişimi

Uluslararası gelişmeler neticesinde, sanayideki, imalattaki, teknolojiye ve ekonomideki gelişmelerle birlikte son yıllarda gemilerin boyutlarında büyük farklar oluşmaya başlamıştır. Standartlaşmaya bağlı olarak konteyner taşımacılığı ve gemilerindeki gelişimin incelenmesi iyi bir örnek olacaktır. Fotoğraf 1.2'den görüldüğü gibi, 1960 yılından sonraki sürede gemi boyutları yaklaşık iki katına çıkmıştır. Bu durum eski tip limanların devasa gemilere hizmet verememesi durumunu ortaya çıkarmış ve yeni nesil limanlar yapılmasına gereklilik doğurmuştur¹⁹.

¹⁸ <http://www.containerstuffers.com/history.html> (erişim tarihi: 27.01.2017).

¹⁹ Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi. 2013: 221.

Gemi Uzunluğu	Nesil/Tarih	Tanım	Kapasite/Su kesimi
 140~190 m	1. Nesil (1960~1970 arası)	Dönüştürülmüş Gemiler	500 ila 1000 TEU SÇ = 9,0 metre
 200~225 m	2. Nesil (1970~1980 arası)	Hücreli Konteyner Gemisi	1500 ila 2500 TEU SÇ = 10,0 metre
 240~290 m	3. Nesil (1985)	Hücreli, Panamax	2500 ila 3500 TEU SÇ = 12,0 metre
 275~300 m	4. Nesil (1988)	Post-Panamax	3500 ila 5000 TEU SÇ = 12,5 metre
 300 m	5. Nesil (1996)	Ultra Büyük Gemiler	5000 ila 6000 TEU SÇ = 14,0 metre
 320 m+	6. Nesil (1998)	Mega Gemiler	6000 ila 7000 TEU SÇ = 14,5 metre
 350 m	7. Nesil	Ultra-Mega Gemiler	6000 ila 13000 TEU SÇ = 15,0 metre

Fotoğraf 1.2 Konteyner Gemilerinin Gelişimi²⁰

Son yıllarda konteyner gemi boyutları dikkat çeken seviyelerde büyümüştür. Bunun nedenleri de hızlı bir şekilde artan ülkeler arası ticaret, konteynerlerin standartlaşması, liman yatırımlarının artması, eski tip gemilerin ihtiyaçları karşılayamaması, fiyatlardaki artışın düşürülmek istenmesi gibi nedenlerdir.

En büyük konteyner kapasiteli gemilerden bir örnek (Mayıs 2015 itibarı ile) MSC OLIVER dir²¹.



Fotoğraf 1.3 MSC OLIVER Gemisi Görüntüsü

²⁰ Büyüközer, 2006: 11.

²¹ https://en.wikipedia.org/wiki/MS_C_Oliver (erişim tarihi: 27.01.2017).

Konteyner gemisi MSC OLIVER, kardeş gemileri MSC OSCAR, MSC ZOE, MSC MAYA ve MSC SVEVA ile birlikte dünyanın en büyük konteyner gemileri (Mayıs 2015 itibariyle) arasında yer alıyor. Gemi Mart 2015'te Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering (Güney Kore) tarafından teslim edildi. MSC CEO'su tarafından yapılan açıklamaya göre, gemilerin büyüklüğü aynı olan ve şirketin maliyet optimizasyonu için kullanılacak olan 20 gemi için toplu sipariş veriyor. Yeni gemilerle MSC yönetimi, düşük navlun oranları ile savaşmaya ve nakliye kapasitelerini artırmaya çalışıyor²².

1.3.3. Konteyner Temel Yapısı

Konteynerlerin yapısı göz önünde getirildiğinde ilk aklımıza gelen kapalı dikdörtgen bir şekildir. Konteynerlerde konteynerin bilgilerinin olduğu güvenlik onay levhaları bulunur. Güvenlik onay levhaları Fotoğraf 1.4'deki gibidir²³.



Fotoğraf 1.4 Güvenlik Onay Levhaları

Onaylanan her konteyner, sabitlenmiş kalıcı bir güvenlik onay levhası taşımaktadır. Kolaylıkla görülebilen bir yerde, normalde konteyner kapılarının birinde bulunur. Kalıcı, aşındırıcı olmayan, ateşe dayanıklı dikdörtgen şeklinde olmalıdır.

Fotoğraf 1.4'deki harflerin anlamları;

B- Onay ülkesi ve onay referans numarası

C-Konteyner imalat ayı ve yılı

D- Üreticinin seri numarası

E- Kg ve lb cinsinden maksimum brüt ağırlığı

F- Kg ve lb cinsinden 1.8g için izin verilen istifleme ağırlığı

G- Kg ve lb cinsinden çapraz raf testi yük değeri (1lb=0,4535924 kg)²⁴

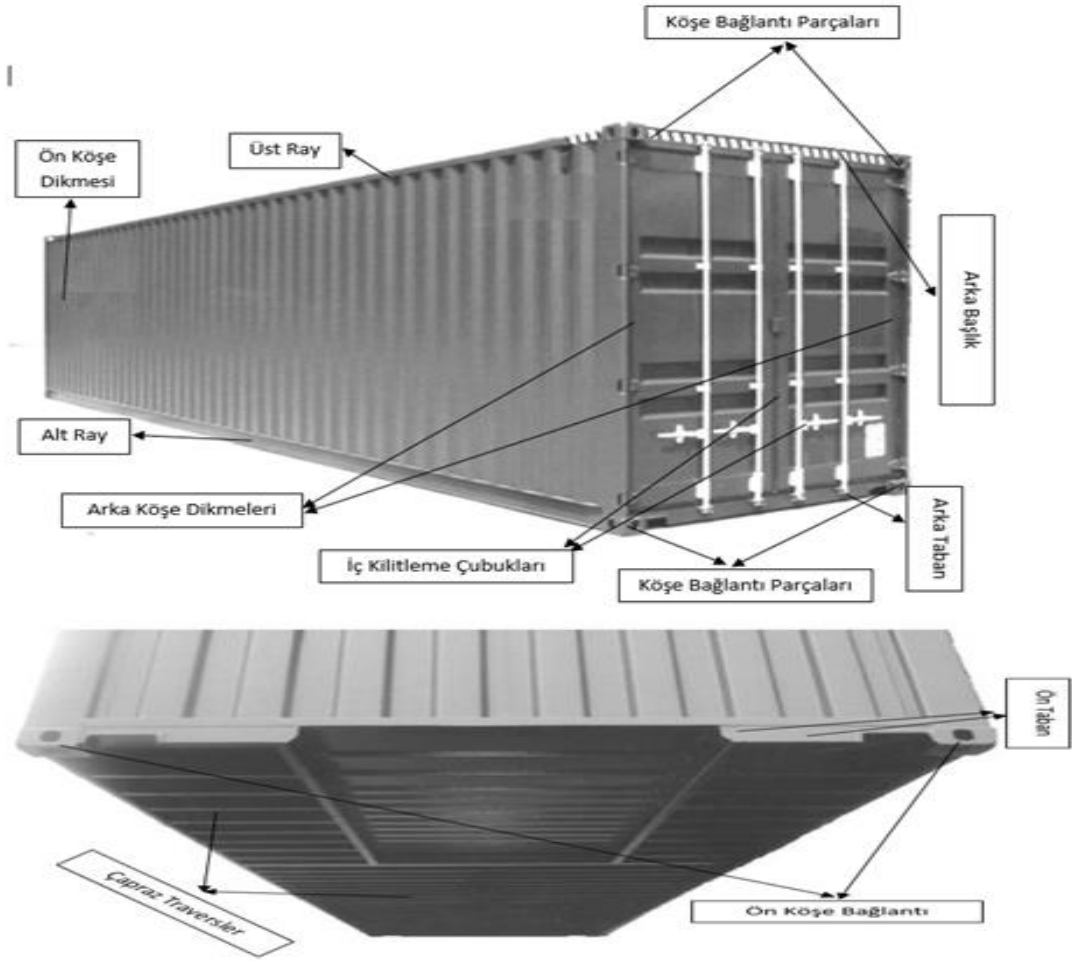
Genel amaçlı konteyner diyagramı Fotoğraf 1.5 ile gösterilmektedir²⁵.

²² http://www.wikiwand.com/en/MSC_Oliver (erişim tarihi: 03.03.2017).

²³ Alexander, 1997: 26.

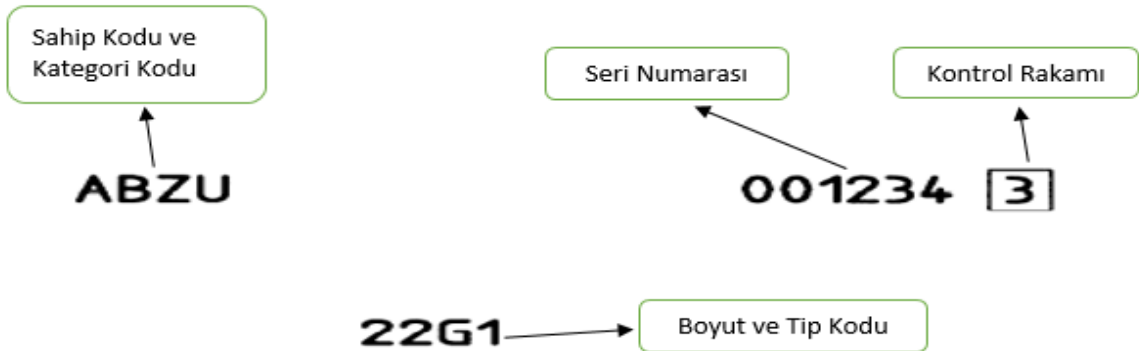
²⁴ CSC, 1972: 18.

²⁵ IMO, 2005: 5.



Fotoğraf 1.5 Genel Amaçlı Konteyner Yapısal Diyagramı

Konteyner işaretlerinin düzenlenmesi Fotoğraf 1.6 ile gösterilebilir;
Tercih edilen yatay düzen:



Fotoğraf 1.6 Zorunlu Tanımlama İşaretleri²⁶

²⁶ ISO, 1995: 6.

Tercih edilen dikey düzen, Alternatif (birden fazla sütun) dikey düzen, Alternatif yatay gruplandırma düzeni (Soldan sağa sırayla)²⁷:

A		A	0	2	ABZU
B		B	0	2	
Z		Z	1	6	
U		U	2	1	
0	2		3		001
0	2		4		234
1	G				[3]
2	1				[3]
3					22G1
4					
[3]					

Fotoğraf 1.7 Diğer Zorunlu Tanımlama Düzen Gösterimleri

Konteyner yapısı incelendiğinde;

- Mal sahibi kodu: üç büyük harften oluşur, konteynerlere özeldir, Bureau International des Containers (B.I.C.) Uluslararası Konteyner Bürosuna kayıt ettirilmektedir. Teçhizat kategori tanımlayıcı kodu: Tüm konteynerlerde U, Sökülebilir teçhizat için J, Çekiciler ve şasiler için Z harfleri kullanılmaktadır.
- Seri numarası: 6 rakamdan oluşmaktadır.
- Kontrol rakamı: Rakamlardan oluşmaktadır, seri numarası ve sahip kodu arasında geçişin doğruluğunu tespit etmekte kullanılır.
- Boyut: Boyut tipleri iki karakter ile gösterilir. Birinci karakter (sayısal veya alfabetik) uzunluğu, ikinci karakter genişliği ve yüksekliği gösterir.
- Tip: İki karakter ile gösterilmektedir. Birincisi konteyner tipini gösteren alfabetik karakter, ikincisi konteyner tipi ile ilgili genel özellikleri gösterir sayısal karakterdir²⁸.

1.3.4. Konteyner Taşımacılığının Sağladığı Yararlar

Yaygın bir biçimde kullanılan konteynerlerin çeşitli yararları bulunmaktadır. Bunlar;

- Farklı türdeki yüklerin aynı kap içinde taşınmasına olanak sağlaması,
- Ürünleri dış etkenlerden koruması,

²⁷ ISO, 1995: 6.

²⁸ İ.M.E.A.K, 2014: 302,303.

- İçindeki ürünlerin güvenli şekilde farklı taşıma türleri ile taşınması ve elleçlenmesi,
 - Bir seferde çok sayıda ürünün elleçlenmesine imkân vermesi,
 - Diğer taşıma türlerine göre daha tasarruflu olması ve taşıma kolaylığı sağlaması,
 - Konteynerlerin birçok kez kullanılabilir olması,
 - Sağlam yapıda olması,
- gibi özellikleri sayılabilir²⁹.

1.4. Deniz Taşımacılığında Kullanılan Konteyner Tipleri

Konteynerin mucidi Malcolm McLean'dan itibaren konteynerin sağladığı yararlar, kullanım kolaylıkları, sağlamlığı gibi birçok faydasının farkına varılarak gün geçtikte konteyner çeşitleri ve özellikleri artmıştır. Günümüzde hemen hemen tüm yükleri taşımak için farklı özelliklerde konteynerler üretilmiştir. Deniz taşımacılığında kullanılan konteyner tiplerini kullanılan malzemeye göre ve kullanım amaçlarına göre iki kısma ayırabiliriz.

1.4.1. Kullanılan Malzemeye Göre Konteyner Tipleri

Kullanılan malzemeye göre konteyner çeşitleri çelik sac, alüminyum ve kontrplak konteynerler olmak üzere üçe ayrılabilir.

1.4.1.1. Çelik-Sacdan Yapılan Konteynerler

Dünyada en çok kullanılan konteyner türlerindedir (%85). Avantajları: Onarımlarının kolay olması, malzemelerinden dolayı ekonomik olmasıdır. Dezavantajları: Korozyona kolaylıkla uğraması, temizlenmesinin yüzeylerindeki oluklar nedeniyle zor olması, dara ağırlığının yüksek olması şeklinde sıralayabiliriz³⁰.

1.4.1.2. Alüminyum Konteynerler

Alüminyum konteynerler dara ağırlığının düşük olması nedeniyle avantajlıdır fakat diğer taraftan malzeme maliyetlerinin yüksek olması, darbelerden çabuk etkilenmesi ve deforme olmasının kolaylığı nedeniyle de dezavantajlıdır³¹.

²⁹ Özyılmaz, 2007: 4.

³⁰ T.C. MEB, 2011: 39.

³¹ T.C. MEB, 2011: 40.

1.4.1.3. Kontrplaktan Yapılan Konteynerler

Kontrplak malzemesinin tamirinin kolay olması, esnek, güçlü ve ezilmeye karşı dayanıklı olması avantajlarıdır. Dara ağırlığı alüminyuma göre fazla, çeliğe göre azdır. Malzeme yüzeyi düz olduğu için kolay temizlenebilmektedir. Maliyeti alüminyuma göre düşük, çeliğe göre ise fazladır.

Fiyat avantajı nedeniyle genellikle çelik malzemesi kullanılmaktadır, konteynerin iç taban kısmında ise tahta kullanılmaktadır. Tahta güçlü, esnek, kolay değiştirilebilen ve sabitleme için olanaklar sağlamaktadır³².

1.4.2. Kullanım Şekillerine Göre Konteyner Tipleri

Kullanım şekillerine göre konteyner tipleri, genel amaçlı konteynerler ve özel amaçlı konteynerler olarak ikiye ayrılabilir.

1.4.2.1. Genel Amaçlı Konteynerler

Kapalı tip olan, özel bir araç gereç gerektirmeyen, her türlü eşyanın taşınmasına olanak sağlayan konteynerlerdir. Havalandırmalı ve havalandırmaz konteynerler olarak ikiye ayrılabilir. Yüksekliği 2,6 m. (8ft 6'in)'den fazla olan konteynerler high-cube (yüksek) konteyner olarak adlandırılmaktadır³³.

1.4.2.1.1. Havalandırmaz Konteynerler

Her tür yük ve eşya taşınması yapılmaktadır. Genellikle kuru yük olarak adlandırılan yüklerin taşınmasında kullanılmaktadırlar. Özel bir araç gereği olmayan ve özel kargo yüklerini taşıyan konteynerler dışındaki konteynerleri içine almaktadır. Kuru yük, genel kargo, box, normal, parça mal, standart konteyner olarak farklı isimlerde adlandırılmaktadırlar. Tek bir kapıdan yükleme-başlatma imkânı olan, tavan, taban ve duvarları olan konteynerlerdir. Çok farklı türde yüklerin taşınmasında kullanılması nedeniyle uluslararası pazarda genellikle en fazla paya sahip olan konteyner tipidir³⁴.

1.4.2.1.2. Havalandırmalı Konteynerler

Havalandırmalı konteynerler, pasif havalandırma açıklıkları, açık konteynerler ve mekanik olarak havalandırılan konteynerleri içerir. Bununla birlikte, bunların hepsi nispeten nadirdir. Kapların büyük çoğunluğu etkili havalandırmaya sahip değildir. Standart kutuların duvarlarındaki küçük hava genişleme deliklerine bazen 'havalandırma delikleri' denir, ancak

³² Demirlioğlu, 2008: 5.

³³ Özyılmaz, 2007: 9.

³⁴ İ.M.E.A.K, 2014: 301.

hava akışı yoğunlaşma durumuna karşı önemli derecede koruma sağlamak için yetersizdir. Uluslararası Kakao Teşkilatı, tüm konteynerize kakao gönderileri için havalandırmalı konteynerlerin kullanılmasını önermektedir. Bazı kahve ve kakao nakliyecileri sadece bu kapları kullanır ancak bu ticaret genelinde standart değildir. Havalandırmalı kaplar içindeki hava, çoğunlukla çevreleyen hava ile ortaktır. Bu hastalıkların daha hızlı şekilde iletilmesi gibi problemleri ortaya çıkarabilir ve istifleme yerlerinin dikkatle düşünülmesini gerektirir³⁵.



Fotoğraf 1.8 Havalandırmalı Konteyner Görüntüleri³⁶

1.4.2.2. Özel Amaçlı Konteynerler

1.4.2.2.1. Kuru Dökme Yük (Dry Bulk) Konteynerler

Tek bir kapısı olan ve diğer tüm tarafları kapalı olan konteyner tipidir. Genellikle hava geçirmez şekilde, her türlü parça yüklerin, çoğunlukla tarım ürünleri (baharat, buğday, hububat vb.) gibi yüklerin taşınması için kullanılırlar. Yana yatırılarak ya da yatay olarak boşaltım işlemi gerçekleştirilir, basınçsız ve basınçlı tipleri mevcuttur. Kullanım oranları diğer özel amaçlı konteynerler içinde %9 civarındadır. Genel kargo taşınması için de kullanılabilirler³⁷.

Fotoğraf 1.9'da kuru yük dökme konteynerleri ve doldurma-boşaltma kapakları gösterilmiştir³⁸.



Fotoğraf 1.9 Yük Konteyneri ve Doldurma-Boşaltma Kapakları

³⁵ UK P and I Club. 2010: 14.

³⁶ http://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/arten/ventil/ventil.htm (erişim tarihi: 02.03.2017).

³⁷ Özyılmaz, 2007: 12.

³⁸ https://www.google.com.tr/search?q=d%C3%B6kme+y%C3%BCk+konteyneri&source=lnms&tbm=isch&sa=X&sqi=2&ved=0ahUKEwjYwebCx8vSAhVIDJoKHUZ8AMoQ_AUIBigB&biw=1242&bih=535 (erişim tarihi: 10.0.2017).

1.4.2.2. Termal(Reefer) Konteynerler

Termal(Reefer) konteynerler içerdeki havanın ısıtılması veya soğutulması amacı ile bir elektrikli cihaz ile donatılmış kaptır. Bozulma ihtimali olan ürünlerin (yiyecek – içecek, ilaç vb.) taşınmasında kullanılırlar.

Konteynerlerde hava akımı, aşağıdan yukarıya doğrudur. Konteyner içinden çekilen sıcak hava soğutma ünitesinde soğutularak konteyner içine gönderilmektedir. Hava sirkülasyonu için tabanda dolaşımı kolaylaştıran ızgaralar bulunmaktadır. Konteynerin oluklu yan cepheleri de hava dolaşımına katkı sağlamaktadır. Yükleme esnasında hava dolaşımı için yüklerin üst kısmında gerekli olan boşluklar bırakılır; böylece üst kısımda hava dolaşımı sağlanabilmektedir. Bu tip konteynerlerin üst kısımlarında genellikle bırakılması gereken boşluk ile ilgili uyarıcı çizgi bulunmaktadır. Alttan üste doğru hava dolaşımının da sağlanması için de konteyner yüklemeleri dikkatli şekilde yapılmalıdır. Konteyner dış kısmında bulunan derece gösteren ekrandan da konteyner iç sıcaklığı belirli aralıklarla izlenmelidir³⁹.

Termal(reefer) konteyner görüntüsü Fotoğraf 1.10'daki gibi gösterilebilir⁴⁰.



Fotoğraf 1.10 Termal(Reefer) Konteyner Görüntüsü

1.4.2.2.3. Tank Konteynerler

Bu tip konteynerler, dökme yüklerin %90'ından fazlasını taşıyan, yükleyicilerin başlıca tercih ettiği konteyner tipidir. 1950'lerde ve 1960'ların başlangıcından bu yana, tüm konteyner türleri dünya filosunda yaklaşık 25 milyon adede yükseldi. Tank konteynerleri de bu filoya aittir: Yaklaşık 290.000 adet konteyner kullanılmaktadır ve her yıl 10.000'den fazla yeni tank konteyneri imal edilmektedir. Bunlar, ISO çerçevesinde desteklenen ve korunan bir basınçlı kap (tank)tır. Uluslararası Standartlar Organizasyonu (ISO) çerçevesinde boyut

³⁹ Erdal, 2008: 27.

⁴⁰ <http://www.arkaslojistik.com.tr/tr-TR/gen-set-ekipmanli-reefer-konteyner-tasimalari> (erişim tarihi: 08.03.2017).

olarak ISO kuru yük konteyneri ile aynıdır, kaldırma ve istiflemeyi etkinleştirmek için aynı tip köşe dökümlerini kullanırlar. Tank tasarımı, dökme, sıvı ve toz yüklerin geniş bir yelpazede güvenli taşınmasını sağlayacak uluslararası düzenlemelere tabidir. Tank kapları, yaygın olarak "portatif tanklar" ya da "ISO tank" olarak adlandırılır. Tank konteynerleri, çeşitli vana ve bağlantı düzenekleri ile çeşitli kapasitelerde üretilmektedir. Tipik olarak, standart bir tank 25.000 litre taşır ve maksimum brüt ağırlık 36 metrik ton (1000 kg)dur. Tank kapları tekrar kullanılabilir, geri dönüştürülebilir ve yeniden üretilebilir⁴¹.

Tipik bir tank konteyneri görüntüsü Fotoğraf 1.11'deki gibi gösterilebilir.⁴²



Fotoğraf 1.11 Tipik Bir Tank Konteyneri

1.4.2.2.4. Açık (Open Side) Konteyner

Normal konteynerlere sığma imkânı olmayan boyutlardaki (boy, en gibi) problemlili yüklerin taşınması için üretilmiştir. Genel olarak çelik hammaddesi olan makine, fabrika parçası, inşaat malzemeleri gibi tek ve büyük parçalı yüklerin taşınması için kullanılırlar. Yaklaşık %30'luk kullanıma sahip olan özel konteyner çeşitlerindedir⁴³.

Açık (Open Side) Konteyner görüntüsü Fotoğraf 1.12'deki gibidir⁴⁴.



Fotoğraf 1.12 Open Side Konteynerin Farklı Görünüşleri

⁴¹ ITCO, 2011: 6.

⁴² ITCO, 2011: 10.

⁴³ Özyılmaz, 2007: 18.

⁴⁴ <http://containertech.com/container-sales/open-side-container/> (erişim tarihi: 10.03.2017).

1.4.2.2.5. Yüke Tahsisli (İsimlendirilmiş Yük) Konteynerler

Bu konteyner tipi taşınacak yüke özel olarak dizayn (ağır parçalı yük, canlı hayvanlar vb.) edilmiştir. Özel amaçlı konteynerlerin tümü bir anlamda yüke tahsisli konteyner olarak adlandırılabilir. Taşınan yükün türüne göre canlı balık taşıyıcı, otomobil taşıyıcı, hayvan taşıyıcı konteynerler olarak isimlendirilirler⁴⁵.



Fotoğraf 1.13 Yüke Tahsis Konteyner Örnekleri (Sağda rulo sac konteyneri)

1.4.2.2.6. Üstü Açık (Open Top) Konteyner

Üstü açık konteynerler Fotoğraf 1.14'deki gibi tipik ayırıcı yapısal özelliklere sahiptir. Çatısı sökülebilir yaylardan ve sökülebilir tenteden oluşuyor. Bu iki yapısal özellik, konteynerleri paketleme ve paketten çıkarma işlemini büyük ölçüde basitleştirir. Özellikle, tavan açıkken ve kapı başlığı dışarı doğru döndürüldüğünde kabın üstten veya kapılardan vinç veya yengeç aleti ile paketlenip paketten çıkarılması gerçekten kolaydır. Bununla birlikte, üstü açık konteyner 20 inçlik ve 40 inçlik olarak üretilmektedir. Üstü açık bir konteynerin çatı yuvarlaklarının amacının sadece tenteye yardım etmek değil, aynı zamanda konteynerin dengesine katkıda bulunmak olduğu da söylenebilir. Genel üstü açık konteyner boyutları 20 ve 40 inçtir⁴⁶. Yine diğer özel tip konteynerlerde olduğu gibi standart konteynerlere sığmayan konteynerlerin taşınması için kullanılırlar.



Fotoğraf 1.14 Üstü Açık Konteyner Görüntüleri

⁴⁵ Özyılmaz, 2007: 13.

⁴⁶ Starmarine Services Ltd., 2017: 6.

1.4.2.2.7. Platform (Flat Rack) Konteynerler

Sadece tabanı ve iki yanda duvarı olan kenarsız, çatısız konteynerlerdir. Özellikle ağır yüklerin taşınmasında, makine, sac ve boru gibi konteynere üstten veya yanlardan koyulması uygun olan yüklerin taşınması için kullanılan konteynerlerdir. Açılabilen ve açılmayan tipleri vardır. Flat rack konteynerler 20' ve 40' inçlik çelik maddeden imal edilmektedir

Nominal boyutlar ve düz bir raf konteynerin birçok yapım ayrıntısı, sert yan duvarlara veya bir çatı yapısına sahip olmadıkça, tipik bir çelik konteynerin yapım detaylarına benzerdir. Düz bir konteyner, sekiz adet uluslararası standartlarda köşe bağlantı parçası, bir platform (alt yapı) ve sabit yapılı veya katlanabilir tasarıma sahip olabilen iki uç duvar montajı ile yapılandırılmıştır.

Mühimmat sevkiyatında kullanılan platform konteynerlerde panelli uç duvarlar bulunmalıdır. Platformun alt rayları ve uç duvar montajlarının köşe direkleri gibi düz hat konteynerinin bileşenleri, kapalı tip konteynerin karşılık gelen bileşenlerinden daha ağır bir yapıdadır. Yük cepleri(dikmeler) ve yük bağlama yerleri genelde kargonun tıkanmasını ve desteklenmesini kolaylaştırmak için yan raylar boyunca sağlanır. Döşeme, genellikle ya özel olarak muamele gören ya da çapraz elemanlara vidalanan veya cıvatalı yumuşak ya da sert ahşap tahta kalıbıdır. Tahta döşeme tahta drenajına izin vermek için kasıtlı olarak boşluklarla yapılandırılabilir. Platform konteynerler hava koruması sağlamazlar⁴⁷. Bu konteyner tiplerinin de 20 inç (6.1m) veya 40 inç (12,19m) çelik maddesinden yapılan türleri mevcuttur.

Konu konteyner tipi görüntüleri Fotoğraf 1.15'deki gibidir⁴⁸.



Fotoğraf 1.15 Platform (Flat Rack) Konteyner Görüntüleri

⁴⁷ Department Of Defense Handbook, 2002: 5.

⁴⁸ https://www.google.com.tr/search?q=platform+konteyner&source=lnms&tbn=isch&sa=X&sqi=2&ved=0ahUKEwiXnM23os7SAhUBLZoKHVnlBoQQ_AUIBigB&biw=1242&bih=535 (erişim tarihi: 11.03.2017).

1.5. Konteyner Limanlarımız

Limanlar yüklerin elleçlemesinin yapıldığı ve uğrak yapan gemilere hizmetin verildiği alanlardır. Taşıma zincirinin denizyolu bağlantı ayağını limanlar oluşturmaktadır ve ülke ekonomilerinin hızlı bir şekilde gelişmesindeki önemli rolü göz önünde bulundurularak, hizmetlerin en üst seviyede yapılması, Avrupa Birliği'ne uyum sürecinde kısa ve uzun vadeli yapılması gereken tüm önlemlerin alınması gerekmektedir. Türkiye'de bu yönde gelişmeleri takip ederek gerekli adımları atarak limanların gelişmesi ve özel sektör için teşvikler sağlamaktadır. Türkiye konteyner limanları T.C.D.D. ye ait limanlar ve özel sektör limanları olmak üzere iki kısma ayrılmaktadır.

1.5.1. T.C.D.D.'ye Ait Limanlarımız

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne bağlı olarak işlem gören HAYDARPAŞA ve ALSANCAK PORT olmak iki adet limanımız vardır. İki limanda da güvenli, müşteri odaklı, sürdürülebilir, topluma katkı sağlayan çalışmalar yapılmaktadır. Takım çalışmasıyla birlikte teknolojik altyapı ile etkin bir işletmecilik ortaya koyularak üst düzey hizmet sağlanmaktadır.

1.5.1.1. HAYDARPAŞA Limanı İşletmesi

HAYDARPAŞA limanı İstanbul ilinde Anadolu yakasında Kadıköy ilçesi sınırları içinde bulunmaktadır. 250 ton kapasiteli bir yüzer vinç, 3 demiryolu feribotu, 3 römorkör ve 2 palamar botuna sahiptir. Konteyner elleçleme işlemleri her biri 40 tonluk 4 adet gantry crane ile, 40 ton kapasiteli 18 adet lastik tekerlekli olan transtainer ile, 25-42 ton kapasiteli 9 adet dolu olan ve 8-10 ton kapasiteli 8 adet boş konteyner forklifti ile sağlanmaktadır. Bunlar haricinde 3-35 ton kapasiteli 9 adet rıhtım vinci ile, 5-25 ton kapasiteli 6 adet mobil vinç ile, 8 standart ve 30 kısa mastlı forklift ile de hizmet vermektedir. Ayrıca terminalde reefer konteynerlerin depolanabilmesi için panolar da mevcuttur. Boş konteynerlerin istiflenebilmesi için liman dışında da kara terminaline sahiptir. Bu saha 55.000 m² alana sahiptir ve yıllık kapasitesi 52.800 TEU' dur. Terminalde gümrükleme ve konteyner dolum-boşaltım işlemleri yapılmaktadır. Limanın TMO'ya ait 34.000 ton kapasitesine sahip olan hububat silosu vardır, rıhtımla bağlantısı olan bir konveyör sistemine de sahiptir. Tren feribotları açısından da Sirkeci ve HAYDARPAŞA arasında gidip-gelen iki adet feribot istasyonu vardır, feribot kapasiteleri de her biri için 480 tondur⁴⁹. HAYDARPAŞA limanı hem bulunduğu konum hem

⁴⁹ İ.M.E.A.K, 2015: 11.

de HAYDARPAŞA tren garına yakınlığı nedeniyle vazgeçilemeyecek limanlar arasında sayılabilir.

HAYDARPAŞA Liman görüntüleri Fotoğraf 1.16'deki gibi gösterilebilir⁵⁰.



Fotoğraf 1.16 HAYDARPAŞA Limanının Görüntüleri

1.5.1.2. ALSANCAK PORT

ALSANCAK PORT, 1955 yılında başlanmış olan yapımının ilk bölümü 1959 yılında tamamlanmış ve daha sonraki yıllarda yapımına devam edilmiştir. Liman dünyada çok az rastlanan doğal bir elverişliliğe sahip olan bir limandır. Limancılık sektöründe en önemli unsurlardan biri olan operasyon kolaylığına sahip bir liman olması da limanın önemini arttırmaktadır. Liman ayrıca önemli merkezlere yakınlığı ile de isminden çok söz ettirmektedir; Sanayi bölgesi olan Bornova'ya 10 dakika, Ege Serbest Bölgesine 20 dakika, Adnan Menderes Havalimanına 25 dakika, Çiğli Atatürk OSB'ye 30 dakika, Manisa OSB'ye, Torbalı ve Kemalpaşa'ya 35 dakika mesafelerinde yer almaktadır⁵¹. Önemli özellikleri sıralanır ise; doğal bir limandır, faaliyet alanı olarak bölgesel ticarete cevap verebilen, aktarma ve uğrak limanı olarak hizmet verebilen, devlet ve kamu limanı olarak yönetilmektedir⁵².

İzmir Limanı, Ege Bölgesi'nde uzun yıllar konteyner yüklerine hizmet veren tek liman olarak hizmet vermiş ve bu özelliği ile Ege Bölgesi'ndeki konteyner trafiğini de oluşturmuştur. Konteyner trafiği en yüksek değerlerine 2011 yılında 690.539 TEU, 2012 yılında da 705.097 TEU olarak ulaşmıştır. İzmir Limanı, geniş bir hinterlanda sahip olan deniz ulaşımı açısından Ege Denizi'nin merkezinde Karadeniz-Akdeniz rotasında yer almaktadır. Doğal bir liman niteliğini İzmir Körfezi'nin coğrafi yapısı sayesinde alan, yılın 12

⁵⁰ https://www.google.com.tr/search?q=haydarpa%C5%9Fa+liman%C4%B1&source=lnms&tbm=isch&sa=X&sqi=2&ved=0ahUKEwiI1-6Y6s7SAhWsJJoKHS0XCjCQ_AUIBigB&biw=1242&bih=535 (erişim: 11.0.2017).

⁵¹ Baran 2006: 2.

⁵² Baran vd., 2010: 7.

ayı boyunca aralıksız hizmet sağlanmaktadır. Ege Bölgesi'nde aynı hinterlandı paylaşan 17 adet liman bulunmaktadır. Karayolu ve demiryolu ile olan bağlantıları göz önüne alındığında İzmir Limanı'nın hinterlandı; Ege ve İç Ege Bölgesi'nin tamamını, Akdeniz'in batı ve kuzeybatı kesimlerini, İç Anadolu'nun batı kesimini, Marmara Bölgesi'nin güney kesimini içine almaktadır⁵³.

Günümüze kadar İzmir'in ticaretinde son derece önemli bir öneme sahip olan ALSANCAK PORT 'ta sorunlar henüz bitmemiştir. Özelleştirme konusu, derinlik, kapasite ve viyadükleri problemlerine henüz çözüm sağlanamamış ve beklemektedir. Limanın atıl durumda kalması sorunları; altyapı, operasyon süre uzunluğu, depolama kapasite yetersizliği, kombine taşımaya olan uyum sorunu, manevra yapma imkânı sorunları, teknik donanım, bilişim yetersizliği, genişleme sorunu olarak sıralanabilir⁵⁴.

İzmir liman görüntüleri Fotoğraf 1.17'deki gibi gösterilmektedir⁵⁵.



Fotoğraf 1.17 ALSANCAK PORT Görüntüleri

Her tür özellikteki yüklere hizmet verebilecek kapasitede olan İzmir ALSANCAK PORT -7 ve -13 m arasında olan toplam 3,386 metrelik rıhtım ile 525,000 m² sahaya sahiptir. -10 m derinliğinde olan iki adet dökme yük rıhtımı, derinliği -6 ve -10,5 m arasında olan 10 adet genel kargo rıhtımı, -8 ve -12 m derinliğine sahip iki adet yolcu, -10 ve -13 m arasında olan 10 adet konteyner ve aynı anda 18 adet gemiyi elleçleme kapasitesindedir.

⁵³ T.C. DDGM, 2013: 18-30.

⁵⁴ EGİAD, 2016: 10.

⁵⁵ https://www.google.com.tr/search?q=izmir+alsancak+liman%C4%B1&espv=2&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjRz_C5hM_SAhXGBZoKHXF0B5QQ_AUIBigB&biw=1242&bih=535 (erişim tarihi: 11.03.2017).

1.5.2. Özel Sektör Limanlarımız

Özel sektör limanları özel sektör tarafından işletilen limanlardır, Türkiye genelindeki 18 adet özel sektör limanı incelenmiştir.

1.5.2.1. MARPORT Konteyner Terminali

ARKAS HOLDİNG bünyesinde olan MARPORT, Türkiye'nin ilk özel limanı olma özelliğini taşımaktadır. 1996 yılında faaliyete başlamış ve 2006 yılında kendini daha da geliştirerek genişleme ve modernizasyonu yapılmıştır ve Ana, Batı Terminalleri ile Cep terminalinde faaliyet vermektedir. MARPORT Liman İşletmesi 2013 yılı itibariyle, yaklaşık 1,7 milyon TEU yük elleçlenen, Türkiye'nin en çok konteyner elleçlenen limanı olma özelliğini taşımakla birlikte, konteyner elleçleme payında Türkiye payı %21,3'tür. MARPORT limanı ayrıca ilk Yeşil Liman belgesi alan limandır. Yeşil liman olma özelliğine 2013 yılından itibaren sahiptir, elektrik enerjisi kullanılarak konteyner elleçlemelerinin tümünü yapmakta olup sadece yer değiştirme (line değiştirme) sırasında dizel yakıt kullanılmaktadır⁵⁶. MARPORT Liman işletmesi tüm terminallerini birleştirerek, doğ-batı isimleri kaldırılarak sadece MARPORT limanı olarak anılmaya başlanmıştır.

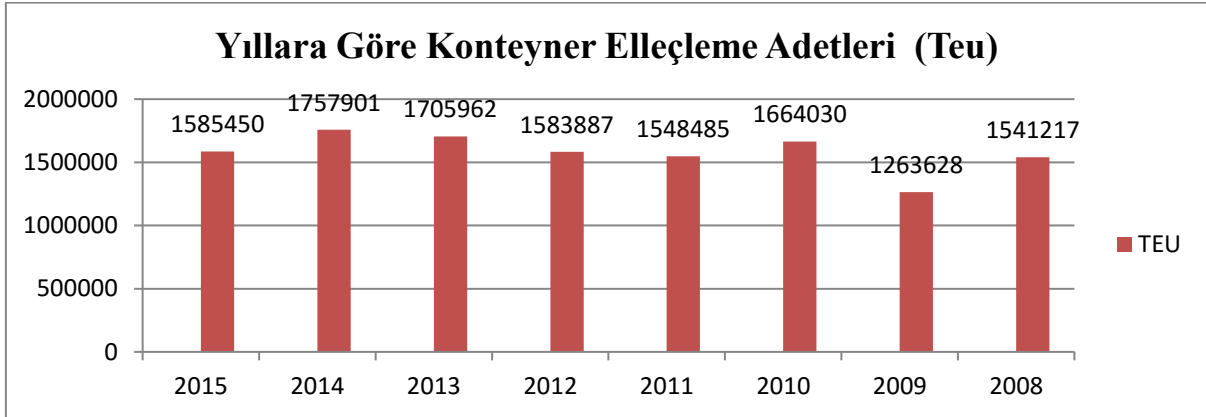
MARPORT Ana Terminali, ilk derin su konteyner terminali özelliğini, 2001 yılında başlayan ve 2004 yılında tamamlanan modernizasyon çalışmaları ile birlikte almıştır. Post-panamax* boyutta gemilere hizmet verebilmesini bu sahip olduğu 14,5 m draft sayesinde sağlamaktadır. Modernizasyon çalışması sonucunda özel sektördeki konteyner limanlarında raylı vince sahip olan tek liman özelliğini de almıştır. Türkiye'nin en modern konteyner terminalidir, çünkü kullanılan teknolojik altyapı başka bir limanda yoktur. Ayrıca (NAVIS) yazılımı kullanılması ile de liman operasyonları iyi şekilde planlanmakta ve bu sayede saha ve ekipman kullanımında yüksek verimliliğe ulaşılmıştır, müşteri acentelerin konteynerler ile ilgili her tür bilgiye online olarak web ara yüzü ile 24 saat aralıksız erişebilme imkânı sağlamaktadır⁵⁷.

MARPORT işletmesinin terminallerinde toplam 41 RTG yük elleçleme işlemlerinde kullanılmaktadır. Toplam alan kapasitesini 446,950 m²'ye, yıllık elleçleme kapasitesini 2,000,000 TEU/Yıl'a, rıhtım iskele uzunluğunu 1,560 m'ye, rıhtım su altı derinliğini 16,5 m'ye, kapı sayısını giriş-çıkış toplam 18 adet, rıhtım vinçlerini 15 adet, saha ekipmanlarını 163 adet sayılarına çıkarmıştır.

⁵⁶ Fışkın vd., 2016: 106.

⁵⁷ Demirlioğlu, 2008: 35.

2015 yılı sonu itibari ile yıllık elleçlenen konteyner adetleri grafik oluşturulduğu zaman Grafik 1.2 oluşmaktadır⁵⁸.



Grafik 1.2 MARPORT Konteyner Terminali Yıllara Göre Elleçlenen Yük Miktarı

Limanın genel yapısı görüntüleri Fotoğraf 1.18'deki gibidir⁵⁹;



Fotoğraf 1.18 MARPORT Konteyner Terminali Görüntüleri

⁵⁸ http://www.marport.com.tr/marport_hakkinda/tanitim.html (erişim tarihi: 13.03.2017).

*Panamax Gemi: Panama kanalından geçebilecek gemi (289,56 tam boy, 32,31 maksimum genişlik, 12,04 m maksimum draft, 57,91 m maksimum air draft olmalıdır).

⁵⁹ http://www.marport.com.tr/files/Marport_tr/files/Marport_brosur_2013.pdf (erişim tarihi: 12.03.2017).

1.5.2.2. KUMPORT Konteyner Terminali

KUMPORT, Türkiye'nin en büyük üç limanından biridir. Fiba Grubu ve Turkon Holding'in bağlı ortaklığı olan Fina Holding, liman ve bağlı ortaklıklarını satın almıştır (Arpaş%24- Altaş%12,5). Mayıs 2007'de 255 Milyon dolara eşit katılımında bulunmuştur. Ardından Fiba, 2008 krizi nedeniyle yatırımlarını sürdürmekte güçlük çeken Turkon hisselerini devraldı ve KUMPORT hisselerinin %98,65'ine sahip oldu. Eylül 2011'de liman işletmesi, Umman Sultanlığı Maliye Bakanlığı'nın tamamına sahip olduğu bağlı kuruluşu olan Turkac No.1 SARL'in azınlık payının (%35,5) alınması ile bir ortak girişim oldu⁶⁰.

KUMPORT, esas olarak KUMPORT Terminalinin sahipliği ve işletilmesi ile uğraşmaktadır. İstanbul'un Avrupa yakasında Marmara Denizi'nin kuzeybatı kıyısında bulunan ve Türkiye'nin üçüncü büyük konteyner terminali olan Ambarlı Liman Kompleksi'ndeki modern bir konteyner terminalidir. KUMPORT Terminal, 18.000 TEU'luk gemiyi idare edebiliyor ve şu anki kapasitesi 1,84 milyon TEU, altı rıhtıma sahiptir. Terminalin 3,5 milyon TEU kapasiteye kadar genişlemesi için yer mevcuttur. KUMPORT Terminal, son beş yılda konteyner hacminin 2014 yılında 1,4 milyon TEU' ya ulaşması sağlamıştır⁶¹.

KUMPORT limanı limanlar arasında sıralamada üçüncü sıradadır, MARPORT en yüksek rekabetçi konumuna sahip liman olup onu MIP ve KUMPORT izlemektedir. MARPORT pazar payı 21.3%, MIP pazar payı 17.09% ve KUMPORT pazar payı 16.20% dir. Bu limanlar üstün performans sağlayanlar kategorisinde yer aldığı için diğer limanlara göre rekabetçilik konumunda daha üst basamaklarda olduğu söylenebilir⁶².

KUMPORT limanında, konteyner, genel kargo ve Ro-Ro hizmetleri ile hizmet vermekte olup tüm süreçler ve işlemler liman otomasyon sistemi ile destekleniyor. Liman terminal sahası 402.115 m², terminal kapasitesi 2.100.000 TEU, CFS sahaları 10.000 m², vinçler 14 adet, saha ekipmanları 168 adet, rıhtım sayısı 6 adet, kapı sayısı 3 adet, kapalı depo 6.700 m², boş depolama sahası 30.270 m², cep terminali sahası 10.040 m² dir⁶³.

⁶⁰ Öztürk, 2014: 48.

⁶¹ Cosco Pacific Limited, 2015: 6.

⁶² Akgül vd., 2015: 9.

⁶³ <http://www.kumport.com.tr/tr-TR/terminal-tanitim/313649> (erişim tarihi: 13.03.2017).

KUMPORT görüntüleri Fotoğraf 1.19'daki gibidir⁶⁴;



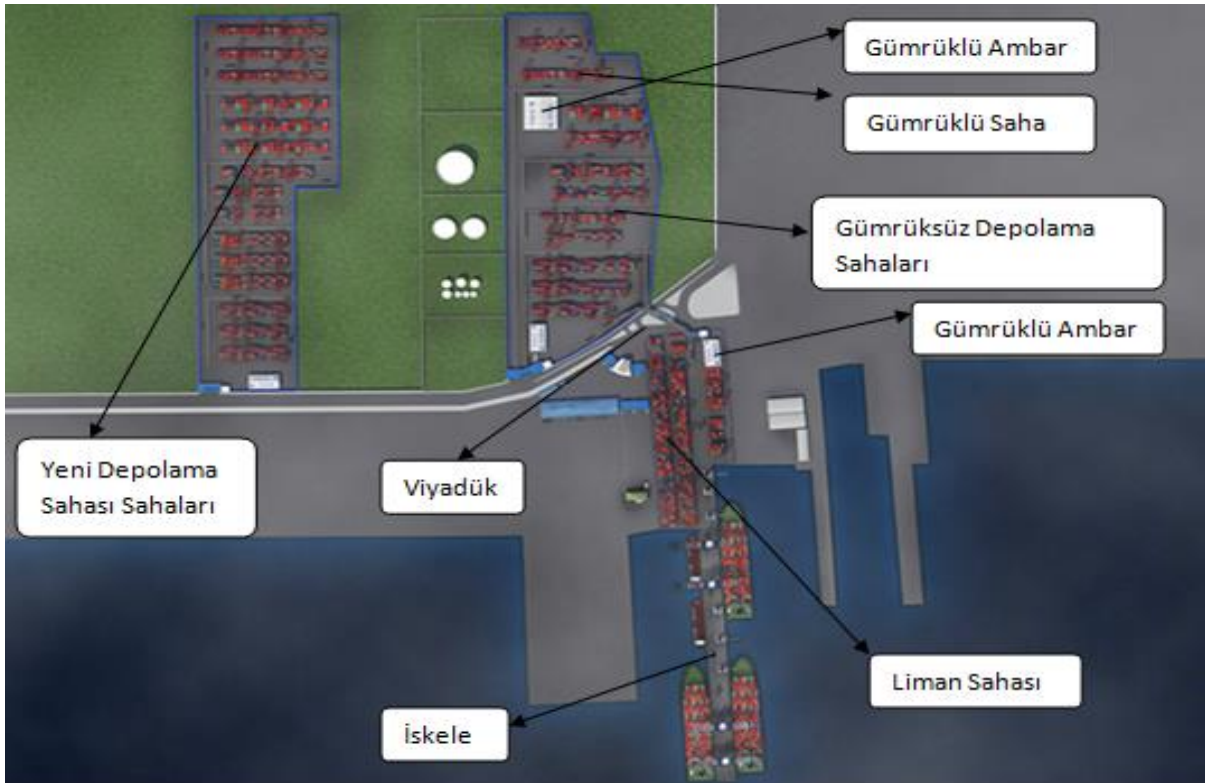
Fotoğraf 1.19 KUMPORT Konteyner Terminali Görüntüleri

1.5.2.3. MARDAS Konteyner Terminali

MARDAŞ PORT hizmetlerine 1991 yılında demir türevi ve açık yüklerin elleçlenmesi ile başlamıştır. 2002 yılına gelindiğinde de dünyadaki gelişmelerle birlikte konteyner elleçlenmesine başlanmıştır. Konteyner elleçleme ekipmanlarına büyük ölçüde yatırımlar yaparak uzmanlaşmasını bu yöne kaydırarak diğer limanlara karşı rekabete katılmıştır. MARDAS DENİZ İŞLETMECİLİĞİ; liman işletmeciliği, armatörlük, gemi kiralama, brokerlik, gemi işletmeciliği ve acentelik hizmetleri sunmaktadır. MARDAS yurtdışında MARDENİZ olarak tanınmaktadır, bunun nedeni de armatörlük, gemi işletmeciliği ve kiralama gibi hizmetleri bu isim altında toplanmıştır. Ayrıca İçdaş Exclusive brokerliği

⁶⁴ <http://www.kumport.com.tr/> (erişim tarihi: 12.03.2017).

faaliyetlerini Kardeniz ismi ile sürdürülmektedir. MARDAS 16,5 m 'ye ulaşan su derinliği, 910 m yanaşma yeri uzunluğu, 330.000 m² yüzölçümü, 14 Stacker, 30 terminal traktörü, 11 mobil sahil vinci, 8 RTG, Yıllık kapasitesi 1.300.000 TEU, 58.205 m² (720 m² gümrüklü) olan iç depolama sahası, 125.000 m² (gümrüklü depo 3440 m² kapalı, 33.400 m² açık) liman dışı terminal/depo alanı vardır. Gemi operasyonlarının ana dili olan bay planların okunması, hazırlanması ve Edi file olarak raporlanması sayesinde MARDAS müşterileri ile aynı dili paylaşmaktadır. Yeni nesil süper post panamax kapasiteli vinçlerden oluşan 12 adet sahil vincine sahiptir. Bu vinçler ile gemi genişliğine göre 17 sıralı konteyner gemileri elleçlenebilmektedir. 8 RTG vincinin hepsi de elektrikle çalışan çevreci makinelerdendir. Aynı zamanda 4.161m² kapalı depoya sahiptir⁶⁵.



Fotoğraf 1.20 MARDAS Konteyner Terminali Uydu Görüntüsü

1.5.2.4. YILPORT (Gebze)

2005 yılında Sedef ve Alemdar limanlarının satın alınması ile YILPORT operasyonlara başlamıştır. YILPORT Gebze Marmara Denizi'nin kuzeydoğusunda Kocaeli'nde yer almaktadır. Liman bütün kargo tiplerine hizmet sağlanabilen birinci sınıf bir liman haline gelmiştir. YILPORT Gebze YILPORT' un uzmanlığını ve tedarik zinciri geliştirdiği YILPORT Ana Terminali'dir. YILPORT Gebze endüstriyel liman lideri

⁶⁵ <http://www.mardas.com.tr> (erişim tarihi: 25.03.2017).

konumunda bir limandır, bunu da yatırımlarında teknoloji ve genişleme politikası üzerine yoğunlaşmasıyla sağlamıştır. YILPORT Gebze terminali, müşteri hizmeti için entegre edilmiş depoları ve antreposu ile dünya genelinde bir liman lojistik grubu haline gelmeyi amaçlamaktadır. YILPORT Gebze, Marmara Denizi'nin Kuzeydoğusunda yer almaktadır. 200 km yarıçapında bir alanda yer almakta ve Türkiye'nin GSYİH' sının %50'den fazlasına sahip, ekonomik olarak ekonominin kalbi niteliğinde olan bir bölgede konumlanmıştır. Limanın Trans Avrupa Otoyolu (TEM) ve İstanbul-Ankara Karayolu (E-5/d-100) ile iç bölgelere bağlantısı bulunmaktadır. Türkiye'nin önemli şehirlerine uzaklıkları şu şekildedir; Gebze (10km), İstanbul (50km), İzmit (30km) ve Ankara (280km)⁶⁶.

Liman görüntüsü Fotoğraf 1.21'deki gibidir⁶⁷;



Fotoğraf 1.21 YILPORT(Gebze) Görüntüsü

1.5.2.5. GEMPORT(Gemlik)

GEMPORT, Marmara denizinin güneyinde, 1992 yılında operasyonlarına başlayan Türkiye limanlarından. Marmara Denizi'nin güneydoğusunda, Bursa sınırlarında yer almaktadır. YILPORT Holding' in limanlarından birisidir. GEMPORT, stratejik konumu ve iç bölgelere ulaşım kolaylığı ile uluslararası ticaret kapısı olarak hizmet sağlamaktadır. Ana dağıtım ve taşıma merkezi konumundadır. Çünkü Marmara Denizi'nin güney kıyısında yer alması ve Türkiye'nin endüstriyel bölgelerini doğal olarak birbirine bağlıyor. GEMPORT, Cfs servisleriyle, genel olarak Ro-Ro ve konteyner operasyonlarına ağırlık vermiştir. Kendi römorkör botlarıyla, pilotaj ve diğer deniz servislerini sağlamaktadır. Bursa Serbest Bölge, GEMPORT' tan 1 km uzaklıkta bulunmaktadır. Bu bölgede endüstri özellikle tekstil,

⁶⁶ <http://www.yilport.com> (erişim tarihi: 25.03.2017).

⁶⁷ <http://www.yilport.com/sayfa.asp?mdl=limanlar&id=1&altID=9> (erişim tarihi: 25.03.2017).

otomotiv ve ilgili ürünler üzerine kurulmuştur. Önemli şehirlere olan uzaklıkları şu şekildedir; İzmit (100 km), İstanbul (150 km), Bursa (20km), Ankara (300 km)⁶⁸.

GEMPORT(Gemlik) görüntüleri Fotoğraf 1.22'deki gibidir⁶⁹;



Fotoğraf 1.22 GEMPORT(Gemlik) Görüntüsü

1.5.2.6. RODAPORT

RODAPORT, 2006 yılında Bursa Çimento A.Ş. Grubu ve Dora Yatırım A.Ş. Grubu tarafından Bursa'da kurulmuştur. 2007 yılında işletme izinlerini alarak genel yük, kuru yük ve konteyner sektörlerinde hizmet vermeye başlamıştır. Limanın ana alanları; Yükleme-Boşaltma, Depolama ve Lojistik hizmetlerdir. Coğrafi konumu itibari ile de önemli bir yere sahiptir. Doğuda Ankara, batıda Çanakkale olmak üzere geniş bir hinterlanda hitap etmektedir. Ayrıca RODAPORT ana hinterlandı arasında Gemlik, Bursa, Osmangazi, İnegöl, Bozüyük, Bilecik, Kütahya ve Eskişehir bulunmaktadır. Düzce, Ankara, Çanakkale, Balıkesir, Bandırma, Gebze ve Konya gibi ana endüstri bölgelerine yakın olması, bu bölgelerdeki firmalar için limanı uygun bir lojistik alternatifine getirmektedir. Limanın ekipmanlarına bakılınca; 4 adet 100 ton kapasiteli liman vinci, 3 adet 12 ton kapasiteli mobil liman vinci, 35 tonluk raylı vinç, 2 adet 32 tonluk ve 1 adet 22 tonluk ağır yük forklifti, çeşitli ölçülerdeki forklift, loder, ekskavatör ve hafif yükleyicileri bulunmaktadır. Gümrüksüz ve gümrüklü (geçici depolama statüsünde) olan ve kapalı-yarı açık, kapalı-açık sahaları bulunmaktadır. 5 adet olmak üzere toplam 7000 m² alan üzerinde bulunan yatay depolarda birleştirilmiş ve dökme yüklere depolama hizmeti sağlanmaktadır. CFS sahası incelendiğinde günlük 250 konteynere iç boşaltma, iç dolum, muayene, tam tespit vb. gibi CFS hizmetleri, lashing, hava yastığı yerleştirme, temizlik vb. yan hizmetler sağlanmaktadır⁷⁰.

⁶⁸ <http://www.yilport.com> (erişim tarihi: 25.03.2017).

⁶⁹ <http://www.yilport.com/sayfa.asp?mdl=limanlar&id=2> (erişim tarihi: 25.03.2017).

⁷⁰ <http://rodaport.com/> (erişim tarihi: 26.03.2017).

RODAPORT liman görüntü örneği Fotoğraf 1.23'deki gibi gösterilebilir⁷¹;



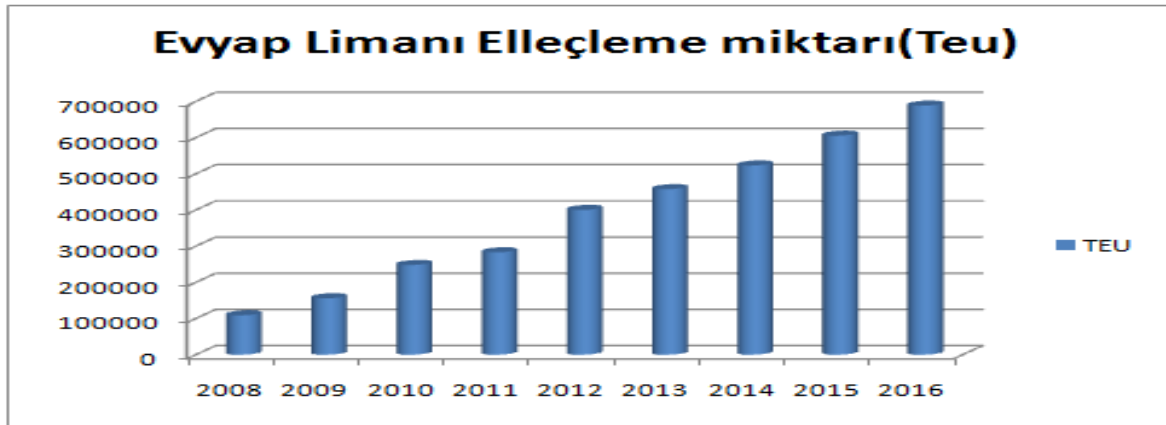
Fotoğraf 1.23 RODAPORT Görüntüsü

1.5.2.7. EVYAPPORT

EVYAPPORT, İzmit Körfezi'nin kuzeyinde, Marmara Denizi'nin ise kuzeydoğusunda yer almaktadır. 1171 m yanaşma yeri, 16 m su derinliği ve 265000 m² alana sahip olan Türkiye sanayisinin kalbinde bulunan limanımızdır. Konumu incelendiğinde Doğu Marmara sanayisine yakın, İstanbul Boğazına 80 km, Kocaeli şehir merkezine 30 km, Kocaeli il sınırlarında, Kirazlıyalı Beldesi'nde şehir içi trafiğine uzak, D100 ve TEM yollarına direkt ulaşabilen, İstanbul, Kocaeli ve Adapazarı illerine ortalama 30 km uzaklıkta bulunmaktadır. İzmit körfezinin yapısı sayesinde doğal korunaklı bir limandır. Gelgit tesirlerinden uzak ve 365 gün gemi yanaşmasına imkân veren bir liman özelliğindedir. Limanın istatistiksel verileri incelendiğinde; 2008-109,000 TEU, 2009-156,000 TEU, 2010-248,000 TEU, 2011-283,000 TEU, 2012-400,169 TEU, 2013-457,537 TEU, 2014-522,970 TEU, 2015-605,385 TEU, 2016-688,496 TEU dur. Uğrak yapan gemi sayıları (tanker+ konteyner); 2008-297, 2009-545, 2010-639, 2011-716, 2012-916, 2013-977, 2014-1091, 2015-1164, 2016-1054 dür⁷². Bilgiler incelendiğinde Grafik 1.3 oluşmaktadır.

⁷¹ RODAPORT Liman Depolama ve Lojistik İşletmeleri Anonim Şirketi, 2015: 5.

⁷² <http://www.evyapport.com> (erişim tarihi: 26.03.2017).



	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
TEU	109000	156000	248000	283000	400169	457537	522970	605385	688496

Grafik 1.3 EVYAPPORT Elleçleme Miktarı (TEU)

Kaynak: <http://www.evyapport.com> (erişim tarihi: 27.03.2017).

Uğrak yapan gemi bilgileri incelendiğinde yıllara göre değişimler için Grafik 1.4 oluşturulabilir. 2016 yılına kadar sürekli bir gelişme göstermiştir.



Yıl	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Gemi	297	545	639	716	916	977	1091	1164	1050

Grafik 1.4 EVYAPPORT Uğrak Yapan Gemi Sayısı

Kaynak: <http://www.evyapport.com> (erişim tarihi: 27.03.2017).

EVYAPPORT, Konteyner, Genel/Dökme Yük, Sıvı Yük, Otomobil elleçleyebilen uğrak liman özelliğindeki özel bir limandır. Elleçleme kapasiteleri: Genel kargo/Dökme yük elleçleme kapasitesi(ton/yıl): 1,000,000, Sıvı yük elleçleme(ton/yıl): 1,200,000, Otomobil(adet/yıl): 150,000 dir. Toplam 6 adet rıhtımı 830 m uzunluğunda ve maksimum draft 16 m'dir. 1 nolu rıhtım: Sıvı Yük, Genel Kargo, Otomobil, 2 nolu rıhtım: Sıvı Yük, 3

nolu rıhtım: Genel Kargo, Otomobil, Konteyner, 4 nolu rıhtım: Genel Kargo, Otomobil, Konteyner elleçlemesi yapmaktadır⁷³.

EVYAPPORT görüntüsü Fotoğraf 1.24'deki gibidir⁷⁴;



Fotoğraf 1.24 EVYAPPORT Görüntüsü

1.5.2.8. BORUSAN PORT

BORUSAN limanı, 1984 yılından bu yana BORUSAN Lojistik portföyünde bulunan, 2007 yılında BORUSAN Lojistik'in dört stratejik iş alanlarından biri olarak yer almış ve bundan sonra ayrı bir iş ünitesi yapısı olmuştur. Hizmet alanı; konteyner, proje kargo liman ve terminal hizmetlerini, genel kargo ve araç parkı hizmetlerini 7 gün 24 saat vermektedir. BORUSAN Limanı, stratejik konumu olarak Gemsaz mevkiinde, Gemlik ilçesi, Bursa ili konumuyla, Güney Marmara, Ege ve İç Anadolu bölgelerinden gerçekleştirilen ithalat ve ihracat faaliyetlerinde Türkiye'nin öncü gümrük kapılarından biridir. BORUSAN Limanı 450 m lineer yanaşma yeri, 14,5 m su derinliği, 3 adet MHC ve 2 adet SSG ile bölgesinde en yüksek standartlara sahip konteyner terminalidir. BORUSAN Limanı, ana gemilere 60 kont/saat servis seviyesi sağlayabilmektedir. 200 m ve üzerinde 4 ayrı yanaşma yeri bulunmaktadır. Kapalı alan kapasite bilgileri incelendiğinde; 1250 m² gümrüklü kapalı alan, 1250 m² kapalı CFS, 125000 m² gümrüklü açık alan, 70000 m² gümrüksüz açık alanı ve 70000 m² boş konteyner istif sahası bulunmaktadır. Liman konteyner kapasitesi: 400000 TEU/Yıl, Gümrüklü CFS kapasitesi: 500 TEU/Gün, Gümrüksüz boş konteyner saha kapasitesi: 4.000 TEU' dur. Toplam 360.000 m²(280.000 m² gümrüklü ve 80.000 m² gümrüksüz) terminal sahasına sahiptir. 3 adet SSG bulunmaktadır⁷⁵.

BORUSAN PORT görüntüsü Fotoğraf 1.25'deki gösterilmektedir⁷⁶;

⁷³ T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2010: 319.

⁷⁴ <http://www.evyapport.com/institutional.php> (erişim tarihi: 26.03.2017).

⁷⁵ <http://www.borusanlimani.com> (erişim tarihi: 26.03.2017).

⁷⁶ <http://www.borusanlimani.com/CokAmacliTerminaler.aspx> (erişim tarihi: 27.03.2017).



Fotoğraf 1.25 BORUSAN PORT Görüntüsü

1.5.2.9. TCEEGE Konteyner Limanı

TCEEGE Konteyner Terminali, bir TCB Grup üyesidir. İspanya'nın önde gelen terminal operatörlerinden biri olan TCB, şu anda İspanya, Küba, Meksika, Brezilya, Kolombiya, Türkiye ve Hindistan'da konteyner terminalleri işletmektedir. Grup ayrıca 3 bölgedeki demiryollarını işletmektedir. TCDD Aliğa Biçerova tren istasyonuna 600 m, İzmir'in merkezine 55 km mesafede bulunan TCEEGE Konteyner Terminali, 750 m uzunluğunda bir iskeleye ve ortalama 20 m derinliğe sahiptir. Terminal, 3 adet mobil vinç, her biri 45 ton kapasiteli 5 istifleme vinci ve 65 tona sahip 18 konteyner römorkuna sahiptir⁷⁷.

Konteyner elleçleme istatistikleri göz önüne alındığında 2012 ve 2013 yılları arasında TCEEGE limanı iki yıl değişim olarak %46,87 değişimle 149429 TEU dan 219469 TEU' ya değişim göstermiştir. Diğer iki liman değerleri değişimi negatif yönde olmuştur⁷⁸.



Fotoğraf 1.26 TCEEGE Görüntüsü

1.5.2.10. NEMPORT

NEMPORT, güney ve kuzey rıhtımları 410 m olmak üzere toplamda 820 m uzunluğunda 22 m derinliğindeki konteyner limanlarımızdandır. 100000 m² alana sahiptir. İzmir'in kuzeybatısında Nemrut Körfezi kıyısında kurulmuş olan liman, İzmir'e 60 km

⁷⁷ Marine and Commerce, 2011: 68.

⁷⁸ Öztürk, 2014: 28.

uzaklıkta, merkeze yakın konumdadır. Hizmet tipi kuru yük taşımacılığıdır. 2 rıhtımı bulunmaktadır. İskele genişliği 40 m'dir. Ekipmanları; 4x100 ton + 1x140 ton kapasiteli 5 MHC Gottwald, 5 Elektrikli RTG Konecranes, 45 ton 5 kat kapasiteli 4 CRS Kalmar , 10 ton 6 kat kapasiteli 1 CRS Kalmar, 16 ton 8 + 1 kat kapasiteli 2 EHC Kalmar, 8 Çekici Terberg, : 60 ton kapasiteli 22 Dorse , 100 ton kapasiteli 1 Kantar, 45 ton-25 ton- 16 ton-5 ton kapasiteli 4 Forklift , 3 ton kapasiteli 15 Forklift, 2,5 ton kapasiteli 2 Mini yükleyici, 5 ton kapasiteli Bobin Ataşmanı, 2,5 ton kapasiteli Balya Ataşmanı, 4 Varil Ataşmanı, 6 m çubuk demir yükleme ataşmanı ekipmanları bulunmaktadır . Uluslararası standartlara uygun 3300 m² alan üzerine kurulu NEMPORT A tip gümrük deposu, Ekim 2010'dan bu yana ithalatçılara ve ihracatçılara hizmet sunmaktadır. Yiyeceklere ve her türlü hassas kargoya uygun yüksek depolama standartlarına sahiptir. Mevzuat gereği, müşterilere gönderilen yabancı kargo, zaman sınırı olmaksızın depolanabilir ve gümrük vergisinden muafır. Aliğa Gümrük Müdürlüğü'ne yakındır. NEMPORT, konteyner terminalinin içinde yer aldığından, NEMPORT'a boşaltılan konteynerler için ara nakliye maliyeti ortadan kaldırılmıştır⁷⁹.

NEMPORT görüntüsü Fotoğraf 1.27'de gösterilmiştir⁸⁰.



Fotoğraf 1.27 NEMPORT Görüntüsü

1.5.2.11. PORT AKDENİZ

PORT AKDENİZ, Antalya şehir merkezinin 13 km dışında, 1968 yılında şehrin batı kısmında inşaatına başlanmıştır. Akdeniz açık denizine bağlı olan Antalya limanı, Antalya ilinin Kemer ilçesine bağlanan kısmında batı yönünde yer almaktadır. Açılışı 1973 yılında yapılmış, 8 Eylül 1998 tarihine kadar Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. himayesi altında kalmıştır. Türkiye limanlarının özelleştirilmesi başladığında, 29.07.2010 tarihinde işletme hakkı Global Yatırım Holding'e devredilmiştir. PORT AKDENİZ, 36° 50' kuzey enlem, 30° 36' 5" batı boylamında yer almaktadır. PORT AKDENİZ 5 milyon ton/yıl kuru yük ve genel kargo olarak 500.000 TEU/Yıl konteyner kapasitesi bulunmaktadır. Önemli sanayi ve turizm

⁷⁹ İZKA, 2010: 8.

⁸⁰ <http://www.nemport.com.tr/FotoGaleri.aspx> (erişim tarihi: 30.03.2017).

merkezlerinden olan Konya, Akşehir, Alanya, Mersin, Afyon, Burdur ve Denizli illerine bağlantısı bulunmaktadır. 650 m boyunda bir tali mendirek ve 1.440 m boyunda bir ana mendirek bulunmaktadır. Mendirekler arası mesafe 250 m, maksimum 10 m derinliği mevcuttur. Limanın toplam deniz sahası genişliği 136.000 m², manevra dairesi 300 m'dir⁸¹. Antalya limanı genel yüklemelerini maden yükleri oluşturmaktadır. Antalya limanına direkt demiryolu bağlantısı kurulması yolu ile sektör içindeki payı daha da artacaktır. Antalya limanı yüklemelerinin çok fazla artmamasının nedenlerinden biri olarak Antalya şehrinin turizm şehri olması nedeni ile diğer birçok ilde olduğu gibi fabrikaların çok olmaması ve sanayileşmenin az olması gibi nedenleri sayabiliriz.



Fotoğraf 1.28 PORT AKDENİZ Görüntüsü⁸²

1.5.2.12. MERSİN PORT (MIP)

MERSİN PORT Türkiye'nin önde gelen limanlarından biridir. MERSİN PORT özelleştirme kapsamında en yüksek teklif PSA-AKFEN konsorsiyum grubu olan bir şirket tarafından verilmiş ve MERSİN PORT transfer işlemleri 11 Mayıs 2007'de tamamlanmıştır⁸³. MERSİN PORT, 2007 yılında "Yönetim Haklarının Devri" ile özelleştirilmiştir. Liman, "Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. (MIP)" adı altında hizmetlerini sürdürmüştür. MERSİN PORT'un 21 adet rıhtımı, derinlik (15,31 m- 10,94 m), konteyner kapasitesi 1,800,000 TEU / Yıl, genel yük taşıma kapasitesi 1,000,000 ton / yıl, dökme katı yük taşıma kapasitesi 8,000,000 ton / yıl, dökme sıvı yük taşıma kapasitesi 750,000 ton / yıl, Ro-Ro kapasite 150.000 araç / yıl, Konteyner rıhtımı (toplam uzunluk 1.607,61 m), gemiler için

⁸¹ Tür vd., 2013: 111.

⁸² Sağlam, 2013: 60.

⁸³ Erdoğan, 2008: 8.

maksimum kapasite 333,54 m, 14 adet vinç bulunmaktadır. MERSİN PORT, 1 milyon ton genel taşımacılık kapasitesi ve 150 bin Ro-Ro ve araç kapasitesi ile 110 hektarlık arazisiyle Türkiye'nin önde gelen limanıdır. Doğu Akdeniz'in önemli bir limanı olmasının yanı sıra MERSİN PORT, Orta Doğu'daki ticaret için ideal bir transit limanıdır. Genişleyen hinterlandıyla MERSİN PORT, ülkenin iç bölgelerine iyi bağlanmıştır. MERSİN PORT yüklerinde, cevher, çimento, gıda maddeleri, karışık ürünler ve kimyasallar en fazla hacmi almaktadır. Boşalan malzemeler olarak yağ türevleri, karışık ürünler, kimyasallar, gıda maddeleri ve tahıl önemlidir. Kıyı ticareti ile ilgili olarak, çimento, yağ türevleri, gübreler ve tahıllar dışında önemli bir nakliye hareketi yoktur⁸⁴.

Mersin Uluslararası Limanı (MIP), mega gemilere hizmet etmek için Doğu Akdeniz'in ana merkezi olma yolunda emin adımlarla ilerlemektedir. MIP, Suriye, Irak, İran ve BDT ülkelerinden (Azerbaycan, Kırgızistan, Özbekistan) dünyanın geri kalanına ticaretin kapısı olarak iyi konumlandırılmıştır. MIP halihazırda 21 adet rıhtım konteynerleri, dökme yük, Ro-Ro, genel kargo, proje yükü ve yolcu terminali hizmetleri ile yaklaşık 5000 gemiye hizmet etmektedir ve ayrıca pilotaj ve römork hizmetleri vermektedir. MERSİN PORT Genişleme Projesi tamamlandığında, şu anda Türkiye'nin en önemli ekonomik odak noktalarından biri olan, kentin ve ülkenin cazibesine katkıda bulunan MIP, Türkiye'nin en büyük gemilere hizmet edebilen az sayıdaki limandan biri haline gelecektir⁸⁵.

MERSİN PORT görüntüleri Fotoğraf 1.29'daki gibidir⁸⁶;



Fotoğraf 1.29 MERSİN PORT Görüntüleri

⁸⁴ Coşkuntuncel ve Rad, 2015: 94,95.

⁸⁵ MIP, 2014: 1-3.

⁸⁶ Merk ve Bagis, 2013: 1.

1.5.2.13. İSKENDERUN PORT

İSKENDERUN PORT, özelleştirilmesi 11.07.2005 tarihi itibari ile yayınlanan ihaleyle ihaleye çıkmış, 09.09.2005 tarihinde söz konusu ihale yapılan pazarlık görüşmeleri ile tamamlanmış fakat söz konusu ihale ÖYK'nin 06.02.2007 tarihinde 2007/09 sayılı karar ile iptal olmuştur. 17.05.2010 tarihinde yeniden ihaleye çıkması kararı verilmiş, 16 Eylül 2010 tarihinde son teklifler verilmiş, 28 Eylül 2010 tarihinde 372.000.000 ABD Doları ile en yüksek teklifi vermiş olan Limak Yatırım Enerji Üretim İşletme Hizmetleri ve İnşaat A.Ş. kullanım hakkına sahip olmuştur. Rekabet Kurulu 02.12.2010 tarihinde, limanın işletme hakkının 36 yıl süreyle devredilmesine izin vermiştir. Özelleştirme Yüksek Kurulunun 07/01/2011 tarih ve 2011/01 nolu kararıyla limanın devredilmesi Limak Yatırım Enerji Üretim İşletme Hizmetleri ve İnşaat A.Ş tarafına onaylanmıştır⁸⁷.

Doğu Akdeniz de Hatay ilinin İskenderun ilçesi sınırlarında olan İSKENDERUN PORT, Türkiye'nin İkinci Limanlar Bölgesi olarak tabir edilebilecek İskenderun körfezinde yer almaktadır, özellikle Gaziantep, Adana, GAP bölgesi, Orta doğu, Suriye, Irak ve İran başta olmak üzere geniş ve önemli bir hinterlanda sahiptir. İSKENDERUN PORT denizyolu ile dünyaya Kızıl deniz, Süveyş kanalı, Cebeli Tarık boğazı ile Atlas okyanusundan, Çanakkale ve İstanbul Boğazları ile Karadeniz'e açılmaktadır. Limak Port olarak 23.01. 2012 tarihinden itibaren faaliyet göstermekte olan limanın alt ve üst yapısında farklı yatırımlar yapmıştır. Devir işlemlerinden sonra; liman girişindeki derinlik -12 m olmus, ekipmanları 4 römorkör, 2 palamar ve 1 servis botu, 90 ton kapasiteli 1 adet yüzer vinç, 1 kılavuz botu, Liman elleçleme ekipmanları arasında bir adet de 10 tonluk boş konteyner forklifti, 5 paletli vinç ve 3 loder, 5-25 tonluk 8 adet mobil vinç, 3-35 tonluk 17 adet rıhtım vinci, 2 köprü vinci, 8 standart ve 13 kısa mastlı forklift yer almaktadır. 60.000 ton kapasiteli beton siloya sahip bir konveyör sistemi vardır. Bir adet de yükleme hızı saatte 350 ton, boşaltma hızı saatte 250 ton olan cevher konveyörü bulunmaktadır. Limanda konteynerize yük için stoklama alanı vardır. 2012 yılında 4 bin m² 'lik kapalı ambar, 200 bin m² 'lik istifleme sahası ve 1.200 m³ kapasiteli atık alım tesisi bitmiş ve aynı dönemde mobil vinçler ile konteyner elleçleme operasyonları gerçekleştirilmesi başlanmıştır. 2013 yılında 14 adet elektrik RTG (Rubber Tyred Gantry) ve 4 adet STS (Ship to Shore) alınmıştır. Ayrıca 10 tane treyler ve 10 tane çekici, 3 adet boş konteyner istifleme makineleri, 5 adet dolu, 3 adet mobil konteyner gemi vinci, 10 tane treyler ve 10 tane çekici ilave edilmiş ve 1,3 Milyon TEU/Yıl kapasitesine ulaşmayı başarmıştır⁸⁸.

⁸⁷ TCDD, 2010: 26.

⁸⁸ Ateş, 2014: 452.



Fotoğraf 1.30 İSKENDERUN PORT Görüntüsü⁸⁹

1.5.2.14. ASSAN PORT

2010 yılında Kibar Holding ASSAN LİMAN İŞLETMELERİ A.Ş. tarafından İskenderun Körfezi'nde her türlü konteyner gemilerine ve genel kargo gemilerine hizmet verebilecek şekilde yapılmıştır. İç Anadolu güneyindeki Güneydoğu Anadolu ve Doğu Akdeniz' deki firmalar açısından avantaj sağlamasının yanında Azerbaycan, İran ve Kuzey Irak için batıya açılan en yakın Akdeniz konteyner limanı durumundadır⁹⁰.

ASSAN PORT, Sarıseki Organize Sanayi Bölgesinde İskenderun Hatay'da yer almaktadır. İlk inşaatı 1997 yılında iskele olarak düzenlenmiş ama sonrasında 2010 yılında konteyner hizmeti de verecek şekilde yeniden düzenlenmiştir. 75.000 m² bir alana sahiptir. 55 m genişliğinde ve 360 m boyunda bir iskeleden yük elleçlemesini sağlamaktadır. Su derinliği 15 m-20 m arasında değişmektedir. Bu özelliği ile büyük gemilerin yanaşma su derinliği sağlanmıştır. Liman arka alanının bir kısmının doldurulması ile 20 dönümlük bir konteyner stoklama alanı yaratılması planlanmaktadır. ASSAN ürünlerinin ihracatında, üretim için gereken bazı malzemelerin boşatılmasında ve ülke içi piyasaya deniz yolu ile sevkiyatında kullanılacak fakat limanın temel görevi konteyner elleçlenmesi olması amaçlanmıştır. Limanın mevcut kapasitesi 250.000 TEU/Yıl olarak öngörülmüş olup yapılan ilave yatırımlar

⁸⁹ <http://inframed.com/limakport-iskenderun/> (erişim tarihi: 05.04.2017).

⁹⁰ Kibar Holding, 2013: 9.

ile kapasitenin 400.000 TEU' ya çıkarılması hesaplanmıştır. 10.000 m² açık alan depolama ve 3.500 m² kapalı alan depolaması da vardır⁹¹.

Liman her iki tarafında da 370 m'ye kadar gemilerin yanaşmasına imkân vermektedir. Derinliği sayesinde ana hat gemilerinin yanaşmasına olanak sağlamaktadır. ASSAN PORT ilk olarak dünyanın önde konteyner taşıyıcılarından olan MSC (Mediterranean Shipping Company) ile anlaşma yapmış. MSC'nin ilk gemisi Şubat 2011 de limana yanaşmış ve düzenli seferlere Mart 2011 de başlamıştır. Bu tarihten sonra limana uğrayan gemi sayısı ve ana hat sayısı artmıştır. Türkiye ile Uzak Doğu arasında doğrudan servis veren Tiger Hattı gemilerinden olan MSC INES isimli gemi de 27 Ağustos tarihinde limana yanaşmıştır⁹².



Fotoğraf 1.31 ASSAN PORT Görüntüsü⁹³

1.5.2.15. TRABZON ALPORT

TRABZON ALPORT, Trabzon il merkezinin kuzey kıyısında, Karadeniz Bölgesi'nin Doğu Karadeniz Bölümü sınırlarında bulunmaktadır. Trabzon ili kuzeyde Karadeniz ile sınırlı şekilde kalmıştır. Kıyı uzunluğu, Rize ve Giresun il sınırları arasında ortalama 103 km mesafe bulunmaktadır. Güneyden ise Gümüşhane ve Bayburt, Batıdan Giresun, Doğudan ise Rize illeriyle komşuluğu bulunmaktadır. Bu illerle olan sınırları toplamı 255 km'yi bulmaktadır. Bu mesafeye kıyı uzunluğu da eklenince, toplam sınır uzunluğu 358 km'ye ulaşmaktadır. Trabzon Limanı'nın kıyısında bulunduğu Karadeniz; İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi, Ege Denizi, Akdeniz, Cebelitarık Boğazı, Tuna Suyolu, Çanakkale Boğazı ve Süveyş Kanalı güzergâhları ile okyanuslara bağlanmaktadır. Bu özellik Trabzon limanına büyük önem katmaktadır. Trabzon Limanı, ilk önceleri basit bir tekne demirleme yeri olarak Pazarkapı

⁹¹ Yıldıztekin ve Çelik, 2015: 68.

⁹² Akib Aktüel, 2011: 14.

⁹³ İ.M.E.A.K, 2016: 203.

seminde kurulmuştur. Günümüz Trabzon Limanı, 1946'da yapımına başlanıp ve 1954'de yapımı tamamlanarak Doğu Karadeniz Bölümü'nün en önemli limanı durumuna gelmiştir. Liman sahası ve tesisleri oluşumu genelde, İskenderpaşa mahallesindeki Güzelhisar Burnu ve Değirmendere Deltası arasında kalan koyda, Çömlekçi mahallesindeki sığ sahanın doldurulması ve derinleştirilme işlemleri ile gerçekleşmiştir⁹⁴.

Başlangıçta Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğüne bağlı olarak işletilmekte olan Trabzon Limanı ilk kez 1996 yılında özelleştirme ihalesine çıkarılmıştır. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca 2003 yılında yapılan ihale sonucunda limanın 30 yıllık işletme hakkı 21.11.2003 tarihinde ALBAYRAK GRUBU'na ait TRABZON LİMAN İŞLETMECİLİĞİ A.Ş. tarafına devrolmuştur. Limanın ismi ALPORT olarak değiştirilmiştir. Trabzon limanı hizmet alanları başta Trabzon olmak üzere, Giresun, Rize, Gümüşhane, Erzincan ve Erzurum illeridir. Özelleştirme ile birlikte liman kapasiteleri de giderek artmıştır. 2011 yılı sonunda Liebherr LHM 550 rıhtım vincinin alınması ile liman elleçleme kapasitesi 10 milyon tonu geçmiştir. Alport limanı, depolama kapasitesi:5 milyon ton/yıl ve gemi kabul kapasitesi:2300 adet/yıl'dır. Limanda yük artışına paralel olarak kapasite yatırımları da devam etmektedir⁹⁵.

Trabzon limanının mendirekleri incelendiğinde büyük mendirek uzunluğu 1135 m, tali mendirek uzunluğu ise 380 m'dir. Toplam rıhtım uzunluğu 1525 m olan limanın derinliği 2,5 m ile 12 m arasındadır. Rıhtım uzunlukları 580 m- 25 m arasındadır. Yüksekliği en fazla olan rıhtımların yüksekliği 1.80-1.90 m'dir. Limanın ambar alanları 240000 m² açık saha ve 13000 m² ile kapalı sahadır. Makine ve teçhizatları incelendiğinde 10 adet (3-25 ton aralığında) rıhtım vinci, 2 adet (140 ton) mobil vinç, 7 adet (10-25 ton) lastikli mobil vinç, 4 adet (4-5-10 ton) paletli mobil vinç, 13 adet (3-33 ton aralığında) forklift, 2 adet (40-45 ton) Stacker, 1 adet (40-44 ton) römork, 8 adet (0.6-10 ton aralığında) loader, 13 adet (25 ton) damperli kamyon, 2 adet (120, 200 ton/saat boşaltma) pnomatik bulunmaktadır⁹⁶.



Fotoğraf 1.32 TRABZON ALPORT Görüntüsü⁹⁷

⁹⁴ Doğanay, 2014: 1-3.

⁹⁵ Esmer vd., 2012: 19-22.

⁹⁶ Temelli, 2016: 6,7.

⁹⁷ <http://www.trabzonport.com.tr/> (erişim tarihi: 07.04.2017).

1.5.2.16. SAMSUN PORT

SAMSUN PORT, ülkemizin kuzeyinde, Samsun şehrinin kıyısında bulunmaktadır. Doğusundan Yeşilirmak, batısından Kızılırmak deltalarının denize doğru yaptıkları oluşumda geniş koyun orta kısmında yapılmıştır. Limanın içinde bulunduğu koyun oluşumuna, batısında Kalyon(Fener) Burnu ve doğusunda Derbent Burnu olarak adlandırılan iki çıkıntı neden olmuştur. SAMSUN PORT, Anadolu'nun kuzeyini iç kesimlere ve güneye bağlayan başlangıç noktalarından birinde Karadeniz kıyısında bulunmaktadır. Liman eski tarihlerden beri çok önemli olmuştur. İthalatı ilaç, pamuklular, şeker, şarap, çanak-çömlek, madeni eşya, demir, çelik, kahve, alkollü içecekler oluştururken, ihracatı da buğday, mısır, deri, pamuk, darı, kürk, kök boya, yün, ipekböceği, kenevir tohumu, keten oluşturmaktaydı⁹⁸. Osmanlılar devrinde de ticaret limanı özelliğini korumuş fakat Sinop ve Trabzon limanları kadar önem verilmemiş ve onlara göre daha az gelişmiştir. 18. yüzyılda Karadeniz ve Kırım arasındaki ticaretin önemli kısmı SAMSUN PORT aracılığı ile yapılmaktaydı. Kırım'ın elden çıkarılması ile bu ticaret gerilemiştir. 1774 Küçük Kaynarca Anlaşması sonrasında ve 19. yüzyıl başlarında bazı ülkelere serbest dolaşım hakkı verilmesiyle Avrupa bandıralı gemilerine Karadeniz yolu açılmıştır. Bu gelişme ile birlikte SAMSUN PORT yine canlanmaya başlamıştır. SAMSUN PORT işletmesi 1944 yılına kadar İl Özel İdaresi ve Belediyenin işletmesinde olmuş, 1944 yılında Devlet Limanları İşletmesi Umum Müdürlüğü'ne devredilmiş, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD)'na devri 1953 yılında olmuştur. SAMSUN PORT her tür yüke hizmet verebilen genel amaçlı bir limandır⁹⁹.

SAMSUN PORT, 1756 m toplam iskele, 185000 m² toplam depolama, 3760000 ton toplam maksimum elleçleme, 60.000 ton kapasiteli çelik silo, 35.000 m² kapalı depolama alanı, 100.000 m² konteyner istif ve/veya genel kargo depolama alanı bulunmaktadır. 2013 yılı itibarı ile SAMSUN PORT'da 3.500.000 ton mal elleçleme yapılmış ve bu liman kapasitesinin %93 oranında kullanılmakta olduğunun bir göstergesi olmuştur. SAMSUN PORT draftı 10-11 m ve bölgedeki en kapsamlı OSB hinterlandına sahip limandır. Ayrıca liman, hububat, petrol türevleri, gübre, demir çelik, çimento, inşaat ve yapı malzemeleri gibi birçok yük alanlarına sahiptir¹⁰⁰.

⁹⁸ Topuz, 2010: 31.

⁹⁹ Yılmaz, 2006: 86-88.

¹⁰⁰ Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası, 2015: 1-19.

En fazla konteyner elleçleyen limanlarımız göz önünde bulundurulduğunda SAMSUN PORT, 2014 yılında 48443 TEU yaparak toplam elleçleme içindeki %0,58 oranıyla 8. sırada, 2015 yılında ise 54986 TEU yaparak toplam elleçleme oranı içindeki payı %0,67 oranıyla 9. sırada yer almıştır¹⁰¹.



Fotoğraf 1.33 SAMSUN PORT Görüntüleri¹⁰²

1.5.2.17. ASYAPORT

ASYAPORT, ilkleri içinde bulunduran ve her şeyin düşünüldüğü bir liman olarak karşımıza çıkmaktadır. 450 milyon yatırım ile Mediterranean Shipping Company (MSC) grubunun liman yatırımları yapan şirketi Global Terminal Limited (GTL) ile Soyuer ailesinin ortaklığıyla Tekirdağ'da kurulmuş olan liman Asya ve Avrupa ticaretinde Türkiye'yi stratejik bir konuma getirmiştir. Türkiye'nin en büyük, Avrupa'nın en büyük ilk 10 limanı arasına girecek şekilde tasarlanmıştır. Her tipte genel kargoya hizmet verebilecek şekilde tahliye ve yükleme operasyonunu yapabilecek altyapıya sahiptir, aynı zamanda bin 400 soğutmalı konteyner kapasitesinin olması da bölge ticareti açısından önemli bir artıdır. Ekipmanları incelendiğinde; 11 adet, 24 yan sıraya kadar hizmet verecek kapasitede rıhtım vinci (Ship-to-shore Gantry Crane), iki adet mobil vinç, 33 adet lastik tekerlekli saha vinci (Rubber Tyre Gantry Crane) elektrik enerjisi ile çalışmaktadır. Saha içi aktarmada kullanılan 49 adet

¹⁰¹ T.C. UDHB, 2015: 31.

¹⁰² Uçar, 2014: 30,31.

terminal traktör, sekiz adet boş konteyner makinesi ve iki adet dolun makinesi mevcuttur. ASYAPORT, EcoPort statüsünü elinde bulunduran ve bu özelliğini de PERS Sertifikası ile kanıtlayan Türkiye'nin ilk ve tek limanıdır. Limanın tek eksiği demiryolu bağlantısının olmamasıdır, bu yönde de çalışmalar mevcuttur¹⁰³.

ASYAPORT, rıhtım uzunluğu toplam 2010 m, derinlik 10-20 m arasında değişmektedir. Liman yapımı gereği çok büyük gemilere hizmet verecek şekilde, Super Post Panamax tipinde 13.000 TEU kapasiteli büyük gemilere uygun olarak yapılmıştır. Liman diğer bölgelere de ulaşımı olan, Trakya'daki tüm sanayi bölgelerine, bölünmüş ve otoyollar ile İstanbul'a ulaşımın sağlanmış olması, Avrupa'ya ve orta Balkanlara Tekirdağ-Muratlı demiryolu kullanılarak bağlantı kurulmakta, bütün Karadeniz limanlarına küçük gemilerle, körfez ve güney Marmara sahillerine de süratli ve ekonomik bir şekilde hizmet verecek şekilde planlanmıştır. ASYAPORT geri sahası olarak da 5 milyon m² sanayi ve antrepo alanı vardır¹⁰⁴.

1.5.2.18. DP WORLD YARIMCA

DP WORLD YARIMCA limanı %100'ü DP WORLD e aittir. Liman inşaatına 2012 yılı sonlarında Kocaeli ilinde başlamıştır. Türkiye'nin İzmit'teki otomotiv ve üretim merkezinin kalbinde, İstanbul'un Asya yakasında, 1 km uzaklıktaki Trans-Avrupa Otoyoluna doğrudan bağlantılıdır¹⁰⁵.

DP WORLD YARIMCA limanı bir DP WORLD üyesidir. Yıllık 1,3 m TEU kapasitesi vardır, minimum derinliği 16 m'dir, 465 m ve 430 m olan iki adet rıhtımı bulunmaktadır. 8 adet STS, 34 adet RTG ((7 + 1 sıra / 5 + 1 yüksek kapasiteli), 54 Terminal kamyonu vardır. Toplam 7000 m² alana sahiptir¹⁰⁶.

¹⁰³ UTİKAD, 2016a: 56,57.

¹⁰⁴ Trakya Kalkınma Ajansı, 2011: 21.

¹⁰⁵ Dalgaard, 2012: 28.

¹⁰⁶ Ateş, 2017: 6-8.

İKİNCİ BÖLÜM

KONTEYNER TARTIM UYGULAMASI

2.1. SOLAS ve Konteyner Tartımı

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün en önemli işlevlerinden birisi olan denizlerde can güvenliğinin sağlanması amacıyla yapılan temel ve en kapsamlı çalışma “Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS)” dır. 1912 yılında gerçekleşen “Titanik” faciasından sonra, ilk versiyonu 1914 de Londra’da yayınlanan, daha sonra 1929’da ikincisi kabul edilip 1933’te yürürlüğe giren, 1948’de üçüncüsü kabul edilip, 1952’de yürürlüğe giren, 1960’da dördüncüsü kabul edilmiş olup Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)’nun ruhunu oluşturmuştur, 1965 yılında yürürlüğe girmiş ve şu anki son versiyonu 1 Kasım 1974’te kabul edilmiştir. 25 Mayıs 1980’de yürürlüğe girmiş olan bu konvansiyonun tanker kazaları ve deniz kirliliğinin önlenmesi konularında yetersiz kalması nedeniyle özellikle 1978’de yapılan bir protokolle bazı eklemeler yapılmıştır.1960 Sözleşmesi, gemi güvenliğinin geliştirilmesini ve deniz alanlarındaki seyir tedbirleri, makineler ve elektrik tesisleri; bulma ve söndürme, yangından korunma, radyotelgraf (telsiz, telgraf), can kurtarma teçhizatı ve radyo telefonu, seyir güvenliği, tehlikeli mal taşımacılığı, nükleer gemiler ve tahıl taşımacılığı gibi alt bölümleri içermektedir. 1960 SOLAS Sözleşmesi, deniz güvenliği konuları ile ilgilenen bir uluslararası vasıta ve bu sözleşme yeni gelişmeler karşısında birkaç kez değiştirilmiştir. Konu değişikliklerin yürürlüğe girmesi için zorlayıcı şartlar nedeniyle bu değişikliklerin hiçbiri gerçekte uluslararası arenada bağlayıcı hale gelememiştir. 1974’de ihtiyaç duyulan gelişmeleri daha hızlı bir şekilde ele almak ve bu durumlara bir çözüm bulmak için IMO bir konferans toplamıştır. Konferans, Denizde Can Güvenliği hakkında yeni bir uluslararası sözleşmenin kabulü için toplanmıştır. Bu uygulamaya göre MSC tarafından kabul edilmiş değişiklikler belirli sayıda devletin itirazı olmaz ise önceden belirlenmiş bir tarihte yürürlüğe girmesi planlanmıştır. IMO, gemilerin güvenli olarak yönetimi ve kirliliğin önlenmesi ile ilgili olarak uluslararası bir standart oluşturmak için, Uluslararası Güvenlik Yönetimi(ISM) Kodunu kabul etmiş, 1994 Mayıs’ında SOLAS’a IX. bölüm olarak girmiştir. Denizcilik şirketlerinin çok farklı özellikte oldukları ve gemilerin farklı tiplerde ve koşullarda çalışmaları da göz önünde bulundurularak, kodda genel prensipler ve amaçlar üzerinde durulmuştur. 1978 protokolü; inceleme ve denetleme işlemlerini değiştirilmesi ve zorunlu yıllık denetleme yapılması öne sürülerek, 1984’den beri yürürlükte tankerlerin alt dış tarafının muayenesi ve 1988 protokolü ise sertifikalandırma ve denetleme sistemini düzenleme tekliflerini içine almaktadır. SOLAS-1974'ün 1983 eklerinde yer alan kodlar dökme halinde tehlikeli kimyasal

maddeler taşıyan gemilere (IBC CODE), dökme halinde sıvılaştırılmış gaz taşıyan gemilere (IGC CODE) ve gemilerdeki güvenlik cihazlarına ilişkin gerekleri ve deniz kirliliğinin önlenmesi ile ilgili kuralları (MODU CODE) açıklar. Türkiye 25.5.1980 tarihinde yürürlüğe giren 6.3.1980 gün 8/522 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile SOLAS-1974'e taraf olmuştur. 9.7.1986 tarihinde SOLAS-1974'ün 1981 ve 1983 değişiklikleri de onaylanarak yürürlüğe girmiştir¹⁰⁷.

Konteyner tartımı konusu ortaya çıkan birçok kaza sonucunda ilgili kurumların görüşmeleri sonrasında iki farklı yöntem ile yapılması kararlaştırılmıştır. Yöntemler ayrıntılı olarak bildirimler ile SOLAS'a taraf olan tüm ülkelere gönderilmiştir. Ülkemizin de taraf olduğu IMO SOLAS VI. bölümünün A kısmının 2. kuralı gereğince, konteyner tartım kuralı 01.07.2016 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere SOLAS'a eklenmiştir. Tartım kuralı ile birlikte hiçbir konteyner tartılmadan gemiye yüklenmeyecektir. Tartımların ne şekilde olacağı, nerelerde yapılacağı, tartım sonucu olmayan konteynerlere ne şekilde işlem uygulanacağı, tartım cihazlarının nasıl kim tarafından kontrol edileceği bilgileri tüm üye ülkelerin kendi içindeki kurumlarla görüşülerek belirli standartlar getirilmiştir.

2.2. Konteyner Tartımı Gerekliği

Konteyner tartımı SOLAS yönetmelikleri tarafından zorunlu hale getirilmiştir. Bunun arkasında öncelikli olarak denizdeki oluşabilecek yanlış beyan sonrası can ve mal kayıplarının ortaya çıkmasıdır. İkinci bir neden ise konteyner toplam ağırlıklarının farklı bildirilerek fazla oluşacak denizyolu taşıma navlunlarının azaltılması olarak nedenleri sıralayabiliriz. Tarihte konteyner ağırlıklarının yanlış beyan edilmesi sonucunda gemi operasyonlarının uzadığı, yükleme planlarının değiştiği, yüklerin iptal edilmesi, operasyonların durduğu, acentelerin gecikmelerden ve iptallerden dolayı büyük cezalar ödemek zorunda kaldığı hatta gemilerin yapılarının bozularak batmaların ortaya çıktığı görülmüştür. Ağırlık farklılıklarından dolayı oluşan gemi kazalarına örnekler aşağıdaki şekilde verilebilir;

2.2.1. MSC NAPOLI Kazası

18 Ocak 2007 sabahı İngiliz kanalından geçildiği sırada, konteyner gemisi MSC Napoli fırtınalı denizlerle karşılaştı ve geminin ağır basmasına neden olmuştur. Gemi 11 knot*luk iyi bir hız yapıyordu ve dalgaların yüksekliği 9 m'ye kadar çıktı. Yaklaşık saat 11:05'de gemi, gövdesinin motor dairesi tarafında arıza verdi. Kaptan durumun ciddiyetini hızlı bir şekilde değerlendirdi ve gemiden vazgeçmeye karar verdi. Saat 11:25'te bir tehlike

¹⁰⁷ Ayan ve Baykal, 2010: 282,283.

*Knot: saatte 1 deniz miline (nm) eşit hız birimidir.

çağrısının yayınlanmasının ardından, 26 mürettebatı gemiyi kapalı bir cankurtaran botu içinde terk ettiler. Daha sonra gemi iki kraliyet donanması helikopteri tarafından bulunmuştur. Yaralanan kişi olmamıştır. MSC Napoli daha sonra Portland, İngiltere'ye doğru çekildi ancak hasarlı geminin İngiliz sahillerine yaklaşmasıyla parçalanabileceği ya da batabileceği gibi ciddi bir risk olduğu ortaya çıktı ve kasıtlı olarak Branscombe Koyu'nda 20 Ocak 2007'de karaya oturtulmuştur. Gemi listesi yapıldığında bir dizi konteynerin gemiden kaybolduğu ortaya çıkmıştır¹⁰⁸.

MSC NAPOLI gemisi Birleşik Krallıklar, Londra bayraklı 1992 yılında yapılmış, kiralayıcısı Mediterranean Shipping Company (MSC) olan, 275 m uzunluğunda, 53409 brüt tonaj, 4734 adet konteyner kapasiteli gemidir¹⁰⁹.

Gemide bulunan konteynerlerin yükleme ve balastlama durumu olay sonrası analiz edildi ve güvertedeki kapların %7'sinin yükleme planında gösterilenle aynı konumda veya aynı kaptaki olmadığı ortaya çıkmıştır. Buna ek olarak, güverte konteynerlerinin %20'sinde beyan edilen ağırlığından farklı, 3 ton dan fazla farklılık bulunmuştur. Her iki faktör de gemiyi etkileyen ve bükülme momentini belirlemek için kullanılan yük koşullarında yanlışlığa neden olan ve muhtemelen geminin bükme momentini deniz sınırlarına doğru daha da arttırmış olacağı sonuçları çıkmıştır. Ayrıntılı incelemeler sonucunda, mevcut çevre koşullarında olası aşırı hızın bir kombinasyonu, tüm gövdenin analizinin eksikliği veya yapı öncesi değişimi, geminin izin verilen seviyeye yakın veya üzerinde çalışması, konteynerin dağılım hatası ve gemideki ağırlık hakkındaki yanlışlıklar ile birlikte, bükme momenti ve ağır hava koşullarında gövdede çarpma ve kamçılama etkisi gibi sonuçlar ortaya çıkmış olup bunlar gövde üzerindeki bozulmaya neden olacak faktörler olarak görülmektedir¹¹⁰.



Fotoğraf 2.1 MSC NAPOLI Batış Görüntüsü¹¹¹

¹⁰⁸ MAIB, 2008: 1.

¹⁰⁹ McDonald, 2007: 4.

¹¹⁰ <https://www.steamshipmutual.com/Downloads/Articles/MSC%20Napoli.pdf> (erişim tarihi: 15.04.2017).

¹¹¹ House to House, 2007: 8.

2.2.2. SVENDBORG MAERSK Kazası

Danimarka Deniz Kaza Araştırma Kurulu (DMAIB), 14 Şubat 2014'te Biscay Körfezi'ndeki Svendborg Maersk konteyner gemisi kazasına yol açan koşullara ışık tutan bir deniz kazası raporu hazırlanmıştır. Danimarkalı konteyner gemisi Svendborg Maersk Hollanda'nın Rotterdam kentinden ayrılmış. Gemi Süveyş Kanalı'na ve ardından Uzakdoğu'ya bağlanmıştır. Kaptan rotada olumsuz hava koşullarıyla karşılaşmasını bekliyormuş fakat tahmin endişe yaratmamıştır. Ertesi gün, gemi İngiliz Kanalı'ndan ayrılmışken, hava koşulları bozulmaya başlamıştır. Öğleden sonra, gemiden aniden ve uyarı yapılmaksızın aşırı açılarla sarsılmış ve çok sayıda konteyner geminin üzerine düşmüştür. Ertesi akşam, gemi tekrar aniden şiddetle dönmüş ve limana 41 ° açıyla dönme açısına ulaşmıştır. Yine gemide çok sayıda konteyner kaybolmuş ve kaptan artık durumun geminin güvenliğini tehdit ettiğini düşünmeye başlamıştır. Kaptan, mürettebat üyelerinin toplanması için genel alarm çalmış. Akşamın ilerleyen saatlerinde havanın artık gemide acil bir tehlike oluşturmadığını değerlendirmişler. Kaza, iki ayrı vesileyle Svendborg Maersk, Biscay Körfezi'nin kuzey kesiminde olumsuz hava koşullarıyla karşılaştığında gerçekleşmiştir. Bunun sonucunda 517 adet konteyner kaybolmuş ve yaklaşık 250 adet konteyner zarar görmüştür¹¹².



Fotoğraf 2.2 SVENDBORG MAERSK Kaza Sonrası Görüntü¹¹³

2.2.3. MOL COMFORT Kazası

17 Haziran 2013 tarihinde Bahama bayraklı büyük konteyner gemisi (8.000 TEU sınıfı) "MOL COMFORT " Hint Okyanusu'nda Singapur'dan Cidde'ye (Suudi Arabistan) transit olarak geçerken orta kısımdan kırılma yaşamıştır. Bölgeyi dolaşan gemilerin hızlı kurtarma çabaları ve Hindistan afet yardımı makamları sayesinde bu kazada can kaybı yaşanmamıştır. Geminin yapımcısı, klas kuruluşu, işletmecisi Japonya'da buluşmuşlar ve bilgi paylaşımları yapmışlardır. Japonya'nın Kara, Turizm, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlıkları

¹¹² DMAIB, 2014: 24,25.

¹¹³ <http://worldmaritimeneews.com/archives/136344/limited-data-put-svendborg-maersk-in-dire-straits/> (erişim tarihi: 15.04.2017).

Denizcilik Dairesi; ilgili araştırma kurumları, ilgili konularda bilgi ve deneyime sahip uzmanlar, denizcilik sektörü temsilcileri ile birlikte Büyük Konteyner Gemileri Güvenlik Komitesi kurulmuş ve bu komite bir ara rapor yayınlamıştır. Gemide bel verme olarak tabir edilen ortadan ikiye ayrılma sorunu olmuştur. Kırılan en son nokta üst güverte bölümü olmuştur. Kırılma olayı su hattının altında, geminin karinasında meydana geldiği, sonrasında ise yan taraftan yukarıya doğru ilerlediği varsayılmıştır¹¹⁴.



Fotoğraf 2.3 MOL COMFORT İkiye Ayrılma Görüntüsü¹¹⁵

Aşırı tonajlı konteynerler gemiye bir bütün olarak aşırı şekilde yüklememelidir, çünkü bir geminin toplam ağırlığı bağımsız olarak toplam ağırlık olarak değil de her konteynerin taşıma kapasitesi olarak değerlendirilmelidir, geminin belirli bir draft* vardır ki bu draft aşılmamalıdır. Ancak konteyner aşırı yüklenmesi diğer sorunlara neden olabilir. Belirsiz konteyner istifleri veya yetersiz dağıtılmış yükler gemide iyi konumlandırılmadığı için geminin tasarım kapasitesinin ötesinde gerilmelerine neden olabilir. Bu, bir geminin bükülmesine veya iki tarafa ayrılmasına neden olabilir. Modern konteyner gemilerinin önceki gemilere göre daha yüksek güverte istifleri vardır, bu nedenle hatalı bildirimden kaynaklanan sorunlara daha fazla maruz kalınmaktadır. Buna rağmen sorun, aşırı tonajlı kaplarla ilgili değil, konteyner ağırlıklarının yanlış beyanından kaynaklanmaktadır¹¹⁶.

2.2.4. ALGECIRAS'taki Konteyner Gemisi DENEK

Deneb gemisi, Haziran 2011'de önemli bir denge olayı yaşamıştır. Olaydan sonra yapılan bir incelemede, yük listesindeki 168 konteynerlerden 16 adet konteynerin beyan edilen ağırlıkları aşan ağırlıklar olduğu tespit edildi. Gerçek ağırlıklar beyan edilen ağırlığının 1.9 katından 6.7 katına kadar bir miktarda aşmalar olduğu belirlendi. Bu 16 konteynerin

¹¹⁴ Committee on Large Container Ship Safety JAPAN, 2015: 3.

¹¹⁵ BMA, 2015: 1.

¹¹⁶ King, 2014: 10.

*Draft: Geminin tabanı ile su seviyesi arasında kalan mesafedir.

toplam gerçek ağırlığı toplamının 278 tondan fazla olduğu ya da bildirilen ağırlıklarının dört katı daha yüksek olduğu sonucunu ortaya çıkmıştır¹¹⁷.



Fotoğraf 2.4 DENE İsimli Geminin Yan Yatma Görüntüsü

Kaynak: IMO, 2012: 1.

2.2.5. Avustralya'nın DARWIN Limanı'nda Konteyner Düşmesi

Konteyner 12 m'den iki işçi yanına düştü ve Darwin Limanı'nda bir ay içinde olan üçüncü kaza olmuştur. Konteyner ağırlığı 4000 kg olarak bildirilmiş ancak Denizcilik Birliği konteynerin 28000 kg ağırlığında olduğunu ve vincin yükleme limitini aştığını açıklamıştır¹¹⁸.



Fotoğraf 2.5 Avustralya'nın DARWIN Limanında Düşen Konteyner

Kaynak: IMO, 2012: 2.

¹¹⁷ <http://www.fremantleports.com.au/SiteCollectionDocuments/SOLAS%20seminar%2016%20March%202016.pdf> (erişim tarihi: 17.05.2017).

¹¹⁸ IMO, 2012:2.

2.2.6. MELBOURNE'de Forkliftin Devrilmesi

9 Mayıs 2011'de konteyneri yüklemiş olan bir forklift, batı Melbourne'deki konteyner terminalinde yükü kaldırdıktan sonra yere yatmıştır¹¹⁹. Ağır tonaj yüklenmesi nedeniyle olmuştur.



Fotoğraf 2.6 MELBOURNE Limanında Devrilen Forklift

Kaynak: IMO, 2012: 3.

2.2.7. DAMIETTA Limanındaki Konteyner Gemisi MV LIMARI

Şubat 2007'de gemideki konteyner yığını, üst üste gelen konteynerlerin aşırı tonajlı olması nedeniyle yıkılmıştır. Yetkililere verilen olay raporunda şunlar kaydedilmiştir: Aşırı ağır üniteler üst katlara yüklenmiş ve maksimum istif ağırlığı bazı sıralarda önemli ölçüde aşılmıştır. Aşırı tonajlı birimlerinin etkisi, bağlama parçalarına aşırı kuvvet uygulamıştır. Ayrıca, izin verilen ağırlık dağılımını aşmak ve / veya herhangi bir destedeki maksimum yığın ağırlığını aşmak, aşırı gerilimli istifleme / emniyet elemanlarına ve aşırı gerilimli konteynere neden olmaktadır. Gerçek konteyner ağırlıkları, çökmüş konteynerleri kaldırıp değiştirirken vinç üzerindeki cihazlar tarafından belirlenmiştir. Gerçek konteyner ağırlıkları, çöküşün gerçekleştiği bölme 52'de bildirilen ağırlıkları %362 (sıra 08), %393 (sıra 06), %407 (sıra 04) ve %209 (sıra 02) olarak aşmıştır¹²⁰.

¹¹⁹ IMO, 2012: 3.

¹²⁰ IMO, 2012: 4.



Fotoğraf 2.7 MV LIMARI Gemisinde Yıkılan Konteynerler

Kaynak: IMO, 2012: 4.

2.2.8. Konteyner Yığınının Çökmesi – Aşırı Tonajlı ve Sabitlenmeyen Konteynerler

Mart 2011 de Gard Services'in dahil olduğu iki yeni vakanın bazı benzerlikleri bulundu. Her iki olayda da ağır hava koşulları alttaki konteynere giden güvertedeki konteyner destesinin çökmesine neden oldu. Her durumda, alttaki konteyner yapısal bütünlük bakımından şüpheli bulundu. Ancak, bu tek faktör değildi. Her durumda, istif içindeki bazı konteynerlerin ağırlığının manifestoda belirtilen ağırlığın üzerinde olduğu görüldü. Bu davada, çöken destedeki dört konteynerin (40 inçlik konteyner), 18 ton veya daha fazla beyan edilmemiş kargo bulunduğu tespit edildi, her konteyner için maksimum kapasitesi olan brüt ağırlığının aşılmasına neden oldu. Kazanın nedenlerinden birisi de bu şekilde taşıma kapasitesini aşan konteynerlerdir¹²¹.



Fotoğraf 2.8 Aşırı Tonajlı ve Sabitlenmeyen Konteynerler

Kaynak: IMO, 2012: 4.

¹²¹ IMO, 2012: 4.

2.2.9. P and O NEDLLOYD CENOVA

Yanlış bildirilen konteyner ağırlıkları P and O Nedlloyd Cenova olayına neden olmuştur. Taşıyıcı tarafından sağlanan tüm istif planlaması ve yerleşim planı için kullanılan konteynerlerin beyan edilen ağırlıkları yanlış olması durumunda fiili ve beyan edilen ağırlıklar arasında önemli tutarsızlıklara neden olabilir. Dahası, yanlış ağırlık beyanı konteyner yığınının aşırı yüklenmesine ve konteynerlere destek ünitelerinin bağlantılarında fazla sıkıştırma ve yığılma kuvvetlerinin uygulanmasına neden olabilir. Gönderici tarafından konteynerin gerçek ağırlığından daha azının beyan edilmesi, yapılacak olan taşımada herhangi bir finansal kazanç sağlamamasına rağmen, endüstride aşırı tonajlı konteynerler her zaman bir sorun teşkil etmektedir. Bu olayda yanlış beyan edilen aşırı tonajlı konteynerden olmuştur¹²².



Fotoğraf 2.9 P and O NEDLLOYD GENOA Gemisi Güvertedeki Konteyner Kazası

Kaynak: IMO, 2012: 5.

2.2.10. Denizci Uyarı ve Raporlama Programı (MARS): Bildirilmeyen Yük Ağırlıklarının Tehlikeleri

Okyanus seferi yolculuğuna başlamadan önce son yükleme limanında gemiye büyük bir konteyner yüklenmiş. Terminalin çıkış kanalında bir draft kısıtlaması varmış ve gemi yolculuğu dar bir gelgite maruz kalmış. Varış öncesi yükleme bilgileri, birçoğu güverte istiflerinde olmak üzere 350 konteyner listelenmiş. Limanda düzenli bir gemi olmasından, şirketin SMS'ine göre yeterli omurga altı boşluğunda kalkış için draftta izin verilmiş. Terminalin bilgisayar sistemine göre de bir kalkış dengesi şartı sağlanmış. Ancak, 12 saatlik yükleme süresinin ikinci yarısında, birinci zabıt manifestodaki konteyner ağırlıklarında önemli bir bildirim eksikliği olduğunu fark etmiş. Bu manifestoların yüklenmesi sonrasında geminin kanaldan geçerken ciddi bir oturma tehlikesi olacağı anlamına geliyormuş. Kaptan tarafından hızlı bir kontrol sayesinde, toplam 850 ton balast, ikiz otomatik meyil tanklardan

¹²² IMO, 2012: 5.

yelken açmadan önce boşaltılmış; yüksek konumu ve dar genişliğiyle emniyetli bir eşit salma trimi ve kabul edilebilir bir stabilite durumu sağlanmış. Limandan çıkış yaptıktan sonra balast, tanklara geri alınmış. Ama maalesef, açıldıktan sonra birçok sırada sıra ağırlığı sınırlarının aşılmış olduğu fark edilmiş, limanda kaptanın dikkati olmasa büyük bir faciaya neden olabileceği ortaya çıkmıştır¹²³.

2.2.11. BEIRA, MOZAMBİK 6 Ocak 2011

Beira limanında rıhtım vinci konteyneri kaldırırken durmuştur ve aşağıya devrilmiştir. Beyan edilen kargo brüt ağırlığı 25.000 kilogrammış. Gerçek brüt ağırlık 46.000 kilogram olduğu ortaya çıkmıştır. Rıhtım vinci 3 gün boyunca hizmet dışı kalmıştır¹²⁴.



Fotoğraf 2.10 BEIRA 'da Konteyner Kazası Görüntüsü

Kaynak: IMO, 2012: 6.

2.2.12. LONGONI PORT, 28 Haziran 2010



Fotoğraf 2.11 LONGONI PORT İstif Aracı Kazası

Kaynak: IMO, 2012: 6.

¹²³ IMO, 2012: 5.

¹²⁴ IMO, 2012: 6.

Güney Afrika limanında konteyner kaldırılırken istifleyici konteynere tamir edilemeyecek şekilde zarar vererek üzerine eğilmiştir. Kabin emniyet kemeri nedeniyle istifleyici operatörü ağır yaralanmıştır. Beyan edilen kargonun brüt ağırlığı 16.890 kilogram olarak kaydedilmiş fakat olaydan sonra liman tartısı tarafından tespit edilen fiili brüt ağırlığın 30.220 kilogram olduğu ortaya çıkmıştır¹²⁵.

2.3. Konteyner Tartımı Uygulamasının Tarihsel Gelişimi

Konteyner tartımı denizde can güvenliği için çıkarılmış bir uygulamadır. Geçmişten günümüze kadar can güvenliği ilgili birçok uygulama kuralı getirilmiş olup bunlardan içinde en son çıkan uygulama ve zorunluluk, gemiye yüklenen konteynerlerin tartılması ve bu tartımın beyan doğruluğunu kanıtlamak işlemi olmuştur. Konteyner emniyetini artırmak için IMO'nun çalışmalarının tarihine bakacak olursak aşağıdaki şekillerde sıralayabiliriz;

- Mevcut Kanun

SOLAS Yönetmelik VI/2, konteyner yüklemesinin göndericisinin gemiye yüklemeden önce konteynerin brüt ağırlığı ile geminin kaptanına veya temsilcisine temin etmesini, yazılı ve uygun nakliye belgeleriyle teyit edilmesini şart koşar. Düzenleme VI/3, ayrıca göndericinin, konteynerin brüt ağırlığının sevkiyat dokümanlarında beyan edilen brüt ağırlığa uygun olmasını şart koşar.

- Mevcut Yasanın Eksikliği

Gemi yüklemeden önce konteyner ağırlığını doğru sağlamak için SOLAS gereklilikleri genellikle karşılanmamaktadır. Mevcut şartların etkili bir şekilde uygulanması mevcut değildir ve şu anda paketlenmiş konteynerlerin gemiye yüklenmeden önce fiili ağırlığının doğrulanması için IMO gerekliliği yoktur.

Konteyner gemileri yüklü konteynerleri tartma ekipmanlarına sahip değildir. Düzgün ve güvenli yükleme planlaması, gemi yükleme işlemi gerçekleşmeden önce kap ağırlığının doğrulanmasını gerektirir; Gerçek konteyner ağırlığının doğrulanması karada sağlanmalı ve bilginin gemiye ve liman terminaline geminin yükleme işleminden önce gönderilmelidir.

- Yanlışlıkla bildirilen Konteyner Ağırlıklarını Azaltmaya Yönelik IMO Çabalarının Gözden Geçirilmesi

IMO, sorunun kapsamlı bir değerlendirmesini ve tartışmasını sağlamıştır. Örneğin: Ocak 2007'de, konteyner taşıyıcı MSC Napoli yapısal bir arıza yaşadı ve İngiltere kıyılarından ayrıldı. Yanlış beyan edilen konteyner ağırlıkları, yapısal bozulmaya neden olan bir faktör olarak tespit edildi. Resmi soruşturma raporunu inceledikten sonra, Birleşik Krallık

¹²⁵ IMO, 2012: 6-8.

Deniz Kazası Araştırma Şubesi (MAIB), Dünya Kargo Konseyi (WSC) ve Uluslararası Deniz Ticaret Odası'nı (ICS) güvenli konteyner taşımacılığına ilişkin en iyi uygulamaları geliştirmeye davet etti. Sonuçta ortaya çıkan ortak WSC / ICS belgesi: "Konteynerlerin Denizde Güvenli Taşınması: En İyi Uygulamalar İçin Kılavuz İlkeler" Aralık 2008'de MSC'ye sunuldu. IMO, daha sonra IMO Üye Hükümetleri 'ne armatörleri ve operatörleri, tüm konteyner taşıyan gemilerde yayınlamayı teklif etmeye çağırdı. Uluslararası Nakliyeciler Derneği Global İhracatçılar Forumu tarafından onaylanan kılavuzlar, konteyner ağırlığı sorununu kapsamlı bir şekilde ele almış ve konteynerlerin ambalajlanmasından sonra nakliyecilere ağırlık yükünün doğrulanması ve belgelenmesi için özel rehberlik içeren kılavuz olmuştur. Ayrıca, gemi yüklemeden önce deniz terminalleri tarafından konteyner ağırlıklarının teyit edilmesi ile ilgili hükümler bulunmaktadır. Bununla birlikte, bu kılavuzlar nakliyecilerin hatalı konteyner ağırlıkları sağlama olasılığını azaltmada veya deniz terminallerinin, yüklemeden önce paketlenmiş ihracat konteynerlerinin ağırlığını doğrulamasını sağlamada belirgin bir etkisi olmamıştır.

DSC 15(Eylül 2010), MSC 88 (Aralık 2010), MSC 89 (Mayıs 2011), Avustralya, DSC 16 (Eylül 2011), DSC 17 (Eylül 2012), DSC 18 (Eylül 2013), MSC 93 (May 2014) toplantıları yapılmış ve bu konularda öneriler oluşturularak aşağıdaki şekilde sıralanmıştır;

Birinci Öneri: Danimarka, Hollanda, Amerika Birleşik Devletleri, BIMCO, ICS, IAPH, ITF ve WSC tarafından sunulan iki temel öge: a) paketlenmiş tüm ihracat konteynerlerinin ağırlığını doğrulamak için tartılması ve b) Terminal tesisi ve gemi kaptanı, istif planının kesinleşmesinde ve geminin yüklenmesinin bir şartı olarak bu doğrulanmış ağırlığa sahip olmalıdır.

İkinci Öneri: Alman ihracatçıların teşvikleriyle Almanya tarafından, paketlenmiş kabın tartımına ek olarak yükün tartılarak ağırlığı, ambalaj malzemelerinin ağırlığına, diğer içeriklerin ve kabın tara ağırlığına eklenerek doğrulanmış ağırlığın elde edilmesine izin verilmesi olarak sunulmuştur.

İki öneriye ilişkin bir tartışmanın ardından, DSC 17 genel kurulu, DSC 17 genel kurulunun görüşülmesi için bir uzlaşma önerisi düşünmek için bir çalışma grubu oluşturmuştur. Kapsamlı çabaların ardından çalışma grubu, aşağıdaki unsurlara sahip bir uzlaşma teklifi üzerinde fikir birliğine varmayı başarmışlardır:

- Paketlenmiş ihracat konteyner ağırlıklarının doğrulanmasını istemek üzere SOLAS'ı değiştirmek.
- Bu doğrulama, sevkiyatın konteyner ağırlığının beyan edildiği şekilde paketlenmiş konteynerin tartılarak (Yöntem 1) veya konteynerin ambalajlanması ve emniyete alınması

dahil konteynerin tüm muhteviyatlarının tartılması ve konteyner darasının içindeki malın ağırlığına eklenmesiyle elde edilebilir (Yöntem 2).

- Eğer gönderici böyle bir ağırlık doğrulamasını sağlamıyorsa, gemi ve terminal operatörü, doğrulanmış ağırlığı elde etmek için masrafı yüklenicinin hesabına olacak şekilde paketlenmiş ihracat konteynerini tartma ve dolayısıyla daha fazla hareket etmeyi durdurmak yerine ticareti sürdürebilme seçeneğine sahip olacaktır.
- Gemi işletmecisinin bir şartı olarak paketlenmiş bir ihracat konteynerinin ağırlık doğrulaması gerekecek ve liman terminal tesisi, gemide tartımı doğrulanan dolu konteyner yükleyecektir.

İlgili tüm hükümetler ve partilere, ihracatçılar da dahil ilgililere CG görüşmelerinde katılma fırsatı verildi. CG'nin dört ayrı yorum turunda toplam 226 yorum yapıldı ve ek tartışmalar ve görüşler e-posta yazışmaları yoluyla üyeler tarafından dile getirildi. Her bir görüşme turu için, her yorum ve değişiklik önerisi belgelendi, değerlendirildi, her birine ayrıntılı bir yanıt ve önerilen bir tasarruf verildi. Bu gözden geçirme süreci, üye devletlerin tüm üyeleri tarafından mümkün olan en fazla şeffaflığın sağlanmasını sağladı ve ayrıca, üyelerin daha önce yapılan yorum ve önerilere yönelik öneride bulunulması yönünde ek yorumlar veya öneriler sunma olanağı sağladı¹²⁶.

2.4. SOLAS Konteyner Ağırlığı Doğrulama Metotları

IMO, SOLAS-Bölüm VI-Yönetmelik 2'de zorunlu konteyner brüt ağırlık doğrulamasına ilişkin kargo bilgileri ve MSC.1 /Circ olarak yayınlanan ilgili yönergeler ile ilgili değişiklikler kabul etmiştir. 1475, konteynerin doğrulanmış brüt ağırlığı ile ilgili esaslardır. Bu kural, 1 Temmuz 2016'dan itibaren yasal bir etkiye sahip olacak. Bu kural esasen, paketlenmiş bir konteynerin göndericisinin konteynerin doğrulanmış brüt ağırlığını (DBA) denizyolu taşıyıcısına ve liman terminal operatörlerine bir gemiye yüklemeye önce doğrulamasını ve sağlamasını gerektiriyor. SOLAS değişikliklerine uygun olarak, tedarik zinciri içerisindeki katılımcılar aşağıdaki işlemlerin yapılmasını sağlamalıdır:

- İhracatçı her konteynerin brüt ağırlığını doğrulamalıdır;
- Konteyner brüt ağırlığı sevkiyat belgesinde belirtilmelidir;
- Belge gönderen veya temsilcisi tarafından imzalanmalıdır;
- DBA, onaylanmış bir yöntemle elde edilir ve tahmin edilmiş şekilde olamaz¹²⁷.

¹²⁶ WSC, 2014: 1-5.

¹²⁷ ACMA, 2016: 1.

Konteyner tartım ve beyanı 1 Temmuz 2016 tarihinde uygulamaya konulmuştur. Konteyneri kimin yüklediği ve paketlediğine bakılmaksızın, yükleyici firma veya temsilcisi tarafından denizyolu taşıyıcısına veya acentesine konteyner tartımını yaparak veya yaptırarak gemiye yüklenmeden önce armatör veya acentesi tarafından bildirilen cut-off süresinden önce bildirme zorunluluğu getirilmiştir. Bunun içinde iki yöntem koyulmuştur; 1. Yöntem: Dolu olarak yüklenen konteynerin kalibrasyonlu ve sertifikalı bir tartım aleti ile tartılması ve 2. Yöntem: İlgili birimlerce onaylı bir yöntemle, sabitleme malzemeleri, istifleme malzemeleri, ambalaj, paket de dahil olmak üzere konteyner içindeki mal ağırlıkları ve diğer malzemelerin ağırlıkları toplanarak ve bunun üstüne ek olarak konteyner darasının da eklenmesi ile toplam ağırlığın tespitidir¹²⁸. Konu iki yöntem aşağıda detaylı şekillerde incelenmiştir.

2.4.1. Yöntem 1

Doğrulanmış brüt ağırlığın, söz konusu konteyner kapılarının tamamen kapatılıp mühürlendikten sonra, fiziki olarak tartılıp tartım sonucu tespit edilerek doğrulanması Yöntem-1 olarak isimlendirilmektedir. Konteyner şasi, treyler vb. bir kara taşıtının üstündeyken tartılarak da DBA'nın elde edilmesi gerçekleştirilebilir. Bu tartım şeklinde dolu konteynerin brüt ağırlığı;

a) Dolu konteynerin üzerinde bulunduğu şasi, treyler vb. nakliye aracı üzerinde konteyner olduğu hali ile dolu olarak toplam tartımı ve konteyner nakliye aracından indirildikten sonra aracın boş olarak tartılması sonrasındaki aradaki fark hesaplanarak bulunabilir.

veya

b) Konteynerin üzerinde bulunduğu şasi, treyler vb. nakliye aracının dolu konteyner ile birlikte tartılması sonucunda bulunan toplam ağırlık hesaplanır, söz konusu nakliye aracının yönerge kurallarına uyan tartı aletleri aracılığıyla daha önceden tartılarak belirlenmiş olan tara ağırlığının toplam tartımdan çıkartılmasıyla bulunabilir. Böylesi bir durumda, nakliye aracının yakıt tankında bulunan yakıt miktarı da göz önünde bulundurulmalıdır. Konu nakliye aracı boş tara ağırlıklarını gösteren tara ağırlık belgesine sahip olmalıdır.

Nakliye aracı üzerinde birden fazla dolu konteyner bulunması durumunda, doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi bu konteynerler birlikte nakliye aracı üzerindeyken tartılarak belirlenemez. Bu durumda, her bir konteynerin ayrı ayrı tartılması sonucunda brüt ağırlıklarının belirlenmesi yapılmalıdır.

¹²⁸ Uğur, 2016: 8-10.

2.4.2. Yöntem 2

Konteynere yüklenecek her yükün, paketleme ve yük emniyet malzemesinin ve paketin tartılması sonucu bulunan ağırlıkları ile konteynerin dara ağırlığının toplanması sonucu dolu konteynerin toplam brüt ağırlığının bulunmasıyla doğrulanması Yöntem-2 olarak adlandırılır.

Bu yöntemde, yönergede belirtilen BSTB sertifikalı, kalibrasyon belgesi ve geçerli muayenesi olan tartı aletleriyle konteyner içine yüklenen her yükün, paketin, paketleme ve yük emniyet malzemesinin ağırlıklarının belirlenmesi şarttır. Bu yöntem sadece Gümrük ve Ticaret Bakanlığı mevzuatı gereğinde belirtilen “yetkilendirilmiş yükümlü” statüsüne sahip ve idare tarafından yetkilendirilmiş olan yükleyiciler tarafından kullanılabilir. Yöntem-2 sertifikasının alınma koşulları yönergede bilgiye sunulmuştur. Yöntem-2 uyarınca yapılacak işlemlerde kullanılacak olan konteynerin doğru dara ağırlığının Yöntem-2 yetki belgeli firmaya sağlanması ilgili hat operatörü, Armatör ve/veya Acentesi, Taşıma İşleri Organizatörü'nün sorumluluğundadır¹²⁹.

2.5. Taşıma İşleri Organizatörleri İçin Konteyner Tartımı

IMO kuralları ve yayınlanan yönerge maddeleri kapsamında uygulamaya ilişkin tüm sorumluluklar yükleten, yükleten konumundaki taşıma işleri organizatörlerinin ve yükletenin yetkilendirdiği 3. şahısların sorumluluğu altındadır.

IMO tarafından uygulamaya konan doğrulanmış konteyner ağırlığının beyan edilmesi uygulamasında taşıma işleri organizatörleri, üzerlerine düşen sorumlulukları ve işlemleri gerekli tedbir ve özenleri göstererek gerçekleştirmek durumunda bulunmaktadır.

Dikkat edilmesi gereken hususlar;

- i. SOLAS 74 Bölüm 6 hükümlerine tabi olan Ro-Ro gemilerine, kısa mesafeli uluslararası sefer yapan ve şasi üzerindeki dolu konteynerler veya bir araç ile çekilerek yüklenecek olan treyler bu uygulamanın kapsamı dışındadır.
- ii. IMO kuralı ve yönerge uyarınca hem AA'ya hem de Lİ' ye DBAB yükleten tarafından temin edilmelidir. Ancak yükleten ve AA arasında bir anlaşma ya da protokol yapması durumunda bu sorumluluk AA geçer ve AA Lİ' ye bu bilgileri iletmekle sorumlu duruma geçer.
- iii. DBA bilgisi olmayan ya da eksik olan hiçbir konteyner gemiye yüklenmez.

¹²⁹ İGMD, 2016: 3,4.

- iv. DBAB'da yükleten veya yükletenin yetkilendirdiği 3. şahsın/kurumun adı, soyadı, unvanı ve imzası bulunmalıdır. Bu imza, ıslak imza veya elektronik imza gibi resmi imza niteliği taşımak durumundadır.
- v. Hem Türkçe hem de İngilizce olarak düzenlenecek DBAB' da Doğrulanmış brüt ağırlık, payload bilgisi, konteyner numarası, tartım tarihi, ölçüm birimi, tartı aletinin kimliği, brüt ağırlık tespit yöntemi (yöntem-1, yöntem-2), imzalayanın adı-soyadı bilgileri bulunması gereklidir.
- vi. Limanda dolumu yapılan veya tartım olmadan liman giren her konteyner Lİ tarafından Y1'e göre tartılmalı ve bu tartım sonuçları AA ve yükletene bildirilmelidir.
- vii. Tartımlar istenilmesi durumunda hem liman dışında hem de liman içinde liman ekipmanları ile yapılabilmektedir. Tartı aletleri kesinlikle Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının ilgili mevzuatında belirtilen doğrultuda bir bakanlık sertifikasına sahip, geçerli muayenesi yapılmış şekilde (altı ayda bir) olmalıdır.
- viii. Dolu konteynerin bildirilen doğrulanmış brüt ağırlığı ile tartım sonucu brüt ağırlığı arasındaki fark $\pm\%5$ 'ten fazla olamamalıdır. Maksimum taşıma ağırlığını (payload) aşmış şekilde yüklenmiş dolu konteyner tartımı sertifikalı bir tartı aleti ile yapılmış olsa dahi can ve mal güvenliği açısından gemiye alınmamaktadır.
- ix. Bildirilen ve tartım sonucu DBA'lar arasında fark olması durumunda tartım sonucu oluşan DBA geçerlidir, konteynerin liman dışında tartılması sonucu alınan sonuç ile liman işletmesi tarafından yapılan tartım sonuçları arasında fark olması durumunda yükleten ve Lİ müzakere yapmalı ve yükleten bu durumu çözerek AA da sonucu bildirmelidir.
- x. Gümrük idaresine verilecek beyan ağırlığı ile tartım sonucu ağırlıkları aynı değildir ve kesinlikle birbiri ile karıştırılmamalıdır, birisi malın ağırlığıdır diğeri ise toplam tartım sonucu ağırlığıdır.
- xi. İntermodal taşımacılık durumlarında ise DBA bilgisi teslim eden tarafından teslim alana verilmesi suretiyle olur, tekrar tekrar tartımlar yapılmaz.
- xii. Boş olan ve temiz tank konteynerler için doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi istenmez.
- xiii. Proje yükü, ağır yük ve benzeri diğer yüklemelerde, birden fazla katlanabilir (üstü, 2 veya 4 kenarı açık- flat rack) konteyner kullanılarak yapay güverte /platform oluşturulup üzerine proje yük, ağır yük veya benzeri diğer yüklerin konulması durumunda, bu konteynerlerde doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi istenmez. Fakat ihracatçı, konteynerlerin tara ağırlığı ile üzerine konulacak yükün ağırlığını AA ve Lİ' ye bildirmekle yükümlüdür.

- xiv. Y2'nin kullanılmasının uygun olmadığı yükler (hurda metal, torbasız (dökme) tahıl ürünleri ve dökme haldeki yükler) söz konusu olduğunda, dolu konteynerin brüt ağırlığının belirlenmesi için Y1 kullanılmalıdır.
- xv. Yükleten tartım sonucu olan kantar fişi, DBAB gibi belgeleri kayıt altına almalı ve en az 3 yıl süreyle saklamalıdır ve istenildiğinde sunabilmelidir.
- xvi. 1 Temmuz 2016 tarihinden önce dolumu yapıp liman giren ve gemiye yüklenmeyi bekleyen konteynerlerin tartımı liman tarafından yükleten sorumluluğunda yaptırılır. 1 Temmuz 2016'dan önce yüklenmiş ve transit olarak aktarma limanına gelen konteynerlerde DBA bilgisi aranmamaktadır.
- xvii. Taşıma işleri organizatörünün sorumlulukları ise parsiyel yüklerde ve sadece bir tarafa ait yükü taşıma sözleşmesinde yükleten olarak bulunması durumunda doğrulanmış brüt ağırlığı yöntem-1 ile belirlenerek taşıyan veya liman işletmesine iletmelidir. Fakat TİO belgeli bir yükleten (Y2) yüklemesini organize ediyor ise yükletenin belirlediği DBAB'yi AA iletebilir.
- xviii. TİO taşımayı kendi konşimentoları ile organize etmesi durumunda hat karşısında yükleten olarak görecekleri için DBAB'yi AA ve Lİ' ye verme sorumluluğu TİO da olacaktır.
- xix. TİO taşımayı hat konşimentosu ile yapması durumunda ise gerçek yükleten, yükleten durumunda olduğu için gerçek yükleten sorumlu olacaktır. Ya da gerçek yükleyici yetki vererek TİO veya başka bir 3. şahsı yetkilendirip bu sorumluluğu ona devredebilir.
- xx. TİO gerçek yükleyici adına işleri organize etmesi durumunda ve kara yoluyla konteyner limana girmesi durumunda iki türlü tartım yapılabilir. 1. tartım konteyner araç ile birlikte tartılır ve araç limandan çıkarken tartılarak arada fark alınıp DBA belirlenir. 2. tarım şeklinde ise konteyner araçla birlikte girişte tartılır, araç darası, dorse veya çekici darası ve araçtaki yakıt miktarı toplam ağırlıktan düşülerek DBA bilgisi elde edilir. Bunun sonucunda form düzenlenir ve ilgili birimlere iletilir.
- xxi. Tarım liman işletmesi dışında veya liman işletmesinde yetki belgelere sahip tartı aletleri ile yapılabilir.
- xxii. Konteyner tartımın yükleten kendi organize etmek istemesi durumunda, BST sertifikalı, geçerli muayenesi olan ve kalibrasyon belgesi olan bir tartı aleti ile yaptırmalı, formu doldurup kaşe imzalı olarak anlaşmalı TİO iletir. TİO da kendi belgelerini düzenleyerek AA ve Lİ' ye bilgileri sistemsal (faks, e-posta, EDI, EDP ve benzeri kanallarla) iletmelidir.

xxiii. Eğer, gerçek yükleyici tartımı yapmadan konteyneri liman sokması durumunda liman işletmesinin tartımı yapmasını ve oluşan masrafların kendisine yansıtılmasını kabul etmiş sayılacaktır¹³⁰.

2.5.1. Taşıma İşleri Organizatörleri için İş Akışları

İş akışları incelendiğinde (Yöntem-1 ve Yöntem-2);

Yöntem-1 bağlamında;

- a) Yükleyicinin Hat Konşimentosunda TİO Olması Durumlarda; Yüklemeyi TİO kendi konşimentoları ile organize ettikleri zaman hat konşimentosunda shipper/yükleyen olarak kendileri yer alacaklar ve DBAB'yi AA ve LI' ye iletme durumu yükleyen olarak TİO' da olacaktır. TİO ve gerçek yükleyici kendi aralarında tartımı kimin yaptıracağını belirlerler. Eğer tartım işlerini TİO ayarlayacaksa, n taşımayı yapacak olan nakliyecisi ile konteynerin hangi kantarda tartılacağını kara verir ve kantar fişi ile kantar bilgilerinin kendisine iletmesini sağlar. Bu DBA için gerekli kantar fişlerini ve yönetmelikteki koşulları sağlayan kantar sertifika, tescil, muayene ve kalibrasyon belgelerini 3 yıl boyunca kayıtlarında tutar. Kantarda tartımı 2 şekilde olabilir. Birincisi, dolu konteyner bulunan araç toplam olarak tartılır, sonrasında aracın üzerindeki konteyner indirildikten sonra araç boş olarak tartılır ve aradaki fark kantar fişinde doğrulanmış brüt ağırlık olarak kaydedilir. İkinci tartım şeklinde ise, nakliye aracı şasi, çekici ve üzerinde bulunan dolu konteyner birlikte tartılarak, bulunan toplam ağırlıktan kara taşıma aracı ekicisi ve şasinin dara ağırlığı ile araçtaki yakıt ağırlığının çıkartılmasıyla bulunan konteyner brüt ağırlığı kantar fişinde doğrulanmış brüt ağırlık olarak elde edilir. Her durumda da kantar fişinin üzerinde konteynerin brüt ağırlığının gsterilmış olduğuna dikkat edilmelidir. Tartım sonunda DBAB formunun gerekli bilgilerini doldurarak formu hazırlar ve imza yetkilisi tarafından imzalatılarak ilgili birimlere (e-posta, EDI, fax, EDP vb. yollarla) bildirilen evrak son teslim sresinde iletir. Bu işlemler yönergede bildirilen özellikleri taşıyan bir kantarda yapılabileceği gibi liman işletmesinin koşulları sağlayan kendi tartım cihazlarında da yapılabilir. Konteyner tartımına ilişkin tüm masraf, ödeme, tartımın nerede ve ne zaman yapılacağı TİO ve ihracat arasında belirlenir. Eğer, konteyner tartımı ihracat (gerçek yükleyici) tarafından organize edilecekse, konteyner tartımı BST sertifikalı, geçerli muayene ve kalibrasyon belgesi olan kantar veya tartım cihazı ile yapılır. Gerçek yükleyici DBAB ile ilgili tüm bilgileri toplayıp formu hazırlayıp yetkili kişiye imzalatırıp TİO ya iletir, TİO bu belgeyi 3 yıl boyunca saklamak durumundadır. TİO da gerçek

¹³⁰ Karalı, 2016: 1-6.

yükleyiciden gelen DBAB' ye göre kendi belgesini hazırlar ve ilgili Lİ ve AA'ya iletir. TİO ile gerçek yükleyici aralarında tartım masrafının, ödeme şeklinin, tartımın nasıl ve nerde yapılacağı karar verirler. Eğer gerçek yükleten konteynerleri herhangi bir tartım işlemi yaptırmadan liman giriş yaptırtırsa, liman tarafından gelecek olan tüm masrafları kabul etmiş sayılacaktır. TİO' lar gerçek yükleyicilere bu hususu açıkça belirtmeli ve tekliflerinde veya sözleşmelerde bu konu mutlaka iletilmelidir.

- b) Yükleyicinin Hat Konşimentosunda Gerçek Yükleyici Olması Durumunda; Shipper/Yükleten olarak gerçek yükleyici hat konşimentosunda görüneceğinden dolayı DBAB'yi AA ve Lİ' ye iletme sorumluluğu gerçek yükleyicide olacaktır. Kantar tartımının kim tarafından organize edileceği gerçek yükleyici ve TİO arasında anlaşma yapılır. Konteyner tartımını TİO ayarlayacak ve DBAB'yi gerçek yükleten adına TİO verecek ise, gerçek yükleyici yetkilendirme yazısını TİO ve ilgili AA'ya iletir. Diğer işlemler bundan sonra TİO aracılığı ile yapılır. Şayet konteyner tartımı gerçek yükleyici tarafından ayarlanacaksa ve gerçek yükleyici tarafından DBAB bilgisi AA ve Lİ' ye iletilecekse, TİO herhangi bir işlem yapmaz sadece DBAB belgesinin zamanında iletilip iletilmediğini kontrol edebilir. Eğer, tartım gerçek yükleyici tarafından ayarlanacak fakat DBAB gerçek yükleyici yetkilendirdiğinde kendisi için TİO tarafından verilecekse, yetkilendirme yazısını TİO' ya ve ilgili AA'lara iletir. TİO bundan sonraki adım işlemlerini yapar.

Yöntem-2 bağlamında;

- c) Yükleyicinin Hat Konşimentosunda TİO Olduğu Durumlarda; TİO'lar Yöntem-2 yetki belgesine sahip gerçek yükleyici dolu konteyner yüklemelerinde iki şekilde yer alabilir: TİO'lar yüklemeyi kendi konşimentoları ile organize ettikleri zaman hat konşimentosunda shipper/yükleten olarak bulunacaklar ve bu durumda AA ve Lİ' ye DBAB'yi verme sorumluluğu yükleyici olarak TİO' da bulunacaktır. Y2 yetki belgesi olan gerçek yükleyici kendi adına DBAB vermeye sorumluluğunu TİO' ya verdiğini belirten yetki yazısını TİO' ya ve ilgili AA'lara iletir. Y2 yöntemi doğrultusunda gerçek yükleyici doldurduğu konteyner için, DBAB'da gerekli tüm bilgileri doldurup ve yetkili imzalarıyla imzalayıp TİO' ya verir. TİO gerçek yükleyiciden aldığı DBAB bilgilerine göre kendi DBAB'sini yetkili imzalarıyla tamamlar ve ilgili AA'nın belirttiği yöntem ile ve zamanında AA ve Lİ' ye gönderir. TİO, gerçek yükletenden aldığı DBAB ve kendi DBAB'si ile birlikte, DBA'yı ispatlayan evrakları 3 yıl boyunca tarafında saklar. TİO, geçerli bir Y2 yetki belgesine sahip gerçek yükleyici dokümanlarını arşiv kayıtlarında

saklar. DBAB'nin iletilmesi ile ilgili tüm masraflar ve ödeme şekli TİO ile gerçek yükleyici arasında önceden organize edilmiş olmalıdır.

- d) Yükleyicinin Gerçek Yükleyici Olarak Hat Konşimentosunda Olması Durumlarında; Kendi konşimentosunu düzenlemeden TİO'lar taşımayı, yüklemeyi hat konşimentosu ile ayarladıkları zaman, shipper/yükleyen olarak hat konşimentosunda gerçek yükleyici olacağından DBAB'yi AA ve Lİ' ye iletme sorumluluğu yükleyicide olacaktır. Eğer, Y2 yetki belgeli gerçek yükleyici dolu konteynerin brüt ağırlığını Y2 yöntemi uyarınca belirledikten sonra DBAB'yi direkt olarak ilgili AA ve Lİ' ye gönderecekse TİO'nun bir işlem yapmasına gerek kalmayacaktır. Ancak TİO ilgili DBAB'nin ilgili birimlere zamanında iletilmesini takip ve kontrol etmesi önerilmektedir. Şayet, Y2 yetki belgeli gerçek yükleyici DBAB'nin gönderilmesinde TİO'yu yetkilendirecekse, Y2 yetki belgeli yükleyici TİO için hazırladığı yetki belgesini TİO, AA ve Lİ' ye iletmelidir. Gerçek yükleyici Y2 yöntemi kurallarınca doldurduğu konteyner için, DBAB belgesinde istenen bilgileri doldurarak imzalı bir şekilde TİO' ya iletir. TİO gerçek yükleyiciden aldığı bu formu Lİ ve AA'ya gönderir. TİO gerçek yükleyiciden gelen DBA ve ilgili yetki belgesini ve doğrulanmış brüt ağırlık ile ilgili diğer belgeleri 3 yıl süre ile kayıt altında bulundurur. TİO ve gerçek yükleyici arasında DBAB'nin iletilmesi ile ilgili tüm masraflar ve ödeme şekli ile ilgili bilgiler önceden teyit edilir.
- e) Grupaj Konteyner Yükleme Durumlarında; Grupaj yüklemelerinde DBAB verme sorumluluğu hat konşimentosunda shipper/yükleyen/yükleyici olarak görünen TİO' da olacaktır. Grupaj konteynerlere tüm parsiyel yükler yükleme sonrasında mühürlenerek kapatıldıktan sonra dolu konteynerler, nerede dolum yapılırsa yapılsın, Y1 gereğince fiziki olarak tartılarak edinilen konteynerin DBA bilgisi DBAB yoluyla ilgili AA ve Lİ' ye iletilir. TİO'lar Y2 yetki belgesine sahip ise, kendi tesislerinde yapacakları grupaj konteyner yüklemelerini Y2 kurallarına göre hazırlanan DBAB'yi ilgili AA ve Lİ' ye iletirler. Konteyner tartımıyla ilgili SOLAS'ın maddelerinde, parsiyel yük yükleyicilerine DBA bildirme sorumluluğuyla ilgili herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Bu nedenle parsiyel yüklerin yükleyicilerinden DBAB talep edilmesi operasyonu zorlaştırıcı bir etken olduğundan bu konu konsolidatörlerin tercihiindedir. Fakat, TİO'lar tarafından bilgi verilmesi ve beyan edilenden farklı yük ağırlıkları oluşması durumunda parsiyel yük yükleyicilerinin konteyner ve yük ağırlıklarının doğru olarak bildirilmesi farkındalığını artırmak için olası hasar, çıkacak ek maliyetlerden ve zararlardan parsiyel yükleyicilerin sorumlu tutulacağını bildirmesi yararlıdır.

- f) Aktarma/Transit yüklemelerde: Aktarma yapılacak konteynerlerde DBA bildirimini, taşıyan tarafından bu konteyneri aktarma yapacak liman işletmesine bildirilir. TİO, dolu konteynerin çıkış noktasından DBA bilgisine sahip olmasını, Türkiye limanlarından transit edilecek veya aktarılacak dolu konteyner yüklemesi organize ettiklerinde Türkiye limanlarına DBA bilgisi sağlanmış olarak varmasını organize etmelidir. Şayet bir dolu konteyner DBA bilgisi olmadan Türkiye limanlarına gelirse, o konteyner Y1 yoluyla liman içinde tartılarak DBA bilgisinin oluşturulmasını ve DBAB'nin ilgili AA'ya gönderilmesini organize eder. Bu durumda TİO, ilgili taraflarca oluşacak masrafların ödenmesi gerektiğini önceden teyit etmelidir¹³¹.

2.6. İhracatçılar İçin Konteyner Tartımı

Uygulamaya ilişkin tüm sorumluluk ilgili SOLAS yönerge kapsamında yükleten olarak ihracatçı, yükletenin yetkilendirdiği 3. şahıslar ve dış ticaret firmaları sorumluluğundadır.

Yükleyiciler, IMO tarafından uygulaması başlatılan doğrulanmış konteyner brüt ağırlığının beyanı uygulamasında üzerine düşen sorumlulukları ve işlemleri gerekli şekilde yapmak zorundadırlar.

Dikkat edilmesi gereken hususlar aşağıdaki gibidir;

- i. SOLAS 74 gerekleri uyarınca, 1 Temmuz 2016 tarihinden itibaren Türkiye limanlarında yüklenen tüm konteynerlerin (ihraç, aktarma veya transit tüm dolu konteynerlerin) doğrulanmış brüt ağırlık tespiti sorumluluğu hat konşimentosunda shipper/yükleten olarak belirtilen kurum veya şahıslar tarafına aittir. İstisnai durum olarak: SOLAS 74 Bölüm 6 hükümlerine tabi olan Ro-Ro gemilere ve kısa mesafeli uluslararası sefer yapan gemilere bir araç ile çekilerek yüklenecek olan şasi veya treyler üstündeki dolu konteynerler bu uygulamanın kapsamı dışındadır.
- ii. DBAB shipper tarafından IMO kuralları ve yönerge uyarınca hem Lİ' ye hem de AA'ya iletilmek durumundadır.
- iii. DBA olmayan konteynerler gemiye yüklenmezler.
- iv. AA'ya ve Lİ' ye Konteyner tartım sonuç belgesinde yükleten veya yükletenin yetkilendirdiği 3. Şahıs kişilerinin adı, soyadı, imzası ve unvanı bulunmalıdır. Her türlü sorumluluk yükletene aittir.
- v. DBAB hem Türkçe hem de İngilizce olarak hazırlanmakta ve aşağıdaki bilgiler bulunmaktadır;

¹³¹ UTİKAD, 2016b: 8-11.

- Doğrulanmış brüt ağırlık sonucu,
 - Konteynerin/Konteynerlerin numarası,
 - Konteynerin maksimum taşıma kapasite bilgisi(payload),
 - Tartım tarihi,
 - Ağırlık ölçüm birimi bilgisi,
 - Tartı aletinin Tescil No / Seri No / Yetki No. vb. kimlik bilgileri,
 - Tespit yöntemi (Yöntem-1 için, yükletenin/tartı aleti operatörünün/ adı/unvanı, Yöntem-2 için, yetki belgesi numarası ve yetkilendirilen yükletenin adı/unvanı),
 - İmzalayan tarafın ad/soyadı ve unvan bilgileri bulunmalıdır.
- vi. DBAB bilgilerinin AA veya Lİ tarafından belirtilen son teslim tarihi(cut-off) bilgiler doğrultusunda yükleten tarafından iletilmesi gereklidir.
- vii. Yükleten, yazılı anlaşmalar yaparak bildirimle ilgili iş ve işlemleri TİO, tartı aleti operatörü, liman işletmecisi veya benzer nitelikteki 3. şahıslara devredebilir fakat sorumluluk yine yükleten e aittir.
- viii. Liman dolu olarak girip DBA'sı olmayan konteyner ve liman içinde dolumu yapılan konteynerin tartımı (Y1 uyarınca) liman tarafından yapılır ve ilgili kısımlara iletilir. Bu gibi durumlarda yine yükleten doğrulanmış brüt ağırlık tespit ve bildirimine ilişkin sorumlulukları devam eder.
- ix. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın mevzuatındaki, bakanlık sertifikasına sahip, geçerli periyodik muayenesi yapılmış tartı aletleri (Y1 ve Y2'de kullanılan) kullanılmalıdır. BSTB tarafından 4 Eylül 2013 tarihli Resmî Gazetede yayınlanan "Tartı Aletleri Muayene Yönetmeliği" uyarınca, genel kullanıma açık olan tüm kantar işletmelerinin kantarları ve tartım cihazlarının BSTB sertifikalı olması gerekli ve muayenelerinin zamanında yapılmış olması gereklidir. Bundan dolayı dolu konteynerlerin tartımında için tüm kantarların sertifikalı ve geçerli muayenesinin olması zorunludur. Ayrıca bu tartı aletlerinin muayeneler arası süre maksimum yıldır ve BSTB tarafından periyodik muayenesinin yapılarak muayene kartı düzenlenmesi gereklidir.
- x. Beyan edilen DBA ile tartım sonucu gerçek ağırlık arasındaki fark maksimum $\pm\%5$ olmalıdır, bunun üzerindeki farklar geçersizdir.
- xi. Maksimum taşıma kapasitesini geçen konteynerle gemiye yüklenememektedir.
- xii. Beyan edilen ağırlık ve tartım sonucu DBA arasında tutarsızlık var ise tartımın yapılan gerçek doğrulanmış brüt ağırlık geçerli olacaktır. $\pm\%5$ 'ten fazla bir farklılık olması durumunda, nihai doğrulanmış brüt ağırlık belgesinin düzenlenmesi ve gemi yükleme planına eklenmek üzere AA'ya bildirilmesi Lİ tarafından yapılmak zorundadır.

- xiii. DBA da hatalı veya yanlış bildirim olması durumunda bu hataya neden olan taraf bu durumun konteyner gemiye yüklenmeden önce düzeltilmesinden sorumludur.
- xiv. Gümrük idarelerine bildirilen beyan ağırlığı ile dolu konteyner brüt ağırlığı farklı bilgiler olup birbiri ile karşılaştırılmamalıdır. Konşimentolarda da belirtilen brüt ağırlık ile doğrulanmış toplam brüt ağırlık sonucu (konteynerin içindeki yük, sabitleme, ambalaj ve diğer güvenlik malzemeleriyle konteyner darasının da dâhil olduğu) farklıdır. Tüm dokümanlarda ilgili ağırlık bilgilerinin doğru olarak bildirilmesi ihracatçının sorumluluğundadır.
- xv. Yönerge hükümleri yerine getirilmemesi durumunda bakanlık, tespitler sonunda tutulan “İhlal Tespit Tutanağı” doğrultusunda yetkili liman başkanlıklarınca “618 sayılı Kanun’a göre “İdari Para Cezası Karar Tutanağı” hazırlanır ve Kanun’un 2’nci maddesi ile bu Kanun kapsamında yayımlanan Limanlar Yönetmeliğinin 8’nci maddesi gereğince, 618 sayılı Limanlar Kanunu’nun 11’inci maddesinde belirtilen idari para cezası Liman Başkanlığı tarafından uygulanır.
- xvi. İntermodal taşımalarda konteynerin doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi, modlar arasındaki hareketinde, teslim edenden teslim alanda doğru aktarılır. İhracatçı ilk bildirilen Dba’nın doğruluğu konusunda dikkatli olmalıdır.
- xvii. İhracatçı tarafından direkt olarak yükleme yapılan, boş olduğundan emin olunan ve temizliği yapılan tank konteynerler için DBA bilgisi aranmamaktadır. Ancak kirli tank konteynerler için DBA bilgisi aranmaktadır.
- xviii. Proje yükü, ağır yük ve benzeri diğer yüklemelerde, birden fazla katlanabilir (2 veya 4 kenarı açık, üstü açık, flat rack) konteynerler ile yapay güverte/platform yapılarak bu yüklerin konulması durumunda doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi aranmaz. Ancak konteynerin dara bilgisi ve yüklenen yükün ağırlığını yükleyen AA’ya ve Lİ’ ye iletmelidir.
- xix. Y2’nin kullanılmasının uygun olmadığı yüklerde (hurda metal, torbasız (dökme) tahıl ürünleri ve dökme haldeki yükler), doğrulanmış brüt ağırlık belirlenmesinde Y1 kullanılır.
- xx. Yükleyen durumunda ihracatçı DBA bilgisine ait kantar fişi ve DBAB benzeri evrakları en az 3 (üç) yıl boyunca saklamalı ve idare tarafından istenmesi durumunda bilgiler sunmalıdır.

2.6.1. İhracatçılar İçin İş Akışları

İş akışları göz önüne alındığında (Yöntem-1 ve Yöntem-2 olarak);

Yöntem-1 bağlamında:

a) Yükleyici taşıma işini TİO aracılığıyla organize ettiğinde TİO konşimentosu aldığı hat konşimentosunda shipper/yükleyen olarak TİO olacağı için, böyle bir durumda DBAB'yi AA ve Lİ' ye iletme sorumluluğu yükleyen olarak TİO tarafından yapılacaktır. Böyle durumda TİO ile yükleyicinin anlaşmalarına göre eğer tartımı TİO organize edecek ise tüm işleri kendisi yapıp kendi DBAB formunu AA ve Lİ' ye iletir. Yükleyici kendisi organize edecek ise DBAB formunu hazırlayıp TİO' ya iletir, TİO da kendi DBAB formunu oluşturarak AA ve Lİ işletmesine iletir.

b) Hat konşimentolarında ihracatçının gerçek yükleyici olması durumunda, DBAB ihracatçı tarafından düzenlenmesi durumunda, yükleyici direkt olarak yüklemeyi AA ile organize ediyor ise ve konşimentoda kendisi görünüyorsa, konteyner tartımını yaptırma ve DBAB'yi AA ve Lİ' ye iletmek yükleyici sorumluluğundadır. Eğer tartım işlemini yükleyici yaptıracak ise yönergede belirtilen özelliklerdeki kantarlarda tartım yaptırılarak DBAB imza yetkilisi tarafından imzalanarak AA ve Lİ' ye iletilmektedir. Tartım işlemi yükleyici tarafından yetkilendirilen TİO veya başka bir 3.şahıs tarafından yapılır ve DBAB bu 3.şahıs tarafından hazırlanır, yükleyici 3.şahsı yetkilendirdiğini bildiren yazıyı 3.şahsa, ilgili AA ve Lİ' ye iletacaktır. TİO veya yetkilendirilen 3.şahıs konteyner tartımını organize edip DBAB'yi ilgili Lİ ve AA'ya verecektir. Sorumluluk her zaman yükleyici de olacağı için bu tartım belgelerini 3 yıl süreyle kayıtlarında bulundurması gereklidir.

Yöntem-2 bağlamında:

a) Yöntem-2 belgesine sahip yükleyiciler yüklemelerini iki türlü yapabilirler; Taşıma TİO aracılığı ile yapılması durumunda, hat konşimentosunda yükleyici olarak TİO olacağı için DBAB'yi Lİ ve AA'ya TİO verme sorumluluğundadır. Y2 yetki belgesine sahip yükleyici DBAB ile ilgili işlemlerde TİO'yu yetkilendirdiğini bildiren yazıyı Lİ ve AA'ya iletmelidir. Yükleyici tartımı Y2 kurallarına göre doldurur ve DBAB bilgilerini TİO' ya iletir. TİO da kendisine gelen DBAB' ya göre kendi DBAB'sini düzenler ve ilgili Lİ ve AA'ya belirlenen son süre öncesinde iletir. TİO kendisinin ve yükleyicisinin düzenlediği DBAB belgelerini 3 yıl süre ile saklar. Ayrıca yükleyici Y2 kullarına uygun yetki belgesi ile ilgili evrakları TİO ya iletir ve TİO bu belgeleri de 3 yıl boyunca saklar. DBAB'nin iletilmesi ile ilgili masraf ve ödeme şekilleri yüklemeden önceden TİO ve yükleyici arasında anlaşılmış olmalıdır.

b) İhracatçının(yükleyici) hat konşimentolarında yükleten olduğu durumlarda, Y2 belgelerine göre belirlene tartım sonucunu ihracatçı direkt olarak AA ve Lİ' ye iletir. Eğer ihracatçı, DBAB belgesini TİO'yu yetkili kılacak ise yetki belgesi yazısını TİO, AA ve Lİ' ye iletmelidir. Y2 doğrultusunda ihracatçının doldurduğu konteyner için, DBAB'de bulunacak tüm bilgileri ekleyip yetkili imzası ile imzalayıp TİO' ya iletir. TİO ihracatçıdan aldığı bu belgeyi AA ve Lİ' ye iletir. TİO ve ihracatçı bu belgeleri 3 yıl süre ile saklamalıdır. Y2 yetki belgesine sahip olduğu belgeleri ihracatçı, TİO' ya iletir ve TİO bu belgeyi de 3 yıl süreyle saklamak durumundadır. DBAB ile ilgili tüm masraflar ve ödeme şekline ilişkin bilgiler TİO ve ihracatçı arasında önceden belirlenmelidir¹³².

2.7. Adil Ticaret ve Demokratik Tartım

Adil Ticaret ve demokratik tartım ile birlikte doğrulanmış brüt ağırlık tespit yöntemine yeni bir sistem getirilerek küçük ölçek ve değerde üretim yapan firmalar destelenerek büyüme yolu açılabilir.

2.7.1. Adil Ticaret

Adil Ticaret (Fair Trade), küçük çaptaki çeşitli pazarlara açılma imkânı bulamayan dezavantajlı üreticilerin sürdürülebilir kalkınmasını amaçlayan ve bu üreticilerin yaşam standartlarının gelişmesine katkıda bulunmak isteyen tüketiciler ve üreticiler arasında gerçekleşen ticaret modeline verilen isimdir¹³³.

Günümüzde ticaretin serbestleşmesi ile birlikte adil olmayan ticaret oluşmaktadır, bunu engellemek için ticarete şeffaflık ve saygı gereklidir. Gelişmekte olan küçük çaplı üretici firmalara daha iyi ticaret koşulları oluşturarak sürdürülebilir kalkınmalarına destek olmak gerekmektedir. Küçük üreticilerin ihracatlarını yaparken onların diğer büyük firmalar karşısında ezilmesini önleyecek tedbirlerin alınması ve tedbirlerin iyileştirilmesi gereklidir ki firmalar büyüyebilmeli ve ekonomiye kazandırılmalıdır.

Buradaki amaç dezavantajlı durumdaki küçük firmaların diğer büyük firmalara karşı korunması ve küçük üreticilerin tüketicileriyle buluşmasını sağlamak için gerekli demokratik koşulların sağlanmasıdır. Üreticilerin ürünlerini pazarlara ulaştırmaları, iyi fiyatla ürünlerinin satılmasının sağlanması, ticarete şeffaflık ve kampanya koşullarının oluşturulması gereklidir.

Adil ticaretin yayılmasını destekleyen, çalışmalar yapan birçok uluslararası örgütler vardır. Bunlardan en önemlileri: Adil Ticaret Tescil Kurumu (Fairtrade Labelling Organization: FLO), Dünya Adil Ticaret Organizasyonu (World Fair Trade Organization:

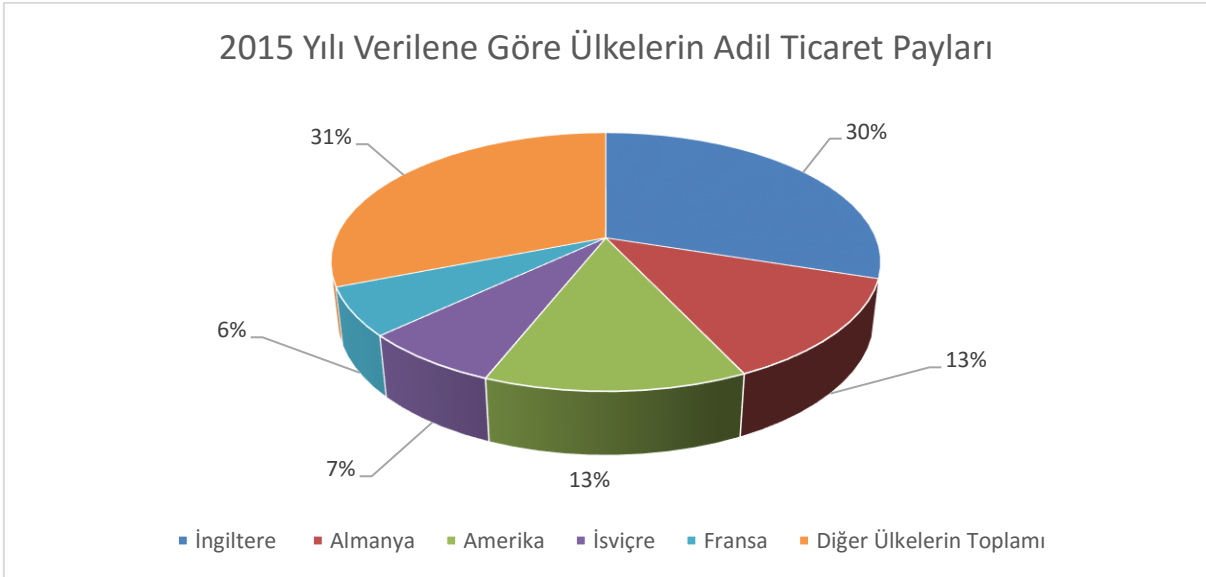
¹³² UTİKAD, 2016c: 1-9.

¹³³ Ağır vd., 2016: 3.

WFTO) dur. Bu kurumlar küçük üreticileri desteklemektedir ve diğer büyük firmalar karşısında güçlenerek dünya ticaretine girmelerini sağlamaktadır.

Adil ticarete üreticilerin daha fazla kazanması için aradaki aracılardan azaltılması ve ürünlerin daha yüksek ücretlerden satılması sağlanır. Adil ticaret yapılan ürünlere damga vurgulamakta ve bu şekilde bu ürünlerin adil ticaret ürünü olup olmadığı anlaşılmaktadır. Bu ticaret modeli ile birlikte rekabet gücü düşük olan üreticilerin güçsüzlüğünün ortadan kalkması sağlanabilecektir. Üretici ve tüketici arasındaki kademeler azaltılarak küçük çaptaki üreticilerin emeklerinin karşılığı alınabilecektir. Üreticiler ürünleri daha iyi fiyattan satabileceklerdir. Böylelikle yoksulluk ve eşitsizlik ortamları ortadan kaldırılacaktır.

Adil ticaret ürünleri tüm dünyada hızlı şekilde yayılmaktadır. Ticareti yapılan ürünlerde yağdan sonra ikinci en büyük ticareti yapılan ürün kahvedir. Bu ticarete ilk faaliyetler kahve ile başlamıştır. Fakat aynı zamanda adil ticaret diğer ürün cinslerinde de ilerlemektedir. Adil ticaret ürünleri sadece kahveyi değil aynı zamanda muz, çay, kakao, şeker, bal, taze sebze ve meyveler, kurutulmuş meyve, meyve suları, pirinç, şarap, fındık ve yağlı tohumlar, kesilmiş çiçekler, süs bitkisi, pamuk, spor toplarını kapsamaktadır ve diğer birçok ürününün de belgelendirilmesi planları vardır¹³⁴. Bu şekilde küreselleşmenin dinamik boyutlarını da oluşturmaktadır.



Grafik 2.1 2015 Yılı Verilene Göre Ülkelerin Adil Ticaret Payları¹³⁵

Grafik 2.1’de görüldüğü gibi gelişmiş ülkeler bu konuda küçük üreticilere destek vermektedir. İngiltere %30, Almanya ve Amerika %13, İsviçre %7 Fransa %6 ve diğer ülkelerin toplamaları %31’lik bir paya sahiptir.

¹³⁴ Raynolds vd., 2007: 9.

¹³⁵ Erol, 2017: 149.

Adil ticaret ekonomik olarak dezavantajlı üreticiler için fırsatlar yaratmak, çalışma şartları iyileştirilmesi, şeffaflık ve sorumluluk oluşturulması, adil ticaretin teşvik edilmesi, daha iyi fiyatların sağlanması, aracılardan azaltılması, ticaret kapasitesinin geliştirilmesi, çocuk işçilerin çalıştırılmasının önüne geçilmesi, küçük çaplı üreticilerin korunması gibi amaçları kapsamaktadır.

Henüz Türkiye’de bu konuda gerekli adımlar atılmamış olup adil ticaret kavramı gelişmemiştir. Bu bağlamda ülkemizde de hem kurumları hem de limanlarını bilgilendirerek küçük firmalara destek vermeleri, uygulanan hizmet ücretlerinin belirli oranlarda düşürülerek, mal değeri düşük olan ürünlere indirim yapılarak, az sayıda ihracat yapan üreticilere indirimler yapılarak onları daha fazla ihracat yapmaya teşvik etmek gereklidir. Bu durum uygulamaya geçilirken aynı zamanda diğer büyük firmaları da göz ardı etmeden belirli ölçülerde kademeli olarak uygulanması gereklidir.

2.7.2. Demokratik Tartım

Üreticilerin ürettikleri ürünlerin fiyat, ağırlık, adet ve limanlardan en çok yüklemesi yapılan ürün cinsine göre bir tartım ücreti belirlenmesidir. Bu sayede küçük ölçek ve değerde üretim yapan firmalar desteklenerek daha rekabetçi bir yapıda büyüme yolunun sağlanması olarak tanımlayabiliriz. Geniş anlamda fiyatı yüksek olan ürünlerin ve düşük olan ürünlerin tartımının mal değerine göre, adetleri farklı yüklemelerin adetlerine göre, ağırlıkları farklı olan yüklemelerin ağırlık oranlarına göre, limanlarda en çok yüklemesi yapılan ürünlerin diğer ürünlerden farklı tartım ücretlerinin belirlenmesi olarak tanımlayabiliriz¹³⁶.

Düşük mal bedeline sahip ürünlerin ihracatında firmaların ürünlerini ihraç etmelerini engelleyecek koşulların birisi de konteyner brüt ağırlığının belirlenmesi için sağlayıcılara ödenen ücrettir. Bu ücret uygulamada tüm ürünler için konteyner başına ödenen bir ücrettir. Fakat küçük üretici tabirini kullanabileceğimiz üreticilerin mal değeri az olan ürünlerinin tartımında mal bedeli oranında belirli düzenlemeler ile birlikte kademe kademe artışlar sağlanıp bir alt ücretin ve bir üst ücretin belirlenmesi ile demokratik bir tartım yapılabilir.

Taşımacılıkta maliyetlerin farklılık göstermesi taşınacak yüklerin fiziksel özelliklerine göre değişiklik göstermektedir. Yükleme türlerine göre hızlı taşımacılık, ek önlem, ambalajlama, profesyonel personel gerekebilmektedir. Bu gibi her ek hizmet taşımacılık maliyetlerini yükseltmektedir. Özel yük çeşitlerine göre dondurulmuş yüklerde soğutuculu

¹³⁶ Dr.Öğr.Üyesi Hüseyin Topuz ile demokratik tartı üzerine söyleşi, 01.01.2018, Akdeniz Üniversitesi Merkez Kampüsü, Antalya.

konteynerler kullanılmaktadır. Meyve sebze taşımalarında havalandırma yapılması ve kereste taşımada geniş ambar ağızlı gemiler gibi özel şartlar gerekmektedir¹³⁷.

Ürün cinsi ve mal bedelinde de demokratik tartıya göre ücretlendirme yapılması gereklidir. Bir konteyner içinde mal bedeli 10000 TL olan ürün de yüklenmekte, mal değeri 100000 TL olan bir ürün de yüklenebilmektedir ve bu iki mal türü içinde aynı tartım ücreti alınmaktadır. Bu durumda adaletsiz bir tartım olduğu, diğer üreticinin ihracat maliyetlerinin etkilenmesine neden olduğu görülmektedir. Bu durumun ortadan kaldırılması ve demokratik bir tartım oluşturulması için mal bedeli yüksek olan ihracatçının daha fazla oranda tartım ücreti ödemesi düşük olanında daha düşük oranda ücret ödemesi gerekmektedir.

Aynı durumun mal cinsleri içinde uygulanması gereklidir, nasıl ki deniz navlunları mal cinslerine göre değişebildiği gibi bu değişim konteyner brüt ağırlığı belirlenmesi için yapılan tartım ücretlerinde de düzenleme yapılabileceğini göstermelidir. Mal cinsleri bazında tartım ücreti belirlenmesi ve bu ürün cinslerinin de kalitesi yani mal bedeli üzerinden ayrıntılı bir düzenleme yapılmalıdır. Örnek olarak mermer ürün cinsini dikkate aldığımızda global ticaret ortamında 200 USD / ton değerinde mermer bulunduğu gibi 1000 USD / ton değerinde de mermer bulunmaktadır. Bir konteyner bazında değerlendirdiğimiz zaman ton bedeli fazla olan üretici bu durumda satıştan elde ettiği gelir ve düşük değerli olan mermer üreticisinin elde ettiği gelirler arasında büyük farklar oluşmaktadır. Değeri düşük ürüne daha az tartım ücreti yansıtılarak gelir dengelenmesi sağlanabilir.

Ürün adedi ve fiyatına göre ücretlerin belirlenmesi uygulaması birçok alanda karşımıza çıkmaktadır. Bunlardan ilk örnek olarak denizyolu taşımada kullanılan navlun ücretleri verebiliriz. Acenteler fiyatlandırma yaparken adet, ürün cinsi ve ürünün maddi değerine göre navlun çıkarabilmektedir. Ürün cinsi incelendiğinde aynı tip bir konteyner yumurta, bir konteyner meyve veya bir konteyner mermer hem ürün cinsi olarak hem de ağırlık olarak farklı olduğu için bunların taşınması için oluşturulacak navlun rakamları farklı olacaktır. Yine birçok acente uygulamasında olduğu gibi konteyner içine yüklenecek mal ağırlığına göre, örneğin 14 tona kadar ayrı bir fiyat, 14 ton üstü ayrı bir fiyat uygulamaları yapılabilmektedir. Bu tarz bir uygulama konteynerlerin tartılması içinde uygulanabilir, çünkü iki uygulamada birbiriyle paraleldir. Limanlarda her zaman konteynerlerin maksimum taşınması kapasitesi kadar yük yüklenmemektedir, 1 ton dan başlayıp 28 ton civarlarına kadar yük yüklenmektedir. Armatörler gemilerine yüklenecek konteynerlere bu şekilde uygulama getirerek hem gemideki tonajlarda sınırlama yaparak daha fazla konteyner yüklenmesini

¹³⁷ Saban ve Gülerçin, 2009: 2.

sağlamaktalar hem de konteynerlerinde fazla yük yüklenmesini engelleyerek konteynerlerinin ömrünü uzatabilmektedirler.

Hizmet olarak değerlendirilmesi durumunda aynı tip konteyner için aynı tartı makinası kullanılıyor diye düşünülebilir fakat burada makinanın 1 ton yükü kaldırmak ve tartmak için kullandığı enerji ve zaman ile 28 ton yük için harcayacağı zaman ve amortisman giderleri aynı olmayacağı için fiyatlandırmaları da farklı olarak yapılabilir. Limandaki araçların bu durumdan dolayı hem hızı hem de harcadığı yakıt giderleri farklı olmaktadır.

Farklı fiyat uygulamalarıyla her alanda karşılaşılmaktadır, bölgesel olarak limanların uyguladığı liman hizmetlerindeki ücretlerde indirimler yaparak farklı bölgelerdeki yüklerin kendi bölgelerine kaymasını sağlamaktadırlar. Liman işletmeleri yıllık olarak kendi limanlarındaki tarifeleri hatlar ile paylaşmaktadır ve hatlar da kendi tarifelerini ihracatçı ve ithalatçılara bildirmektedirler. Liman tarifelerinde yine konteynerler aynı fakat Antalya limanında aynı konteyner için uygulanan ücretler ile İzmir, İstanbul veya bir başka limanda uygulanan ücretler farklıdır. Yükleme bedeli, konteyner dolum bedeli, geçici kabul, Isp bedelleri gibi hizmet kalemleri vardır ve limandan limana farklılık göstermektedir. İhracatçılar bazı dönemlerde liman giderleri ve iç nakliye giderlerini göz önünde bulundurarak kendisine yakın olan limanı değil de uzak olan limanı seçebilmektedir. Çünkü iki liman arasında maliyetler karşılaştırıldığında uzak mesafedeki liman daha avantajlı duruma gelebilmektedir. Konteyner tartımı da bu maliyet kalemleri ile aynı paralelliktedir. Her liman kendisine ihracatçıları çekmek için kademeli ücretler belirleyebilir, her durumda küçük ihracatçıları koruyarak diğer büyük ihracatçılar karşısında ezilmesini engellemek için küçük miktarlarda dahi olsa küçük firmaları koruyucu önlemlerle fiyat belirlenmesi yapılmalıdır.

Limarlardaki bir diğer uygulama da mal cinsidir, makine ile dolumu uygun olmayan elle (insan gücü) ile doluma müsait olan konteynerlerin liman iç dolum ücretlerinin farklı olmasıdır. Burada da görüleceği üzere mal cinsinden dolayı da hizmet ücretinde farklılık oluşmaktadır.

Türkiye genelinde en çok ihracat yapan 7 lojistik firmasının Çin'e yapılan blok mermer ihracat adetlerine bakıldığında yıllık ortalama 165.000 TEU (1 adet 20'lik konteyner) ihracat yapıldığı görülmektedir. Konteyner tartım ücretlerinde konteyner başına ortalama TL 60 + Kdv bir masrafa yol açtığı görülmektedir. Yıllık bazda hesaplama yapıldığında çok büyük miktarda bir masraf olduğu görülmektedir. Ülkemizde firma giderlerini azaltıcı teşvikler yapılarak firmaların maliyetlerinde azaltma sağlanabilir ve ihracat adetleri arttırılabilir.

Ülkemizde, ithalat ve ihracat yapan firmaların işlevlerini kolaylaştırılarak teşvikleri arttırılmalı, ülke ve ticaret firmalarının gelişmesinin önündeki engeller azaltılmalıdır. Bunun için de küçük gibi görünen konteyner tartım ücretlerinde düzenleme yapılmalıdır. Nasıl ki tartım ücretinde tavan ücretinin 60 TL'yi geçmemesi ilgili kurumlar ve bakanlık aracılığıyla zorunluluk haline getirilmesi gibi, küçük işletmeler için de korucuyu önlemler alınarak gelişmelerinin önü açılabilir.

Küçük ölçekli üreticilerin, ihracatçıların var olma savaşı içinde diğer büyük firmalar karşısında yok olmadan rekabetin gelişmesi gereklidir. Bunun için de küçük ölçekli ihracatçılara kolaylıklar sağlanmalı ve onlarla çalışma desteklenmelidir. Kendi üretimleri teşvik edilmeli, diğer üreticiler ile aynı seviyede ürünler üretebilmeleri imkânı sağlanarak küçük ölçekli firmalara destek olunmalıdır. Böylece büyük firmalar yanında küçük firmaların da giderek büyümesi ve ülkeye yeni üretici ve ihracatçı firmalar kazandırılabilir.

Limanlardaki en çok yüklenen ürün cinslerindeki tartım ücretlerinde de düzenleme yapılabilir. Tablo 2.1 limanlarımızdaki en çok yüklenen ürün cinsleri sıralanmıştır. Tarım ürünler ve canlı hayvan ilk sırada yer almaktadır, devamında gıda maddeleri ve hayvan yemleri, katı mineral yakıtlar, petrol ürünleri, cevher ve metal atıkları, metal ürünleri olarak devam etmektedir.

Tablo 2.1 Limanlarımızda Elleçlenen Yükün Grup Bazında Dağılımı

Limanlarımızda Elleçlenen Yükün Grup Bazında Dağılımı(Ton)						
Yük Grup	Toplam Elleçleme					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Tarım ürünleri ve canlı hayvanlar	10.825.021	9.896.114	10.461.039	9.685.506	11.557.400	11.319.084
Gıda maddeleri ve hayvan yemleri	5.965.913	6.149.096	7.452.805	7.452.805	9.603.659	10.032.295
Katı mineral yakıtlar	25.495.020	27.773.805	32.956.978	31.931.591	33.914.588	37.790.798
Petrol ürünler	129.492.636	126.044.921	126.081.423	115.686.625	110.902.238	140.433.160
Cevher ve metal atıkları	32.684.460	34.079.044	36.887.411	36.427.638	36.245.147	32.784.509
Metal ürünleri	26.595.515	29.415.032	31.592.953	33.460.973	32.477.954	36.644.765
Ham ve üretilmiş mineraller, inşaat malzemeleri	30.898.298	29.309.588	30.461.521	33.249.963	31.538.786	30.872.798
Gübreler	5.609.245	5.397.684	5.091.607	6.793.483	7.075.978	8.619.899
Kimyasallar	8.336.786	8.692.731	9.511.666	8.920.242	8.811.657	9.379.807
Makineler, taşıma teçhizatı, aksam ve çeşitli parçaları ile konteynerler	72.643.680	85.879.498	96.568.023	99.656.338	100.658.974	100.205.623
Silahlar ve mühimmat	826	1.003	3.643	16.099	4.685	7.343
Diğer taşınan mallar	122.917	708.207	357.163	928.581	329.553	367.614
TOPLAM	348.670.317	363.346.723	387.426.232	384.930.758	383.120.619	416.036.695

Kaynak: T.C. UDHB, 2015: 39.

Türkiye'deki en çok ihracat yapan limanlarımız, İstanbul bölge limanları, Samsun, Mersin, Antalya, İzmir ve İskenderun limanlarıdır. Bu altı büyük limandan en çok çıkış yapan ürün cinsleri tespit edilerek Tablo 2.2 oluşturulmuştur.

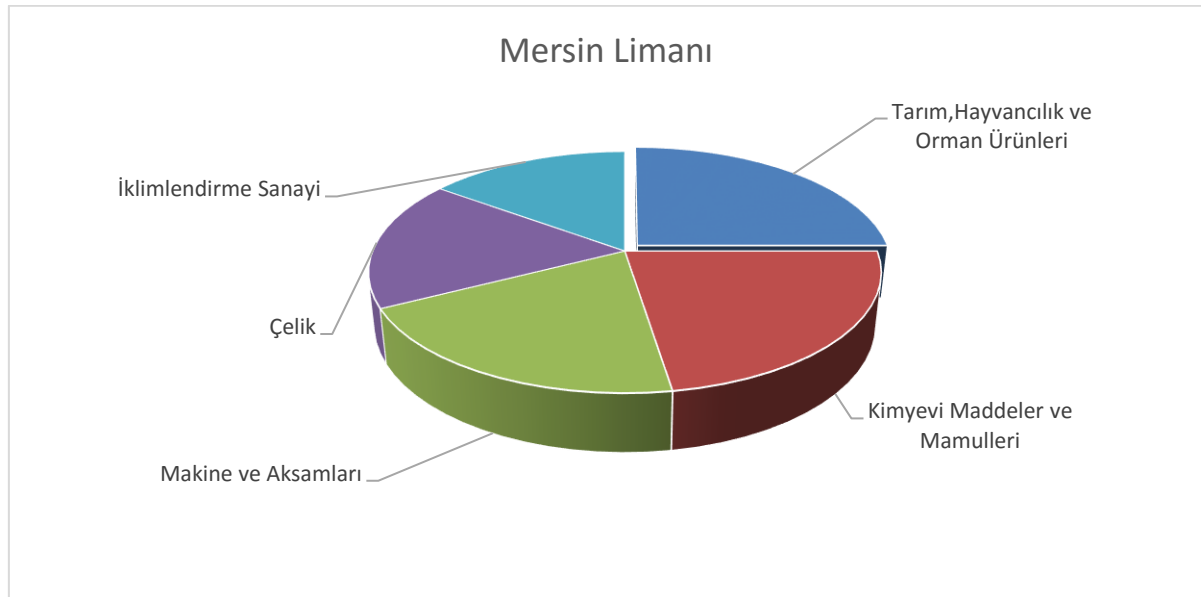
2.7.2.1. Demokratik Tartım için Bölgesel Araştırma ve Anket Uygulaması

Lojistik firmalarının bölge satış temsilcileri ile görüşülerek bilgiler toplanmıştır ve Tablo 2.2'deki gibi gösterilmektedir;

Tablo 2.2 Türkiye'deki 6 Limandan İhracatı Yapılan Ürünler

MERSİN PORT	İSKENDERUN PORT	PORT AKDENİZ	ALSANCAK PORT	SAMSUN PORT	İstanbul Bölge Limanları
Tarım, Hayvancılık ve Orman Ürünleri	Meyve-Sebze	Mermer	Elektronik	Un (Gıda)	Gıda
Kimyevi Maddeler ve Mamulleri	Filtre (Yedek Parça)	Ferrokrom	Hazır giyim	Mermer	Metal ve Türevleri
Makine ve Aksamları	Boru	Hidrat, Kimyevi maddeler	Petrokimya	Oto Yedek Parça	İnşaat-Yapı malzemeleri
Çelik	Demir-Çelik	Profil, Metaller	Demir-Çelik	Mısır	Mobilya
İklimlendirme Sanayi	Maden, Mermer	Panel, Mdf	Metal	Bentonit	Tekstil

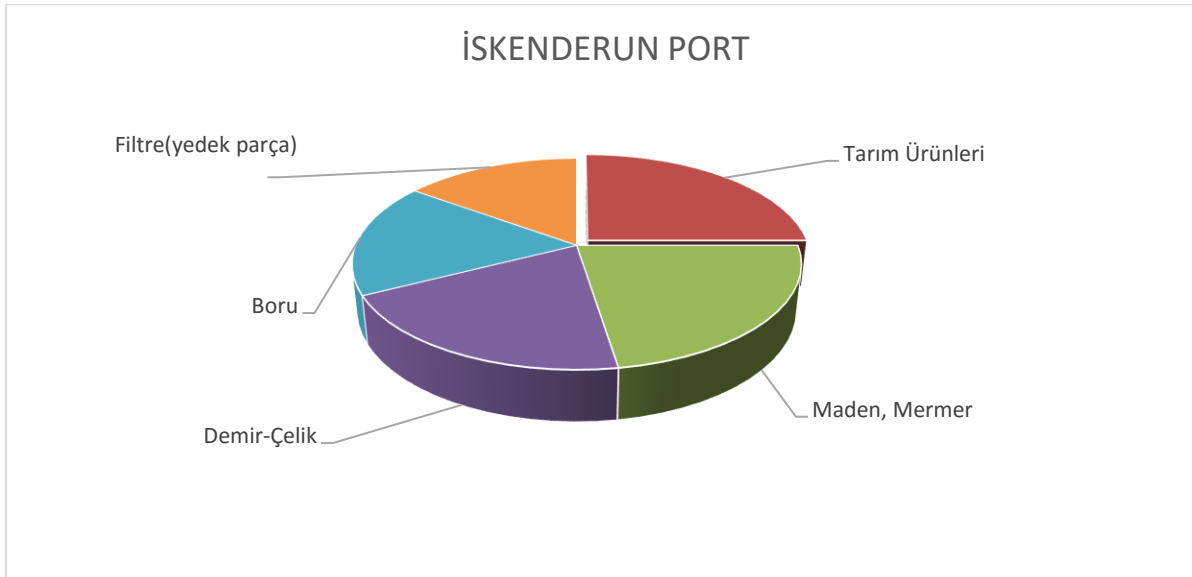
Limanlarımızdaki ihracatı gerçekleştiren ürünlerin limanlar bazında grafiksel olarak gösterimleri de Grafik 2.2'deki gibidir;



Grafik 2.2 MERSİN PORT En Çok İhraç Edilen Ürünler¹³⁸

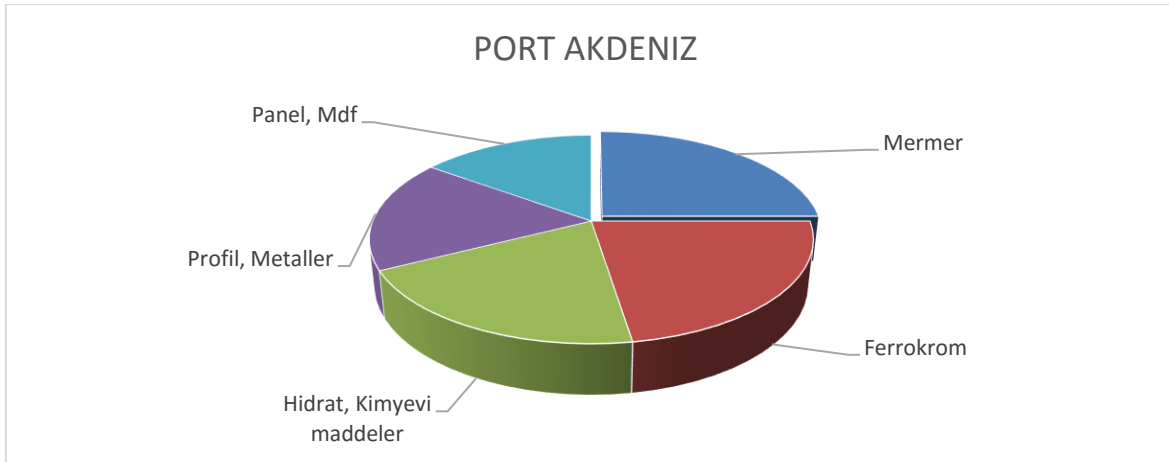
MERSİN PORT stratejik konumu ve hinterlandı sayesinde gelişmiş ve gelişmekte olan bir limandır. Demiryolu bağlantısı ile de farklı bölgelere hitap edebilmektedir. Grafik 2.2'de görüldüğü gibi ilk sırada tarım, hayvancılık ve orman ürünleri yer almaktadır. Bu sıralamayı Kimyevi maddeler ve mamulleri, makine ve aksamları, çelik, iklimlendirme sanayi takip etmektedir.

¹³⁸ Yiğit İçelli ile Mersin ihracat ürünleri üzerine söyleşi, 21.01.2018, Mersin Arkas Lojistik A.Ş. binası, Mersin.



Grafik 2.3 İSKENDERUN PORT En Çok İhraç Edilen Ürünler¹³⁹

İSKENDERUN PORT, MERSİN PORT'a destek amaçlı olarak kendi bölgesindeki yüklerin taşınması ve Mersin – İskenderun hattındaki yükler için daha hızlı ve daha iyi kalitede hizmet vermek amacıyla kurulmuştur. Kendi bölgesinin ürünlerinde Grafik 2.3'de görüldüğü gibi ilk sırada tarımsal ürünleri ile başlayıp devamında maden ve mermer, demir-çelik, boru, filtre (yedek parça) ürünleri sıralamasıyla ihracatlar gerçekleştirilmektedir.

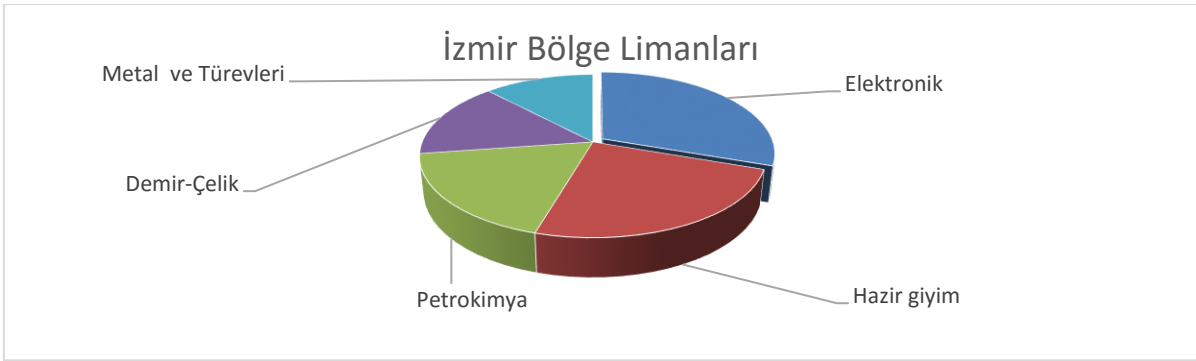


Grafik 2.4 PORT AKDENİZ En Çok İhraç Edilen Ürünler¹⁴⁰

PORT AKDENİZ, Antalya ilinin turizm şehri olması nedeniyle sanayi alanında fazla gelişmemiştir. Diğer illerden destek alarak ve bölgesindeki mermer ocakları ile Grafik 2.4'deki gibi ilk sırada mermer, sonrasında ferrokrom, hidrat ve kimyevi madde, profil ve metaller, panel ve mdf ürünlerinin ihracatını gerçekleştirmektedir.

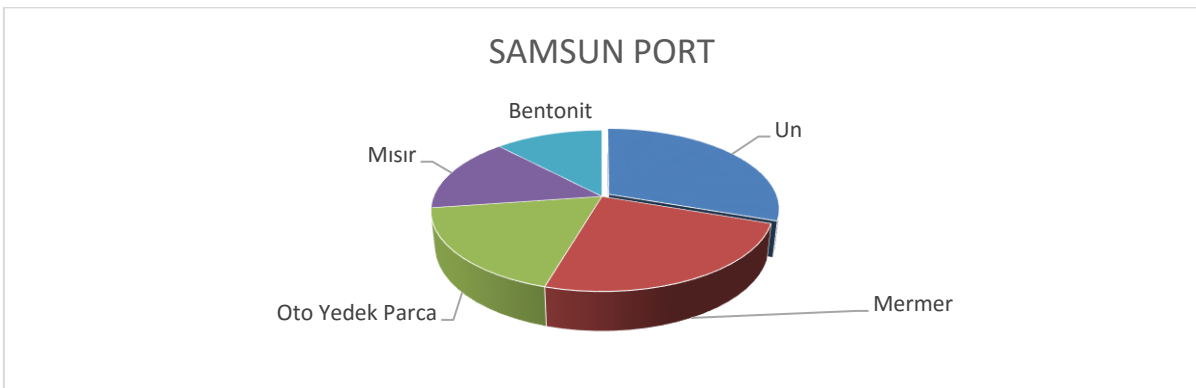
¹³⁹ Cem Sertaç Polat ile İskenderun limanı ihracat ürünleri üzerine söyleşi, 01.02.2018, Arkas Lojistik A.Ş. İskenderun ofisi, İskenderun.

¹⁴⁰ Mehmet Geyik ile Antalya limanı ihracat ürünleri üzerine söyleşi, 05.02.2018, Arkas Denizcilik ve Nakliyat A.Ş. Antalya ofisi, Antalya.



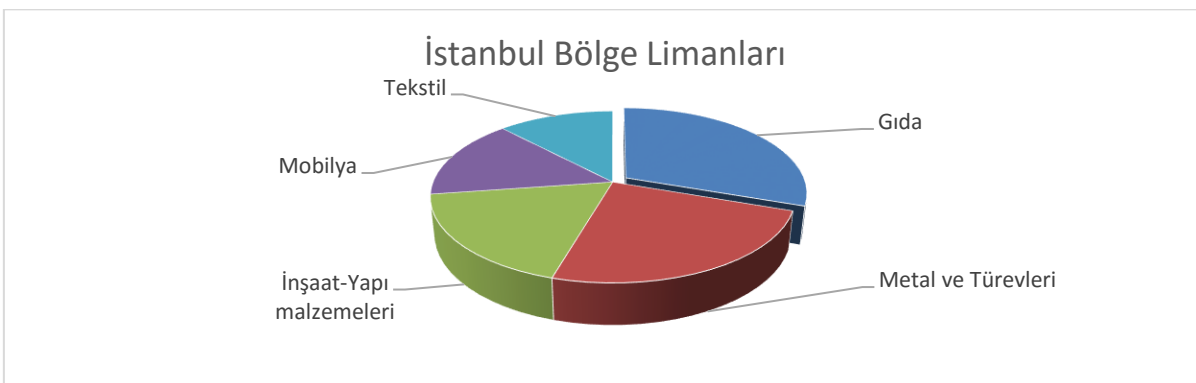
Grafik 2.5 İZMİR Bölge Limanları En Çok İhraç Edilen Ürünler¹⁴¹

İzmir gelişmiş şehirlerimizden birisidir. Grafik 2.5'deki gibi ilk sırada elektronik, sonrasında hazır giyim, petrokimya, demir-çelik, metal ve türevleri ürünlerinin ihracatını gerçekleştirmektedir.



Grafik 2.6 SAMSUN PORT En Çok İhraç Edilen Ürünler¹⁴²

SAMSUN PORT'da Grafik 2.6'da görüleceği üzere sıralama, un(gıda), mermer, oto yedek parça, mısır ve bentonit şeklindedir.



Grafik 2.7 İSTANBUL Bölge Limanları En Çok İhraç Edilen Ürünler¹⁴³

¹⁴¹ Şükrü Işık Camkiran ile İzmir limanı ihracat ürünleri üzerine söyleşi, 30.03.2018, İzfaş Mermer Fuarı A Holü 303 nolu standı, İzmir.

¹⁴² Eyüp Yılmaz ile Samsun limanı ihracat ürünleri üzerine söyleşi, 01.03.2018, Arkas Lojistik A.Ş Samsun ofisi, Samsun.

İstanbul bölge limanlarından Grafik 2.7’de görüleceği gibi sıralama gıda, metal ve türevleri, inşaat-yapı malzemeleri, mobilya ve tekstil şeklindedir.

Grafiklerde gösterildiği gibi her bölgenin kendisine özel ihracatını gerçekleştirdiği ürün cinsleri bulunmaktadır. Limanlar, hinterlandında bulunan ürünlerin farklı bölgelere yönelmesini ve o bölgelerden çıkış yapmasını engellemek isterler. Bunun için de uygulanması gereken kolaylık ve indirimler yapılır. Konteyner tartım ücretlerinde de limanlardan en çok çıkış yapan ürünler bazında kademeli olarak bir indirim politikası uygulanarak limanlar kendi bölgelerindeki ürünler yönünden güçlü kalmalarının devamlılığını sağlayabilirler. Hem ürünlerin diğer bölgelere yönelmesini engellemiş olurlar hem de bu uygulanan belirli indirimlerle ihracatçıları teşvik ederek daha fazla ihracat yapmalarını sağlamış olurlar.

Konteyner tartımında üretici firmaların ihracatını yaptığı ürünün mal bedeline göre ve limanlarımızda en çok yüklemesi yapılan ürün cinsine göre indirimli olarak tartım ücreti belirlenmesi için ihracatçı firmalara iki soruluk bir anket çalışması yapılmıştır. Bu ankette 2017 yılı içerisinde mail ve telefon ile 70 adet firmaya ulaşılmış, sorular ve sonuçları Tablo 2.3’deki gibidir.

Tablo 2.3 Tartım Ücretinin Belirlenme Şekilleri ile İlgili Anket Soruları

	Kesinlikle katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle katılıyorum
1) Konteyner tartım ücretleri limanlarda en çok yüklemesi yapılan ürün cinsine göre belirlenmesi gereklidir.	% 19	% 15	% 7	% 25	% 34
2) Konteyner tartım ücreti firmanın ihracatını yaptığı ürünün değerine göre belirlenmesi gereklidir.	% 13	% 23	% 11	% 26	% 27

Bu anket çalışmasında birinci soru için katılımcıların 13’ü kesinlikle katılmıyorum, 11’i katılmıyorum, 5’i kararsızım, 18’i katılıyorum ve 19’u kesinlikle katılıyorum cevaplarını vermiştir. İkinci soruya katılımcıların 9’u kesinlikle katılmıyorum, 16’sı katılmıyorum, 8’i kararsızım, 19’u katılıyorum, 18’i kesinlikle katılıyorum cevaplarını vermişlerdir. Anket sonuçlarına göre ilk soruya %59 ikinci soruya %53 oranında ihracatçıların katıldıkları görülmektedir. Bu frekans analizi sonucu ile firmaların bu durumdan memnuniyetsiz oldukları ve bu uygulamanın düzeltmelerin yapılması gerektiği görülmektedir. Anket çalışmamız demokratik tartım konusunda bahsettiğimiz kriterlere de uygulanabilir, oranlar hem ürün

¹⁴³ Görkem Güngör ile İstanbul bölge limanları ihracat ürünleri üzerine söyleşi, 07.02.2018, Arkas Lojistik A.Ş. İstanbul Orhanlı binası, İstanbul.

cinsine göre hem de limanlardan çıkış yapan belirli ürün cinslerine göre kademeli fiyat belirlenmesinin uygun olduğunu göstermektedir.

Sürdürülebilir bir tartım oluşturmak için tüm sektör ihtiyaçları dikkate alınarak ürünlerin cinsine, adedine, ağırlığına ve limanlardan en çok çıkış yapan ürünlere göre kademeli olarak ihracatçılarımızı koruyan bir politika ile ücret belirlenmesi yapılmalıdır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İHRACATÇILAR VE LİMANLAR İÇİN ANKET ÇALIŞMASI

3.1. Araştırmanın Amacı ve Önemi

Bu araştırmanın amacı Türkiye’de konteyner tartım sorunlarını tespit etmektir. Spesifik olarak, ihracatçı firmaların yeni uygulama hakkındaki görüşlerini almak, iyileştirme önerilerini toplamak, Türkiye limanlarında konteyner tartımı için yeterli hizmet olup olmadığını tespit etmek ve uygulamayı iyileştirmek için yapılabilecek düzenlemeleri belirlemektir. Limanlarda verilen hizmet ve bulundurulmuş ekipmanların bilgileri ile konteyner tartım yoğunlukları araştırılmıştır. Limanlardaki hizmet kalitesinin ve hızın artırılması, sorunların belirlenmesi ve azaltılması araştırmanın konusudur. Çalışmanın bu bölümünde Türkiye ihracatçı firmaları ve konteyner limanları ile tartımla ilgili eksikler hakkında anket çalışmasının sonuçlarına yer verilmiştir.

Denizyolu taşıması dünya ticaretinde yaklaşık %90’lık bir paya sahiptir¹⁴⁴. Türkiye limanları ve Türk bayraklı konteyner gemileri dünya ticareti içinde küçük bir oranda yer almasına rağmen katılımının giderek artırılması için gerekli çalışmalar devam etmektedir. Limanlarda yük ve can güvenliği açısından önemli konulardan birisi olan konteyner yük ağırlık bildirimini (doğrulanmış brüt ağırlık tespiti) hayati önem taşımaktadır. Yük bildirimlerindeki en küçük bir eksiklik bile gemi planlarında konteynerlerin yerleşiminde, gemilerin karaya oturmasına, limanlarda vinç kazalarına, gemi dengesinin bozulmasına neden olabilmektedir. Başlangıçta birkaç ton ağırlığın fazla olması normalmiş gibi görünebilir fakat bunlar çoğaldıkça büyük bir sorun olabilmekte ve en kötüsü de hayati sorun çıkarabilmektedir. Bu kadar hayati bir önem taşıyan konteyner tartımı dikkatli ve eksiksiz bir şekilde yapılmalıdır. Limanlarımızdaki konteyner elleçleme adetlerinde konteyner tartımının araştırılması ve ihracatçıların konu konteyner tartım uygulamasından ne kadar etkilendiği ve yaşanan sorunlara ne gibi çözümlerin üretilebileceği konuları araştırma konusudur.

3.2. Araştırmanın Kapsamı ve Sınırları

Türkiye’nin dört bir tarafının denizlerle çevrili olması, gelişmiş limanları ve birçok sayıda ihracatçı olması nedeniyle uygulama alanı tüm Türkiye limanları olarak alınmıştır. Araştırma sektör ayrımı yapılmaksızın ihracat yapan firmaları ve Türkiye’de hizmet veren limanları kapsamaktadır. Anket öncelikle ihracat alanında önde gelen firmalara, ihracat birlikleri internet sitelerinden ve önde gelen lojistik firmalarının çalışmakta oldukları firmalar

¹⁴⁴ Balık, 2014: 37.

ve her bölgeden belirli katılımcı olmayı kabul eden alanında öncü limanlar ile iletişime geçilerek yapılmıştır. Araştırmada kolayda örneklem yöntemi kullanılarak, verileri ihracatçı firmalar ve konteyner limanlarının ölçeklere verdikleri cevaplar ile sınırlandırılmıştır.

3.3. Veri Toplama Yöntemi

Araştırmada veriler anket yoluyla toplanmıştır. Önce telefon görüşmeleriyle limanlara ve ihracatçılara anket hakkında bilgi verilmiş ve ilgili birimlerin iletişim detayları alınarak mail yoluyla anketler limandaki ve firmalardaki sorumlu kişilere iletilmiştir. Yapılandırılmış anketlerde önceden belirlenmiş bir dizi soru ve yanıtı bulundururken, sonda bir adet açık uçlu cevap kısmı bırakılmıştır.

3.3.1. Araştırmanın Evren ve Örnekleme

Araştırma evrenini Türkiye’de ihracat yapan firmalar ve konteyner limanları oluşturmaktadır. Evreni oluşturan tüm katılımcılara ulaşmak hem zaman hem de maliyet nedeni ile mümkün olmadığından, bu evren içinden bir her bölgeden bir liman olmak kaydıyla limanlar ile iletişime geçilerek katılım yapmak isteyen 7 liman seçilmiştir. İhracatçı firmalardan da yine aynı şekilde katılım yapmak isteyen 64 firmalara anketler gönderilmiştir. Anket katılımcılara 2016 ve 2017 yıllarında mail ve telefon aracılığıyla uygulanmıştır. Araştırma kapsamına alınacak firmaların ve limanların belirlenmesi amacıyla en fazla ihracat yapan firmalar, ihracat birlikleri, sektörün önde gelen lojistik ve denizcilik firmaları aracılığıyla belirlenmiştir.

3.3.2. Veri Toplama Süreci

Araştırma iki aşamada gerçekleştirilmiştir. Birinci aşamada ikincil kaynaklardan yararlanılarak literatür taraması yapılmıştır. Literatür taramasında üniversite kütüphanesi, veri tabanları, makaleler ve ilgili yayınlardan yararlanılmıştır. Bu aşamada daha önce kullanılmayan sektörde doğrulanmış brüt ağırlık tespiti uygulaması ile ilgili olan tanıtım, uygulama bildirimleri ve sektörle ilgili tecrübelerden alınan çıkarımlar sonrasında sorular oluşturulmuştur. Bunun ardından ifadelerin anlaşılıp anlaşılmadığını veya ifadelerde yanlışların olup olmadığını tespit etmek amacı ile denizcilik ve ihracat firmalarından 9 katılımcıya ön çalışma yapılmıştır. Çalışma sonrası katılımcılar tarafından yeterince anlaşılmayan sorunlu ifadeler değerlendirmeye alınarak kontrolü yapılmıştır. Anketin giriş bölümünde araştırmanın amacına yer verilmiş, ilk bölümde ise ihracatçı ve limanlara 13 soru yöneltilmiş ve uygulamadaki tercihleri, doğrulanmış brüt ağırlık tespit uygulamasının getirilerinin ölçülmesi ve özelliklerinin belirlenmesine yönelik ifadeler bulunmaktadır.

Anketin ikinci bölümünde ihracatçı ve limanlara 20 soru yöneltilmiş olup firmaların ve limanların uygulamadaki tercihleri üzerine seçenekler belirlenmiştir. Ankette 5’li likert tipi ölçek kullanılmıştır.

3.4. Analizler

Katılımcılardan elde edilen veriler sosyal bilimler için geliştirilmiş bir istatistik programı (IBM SPSS 23) yardımıyla değerlendirilmiştir. Verilerin analizinde frekans dağılımları kullanılmıştır.

3.4.1. İhracatçılara Yönelik Anket Bulguları

Birinci bölümde firmalara yöneltilen sorulara dair frekans dağılımları aşağıda yer almaktadır.

Tablo 3.1 Katılımcıların Doğrulanmış Brüt Ağırlık(DBA) Yöntemini Kullanma Durumuna Dair Frekans Dağılımları

Yöntem	Frekans	Yüzde
Yöntem 1	48	75
Yöntem 2	16	25
Toplam	64	100

Tablo 3.1’de görüldüğü gibi katılımcıların %75’i Yöntem 1’i tercih etmiştir. Sadece %25’i Yöntem 2’yi tercih etmektedir.

Tablo 3.2 Bildirimde En Çok Sorun Yaşanan Kısıma Göre Frekans Dağılımları

Kısım	Frekans	Yüzde
Form Doldurma	19	29,68
Limandan Bilgi Alınması	17	26,56
Acenteye Bildirim	6	9,38
Cut-Off Süreleri	16	25
Sistemsel Girişlerin Zorluğu	6	9,38
Toplam	64	100

Tablo 3.2’den görüleceği üzere ihracatçılar en çok form doldurma da (%29,68), limandan bilgi alınmasında (%26,56) ve cut-off sürelerinde (%25,00) sorun yaşamaktadır. Katılımcıların %9,38’i acenteye bildirimde ve %9,38’i de sistem girişlerinin zorluğunda problem yaşadıklarını belirtmiştir.

Tablo 3.3 DBA Bildiriminin Sizi En Çok Etkileyen Yönü için Frekans Dağılımları

Kısım	Frekans	Yüzde
Ekstra Masraf	30	46,9
İş Yüğü	9	14,1
Evraksal İşlem	9	14,1
Hepsi	16	25
Toplam	64	100

Tablo 3.3’den görüleceği üzere ekstra masraf %46,90, iş yükü %14,10, evraksal işlem %14,10, hepsi %25 olarak sonuçlanmıştır. Firmaların genel olarak tümünden etkilendiği en çok da ekstra masraf konusundan şikayetçi olduğu görülmüştür.

Tablo 3.4 İhracatçı Olarak Masraflardaki Artış Oranına Göre Frekans Dağılımları

Artış	Frekans	Yüzde
%5 dan az	27	42,2
%5-%10	22	34,4
%10-%15	7	10,9
%15-%20	4	6,3
%20 den fazla	4	6,3
Toplam	64	100

Tablo 3.4’den görüleceği üzere firmaların masraflarındaki artış oranları %5’den az için %42,2, %5-%10 arası %34,40, %10-%15 arası %10,90, %15-%20 arası %6,30, %20’den fazla ise %6,30 olarak çıkmıştır. Maliyet artışının en çok %5’den az aralığında olduğu görülmüştür.

İkinci bölümde ise ihracatçı firmalara sorulan yararlılık, faturalama, maliyet, sonuç ve internet siteleri ile ilgili sorular 5’li likert tipi ölçek aracılığıyla ölçülmüştür ve ifadelerin frekans dağılımları aşağıda yer almaktadır.

Tablo 3.5 “DBA Uygulaması Yararlı Olmuştur” İfadesi için Frekans Dağılımları

Tercih	Frekans	Yüzde
Kesinlikle Katılmıyorum	18	28,1
Katılmıyorum	15	23,4
Kararsızım	12	18,8
Katılıyorum	15	23,4
Kesinlikle Katılıyorum	4	6,3
Toplam	64	100

Tablo 3.5’de “DBA Uygulaması Yararlı Olmuştur” ifadesine firmaların çoğunluğu “kesinlikle katılmıyorum” (%28,1) ve “katılmıyorum” (%23,4) seçeneklerini işaretlemişlerdir. Buna göre ihracatçılar, DBA uygulamasının yararlı olmadığını düşünmektedir.

Tablo 3.6 “Limanlardan Alınan Hizmet Tatmin Edici Seviyedir” İfadesi için Frekans Dağılımı

Tercih	Frekans	Yüzde
Kesinlikle Katılmıyorum	9	14,1
Katılmıyorum	13	20,03
Kararsızım	19	29,7
Katılıyorum	20	31,3
Kesinlikle Katılıyorum	3	4,7
Toplam	64	100

Limanlardan alınan hizmetlere bakıldığında Tablo 3.6’da görüleceği üzere firmaların %36’sının memnun, %29,7’sinin kararsız ve %34,13’ünün memnun olmadığı görülmektedir.

Tablo 3.7 “Tartımın Limanlarda Yapılması Durumunda Limanın Bilgileri Direkt Olarak Acenteye Geçmesi Yararlı Olur” İfadesi için Frekans Dağılımı

Tercih	Frekans	Yüzde
Kesinlikle Katılmıyorum	4	6,3
Katılmıyorum	8	12,5
Kararsızım	8	12,5
Katılıyorum	18	28,1
Kesinlikle Katılıyorum	28	40,6
Toplam	64	100

Tartım sonucu bilgilerinin direkt olarak liman tarafından acenteye geçilmesi durumu için Tablo 3.7’de katılımcıların %18,8’i bu ifadeye katılmamakta, %12,5’i kararsız ve %68,7’si ise katılmaktadır. Bir başka ifadeyle, tartım sonucu bilgilerin direkt olarak limanlardan acentelere geçilmesi uygun olabileceği düşünülmektedir.

Tablo 3.8 “DBA Kantar Sonucu Fişine Konteyner Dara Ağırlığının Eklenmesi Gereklidir” İfadesi için Frekans Dağılımı

Tercih	Frekans	Yüzde
Kesinlikle Katılmıyorum	8	12,5
Katılmıyorum	10	15,6
Kararsızım	6	9,4
Katılıyorum	19	29,7
Kesinlikle Katılıyorum	21	32,8
Toplam	64	100

Tablo 3.8’deki kantar fişine konteyner dara ağırlığının eklenmesine dair sonuçlara bakıldığında katılımcıların %28,1’i katılmadıklarını, %9,4’ü kararsız olduklarını, %62,5’i katıldıklarını bildirmişlerdir. Buradan yola çıkarak kantar fişine dara ağırlığının eklenmesinin uygun olabileceği düşünülebilir.

Tablo 3.9 “DBA Tartımında Uygulanan Ek Maliyet Kabul Edilebilir Düzeydedir” İfadesi için Frekans Dağılımı

Tercih	Frekans	Yüzde
Kesinlikle Katılmıyorum	2	3,1
Katılmıyorum	13	20,3
Kararsızım	11	17,2
Katılıyorum	17	26,6
Kesinlikle Katılıyorum	21	32,8
Toplam	64	100

“DBA tartımında uygulanan ek maliyet kabul edilebilir seviyedir” ifadesi için Tablo 3.9’da katılımcıların %23,4’ü katılmadıklarını, %17,2’si kararsız olduklarını, %59,4’ü katıldıklarını bildirmişlerdir. Buna göre ek maliyetlerin kabul edilebilir bir seviyede olduğu düşünülmektedir.

Tablo 3.10 “DBA Tartım Uygulamasında Yeterli Ölçüde Bilgilendirme Yapılmıştır” İfadesi için Frekans Dağılımı

Tercih	Frekans	Yüzde
Kesinlikle Katılmıyorum	13	20,3
Katılmıyorum	15	23,4
Kararsızım	14	21,9
Katılıyorum	20	31,3
Kesinlikle Katılıyorum	2	3,1
Toplam	64	100

“DBA tartım uygulamasında yeterli ölçüde bilgilendirme yapılmıştır” ifadesi için Tablo 3.10’da katılımcıların %43,7’si katılmadıklarını, %21,9’u kararsız olduklarını, %33,4’ü katıldıklarını bildirmiştir. Bu konuda yeterli bir bilgilendirme olmadığı düşünülmektedir.

Tablo 3.11 “DBA Tartımının Liman Dışında Başka Yetkili Kantarlar Tarafından da Yapılması Zaman Açısından Yararlı Olmuştur” İfadesi için Frekans Dağılımı

Tercih	Frekans	Yüzde
Kesinlikle Katılmıyorum	5	7,8
Katılmıyorum	4	6,3
Kararsızım	16	25
Katılıyorum	27	42,2
Kesinlikle Katılıyorum	12	18,8
Toplam	64	100

“DBA tartımının liman dışında başka yetkili kantarlar tarafından da yapılması zaman açısından yararlı olmuştur” ifadesi için Tablo 3.11’de katılımcıların %14,1’i katılmadıklarını, %25’i kararsız olduklarını, %61’i katıldıklarını bildirmiştir. Buna göre, zaman açısından bu şekilde bir uygulamanın olumlu olacağı düşünülebilir.

Tablo 3.12 “Konteyner Tartım Sonuçlarının Liman İnternet Sitesinden Direkt Olarak Alınması İmkânı Sağlanması Yararlı Olacaktır” İfadesi için Frekans Dağılımı

Tercih	Frekans	Yüzde
Kesinlikle Katılmıyorum	4	6,3
Katılmıyorum	4	6,3
Kararsızım	4	6,3
Katılıyorum	22	34,4
Kesinlikle Katılıyorum	30	46,9
Toplam	64	100

“Konteyner tartım sonuçlarının liman internet sitesinden direkt olarak alınması imkânı sağlanması yararlı olacaktır” ifadesi için Tablo 3.12’de katılımcıların %12,6’sı katılmadıklarını, %6,3’ü kararsız olduklarını ve %81,3’ü katıldıklarını bildirmiştir. Bilgilerin direkt olarak liman internet sitesinden alınması ile ilgili çalışma yapılmasının uygun olabileceği düşünülebilir.

Tablo 3.13 “DBA Tartımının Limanda Yapılması Durumunda Tartım Sonucu Direkt Olarak Hat ve TİO’ya Liman Tarafından Gönderilmelidir” İfadesi için Frekans Dağılımı

Tercih	Frekans	Yüzde
Kesinlikle Katılmıyorum	4	6,3
Katılmıyorum	4	6,3
Kararsızım	6	9,4
Katılıyorum	23	35,9
Kesinlikle Katılıyorum	27	42,2
Toplam	64	100

“DBA tartımının limanda yapılması durumunda tartım sonucu direkt olarak hat ve TİO’ya liman tarafından gönderilmelidir” ifadesi için Tablo 3.13’de görüleceği gibi katılımcıların %12,6’sı katılmadıklarını, %9,4’ü kararsız olduklarını ve %78,1’i katıldıklarını bildirmiştir. Tartım sonuçlarının direkt hat ve TİO’ya gönderilmesinin uygun olacağı düşünülmektedir.

Tablo 3.14 “DBA Tartım Sonucunun Konşimentoda Yazılması Gereklidir” İfadesi için Frekans Dağılımları

Tercih	Frekans	Yüzde
Kesinlikle Katılmıyorum	12	18,8
Katılmıyorum	15	23,4
Kararsızım	15	23,4
Katılıyorum	14	21,9
Kesinlikle Katılıyorum	8	12,5
Toplam	64	100

“Tartım sonucunun konşimentoda yazılması gereklidir” ifadesi için Tablo 3.14’de katılımcıların %42,2’si katılmadıklarını, %23,4’ü kararsız olduklarını ve %33,4’ü katıldıklarını bildirmişlerdir. Buna göre, DBA tartım sonucunun konşimentoda yazılmaması gerektiği düşünülmektedir.

Tablo 3.15 “Tartım Masrafları Arada TİO Varsa Ona Fatura Edilmelidir” İfadesi için Frekans Dağılımları

Tercih	Frekans	Yüzde
Kesinlikle Katılmıyorum	5	7,8
Katılmıyorum	9	14,1
Kararsızım	15	23,4
Katılıyorum	20	31,3
Kesinlikle Katılıyorum	15	23,4
Toplam	64	100

“Tartım masraflarının arada TİO varsa ona fatura edilmelidir” ifadesi için Tablo 3.15’de görüleceği üzere katılımcıların %21,9’u katılmadıklarını, %23,4’ü kararsız olduklarını ve %54,7’si katıldıklarını bildirmişlerdir. Tartım masraflarının arada TİO varsa ona fatura edilmesinin uygun olacağı düşünülmektedir.

Tablo 3.16 “Tüm Limanlarda Konteyner Tartım Tavan Fiyat Uygulaması Yararlı Olmuştur” İfadesi için Frekans Dağılımı

Tercih	Frekans	Yüzde
Kesinlikle Katılmıyorum	4	6,3
Katılmıyorum	7	10,9
Kararsızım	8	12,5
Katılıyorum	26	40,6
Kesinlikle Katılıyorum	19	29,7
Toplam	64	100

“Tüm limanlarda konteyner tartım tavan fiyat uygulaması yararlı olmuştur” ifadesi için Tablo 3.16’da görüleceği gibi katılımcıların %17,2’si katılmadıklarını, %12,5’i kararsız olduklarını ve %70,3’ü katıldıklarını belirtmiştir. Tavan fiyat uygulamasının yararlı olduğu düşünülmektedir.

Tablo 3.17 “Dış Dolum Konteynerlerde Limana Girmeden Önce Tartım için Limanların Çevrelerinde de Tartım İstasyonları Bulunmalıdır” İfadesi için Frekans Dağılımları

Tercih	Frekans	Yüzde
Kesinlikle Katılmıyorum	2	3,1
Katılmıyorum	2	3,1
Kararsızım	6	9,4
Katılıyorum	27	42,2
Kesinlikle Katılıyorum	27	42,2
Toplam	64	100

“Dış dolum konteynerlerde limana girmeden önce tartım için limanların çevrelerinde de tartım istasyonları bulunmalıdır” ifadesi için Tablo 3.17’de görüleceği gibi katılımcıların %6,2’si katılmadıklarını, %9,4’ü kararsız olduklarını ve %84,4’ü katıldıklarını bildirmişlerdir. Liman yakınlarında veya güzergahlarında tartım istasyonlarının bulunması gerektiği düşünülmektedir.

3.4.2. Limanlara Yönelik Anket Bulguları

Çalışmanın bu bölümünde yedi konteyner limanı ile yapılan bir araştırmaya yer verilmiştir. Birinci bölümde firmalara yöneltilen sorulara dair frekans dağılımları aşağıda yer almaktadır.

Tablo 3.18 “İhracatçılar Limanınızda Tartım Hizmeti Alabiliyor mu?” Sorusu için Frekans Dağılımları

Tartım Hizmeti	Frekans	Yüzde
Evet	7	100
Hayır	0	0
Toplam	7	100

Tablo 3.18’de görüldüğü gibi katılımcıların %100’ü evet yanıtını vermiştir.

Tablo 3.19 “DBA (Doğrulanmış Brüt Ağırlık) Tartım Sonuç Belgesi Sitenizden Sağlanabilmekte midir?” Sorusu için Frekans Dağılımları

Site Hizmeti	Frekans	Yüzde
Evet	6	75
Hayır	1	25
Toplam	7	100

Tablo 3.19’de görüldüğü gibi katılımcıların %75’i evet yanıtını vermiştir. Sadece %25’i hayır yanıtını vermiştir.

Tablo 3.20 “Limanda Yurtdışı Çıkış Yapan Konteynerlerin Ortalama % Kaç Liman İçinde Tartılmaktadır?” Sorusu için Frekans Dağılımları

Site Hizmeti	Frekans	Yüzde
20-40	0	0
40-60	1	14,3
60-80	3	42,9
80-100	3	42,9
Toplam	7	100

Tablo 3.20’den görüleceği üzere limanlarda en çok %60-%80 ve %80-%100 oranında tartım yapıldığı (%42,9) belirtmiştir. Katılımcıların %14,3’ü ise %40-%60 oranında tartım yapıldığını belirtmiştir. Genel olarak tartımların limanda yapıldığı görülmektedir.

Tablo 3.21 “Kaç Adet Yetkili Tartım Cihazı Bulunmaktadır?” Sorusu için Frekans Dağılımları

Cihaz Adedi	Frekans	Yüzde
2-4	3	42,9
4-6	1	14,3
6-8	0	0
8-10	3	42,9
Toplam	7	100

Tablo 3.21’den görüleceği üzere limanlarda 8-10 adet ve 2-4 adet tartım cihazı (%42,9) bulduklarını, %14,3’ü ise 4-6 adet tartım cihazı bulduklarını belirtmiştir.

Tablo 3.22 “Liman Dışında Tartım Yapılıp Limana Gelen Konteynerlerin Tartım Sonucu Liman Tartımı ile Uyuşmama Oranı Nedir?” Sorusu için Frekans Dağılımları

Uyuşmama	Frekans	Yüzde
%10’dan az	5	71,4
%10-%20	0	0
%20-%30	0	0
%30-%40	0	0
%40’dan fazla	2	28,6
Toplam	7	100

Tablo 3.22’den görüleceği üzere limanlar, limanlardaki ve dışardan gelen tartım sonuçlarının uyuşmama oranı %10’dan az (%71,4) olduğunu, %40’dan fazla oranında ise (%28,6) olduğunu belirtmiştir. Dışardan dolu olarak limana giriş yapan konteynerin genel olarak liman tartımı ile uyduğu görülmektedir.

Tablo 3.23 “Haftalık Ortalama Kaç Konteyner Tartım Yapılmaktadır?” Sorusu için Frekans Dağılımları

Ortalama Konteyner	Frekans	Yüzde
0-2000	4	57,1
2000-2500	0	0
2500-3000	1	14,3
3000-3500	0	0
3500 ve üzeri	2	28,6
Toplam	7	100

Tablo 3.23’den görüleceği üzere limanlarda konteyner tartım adetlerinde haftalık 0-2000 adet konteyner tartımı (%57,1) olduğunu, 2500-3000 adet (%14,3), 3500 ve üzeri (%28,6) olduğunu belirtmiştir.

Tablo 3.24 “DBA Tartı Aletlerinin Hangi Sıklıkla Kontrol Edilmesi Gerektiğini Dünürsünüz? (Ay/Yıl)” Sorusu için Frekans Dağılımları

Kontrol Sıklığı	Frekans	Yüzde
6-12	5	71,4
12-18	2	28,6
18-24	0	0
24-30	0	0
30-36	0	0
Toplam	7	100

Tablo 3.24'den görüleceği üzere limanlarda tartım cihazı kontrol sıklığı için katılımcıların %71,4'ü 6-12 ay olarak belirtmiştir, %28,6'sı ise 12-18 ay olması gerektiğini belirtmiştir.

Tablo 3.25 “Dış Dolu Olan Konteynerler Dolu Sonrası Liman Girişinde Tartım Bilgisi Olmayan Konteyner Hangi İşlem Uygulanır?” Sorusu için Frekans Dağılımları

Uygulanan İşlem	Frekans	Yüzde
Tartım yapılır ve istife alınır	6	85,7
Tartılmadan istife alınır	1	14,3
Limana alınmaz	0	0
Gemiye yüklenir	0	0
Cezalı işlem yapılarak tartılır	0	0
Toplam	7	100

Tablo 3.25'den görüleceği üzere limanlara tartım olmadan dışarıdan gelen dolu konteynerlere uygulanan işlem için katılımcıların %85,7'si tartım yapılır ve istife alınır olarak belirtmiştir, %14,3'ü ise tartılmadan istife alınır olarak belirtmiştir. Tartım yapıp istife alınmasının uygun olduğu görülmektedir

Tablo 3.26 “Konteyner Tartım Masrafı Kime Fatura Edilmektedir?” Sorusu için Frekans Dağılımları

Fatura	Frekans	Yüzde
İhracatçı firmaya	1	14,3
Forwarder	0	0
Hat acentesine	1	28,6
Talebe göre (Acente, Forwarder veya İhracatçı)	5	57,1
Toplam	7	100

Tablo 3.26'dan görüleceği üzere tartım masrafının kime fatura edileceği ile ilgili katılımcıların %57,1'i talebe göre (acente, forwarder veya ihracatçı)'ya, %28,6'sı hat acentesine ve %14,3'ü ise ihracatçı firmaya fatura edilir olarak belirtmiştir. Talebe göre faturalandırma yapılmasının uygun olacağı düşünülebilir.

İkinci bölümde ise ihracatçı firmalara sorulan yararlılık, faturalama, maliyet, sonuç ve internet siteleri ile ilgili sorular 5'li likert tipi ölçek aracılığıyla ölçülmüştür ve ifadelerin frekans dağılımları aşağıda yer almaktadır.

Tablo 3.27 “DBA uygulaması yararlı olmuştur” İfadesi için Frekans Dağılımları

Tercih	Frekans	Yüzde
Kesinlikle Katılmıyorum	1	14,3
Katılmıyorum	0	0
Kararsızım	2	28,6
Katılıyorum	0	0
Kesinlikle Katılıyorum	4	57,1
Toplam	64	100

“DBA uygulaması yararlı olmuştur” ifadesi için Tablo 3.27’de görüleceği gibi katılımcıların %14,3’ü kesinlikle katılmadıklarını, %28,6’sı kararsız olduklarını ve %57,1’i kesinlikle katıldıklarını bildirmişlerdir. Limanlar DBA uygulamasının yararlı olduğunu düşünmektedir.

Tablo 3.28 “Konteyner tartımı liman operasyonlarını olumsuz etkilemektedir” İfadesi için Frekans Dağılımları

Tercih	Frekans	Yüzde
Kesinlikle Katılmıyorum	2	28,6
Katılmıyorum	2	28,6
Kararsızım	0	0
Katılıyorum	3	42,9
Kesinlikle Katılıyorum	0	0
Toplam	64	100

“Konteyner tartımı liman operasyonlarını olumsuz etkilemektedir” ifadesi için Tablo 3.28’de görüleceği gibi katılımcıların %28,6’sı kesinlikle katılmadıklarını, %28,6’sı katılmadıklarını ve %42,9’u kesinlikle katıldıklarını bildirmişlerdir. Limanlar operasyonların olumsuz etkilenmediğini düşünmektedir.

Tablo 3.29 “DBA uygulaması sonrasında konteynerlerde payload aşımı sorunları azalmıştır” İfadesi için Frekans Dağılımları

Tercih	Frekans	Yüzde
Kesinlikle Katılmıyorum	3	42,9
Katılmıyorum	0	0
Kararsızım	1	14,3
Katılıyorum	3	42,9
Kesinlikle Katılıyorum	0	0
Toplam	64	100

“DBA uygulaması sonrasında konteynerlerde payload aşımı sorunları azalmıştır” ifadesi için Tablo 3.29’de görüleceği gibi katılımcıların %28,6’sı kesinlikle katılmadıklarını,

%28,6'sı katılmadıklarını ve %42,9'u kesinlikle katıldıklarını bildirmişlerdir. Limanlar payload aşımının azaldığını düşünmektedir.

Tablo 3.30 “Tarafınıza sunulan yükleme listesinde konteyner brüt ağırlık ve DBA bilgileri birlikte olması faydalı olmuştur” İfadesi için Frekans Dağılımları

Tercih	Frekans	Yüzde
Kesinlikle Katılmıyorum	1	14,3
Katılmıyorum	1	14,3
Kararsızım	1	14,3
Katılıyorum	4	57,1
Kesinlikle Katılıyorum	0	0
Toplam	64	100

“Tarafınıza sunulan yükleme listesinde konteyner brüt ağırlık ve VGM bilgileri birlikte olması faydalı olmuştur” ifadesi için Tablo 3.30’de görüleceği gibi katılımcıların %14,3’ü kesinlikle katılmadıklarını, %14,3’ü katılmadıklarını, %14,3’ü kararsız ve %57,1’i katıldıklarını bildirmişlerdir. Limanlar yükleme listesinde brüt ağırlık ve DBA bilgilerinin birlikte olmasının faydalı olacağını düşünmektedir.

Tablo 3.31 “Tüm limanlarda konteyner tartım tavan fiyat uygulaması (20.02.2017 bakanlık duyurusu) yararlı olmuştur” İfadesi için Frekans Dağılımları

Tercih	Frekans	Yüzde
Kesinlikle Katılmıyorum	2	28,6
Katılmıyorum	0	0
Kararsızım	1	14,3
Katılıyorum	3	42,9
Kesinlikle Katılıyorum	1	14,3
Toplam	64	100

“Tüm limanlarda konteyner tartım tavan fiyat uygulaması (20.02.2017 bakanlık duyurusu) yararlı olmuştur” ifadesi için Tablo 3.31’de görüleceği gibi katılımcıların %28,6’sı kesinlikle katılmadıklarını, %14,3’ü kararsız, %42,9’u katıldıklarını ve %14,3’ü kesinlikle katıldıklarını bildirmişlerdir. Limanlar tavan fiyat uygulamasının yararlı olduğunu düşünmektedir.

Bilmemizi istediğiniz ek bir husus var ise bildiriniz kısmı için sadece bir liman, liman iç trafiğinin etkin yönetilebilmesi için kantarların pregate alanlarında bulunması ve otomatik olarak tartılması faydalı olabilecektir.

SONUÇ

Türkiye'deki limanlar ve bu limanlardaki konteyner tartım uygulamaları ön planda tutularak, hızlı, güvenilir ve ekonomik şekilde ihracatçılar için en uygun çözümler üretilmelidir. Dünyada bu konudaki çalışmalar sürmektedir, daha yapılacak birçok etüt bulunmaktadır, çalışmadan çıkarılacak notlar dahilinde ülkemizde bu konuda yapılan çalışmalarda yetersiz noktalar olduğu görülmektedir.

Türkiye coğrafi konumu avantajının yanında çok önemli bir kavşak noktasında yer almaktadır. Türkiye'nin Balkanlar, Orta Doğu, Kafkaslar ve Karadeniz bölgelerine olan kara konumu ve diğer ülkelerin kesişme noktasına olan yakınlığı ile denizyolu transit-aktarma yük trafiği açısından da önemli avantajları vardır. Ayrıca Türkiye'nin içinde bulunduğu bölgede hızla gelişen ticari faaliyetler diğer ülkeler ile olan ticaretinde de çok önemli fırsatlar yaratmaktadır.

Türkiye içinde bulunduğu bu önemli konumu ile limanlarını geliştirerek tüm dünya gemilerine hizmet verebilecek kalitede ve sayıda, her türlü konteynerlere hizmet verecek şekilde ve operasyonlarını en hızlı şekilde yapacak şekilde geliştirmelidir. Konteyner tartımı kuşkusuz ki can ve mal güvenliği açısından çok önemlidir. Bu bağlamda konteyner tartımı incelenmesi gereken konulardan biridir ve tartım, limanların durumunu, ihracatçılara etkisini incelemek üzere bu çalışma yapılmıştır.

Sonuçların limanlar açısından değerlendirilmesinde;

Araştırma yapılan limanlar incelendiğinde konteyner tartım sonuçlarının internet siteleri ile entegre edilip edilmediğine bakıldığında limanlarda tartım imkânı olma durumunun tüm limanlarda sağlanması ve HAYDARPAŞA limanı dışında diğer limanlarda sitelerden bilgilerin temin edilebildiği görülmüştür ve bu ihracatçılar açısından zaman kolaylığı sağlamaktadır. Devlet limanlarımızda internet sitelerinin geliştirilmesi ve online ortamlara uyumu sağlanmalıdır.

Liman içinde tartılan konteyner oranlarına bakıldığı zaman %40 ve üzerinde bir rakam görülmektedir ki konteyner tartımlarına ne kadar önem verilmesi gerektiğini göstermektedir, bu oranın daha üst seviyelere çıkması da limanlardaki operasyon süreleri ve ihracatçılara verilen hızlı dönüş ve hizmet kalitesi ile mümkündür. Limanlarımızdaki tartım operasyonlarının sürelerini kısaltmaya yönelik çözümler yapılmalıdır, bazı limanlarda tartım sonuçlarının alınması bir günlük süreyi geçebilmektedir.

Konteyner tartım cihazları olarak inceleme yapıldığı zaman her limanda en az iki adet tartım aleti bulunduğu görülmüştür ve bu sayı limanların kendi operasyonları ve elleçledikleri

aylık bazlı konteyner sayılarına göre normallik göstermektedir fakat bu sayının müşteri memnuniyeti açısından arttırılabileceği görülmüştür.

Liman tartımları ve liman dışı tartım yapılarak limana giriş yapan konteynerler arasındaki tartım sonuçları uyuşmama oranı bakıldığı zaman Kocaeli ve Bursa bölgelerinden çıkış yapan konteynerlerin sonuçlarında önemsenecek seviyede farklar olduğu görülmektedir, bu bölgelerdeki liman dışı tartım yapan cihazların yetki belgeleri ve kalibrasyonları kontrol edilerek bu farklar ortadan kaldırılabılır.

Haftalık ortalama konteyner tartım adetleri bazındaki incelemede Ambarlı bölgesi, Bursa ve Kocaeli bölgelerinde sayıların iyi olduğu diğer bölgelerde de sayının az olmadığı fakat arttırılabileceği görülmektedir, dönem dönem limanlardaki elleçlenen ve tartım yapılan konteyner adetleri değişkenlik göstermektedir ve bu değişkenleri en aza indirmek için devlet ve özel sektör birlikte çalışmalar yaparak her bölgede belirli bir istikrarın elde edilmesi sağlanabilecektir. Limanlardaki masraflarda indirimler yapılarak ve müşteri ilişkileri geliştirilerek ihracatçıların ilgili limanlardan yükleme yapması sağlanabilir.

Konteyner tartım cihazları ve kantarların ne sıklıkla kontrol edilip kalibrasyonu yapılması gerektiği araştırıldığında 6-12 aylık periyotta kontrol edilmesi gerektiği ortaya çıkmıştır ve bu sıklıkta yapılması gereklidir, çünkü konteynerlerin gemideki can ve mallara, karayollarındaki yollara zararı, meydana getirebileceği kazalar ve bunun gibi birçok nedenler düşünüldüğü zaman bu süre kesinlikle en geç bir yıl olmalıdır. Türkiye limanlarındaki hizmet ve güvenilirlik açısından da bu konteyner tartımlarının diğer ülke limanlarındaki aktarmalarda konteynerlerin ağırlıklarından dolayı sorun çıkmaması Türkiye limanlarının diğer ülkeler tarafından güvenilirliği açısından da önemlidir. Bu konu bu kadar önemli olduğu için kontrollerin aksatılmadan tam olarak yapılması gereklidir.

Dış dolum olan konteynerler dolum sonrası liman girişinde tartım bilgisi olmadan limana giriş yapmak istemesi durumunda bazı limanlarda tartılmadan istife alındığı uygulaması görülmüştür. Bu gibi bir durum liman operasyonlarını ve ihracatçıların memnuniyetini etkileme durumu oluşturmaktadır. Limanlardaki amaç operasyonel kolaylık ve müşteri memnuniyeti olduğu için limanların tartım talebi olmasa bile konteyneri tartarak ilgili depolama sahasına alması ve cezalı olarak firmaya rücu etmesi şeklinde birçok limandaki uygulandığı şekliyle uygulanabilir. Firmalar bazı durumlarda işleyişi bilmemesi veya nakliye aracının limana girmeden önce gerekli işlemleri yetiştirememesi gibi durumları oluşturmaktadır. Bu nedenle hem liman hem de ihracatçıların bu durumdan zarar görememesi için en uygun yol tartım yapıp istife alınması olarak görülmektedir.

Konteyner tartım masraflarının kime fatura edilmesi gerektiği konusunda ise limanlar açısından çok fazla bir önemi olmadığı talebe göre işlem yapılabileceği görülmektedir, ihracatçılar açısından ise birçok ihracatçı iş yükü olduğu için bunun aracılar veya acenteler tarafında işleme alınmasını talep etmektedir, bazı kesimler için ise ekstra masraf olduğu için direkt kendilerine masrafın fatura edilmesini istedikleri görülmektedir. Tüm işlemlerin acente ya da aracı tarafından yapılması her iki taraf için de uygun olabilecektir.

DBA uygulamasının yararlı olup olmadığı limanlar açısından araştırıldığında genel olarak yararlı olduğu görülmüştür. Çünkü limanlarda iç dolular veya fabrika dolup gelen konteynerler de çeki listesindeki belirtilen tonajlar ve gemiye yüklenmesi durumunda ortaya çıkan sonuçlar arasında büyük farklar çıktığı görülmüştür. Bu durum da hem liman operasyonlarını hem gemi yükleme planını hem de can ve mal güvenliğini tehlikeye düşürmektedir. DBA uygulaması her yönü ile yararlı olmuştur.

DBA uygulaması liman operasyonlarını genel olarak olumsuz etkilemediği görülmüştür. Limanlardaki tartım cihazı ve kantar sayıları artırılarak, liman giriş ve çıkış kapı sayıları artırılarak bu operasyon etkilenme sorunu ortadan kaldırılabilir.

Uygulama sonrasında limanlarda oluşan konteyner payload aşımı oranı azaldığı ortaya çıkmıştır. Uygulama da açıkça belirtilmektedir ki payload aşımı olan hiçbir konteyner gemiye yüklenmeyecektir. Böylesi bir durumda hem limanlar tartıma önem vermekte hem de ihracatçılar çeki listelerini düzenlerken daha dikkatli davranmaktadırlar.

Limanlara sunulan yükleme listesinde konteyner brüt ağırlık ve DBA bilgileri birlikte olması faydalı olma durumu konusunda limanlar arasında farklı görüşler oluşmuştur. Takip ve kontrol amaçlı birlikte olması yararlı olabilecektir.

Liman tartım ücretlerine tavan fiyat getirilmesi durumu limanlar açısından da genel olarak olumlu görülmüştür ki her limanda aynı hizmet verildiği düşünülduğünde çok farklı fiyatların ortaya çıkması engellenmiştir.

Liman iç trafiğinin etkin yönetilebilmesi için kantarların pregate alanlarında bulunması ve otomatik olarak tartılması faydalı olabilecektir.

Ihracatçılar açısından sonuçların değerlendirmelerine geçildiğinde;

Ihracatçıların konteyner tartım yöntemlerindeki tercihleri büyük oranda Yöntem-1(konteynerin içindeki mallar ile birlikte tartılması) olmuştur. En çok sorun yaşanan kısım form doldurma ve limanlardan bilginin alınması olmuştur. Limanlardan bilginin alınması konusunda tartım yapıldığı zaman firmalara sonuçların hemen iletilmesi veya liman hat arasında entegrasyon sağlanması ile ilgili çalışma yapılabilir, form doldurma kısmında da bilgilerin direkt hat acentesine entegreli olarak direkt aktarılması yapılabilir. Masraflardaki

artış firmaları bu uygulamanın en çok etkilen yönü olmuştur, ihracatçıların masraflardaki artışlarının %5 dan az olduğu görülmektedir. Limanlar ve devlet otoritelerinin görüşme yaparak bu masrafın biraz daha aşağıya çekilmesi sağlanabilir, demokratik tartı uygulanarak da çözüm bulunabilecektir.

DBA uygulamasının ihracatçılar açısından çok faydalı görülmediği ortaya çıkmıştır. Limanlarda alınan tartım hizmetlerinin tatmin edici seviyede olduğu görülmüştür. Tartım limanlarda yapılması durumunda direkt olarak limanın acenteye bilgiyi geçmesi yararlı olacağı (acentelerin form talep ettiği durumlarda) konusunda büyük oranda olumlu sonuç çıkmıştır. DBA kantar sonucu fişine konteyner dara ağırlığının eklenmesinin gerekli (Çeki listeleri hazırlanmasında yardımcı olması yönünden) olduğu görülmüştür, bu durum ihracatçılara büyük kolaylıklar sağlayacak ve kayıtları açısından yararlı olacaktır. DBA tartımında uygulanan ek maliyetin kabul edilebilir düzeyde olduğu ve daha aşağılara çekilmesinin ihracatçıları memnun edeceği görülmüştür.

DBA tartım uygulamasında yeterli ölçüde bilgilendirme yapıldığı konusunda anket yapılan firmalardan yarımından fazlası yeterli demiştir fakat birçoğunun da yeterli olmadığını düşündüğü görülmüştür, bu konuda devlet otoriteleri ve birlikler seminerler, konferanslar yaparak ve bildirimler ile ihracatçılara daha fazla bilgilendirme yapmaları sağlanabilir. DBA tartımının liman dışında başka yetkili kantarlar tarafından da yapılmasının zaman açısından yararlı olduğu görülmüştür. Konteyner tartım sonuçlarının liman internet sitesinden direkt olarak alınması imkânı sağlanması yararlı olacağı (Liman sitelerinde sağlanmayan limanlar için değerlendiriniz) görülmüştür. DBA tartımının limanda yapılması durumunda tartım sonucu direkt olarak hat ve TİO (taşıma işleri organizatörü) lara liman tarafından gönderilmesi uygun olacağı görülmüştür, bu konuda çalışmalar yapılarak ihracatçılar iş yükünden kurtarılabilir. DBA tartım sonucunun konşimentoda yazılması konusunda kararsızlık görülmüştür fakat bu durum hat veya TİO lar için yararlı olabilir. Tartım masrafları arada TİO var ise ona fatura edilmesi durumu uygun görülmüştür ki firmalar toplu olarak tek elden fatura temin edebilirler. Tüm limanlarda konteyner tartım tavan fiyat uygulamasının (20.02.2017 bakanlık duyurusu) yararlı olduğu görülmüştür, fiyat istikrarı açısından olumlu karşılanmıştır. Dış dolun konteynerlerde konteyner limana girmeden önce tartım için limanların çevrelerinde de tartım istasyonları bulunması gerektiği vurgulanmıştır ki böylece hem liman içi sıkışıklık hem de ihracatçıların işlerini ve yüklemelerini hızlı şekilde ayarlaması, rekabet ortamı oluşturularak tartımın daha ucuza sağlanması imkânı oluşturulabileceği düşünülmektedir. Bu konuda liman yakınlarında veya limana gidiş güzergahları üzerinde devlet veya özel sektör çalışmalar yaparak istasyonlar kurabilir.

İhracatçı firmalarımızdan olan TMG Doğaltaş San.ve Tic.Ltd. Şti. Firması Yönetim Kurulu Başkanı Zuhale Mansfield ile mermer fuarında demokratik tartım konusunda görüşmemiz esnasında birkaç noktada daha düzenleme yapılması gerektiği konusunda görüşlerimiz ortaya çıkmıştır. Bu görüşmemizde;

Konteyner tedariği konusunda hatların ihracatçıları mağdur etmemesi gerektiği kanısına varılmıştır ki birçok limanda konteyner eksikliğinden dolayı limanlardaki yüklemeler bekletilmektedir ve ihracatçıların ticaretleri aksamaktadır. Acenteler bu gibi durumlarda diğer limanlardan ekipman pozisyonlaması yaparak ekipman olmayan limana destek sağlamalı ve böylece ihracatçıların mağdur olmasını engellemelidirler.

Limanlardaki tartım masrafı tek rakam olmalıdır ve diğer liman masrafları da tek rakam olmalıdır ki ihracatçıları her limanda farklı ücretler ödemek zorunda kalmamalıdır, bu durum ihracatçıların maliyetlerinin her limanda farklı olmasını ve yurtdışı müşterilerine karşı zor durumda kalmalarına neden olmaktadır. İhracatçıları müşterilerine fiyat teklifi sunarken aynı ürün için limanlarda farklı fiyatlandırma olmasından dolayı zor durumda kalabilmektedir. Türkiye geneli tek fiyat oluşturulması düşünülebilir¹⁴⁵.

Sürdürülebilir bir tartım oluşturmak için tüm ihtiyaçları dikkate alarak ürünlerin cinsine, adedine, ağırlığına ve limanlardan en çok çıkış yapan ürünlere göre kademeli olarak ihracatçıları koruyan bir politika ile ücret belirlenmesi yapılmalıdır. Sürdürülebilir demokratik tartı uygulaması ile birlikte küçük çaptaki ihracat yapan firmaların korunarak ihracat adetleri artırılıp Türkiye'deki büyük ihracatçıları arasına girmesi sağlanmalıdır

Sonuç olarak DBA uygulaması hem limanlardaki operasyonel anlamda hem de ihracatçıları için yararlı olduğu görülmüştür, düzenleme yapılması gerekli noktalar olduğu saptanmıştır. Bu kadar hem ülke gelirinde, limanların hizmet kalitesinde, stratejik konumda olan Türkiye için ticaret hacminin artırılmasında hem de can ve mal güvenliği açısından önemli konumda olan konteynerler ve tartım uygulamaları geliştirilmeli, bunun sağlanması için de limanlardaki gerekli adımların yapılarak memnuniyet artırılmalı ve daha fazla konteynerin ülke içinde ve uluslararası taşımalarda kullanılması sağlanmalıdır. Demokratik tartı oluşturulması için incelemelerin yapılarak uygulamaya geçirilmesi gereklidir.

¹⁴⁵ Zuhale Mansfield ile demokratik tartı üzerine görüşme, 31.3.2018, İzfaş Mermer Fuarı A Holü TMG Doğaltaş San.ve Tic.Ltd. Şti. standı, İzmir.

KAYNAKÇA

- ACMA. (2016). *Solas Container Weight Verification*, American Club Member Association. USA.
- Ağır, H. B., Kaynakçı, C. ve Akbay, C. (2016). “Tarımsal Pazarlamada Adil Ticaretin Değerlendirilmesi”. *XII. Ulusal Tarım Ekonomisi Kongre Kitabı*. 25-27 Mayıs 2016. Isparta, 1893-1902.
- Akgül, E. F., Fışkın, C. S., Düzalan, B., Erdoğan, T. ve Çetin, Ç. K. (2015). “Liman Rekabetçiliği ve Etkinlik: Türkiye’deki Konteyner Limanları Üzerine Bir Analiz”. *II. Ulusal Liman Kongresi*, Kasım 2015, İzmir.
- AKİB Aktüel. (2011). " Akdeniz’in Devleri ". *Akdeniz İhracatçılar Birliği Yayını*, Sayı 9: 14-15.
- Alexander, J. (1997). ‘*The International Convention for Safe Containers (Csc)*’, International Safety Panel Briefing Pamphlet No. 11, s.26.
- Ateş, A., Karadeniz. Ş. ve Esmer, S. (2010). "Dünya Konteyner Taşımacılığı Pazar’ında Türkiye’nin Yeri". *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 2(2): 83-98.
- Ateş, A. (2014). "Port Privatization in Turkey: Example of Iskenderun Port" *Mustafa Kemal University Journal of Graduate School of Social Sciences*, 11(25): 448-457.
- Ateş, B. (Gönderen). Dp World Yarımca. <Beliz.ates@dpworld.com> (20.02.2017), <huseyinaliersoy@gmail.com> (21.02.2017).
- Ayan, M. ve Baykal, T. (2010). "Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Çevre: Türkiye’nin Örgüt İçindeki Durumu". *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 7 (13): 275- 297.
- Balas L. (ed.). (2008). *Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları*, Ortadoğu Teknik Üniversitesi Yayını, Ankara.
- Balık, İ. (2014). “Limanlar ve Liman Yeri Seçimi”. *Kent Akademisi*, 7(18): 37-48.
- Baran, H. (2006). *"İzmir Alsancak Limanı ve Özelleştirme Süreci"*. İzmir Ticaret Odası, İzmir.
- Baran, H. ve Atay, Ç. (2010). "İzmir Alsancak Limanı’nın Etki Alanı ve İzmir Kentinin Ekonomik Yapısı ile Bağı". *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 2(2): 67-80.
- BMA. (2015). *The Commonwealth of the Bahamas*. Bahamas Maritime Authority. London.

- Büyüközer, A. A. (2006). *Konteyner Terminali Planlaması ve Kapasite Analizi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Bölükbaşı, Z. N. (2009). *Deniz Ticaretinde Hat Taşımacılığının Türkiye'nin İhracatındaki Rolü ve İzmir Limanı Örneği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Committee on Large Container Ship Safety Japan, (2015). *Final Report of Committee on Large Container Ship Safety*, Japan.
- Corbett, J. J. ve Winebrake, J. (2008). "The Impacts of Globalisation on International Maritime Transport Activity: Past Trends and Future Perspectives". *OECD/ITF Global Forum on Transport and Environment in a Globalising World*. 10-12 Kasım 2008. Mexico, 4-31.
- Cosco Pacific Limited. (2015). *The Formation of a Joint Venture for The Acquisition of Equity Interests in a Container Terminal in Turkey*, Cosco Pacific Limited, China.
- Coşkuntuncel, A. ve Rad, S. T. (2015). "The International Logistics Center of Turkey: Situational Analysis of Mersin Port's Seaways Logistics". *International Journal of Management and Sustainability*, 4(4): 94-95.
- CSC. (1972). *Interpretations and Guideleines*. The International Convention for Safe Containers, London.
- Cudahy, B. J. (2006). "The Containership Revolution: Malcom McLean's 1956 Innovation Goes Global" Washington, D.C. Transportation Research Board of the National Academies. 246(5-9): 2.
- Dalgaard, F. (2012). "DP World". *Nomura Transport Conference* 21 March 2012, s.28.
- DMAIB. (2014). *Marine Accident Report*. Danish Maritime Accident Investigation Board. Danimarka.
- Demirlioğlu, H. (2008). *Türkiye Denizyolu Konteyner Taşımacılığının Kombine Taşımacılık ile Geliştirilmesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. İstanbul.
- Department of Defense Handbook. (2012). *Guide to Container Inspection for Commercial and Military Intermodal Containers*, Usa.
- Doğanay, S. (2014). "Ulaşım Coğrafyası Açısından bir Araştırma, Trabzon Limanı ve Hinterlandı", Araştırma Proje No: SOS-BAP-A-160512-16, 1. Baskı, *Pegem Akademi*, Ankara: 1-3.

- Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi. (2013). *Bildiriler Kitabı*, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi. İzmir.
- EGİAD. (2016). İzmir Limancılıkta Şaha Kalkmak için Gün Sayıyor. Ege Genç İş adamları Derneği Yarın Yayımları, İzmir.
- Erdal, M. (ed.). (2008)., *Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği*, Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş. İstanbul.
- Erdoğan, H. (2008). *Turkish State Railways Ports Department, Container Ports of Turkey*, pp sunum: 8.
- Erol, F. (2017). "Bir Etik Tüketim Aracı Olarak Adil Ticaret". *AKÜ İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 19(2): 143-154.
- Ersoy, H. A. (01 Ocak 2018). Dr.Öğr.Üyesi Hüseyin Topuz ile Demokratik Tartı Üzerine Görüşme. Akdeniz Üniversitesi Merkez Kampüsü, Antalya.
- Ersoy, H. A. (21 Ocak 2018). Yiğit İçelli ile Mersin ihracat ürünleri üzerine söyleşi, Mersin Arkas Lojistik A.S. binası, Mersin.
- Ersoy, H. A. (01 Şubat 2018). Cem Sertaç Polat ile İskenderun Port ihracat ürünleri üzerine söyleşi, Arkas Lojistik A.S. İskenderun ofisi, İskenderun.
- Ersoy, H. A. (05 Şubat 2018). Mehmet Geyik ile Antalya limanı ihracat ürünleri üzerine söyleşi, Arkas Denizcilik ve Nakliyat A.S. Antalya ofisi, Antalya.
- Ersoy, H. A. (07 Şubat 2018). Görkem Güngör ile İstanbul bölge limanları ihracat ürünleri üzerine söyleşi, Arkas Lojistik A.S. İstanbul Orhanlı binası, İstanbul.
- Ersoy, H. A. (01 Mart 2018). Eyüp Yılmaz ile Samsun Port ihracat ürünleri üzerine söyleşi, Arkas Lojistik A.S Samsun ofisi, Samsun.
- Ersoy, H. A. (30 Mart 2018). Şükrü Işık Camkiran ile İzmir limanı ihracat ürünleri üzerine söyleşi, İzfaş Mermer Fuarı A Holü 303 nolu standı, İzmir.
- Ersoy, H. A. (31 Mart 2018). Zuhale Mansfield ile demokratik tartı üzerine görüşme, İzfaş Mermer Fuarı A Holü TMG Doğaltaş San.ve Tic.Ltd. Şti. standı, İzmir.
- Esmer, G. T., Ateş, A. ve Esmer, S. (2012). "Uluslararası Ticarete Trabzon Limanı'nın Dünü, Bugünü ve Geleceği". *Karadeniz Teknik Üniversitesi IV. Yayınlanmış Türk Deniz Ticareti Sempozyumu*. 16-17 Nisan 2012. Trabzon.: 19-22.
- Fışkın, C. S., Akgül, E. F. ve Çetin, Ç. K., (2016). " Liman Rekabetçiliğini Etkileyen Faktörler: Ege Bölgesi Konteyner Terminalleri Kullanıcılarına Yönelik bir VZAHP Uygulaması"., II. Ulusal Liman Kongresi *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi Özel Sayı*: 1-204.

- House to House. (2007) " Msc Napoli – A Drama that Wasn't Allowed to Become a Crisis".
House to House: 8-9.
- IMO. (2005). *Guidance on Serious Structural Deficiencies in Containers as Amended Circ.134*. International Maritime Organization, London.
- IMO. (2012). *Development of Measures to Prevent Loss of Containers Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers (17th session)*. International Maritime Organization. London.
- IMO. (2013). *Revised Recommendations on Harmonized Interpretation and Implementation of the International Convention for Safe Containers, 1972, As Amended*. International Maritime Organization. London.
- ISO. (1995). *Freight containers- Coding, identification and marking*. International Standart Organization Third Edition. London.
- ITCO. (2011). *Tank Containers: A Sustainable Solution for Bulk Liquid Transport*. International Tank Container Organisation, İngiltere.
- İ.M.E.A.K. (2014). *Gemi Acenteliği Eğitimi*, İmeak Deniz Ticaret Odası ile Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği, İskenderun.
- İ.M.E.A.K. (2014). *Gemi Acenteliği Eğitimi*, İmeak Deniz Ticaret Odası, İzmir.
- İ.M.E.A.K. (2015). "Ticari Limanlarımız", *Deniz Ticareti Dergisi*, İmeak Deniz Ticaret Odası, İstanbul.
- İ.M.E.A.K. (2016). *İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri, 2015 Deniz Sektörü Raporu*, İmeak Deniz Ticaret Odası, İstanbul.
- İ.M.E.A.K. (2017). *Rakamlarla Denizcilik Sektörü ve İstatistikler*, İmeak Deniz Ticaret Odası, İzmir.
- İGMD, (2016). *Denizyoluyla Taşınacak Dolu Konteynerlerin Brüt Ağırlıklarının Tespiti Hakkında Uygulama Rehberi*, İzmir Gümrük Müşavirleri Derneği, İzmir.
- İZKA. (2010). *Seaports of Izmir*. İzmir Kalkınma Ajansı Yayını, İzmir.
- Karalı, G. (Gönderen). "Konteyner Tartımı Rehberi" <gizem.karali@utikad.org.tr>, (03.11.2016), <huseyinaliersoy@gmail.com>, (08.11.2016).
- Kenar, Ç. (2015). *Türk Lojistik Sektöründe Freight Forwarder Firmalarının Denizyolu Taşımacılığında İşlevi ve Uygulama Örneği*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Arel Üniversitesi, İstanbul.
- Kibar Holding, (2013). *2013 Sürdürülebilirlik Raporu*. Kibar Holding. İstanbul.
- King, M. (2014). "The Problem of Misdeclared Container Weight". *Victoria University of Wellington, Llm Seminar Paper Laws 538: Maritime And Transport Law*, 538: 10.

- Köğmen, Z. (2014). *Karayolu Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Modlarıyla Karşılaştırılması ve Sağladığı Avantajlar*, Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlığı Tezi, Ankara.
- Kurt, C. (2010). *Türkiye’de Ulaştırma Sektörü İçerisinde Lojistiğin Yeri ve Önemi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- MAIB. (2008). *Report on the investigation of the structural failure of MSC NAPOLI*, Marine Accident Investigation Branch. United Kingdom.
- Marine and Commerce. (2011). *Considerable Investments in Nemrut Bay*. Marine and Commerce: 66-68.
- McDonald, D. (2007). *MSC NAPOLI report.*: 1-48.
- Merk, O. ve Bagis, O. (2013), "The Competitiveness of Global Port-Cities: The Case of Mersin – Turkey," *OECD Regional Development Working Papers*. OECD Publishing, 2013(13), 1-41.
- MIP. (2014). *Mesin International Port, E-post.*, Groundbreaking of Mersin Port Expansion Project, Mersin International Port: 1-3.
- MÜSİAD. (2013). *Lojistik Sektör Raporu 2013*. MÜSİAD Araştırma Raporları. İstanbul.
- MÜSİAD. (2013). *Lojistik Sektör Raporu 2013*. MÜSİAD Araştırma Raporları. İstanbul.
- Öztürk, H. (2014). "Kumport Grows 25% Each Year". *Marine and Commerce Magazine*: 48-52.
- Öztürk, K. İ. (2014). "Denizden Merhaba", *İmeak Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Dergisi*, 1: 1- 28.
- Özyılmaz, M. (ed.). (2007). " Konteyner Bilgi Notu". *İmeak Deniz Ticaret Odası*, İzmir.
- Raynolds, L. T., Murray, D. ve Wilkinson, J. (Eds.). (2007). *Fair Trade: The Challenges of Transforming Globalization*. Routledge.
- RODAPORT Liman Depolama ve Lojistik İşletmeleri Anonim Şirketi. (2015). *2015 Yılı Faaliyet Raporu*. Bursa.
- Saban, M. ve Gülerçin, G. (2009). "Deniz Taşımacılığı İşletmelerinde Maliyetleri Etkileyen Faktörler ve Sefer Maliyetleri". *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 1(1): 1-17.
- Sağlam H. (2013). "Antalya'nın Dünyaya Açılan Kapısı: Port Akdeniz". *Göller Bölgesi Ekonomi ve Kültür Dergisi Ayrıntı*, 1(3): 59-61.
- Steamship Mutual. (2007). *MSC Napoli – A Case History*. Steamship Mutual. England.
- Starmarine Services Ltd. (2017). *Container Types and Specifications*, Iranian.

- TCDD. (2010). *TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2010 Yılı Demiryolu Sektör Raporu*, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları, Ankara.
- T.C. DDGM. (2013). *İzmir Körfezi ve Limanı Rehabilitasyon Projesi, Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu*, T.C. Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü, Ankara.
- T.C. MEB. (2011). *Paletler ve Konteynerler*, T.C. Millî Eğitim Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri, Ankara.
- T.C. UDHB. (2015). *Deniz Ticareti 2015 İstatistikleri: Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma ve Teşvik İstatistikleri*, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı. (2010). "Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması – Sonuç Raporu". *Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü*, Ankara.
- Temelli, F. (2016). "Trabzon Limanı'nın Genel Konumu, Özellikleri ve Ticaretteki Önemi" *Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2(2): 6-7.
- Topuz, H. (2010), *Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri 1923-1980*. Beta Yayınevi, İstanbul.
- Trakya Kalkınma Ajansı. (2011). *Trakya Bölgesi Lojistik Sektörü*. Trakya Kalkınma Ajansı, Tekirdağ.
- Tür, R., Küçükosmanoğlu, A. ve Küçükosmanoğlu, Ö. (2013). "Antalya Limanı Konteyner Trafiklerinin Bulanık Sinir Ağı ile Tahmini". *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi* 5(2): 109-120.
- Uçar, O. F. (2014). *Samsun İli Limanlarına Gelen Gemilerin Oluşturduğu Egzoz Gazı Emisyonlarının İncelenmesi ve Çevresel Etkileri*. T.C. UDHB Denizcilik Uzmanlık Tezi, Samsun.
- Uğur, C. (2016). *Solas ve Konteyner Tartımı*, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği Yayını, Pp Sunum: 8-10.
- UK P and I Club. (2010). *Container Matters*. Uk P and I Club. London.
- UNCTAD. (2014). *Review of Maritime Transport 2014*. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı, Birleşmiş Milletler.
- UNCTAD. (2016). *Review of Maritime Transport 2016*. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı, Birleşmiş Milletler.
- UTİKAD. (2016a). *Faaliyet Raporu 2016. (Rapor No: UTİKAD: 4)*. UTİKAD. İstanbul.
- UTİKAD. (2016b). *Taşıma İşleri Organizatörleri için İş Akışları*. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, İstanbul.

- UTİKAD. (2016c). *Konteyner Tartım Rehberi (İhracatçılar için)*. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği, İstanbul.
- Üçışık, S. ve Kadioğlu. M. (2001). "Türkiye'de Konteyner Taşımacılığı" *TMMOB Makina Mühendisleri Odası Ankara Şubesi III.Ulaşım ve Trafik Kongresi-Sergisi Bildiriler Kitabı*. 18-19-20 Mayıs 2001, Ankara, 57-112.
- Willis, H. P. (2005). "The 1900's-2000's, Container Revolution". *Journal of Commerce Magazine*: 11-22.
- WSC. (2014) *History of the IMO Effort to Improve Container Safety*, World Shipping Council, Belgium.
- Yıldıztekin, A. ve Çelik, M. H. (2015). *İskenderun Lojistik Köyü ile Antakya ve Osmaniye Lojistik Destek Merkezleri Mastır Planı 2010-2023*, Hatay Valiliği, Hatay: 1-175.
- Yılmaz, A. (2006). "Samsun Port", *Türk Coğrafyası Dergisi*, 45: 86-88.
- Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası. (2015). *Zonguldak Limanları Mevcut Durum Analizi ve Gelişim Potansiyeli, Zonguldak Sosyal ve Ekonomik Gelişimine Olası Katkıları Ön Fizibilite Raporu*. İstanbul.

İnternet Kaynakları

- Arkas Lojistik, <http://www.arkaslojistik.com.tr/tr-TR/gen-set-ekipmanli-reefer-konteyner-tasimalari> (erişim tarihi: 08.03.2017).
- BORUSAN PORT, <http://www.borusanlimani.com>, (erişim tarihi: 26.03.2017).
- BORUSAN PORT, <http://www.borusanlimani.com/CokAmacliTerminaller.aspx> (erişim tarihi: 27.03.2017).
- CSL Container Stuffers LLC, History, <http://www.containerstuffers.com/history.html> (erişim tarihi: 27.01.2017).
- EVYAPPORT, <http://www.evyapport.com> (erişim tarihi: 26.03.2017).
- EVYAPPORT, <http://www.evyapport.com/institutional.php> (erişim tarihi: 26.03.2017)
- EVYAPPORT, <http://www.evyapport.com> (erişim tarihi: 27.03.2017).
- DTGM, https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_filo.aspx (erişim tarihi: 07.05.2017).
- DTGM, http://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_yuk.aspx (erişim tarihi: 01.06.2017).
- DTGM, http://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_konteyner.aspx (erişim tarihi: 07.05.2017).
- HAYDARPAŞA Limanı,
<https://www.google.com.tr/search?q=haydarpa%C5%9Fa+liman%C4%B1&source=lnms&tbm=isch&sa=X&sqi=2&ved=0ahUKEwiI->

[6Y6s7SAhWsJJoKHSOXCjcQ_AUIBigB&biw=1242&bih=535](https://www.google.com.tr/search?q=6Y6s7SAhWsJJoKHSOXCjcQ_AUIBigB&biw=1242&bih=535) (erişim tarihi: 11.0.2017).

İZMİR ALSANCAK,

https://www.google.com.tr/search?q=izmir+alsancak+liman%C4%B1&espv=2&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjRz_C5hM_SAhXGBZoKHXF0B5QQ_AUIBigB&biw=1242&bih=535 (erişim tarihi: 11.03.2017).

KUMPORT, <http://www.kumport.com.tr/> (erişim tarihi: 12.03.2017).

KUMPORT Tanıtım (2017), <http://www.kumport.com.tr/tr-TR/terminal-tanitim/313649> (erişim tarihi: 13.03.2017).

Kuru Dökme Yük Konteyneri,

https://www.google.com.tr/search?q=d%C3%B6kme+y%C3%BCk+konteyneri&source=lnms&tbm=isch&sa=X&sqi=2&ved=0ahUKEwjYwebCx8vSAhVIDJoKHUZ8AMoQ_AUIBigB&biw=1242&bih=535 (erişim tarihi: 10.0.2017).

LİMAKPORT, <http://inframed.com/limakport-iskenderun/> (erişim tarihi: 05.04.2017).

Limited Data Put Svendborg Maersk in Dire Straits,

<http://worldmaritimenews.com/archives/136344/limited-data-put-svendborg-maersk-in-dire-straits/> (erişim tarihi: 15.04.2017).

MARDAŞ, <http://www.mardas.com.tr> (erişim tarihi: 25.03.2017).

MARPORT Broşür 2013,

http://www.marport.com.tr/files/MARPORT_tr/files/marport_brosur_2013.pdf (erişim tarihi: 12.03.2017).

MARPORT Tanıtım, http://www.marport.com.tr/marport_hakkinda/tanitim.html (erişim tarihi: 13.03.2017).

MSC Napoli – A Case History,

<https://www.steamshipmutual.com/Downloads/Articles/MSO%20Napoli.pdf> (erişim tarihi: 15.04.2017).

MSC OLIVER, https://en.wikipedia.org/wiki/MSO_Oliver (erişim tarihi: 27.01.2017).

MSC OLIVER, http://www.wikiwand.com/en/MSO_Oliver (erişim tarihi: 03.03.2017).

NEMPORT, <http://www.nemport.com.tr/FotoGaleri.aspx> (erişim tarihi: 30.03.2017).

Open Side Container, <http://containertech.com/container-sales/open-side-container/> (erişim tarihi: 10.03.2017).

Platform Konteyner,

<https://www.google.com.tr/search?q=platform+konteyner&source=lnms&tbm=isch&s>

[a=X&sqi=2&ved=0ahUKEwiXnM23os7SAhUBLZoKHVnlBoQQ_AUIBigB&biw=1242&bih=535](http://www.yilport.com/sayfa.asp?mdl=limanlar&id=1&altID=9) (erişim tarihi: 11.03.2017).

RODAPORT, <http://rodaport.com/> (erişim tarihi: 26.03.2017).

SOLAS Seminar,

<http://www.fremantleports.com.au/SiteCollectionDocuments/SOLAS%20seminar%2016%20March%202016.pdf> (erişim tarihi: 17.05.2017).

TRABZON ALPORT, <http://www.trabzonport.com.tr/> (erişim tarihi: 07.04.2017).

Ventilated Containers, Figures, http://www.tis-gdv.de/tis_e/containe/arten/ventil/ventil.htm (erişim tarihi: 02.03.2017).

YILPORT, <http://www.yilport.com> (erişim tarihi: 25.03.2017).

YILPORT, <http://www.yilport.com/sayfa.asp?mdl=limanlar&id=1&altID=9> (erişim tarihi: 25.03.2017).

YILPORT, <http://www.yilport.com/sayfa.asp?mdl=limanlar&id=2> (erişim tarihi: 25.03.2017).

EK 1- İHRACATÇILAR İÇİN ANKET FORMU

Sayın Katılımcı,										
Bu anket formu 'DBA Uygulamasının İhracatçılara Etkisini araştırmaya yönelik bir yüksek lisans tez çalışmasında veri toplamak amacıyla hazırlanmıştır. Elde edilen veriler bilimsel amacı dışında KESİNLİKLE KULLANILMAYACAK olup isim belirtilmesine gerek yoktur. Katılımlarınızdan dolayı teşekkür ederiz. Saygılarımızla										
BİRİNCİ BÖLÜM										
1) Doğrulanmış Brüt Ağırlık(DBA) yöntemlerinden hangisini tercih edersiniz?										
()	Yöntem 1 (Konteyner ile malların birlikte tartımı)	()	Yöntem 2(Malların ayrı ayrı tartılıp konteyner darasının eklenmesi)							
2) DBA bildirimde en çok sorun yaşadığınız kısım nedir?										
()	Form doldurma	()	Limandan bilginin alınması	()	Acenteye bildirim	()	Cut-Off süreleri	()	Sistemsel girişlerin zorluğu	
3) DBA bildiriminin sizi en çok etkilen yönü nedir?										
()	Ekstra masraf	()	İş yükü	()	Evraksal işlem					
4) İhracatçı olarak masraflarımızdaki artış oranı nedir?										
()	%5 dan az	()	%5-%10	()	%10-%15	()	%15-%20	()	%20 den fazla	
İKİNCİ BÖLÜM										
						Kesinlikle katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle katılıyorum
5)	Dba uygulaması yararlı olmuştur.					()	()	()	()	()
6)	Limarlarda aldığınız tartım hizmetleri tatmin edici seviyededir					()	()	()	()	()
7)	Tartım limarlarda yapılması durumunda direkt olarak limanın acenteye bilgiyi geçmesi yararlı olur (acentelerin form talep ettiği durumlarda)					()	()	()	()	()
8)	DBA kantar sonucu fişine konteyner dara ağırlığının eklenmesi gereklidir (Çeki listeleri hazırlanmasında yardımcı olması yönünden)					()	()	()	()	()
9)	DBA tartımında uygulanan ek maliyet kabul edilebilir düzeydedir.					()	()	()	()	()
10)	DBA tartım uygulamasında yeterli ölçüde bilgilendirme yapılmıştır.					()	()	()	()	()
11)	DBA tartımının liman dışında başka yetkili kantarlar tarafından da yapılması zaman açısından yararlı olmuştur					()	()	()	()	()
12)	Konteyner tartım sonuçlarının liman internet sitesinden direkt olarak alınması imkânı sağlanması yararlı olacaktır (Liman sitelerinde sağlanmayan limanlar için değerlendiriniz)					()	()	()	()	()
13)	DBA tartımının limanda yapılması durumunda tartım sonucu direkt olarak hat ve TİO (taşıma işleri organizatörü) lara liman tarafından gönderilmelidir.					()	()	()	()	()
14)	DBA tartım sonucunun koşimentoda yazılması gereklidir.					()	()	()	()	()
15)	Tartım masrafları arada TİO varsa ona fatura edilmelidir.					()	()	()	()	()
16)	Tüm limarlarda konteyner tartım tavan fiyat uygulaması (20.02.2017 bakanlık duyurusu) yararlı olmuştur					()	()	()	()	()
17)	Dış dolun konteynerlerde limana girmeden önce tartım için limanların çevrelerinde de tartım istasyonları bulunmalıdır					()	()	()	()	()
18)	Bilmemizi istediğiniz ek bir husus var ise bildiriniz					()	()	()	()	()

EK 4- DBA YÖNERGE

27 Mart 2017 tarihli ve 26544 sayılı Bakan Olur'u ile yayımlanmıştır.

DENİZYOLUYLA TAŞINACAK DOLU KONTEYNERLERİN BRÜT AĞIRLIKLARININ TESPİTİ VE BİLDİRİMİ HAKKINDA YÖNERGE

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

Amaç

MADDE 1- (1) Bu Yönergenin amacı, denizyolu taşımacılığının daha emniyetli bir şekilde gerçekleştirilmesini teminen, denizyoluyla taşınmak üzere ülkemiz kıyı tesislerinde gemilere yüklenecek olan dolu konteynerlerin brüt ağırlıklarının tespit edilerek doğrulanması, doğrulanmış brüt ağırlıklarının bildirim ve tarafların sorumluluklarına ilişkin usul ve esasları belirlemektir.

Kapsam

MADDE 2- (1) Bu Yönerge;

- a) Denizyoluyla taşınmak üzere ülkemiz kıyı tesislerinde gemilere yüklenecek olan dolu konteynerleri,
- b) Yüklelenleri, hat operatörlerini, taşıma işleri organizatörlerini, kıyı tesisi işleticilerini, taşıyanları ve tartı aleti operatörlerini,
- c) Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS 74) Bölüm 6 hükümlerine tabi olan ve dolu konteynerlerin yükleneceği gemileri, kapsar.

(2) Bu Yönerge:

- a) Savaş hali veya olağanüstü hallerde uygulanacak mevzuat hükümlerine göre yapılan taşıma işlemlerini,
- b) Türk Silahlı Kuvvetlerine ait olan gemi ve deniz araçlarıyla yapılan taşıma işlemlerini,
- c) Kısa mesafeli uluslararası sefer yapan ve SOLAS 74 Bölüm 6 hükümlerine tabi olan ro-ro gemilerine bir araç ile çekilerek yüklenecek olan treyler veya şasi üzerindeki dolu konteynerleri,
- ç) Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme hükümlerine tabi olmayan açık deniz konteynerlerini, kapsamaz.

Dayanak

MADDE 3 - (1) Bu Yönerge, 26/9/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, 14/4/1341 tarihli ve 618 sayılı Limanlar Kanunu ile 31.10.2012 tarihli ve 28453 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Limanlar Yönetmeliği'ne dayanılarak ve 6/3/1980 tarihli ve 8/522 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile taraf olunan 1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS 74) ile 17/1/2013 tarihli ve 6403 sayılı Kanun ile taraf olunan Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme hükümlerine paralel olarak hazırlanmıştır.

Tanımlar

MADDE 4- (1) Aksi belirtilmedikçe bu Yönergede yer alan;

- a) **Bakanlık:** Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığını,
- b) **Boş konteyner:** İçerisinde veya üzerinde yük, paketleme ve ambalajlama malzemeleri ile yük emniyet malzemeleri bulunmayan konteyneri,
- c) **Brüt ağırlık:** Konteynerin dara ağırlığı da dahil olmak üzere, içerisinde bulunan yükün, paketleme ve ambalajlama malzemelerinin ve yük emniyet malzemelerinin tümünün toplam ağırlığını,
- ç) **CTU Kod:** Yük Taşıma Birimlerinin Paketlenmesine Yönelik Uygulama Kodunu,

d) **Doğrulanmış brüt ağırlık:** Dolu konteynerin bu Yönergede belirtilen yöntemlerden biriyle tespit edilerek onaylanan brüt ağırlığını,

e) **Doğrulanmış brüt ağırlık belgesi:** Dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlık bilgisini içerecek şekilde yükleten tarafından veya yetkilendirdiği kişilerce hazırlanarak onaylanan ve taşıyan ile kıyı tesisi işleticisine iletilen basılı veya elektronik formatta Türkçe ve İngilizce dilinde düzenlenen belgeyi,

f) **Dolu konteyner:** İçerisinde veya üzerinde yük, paketlenme ve ambalajlama malzemeleri ile yük emniyet malzemeleri bulunan konteyneri,

g) **Gemi:** SOLAS 74 Bölüm 6 hükümlerine tabi olan gemiyi,

ğ) **Gemi acentesi:** Yaptıkları anlaşmalarla gemi sahibi gerçek veya tüzel kişiler ile kaptan, işleten veya gemi kiralyanın nam ve hesabına hareket eden ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bunların haklarını koruyan, bu çerçevede yaptıkları iş ve işlemlerde kendi kusurları dışında sorumlu tutulamayan, anlaşmadaki kişi veya kuruluşu,

h) **Hat operatörü (shipping liner carrier):** Belirli bir program kapsamında ve önceden ilan edilen yükleme ve tahliye limanları arasında gemilerle konteynerlerde yük taşıma hizmetini düzenli bir şekilde ifa eden gerçek ve tüzel kişileri veya temsilcisini,

ı) **İdare:** Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğünü,

i) **Kısa mesafeli uluslararası sefer:** SOLAS 74 Bölüm 3 Kural 2'de tanımlanan kısa mesafeli uluslararası seferi,

j) **Kıyı tesisi:** Sınırları İdare tarafından belirlenen, gemilerin emniyetli bir şekilde yük ve/veya yolcu tahmil/tahliye ile bakım-onarım işlemleri yapabilecekleri ya da barınabilecekleri, rıhtım, iskele, şamandıra, platform ile buralara ilişkin demir yerleri, yaklaşma alanları, kapalı ve açık depolama alanları, idari ve hizmet amacıyla kullanılan bina ve yapılarını,

k) **Kıyı tesisi işleticisi:** Bakanlıktan izin almak suretiyle kıyı tesisini işleten gerçek kişi ile kamu hukuku ve/veya özel hukuk tüzel kişisini veya bu kişilerin temsilcisini,

l) **Konteyner:** Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme (CSC) kapsamında tanımlanan standartlara uygun ve geçerli bir belgeye sahip yük taşıma birimini,

m) **Konteyner dara ağırlığı:** İçerisinde yük, paketlenme ve ambalajlama malzemeleri ve yük emniyet malzemeleri bulunmayan boş haldeki konteynerin ağırlığını,

n) **Onaylanmış kişi statüsü:** 07.10.2009 tarihli ve 27369 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Gümrük Yönetmeliği kapsamında "onaylanmış kişi statüsü" ne sahip olan gerçek veya tüzel kişiler ile kamu kurum ve kuruluşlarını,

o) **Paket:** Taşınmak üzere birlikte bağlanan, paketlenen, sarılan, kutulanan veya kolilenen bir veya birden fazla yükü,

ö) **Paketleme/ambalajlama malzemesi:** Olabilecek/oluşabilecek hasarları önlemek üzere, paketler ve/veya yükler için kullanılan; sandık, fıçı, bidon, varil, kasa, palet, kutu vb. malzemeleri,

p) **Tartı aleti:** Dolu konteynerin brüt ağırlığını veya yükün, paketlenme ve ambalajlama malzemeleri ile yük emniyet malzemelerinin ağırlıklarını tespit etme kabiliyeti ve kapasitesine sahip olan; Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının ilgili mevzuatında belirtilen yasal gereklilikleri sağlayan, adı geçen bakanlık tarafından 1 (bir) yılı geçemeyen aralıklarla periyodik muayenesi yapılarak muayene kartı düzenlenen ve ağırlık ölçüm doğrulaması yapılan tartı aletini,

r) **Tartı aleti operatörü:** Tartı aletlerini işleten gerçek kişiler ile kamu hukuku ve özel hukuk tüzel kişilerini,

s) **Taşıma işleri organizatörü (freight forwarder):** Bir geminin sahibi, donatanı veya işleteni olmamasına rağmen; bir ücret karşılığı deniz yoluyla taşınmasını üstlendiği yükler için taşıyan gibi konşimento tanzim ederek kendi yükletenlerine teslim eden ve bu yükleri konteyner hat operatörleri vasıtası ile kendi adına düzenlenen bir konşimento uyarınca taşıttıran ve bu taşıtmaya esas teşkil eden sevkiyat, dağıtım, depolama, gümrükleme vb. faaliyetleri üstlenen gerçek veya tüzel kişiyi,

ş) **Taşıma sözleşmesi:** Bir deniz nakliyat şirketinin navlun ödenmesi karşılığında yükü bir yerden başka bir yere deniz yoluyla taşımayı taahhüt ettiği, konşimento (bill of lading), denizyolu taşıma senedi (seaway bill) veya çok modlu taşımacılık dokümanı (multi-modal transportation document) ile kanıtlanabilen bir sözleşmeyi,

t) **Taşıyan:** Gemi kaptanı veya kaptanın temsilcisini/gemi acentesini,

u) **Yetki Belgesi:** Yöntem 1 veya Yöntem 2 kapsamında dolu konteynerlerin brüt ağırlıklarını tespit etmek üzere İdare tarafından yetkilendirilen tartı operatörü ve yükletene verilen "Dolu Konteynerlerin Brüt Ağırlıklarının Tespiti İçin Yetki Belgesi"ni

ü) **Yetkilendirilmiş yükümlü:** 21.05.2014 tarihli ve 29006 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Gümrük İşlemlerinin Kolaylaştırılması Yönetmeliği kapsamında yetkilendirilmiş yükümlü statüsüne sahip olan gerçek veya tüzel kişiler ile kamu kurum ve kuruluşlarını,

v) **Yük:** Taşıma sözleşmesi gereği konteynerin içinde taşınan her türlü mal, eşya, ürün, mamul ile katı, sıvı ve gaz haldeki maddeleri,

y) **Yükleten (shipper):** Konşimento, denizyolu taşıma senedi veya çok modlu taşımacılık dokümanında "yükleten" olarak belirtilen gerçek veya tüzel kişi ile namına veya adına bir deniz nakliyat şirketiyle taşıma sözleşmesi yapılan gerçek veya tüzel kişiyi,

z) **Yük emniyet malzemeleri:** Konteyner içinde bulunan yükün gerek kendine gerek konteyner ve içerisinde bulunan diğer yüklere zarar vermeden emniyetli bir şekilde taşınabilmesini teminen, yükü emniyet altına almak üzere kullanılan daneç, takoz, payanda, bağlama malzemeleri ile benzeri diğer ekipmanları, ifade eder.

(2) Bu Yönergede yer alan, ancak bu maddede yer almayan diğer terimler için ilgili ulusal ve taraf olduğumuz uluslararası mevzuatta belirtilen tanımlar esas alınır.

İKİNCİ BÖLÜM

Konteynerlerin Brüt Ağırlıklarının Tespiti, Doğrulanması ve Bildirimine İlişkin Kurallar

Genel kurallar

MADDE 5- (1) Gemilerin, gemi mürettebatının ve yolcularının, kıyı tesislerinde çalışanların emniyeti ile yük emniyeti de dahil olmak üzere kıyı tesislerinde ve denizde can, mal, seyir ve çevre emniyetini teminen deniz yoluyla taşınmak üzere ülkemiz limanlarında gemilere yüklenecek olan dolu konteynerlerin brüt ağırlıklarının yükleten tarafından bu Yönergede belirtilen yöntemlerden uygun olan biriyle tespit edilerek doğrulanması zorunludur.

(2) Konteynerin birden fazla tarafça doldurulması ve/veya konteynerin içerisinde birden fazla tarafa ait yükün bulunduğu parsiyel yüklemelerin söz konusu olduğu durumlarda, konteynerin brüt ağırlığı, taşıma sözleşmesinde yükleten veya yükleten niteliğine haiz taşıma işleri organizatörü tarafından, bu Yönergede belirtilen yöntemlerden uygun olan biriyle tespit edilerek doğrulanır.

(3) Dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlığı doğrulanmış brüt ağırlık belgesinde açıkça belirtilir. Bu belge yükleten veya yükletenin yetkilendirdiği 3'üncü şahıs tarafından düzenlenip onaylanarak taşıyana ve kıyı tesisi işleticisine gönderilir. Doğrulanmış brüt ağırlık belgesi taşıyana gönderilen taşıma talimatının bir parçası olabileceği gibi tartı aleti operatörü tarafından düzenlenen tartı fişi gibi ayrı bir bildirim şeklinde de olabilir. Doğrulanmış brüt ağırlık belgesi yükleten veya yetkilendirdiği kişi tarafından imzalanır.

(4) Doğrulanmış brüt ağırlık belgesinde yükleten veya yükletenin yetkilendirdiği 3'üncü şahsın/kişinin adı, soyadı, unvanı ve imzası bulunur. Doğrulanmış brüt ağırlık belgesinde bulunan imzanın yetkili kişi veya kurum tarafından imzalandığına ilişkin her türlü sorumluluk yükletene aittir.

(5) Doğrulanmış brüt ağırlık belgesinde aşağıdaki bilgiler bulunur:

- Konteynerin numarası,
- Konteynerin azami taşıma kapasitesi değeri (payload),
- Doğrulanmış brüt ağırlık,
- Ağırlık ölçüm birimi,
- Tartım tarihi,
- Tartı aletinin kimliği (tescil no/seri no/yetki no vb),

f) Konteynerin brüt ağırlığının tespit yöntemi (Yöntem-1 / Yöntem-2),

1) Yöntem-1 için, yetkilendirilen tartı aleti operatörünün/yükletenin adı/unvanı ve yetki belgesi numarası:

2) Yöntem-2 için yetkilendirilen yükletenin adı/unvanı ve yetki belgesi numarası.

g) İmzalayanın adı soyadı/unvanı.

(6) Gemi yükleme planının etkin ve emniyetli bir şekilde hazırlanabilmesi ve uygulanabilmesini sağlamak amacıyla dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlık belgesi, söz konusu konteyner gemiye yüklenmeden makul bir süre önce yükleten veya temsilcisi tarafından taşıyan ile kıyı tesisi işleticisine bildirilir.

(7) Gemi yükleme planının nihai hale getirilmesi, geminin tipi ve büyüklüğü, kıyı tesisi yükleme prosedürleri, hat operatörü ve diğer operasyonel faktörlere bağlı olarak değişkenlik gösterebilir. Bu sebeple, dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlık bilgisinin yükleten tarafından en geç ne zaman taşıyan ile kıyı tesisi işleticisine iletileceği hususu, yükletenin taşıma sözleşmesi yaptığı hat operatörü veya acentesi/taşıyan ile kıyı tesisi işleticisi arasında yapılacak görüşme ve değerlendirmeler sonucunda belirlenir ve yükletene bildirilir.

(8) Doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi, Elektronik Veri Değişimi (Electronic Data Interchange – EDI) veya Elektronik Veri İşlemi (Electronic Data Processing – EDP) gibi elektronik haberleşme sistemlerinin yanısıra, basılı belge olarak veya söz konusu belge taranarak PDF formatında elektronik posta yoluyla da gönderilebilir. Doğrulanmış brüt ağırlık bilgisinin, taşıyana ve kıyı tesisi işleticisine hangi yöntemle gönderileceği yükletenin tasarrufundadır.

(9) Taşıyan ile kıyı tesisi işleticisi yükleten tarafından iletilen doğrulanmış brüt ağırlık bilgisinin kendi aralarında ivedi bir şekilde paylaşılmasını teminen gerekli düzenlemeyi yapar. Bu kapsamda, mevcut iletişim/haberleşme sistemleri söz konusu doğrulanmış brüt ağırlık bilgisinin iletilmesi ve paylaşılması için kullanılabilir.

(10) Kıyı tesisi dışında dolumu yapılarak tesise gönderilen dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi, yükleten tarafından, taşıyana ve kıyı tesisi işleticisine bildirilir.

(11) Tesisinde Yöntem-1 uyarınca tartım hizmeti sunamayacak olan kıyı tesisi işleticisi bu durumunu yükletene ve hat operatörüne önceden bildirmek zorundadır.

(12) Kıyı tesisinde dolumu yapılan konteynerlerin brüt ağırlıklarının kıyı tesisi tarafından Yöntem-1 uyarınca tespit edilerek yükleten ile taşıyana veya taşıyanın temsilcisine bildirilmesi zorunludur. Söz konusu bildirim elektronik ortamda göndermek isteyen kıyı tesisi işleticisi bu maddenin sekizinci ve/veya dokuzuncu fıkralarında belirtilen yöntemleri kullanır. Dolu konteynerin brüt ağırlığının Yöntem-1 uyarınca tespit edilmesi için gerekli kriterlere sahip olmayan kıyı tesislerinde konteyner dolumu yapılamaz.

(13) Yöntem-1 ve Yöntem-2’de kullanılan tartı aletleri, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının ilgili mevzuatında belirtilen yasal gereklilikleri sağlayan, adı geçen bakanlık tarafından periyodik muayenesi yapılarak muayene kartı düzenlenen, ağırlık ölçüm doğrulaması yapılan ve sertifikalandırılan tartı aleti olmak zorundadır. Söz konusu tartı aletlerinin periyodik muayenesi ve ağırlık ölçüm doğrulamasının 1 (bir) yılı geçmeyen periyotlarda yapılması zorunludur.

(14) Doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi bulunmayan dolu bir konteynerin gemiye yüklenmesi ilgili taraflarca bu Yönerge kapsamında reddedildiğinde; bu işlemde dolayı ortaya çıkabilecek olan söz konusu konteynerin geçici depolanması, yükletene iadesi, demuraj vb. durumların maliyetine ilişkin hususlar ticari taraflar arasındaki sözleşme hükümlerine tabidir.

(15) Konteynerlerin emniyetli bir şekilde yüklenebilmesini teminen CTU Kod’da belirtilen emniyetli yükleme kuralları uygulanır.

(16) Dolu konteynerin beyan edilen doğrulanmış brüt ağırlığı ile gerçek brüt ağırlığı arasındaki fark $\pm\%5$ ’ten fazla olamaz. Söz konusu $\pm\%5$ fark miktarı idari yaptırım uygulama limiti olarak belirlenmiş olup yükletenin; dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlık değerini bu Yönergede belirtilen tartı aletlerini kullanarak en az hata ile tespit etme yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz.

(17) Yükleten veya temsilcisi tarafından dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlığına ilişkin taşıyanın temsilcisine (acente/hat operatörü/taşıma işleri organizatörü) yapılan bildirimler, taşıyana yapılmış sayılır. Söz konusu kişiler, bu bildirimlerin gemi kaptanına ve kıyı tesisine iletilmesinden sorumludur. Taşıyanın temsilcisi tarafından, doğrulanmış brüt ağırlık bilgisinin taşıyana iletilmesi hizmetinden dolayı yükletene herhangi bir ücret rücu edilemez.

İntermodal konteyner hareketleri ve aktarmalar

MADDE 6 – (1) İntermodal taşımacılık söz konusu olduğunda dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi, konteynerin modlar arasındaki tesliminde, teslim eden tarafından teslim alana verilir.

(2) Doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi bulunmayan dolu bir konteyner; karayolu, demiryolu veya bu Yönerge kapsamı dışındaki bir gemiyle kıyı tesisine ulaştırıldığında, söz konusu konteyner, yükleten adına taşıyan veya liman tesisi işleticisi tarafından doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi elde edilmedikçe, bu Yönerge kapsamındaki bir gemiye yüklenemez.

(3) Dolu bir konteyner bu Yönerge kapsamındaki bir gemiye aktarılacak üzere yine Yönerge kapsamındaki bir gemiyle kıyı tesisine ulaştırılırsa, söz konusu dolu konteyner aktaran gemiye yüklenmeden önce doğrulanmış brüt ağırlık bilgisine sahip olmak zorundadır.

(4) Başka bir gemiye aktarılacak üzere aktarma operasyonu yapılacak olan kıyı tesisinde aktaran gemiden tahliye edilen konteynerlerden doğrulanmış brüt ağırlık bilgisine sahip olanların tekrar tartılması gerekmez.

(5) Dolu konteyneri, aktarma yapılacak olan kıyı tesisine ulaştıran taşıyan tarafından, bu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi bahse konu kıyı tesisi işleticisine iletilir. Söz konusu dolu konteynerin aktarılacağı geminin kaptanı ile aktarma yapılacak kıyı tesisi, aktarmayı yapan taşıyanın sağladığı doğrulanmış brüt ağırlık bilgisine itimat eder. Bu kapsamda, ilgili ticari taraflarca üzerinde anlaşmak koşuluyla doğrulanmış brüt ağırlık bilgisinin iletilmesi mevcut gemi-kıyı tesisi haberleşme sistemleri kullanılarak sağlanabilir.

Brüt ağırlık bilgisinde tespit edilen tutarsızlık

MADDE 7 – (1) Dolu konteynerin brüt ağırlığının tespit edilerek doğrulanması öncesinde beyan edilen brüt ağırlığı ile doğrulanmış brüt ağırlığı arasında bir tutarsızlık söz konusu olduğunda doğrulanmış brüt ağırlık geçerlidir.

(2) Dolu konteynerin kıyı tesisine ulaştırılmadan önce elde edilen doğrulanmış brüt ağırlığı ile liman operasyonlarından kaynaklanan sebeplerden dolayı söz konusu konteynerin kıyı tesisince tartılması sonucu elde edilen brüt ağırlık arasında $\pm\%5$ 'den fazla bir farklılık söz konusu olduğunda; nihai doğrulanmış brüt ağırlık belgesinin düzenlenmesi ve gemi yükleme planında kullanılmak üzere taşıyana/hat operatörüne/acentesine bildirilmesi kıyı tesisi işleticisinin sorumluluğundadır.

Azami taşıma kapasitesi değerini (payload) aşan konteynerler

MADDE 8 – (1) Bir konteyner, SOLAS-74 Bölüm 6 Kural 5 uyarınca, CSC Sözleşmesi kapsamında üzerinde bulunması gerekli olan emniyet onay plakasında belirtilen azami taşıma kapasitesi değerini aşacak şekilde yüklenemez.

(2) Azami taşıma kapasitesi değerini aşmış şekilde yüklenen dolu konteyner gemiye yüklenemez.

(3) Azami taşıma kapasitesini aşmış dolu bir konteynere doğrulanmış brüt ağırlık belgesi düzenlenemez.

Boş konteynerler ve kirli haldeki tank konteynerler

MADDE 9 – (1) Boş konteynerler için doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi aranmaz. Ancak, boş konteynerleri deniz yolu taşımacılığına sunanlar (boş konteynerlerin sahipleri, operatörleri vb.) söz konusu konteynerlerin boş halde olduğundan emin olmak, buna yönelik gerekli prosedürleri oluşturmak ve uygulamak zorundadır.

(2) Kirli halde bulunan tank konteynerler dolu konteyner olarak kabul edilir. Bu itibarla, söz konusu tank konteynerlerin doğrulanmış brüt ağırlık bilgisinin bunları deniz yolu

taşımacılığına sunanlar tarafından tespit edilerek hat operatörüne, taşıyana ve kıyı tesisi işleticisine bildirilmesi zorunludur.

(3) Uluslararası Standardizasyon Örgütü (ISO)'nün Konteyner İşaretleme ve Tanıtma Standardı uyarınca, konteynerin dara ağırlığı, söz konusu konteyner üzerinde gözle görülür bir biçimde yer alır. Anılan dara ağırlığı, gerekli durumlarda dolu konteynerin brüt ağırlığını tespit edip doğrulamak için kullanılır.

Ağır yükler, proje yükler ve benzeri diğer yükler

MADDE 10 – (1) Tipine/cinsine bakılmaksızın dolu konteynerlerin doğrulanmış brüt ağırlık bilgisinin tespit edilerek ilgili taraflara bildirilmesi zorunludur. Ancak, birden fazla katlanabilir (üstü, 2 veya 4 kenarı açık - flat rack) konteyner kullanılarak yapay platform/güverte oluşturulup üzerine ağır yük, proje yük veya benzeri diğer yüklerin konulacağı durumlarda, bu konteynerlerde doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi aranmaz. Ancak, gemi yükleme planı oluşturulurken bu konteynerlerin dara ağırlıkları ile üzerine konulan yükün ağırlığı dikkate alınarak gemi stabilite hesaplarında kullanılır. Bu nedenle, söz konusu konteynerlerin dara ağırlıkları ile üzerine konulacak yükün ağırlığı hat operatörüne, taşıyana ve kıyı tesisi işleticisine bildirilir.

Yanlış bildirim

MADDE 11 – (1) Dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlığının yanlış veya hatalı bildirildiğinin tespit edilmesi durumunda, sözkonusu bildirim yapan tarafından bu yanlışlık veya hata konteyner gemiye yüklenmeden önce düzeltilir.

(2) Yanlış veya hatalı bildirimler ile bunlara yönelik yapılan düzeltmelere ilişkin kayıtların düzenli tutulması ve İdare tarafından istendiğinde sunulması zorunludur.

(3) Yöntem-2 kapsamında dolu konteynerin brüt ağırlığını tespit ederek doğrulayan yükletenin, yanlış veya hatalı bildirimlerinin kayıt altına alınması ve bu bildirimlerin düzeltilmesinde uygunsuzluk tespit edilmesi halinde, Yöntem-2'ye yönelik yetkileri İdare tarafından yapılan değerlendirme sonucunda uygunsuzluğun derecesine bağlı olarak askıya alınabilir veya iptal edilebilir.

(4) Yöntem-1 kapsamında dolu konteynerin brüt ağırlığını tespit ederek yükleten adına doğrulayan tartı operatörlerinin, yanlış veya hatalı bildirimlerinin kayıt altına alınması ve bu bildirimlerin düzeltilmesinde uygunsuzluk tespit edilmesi halinde, Yöntem-1'e yönelik yetkileri İdare tarafından yapılan değerlendirme sonucunda askıya alınabilir veya iptal edilebilir.

Doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi bulunmayan dolu konteyner

MADDE 12 – (1) Doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi bulunmayan dolu konteyneri tesisine kabul eden kıyı tesisi işleticisi, gemiye yüklemeye önce söz konusu konteynerin brüt ağırlığını Yöntem-1 uyarınca tespit ederek veya ettirerek yükletene ve taşıyana/hat operatörüne basılı olarak veya elektronik ortamda bildirmek zorundadır. Bu durum yükletenin dolu konteynerle ilişkin doğrulanmış brüt ağırlık tespitine ve bildirimine ilişkin sorumluluğunu ortadan kaldırmaz.

(2) Doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi bulunmayan hiçbir dolu konteyner gemiye yüklenemez. Kıyı tesisi işleticisi doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi bulunmayan dolu konteynerlerin gemilere yüklenmemesine yönelik belgeye dayalı prosedürler oluşturur ve bunları uygular.

Tartım hizmet bedeli ve İdareye aktarılacak pay

Madde 13 – (1) İdare, dolu konteynerlerin brüt ağırlık doğrulama hizmeti için tartım hizmet bedelinin tavan (üst sınır) ücretini belirler ve ilan eder. Söz konusu tavan ücreti her takvim yılı başından geçerli olmak üzere bir önceki yılın tüketici fiyat endeksi (TÜFE) oranında artırılır.

(2) Yetki belgesi bulunan tartı operatörleri ve yükletenler, Doğrulanmış Brüt Ağırlık (DBA) belgesi düzenlenmiş konteyner başına belirlenmiş tavan ücretin %5'ini, Bakanlığın Döner Sermaye İşletme Daire Başkanlığının T.C. Vakıfbank Emek-Ankara Şubesi nezdindeki TR600001500158007300876813 IBAN numaralı hesabına "DBA Belgesi Kontrol Ücreti"

açıklaması yaparak, her takvim ayının bitimini takip eden ilk haftanın içinde toplu olarak yatırır.

Tartım hizmeti verilen konteynerlerin İdare tarafından takibi

MADDE 14 – (1) Yöntem 1 veya Yöntem 2 kapsamında dolu konteynerin brüt ağırlığını tespit eden tartı operatörleri ve yükletenler, tarttıkları her konteynerin kayıtlarını elektronik ortamda tutmak amacıyla bir veri sistemi oluşturur. Bu kayıtların gerçek zamanlı olarak elektronik ortamda İdare tarafından oluşturulan web servisine iletilmesi için gerekli olan alt yapı bu sistemde bulunacaktır.

(2) Söz konusu sistem aşağıdaki gereklilikleri sağlamalıdır:

a) Tartım yöntemi, tartı aleti operatörü numarası, tartı aleti numarası (İdare tarafından tahsis edilen numara), tartı aleti operatörü yetkilisinin adı soyadı ve T.C. kimlik numarası, tartım tarihi, saati ve otomatik verilen DBA belge numarası (standartı: tartı aleti numarası, yıl, yıl içerisindeki tartım işlemi sıra numarası), ölçüm sonuçları ve tartımı yapılan konteynere ait kayıt bilgilerini (konteyner numarası, konteyner payload) içermesi,

b) DBA belge numarasının her bir tartım işlemi için tekilliğinin (benzersiz olmasının) sağlanması,

c) Her tartı aletinden alınan ölçüm bilgisinin gerçek zamanlı olarak İdareye iletilmesinin sağlanması,

ç) Tartı aletinden alınan ölçüm değerlerinin değiştirilmeden DBA belgesine işlenmesinin ve bu maddenin birinci fıkrasında belirtilen yöntemle İdareye iletilmesinin sağlanması,

d) Tartı aletinden alınan ölçüm değerlerinin değiştirilmesini engelleyici ek tedbirler alınması,

e) Konteyner taşıyan araçlara ilişkin boş tartım değerini de içeren sabit veri kaydı tutabilir olması,

f) Talep edilmesi halinde eski kayıtların tekrar basılabilmemesinin sağlanabilir olması,

g) Uygulama yazılımının rapor düzenlemesinde istenilen tarih ve saat aralığı belirtilmesi durumunda veya aylık olarak toplam gerçekleşen ölçüm adedi ve düzenlenen DBA belgelerine ilişkin kayıtlar ile bu belgelerin ulaştırıldığı kıyı tesisi, taşıyan ve yükletenlere ulaşma bilgilerini kapsamaması,

ğ) DBA belgesi ve veri tabanında yer alan bilgilerin İdare'nin ulaşabileceği şekilde, son üç yıllık verilerin arşivde saklanabilir olması,

h) Azami taşıma kapasitesi değerini (payload) aşan şekilde doldurulmuş konteynere DBA belgesinin düzenlenmesini engelleyecek yapıda olması,

ı) İdareye yatırılması gereken "DBA Belgesi Kontrol Ücreti" tutarının hesaplanarak kaydedilebilir olması, gerekmektedir.

(3) Kıyı tesisi, taşıyan ve yükletenler DBA belgelerini sorgulamak için bakanlık tarafından sunulan web servisini kullanır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Sorumluluklar

Genel sorumluluklar

MADDE 15- (1) Dolu konteynerin taşınması faaliyetinde bulunan tüm taraflar; taşımacılığı emniyetli ve çevreye zararsız şekilde yapmak yapılacağı hususu ilgili taraflarca belirlenir.

(4) Dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlık bilgisinin, ilgili taraflar arasında yanlış, hatalı, eksik bildiriminden veya bildirilmemesinden dolayı doğacak ticari kayıplar ilgili taraflar arasındaki sözleşme hükümlerine tabidir.

Yükletenin sorumlulukları

MADDE 16 – (1) Yükleten, dolu konteynerin brüt ağırlığını Yöntem-1 veya Yöntem-2 uyarınca tespit ederek doğrular veya doğrular.

(2) Yükleten veya yetkilendirdiği tartı aleti operatörü doğrulanmış brüt ağırlık belgesini hazırlar ve bu belgeyi veya belgede bulunan bilgileri taşıyan/hat operatörü veya acentesi ile kıyı tesisi işleticisine makul bir süre önce iletir.

(3) Yükleten, dolu konteynerin brüt ağırlığının belirlenmesi, onaylanması ve bildirimine ilişkin iş ve işlemleri yazılı anlaşma yaparak kıyı tesisi işleticisi, tartı aleti operatörü veya benzer nitelikteki 3'üncü şahıslar aracılığıyla yerine getirebilir. Bu durum, yükletenin dolu konteynerin brüt ağırlığının tespit edilerek doğrulanmasına ve bildirimine ilişkin sorumluluğunu ortadan kaldırmaz.

(4) Yükleten, bu Yönerge kapsamında dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlığının bildirimine ilişkin yükümlülüğünü, üçüncü şahıslar aracılığıyla yerine getirebilir. Bunun için tarafların yazılı olarak anlaşması zorunludur.

(5) Yükleten dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlık bilgisini kayıt altına almalı, bu kayıtları en az 3 (üç) yıl süreyle fiziki veya elektronik ortamda saklamalı ve kayıtları İdare tarafından talep edildiğinde sunmalıdır.

(6) Yöntem-1 veya Yöntem-2'yi uygulamak üzere yetkilendirilen yükleten söz konusu yetkilendirme için İdare tarafından aranan şartları yetkilendirildiği süre boyunca sağlar.

Kıyı tesisi işleticisinin sorumlulukları

MADDE 17 – (1) Kıyı tesisi işleticisi doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi bulunmayan dolu bir konteyneri kıyı tesisine kabul ederse, bu konteynerin brüt ağırlığını Yöntem-1 uyarınca tespit ederek yükletene ve/veya temsilcisine bildirir.

(2) Kıyı tesisi işleticisi, tesisinde dolumu yapılan dolu konteynerin brüt ağırlığını Yöntem-1 uyarınca tespit ederek yükletene ve/veya temsilcisine bildirir.

(3) Dolu konteynerin brüt ağırlığını Yöntem-1 uyarınca tespit etme imkânı bulunmayan kıyı tesisi işleticisi bu durumunu yükletene ve/veya temsilcisine önceden bildirir.

(4) Doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi bulunmayan konteyneri gemiye yüklemeyiz.

(5) Tesisinde yüklenen ihracata yönelik ve transit durumunda bulunan dolu konteynerlerin adedini istatistiki olarak tutar.

(6) İdare tarafından talep edilmesi halinde bu verileri aylık, 3 aylık, 6 aylık ve yıllık olarak ibraz eder.

(7) Dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlığının tespit edilmesi hizmeti veren kıyı tesisi işleticisi, bu hizmetin karşılığı faturalandırmayı hizmet talebinde bulunan yükletene veya tayin ettiği yasal temsilcisine yapar.

Taşıyanın sorumlulukları

MADDE 18 – (1) Taşıyan, azami izin verilen brüt ağırlığını aşmış şekilde yüklenen dolu konteynerler ile doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi bulunmayan dolu konteynerleri gemisine kabul etmez.

(2) Taşıyan, geminin seyir emniyeti bakımından yapacağı yükleme planlaması ve stabilite hesaplamalarında dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlığı bilgisini esas almak zorundadır.

Hat operatörünün sorumlulukları

MADDE 19 – (1) Hat operatörü, taşıyanın temsilcisi sıfatıyla almış olduğu dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlık bilgisini gemi kaptanı ile kıyı tesisi işleticisine bildirmek zorundadır.

(2) Hat operatörü, geminin yükleme planlamasını yapıyorsa, bu planlamada dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlık bilgisini esas almak zorundadır.

Tartı aleti operatörünün sorumlulukları

MADDE 20 – (1) Bu Yönergede belirtilen yöntemler kapsamında kullanılan tartı aletlerinin; 1 (bir) yılı geçmeyecek aralıklarla periyodik muayenesini ve ağırlık ölçüm doğrulamasını yaptırarak sertifikalandırılmasını sağlar ve kayıtları tutar.

(2) Bu Yönergede belirtilen kriterlere uygun olmayan tartı aletlerini dolu konteynerlerin doğrulanmış brüt ağırlıklarını tespit etmek üzere kullanamaz.

(3) Dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlığının tespit edilmesi hizmeti veren tartı aleti operatörü, bu hizmetin karşılığı faturalandırmayı hizmet talebinde bulunan yükletene veya tayin ettiği yasal temsilcisine yapar.

(8) Yöntem-1'i uygulamak üzere yetkilendirilen tartı operatörleri, söz konusu yetkilendirme için İdare tarafından aranan şartları yetkilendirildiği süre boyunca sağlar.

Taşıma işleri organizatörünün sorumlulukları

MADDE 21 – (1) Konteynere birden fazla tarafa ait parsiyel yükleri veya sadece bir tarafa ait yükü yükleyen ve/veya bu tür yüklerin bulunduğu söz konusu konteyneri deniz taşımacılığına sunan ve taşıma sözleşmesinde yükleten olarak belirtilen taşıma işleri organizatörü, yükleten olarak kabul edilir. Bu durumda taşıma işleri organizatörü, konteynerin doğrulanmış brüt ağırlığının Yöntem-1 yoluyla tespit edilerek taşıyan ile kıyı tesisi işleticisine iletilmesinden sorumludur.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Doğrulanmış Brüt Ağırlığın Tespit Yöntemleri

Yöntem-1

MADDE 22 – (1) Dolu konteynerin brüt ağırlığının, söz konusu konteyner tamamen kapatılıp taşımaya hazır hale getirildikten sonra, tartılıp doğrulanması Yöntem-1 olarak adlandırılır.

(2) Bu Yöntemle konteyner brüt ağırlığının tespit edilerek doğrulanması için, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından muayene, damgalama ve ağırlık ölçüm doğrulama işlemleri yapılarak sertifikalandırılan tartı aletlerinden çelik platformlu zemin üzeri taşıt kantarları kullanılır.

(3) Dolu konteynerin tartılması işi yükleten veya yükletenin yetkilendirdiği 3'üncü şahıs tarafından yapılır.

(4) Bu Yöntemde kullanılan tartı aletlerinin 1 (bir) yılı geçmeyecek aralıklarla periyodik muayenesi ve ağırlık doğrulaması ile gerekli test ve periyodik bakımları yapılır ve bunlara ilişkin kayıtlar tutulur.

(5) Dolu bir konteynerin brüt ağırlığının söz konusu konteyner şasi, treyler vb. bir kara taşıtının üstündeyken tartılarak elde edilmesi yoluna gidilebilir. Bu tartım usulünde dolu konteynerin brüt ağırlığı;

a) Dolu konteynerin üzerinde bulunduğu şasi, treyler vb. kara taşıtları dolu ve boş olarak tartılıp aradaki fark hesaplanarak belirlenebilir.

b) Dolu konteyner ile üzerinde bulunduğu şasi, treyler vb. kara taşıtının birlikte tartılması sonucu bulunan toplam ağırlıktan söz konusu kara taşıtının bu Yönergede belirtilen tartı aletleri marifetiyle önceden tartılarak tespit edilen tara ağırlığının çıkartılmasıyla belirlenebilir. Bu durumda, söz konusu kara taşıtının yakıt tankında bulunan yakıt miktarı da dikkate alınmalıdır. Bahse konu kara taşıtları boş tara ağırlıklarını gösteren bir belgeye sahip olmalıdır.

c) Bu maddenin beşinci fıkrasının (b) bendinde bahsi geçen konteyner taşımacılığında kullanılan kara taşıtlarının üzerinde mevcut tara ağırlıklarını etkileyecek şekilde işlemler yapılması söz konusu olduğunda bu işlemlerin tamamlanmasını müteakip kara taşıtının yeni boş tara ağırlığı bu Yönergede belirtilen tartı aletleri marifetiyle tespit edilerek belgelendirilmelidir.

(6) Boş konteyner üzerinde bulunduğu şasi, treyler vb. kara taşıtları ile birlikte dolum yapılacağı tesise girerken tartılır, daha sonra dolum yapılan konteyner kara taşıtı üzerinde

tartılarak konteynere yüklenen yükün ağırlığı tespit edilir, bu ağırlığa konteynerin dara ağırlığı eklenecek dolmuş konteynerin doğrulanmış brüt ağırlığı belirlenebilir.

(7) Kara taşıtının üzerinde bulunan birden fazla dolmuş konteynerin brüt ağırlık bilgisi bu konteynerler birlikte kara taşıtı üstüdeyken tartılarak tespit edilemez. Bu itibarla, her bir konteynerin ayrı ayrı tartılarak brüt ağırlıklarının belirlenmesi gerekir.

(8) Bu Yönergenin 14'üncü maddesinde belirtilen sistem ile tartım bilgilerinin İdare'nin takibine sunulması sağlanmalıdır.

Yöntem-1 için başvuru ve yetkilendirme

MADDE 23- (1) Yöntem-1 kapsamında yetki almak isteyen yükletenler ile tartı aleti operatörleri, bu Yönerge yayımlandığı tarihten itibaren Ek-1'de yer alan başvuru formu ile İdareye elden yada posta yoluyla başvurur. Bu Yönergenin yayımlandığı tarihten itibaren 6 ay içerisinde yetki belgesini almayan yükleten ve tartı operatörleri DBA Belgesine esas teşkil eden tartımları yapamaz.

(2) Başvuru formunun ekinde, temsil ve ilzama yetkili kişilerin imza sirkülerinin sureti İdarece aslının aynıdır kaşesi ve onayı yapılarak alınır.

(3) Yükleten, İdare tarafından Yöntem-1 kullanım talebinin uygun görülmesini müteakip yetki belgesi ücretinin yatırıldığına dair belgeyi/dekontu İdareye ibraz eder.

(4) İdare, Yöntem-1'i kullanmak üzere yükümlülerin başvurularını değerlendirir. Değerlendirme sürecinde yükleten tarafından sunulan Yöntem-1 kapsamında doğrulanmış brüt ağırlık tespitinde kullanılan sistem (tartı aleti, donanım, yazılım, bildirim yöntemi, vb.), İdare tarafından incelenir ve uygun bulunması halinde onaylanır. İdare gerekli görmesi halinde mahallinde inceleme de yapar veya yaptırır.

(5) İdare tarafından başvurusu uygun bulunan yükletene veya tartı operatörüne Ek-2'de yer alan yetki belgesi düzenlenir.

(6) Yöntem-1 kullanılarak tespit edilen dolmuş konteynerlerin doğrulanmış brüt ağırlığının yanlış/hatalı beyan edildiği hususu İdareye bildirildiğinde, İdare yetkilendirilen yükletenden veya tartı aleti operatöründen açıklama talep eder. Yükletenin veya tartı aleti operatörünün açıklaması da dikkate alınarak yapılan değerlendirmede yanlış/hatalı bilginin beyanına ilişkin uygunsuzluğun derecesine bağlı olarak, söz konusu uygunsuzluk giderilinceye kadar İdare yükletenin/tartı aleti operatörünün yetkisini askıya alabilir veya iptal edebilir.

(7) Söz konusu yetki belgesi için aranan kriterlerin devamlılığının sağlanmasına yönelik kontroller İdare tarafından yapılır. Yetkilendirmeye ilişkin kriterlerin devamlılığının sağlanmadığının tespiti durumunda veya hatalı tartım söz konusu olması halinde yetki belgesi askıya alınarak eksikliğin giderilmesi için 30 gün süre verilir. Mücbir sebep dışında eksikliğin giderilmemesi halinde İdare tarafından yetki belgesi iptal edilir.

(8) İdareden yetki belgesi olarak DBA bilgisi için kantar hizmeti veren tartı aleti operatörleri ve yükletenler, www.tmkt.gov.tr adresinde yayımlanır.

Yöntem-2

MADDE 24 – (1) Konteyner içine yüklenecek her yükün, paketin, paketleme ve yük emniyet malzemesinin ağırlıkları ile konteynerin dara ağırlığının birlikte toplanması yoluyla dolmuş konteynerin toplam brüt ağırlığının tespit edilerek doğrulanması Yöntem-2 olarak adlandırılır.

(2) Yöntem-2 ile konteynerin brüt ağırlığının tespit edilerek doğrulanması için konteyner içine yüklenen her yükün, paketin, paketleme ve yük emniyet malzemesinin ağırlıklarının tespiti, muayene, damgalama ve ağırlık ölçüm doğrulama işlemleri Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından yapılarak sertifikalandırılan tartı aletleri kullanılır.

(3) Bu Yöntem sadece yetkilendirilmiş yükümlü veya onaylanmış kişi statüsüne sahip olan ve İdare tarafından yetkilendirilen yükletenler tarafından kullanılır.

(4) Yükleten tarafından Yöntem-2 kapsamında kullanılacak doğrulanmış brüt ağırlık tespit metodu, İdareye sunulur.

(5) Konteynere yüklenecek hurda metal, torbasız (dökme) tahıl ürünleri ve dökme haldeki yükler ve işlenmemiş mermer bloklar gibi Yöntem-2'nin kullanılmasının uygun

olmadığı yükler söz konusu olduğunda, dolu konteynerin brüt ağırlığının belirlenmesi için Yöntem-1 kullanılır.

(6) Bu Yönergenin on dördüncü maddesinde belirtilen sistem ile tartım bilgilerinin İdare'nin takibine sunulması sağlanmalıdır.

Yöntem-2 için başvuru ve yetkilendirme

MADDE 25 – (1) Yöntem-2'yi uygulayabilmek üzere yetkilendirilmek isteyen yükletenler bu Yönergenin Ek-1'inde yer alan başvuru formu ile İdareye, elden ya da posta yoluyla başvurur.

(2) Başvuru formunun ekinde aşağıdaki bilgi ve belgeler sunulur:

a) Temsil ve ilzama yetkili olan kişilerin imza sirkülerinin sureti İdarece aslının aynıdır kaşesi ve onayı yapılarak alınır.

b) Yetkilendirilmiş yükümlü veya onaylanmış kişi statüsüne sahip olduklarını gösteren geçerli belgenin sureti, İdarece aslının aynıdır kaşesi ve onayı yapılarak alınır

(3) Yükleten, İdare tarafından Yöntem-2 kullanım talebinin uygun görülmesini müteakip yetki belgesi ücretinin yatırıldığına dair belgeyi/dekontu İdareye ibraz eder.

(4) Yükleten, Yöntem-2'ye yönelik belgeye dayalı bir uygulama prosedürüne sahip olmalı ve bu prosedür asgari aşağıdakileri içermelidir:

a) Yöntem-2 kapsamında dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlığının tespit metodu ve bildirim prosedürü,

b) Yöntem-2 kapsamında kullanılacak tartı aletlerinin cins, tür, kapasite, hata oranı,

ve ağırlık ölçüm doğrulaması vb. bilgilerinin detaylarını,

c) Tartımlarda oluşabilecek tutarsızlıklara ilişkin prosedürleri,

ç) Hatalı tartı aletlerinin raporlanması ve kullanımdan çekilmesine yönelik prosedürleri,

d) Kayıtların muhafazasını,

e) Eğitim hususlarını,

f) Kalite Yönetim Sisteminin geçerli sertifikaların kopyasını,

(5) İdare, Yöntem-2'yi kullanmak üzere yükleten statüsüne sahip yetkilendirilmiş yükümlülerin veya onaylanmış kişi statüsü belgesine sahip yükümlülerin başvurularını değerlendirir. İdare gerekli görmesi halinde mahallinde inceleme de yapar veya yaptırır.

(6) İdare tarafından başvurusu uygun bulunan yükletenlere Ek-2'de yer alan yetki belgesi düzenlenir.

(7) Yöntem-2 kullanılarak tespit edilen dolu konteynerlerin doğrulanmış brüt ağırlığının yanlış/hatalı beyan edildiği hususu İdareye bildirildiğinde, İdare yetkilendirilen yükletenden açıklama talep eder. Yükletenin açıklaması da dikkate alınarak yapılan değerlendirmede yanlış/hatalı bilginin beyanına ilişkin uygunsuzluğun derecesine bağlı olarak söz konusu uygunsuzluk giderilinceye kadar İdare yükletenin yetkisini askıya alabilir veya iptal edebilir. Bu durum vuku bulduğunda yükleten Yöntem-1'i kullanmak zorundadır.

(8) Yetki belgesi için aranan kriterlerin devamlılığının sağlanmasına yönelik kontroller İdare tarafından yapılır. Yetkilendirmeye ilişkin kriterlerin devamlılığının sağlanmadığının tespiti durumunda veya hatalı tartım söz konusu olması halinde yetki belgesi askıya alınarak eksikliğin giderilmesi için 30 gün süre verilir. Mücbir sebep dışında eksikliğin giderilmemesi halinde İdare tarafından yetki belgesi iptal edilir.

(9) ISO 27001'e göre bilgi güvenliği uygulamalarında yetkilendirilmiş 3'üncü şahısların da yükleten tarafından tanımlanması sağlanmalı ve başvurularda İdare'ye bildirilmelidir.

(10) İdareden yetki belgesi alarak DBA bilgisi için kantar hizmeti veren tartı operatörleri ve yükletenler, www.tmkt.gov.tr adresinde yayımlanır.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Belge Ücreti ve Süresi, Denetim ve İdari Yaptırımlar

Belge ücreti ve süresi

MADDE 26 – (1) Yetki belgesi ücreti 30.000 (otuzbin) TL'dir. Bu bedel, her takvim yılı başında geçerli olmak üzere o yıl için Vergi Usul Kanunu uyarınca tespit ve ilan edilen yenden değerlendirme oranında artırılır.

(2) Bahse konu belgenin yenileme ücreti ise söz konusu belge ücretinin % 5'i kadardır.

(3) Yöntem-1 ve Yöntem-2'yi kullanmak üzere İdare tarafından düzenlenecek olan yetki belgesinin geçerlilik süresi 5 (beş) yıldır.

(4) Yetkilendirilmiş yükümlü veya onaylanmış kişi statüsünü kaybeden yükletenlerin Yöntem-2'yi kullanmak üzere aldıkları yetki belgei, bu statülerini kayb ettikleri tarih itibariyle geçerliliğini kaybeder.

Denetimler

MADDE 27 – (1) Bakanlık bu Yönerge hükümlerinin ilgili taraflarca yerine getirilip getirilmediğinin tespitine ilişkin olarak denetimler yapabilir.

(2) Bakanlık yapacağı denetimleri, kendi personelinin yanı sıra 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 28 inci maddesine göre yetkilendirilen kurum ve kuruluş personeli aracılığı ile de yapabilir veya yaptırabilir.

(3) Yetkilendirilen kurum ve kuruluşlarca yapılan denetim neticesinde, idari para cezasını gerektirecek bir fiilin tespiti durumunda, tutulan "İhlal Tespit Tutanağı" ve toplanan diğer deliller, ceza işlemi yapılmak üzere yetkili liman başkanlığına gönderilir. Liman başkanlıkları, İhlal Tespit Tutanağını uygun görmesi halinde "618 sayılı Kanuna göre "İdari Para Cezası Karar Tutanağı" düzenler.

İdari yaptırımlar

MADDE 28 – (1) Bu Yönerge hükümlerinin ihlali durumunda; 618 sayılı Limanlar Kanununun 2 nci maddesi ile bu Kanun kapsamında yayımlanan Limanlar Yönetmeliğinin 8 inci maddesi uyarınca, Liman Başkanlığı tarafından 618 sayılı Limanlar Kanununun 11 inci maddesinde belirtilen idari para cezası uygulanır.

(2) 618 sayılı Limanlar Kanununun 11 inci maddesinde belirtilen idari para cezaları, her yıl bir önceki yıla ilişkin olarak 4/1/1961 tarihli ve 213 sayılı Vergi Usul Kanunu uyarınca tespit ve ilan edilen yenden değerlendirme oranında artırılarak uygulanır.

(3) 618 sayılı Limanlar Kanununun 12 nci ve 13 üncü maddelerine göre tanzim edilecek ihlal tespit tutanağı, idari para cezası karar tutanağı ve tebligat usulleri ve idari yaptırımların uygulanmasına ilişkin diğer hususlarda 30/3/2005 tarihli ve 5326 sayılı Kabahatler Kanunu hükümleri uygulanır.

(4) Bu Yönerge kurallarının ihlali durumunda idarî ve cezaî müeyyide uygulanması, diğer mevzuatta öngörülen alıkoyma tedbirlerine ve diğer ceza ve tedbirlerin uygulanmasına halel getirmez.

(5) Bu Yönerge kapsamında yapılan denetimler neticesinde yetki belgesi iptal edilenlere bir yıl süreyle yeni yetki belgesi verilmez.

ALTINCI BÖLÜM

Çeşitli ve Son Hükümler

Hüküm bulunmayan haller

MADDE 29- (1) Bu Yönergede hüküm bulunmayan hallerde ulusal ve taraf olduğumuz uluslararası mevzuat hükümleri uygulanır.

Uygulamaya geçiş durumu

GEÇİCİ MADDE 1 – (1) Bu Yönerge kapsamında yetkilendirilen yükleten ve tartı aleti operatörü, Yönergenin 14'üncü Maddesinin 1 ve 2 nci fıkra hükümlerinin gereğini, Yönergenin yayımlandığı tarihten itibaren en geç 6 ay içerisinde sağlamak zorundadır.

(2) Bu Yönergenin yayımlandığı tarihten 6 ay ve daha sonra yetki belgesi almak isteyen yükleten ve tartı aleti operatörü, Yönergenin 14'üncü Maddesinin 1 ve 2 .nci fıkra hükümlerinin gereğini, başvuru yaptıkları esnada sağlamalıdır.

(3) Bu Yönergenin 14'üncü Maddesinin 1 inci fıkrasında belirtilen web servisi, Bakanlık tarafından hizmete sunulana kadar, yetkilendirilen yükletenler ve tartı aleti operatörleri, düzenledikleri DBA belge sayısını İdareye aylık periyotlarda bildirir.

Yürürlükten kaldırma

MADDE 30 – (1) 09/09/2016 tarihli “Denizyoluyla Taşınacak Dolu Konteynerlerin Brüt Ağırlıklarının Tespiti ve Bildirimi Hakkında Yönerge” yürürlükten kaldırılmıştır.

Yürürlük

MADDE 31 – (1) Bu Yönerge imzalandığı tarihte yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 32 – (1) Bu Yönerge hükümlerini Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürü yürütür.

Yönerge Ekleri;

TARTI ALETİ LİSTESİ (*)

Sayı	Seri No	Kapasite	Türü	Adres
1				
2				
3				
4				
5				

EK-1

**DOLU KONTEYNERLERİN BRÜT AĞIRLIKLARININ TESPİTİ İÇİN
YETKİ BELGESİ BAŞVURU FORMU**

1	Yükletenin (Shipper) / Tartı Aleti Operatörünün	Ticaret Unvanı: Vergi Numarası: <input type="checkbox"/> Yükleten <input type="checkbox"/> Tartı Aleti Operatörü
2	DBA İçin Kullanacağı Yöntem	<input type="checkbox"/> Yöntem 1 <input type="checkbox"/> Yöntem 2
3	Yükletenin/Tartı Aleti Operatörünün Adresi ve İletişim Bilgileri:	Adres: Tel: Faks: E-posta:
4	Yükleten/Tartı Aleti Operatörünün Yetkilisinin (DBA Belgelerinden sorumlu olan ve irtibat sağlanacak kişi)	Adı Soyadı: Unvanı: T.C. Kimlik No: Cep Tel: E-posta:
5	Tartı Aletinin (* 1'den fazla olması durumunda formun ekinde liste olarak verilmelidir)	Kullanılacağı Adres: Seri no: Türü: Kapasitesi:
6	DBA Belgesinde imzası bulunacak kişilerin Adı Soyadı/Unvanı	1) 2) 3) 4) 5)
7	Bilgisayar IP Numarası (İdare web servisine DBA belgelerinin girişinin yapılacağı bilgisayarlara ait) ; ; ; ; ;

Yukarıda adı/unvanı ve adresi belirtilen Yükleten/Tartı Aleti Operatörü olarak, "Denizyoluyla Taşınacak Dolu Konteynerlerin Brüt Ağırlıklarının Tespiti ve Bildirimi Hakkında Yönerge" ve ülkemizin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler ile bunların alt düzenlemelerinde belirtilen kriterlere, emniyet ve güvenlik kurallarına uygun olarak faaliyet göstereceğimi, "Dolu Konteynerlerin Brüt Ağırlıklarının Tespiti İçin Yetki Belgesi"ne sahip olmam durumunda bu belgenin düzenlenmesi için aranan şartlarda herhangi bir değişiklik olduğu takdirde söz konusu değişiklik hakkında İdareye bildirim yapacağımı kabul ve taahhüt ederim.

Bu itibarla, tarafıma "Dolu Konteynerlerin Brüt Ağırlıklarının Tespiti İçin Yetki Belgesi" verilmesini arz ederim.

Yükleteni/Tartı Aleti Operatörünü Temsile Yetkili Kişi:
(bu kişi imza sirkülerinde yer almalı)

Adı Soyadı: _____ İmza tarihi: _____
Unvanı: _____
TC Kimlik No: _____
Cep Tel: _____ İmza ve Kaşe

"Dolu Konteynerlerin Brüt Ağırlıklarının Tespiti İçin Yetki Belgesi" başvurusunda bulunan yükleten/tartı aleti operatörü, bu başvuru formunu aşağıda belirtilen eklerle birlikte üst yazı ile İdareye sunar:

- 1) Yükleteni/tartı aleti operatörünü temsil ve ilzama yetkili olan kişilerin imza sirkülerinin sureti,
- 2) Yöntem-2 başvurusu yapanların yetkilendirilmiş yükümlü veya onaylanmış kişi statüsüne sahip olduklarını gösteren geçerli belgenin sureti,
- 3) Tartı aletine ait muayene kartı ve ağırlık ölçüm doğrulaması belgesinin sureti,
- 4) "Dolu Konteynerlerin Brüt Ağırlıklarının Tespiti İçin Yetki Belgesi" talebi uygun bulunan yükletene / tartı aleti operatörüne, belge ticareti olan 30.000 (otuzbin) TL'nin cep telefonuma mesaj ile gönderilen referans numarası ile Vakıfbank veya Ziraat Bankasına yatırılmasını müteakip söz konusu yetki belgesi düzenlenir.



T.C.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü



DOLU KONTENEYNERLERİN BRÜT AĞIRLIKLARININ TESPİTİ İÇİN YETKİ BELGESİ

Belge No
Kullanılan Yöntem
Unvanı
Vergi Numarası
Adresi

Bu Belge, yukarıda belirtilen **Yükletenin/Tartı Aleti Operatörünün** "Denizyoluyla Taşınacak Dolu Konteynerlerin Brüt Ağırlıklarının Tespiti ve Bildirimi Hakkında Yönerge" hükümleri uyarınca dolu konteynerlerin brüt ağırlıklarının tespitini **Yöntem-1 / Yöntem-2** kullanarak yapabilmesi için düzenlenmiştir.

Bu Yetki Belgesi ekindeki "Tartı Aleti Listesi" ile birlikte kullanılır ve tarihine kadar geçerlidir.

Düzenleme Tarihi:

İdare Onayı
(İsim, İmza, ve Mühür)

EK 5- DBA UYGULAMASI DÜZELTMELERİ



**01.06.2016 TARİHLİ BAKAN OLUR'U İLE YAYIMLANAN
DENİZYOLUYLA TAŞINACAK DOLU KONTEYNERLERİN BRÜT AĞIRLIKLARININ
TESPİTİ VE BİLDİRİMİ HAKKINDA YÖNERGE İLE
09.09.2016 TARİHLİ BAKAN OLUR'U İLE YAYIMLANAN
DENİZYOLUYLA TAŞINACAK DOLU KONTEYNERLERİN BRÜT AĞIRLIKLARININ
TESPİTİ VE BİLDİRİMİ HAKKINDA YÖNERGE
İLE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERE İLİŞKİN KARŞILAŞTIRMA TABLOSU**

*İtalik yazılar yönetmelikte yapılan değişiklikleri belirtmektedir.

*Kırmızı işaretli alanlar madde/fıkra/bent içerisinde yapılan değişiklikleri belirtmektedir.

Madde	01.06.2016 Tarihli Bakan Olur'u İle Yayınlanan DENİZYOLUYLA TAŞINACAK DOLU KONTEYNERLERİN BRÜT AĞIRLIKLARININ TESPİTİ VE BİLDİRİMİ HAKKINDA YÖNERGE MADDELERİ	09.09.2016 Tarihli Bakan Olur'u İle Yayınlanan DENİZYOLUYLA TAŞINACAK DOLU KONTEYNERLERİN BRÜT AĞIRLIKLARININ TESPİTİ VE BİLDİRİMİ HAKKINDA YÖNERGE MADDELERİ
4	Tanımlar -	4. maddenin 1. fıkrasına aşağıdaki tanım eklenmiştir; Tanımlar n) Onaylanmış kişi statüsü: 07.10.2009 tarihli ve 27369 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Gümrük Yönetmeliği kapsamında "onaylanmış kişi statüsü"ne sahip olan gerçek veya tüzel kişiler ile kamu kurum ve kuruluşlarını,
4	Tanımlar (1) Aksi belirtilmedikçe bu Yönergede yer alan; a) Bakanlık: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığını, b) Boş konteyner: İçerisinde veya üzerinde yük, paketleme ve ambalajlama malzemeleri ile yük emniyet malzemeleri bulunmayan konteyneri, c) Brüt ağırlık: Konteynerin dara ağırlığı da dahil olmak üzere, içerisinde bulunan yükün, paketleme ve ambalajlama malzemelerinin ve yük emniyet malzemelerinin tümünün toplam ağırlığını, ç) CTU Kod: Yük Taşıma Birimlerinin Paketlenmesine Yönelik Uygulama Kodunu, d) Doğrulanmış brüt ağırlık: Dolu konteynerin bu Yönergede belirtilen yöntemlerden biriyle tespit edilerek onaylanan brüt ağırlığını,	4. maddenin 1. fıkrasından aşağıdaki tanım çıkarılmıştır; Tanımlar ö) Sertifikalandırılmış metot: Yöntem-2 uyarınca yüklenen tarafından, sahip oldukları kalite yönetim sistemi kapsamında yük, paket, paketleme/ambalajlama malzemeleri, yük emniyet malzemelerinin ağırlıkları ile boş konteyner dara ağırlığının nasıl tespit edileceğini ve dolu konteynerin brüt ağırlığının nasıl hesaplanacağını aşama aşama tanımlayan metodu,



<p>e) Doğrulanmış brüt ağırlık belgesi: Dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlık bilgisini içerecek şekilde yükleten tarafından veya yetkilendirdiği kişilerce hazırlanarak onaylanan ve taşıyan ile kıyı tesisi işleticisine iletilen basılı veya elektronik formatta Türkçe ve İngilizce dilinde düzenlenen belgeyi, f) Dolu konteyner: İçerisinde veya üzerinde yük, paketleme ve ambalajlama malzemeleri ile yük emniyet malzemeleri bulunan konteyneri,</p> <p>g) Gemi: SOLAS 74 Bölüm 6 hükümlerine tabi olan gemiyi,</p> <p>ğ) Gemi acentesi: Yaptıkları anlaşmalarla gemi sahibi gerçek veya tüzel kişiler ile kaptan, işleten veya gemi kiralayanın nam ve hesabına hareket eden ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bunların haklarını koruyan, bu çerçevede yaptıkları iş ve işlemlerde kendi kusurları dışında sorumlu tutulamayan, anlaşmadaki kişi veya kuruluşu,</p> <p>h) Hat operatörü (shipping liner carrier): Belirli bir program kapsamında ve önceden ilan edilen yükleme ve tahliye limanları arasında gemilerle konteynerlerde yük taşıma hizmetini düzenli bir şekilde ifa eden gerçek ve tüzel kişileri veya temsilcisini,</p> <p>ı) İdare: Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğünü,</p> <p>i) Kısa mesafeli uluslararası sefer: SOLAS 74 Bölüm 3 Kural 2'de tanımlanan kısa mesafeli uluslararası seferi,</p> <p>j) Kıyı tesisi: Sınırları İdare tarafından belirlenen, gemilerin emniyetli bir şekilde yük ve/veya yolcu tahmil/taahhüt ile bakım-onarım işlemleri yapabilecekleri ya da barınabilecekleri, rıhtım, iskele, şamandıra, platform ile buralara ilişkin demir yerleri, yaklaşma alanları, kapalı ve açık depolama alanları, idari ve hizmet amacıyla kullanılan bina ve yapılarını,</p> <p>k) Kıyı tesisi işleticisi: Bakanlıktan izin almak suretiyle kıyı tesisini işleten gerçek kişi ile kamu hukuku ve özel hukuk tüzel kişiyi veya temsilcisini,</p> <p>l) Konteyner: Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme (CSC) kapsamında tanımlanan standartlara uygun ve geçerli bir belgeye sahip yük taşıma birimini,</p> <p>m) Konteyner dara ağırlığı: İçerisinde yük, paketleme ve ambalajlama malzemeleri ve yük emniyet malzemeleri bulunmayan boş haldeki konteynerin ağırlığını,</p> <p>n) Paket: Taşınmak üzere birlikte bağlanan, paketlenen, sarılan, kutulanan veya kollenen bir veya birden fazla yükü,</p> <p>o) Paketleme/ambalajlama malzemesi: Olabilecek/oluşabilecek hasarları önlemek üzere, paketler ve/veya yükler için kullanılan; sandık, fıçı, bidon, varil, kasa, palet, kutu vb. malzemeleri,</p>	
---	--



<p>c) Sertifikalandırılmış metot: Yöntem-2 uyarınca yükleten tarafından, sahip oldukları kalite yönetim sistemi kapsamında yük, paket, paketlenme/ambalajlama malzemeleri, yük emniyet malzemelerinin ağırlıkları ile boş konteynerin brüt ağırlığının nasıl tespit edileceğini ve dolu konteynerin brüt ağırlığının nasıl hesaplanacağını aşama tanımlayan metodu,</p> <p>p) Tartı aleti: Dolu konteynerin brüt ağırlığını veya yükün, paketlenme ve ambalajlama malzemeleri ile yük emniyet malzemelerinin ağırlıklarını tespit etme kabiliyeti ve kapasitesine sahip olan; Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının ilgili mevzuatında belirtilen yasal gereklilikleri sağlayan, adı geçen bakanlık tarafından periyodik muayenesi yapılarak muayene kartı düzenlenen ve 6 ayı geçmeyen aralıklarla akredite laboratuvarlarca kalibrasyonu ve ağırlık ölçüm doğrulaması yapılan tartı aletini,</p> <p>r) Tartı aleti operatörü: Tartı aletlerini işleten gerçek kişiler ile kamu hukuku ve özel hukuk tüzel kişilerini,</p> <p>s) Taşıma işleri organizatörü (freight forwarder): Bir geminin sahibi, donatanı veya işleteni olmamasına rağmen; bir ücret karşılığında deniz yoluyla taşınmasını üstlendiği yükler için taşıyan gibi konişmento tanzim ederek kendi yükletenlerine teslim eden ve bu yükleri konteyner hat operatörleri vasıtasıyla kendi adına düzenlenen bir konişmento uyarınca taşıtıran ve bu taşıtmaya esas teşkil eden sevkizat, dağıtım, depolama, gümrükleme vb. faaliyetleri üstlenen gerçek veya tüzel kişiyi,</p> <p>ş) Taşıma sözleşmesi: Bir deniz nakliyat şirketinin navlun ödenmesi karşılığında yükü bir yerden başka bir yere deniz yoluyla taşımaya taahhüt ettiği, konişmento (bill of lading), denizyolu taşıma senedi (sea waybill) veya çok modlu taşımacılık dokümanı (multi-modal transportation document) ile kanıtlanabilen bir sözleşmeyi,</p> <p>t) Taşıyan: Gemi kaptanı veya kaptanın temsilcisini/gemi acentesini,</p> <p>u) Yetkilendirilmiş yükümlü: 21.05.2014 tarihli ve 29006 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Gümrük İşlemlerinin Kolaylaştırılması Yönetmeliği kapsamında yetkilendirilmiş yükümlü statüsüne sahip olan gerçek veya tüzel kişiler ile kamu kurum ve kuruluşlarını,</p> <p>ü) Yük: Taşıma sözleşmesi gereği konteynerin içinde taşınan her tür/cins mal, eşya, ürün, mamul ile katı, sıvı ve gaz haldeki maddeleri,</p> <p>v) Yükleten (shipper): Konişmento, denizyolu taşıma senedi veya çok modlu taşımacılık dokümanında "yükleten" olarak belirtilen gerçek veya tüzel kişi ile namına veya adına bir deniz nakliyat şirketiyle taşıma sözleşmesi yapılan gerçek veya tüzel kişiyi,</p> <p>y) Yük emniyet malzemeleri: Konteyner içinde bulunan yükün gerek kendine, gerek konteyner ve içerisinde bulunan</p>	
---	--



	<p>diğer yüklerle zarar vermeden emniyetli bir şekilde taşınabilmesini teminen, yükü emniyet altına almak üzere kullanılan daneç, takoz, payanda, bağlama malzemeleri ile benzeri diğer ekipmanları,</p> <p>ifade eder.</p>	
4	<p>Tanımlar</p> <p>p) Tartı aleti: Dolu konteynerin brüt ağırlığını veya yükün, paketlenme ve ambalajlama malzemeleri ile yük emniyet malzemelerinin ağırlıklarını tespit etme kabiliyeti ve kapasitesine sahip olan; Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının ilgili mevzuatında belirtilen yasal gereklilikleri sağlayan, adı geçen bakanlık tarafından periyodik muayenesi yapılarak muayene kartı düzenlenen ve 6 ayı geçmeyen aralıklarla akredite laboratuvarlarca kalibrasyonu ve ağırlık ölçüm doğrulaması yapılan tartı aletini,</p>	<p>4. maddenin 1. fıkrasının p) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir;</p> <p>Tanımlar</p> <p>p) Tartı aleti: Dolu konteynerin brüt ağırlığını veya yükün, paketlenme ve ambalajlama malzemeleri ile yük emniyet malzemelerinin ağırlıklarını tespit etme kabiliyeti ve kapasitesine sahip olan; Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının ilgili mevzuatında belirtilen yasal gereklilikleri sağlayan, adı geçen bakanlık tarafından 1 (bir) yılı geçmeyen aralıklarla periyodik muayenesi yapılarak muayene kartı düzenlenen ve ağırlık ölçüm doğrulaması yapılan tartı aletini,</p>
5	<p>Genel Kurallar</p> <p>(1) Gemilerin, gemilerin mürettebatı ve yolcularının, kıyı tesislerinde çalışanların emniyeti ile yük emniyeti de dahil olmak üzere kıyı tesislerinde ve denizde can, mal ve çevre emniyetini teminen deniz yoluyla taşınmak üzere ülkemiz limanlarında gemilere yüklenecek olan dolu konteynerlerin brüt ağırlıklarının yükleten tarafından bu Yönergede belirtilen yöntemlerden uygun olan biriyle tespit edilerek doğrulanması zorunludur.</p>	<p>5. maddenin 1. fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir;</p> <p>Genel Kurallar</p> <p>(1) Gemilerin, gemi mürettebatının ve yolcularının, kıyı tesislerinde çalışanların emniyeti ile yük emniyeti de dahil olmak üzere kıyı tesislerinde ve denizde can, mal, seyir ve çevre emniyetini teminen deniz yoluyla taşınmak üzere ülkemiz limanlarında gemilere yüklenecek olan dolu konteynerlerin brüt ağırlıklarının yükleten tarafından bu Yönergede belirtilen yöntemlerden uygun olan biriyle tespit edilerek doğrulanması zorunludur.</p>
5	<p>Genel Kurallar</p> <p>(4) Yükleten, dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlığının tespit edilerek ilgili taraflara bildirilmesine yönelik olarak yetkilendirdiği 3. şahıslara ilişkin bilgileri hat operatörüne ve kıyı tesisi işleticisine bildirir.</p>	<p>5. maddenin 4. fıkrası Yönergeden çıkarılmıştır;</p> <p>Genel Kurallar</p> <p>-</p>
5	<p>Genel Kurallar</p> <p>(5) Doğrulanmış brüt ağırlık belgesinde yükleten veya yükletenin yetkilendirdiği 3. şahsın/kişinin adı, soyadı, unvanı ve imzası bulunur. Söz konusu imzanın, ıslak imza veya elektronik imza gibi resmi imza niteliği taşıyan bir formatta olması zorunludur.</p>	<p>5. maddenin 5. fıkrası 4. fıkrası olarak aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir;</p> <p>Genel Kurallar</p> <p>(4) Doğrulanmış brüt ağırlık belgesinde yükleten veya yükletenin yetkilendirdiği 3. şahsın/kişinin adı, soyadı, unvanı ve imzası bulunur. Doğrulanmış brüt ağırlık belgesinde bulunan imzanın yetkili kişi veya kurum tarafından imzalandığına ilişkin her türlü sorumluluk yükletene aittir.</p>



5	<p>Genel Kurallar</p> <p>(6) f) Konteynerin brüt ağırlığının tespit yöntemi (Yöntem-1 / Yöntem-2),</p> <p>1) Yöntem-1 için, tartı aleti operatörünün adı/unvanı;</p> <p>2) Yöntem-2 için yetkilendirilen yükletenin adı/unvanı ve yetki belgesi numarası.</p>	<p>5. maddenin 6. fıkrası 5. fıkra olmuş ve f) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir;</p> <p>Genel Kurallar</p> <p>(5) f) Konteynerin brüt ağırlığının tespit yöntemi (Yöntem-1 / Yöntem-2),</p> <p>1) Yöntem-1 için, tartı aleti operatörünün/yükletenin adı/unvanı;</p> <p>2) Yöntem-2 için yetkilendirilen yükletenin adı/unvanı ve yetki belgesi numarası.</p>
5	<p>Genel Kurallar</p> <p>(7) Gemi yükleme planının etkin ve emniyetli bir şekilde hazırlanabilmesi ve uygulanabilmesini sağlamak amacıyla dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlık belgesi, söz konusu konteyner gemiye yüklenmeden makul bir süre önce basılı olarak veya elektronik ortamda yükleten veya temsilcisi tarafından taşıyan ile kıyı tesisi işleticisine bildirilir.</p>	<p>5. maddenin 7. fıkrası 6. fıkra olmuş ve aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir;</p> <p>Genel Kurallar</p> <p>(6) Gemi yükleme planının etkin ve emniyetli bir şekilde hazırlanabilmesi ve uygulanabilmesini sağlamak amacıyla dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlık belgesi, söz konusu konteyner gemiye yüklenmeden makul bir süre önce yükleten veya temsilcisi tarafından taşıyan ile kıyı tesisi işleticisine bildirilir.</p>
5	<p>Genel Kurallar</p> <p>(9) Doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi Elektronik Veri Değişimi (Electronic Data Interchange – EDI) veya Elektronik Veri İşlemi (Electronic Data Processing – EDP) gibi elektronik haberleşme sistemleri kullanılarak gönderilebilir.</p>	<p>5. maddenin 8. fıkrası 7. fıkra olmuş ve aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir;</p> <p>Genel Kurallar</p> <p>(8) Doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi Elektronik Veri Değişimi (Electronic Data Interchange – EDI) veya Elektronik Veri İşlemi (Electronic Data Processing – EDP) gibi elektronik haberleşme sistemlerinin yanı sıra basılı belge olarak veya söz konusu belge taranarak PDF formatında elektronik posta yoluyla da gönderilebilir. Doğrulanmış brüt ağırlık bilgisinin, taşıyana ve kıyı tesisi işleticisine hangi yöntemle gönderileceği yükletenin tasarrufundadır.</p>
5	<p>Genel Kurallar</p> <p>(11) Kıyı tesisi dışında dolumu yapılan bir konteyner tesise ulaştığında, hat operatörü veya acentesi, yükleten tarafından konteynerin doğrulanmış brüt ağırlığının kendilerine iletilip iletilmediğini ve iletiliyse de söz konusu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlığı hakkında kıyı tesisi işleticisini bilgilendirir.</p>	<p>5. maddenin 11. fıkrası 10. fıkra olmuş ve aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir;</p> <p>Genel Kurallar</p> <p>(10) Kıyı tesisi dışında dolumu yapılarak tesise gönderilen dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi, yükleten tarafından, taşıyana ve kıyı işleticisine bildirilir.</p>
5	<p>Genel Kurallar</p>	<p>5. maddenin 15. fıkrası 14. fıkra olmuş ve aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir;</p> <p>Genel Kurallar</p>



	<p>(14) Yöntem-1 ve Yöntem-2'de kullanılan tartı aletleri, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının ilgili mevzuatında belirtilen yasal gereklilikleri sağlayan, adı geçen bakanlık tarafından periyodik muayenesi yapılarak muayene kartı düzenlenen ve bu maddenin yirminci fıkrasında belirtilen kurum veya kuruluşlar tarafından kalibrasyonu yapılan ve sertifikalandırılan tartı aleti olmak zorundadır. Söz konusu tartı aletlerinin kalibrasyonu ve ağırlık ölçüm doğrulamasının 6 (altı) ayı geçmeyen periyotlarda yapılması zorunludur.</p>	<p>(13) Yöntem-1 ve Yöntem-2'de kullanılan tartı aletleri, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının ilgili periyodik mevzuatında belirtilen yasal gereklilikleri sağlayan, adı geçen bakanlık tarafından periyodik muayenesi yapılarak muayene kartı düzenlenen, ağırlık ölçüm doğrulaması yapılan ve sertifikalandırılan tartı aleti olmak zorundadır. Söz konusu tartı aletlerinin periyodik muayenesi ve ağırlık ölçüm doğrulamasının 1 (bir) yılı geçmeyen periyotlarda yapılması zorunludur.</p>
5	<p>Genel Kurallar</p> <p>(18) Yöntem-1 ve Yöntem-2 kapsamında kullanılacak olan tartı aletlerinin muayene ve damgalama işlemleri Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından yapılır, kalibrasyon işlemleri ise TÜRKAK tarafından tartı aletlerinin kalibrasyonu alanında ISO 17025 standardına göre akredite edilmiş kurum veya kuruluşlarca yapılarak sertifikalandırılır.</p>	<p>5. maddenin 18. fıkrası Yönergeden çıkarılmıştır;</p> <p>Genel Kurallar</p> <p>-</p>
5	<p>Genel Kurallar</p> <p>-</p>	<p>5. maddeye aşağıdaki fıkra eklenmiştir;</p> <p>(17) Yükleten veya temsilcisi tarafından dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlığına ilişkin taşıyanın temsilcisine (acente/hat operatörü/taşıma işleri organizatörü) yapılan bildirimler, taşıyana yapılmış sayılır. Söz konusu kişiler, bu bildirimlerin gemi kaptanına ve kıyı tesisine iletilmesinden sorumludur. Taşıyanın temsilcisi tarafından, doğrulanmış brüt ağırlık bilgisinin taşıyana iletilmesi hizmetinden dolayı yükletene herhangi bir ücret rücu edilemez.</p>
7	<p>Brüt ağırlık bilgisinde tespit edilen tutarsızlık</p> <p>(2) Dolu konteynerin kıyı tesisine ulaştırılmadan önce elde edilen doğrulanmış brüt ağırlığı ile her ne sebeple olsun söz konusu konteynerin kıyı tesisince tartılması ile elde edilen brüt ağırlığı arasında bir farklılık söz konusu olduğunda; Kıyı tesisi işleticisi ve yükleten tarafından mevcut farklılığın giderilmesine yönelik müzakere yapılmak suretiyle nihai doğrulanmış brüt ağırlık tespit edilerek, gemi yükleme planında kullanılmak üzere, yükleten tarafından taşıyana/hat operatörüne veya acentesine bildirilir.</p>	<p>7. maddenin 2. fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir;</p> <p>Brüt ağırlık bilgisinde tespit edilen tutarsızlık</p> <p>(2) Dolu konteynerin kıyı tesisine ulaştırılmadan önce elde edilen doğrulanmış brüt ağırlığı ile liman operasyonlarından kaynaklanan sebeplerden dolayı söz konusu konteynerin kıyı tesisince tartılması sonucu elde edilen brüt ağırlık arasında ±%5'den fazla bir farklılık söz konusu olduğunda; nihai doğrulanmış brüt ağırlık belgesinin düzenlenmesi ve gemi yükleme planında kullanılmak üzere taşıyana/hat operatörüne/acentesine bildirilmesi kıyı tesisi işleticisinin sorumluluğundadır.</p>
14	<p>Yükletenin sorumlulukları</p> <p>(3) Yükleten doğrulanmış brüt ağırlık belgesini hazırlar, imzalar ve taşıyan/hat operatörü veya acentesi ile kıyı tesisi işleticisine makul bir süre önce iletir.</p>	<p>14. maddenin 3. fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir;</p> <p>Yükletenin sorumlulukları</p> <p>(3) Yükleten doğrulanmış brüt ağırlık belgesini hazırlar ve bu belgeyi veya belgede bulunan bilgileri taşıyan/hat operatörü veya acentesi ile kıyı tesisi işleticisine makul bir süre önce iletir.</p>
14	<p>Yükletenin sorumlulukları</p>	<p>14. maddenin 6. fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir;</p> <p>Yükletenin sorumlulukları</p>



	(6) Yükleten dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlık bilgisini kayıt altına almalı, bu kayıtları en az 3 (üç) yıl süreyle saklamalı ve kayıtları İdare tarafından talep edildiğinde sunmalıdır.	(6) Yükleten dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlık bilgisini kayıt altına almalı, bu kayıtları en az 3 (üç) yıl süreyle fiziki veya elektronik ortamda saklamalı ve kayıtları İdare tarafından talep edildiğinde sunmalıdır.
14	Yükletenin sorumlulukları (7) Yükleten dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlığının tespit edilerek ilgili taraflara bildirilmesine yönelik olarak yetkilendirdiği 3. şahıslara ilişkin bilgileri hat operatörü ve kıyı tesisi işleticisine bildirir.	14. maddenin 7. fıkrası Yönergeden çıkarılmıştır; Yükletenin sorumlulukları -
15	Kıyı tesisi işleticisinin sorumlulukları (1) Kıyı tesisi işleticisi doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi bulunmayan dolu bir konteyneri kıyı tesisine kabul ederse, bu konteynerin brüt ağırlığını Yöntem-1 uyarınca tespit ederek yükletene ve hat operatörüne bildirir.	15. maddenin 1. fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir; Kıyı tesisi işleticisinin sorumlulukları (1) Kıyı tesisi işleticisi doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi bulunmayan dolu bir konteyneri kıyı tesisine kabul ederse, bu konteynerin brüt ağırlığını Yöntem-1 uyarınca tespit ederek yükletene ve/veya temsilcisine bildirir.
15	Kıyı tesisi işleticisinin sorumlulukları (2) Kıyı tesisi işleticisi, tesisinde dolumu yapılan dolu konteynerin brüt ağırlığını Yöntem-1 uyarınca tespit ederek yükletene ve hat operatörüne bildirir.	15. maddenin 2. fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir; Kıyı tesisi işleticisinin sorumlulukları (2) Kıyı tesisi işleticisi, tesisinde dolumu yapılan dolu konteynerin brüt ağırlığını Yöntem-1 uyarınca tespit ederek yükletene ve/veya temsilcisine bildirir.
15	Kıyı tesisi işleticisinin sorumlulukları (3) Dolu konteynerin brüt ağırlığını Yöntem-1 uyarınca tespit etme imkanı bulunmayan kıyı tesisi işleticisi bu durumu yükletenlere ve hat operatörlerine önceden bildirir.	15. maddenin 3. fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir; Kıyı tesisi işleticisinin sorumlulukları (3) Dolu konteynerin brüt ağırlığını Yöntem-1 uyarınca tespit etme imkanı bulunmayan kıyı tesisi işleticisi bu durumu yükletenlere ve/veya temsilcisine önceden bildirir.
15	Kıyı tesisi işleticisinin sorumlulukları (5) Tesisinde yüklenen ihracata yönelik ve transit durumunda bulunan dolu konteynerlerin adedini istatistiki olarak tutar. İdare tarafından talep edilmesi halinde bu verileri aylık, 3 aylık, 6 aylık ve yıllık olarak ibraz eder.	15. maddenin 5. fıkrasının 2. cümlesi 6. fıkra olarak aşağıdaki şekilde Yönergeye eklenmiştir; Kıyı tesisi işleticisinin sorumlulukları (5) Tesisinde yüklenen ihracata yönelik ve transit durumunda bulunan dolu konteynerlerin adedini istatistiki olarak tutar. (6) İdare tarafından talep edilmesi halinde bu verileri aylık, 3 aylık, 6 aylık ve yıllık olarak ibraz eder.
15	Kıyı tesisi işleticisinin sorumlulukları -	15. maddeye aşağıdaki fıkra eklenmiştir; Kıyı tesisi işleticisinin sorumlulukları (7) Dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlığının tespit edilmesi



		hizmeti veren kıyı tesisi işleticisi, bu hizmetin karşılığı faturalandırmayı hizmet talebinde bulunan yükletene veya tayin ettiği temsilcisine yapar.
16	Taşıyanın Sorumlulukları -	16. maddeye aşağıdaki fıkra eklenmiştir; Taşıyanın Sorumlulukları (2) Taşıyan, geminin seyir emniyeti bakımından yapacağı yükleme planlaması ve stabilite hesaplamalarında dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlığı bilgisini esas almak zorundadır.
17	Hat operatörünün sorumlulukları (1) Hat operatörü dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlık bilgisini yükleten adına ilgili taraflara bildirmek üzere yükleten ile bir yazılı sözleşme yaptığında doğrulanmış brüt ağırlık bilgisini taşıyan ile kıyı tesisi işleticisine bildirmek zorundadır.	17. maddenin 1. fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir; Hat operatörünün sorumlulukları (1) Hat operatörü, taşıyanın temsilcisi sıfatıyla almış olduğu dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlık bilgisini gemi kaptanı ile kıyı tesisi işleticisine bildirmek zorundadır.
17	Hat operatörünün sorumlulukları -	17. maddeye aşağıdaki fıkra eklenmiştir; Hat operatörünün sorumlulukları (2) Hat operatörü, geminin yükleme planlamasını yapıyorsa, bu planlamada dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlık bilgisini esas almak zorundadır.
18	Tartı aleti operatörünün sorumlulukları (1) Bu Yönergede belirtilen yöntemler kapsamında kullanılan tartı aletlerinin 6 ayı geçmeyecek aralıklarla ve düzenli olarak kalibrasyonu ile ağırlık ölçüm doğrulamasını, sertifikalandırılmasını, testini ve periyodik bakımını sağlar ve bu işlemlere yönelik kayıtları tutar ve prosedürleri oluşturur.	18. maddenin 1. fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir; Tartı aleti operatörünün sorumlulukları (1) Bu Yönergede belirtilen yöntemler kapsamında kullanılan tartı aletlerinin 1 (bir) yılı geçmeyecek aralıklarla periyodik muayenesini ve ağırlık ölçüm doğrulamasını yaparak sertifikalandırılmasını sağlar ve kayıtları tutar.
18	Tartı aleti operatörünün sorumlulukları -	18. maddeye aşağıdaki fıkra eklenmiştir; Tartı aleti operatörünün sorumlulukları (3) Dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlığının tespit edilmesi hizmeti veren tartı aleti operatörü, bu hizmetin karşılığı faturalandırmayı hizmet talebinde bulunan yükletene veya tayin ettiği temsilcisine yapar.
20	Yöntem – 1	20. maddenin 1. fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir; Yöntem – 1



	(1) Dolu konteynerin brüt ağırlığının, söz konusu konteyner tamamen kapatılıp mühürlenildikten sonra, tartılıp tespit edilerek doğrulanması Yöntem-1 olarak adlandırılır.	(1) Dolu konteynerin brüt ağırlığının, söz konusu konteyner tamamen kapatılıp taşımaya hazır hale getirildikten sonra, tartılıp doğrulanması Yöntem-1 olarak adlandırılır.
20	<p>Yöntem – 1</p> <p>(2) Bu Yöntemle konteyner brüt ağırlığının tespit edilerek doğrulanması için Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının ilgili mevzuatında belirtilen yasal gereklilikleri sağlayan, muayene ve damgalama işlemleri Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından yapılan, kalibrasyon işlemleri ise TÜRKAK tarafından tartı aletlerinin kalibrasyonu alanında ISO 17025 standardına göre akredite edilmiş kurum veya kuruluşlarca yapılarak sertifikalandırılan tartı aletleri kullanılır.</p>	<p>20. maddenin 2. fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir;</p> <p>Yöntem – 1</p> <p>(2) Bu Yöntemle konteyner brüt ağırlığının tespit edilerek doğrulanması için Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının ilgili mevzuatında belirtilen yasal gereklilikleri sağlayan, muayene, damgalama ve ağırlık ölçüm doğrulama işlemleri Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından yapılarak sertifikalandırılan tartı aletleri kullanılır.</p>
20	<p>Yöntem – 1</p> <p>(4) Bu Yöntemde kullanılan tartı aletlerinin 6 ayı geçmeyecek aralıklarla ve düzenli olarak kalibrasyonu ve ağırlık doğrulaması ile gerekli sertifikalandırılması, testi ve periyodik bakımları yapılır ve bunlara ilişkin kayıtlar tutulur.</p>	<p>20. maddenin 4. fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir;</p> <p>Yöntem – 1</p> <p>(4) Bu Yöntemde kullanılan tartı aletlerinin 1 (bir) yılı geçmeyecek aralıklarla periyodik muayenesi ve ağırlık doğrulaması ile gerekli test ve periyodik bakımları yapılır ve bunlara ilişkin kayıtlar tutulur.</p>
20	<p>Yöntem – 1</p> <p>-</p>	<p>20. maddeye aşağıdaki fıkra eklenmiştir;</p> <p>Yöntem – 1</p> <p>(6) Boş konteyner üzerinde bulunduğu şasi, treyler vb. kara taşıtları ile birlikte dolum yapılacağı tesise girerken tartılır, daha sonra dolum yapılan konteyner kara taşıtı üzerinde tartılarak konteynere yüklenen yükün ağırlığı tespit edilir, bu ağırlığa konteynerin dara ağırlığı eklenerek dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlığı belirlenebilir.</p>
21	<p>Yöntem – 2</p> <p>(2) Yöntem – 2 ile konteynerin brüt ağırlığının tespit edilerek doğrulanması için konteyner içine yüklenen her yükün, paketin, paketleme ve yük emniyet malzemesinin ağırlıkları Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının ilgili mevzuatında belirtilen yasal gereklilikleri sağlayan, muayene ve damgalama işlemleri Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından yapılan, kalibrasyon işlemleri ise TÜRKAK tarafından tartı aletlerinin kalibrasyonu alanında ISO 17025 standardına göre akredite edilmiş kurum veya kuruluşlarca yapılarak sertifikalandırılan tartı aletleri kullanılır.</p>	<p>21. maddenin 2. fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir;</p> <p>Yöntem – 2</p> <p>(2) Yöntem – 2 ile konteynerin brüt ağırlığının tespit edilerek doğrulanması için konteyner içine yüklenen her yükün, paketin, paketleme ve yük emniyet malzemesinin ağırlıkları Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının ilgili mevzuatında belirtilen yasal gereklilikleri sağlayan, muayene, damgalama ve ağırlık ölçüm doğrulama işlemleri Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından yapılarak sertifikalandırılan tartı aletleri kullanılır.</p>
21	<p>Yöntem – 2</p>	<p>21. maddenin 3. fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir;</p> <p>Yöntem – 2</p>



	(3) Bu Yöntem sadece yetkilendirilmiş yükümlü statüsüne sahip olan ve İdare tarafından yetkilendirilen yükletenler tarafından kullanılır.	(3) Bu Yöntem sadece yetkilendirilmiş yükümlü veya onaylanmış kişi statüsüne sahip olan ve İdare tarafından yetkilendirilen yükletenler tarafından kullanılır.
21	Yöntem – 2 (4) Yükleten tarafından Yöntem-2 kapsamında kullanılacak sertifikalandırılmış metot İdare tarafından onaylanır .	21. maddenin 4. fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir; Yöntem – 2 (4) Yükleten tarafından Yöntem-2 kapsamında kullanılacak doğrulanmış brüt ağırlık tespit metodu, İdareye sunulur .
22	Yöntem-2 için başvuru ve yetkilendirme (2) b) Temsil ve ilzama yetkili olanlardan en az 2 (iki) kişinin imza sirkülerlerinin onaylı sureti, c) Vergi levhası fotokopisi,	22. maddenin 2. fıkrasının b) ve c) bendi birleştirilerek aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir; Yöntem-2 için başvuru ve yetkilendirme (2) b) Temsil ve ilzama yetkili olanlardan en az 2 (iki) kişinin imza sirkülerlerinin sureti, vergi levhası fotokopisi ,
22	Yöntem-2 için başvuru ve yetkilendirme (2) ç) Yetkilendirilmiş yükümlü statüsüne sahip olduklarını gösteren geçerli belgenin aslı veya onaylı sureti	22. maddenin 2. fıkrasının ç) bendi c) bendi olmuş ve aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir; Yöntem-2 için başvuru ve yetkilendirme (2) c) Yetkilendirilmiş yükümlü veya onaylanmış kişi statüsüne sahip olduklarını gösteren geçerli belgenin sureti
22	Yöntem-2 için başvuru ve yetkilendirme (4) a) Yöntem-2 kapsamında uygulanacak sertifikalandırılmış metodu ,	22. maddenin 4. fıkrasının a) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir; Yöntem-2 için başvuru ve yetkilendirme (4) a) Yöntem-2 kapsamında dolu konteynerin doğrulanmış brüt ağırlığının tespit metodu ve bildirim prosedürü ,
22	Yöntem-2 için başvuru ve yetkilendirme (4) b) Yöntem-2 kapsamında kullanılacak tartı aletlerinin cins, tür, kapasite, hata oranı, kalibrasyon ve ağırlık ölçüm doğrulaması vb. bilgilerinin detaylarını,	22. maddenin 4. fıkrasının b) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir; Yöntem-2 için başvuru ve yetkilendirme (4) b) Yöntem-2 kapsamında kullanılacak tartı aletlerinin cins, tür, kapasite, hata oranı ve ağırlık ölçüm doğrulaması vb. bilgilerinin detaylarını,
22	Yöntem-2 için başvuru ve yetkilendirme (4) c) Tartı aletlerinin bakım-onarım prosedürlerini , ç) Tartı aletlerinin periyodik kontrollerin yapılıp yapılmadığı	22. maddenin 4. fıkrasının c) ve ç) bendleri Yönergeden çıkarılmıştır; Yöntem-2 için başvuru ve yetkilendirme -



	hususlarını da içerecek şekilde kalibrasyon ve ağırlık ölçüm doğrulama prosedürlerini,	
22	<p>Yöntem-2 için başvuru ve yetkilendirme</p> <p>(4) ğ) Kalite Yönetim Sisteminin bir parçası olarak süreçlerin (proseslerin) halihazırda denetlendiğini gösteren sertifikaların kopyasını,</p>	<p>22. maddenin 4. fıkrasının ğ) bendi f) bendi olmuş ve aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir;</p> <p>Yöntem-2 için başvuru ve yetkilendirme</p> <p>(4) f) Kalite Yönetim Sisteminin geçerli sertifikaların kopyasını,</p>
22	<p>Yöntem-2 için başvuru ve yetkilendirme</p> <p>(5) İdare, Yöntem-2'yi kullanmak üzere yükleten statüsüne sahip yetkilendirilmiş yükümlülerden başvuruda bulunanların başvurularını değerlendirir. İdare gerekli görmesi halinde mahallinde inceleme de yapar. Değerlendirme sürecinde yükleten tarafından sunulan Yöntem-2 kapsamında uygulanacak sertifikalandırılmış metot İdare tarafından incelenir ve uygun bulunması halinde onaylanır.</p>	<p>22. maddenin 5. fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir;</p> <p>Yöntem-2 için başvuru ve yetkilendirme</p> <p>(5) İdare, Yöntem-2'yi kullanmak üzere yükleten statüsüne sahip yetkilendirilmiş yükümlülerin veya onaylanmış kişi statüsü belgesine sahip yükümlülerin başvurularını değerlendirir. İdare gerekli görmesi halinde mahallinde inceleme de yapar. Değerlendirme sürecinde yükleten tarafından sunulan Yöntem-2 kapsamında doğrulanmış brüt ağırlık tespitinde kullanılan metot, İdare tarafından incelenir ve uygun bulunması halinde onaylanır.</p>
23	<p>Belge Ücreti ve Süresi</p> <p>(Yeni Yönergede Madde 24 olmuştur.)</p> <p>-</p>	<p>23. madde olarak Yönergeye aşağıdaki başlık eklenmiştir;</p> <p>Yöntem – 1 kapsamında kullanılan tartı aletlerinin idareye bildiri</p> <p>(1) Yöntem -1'i kullanarak doğrulanmış brüt ağırlık bilgisini belirleyen yükletenler, kendilerine ya da hizmet aldıkları kantar operatörlerine ait tartı aleti bilgilerini, EK -3'de bulunan Formu kullanarak, faaliyet gösterdikleri coğrafi bölgedeki Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ulaştırma Bölge Müdürlüğüne bildirmekle yükümlüdürler. Yükletenler, kullandıkları tartı aletlerinde herhangi bir değişiklik meydana geldiğinde, 15 (onbeş) gün içinde, anılan tartı aletlerine ait güncel bilgileri ilgili Ulaştırma Bölge Müdürlüklerine bildirirler.</p> <p>(2) Ulaştırma Bölge Müdürlükleri, yükletenler tarafından bu maddenin birinci fıkrasında bildirilen bilgileri, bir kantar operatörü listede bir defa kaydedilecek şekilde, liste halinde İdare'ye bildirirler ve her 3 (üç) ayda bir güncellerler.</p> <p>(3) Doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi için kantar hizmeti veren kıyı tesisi işleticileri, tartı aletlerine ilişkin bilgileri EK – 3'de bulunan formu kullanarak faaliyette buldukları coğrafi bölgedeki Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Liman Başkanlığına bildirirler.</p> <p>(4) Liman Başkanlıkları, kıyı tesisleri tarafından bu maddenin üçüncü fıkrasında bildirilen bilgileri, liste halinde İdare'ye bildirirler ve her 3 (üç) ayda bir güncellerler.</p> <p>(5) Ulaştırma Bölge Müdürlükleri ve Liman Başkanlıkları tarafından bu madde kapsamında İdareye bildirilen doğrulanmış brüt ağırlık bildiri için kantar hizmeti veren tartı operatörleri, coğrafi bölge bazında www.tmkt.gov.tr adresinde yayımlanır.</p>



<p>Geçici Madde - 1</p>	<p>Uygulamaya geçiş durumu</p> <p>(1) 1 Temmuz 2016 tarihinden önce dolumu yapılarak denizyoluyla taşınmak üzere kıyı tesislerine kabulü yapılmış olan ve gemiye yüklenmeyi bekleyen konteynerlerin doğrulanmış brüt ağırlıklarının tespiti yükletenin sorumluluğunda kıyı tesisi işleticisi tarafından yapılır.</p> <p>(2) 1 Temmuz 2016 tarihinden önce gemiye yüklenerek deniz yolu taşımacılığı başlayan ve 1 Temmuz 2016 veya sonrasında başka bir gemiye aktarma yapılacağı kıyı tesisine ulaşan transit haldeki dolu konteynerlerde 1 Ekim 2016 tarihine kadar doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi aranmaz.</p>	<p>Geçici Madde 1'in 1. fıkrası Yönergeden kaldırılmış ve 2. fıkrası 1. fıkraya olmuştur;</p> <p>Uygulamaya geçiş durumu</p> <p>(1) 1 Temmuz 2016 tarihinden önce gemiye yüklenerek deniz yolu taşımacılığı başlayan ve 1 Temmuz 2016 veya sonrasında başka bir gemiye aktarma yapılacağı kıyı tesisine ulaşan transit haldeki dolu konteynerlerde 1 Ekim 2016 tarihine kadar doğrulanmış brüt ağırlık bilgisi aranmaz.</p>
--------------------------------	--	---

ÖZGEÇMİŞ

Adı ve SOYADI	Hüseyin Ali ERSOY
Doğum Yeri- Tarihi	Alanya- 10.12.1989
EĞİTİM DURUMU	
Mezun Olduğu Lise	A.Fevzi Alaattinoğlu Lisesi(Yda), 2006, Alanya/Antalya
Lisans Diploması	İstanbul Üniversitesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği, 2011, İstanbul
Yabancı Diller	İngilizce, Rusça
İŞ DENEYİMİ	
Stajlar	Msc Gemi Acenteliği (Haziran 2010), Alıdaş (Temmuz 2010), Sdt Lojistik (01.02.2011-01.06.2011)
Projeler	Küresel Enerji Lojistiği Bağlamında Türkiye'nin Merkez Ülke Olma Arayışı ve Yenilenebilir Enerji Kaynakları Açılımında Fosil Enerji Saplantısı
Çalıştığı Kurumlar	Alanya Marina, Ön Büro Sorumlusu (01.06.2012-01.09.2013) NL Danışmanlık, Müşteri Hizmetleri Sorumlusu (2013) Arkas Lojistik A.Ş., Uzman Müşteri Temsilcisi (2015- Devam ediyor.)
E-Posta	huseyinaliersoy@gmail.com , huseyinaliersoy@hotmail.com