

Dr. Öğr. Üyesi Selminaz Adıgüzel

Demiryolu Eşya Taşımacılığı



Dr. Öğr. Üyesi Selminaz Adıgüzel

Demiryolu Eşya Taşımacılığı



Dr. Öğretim Üyesi Selminaz ADIGÜZEL

DEMİRYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞI



Legal
Hukuk Kitapları Serisi: 556

Dr. Öğretim Üyesi Selminaz ADIGÜZEL

DEMİRYOLU EŞYA TAŞIMACILIĞI

Birinci Baskı: Mayıs 2019

Online ISBN: 978-605-315-717-5

Yayıncı: Legal Yayıncılık A.Ş.
(Sertifika No: 27563)

Genel Yayın Yönetmeni: Lütfü Başöz

Kapak Tasarım: Birce Olgaç

Mizanpaj: Özge Yıldırım

Yönetim Yeri: Caferağa Mah. General Asım Gündüz Cad.
Sekizler Apt.No:59/6 Kadıköy/İstanbul

Yayın Türü: Hukuk Kitabı

Yazar ORCID Kodu: 0000-0002-6808-2888

Copyright © 2019

Bu kitabın tüm yayın hakları LEGAL YAYINCILIK A.Ş. 'ye aittir. Yayınevinin izni alınmadan eğitim ve tanıtım amaçlı kısmi alıntılar hariç olmak üzere hiçbir şekilde kopya edilemez, çoğaltılamaz ve yayınlanamaz.

LEGAL YAYINCILIK A.Ş.

Caferağa Mah. General Asım Gündüz Cad. Sekizler Apt. No: 59 D: 6
Kadıköy/İstanbul

Tel: (216) 449 04 85 –86 Faks: (216) 449 04 87

İnternet adresi: www.legal.com.tr

E-mail: legal@legal.com.tr

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	VII
------------	-----

BİRİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK KÖYLERDE DEMİRYOLU ULAŞIMI.....	1
1.İşletmeye Açılan Lojistik Merkezler	6
1.1.Gelemen Lojistik Merkezi (Samsun)	7
1.2. İstanbul Halkalı Lojistik Merkezi.....	9
1.3. Hasanbey Lojistik Merkezi (Eskişehir)	10
1.4.Kaklık Lojistik Merkezi (Denizli)	11
1.5. Köseköy Lojistik Merkezi (İzmit)	11
1.6.Uşak Lojistik Merkezi.....	12
1.7.Balıkesir Lojistik Merkezi	12
1.8. Boğazköprü Lojistik Merkezi (Kayseri).....	13
2. İnşaat/Proje Aşamasında Olan Lojistik Merkezler	17
2.1.Adapazarı-Karasu-Ereğli-Bartın.....	19
2.2. Aliğa-Çandarlı.....	19
2.3.Kars-Nahçıvan (İran).....	20
2.4.Nusaybin-Silopi-Habur	20
2.5. Mürşitpınar-Şanlıurfa	20
2.6.Gemlik-Bursa	20
2.7.Samsun-Kalın Demiryolu	20
3.Yapımı Planlanan Demiryolu Projeleri	20
3.1.Tamamlanan ve Devam eden Önemli Projeler	21
3.2.Tamamlanan Yüksek Hızlı Tren Hatları	21
3.3.Yapımı Devam Eden Yüksek Hızlı Tren Hatları.....	22
3.4.Proje Yapımı Devam Eden Önemli Hızlı Tren Hatları.....	22

İKİNCİ BÖLÜM

1. TCDD TÜRKİYE CUMHURİYETİ DEVLET DEMİRYOLLARI	25
1.1 TCDD Örgüt Yapısı	26
1.1.1. Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü (DDGM)	28
1.1.2. Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Genel Müdürlüğü (TMKT)	28
1.1.3. Alt yapı Genel Müdürlüğü (AYGM)	28
1.1.4. Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu	29
1.1.5. Demiryolu Koordinasyon Kurulu	29
1.1.6. Altyapı İşletmesi	29
1.1.7. Trafik Yöneticisi	29
1.1.8. Tren İşletmecisi	30
1.1.9. Bağlı Ortaklıklar	33

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TESLİM VE ÖDEME ŞEKİLLERİ

İNCOTERMS	38
1. EXW – Ex Works (İşyerinde Teslim)	41
2. FCA – Free Carrier (Taşıma Aracına Teslim)	41
3. FAS – Free Alongside Ship (Gemi Doğrultusunda Teslim)	42
4. FOB – Free On Board (Güvertede Teslim)	42
5. CFR – Cost And Freight (Mal Bedeli ve Navlun)	43
6. CIF – Cost, Insurance And Freight (Mal Bedeli, Sigorta ve Navlun)	43
7. CPT – Carriage Paid To... (Navlun Ücreti Ödenmiş Teslim)	43
8. CIP – Cost And Insurance Paid To... (Mal Bedeli, Taşıma ve Sigorta Bedeli Ödenmiş Teslim)	44
9. DAT – Delivered At Terminal	44
10. DAP – Delivered At Place (Belirtilen Noktada ve ya Sınırdaki Teslim)	45
11. DDP – Delivered Duty Paid (Gümrük Resmi Ödenmiş Teslim)	45
Ödeme Şekilleri	46

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**TEHLİKELİ MADDELERİN DEMİRYOLU İLE TAŞINMASI**

Tehlikeli Maddelerin Tanımı, Taşınması ve Mevzuatı.....	57
Demiryolu İle Tehlikeli Eşya Taşıma	57
Tehlikeli Maddelerin Taşınmasında Sigorta Yaptırma Zorunluluğu	59
Tehlikeli Madde Taşımacılığında Araçların Belgelendirilmesi ve Eğitimler için Yasal Çerçeve	60
ULUSLARARASI KONVANSİYONLAR.....	65
Yükleme Gabarileri Listesi.....	65
Uluslararası Demiryolu Taşımalarına ilişkin Sözleşmenin (COTIF) Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun	260
RIV	263
Vagonların yüklenmesi	267
Yükleme şekli	370
İlave açıklamalar.....	379
Uluslararası Demiryolları Antlaşması	390
505 Numaralı Genel Emir	434
Tehlikeli Maddelerin Demiryolu İle Taşınması, Yükletilmesi, Boşaltılması ve Depolanmasına Ait 505 Numaralı Genel Emir.....	434
202 Numaralı Genel Emir	478
Yük Vagonlarının Dağıtımı, Tahsisi ve Takibi Hakkında 202 Numaralı Genel Emir	478
Blok Tren İçin Lojistik Firmanın Yük Rezervasyon Talebi Örneği.....	492
TEA Tarifesi Uluslararası Taşımacılıkta Kullanılan Eşya Kodlamaları.....	493
Tehlikeli Maddelerin Demiryoluyla Taşınması Hakkında Eğitim Yönergesi (16/07/2015 tarih ve 29418 sayılı Resmi Gazete).....	534
Demiryolu Hudut Kapılarımız	539
Demiryolu Tarihi Kronolojisi.....	540
1923 Yılında Türkiye'deki Demiryolları	555
Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesi'nin Bab 29, 37, 42 ve İkinci Bab 20 nci Maddelerindeki Hadlerin Tadiline Dair Kanun	557
Rumeli Demiryollarının Umur-ı Nakliyesi Hakkında Nizamname.....	567
Rumeli Demiryollarının Umumi Nakliyesi Hakkında.....	589
Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesinin Ziya ve Hasar Tazminatına Müteallik Birinci Bab	

29, 37, 42 Ve İkinci Bab 20 Nci Maddelerindeki Hadlerin Tadiline Dair Kanun	589
Tehlikeli Madde Faaliyet Belgesi İstek Dilekçesi Örneği	612
Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun	613
Türkiye’de Demiryolu Bağlantısı Bulunan Liman ve İskeleler	624
Taşıma Sözleşmesi	625
Demiryolu Taşıma Sözleşmesi II	629
CIM Kurallarına Göre Taşıma Sırasında Malın Bir Kısımının Çalınması- Tazminat Miktarının Belirlenmesi Yargıtay Kararı	636
T.C. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi	636
T.C. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi	638
T.C. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi	639
T.C. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi	642
T.C. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi	677
Tehlikeli Malların Taşınması Sırasında Meydana Gelecek Olaylarda Hazırlanacak Rapor Modeli	644
Geçiş Belgeleri Dağıtım Esasları Yönergesi Geçiş Belgeleri Dağıtım	649
Vagon Ölçüleri ve Ebatları	670
Konteyner Ölçüleri ve Ebatları	677
Uluslararası Taşımacılıkta Geçiş yapılan Dünya Limanları	678
Yurtiçi Yük Taşımalarında, Vagon Yükleme/Boşaltma Ve Eşyanın Emniyete Alınması Hakkında 203 Numaralı Genel Emir	683
Demiryolu Araçları Tescil ve Sicil Yönetmeliği	707
SONUÇ	721
KAYNAKÇA	733

ÖNSÖZ

Lojistik, antrepo, dağıtım, elleçleme, gümrükleme, konaklama, gümrükleme, konaklama, tartımlama, sigortalama, danışmanlık, bankacılık, işlemlerinin yürütüldüğü bir uygulamadır. Uluslararası ticarete ülkelerin rekabet gücünü arttırmak için devlet teşvikleri ile ihracat ve taşımacılık alanları desteklenmektedir. Ancak özel sektör ve devlet işbirliği olmadığı sürece istenilen başarı elde edilememektedir. Türkiye’de Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’na tahsis edilen 2019 bütçesi 31/12/2018 tarihi itibarıyla 27.770.926.000 tl; 2020 yılı bütçesi için ayrılan ödenek, 31.183.903.000 TL dir. Demiryolu için 2018 verilerine göre yapılan haracama 7.725.605.000 tl ‘dir. TCDD, 2017 yılı itibarıyla toplam 12.608 km lik demiryolu hattına sahiptir. Bu hattın uluslararası standartlara uygun olabilmesi için alt yapı çalışmalarına ayrılan bütçenin artırılması ve bu alt yapıyı kuracak yetişmiş insan gücüne ihtiyaç bulunmaktadır.

Küresel dünyada BRIC (Brezilya, Rusya, Hindistan ve Çin) ülkelerinin hızla büyüyen ekonomisi karşısında gelişmiş ve gelişmekte olan her ülkenin ortak hedefi ihracatı arttırmaktır. İhracatı gerçekleştirecek yolda en uygun taşıma modunun seçimi zaman ve enerji israfını önleyeceği için, en uygun modun tercih edilmesi gerekmektedir. Uygun taşıma modunun tercihinde uzun veya kısa mesafelerde ağır ve tehlikeli yüklerin taşınmasında demiryolu taşımacılığı en ekonomik taşıma modu olarak görülür. Hızlı taşımada havayolu taşımacılığı tercih edilirken ağır yüklerin taşınmasında hava yolları yerini deniz yolu ve karayolu taşımacılığına bırakır. Mesafenin ve coğrafi şartların uygun olduğu durumlara göre tercih edilen taşıma modlarında gelişmiş ülkeler demiryolunu diğer modlara göre daha sıklıkla tercih etmektedir.

Doğru zamanda, doğru, ürünün doğru müşteriye ulaşabilmesi için sağlık, eğitim gibi temel ihtiyaçlardan biri haline alan ulaşımaya gerekli yatırımın yapılması gerekmektedir. Kısıtlı imkanları en etkili en verimli şekilde devletin menfaati için kullanmak kamu yönetiminin temel prensipi olduğundan gelişmiş ülkelerin yaptığı gibi demiryolu taşımacılığı milli bir dava olarak görülmelidir.

I. BÖLÜM

LOJİSTİK KÖYLERDE DEMİRYOLU ULAŞIMI

Bir yerden bir yere madeni bir yol üzerinde, mekanik bir güçle hareket ettirilen araçlar içerisinde, insan ve eşya taşınmasını sağlayan tesislerin tümüne birden demiryolu denir. Yani demiryolu yalnız ray, travers gibi yol elemanlarından ibaret olmayıp, istasyon tesisleri, arabalar, emniyet ve sinyalizasyon tesisleri gibi taşıma işine yardımcı tüm tesislerin oluşturduğu bir bütündür. Demiryolunun taşıma işlemini gerekli niteliklerle sağlayabilmesi için, taşımaya ilişkin tüm tesislerin yeterli ve uyumlu olması gerekir. Bu nedenle dünyada lojistik köy / merkezler inşa edilmektedir.

İlk olarak ABD’de ortaya çıkan lojistik köy kavramının anlamı, büyük bir coğrafi alana yayılmış, içinde farklı alanlarda hizmet üreten birçok lojistik işletmesinin bulunduğu bölge demektir. Elektrik, su, doğalgaz, gibi fiziki alt yapısı güçlü olan bu bölgelerde çoklu taşıma yapılmaktadır. Lojistik merkezlerde iç bölgelerde daha çok kara taşımacılığına, limanlarda ise denizyolu taşımacılığına önem verilmektedir. Sanayi sektöründeki gelişmelerin, lojistik merkezlerin gelişmesinde payı büyüktür. Avrupa’da 1960’lı yılların sonlarından itibaren yük köyü (freight village) olgusu gündeme gelmiştir. Başta ABD, Avrupa ülkeleri ve Japonya olmak üzere sanayi faaliyetlerinin geliştiği ülkelerde, lojistik köylerin ortaya çıkışında artan ticaret hacminin getirdiği lojistik hareketliliğin şehir içinde yarattığı trafik yükü sorunu etkili olmuştur. Dünya genelinde artan küresel ticaret, ülke ekonomilerini olumlu yönde etkilemekte, satışları artırmakta ve iş dünyasına canlılık kazandırmaktadır. Ancak bu olumlu etkisine rağmen ağır taşıtların daha fazla kullanılmasıyla ortaya çıkan hava kirliliği ve şehir içi trafik tıkanıklığı insanların yaşam kalitesini bozmaktadır. Bunu önlemenin yolu, ağır taşıtların şehir içinde kat ettikleri mesafenin minimum düzeye düşürülmesidir. Bu bağlamda lojistik köyler ulaşım ağlarına ve pazarlara erişimi kolaylaştırmakta, dolayısıyla şehirlerin trafik yükünü azaltmaktadır¹ Avrupa’da 60’ın üstünde lojistik köyü bulunmakta olup, yaklaşık 2400 taşıma işletmecisi bunlardan yararlanmaktadır. Lojistik köyleri bulunan başlıca ülkeler Fransa, Almanya, İspanya, İtalya, Yunanistan, Danimarka, Hollanda, Belçika, Lüksemburg, Polonya, Ukrayna, Macaristan ve Portekiz’dir. Danimarka’da HTC HOEJE VE NTC NORDIC, Bologna, İtalya’da Padova, Parma, Rogivo ve Verona, Almanya’da Dresden, Bremen ve Zal, İspanya’da

¹ Aydın ve Öğüt, 2008, s 1474-1475.

ise Barcelona öne çıkan lojistik merkezlerdir. Lojistik köylerde çok çeşitli hizmetler sunulmakta olup, bu hizmetler için ayrılmış alanlar ve tesisler şunlardır:²

Konteyner yükleme-boşaltma ve stok alanları, Gümrüklü sahalar (acenteler, gümrük müşavirlikleri, her türlü gümrük hizmet birimleri), Tehlikeli ve özel eşya yükleme-boşaltma ve stok alanları, Dökme yük boşaltma alanları,

Genel yükleme-boşaltma ve depolama alanları,

Sosyal ve idarî tesisler (müşteri ofisleri, personel ofisleri ve sosyal tesisleri, otopark, tır parkı, yönetim merkezi gibi),

Genel hizmet tesisleri (bankalar, restoranlar, oteller, araç bakım onarım ve yıkama tesisleri, akaryakıt istasyonları, büfeler, depolar ve antrepolar, iletişim ve gönderi merkezleri), tren teşkil kabul ve sevk yollarıdır³.

Ülkemizde lojistik köy kavramı 2000’li yıllarda ilk kez konuşulmaya başlarken 2006’da TCDD öncülüğünde uygulama çalışmaları hız kazanmıştır. (Karadeniz ve Akpınar, 2011). Türkiye’de lojistik köylerin hukuki altyapısı 10 Kasım 2008 tarih ve 27050 (Mükerrer) sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Organize Sanayi Bölgeleri (OSB) Kanunu’nda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun ile OSB tanımları arasına “İhtisas OSB” eklenerek düzenlenmiştir. İhtisas OSB; aynı sektör grubundaki ve bu gruba dahil alt sektörlerde faaliyet gösteren tesislerin yer aldığı OSB ile lojistik faaliyetler için kurulan OSB olarak tanımlanmaktadır (Resmi Gazete, Tarih:10.11.2008, Sayı: 27050 (Mükerrer), Kanun No: 5807, 1.Madde (d) bendi). Yeni hükümetin kurulması ile beraber Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı oluşturulmuş ve Bakanlığın teşkilat ve görevleri ile ilgili olarak 26.09.2011 tarihli ve 655 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname çıkarılmıştır. İlgili kararnamede “Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü” nün görevlerini belirten 8.maddede lojistik köyler ile ilgili (ı) bendinde; “Lojistik köy, merkez veya üslerin yer, kapasite ve benzeri niteliklerini belirleyerek planlamak, kurulmalarına ilişkin usul ve esasları belirlemek ve izin vermek, gerekli arazi tahsisi ile altyapıların kurulması hususunda ilgili kuruluşları koordine etmek ve uygulamasını takip etmek ve denetlemek” olarak tanımlanmıştır (Resmi Gazete, Tarih:1.11.2011,

²Vedat KARADENİZ, Erdal AKPINAR Türkiye’de Lojistik Köy Uygulamaları ve Yeni Bir Lojistik Köy Önerisi,Erzincan Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, İlköğretim Bölümü, Sosyal Bilgiler ABD, s.7.https://www.researchgate.net/publication/315727908_TURKIYE'DE_LOJISTIK_KOY_UYGULAM_ALARI_VE_YENI_BIR_LOJISTIK_KOY_ONERISI_Logistic_Village_Applications_in_Turkey_and_Proposal_of_A_New_Kind_of_Logistic_Village , (Erişim Tarihi 01.08.2018).

³age, s.7.