



Türk İnşaat Sektöründe Uyuşmazlık Çözüm Kurulu Uygulamaları

Dispute Adjudication Board Practices in Turkish Construction Industry

Pelin Alpkökin 

İstanbul Teknik Üniversitesi, İnşaat Fakültesi, İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı, İstanbul, Türkiye

Öz

Yüksek teknoloji ve mühendislik gerektiren büyük bütçeli ulaşım altyapı projeleri, sahip oldukları riskler ve sözleşme tarafları arasında doğurabilecekleri uyuşmazlıklar itibarıyla önemli projelerdir. Uluslararası ulaşım altyapı işlerinde, FIDIC (Müşavir Mühendisler Uluslararası Federasyonu) tipi sözleşmelere sıklıkla rastlanmaktadır. FIDIC'in, 1999 basımı sözleşmelerinde, genel şartlarda sunulan Uyuşmazlık Çözüm Kurulu (UÇK), hukuk (hukuk davaları) veya tahkim yolu ile uyuşmazlıkların çözümünden önce başvuru alternatif ve ara bir uyuşmazlık çözüm yöntemidir. Uyuşmazlık kurullarının bir türü olan UÇK, bağımsız, tarafsız, profesyonel, teknik ve mühendislik yönü ağır olan üye veya üyelerden oluşur. Bir diğer önemli avantajı, mahkeme veya tahkime oranla daha kısa süre ve maliyetle tarafların uygulamaları gereken karar verebilmeleridir. Bu çalışmada, ülkemizde son 15 yılda kullanılmaya başlanan UÇK'lere dair bir değerlendirme sunulmuştur. Öncelikle, 1970'lerden itibaren uluslararası projelerde uygulanan uyuşmazlık kurulları ve türleri tanımlanmış, FIDIC sözleşmelerinde UÇK'nin seçim ve atanma usulleri ile işleyişleri açıklanmış, uluslararası tecrübe ve örnekler verilmiştir. Çalışmanın ikinci kısmında, UÇK'lere dair yerel algı, bilgi ve tecrübenin, ulaşım projeleri özelinde değerlendirilmesi amacıyla, Türk inşaat sektöründe altyapı işlerinde uzmanlaşmış müteahhit ve müşavir firma yetkililerini hedefleyen bir anket düzenlenmiştir. 11 adet uzman ve yetkili ile yapılan ankette, katılımcılardan, ulaşım altyapı işlerine dair riskleri sıralamaları ve farklı uyuşmazlık çözüm yöntemlerinin, bu risklerden kaynaklanan uyuşmazlıkları çözmedeki etkinliklerini, kendi bilgi ve tecrübelerine dayanarak derecelendirmeleri istenmiştir. Yakın gelecekte, Türk inşaat sektöründe kullanımı yoğunlaşacağı düşünülen uyuşmazlık kurulları ile ilgili bilgi ve tecrübenin geliştirilmesine ve yerel kurul üyelerine ihtiyaç duyulduğu, avantajları bilinmesine rağmen kurul kararlarının uygulanmasına dair bazı endişelerin olduğu elde edilen önemli sonuçlar arasında yer almıştır.

Anahtar Kelimeler: FIDIC, Ulaşım projeleri, Uyuşmazlık çözüm kurulu

Abstract

Large-scale transport infrastructures require significant capital costs, innovative technology/engineering and contain specific risks giving rise to disputes between the contracting parties. FIDIC (International Federation of Consulting Engineers) forms of contract are commonly used on international projects. Dispute boards have been internationally recognised from 1970s and onwards as an alternative and intermediate way of dispute resolution with time and cost advantages over litigation and arbitration. Dispute Adjudication Board (DAB) is a type of dispute board and contained under the general provisions of 1999 version FIDIC contracts. DAB is formed of independent, impartial and professional member(s) with technical knowledge. Parties must give effect to their decisions which is the other important advantage of DAB. The purpose of this paper is to assess DABs which have been in the local market over the past 15 years. Firstly, types of dispute boards, procedures for DAB assignment and functioning under FIDIC contracts have been reviewed. Important international practices have been introduced. Secondly, surveys have been conducted to investigate Turkish contractors and consultants' (experienced on infrastructures) understanding on DAB applications. 11 experts and managers have been asked to rank risks for transport infrastructures and rate effectiveness of different dispute resolution methods for disputes arising from each defined risk group. Dispute boards are expected to become locally common and local adjudicators are needed to respond to market needs. Knowledge and experience to utilize DABs must be improved. Notwithstanding the general understanding on their advantages, there are concerns about the enforcement of their decisions.

Keywords: FIDIC, Transport projects, Dispute adjudication board

*Sorumlu yazarın e-posta adresi: alpkokinp@itu.edu.tr

1. Giriş

1990'ların başından itibaren, büyük bütçeye sahip, yüksek teknoloji ile karmaşık tasarım ve mühendislik gerektiren kamu altyapı yatırımlarına olan eğilim, tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de artmıştır. Bu kamu yatırımları arasında, ulaşım projeleri, özellikle karayolu ve demiryolu projeleri, çok önemli bir paya sahiptir. T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nca hazırlanan bir raporda¹ 2003-2015 yılları arasında, demiryolu ve karayolu yatırımları bedelinin, yaklaşık 70 milyar Amerikan Doları olduğu ve tüm bakanlık yatırımlarının %82'sini oluşturduğu belirtilmektedir.

Tasarımın da müteahhide ait olabildiği (Tasarla ve İnşaat & Mühendislik, Tedarik ve İnşaat Sözleşmeleri)² kamu altyapı yatırım işlerinde, müteahhit ve iş sahibi (taraflar) arasında yapılan sözleşmelerde, özellikle 2000'ler itibariyle, FIDIC³ tipi sözleşmelerin arttığı görülmektedir. FIDIC tipi sözleşmelerin ilk uygulamalarından olan Erzincan Depremi Rehabilitasyon ve Yeniden Yapılandırma projesi (Köksal 2010) ile Gümüşova - Gerede Otoyolu 2. Kısım Bolu Dağı Geçişi projesi (Akbiyıklı vd. 2010) önemli örnekler arasındadır. Yapımı tamamlanmış olan FIDIC sözleşmeli bazı metro ve tramvay projeleri arasında; Samsun, Bursa, Kayseri ve Adana kentsel raylı sistemleri yer almaktadır. Halen yapımı devam eden ulaşım projelerinden, Marmaray projesinde ve Samsun - Kalın mevcut demiryolu hattı modernizasyon projesinde, FIDIC tipi sözleşmeler uygulanmaktadır.

FIDIC, Belçika'da 1913 yılında Belçika, Fransa ve İsviçre tarafından kurulan Müşavir Mühendisler Uluslararası Federasyonu olup, bugün 98 farklı ülkede resmi temsilcilikleri bulunmaktadır. Günümüzde FIDIC, yayımladığı uluslararası inşaat sözleşmeleri ile özdeşleşmiş ve çeşitli FIDIC Sözleşme Şartları⁴ en yaygın kullanılan sözleşme normlarından biri olmuştur (Knutson 2005). Çok ve tek taraflı kalkınma kuruluşları⁵ olarak bilinen birçok uluslararası finans kuruluşu (örneğin; Dünya Bankası, Avrupa Kalkınma Bankası, Avrupa İmar ve Kalkınma Ajansı, Japonya Uluslararası Kalkınma Ajansı)

kredi şartı olarak FIDIC tipi sözleşmelerin kullanılmasını isteyebilmektedir. Ülkemiz ise, 1987 yılında Türk Müşavir Mühendis Mimarlar Birliği'nin temsilciliğinde (TMMMB) FIDIC'e üye ülkeler arasına girmiştir (İnözü 2013). Türk inşaat sektöründe ve mevzuatında önemli bir yere sahip FIDIC sözleşmelerinin açıklandığı ve Türk mevzuatına dair hukuki değerlendirmelerin yapıldığı bazı akademik çalışmalar ve yayınlar mevcuttur (Türegün 1996, Tezcan 2009a, b, Köksal 2013, Atik ve Tüzeman 2014).

FIDIC, taraflar arasındaki uyuşmazlıkların (anlaşmazlıkların) çözümü için, 1995 yılından itibaren ve özellikle 1999 basımı FIDIC sözleşmeleri ile genel sözleşme şartı olarak getirdiği, Uyuşmazlık Çözüm Kurulu'nun⁶ (UÇK'nin) projeye dahil edilmesini önermektedir (Totterdill 2006). Alternatif Uyuşmazlık Çözüm⁷ yöntemi olarak değerlendirilen UÇK, taraflar arasındaki uyuşmazlığın çözümü için, mahkeme (hukuk davaları) ya da tahkim yolundan önce başvuru ve dünyada 1970'lerden bu yana uygulanmakta olan Uyuşmazlık Kurulu⁸ türlerinden biridir (Bunni 2009). Ülkemizde, özellikle son 15 yılda görülmeye başlanan uyuşmazlık kurullarının, teknik ve hukuki açıdan değerlendirildiği, FIDIC özelindeki UÇK uygulamalarının incelendiği akademik ve güncel çalışmalara ihtiyaç duyulmaktadır.

İnşaat risklerinin büyük olduğu altyapı işlerinde, önemli süre ve/veya maliyet sapmaları görülmekte, bunlara bağlı olarak taraflar arasında ek süre ve/veya maliyet taleplerine dair önemli uyuşmazlıklar doğmaktadır. Bu kapsamda, teknik yönü ağır olan uyuşmazlıkların, hızlı, bağımsız ve tarafsız bir yaklaşımla, teknik bilgi ve geçmişe sahip üye(ler)den oluşan bu kurullarca çözümü, sektör için önemli bir gelişme olarak nitelendirilmektedir (Bunni 2005).

Bu çalışmada, FIDIC sözleşmeleriyle, 1995 yılından itibaren uygulanan UÇK'ler üzerinde durulmuştur. UÇK usulleri, avantajları, uygulamada dikkat edilmesi gereken hususlar, teknik bir bakış açısından değerlendirilmiştir. Bu kurulların, Türkiye'deki algısı ve potansiyelinin incelendiği çalışmanın, akademisyenler ve uygulamadakiler için bu aşamada önemli bir kaynak oluşturacağı düşünülmektedir.

¹Kamu Özel İşbirliği Kapsamında Yap İşlet Devlet Projeleri (2015)

²Design and Build & Engineering Procurement and Construction Contracts

³International Federation of Consulting Engineers

⁴FIDIC Conditions of Contract

⁵Multilateral and Bilateral Development Agencies

⁶Dispute Adjudication Board (DAB)

⁷Alternative Dispute Resolution (ADR)

⁸Dispute Board (DB)

Çalışma özellikle ulaşım altyapı işleri örneklemeyle sınırlandırılmıştır. Avrupa'da tamamlanmış 181 ulaşım altyapı projesi, maliyet artış oranları bakımından incelenmiş, tüneller ve köprülerin, %43 oranıyla, demiryolu projelerinin ise, %34 oranıyla en önde gelen projeler arasında yer aldığı ortaya konmuştur (Flyvbjerg vd. 2002). Türkiye'de maliyet artışları geniş bir ölçektir. Bursa hafif raylı metrosunda, %13'lük bir sözleşme bedeli artışı, Adana metrosunda, %60'ların üzerine çıkan bir artış görülmüştür (Alpkökin vd. 2016).

Bu makale dört bölüm olarak yapılandırılmıştır. Giriş bölümünü takiben ikinci bölümde, UÇK'nin FIDIC sözleşmeleri altındaki işleyişlerine dair bir değerlendirme yapılmış ve uluslararası tecrübelerden elde edilen bazı bulgular özetlenmiştir. Üçüncü bölümde, Türk müteahhit ve müşavir firmaları ile, ulaşım altyapı projelerindeki yapım riskleri ve UÇK'lere dair algıyı irdelemek için yapılan anketler değerlendirilmiştir. Son olarak dördüncü bölümde, UÇK'lerin Türkiye'deki mevcut anlayışı ve gelecek potansiyel uygulamalarına dair bazı önemli sonuçlar ve öneriler verilmiştir.

2. Uyuşmazlık Çözüm Kurulları

Genel olarak, uyuşmazlık kurulları, belirli bir sözleşme için oluşturulmuş ve sözleşmenin ve işlerin ifası sırasında, taraflar arasında doğabilecek uyuşmazlıkları önleyen veya çözen kurullar olarak tanımlanmaktadır. Uyuşmazlık kurulu fikri, ilk olarak Amerika'da, 1970'li yıllarda, bir baraj projesinde ortaya çıktıktan sonra, farklı tip ve uygulamaları birçok

ülkede yaygınlaşarak günümüze kadar gelmiştir.⁹ Karşılıklı görüşme veya arabulucu/uzlaştırıcı gibi yöntemlerle tarafların sulh olmadığı durumlarda, tahkim kullanılması veya mahkeme gibi yargılama süre ve masrafları ağır olan yöntemlerle uyuşmazlığın çözümü öncesinde başvuru bir tür ara uyuşmazlık çözümüdür. Şekil 1'de gösterildiği üzere, karşılıklı görüş ve dostane çözümden, hukuk ve tahkime doğru gidildikçe süreçlerin zorluğu ve maliyetinin arttığı ve taraflar arasındaki husumetin şiddetlendiği bilinmektedir. Süre ve maliyet açısından daha verimli olan bu uyuşmazlık kurullarının sözleşmedeki varlıkları uluslararası sektörde itibar görmektedir. Büyük ölçekli altyapı projelerinde ise, mevcut riskler, doğabilecek uyuşmazlıkların sayı ve sonuçları göz önünde bulundurulduğunda, bu tür heyetlerin varlığının önemli bir avantaj teşkil ettiği birçok uzmanca kabul edilmektedir (Ndekugri vd. 2014).

Uyuşmazlık kurulları, uyuşmazlığı, derhal ve uyuşmazlığın doğmasıyla birlikte inceleyebilir, bu özelliğiyle, üzerinden zaman geçmiş uyuşmazlıkların değerlendirildiği tahkim ya da mahkeme yolundan farklılık göstermektedir (Seifert 2005).¹⁰ Genel olarak, uyuşmazlık kurulu maliyetleri, kararın ne olduğundan bağımsız olarak taraflarca paylaşılır. İncelenen FIDIC tabanlı, uluslararası ve 500 milyon Amerikan Doları ve üstü proje bedeline sahip 50 altyapı projesi örneğinden ve ilgili literatürden, bir karar için ortalama maliyetin 20.000-40.000 Avro aralığında olacağı söylenebilir (çok büyük ölçekli uyuşmazlıklar hariç).



Şekil 1. Uyuşmazlık çözüm yöntemleri.

⁹Avusturalya, Bangladeş, Kanada, Danimarka, Mısır, Hindistan, İrlanda, İtalya, Kazakistan, Çin Halk Cumhuriyeti, Lesoto, Yeni Zelanda, Polonya, Uganda, İngiltere, Amerika, Türkiye gibi ülkeler.

¹⁰In real time approach.

2.1. Uyuşmazlık Kurulu Türleri

Uyuşmazlık kurulları, atanmalarına göre iki farklı türde olmaktadır. Birinci türde, 'Sürekli Uyuşmazlık Kurulu'¹¹ projenin başlamasıyla, bir uyuşmazlık oluşmadan, sözleşme taraflarınca atanır, böylelikle proje yönetiminin bir parçası haline gelir, düzenli saha ziyaretlerinde bulunur, aktif olarak projeye dahil olur.¹² İkinci türde ise, 'Amaca Özel, Geçici Uyuşmazlık Kurulu'¹³ bir uyuşmazlık doğmasıyla atanır ve verdiği karar sonrasında görev ve yetkileri sonlanır. Sözleşmede, uyuşmazlık kurulunun atanmasına dair bir madde olmasa dahi, taraflar mutabık olur ise, sözleşmeye yapılacak bir zeyilname ile geçici uyuşmazlık kurulları belli bir uyuşmazlığı çözmek için yetkilendirilebilir. Yakın geçmişte bunun örnekleri Türk inşaat sektöründe görülmüştür. Amaca özel uyuşmazlık kurulları, projenin tümü ve detaylarıyla ilgili tam bir bilgiye sahip olmamakla birlikte, maliyetleri açısından daha uygun olabilir (Owen ve Totterdill 2008). FIDIC, her iki tipte UÇK atamasını kabul etmektedir. Uyuşmazlık kurulları, projenin büyüklüğüne, uyuşmazlığın içeriğine, projede kullanılan tekniklerin karmaşıklığına ve tarafların ortak kararına göre tek ya da üç kişi olabilir. Uyuşmazlık kurulunun her bir üyesi ile, müteahhit ve iş sahibi (FIDIC sözleşmelerinde işveren)¹⁴ arasında üçlü bir sözleşme yapılır.

Uyuşmazlık kurulları, verdikleri karar ya da değerlendirmenin, sözleşme ve hukuki sonuçları bakımından üç şekilde tanımlanmaktadır. Birinci olarak, Uyuşmazlık Değerlendirme Kurulu¹⁵ daha çok Amerika'da yaygın olup, kurul, kendi görüş, fikir ve değerlendirmesini sunar, taraflarca bunlara uyulma yükümlülüğü ve zorunluluğu yoktur. İkinci tip kurullar, dünyada daha yaygın kullanılan ve FIDIC tarafından önerilen UÇK olup, kararları taraflarca sözleşmeye göre uygulanmak zorundadır. Son olarak, üçüncü tür kurullar ise, açıklanan ilk iki türün karışımı olan Karma Uyuşmazlık Kurullarıdır.¹⁶ Bu çalışmanın kapsam ve amacında, FIDIC sözleşmelerinde uygulanan UÇK'ler üzerinde durulacaktır.

UÇK üyelerinin seçim ve atanma prensip ve usulleri büyük önem arz etmektedir. Kurul üyelerinden beklenen en önemli

özellikler; bağımsız, tarafsız, adil olmaları ve tarafların gizlilik ilkelerine uymaları ve tarafların güvenine sahip olmalarıdır. Bununla birlikte, sözleşme ve projede uygulanan teknik ve mühendisliğe dair bilgi ve tecrübe ile sözleşme dili hakimiyeti yine gereken önemli özelliklerdir. Uyuşmazlık kuruluna güven oluşturmak adına, ihale kabulü öncesinde, kurul üyesi isimlerinin belirlenmemesinde fayda olacaktır.

2.2. FIDIC ve Uyuşmazlık Çözüm Kurulu

FIDIC, 1999 basımı sözleşme şartları ile UÇK'leri genel sözleşme şartları kapsamına almıştır. FIDIC Kırmızı Kitap¹⁷, sürekli, üç üyeli ve düzenli saha ziyaretinde (yılıda 3-4 kez) bulunan UÇK'yi önermektedir. Örneğin, işlerin başlangıcından itibaren 28 gün içinde atanmaları gerekir. Atanamamaları durumunda FIDIC ya da TMMMB gibi kurumlar, taraflar adına UÇK üyesini (veya üyelerini) atayabilir. FIDIC Sarı¹⁸ ve Gümüş¹⁹ Kitaplarında, amaca özel UÇK belirtilmekle birlikte, taraflarca, projede gerekli görüldüğünde, özel şartlar ile sürekli UÇK olarak değiştirilebilmektedir. Özellikle ulaştırma gibi büyük ölçekli altyapı projelerinde, aşağıda belirtilen maddelerin ağırlığına göre, sürekli ve üç kişilik UÇK atanması daha uygun olabilecektir:

- Tünel işlerinin içerik ve miktarı;
- İhale aşamasında tahmin edilemeyen risklerin oranı (arkeoloji, zemin koşulları, kamulaştırma, boru ve kablo gibi yeraltı altyapılarının deplasmanları vb.);
- İş değişikliği potansiyeli;
- Ölçüm işlerinin miktar ve zorluk derecesi ve
- Projenin yapıldığı ülke ve hukuk şartları gibi.

FIDIC sözleşme şartlarına göre (Par. 20.4)²⁰ taraflar arasında, sözleşme veya işlerin ifasından kaynaklanan herhangi bir uyuşmazlığın meydana gelmesi durumunda, taraflar, uyuşmazlığın çözümü için UÇK'ye yazılı olarak başvurabilir. Aksi taraflarca mutabık olunmadıkça, UÇK, 84 gün içerisinde karar verecektir. Yukarıda ifade edildiği üzere, bu kadar kısa sürede hukuk ya da tahkim yolu ile bir karar alma olasılığı hemen hemen yoktur.

¹¹Standing or Full-time Dispute Board

¹²Hands-on approach

¹³Ad-hoc Dispute Board

¹⁴The Employer

¹⁵Dispute Review Board - DRB

¹⁶Combined Dispute Board - CDB

¹⁷Red Book 'Conditions of Contract for Construction' (İnşaat İşleri İdari Şartnamesi)

¹⁸Yellow Book 'Conditions of Contract for Plant and Design-Build' (Tesis ve Tasarla-Yap Modeli İnşaat İşleri İdari Şartnamesi)

¹⁹Silver Book 'Conditions of Contract for EPC/Turnkey Projects' (Mühendislik Tedarik ve İnşaat İşleri Anahtar Teslim İdari Şartnamesi)

²⁰SC 20.4 Obtaining DAB's Decision (Uyuşmazlık Çözüm Kurulunun Kararını Sağlama)

UÇK'ye başvurmak için en önemli kısıt, UÇK'nin karar verme yetkisinde olmak kaydıyla, taraflar arasında bir uyuşmazlığın oluşması (uyuşmazlığın kristalleşmesi) şartıdır. Ancak bir uyuşmazlık oluşması durumunda UÇK'ye başvurulabilir. Öte yandan, taraflardan biri, uyuşmazlığı UÇK'ye havale eder, diğer taraf uyuşmazlığın oluşmadığını iddia ederse, bu durumda UÇK, uyuşmazlığın oluşup oluşmadığı hususunda bir karar verebilir. UÇK'ye başvuru bazı önemli uyuşmazlık örnekleri aşağıda listelenmiştir:

- Müteahhidin, sözleşmeye göre (Par. 20.1)²¹ sunduğu iddia ve talebinin (ek süre ve/veya maliyet) Mühendisçe²² (veya işverence) Par. 3.5 kararı²³ ile reddedilmesi;
- İşverenin, sözleşmeye göre (Par. 2.5)²⁴ sunduğu iddia ve talebine (örneğin müteahhit tarafından işverene yapılacak bir ödeme) dair verilen Mühendis (veya işveren) Par. 3.5 kararının, müteahhit tarafından reddedilmesi;
- Müteahhidin iddia ve talep usullerini (Par. 20.1) gereğince uygulamadığı gerekçesiyle, iddia ve talebinin Mühendisçe (veya işverence) reddedilmesi;
- Mühendisçe (veya işverence) müteahhit ödemelerinden yapılan kesintilerin, müteahhit tarafından reddedilmesi;
- Müteahhidin finansal maliyet²⁵ talepleri;
- Müteahhidin, Mühendisçe (veya işverence) verilen bir talimatın, değişiklik talimatı (Madde 13)²⁶ oluşturduğunu iddia etmesi;
- Mühendisin (veya işverenin), müteahhide vereceği cevapları geciktirmesi ve
- Taraflarca, sözleşme belgeleri ve sorumlulukların farklı yorumlanması gibi.

FIDIC sözleşmelerinde, sürekli UÇK durumunda, uyuşmazlık ihbarında bulunma gereği yoktur. Taraflarca hazırlanan belgeler ile UÇK'ye başvurulabilir. Tarafların isteği üzerine, hazırlanan belgelere ek olarak, UÇK üyelerine taraflarca sunum yapılacak bir oturum²⁷ düzenlenebilir. UÇK'ye başvurular için hazırlanan belgeler, uyuşmazlığa dair tüm

sunum (iddia ve talep, değişiklik emri, karar gibi), yazışmaları ve diğer ilgili belgeleri (toplantı notları, saha fotoğrafları gibi) içeren, tarafların durumlarını belirten detaylı belgeler olmalıdır. Çok teknik konular ile ilgili UÇK başvurularında, tarafların, kendi durumlarını daha iyi açıklayabilmesi için oturum yapılmasında fayda olacaktır.

Temelde iki farklı şekilde UÇK'ye başvurulabilir (Şekil 2). Birinci tipte, müteahhidin, Par. 20.1'e göre sunduğu kendi iddia ve taleplerine dair, işveren ya da Mühendisin Par. 3.5'e göre verdiği kararını, kısmen ya da tamamen kabul etmemesi, ya da müteahhidin, işverenin Par. 2.5'e göre sunduğu iddia ve taleplerine dair, işveren ya da Mühendisin Par. 3.5'e göre verdiği kararını, kısmen ya da tamamen kabul etmemesi durumudur. Her iki durum için, taraflar, iddia ve taleplerini destekleyen ve daha önceden birbirlerine sundukları bilgi ve belgeleri (Par. 20.1 ve Par. 2.5'e göre sunulması gereken), işveren ya da Mühendisin gerekçeli Par. 3.5 kararını, bu karara müteahhidin itirazlarını ve ilgili diğer bilgi ve belgeleri bir paket halinde UÇK'ye havale edebilirler.

Uyuşmazlık, tarafların iddia ve taleplerinden (Par. 20.1 veya Par. 2.5'e göre) kaynaklanmıyor, ancak sözleşme veya işlerin ifasıyla ilgili herhangi bir durumdan kaynaklanıyor ise, taraflardan biri, önce kendi durum, talep, iddia ve savunmasını açıklayan bir belge hazırlar, diğerine sunar, diğer taraf cevaben kendi durum, talep, iddia ve savunmasını açıklayan bir belge hazırlar ve tüm bu belgeler UÇK'ye havale edilir.

UÇK kararı alınınca, taraflar ivedilikle uygulayacaktır. UÇK kararına 28 gün içinde taraflardan biri ya da taraflarca Uygun Bulmama İhbarı²⁸ verilirse, kararın tahkim yolu açılır ve taraflar tahkime başvurabilir. UÇK kararı, taraflarca karşılıklı anlaşma ya da tahkim yoluyla değiştirilmez ise, uygulanmaya devam edilecektir.²⁹ UÇK kararına 28 gün içinde uygun bulmama ihbarı verilmez ise, karar kesinleşerek her iki taraf için bağlayıcı ve nihai olma niteliği kazanacaktır.³⁰

UÇK'ye havale edilen uyuşmazlıklar ve kararların tahkim yoluyla değiştirilme oranına dair dünyada bazı önemli istatistikler mevcuttur (Chern 2011, Hewitt 2011).

²¹SC 20.1 Contractor's Claim (Müteahhidin İddia ve Talepleri)

²²FIDIC altında işveren müşaviri (The Engineer)

²³SC 3.5 Determination (Kararlar)

²⁴SC 2.5 Employer's Claim (İşveren İddia ve Talepleri)

²⁵Financing Charges

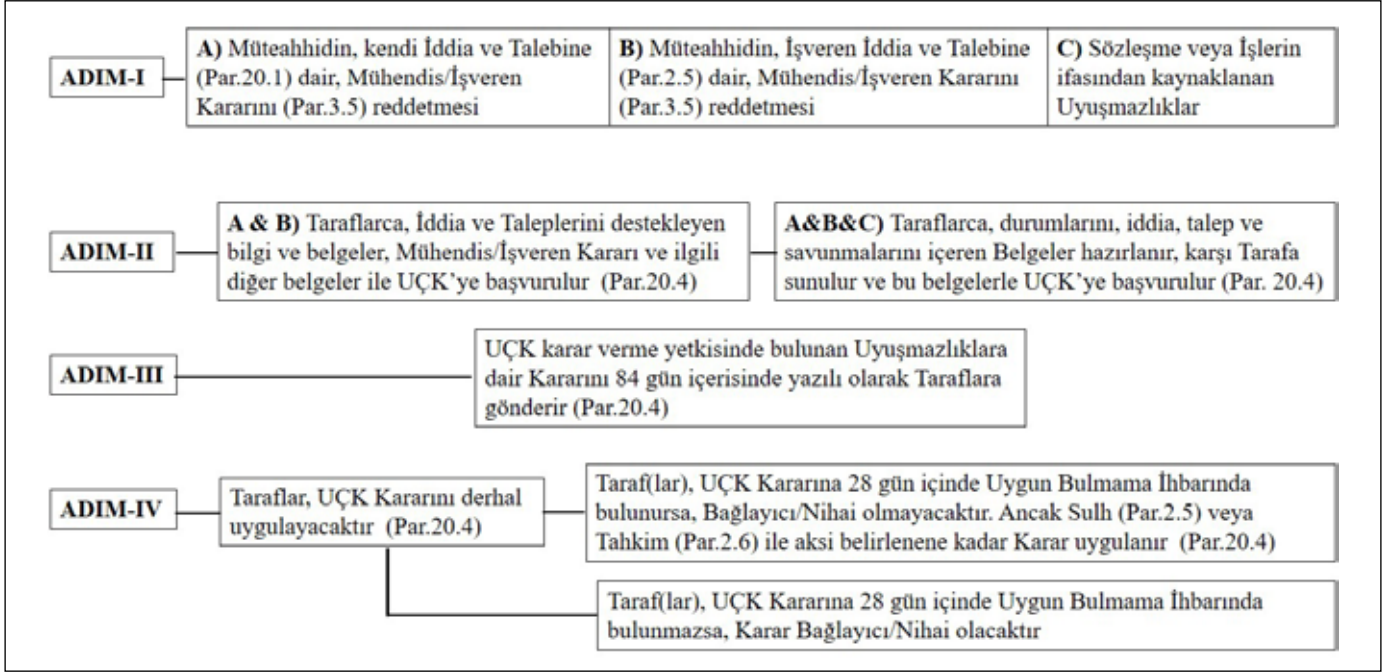
²⁶Clause 13 Variations and Adjustments (Değişiklikler ve Düzeltmeler)

²⁷DAB Hearing

²⁸Notice of Dissatisfaction

²⁹Interim-Binding Decision

³⁰Final and Binding upon both Parties



Şekil 2. FIDIC altında uyuşmazlık çözüm kuruluna başvuru usulleri.

- Çin'de inşa edilmiş 'Ertan Hydroelectric Dam' projesinde (2 milyar Amerikan Doları bedelinde), 40 adet uyuşmazlık için uyuşmazlık kuruluna başvurulmuş, bunların hiçbiri için sonrasında tahkim ya da hukuk yoluna gidilmemiştir.
- 'The Hong Kong International Airport' projesinde (15 milyar Amerikan Doları bedelinde), 6 adet uyuşmazlık için uyuşmazlık kuruluna başvurulmuş, bunlardan sadece biri için sonrasında tahkim yoluna gidilmiş ve tahkimde uyuşmazlık kurulu yönünde karar verilmiştir.
- Güney Afrika'da inşa edilmiş 'Katse Dam' projesinde (2,5 milyar Amerikan Doları bedelinde), 12 adet uyuşmazlık için uyuşmazlık kuruluna başvurulmuş, bunlardan sadece biri için sonrasında tahkim yoluna gidilmiş ve tahkimde uyuşmazlık kurulu yönünde karar verilmiştir.
- Uyuşmazlık kurulu atanmış projelerde, uyuşmazlıklar, ortalama olarak %98 oranında uyuşmazlık kurullarınca çözümlenmiş ve %2 oranında uyuşmazlık kurulu kararları tahkime taşınmıştır.
- Tahkimde, uyuşmazlık kurullarından farklı karar çıkma oranı ise %10'un altındadır.

Teknik ve sözleşme dayanağı itibarıyla iyi yazılmış ve kanıtlanmış iddia ve savunmalar, UÇK'de uyandırdığı ilk tesir açısından önemli olduğu gibi, UÇK kararları için de büyük önem arz etmektedir. UÇK'nin kendisine verilen

zaman içerisinde bir karara varabilmesi için tüm gerekli belge ve bilgilerin düzgün bir biçimde sunulması gerekir. Burada tarafların dikkat etmesi gereken bir diğer husus, UÇK'ye sundukları soruların açık ve net olarak ifade edilmiş olmasıdır.

3. Sektör Anketleri ve Bulgular

Öncelikle, 15 adet ulaşım altyapı projesi ve bu projelerde gelişen 33 adet uyuşmazlık örneğinde, sektör riskleri ve potansiyel uyuşmazlık sebepleri belirlenmiştir. İncelenen 15 projeden, 10 adedi, 4734 sayılı Kamu İhale Kanununa göre ihale edilmiş proje olup, geri kalan 5 proje, FIDIC tipi sözleşmeli ve Dünya Bankası sözleşmeli işlerdir. Birinci sırada yer alan uyuşmazlık nedeni iş değişikliklerinden kaynaklıdır. Verilen sözlü ya da yazılı bir talimatın, iş değişikliği kapsamında olup olmadığı veya iş değişikliği süre ve fiyat sonuçlarının belirlenmesiyle ilgili uyuşmazlıklardır. Çizelge 1'de, 33 adet uyuşmazlık, sebeplerine göre 5 ana grupta sınıflandırılmış ve örneklemedeki ağırlıkları verilmiştir. Bu uyuşmazlıkların önemli bir kısmı karşılıklı görüşme, yerel hakem ve UÇK ile çözülmüş olup, üç uyuşmazlıkta tahkim ve hukuk yoluna gidilmiştir.

Uyuşmazlık kurullarının farklı ülkelerdeki uygulama, algı, bilgi ve tecrübelerine dair uluslararası literatürde birçok yayın bulunmaktadır (Mısır için El-Adaway ve Ezeldin 2007, Çin için Hill ve Wall 2008, Amerika için Menassa

ve Mora 2010, İrlanda için Owens 2008 ve Singapur için Teo 2008). İngiltere’de yapılan bazı kanuni düzenlemeler ile belirli inşaat sözleşmelerinde, uyuşmazlık kurulları kısmen zorunlu hale getirilmiştir (Anderson 2008).³¹ Benzer akademik çalışmaların Türk inşaat sektörü özelinde de çoğalması yararlı olacaktır.

Bu kapsamda, yerel algı ve bilginin değerlendirilmesi amacıyla, Türk firmalarını kapsayan anketler düzenlenmiştir. Anketler, gizlilik sebebiyle isimleri burada açıklanmayan 11 kişiden oluşan müteahhit ve müşavir firma yetkilileri ile yapılmıştır. Firma seçiminde, 25 yıldan fazla altyapı tecrübesi olan müteahhit firmaları tercih edilmiştir. Bu firmalarda, proje ve sözleşme yönetimi ile ilgili müdür seviyesindeki yetkililerle anketler gerçekleştirilmiştir. Müşavirlik firmaları ile yapılan anketlerde ise benzer alanda en az beş yıllık

Çizelge 1. İncelenen projelerde uyuşmazlık sebeplerinin dağılımı.

Uyuşmazlık sebepleri	Uyuşmazlık sayısı
İş değişiklikleri	12
Birim fiyat anlaşmazlıkları	7
Müteahhit ödemelerinden yapılan kesintiler & Geç ödemeler	5
Süre uzatımı talepleri	4
Diğer	5

Çizelge 2. Risk sınıflandırması.

Risk tanımları	Alt risk grupları
Tasarım	İşveren tasarımı gecikmeleri, Hatalı tasarımlar, Tasarım onaylarında gecikmeler, Tasarım değişiklikleri, Eksik/hatalı zemin verileri gibi.
Saha	Kamulaştırma, Saha teslimi gecikmeleri, Altyapı deplasmanları, Arkeolojik kazılar, Zemin üstü binaların durumu, Mevcut trafik ve geçici trafik yönetimi, İş güvenliği, Saha koşullarına dair eksik bilgi gibi.
İnşaat	Zemin koşulları, Zemin suyu, Malzeme ekipman ve işgücü tedariki, Hafriyat taşıma ve boşaltım alanı, Hava koşulları, İş değişiklikleri, Üçüncü kişiler ile interfazlar, İşverenin işi hızlandırma talepleri gibi.
Finansal	Fiyat artışları, Enflasyon, Müteahhit ödemelerinde gecikmeler ve kesintiler gibi.
İzinler ve Onaylar	Yerel idare izin ve onaylarında gecikmeler, İlgili kamu kurumu izin ve onaylarında gecikmeler, İzin ve onay süreçlerinin zorluğu, Uzman eksikliği gibi.
Sözleşme	Sözleşme ve eklerindeki muallak tanımlar, Sözleşme ve eklerinin taraflarca farklı yorumlanması, İşverenin aşırı talepleri gibi.

³¹Statutory Adjudication in the UK by Housing Grants, Construction and Regeneration Act, 1996

³²Probability of occurrence of risk

³³Impact of risk

³⁴R= P x I

³⁵Yapılan istatistiksel güvenilirlik analizinde, tüm risk grupları için elde edilen değerler kabul edilebilir düzeyde anlamlı çıkmıştır.

müşavirlik tecrübesi olan yetkililer ve uzmanlar ankete dahil edilmiştir.

Ankete katılan yetkili ve uzmanlara yöneltilen sorularda kullanılmak üzere, öncelikle ulaşım altyapı projeleri için 6 ana risk grubu ve alt risk grupları sınıflandırılmış ve tanımlanmıştır (Çizelge 2). Bunun için, yukarıda incelenen örnek projelerden ve uluslararası literatürden faydalanılmıştır (Perera vd. 2009, Zayed vd. 2008 ve Ghosh vd. 2004).

Anket kapsamında görüşülen yetkili ve uzmanlardan, Çizelge 2’de tanımlanan her bir alt risk sınıfı için 1-5 arasında (1 en az, 5 en yüksek olmak üzere) olmak üzere ‘Riskin oluşma olasılığı (P)³² ile ‘Riskin etkisi (I)³³ faktörlerini derecelendirmeleri istenmiştir. ‘Project Risk Rating’ adı verilen yöntemle Risk (R), P ve I değerlerinin çarpımıyla hesaplanmıştır.³⁴ Yukarıda tanımlanan 6 ana risk grubunun her biri için en yüksek iki derecelendirmeyi alarak R değeri en yüksek olan iki alt risk grubu Çizelge 3’de özetlenmiştir.

Politik sebeplerden dolayı işverenin işi hızlandırma talepleri, kamulaştırma, üçüncü tarafların (kamu kurumları) izin ve onayları, müteahhit ödemelerinde gecikmeler ve kesintiler, iş değişikliği talimatları, altyapı deplasmanları ve eksik/hatalı zemin verileri öne çıkan risk faktörleri olarak sıralanmaktadır.³⁵

Anketin ikinci kısmında, katılımcılara Şekil 1’de belirtilen 5 farklı uyuşmazlık çözüm yöntemi ile ilgili tecrübe ve görüşleri sorulmuştur. Her bir alt risk grubu için ayrı ayrı olmak üzere, bu alt risk gruplarından doğan/doğabilecek uyuşmazlıklar için hangi yöntemleri ne yoğunlukta kullandıkları veya tercih edebilecekleri ile bu yöntemlerle ilgili memnuniyetlerini (tecrübelerine ve yöntemlere dair genel bilgilerine dayanarak) 1 ile 5 arasında derecelendirmeleri istenmiştir (Çizelge 4). Çizelge 4’te özetlenen sonuçlar, Çizelge 3 ile verilen en yüksek iki alt risk grubunun ortalamasını göstermektedir. Daha düşük derecelendirilen diğer alt risk grupları, yüksek risk faktörlerine ve bu risklerden doğabilecek uyuşmazlıklara yoğunlaşmak amacıyla inceleme kapsamına alınmamıştır.

Anket sonuçlarında, karşılıklı görüşme ve hukuk ile tahkim yoluyla çözüm halen en yoğun başvurulmuş yöntemlerdir. Uyuşmazlık kurulları ile çözüme dair tecrübe ve bilgi nispeten sınırlı kalmaktadır. Bununla birlikte, bu kurullar ile tecrübesi olan katılımcıların, memnuniyet mertebesinin

yüksek olduğu, bizzat tecrübesi olmayan katılımcıların, genel bilgileri ve beklentileri doğrultusunda derecelendirdikleri memnuniyetlerinin de benzer şekilde yüksek olduğu görülmüştür. Bu sonuç, yerel sektörde UÇK’ye dair algı ve beklentinin olumlu olduğu yönünde yorumlanmıştır. Anket kapsamında, katılımcılar ile yapılan kısa mülakatlarda, UÇK’nin mevcut durumdaki önemli dezavantajları olarak, ne derecede iyi bilindikleri ve kararlarının hukuki olarak bağlayıcılığı hususları ifade edilmiştir.

4. Sonuç ve Öneriler

Milletler Arası Ticaret Odası (MTO)³⁶ uyuşmazlık kurullarının aktif olarak destekçisidir. Son yıllarda FIDIC tipi sözleşmelere alternatif olarak sıkça kullanılan NEC³⁷ sözleşmelerinde de uyuşmazlık kurulları önerilmektedir. Taraflar için en önemli avantajı, yargı ya da tahkime oranla hızlı ve maliyeti düşük bir ara ve alternatif uyuşmazlık çözüm yöntemi olmasıdır.

Çizelge 3. Risk derecelendirme sonuçları.

Risk tanımları	Alt risk grupları	Risk derecesi
Tasarım	Eksik/hatalı zemin verileri	14,80
	Hatalı tasarımlar	12,40
Saha	Kamulaştırma	16,27
	Altyapı deplasmanları	15,00
İnşaat	İşverenin işi hızlandırma talepleri (politik nedenler ile)	17,00
	İş değişiklikleri	15,18
Finansal	Müteahhit ödemelerinde gecikmeler ve kesintiler	15,73
	Fiyat artışları	14,18
İzinler ve Onaylar	İlgili kamu kurumu izin ve onaylarında gecikmeler	15,91
	Yerel idare izin ve onaylarında gecikmeler	14,09
Sözleşme	Sözleşme ve eklerinin taraflarca farklı yorumlanması	12,82
	Sözleşme ve eklerindeki muallak tanımlar	11,73

Çizelge 4. Uyuşmazlık yöntemlerine ilişkin derecelendirme sonuçları.

Uyuşmazlık yöntemi	Kullanım sıklığı	Memnuniyet
Hukuk yolu	3,30	3,20
Tahkim	3,10	3,45
Uyuşmazlık kurulları	1,30	4,06
Arabulucu/Uzlaştırıcı/Uzman ile	1,60	3,29
Karşılıklı görüşme ve sulh	3,60	4,0

³⁶International Chambers of Commerce (ICC)

³⁷NEC New Engineering Contracts (Engineering and Construction Contracts-ECC)

Müteahhitler, uyuşmazlıkları havale eden taraf olarak daha çoğunluktadır. Sözleşme sonuna kadar beklemeden, uyuşmazlıkların her an bu kurullara havale edilmesi ve çözüme ulaştırılabilmesi sebebiyle müteahhitler, UÇK'ye daha olumlu bakmaktadır. Ulaşım altyapıları gibi uzun dönemli ve yüksek bütçeli projelerde, UÇK'nin varlığı, müteahhitlerin nakit akışını olumlu etkileyebilmektedir. Zira uyuşmazlıklara dair UÇK tarafından verilen kararların, nihai olmasa dahi sözleşmeye göre uygulanmak zorunda olması, müteahhitler açısından, kendilerine yapılacak ödemelerin daha net olabileceği anlamına gelmektedir.³⁸ Bununla birlikte, kurul kararlarının uygulanmasına dair sektörde bazı endişe ve şüphelerin olduğu görüşülen yetkili ve uzmanlarca altı çizilerek ifade edilmiştir.

Uygulamada bazı ülkelerde (örneğin Katar), UÇK kullanımına dair sözleşme maddeleri FIDIC sözleşme şartlarından çıkartılarak ihaleye gidilebilmektedir. Özellikle, müteahhitlerin bu durumdan haberdar olup, ihale aşamasındaki görüşmelerde ve fiyatlandırmalarında UÇK'nin mevcut bulunup bulunmadığını iyi değerlendirmeleri gerekecektir. Müteahhitler, UÇK'nin olması durumunda risklerinin azalacağı düşüncesinden hareketle sözleşme bedellerine bunu olumlu olarak yansıtılmaktadır.

Zemin koşulları, kamulaştırma, izin ve onaylar, iş değişikliği talimatları ve politik baskı gibi risklerin varlığı ve bu risklerden kaynaklanan uyuşmazlıkların süre ve/veya maliyet sonuçları itibarıyla ulaşım altyapı projeleri önemli ve kritik projelerdir. Bu uyuşmazlıkların çözümünde, UÇK'ler önemli ve etkin bir rol oynayabilmektedir. Örneğin, önemli bir uyuşmazlık sebebi olan iş değişikliği talimatlarıyla ilgili uyuşmazlıkların analizinde, sözleşme ve eklerinin çok iyi yorumlanması ve işin tekniğine ve mühendisliğine ilişkin bilgi sahibi olunması gerekmektedir. Bu kapsamdaki uyuşmazlık çözümlerinde, önemli uluslararası UÇK kararları mevcuttur.

Öte yandan UÇK'lerin varlığı, kendi inisiyatiflerinde verebilecekleri bazı kararlar da bile, kendi adlarına daha az risk almak adına, tarafların UÇK'ye başvurma ve dostane çözüm için görüşmelere fazla zaman vermeme eğilimi göstermelerine sebep olabilmektedir. UÇK süreçleri iyi yönetilemediği durumda bu önemli bir dezavantaj olarak ortaya çıkmaktadır.

Türk müteahhit ve müşavir firmalarınca UÇK usul ve işleyişi çok iyi bilinmemektedir. Müteahhit ve müşavir firmaların uyuşmazlık kurullarını kullanmayı daha iyi öğrenmelerinde

fayda olacaktır. Kurulların varlıkları, tarafları daha iyi yazışmalara ve belge hazırlamaya yönlendirmektedir.

UÇK üyelerinin seçiminde, yapıcı bir yaklaşım sergilenmesi gerekecektir. İyi örnekler, UÇK üyelerinin güvenilirliğini arttıracak gibi, kötü örnekler de olumsuz etkileyecektir. Türk piyasasının oluşumuyla UÇK, Türk firmaları için daha cazip (fiyat ve uygulama açısından) hale gelebilir. Uluslararası piyasada Türk firmalarının ve uzmanlarının katılımı ve rekabeti önemlidir. UÇK, yalnızca tarafların saygı gösterdiği, güvendiği, istediği ve işleyişlerini bildiği ve anladığı sürece etkin bir yöntemdir.

Türkiye sektöründe uyuşmazlık kurulları uygulamaları ile ilgili yapılacak ulusal ve uluslararası yayınlar, bu alandaki farkındalık ve bilgiyi arttıracaktır. Bu kurulların, ihale aşamasında müteahhit risk değerlendirmelerine ve tekliflerine nasıl yansıdığı/yansıyabileceği, taraflar arasında ek maliyet taleplerinden doğan ödeme uyuşmazlıklarının çözümünde ve projenin nakit akışında ne derece etkili oldukları gibi istatistiksel çalışmaların da ilgi uyandırabileceği düşünülmektedir. İş sahibi kamu kurumlarının da dahil edildiği, detaylı ve kapsamlı yerel sektör uygulamaları ve anketleri özelinde, uyuşmazlık çözüm kurullarının işleyişlerine dair teknik ve hukuki açıdan değerlendirmelerin yapılacağı ve kapsamlı önerilerin getirileceği güncel çalışmalarla önemli bir literatür oluşturabilecektir.

5. Teşekkür

Öncelikle ankete katılan tüm firma yetkililerine ve uzmanlara teşekkürlerimi sunarım. Makalenin yazımı sırasında bana destek olan tüm değerli meslektaşlarıma ve önemli katkılarından dolayı sayın hakemlere ayrıca teşekkürlerimi ifade etmek isterim.

6. Kaynaklar

- Akbıyıklı, R., Dikmen, SU., Alpkökin, P. 2010.** Türkiye'de büyük bir otoyol inşaatı projesinde oluşmuş bir taşkın olayının ekonomik etkilerinin incelenmesi. 1. Proje ve Yapım Yönetimi Kongresi, s. 785-797, Ankara.
- Alpkökin, P., Kiremitçi Topuz, S., Black, J.A., Cetinavci, S. 2016.** LRT and street tram policies and implementation in Turkish cities. *J. Transp. Geogr.*, 54: 476-487.
- Anderson, RNM. 2008.** Adjudication in the United Kingdom: Constitutional implications. *J. Prof. Iss. Eng. Educ. Pract.*, 134(3): 309-314.

³⁸Pay Now Argue Later approach

- Atik Tüzemen, E. 2014.** FIDIC kırmızı kitap (New Red Book) kuralları uyarınca inşaat sözleşmelerinde müteahhidin sorumluluğu. *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi C, XVIII, 2:* 53-84.
- Bunni, NG. 2009.** Dispute boards. A presentation on dispute boards with particular emphasize on FIDIC's DAB procedure. ICC/FIDIC Events, İstanbul.
- Bunni, NG. 2005.** The FIDIC forms of contract, 3rd Edition, Wiley and Blackwell, UK, 599 pp.
- Chern, C. 2011.** Chern on dispute boards: Practice and procedure, 2nd Edition, Wiley and Blackwell, UK, 1 pp.
- El-Adaway IH., Ezeldin, AS. 2007.** Dispute review boards: Expected application on Egyptian large-scale construction projects. *J. Prof. Iss. Eng. Educ. Pract.*, 133(4): 365-372.
- Flyvbjerg, B., Holm, MS., Buhl, S. 2002.** Underestimating costs in public works projects: Error or Lie?. *J. Am. Plann. Assoc.*, 68(3): 279-295.
- Ghosh, S. Jintanapakanont, J. 2004.** Identifying and assessing the critical risk factors in an underground rail project in Thailand: A factor analysis approach. *Int. J. Proj. Manag.*, 22: 633-643.
- Hewitt, A. 2011.** Construction claims & responses: Effective writing & presentation, Wiley Blackwell, UK, 175 pp.
- Hill, T., Wall, CJ. 2008.** Adjudication: Temporary binding and tiered dispute resolution in construction and engineering: Hong Kong experience. *J. Prof. Iss. Eng. Educ. Pract.*, 134(3): 306-308.
- İnoz, D. 2013.** FIDIC'in 100. yılı ve teknik müşavirlik sektörümüz. *Türk Müşavir Mühendisler ve Mimarlar Birliği Teknik Müşavir Dergisi*, 29: 3.
- Knutson, R. 2005.** An analysis of international construction contracts, Kluwer Law International and International Bar Association, The Netherlands.
- Köksal, T. 2013.** FIDIC inşaat işleri şartnamelerine göre taraflar arasındaki uyuşmazlıkların çözümü mekanizmaları. *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, 106: 411-428.
- Köksal, T. 2010.** Uluslararası inşaat sözleşmesi modeli olarak FIDIC inşaat işleri sözleşme şartları. *Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1(20): 85-109.
- Menassa, CC., Mora, FP. 2010.** Analysis of dispute review boards application in U.S. construction projects from 1975 to 2007. *J. Manage.Eng.*, 26(2): 65-77.
- Ndekugri, I., Chapman, P., Smith, N., Hughes, N. 2014.** Best practice in the training, appointment, and remuneration of members of dispute boards for large infrastructure projects. *J. Prof. Iss. Eng. Educ. Pract.*, 30(2): 185-193.
- Owens, C. 2008.** Dispute resolution in the construction industry in Ireland: A move to adjudication? *J. Prof. Iss. Eng. Educ. Pract.*, 134(2): 220-223.
- Owen, G., Totterdill, G. 2008.** Dispute boards: Procedures and practices, Thomas Telford, UK, 17 pp.
- Perera, B., Dhanasinghe, I., Rameezdeen, R. 2009.** Risk management in road construction: the case of Sri Lanka. *Int. J. St. Prop. Manage.*, 13(2): 87-102.
- Seifert, BM. 2005.** International construction dispute adjudication under international federation of consulting engineers conditions of contract and the dispute adjudication board. *J. Prof. Iss. Eng. Educ. Pract.*, 131(2): 149-157.
- Teo, PJP. 2008.** Adjudication: Singapore perspective. *J. Prof. Iss. Eng. Educ. Pract.*, 134(2): 224-230.
- Tezcan, Y. 2009(a).** FIDIC sözleşme ihtilaflarında son gelişmeler. *Türk Müşavir Mühendisler ve Mimarlar Birliği Teknik Müşavir Dergisi*, 13: 16-21.
- Tezcan, Y. 2009(b).** FIDIC sözleşmelerinde süre uzatımı talepleri nasıl analiz edilir? (Vaka etüdü). *Türk Müşavir Mühendisler ve Mimarlar Birliği Teknik Müşavir Dergisi*, 14: 13-19.
- Türegün, N. 1996.** FIDIC açısından inşaat sözleşmeleri. Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü İnşaat Sözleşmeleri Ortak Semineri, s.249-285, Ankara.
- Totterdill, BW. 2006.** FIDIC users' guide: A practical guide to the 1999 red and yellow books, Thomas Telford Publishing, London, 288 pp.
- Zayed, T., Amer, M., Pan, J. 2008.** Assessing risk and uncertainty inherent in Chinese highway projects using AHP. *Int. J. Proj. Manag.*, 26: 408-419.