

PROJE YÜK TAŞIMACILIĞINDA YOL İZİN BELGELERİ ve KURALLARI

Aydın SARI*

Alınış Tarihi: 04 Şubat 2016

Kabul Tarihi: 06 Mayıs 2016

Öz: Yurtiçi ve yurtdışı proje yük taşımacılığı büyük bir hızla yaygınlaşmaktadır. Proje yük taşımacılığı özel bir uzmanlık gerektirmektedir. Yurtiçinde ve yurtdışında proje yüklerin gabari dışı yük olarak taşınması gerekir. Taşıma esnasında yol güvenliğini tehlikeye attığı için karayolu yetkililerinden izin alınmalı, ilgili taraflarca önlemler alındıktan sonra nakliyesi yapılmaktadır. İzin belgesi gabari dışı yol izin belgeleri olarak ifade edilmektedir. Güzergah izinlerinin alınması, taşımanın sağlıklı yapılması için vazgeçilmezdir. Aksi halde nakliye yapılamamaktadır. İhracat miktarının artması ve ülkenin nitelikli teknolojiye dayalı ihracat kalemlerinin gelişebilmesi ağır yük nakliyesinin yurtiçi ve yurtdışı nakliyesinin gelişmesine bağlıdır. Kombine taşımacılığın yaygınlaşması ve yapılabilir halde olması Türkiye’de deniz, kara, hava ve demiryolu ile proje yüklerin taşınmasını geliştirmiştir. Proje taşımacılığı arttıkça ihracat miktarının arttığı gözlemlenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Proje Yükler, Ağır Nakliye, Yol Güzergahı, İhracat, Yol İzin Belgesi.

THE TRANSPORTATION PERMITS IN THE PROJECT CARGO AND REGULATIONS

Abstract: The “Project Cargo” in transportation is growing fast in the domestic and foreign markets and is a special experience. It means that oversize/overweight cargo has been transported in domestic and foreign markets but has to become illegal because it is dangerous for road traffic. Transport must not be allowed without an oversize/overweight permit. This permit is compulsory to transport the cargo with confidence. The amount and quality of exporting technological commodities in a country depends on the haulage of the projected cargo domestically and abroad. Because the circulation of combined transport is now common all over the world, the amount of cargo transport and export is now also common in Turkey.

Keywords: Special hauling permit, Oversize Cargo, Project Transportation, Export, Road Permission.

I. Giriş

Proje yük taşımacılığı hızla gelişen bir sektör haline gelmektedir. Proje yüklerin, seyahat esnasında diğer araçların ve alt yapının olumsuz etkilenmemesi için devlet karayollarında sorunsuz ve güvenle taşınması temel amaçlardan biridir. Proje taşımacılığı yükün imalat yerinden, gemiden, başka bir taşıttan, fabrikadan veya depodan yüklenmesi ile başlamaktadır. Yükü çekecek kapasitede uygun bir karayolu çekicisinin seçimi seyahat boyunca sorunsuz

* Doç. Dr., Aydın SARI, Pamukkale Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü

taşımanın temelidir. Uygun römork ve çekicinin belirlenmesi, yükün özellikleri, gidilecek güzergah ve yapılacak kilometre durumuna göre belirlenmektedir.

Proje yükün taşıt üstüne alınması, yeterli çeker tonajı olan vinçler vasıtası ile yapılmaktadır. Vinç ile yükleme birçok tedbiri gerektirmektedir. Dayanıklı halat ve ırgatlar gerektirir, hatta güçlü zemin aranmalıdır. Proje taşımacılığında yükleme ve boşaltma mühendislik işlemleri dahilinde yapılmalıdır. Sürücü ve yardımcı personelin ağır yükler konusunda deneyimli olmaları yol koşulları ve zemin etütlerini izler nitelikte bulunmalıdır. Ağır yük taşımacılığında, kılavuz araç uygulaması, vazgeçilmez uygulamalardan bir tanesidir. Proje taşımacılığının ekip işi olduğu unutulmamalıdır.

Trafik akışının olduğu karayollarında ve kırsal alanlarda güvenli sürüşün sağlanabilmesi için karayolu yetkililerinin, trafik polisinin, il, ilçe ve köy yetkililerinin ağır yük vasıtasının geçişi konusunda bilgilendirilmesi ve koordineli bir çalışmanın yapılması güvenlik için vazgeçilmezdir.

Proje taşımacılığının diğer bir yanı, bir fabrika makinelerinin tamamen sökülüp başka bir ülkeye taşınması ve monte edilmesidir. Diğer bir deyişle fabrikanın tamamen bir yerden başka bir yere taşınmasıdır. Fabrikanın taşınması, son yıllarda işgücü ücretleri yüksek olan ülkelere işgücü daha düşük olan bölgelerdeki ülkelere yapılmaktadır. Taşıma esnasında başta denizyolları olmak üzere kara ve diğer taşıma modları da kullanılmaktadır. Fabrika taşımalarında makinelerin sökülmesi ve yeniden montajının yapılması, mühendislik hizmetlerini gerekli kılmaktadır. Deneyimli çalışanların montaj konusunda avantajları çok fazladır. Maliyeti düşük düzeyde tutmaktadır.

II. Proje Taşımacılığı Tanımı

Proje taşımacılığı, kavram olarak standart dışı ağır ve standart dışı ölçülerde olan yüklerin bir çıkış noktasından bir diğer varış noktasına kadar özel tedbirlerle ve özel araçlarla bir program çerçevesinde taşınmasıdır. Standart dışı ağırlıkta ve standart dışı ölçülerde olan yükler bir proje kapsamında olabilir. Yurtiçi veya yurtdışı bir projenin, başından sonuna kadar projenin ihtiyaç duyduğu araçlarını, aparatlarını içeren tüm kısımlarını bir defada veya kısım kısım taşıyarak projeyi teslim edene kadarki, tüm süreç içinde bulunmak ve gerekli her tür malzemeyi proje alanına eksiksiz taşıyarak proje bitene kadar gerekli taşıma koordinasyonunu yapmaktır. Ayrıca proje taşımacılığı bir bütünü oluşturmak için üretilmiş ve montajı yapılacak parçalardan (örneğin rüzgar enerjisinden faydalanmak için üretilen rüzgar gülleri) veya demontajı yapılmak amacıyla yerinden sökülmüş fakat başka bir yerde montajı olacak parçalardan (fabrikanın tamamen sökülüp başka bir yerde kurulması) veya tek parça halinde aşırı ağırlığı ve ölçüleri olan makinenin bir yerden başka bir yere taşınması ve yerleştirilmesi (elektrik trafoları) şeklindeki taşımacılığa proje taşımacılığı denilmektedir.

III. Yurtiçinde ve Yurtdışında Bazı Ülkelerde Yol İzin Belgeleri Uygulamaları

Yol izin belgeleri, ağır yük taşımalarında yurtiçinde olduğu gibi birçok ülkede de uygulanmaktadır. Bunlardan bazılarını alarak Türkiye için örnek olup olmayacağını tartışmaya çalıştık. Güzergahın belirlenmesi ve güzergah izinlerinin alınması başlı başına takip edilmesi gereken bir iştir ve müracaatın ilgili mercilere yapılması yasal düzenlemeler çerçevesinde olmalıdır.

A. Yurtiçinde Yol İzin Belgesi Başvuru Mercii

Karayolları kanununa göre gabari dışı yük varsa izne tabi olmaktadır. Karayollarından taşıma için izin alınması gerekmektedir. İzin belgeleri süreli ve süresiz olabilmektedir. Süresiz belgeler aynı güzergahta gidip gelenler için ve tarım sektöründe biçer döver gibi araçlar için verilen belgelerdir. Süreli belgede bir belgenin kullanım süresi 15 gündür ve tek seferliktir. Sabah belge için müracaat edildiğinde akşama alınabilmektedir. Akşam dörtte verdi iseniz ertesi günü akşam dörtte alınabilmektedir. İzinin bedeli, genişliği 3.50m, tonajı 30 ton'luk bir yük için de 300 tonluk bir yük için de aynı fiyat olmaktadır.

Proje taşımalarında başında "D" olmayan karayolundan gidiliyor ise ilgili belediyelerden izin alınması gerekir. "D" karayolu demektir.

Ton x km başına inşaat raporları alınması gerekmektedir. Daha önceden geçilen güzergahın, 3 ay sonra yeniden aynı güzergahtan geçilmesi durumunda inşaat raporlarının alınmasına gerek yoktur. Fakat geçilecek yollar köprüler gözle kontrol edilmelidir. Hazırlanan raporun geçerlilik süresi bir yıldır. Bir yıl sonra raporlar yeniden alınması gerekir.

Yol geçiş izin belgesi alınması için başvurulması gerekli kurum, Ulaştırma Bakanlığı Karayolları Şubesidir. Başvuru bir dilekçe ile doğrudan yapılmalıdır.

B. Yurtdışında Bazı Ülkelerde Yol İzin Belgeleri Uygulamaları

Birçok ülke, karayollarında ağır tonajlı yükler taşınırken karayolu yetkililerinden ve diğer ilgili taraflardan izin alınmasını istemektedir. USA gibi bazı gelişmiş ülkelerde karayolu, otopan yetkilileri yolun durumunu yazılı ve fotoğraflarla anlatan el kitapları basarak bilgilendirme yapmaktadır. Karayolu yetkilileri otopan ve diğer karayollarının son hallerini fotoğraflayarak, köprüler, tüneller, alt geçitler veya yaya üst geçitleri gibi gabari dışı yük taşımacılığını etkileyebilecek karayolu ve yol kenarı yapıları göstermekte ve taşıyıcıyı bilgilendirmektedir.

Kitap bilgileri ve görseller yardımı ile nakliyeciyi, taşıma güzergahı konusunda kendisi keşif yapmadan bilgi sahibi olmaktadır. Taşıyıcı, nakliyeye başlamadan önce masa başında taşıma planını daha kolay, başarılı ve düşük maliyetle tasarlayabilmektedir. Ağır yük nakliyesi başlamadan önce nakliyeciyi yükün ölçülerine göre, köprü altlarından aracın geçebileceği kararını verebilmektedir. Eğer güzergah üzerinde yükseklik ölçülerine uymayan geçiş noktaları varsa, alternatif yol araştırması ve bypass geçişleri taşıma öncesinde planlanmaktadır.

ABD'nin Teksas eyaleti için oluşturulan Aşırı ağır/aşırı büyük yükler için yol izin belgelerinde bulunan bilgiler şöyledir;

Başvuranın adı soyadı, şirket ismi, şehir, eyaleti, kamyon/traktör tanımlaması yıl model lisans numarası, treyler yılı modeli lisans numarası, Aracın yüksekliği, genişliği uzunluğu, geçişin etkileyeceği rotalar, istenen geçiş zamanı, hareket zamanı, bu belge bir defalık yukarıda belirtilen tarihlerde geçerlidir, sınırsız değildir. Rotayı onaylayan yetkilinin ismi imzası (Prozzi ve Murphy, 2012: 73-85).

Bazı yol izin belgelerinde yukarıdaki bilgilerin yanı sıra lastik ebatları ve numarası, aks sayıları gibi bilgileri de istemekte ve geçişte herhangi bir yolda herhangi bir hasara yol açarsam ödemekle mükellefim gibi ifadelerde bulunmaktadır.

ABD'de diğer eyaletlerin yol izin belgelerinde de benzeri bilgiler bulunmaktadır, birkaç nokta farklı olmakla birlikte geçilecek güzergahlar, yolun km uzunluğu hangi saatler arasında taşıma yapılacağı, araç ve sürücü bilgileri gibi ortak bilgileri içermektedir (Prozzi ve Murphy, 2012: 178-185).

Yol ücretlendirmesi kullanılacak yolun uzunluğuna ve aracın ağırlık ve boyutlarına göre yapılmaktadır. ABD'de birçok eyalet, yol izin belgesinin alınması esnasında tek geçiş için ve sürekli geçiş şeklinde iki tür fiyatlandırma yapmaktadır. Ayrıca izin belgesinde geniş ve uzun araçların gabari yükleri için, önde bir, arkada takipte bir olmak üzere tam donanımlı ışıklı (tepe ışıkları) uyarı ve ikaz yapabilen araçlar ile donatılmış eskortlar istemektedir. Eğer taşıma otobanda yapılacak ise üçüncü bir eskort yan boş şeritte görevlendirilmelidir. Gabari dışı araçlarda ön ve arkadan gece ve gündüz görülecek biçimde "geniş araç" ve "uzun araç" yazılarının bulunması zorunludur. Uyarıcı kırmızı bayraklarda unutulmamalıdır.

Avrupa Birliğinde üye ülkeler, proje taşımacılığına izin konusunda üye ülkelerin one-stop-shop prensibine uyum sağlamalarını istemektedir. Ayrıca AB içinde uygulanacak tek izin belgesi konusunda çalışmaktadır.

Avrupa'nın diğer bir ülkesinde İsveç'te, bir defalık izin alındığında bir defalık geçerli olmakta sürekli izin alındığında bir yıl geçerli olmaktadır.

IV. İzin Alınması

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu 33. Maddesinde ağırlık ve boyutları bakımından özelliği olan, başka ulaşım sistemleri ile taşınması olmayan ve taşıma sınırını aşır da taşınması zorunlu olan yüklerin taşınması için, Karayolları Genel Müdürlüğünden izin alınması zorunludur. Özel izin/özel yük taşıma izin belgelerini almak için müracaatlar karayolları genel müdürlüğünün sitesinden kabul edilmektedir (İlgün, 2014: 45-52).

Demiryolu ve karayolu taşımalarında, araçların yükleme ebadını geçiren eşyalar Gabari Taşkını (Out of Gauge) olarak kabul edilir, özel taşıma iznini gerektirmekte ve taşıma ücretleri normal ücretlerin çok üstünde oluşmaktadır (Çalış, 2003: 30-45).

Yeteri kadar aksa sahip olmayan araçlar kullanılması durumunda, aşırı ağır proje yükleri karayollarına oldukça fazla zarar verebilmektedir. Bu açıdan taşıyıcı firmanın araç parkının oldukça iyi durumda olması gerekmektedir.

İyi bir planlama yapılmaması, yol yapısı ve yol yapım malzemesi dikkate alınmadan yapılan taşımalarda başta karayolunun kendi olmak üzere köprüler, işaret levhaları, trafik lambaları, kaldırımlar ve birçok yol kenarı ve üzeri yapılar hasar görebilmektedir.

Özellikle liman ile sanayi bölgelerini birbirine bağlayan yolların ağır yük taşımalarına elverişli olmaları gerekmektedir. Limanlara büyük ve ağır tonajlı taşımaların, gemi yüklemelerinden dolayı daha fazla olduğu görülmektedir.

V. Yurtiçi Literatüründe Yol İznine Bakış

Her proje lojistiğinde karayolları ile temasa geçip önceden izinlerin alınması gerekir. Taşımanın, yüklemenin ve indirmenin, önceden ilgili resmi kuruluşlara bildirilmesi ve alınan tedbirlerin onaylatılması, tehlikeli işler gerçekleşirken sağlık ekibinin yakın tutulması unutulmaması gereken durumlardır (Yıldıztekin, 2014: 24-32).

Özel yük taşıma izin belgesinin yanında yol raporu da önem kazanmaktadır. Bazı ülkelerde yol raporunun taşıyıcı tarafından ilgili mühendislik firmasını bularak, rapor hazırlanması istenmektedir ve tüm masrafları taşıyıcı firma ödemektedir.

Karayolları kanununda belirtilen ölçülerin dışındaki araçların, gabari dışı araçlar, boş oldukları halde karayollarına çıkmaları, trafikte seyretmeleri izne tabi olmaktadır. Standart dışı aracın tamiri bakımı gibi belge amaçlı trafikte hareket etmeleri eskort ve izin belgesi ile mümkün olmaktadır, bu bir artı maliyeti getirmektedir (Yücel, 2015: 2-8).

Ayrıca 150 ton ve üzeri taşımalarda, mühendislik firmaları tarafından, yol raporunun düzenlenerek taşıyıcı tarafından alınması yüksek maliyetlere ulaşmaktadır. Ağır yük taşımalarda sadece gündüz taşımaya izin verilmektedir (Yücel, 2015: 2-8). Sonuç olarak Türkiye bölgesi etrafında ortaya çıkan ağır tonajlı yükler, maliyetleri düşük düzeyde olan ülkelere kaymaktadır. Dolayısıyla Türkiye mevzuat yetersizliği ve yüksek maliyet kalemleri nedeni ile rekabet edememektedir.

AB ülkelerindeki mevzuat ve uygulamaların, ülkemiz mevzuat ve uygulamaları ile karşılaştırıldığında, ortaya çıkan büyük farklılıklar ve ülkemizin mevzuatının güncelliğini yitirmesi, özel yük taşımalarda görülen sorunların başında gelmektedir.

UND ve bazı kurumların yardımı ile önerilen “Ağır ve Havaleli Yüklerin Taşınmasına İlişkin Yönetmelik” taslağı çalışmasında AB’ye uyum dikkate alınarak yol izin belgelerinin 15 gün geçerlilik süresi ve 3 yıllık geçerlilik süresine sahip olması önerilmektedir (Nuhoğlu, 2015: 5-25).

2012 yılında Karayolları Genel Müdürlüğünden 60 bin adet özel yük izin belgesi alınmıştır (Keçeci, 2012: 3-18). Ağır yük taşıma potansiyelinin çok yüksek olduğu verilerden anlaşılmaktadır.

VI. Sonuç

Yirmi yıl önce sadece ağır sanayinin kısıtlı miktarlarda ihtiyaç duyduğu proje taşımacılığı günümüzde adeta tüm sektörler yayılmıştır. Başta enerji olmak üzere uzay ve havacılık, ulaştırma gibi sektörler de gabari dışı taşımacılığın belli başlı müşterileri olmaktadır. Ağır taşımaya yurtiçinde ihtiyaç duyulduğu gibi yurtdışında da yoğun talep duyulmaktadır.

Ağır yük taşıyıcılığı uzmanlık gerektiren bir iş koludur. Türkiye’de çok sayıda firma bu alanda çalışmaktadır. Firmalar yurtiçi ve yurtdışı proje taşımacılığı yapmaktadırlar. Birçok Türk firmasının en zorlu pazarlardan biri olan Avrupa Birliği’nde tüm kuralları yerine getirerek Türkiye’den AB’ye nakliye yapmaktalar ve Avrupa Birliği içinde bir ülkeden birlik içindeki başka bir ülkeye, doğusundan batısına, kuzeyinden güneyine ağır yükleri AB taşımacılık kuralları içinde taşıyabilmektedirler. Ayrıca AB’den Rusya gibi Norveç gibi birlik dışı ülkelere de taşıma yapabilmektedirler.

Türkiye batısının yanında doğusunda da proje yük taşımacılığında ilk sıralarda gelen ülkedir. Özellikle limanlarını kullanarak başta Irak olmak üzere İran, Azerbaycan, Gürcistan ve Türk Cumhuriyetlerine ağır yük nakliyesi yapmaktadır.

Proje taşımacılığını, yeni keşfedilen bir sektör olarak görebiliriz. Deneyimin ve mühendislik bilgilerinin ön plana çıktığı bir sektördür. Bu nedenle, Türkiye’nin sektörde avantajı oldukça büyüktür. Başta karayolu taşımacılık olmak üzere, Türkiye’de nakliyeciler sadece karayolunda değil tüm taşıma modlarında ve kombine taşıma işi yapabilmektedir. Sektörün çarpan etkisi çok büyüktür, proje taşımacılığı başta ihracat yapan sektörleri desteklerken, yeni ihracatçı olabilecek sektörleri, şehirleri ve ihracata yeni açılacak firmaları teşvik etmekte cesaretlendirmektedir. Ayrıca kaldırma ve vinç sektörü, proje taşımacılığı ile birlikte kapasitesini artırmakta, sektörü çok yakından takip ederek, yeni yatırımlarını yönlendirmektedirler. Dorse, karasör ve römork gibi sektörler, proje taşımacılığından doğrudan etkilenmektedir.

Özellikle yol izinleri alanında görülen mevzuat eksikleri başta UND olmak üzere, üniversitelerimiz ve taşıyıcılar tarafından, ağır yük taşıma konusunda yeni mevzuat düzenlemelerine önderlik ederek, ulaştırma bakanlığı ile birlikte çalışma gayretindedirler. Sektör büyüdükçe, uluslararası alana yayıldıkça, mevzuat yetersizliklerinin ortaya çıkması sık görülen gelişmelerdendir. Yurtiçi mevzuatın diğer ülkelerdeki mevzuattan üstün olması sektörün ihracat kalemini olumlu yönde etkileyecektir.

Kaynaklar

- A Guide to Oversize and Heavy Transport through Klaipeda Port, 2011.
- Çalış A. (2003) İhracatta Nakliyat (Incoterms, Taşıma, Sigorta), İGEME Yayınları, Ankara.
- European Commission Directorate-General For Energy And Transport, “European Best Practice Guidelines for Abnormal Road Transport” 2005.
- İlgün H. H. (2014) “Özel izin Özel yük Taşıma İzinleri”, Karayolları Genel Müdürlüğü, Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı, İstanbul.
- Keçeci A (2012), “Türkiye’de Karayolu Taşımacılığı”, Dış İşleri Bakanlığı, http://www.mfa.gov.tr/turkiye_de-karayolu-tasimaciligi-.tr.mfa
- New Jersey Administrative Code (2013) Courtesy copy of NJAC 13:18-1. <http://www.state.nj.us/transportation/about/rules/pdf/chapter32truckaccess.pdf>
- Prozzi J., Murphy M. Ve diğerleri (2012), “Oversize/overweight Vehicle Permit Fee Study”, VCTRUTSA Technical Report, Texas USA.
- TOBB, 2014. Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Sektörü Meclisi Sektör Raporu, http://www.karid.org.tr/upload/data/Image/TOOB_ulasirma_kitap_2015.pdf
- Nuhoğlu Ç. Ö. (2015) “Proje ve Ağır Yük Taşımacılığında AB Standardı”, UND’nin Sesi, Uluslararası Nakliyeciler Derneği Yayın Organı, Sayı:319, ss.40.
- Yıldıztekin A. (2014) “Taşımanın Az Bilinen Sayfası Proje Lojistiği”, Pencere, yıl:5, Sayı:19.
- Yücel A. (2015) “Proje Taşımacılığı için Mevzuat Taslağı Hazır Söz Bakanlıkta” Seyir Defteri, <http://www.dunya.com/guncel/logistigin-yol-haritasi-yeniden-ciziliyor-2441164.htm>.