OZGURKONAKCİ.COM · LOJİSTİK REHBERİ · 04

Freight forwarder ne yapar?

Hizmetler, acente ve taşıyıcı sorumluluğu, FIATA belgeleri, standart ticari şartlar ve forwarder seçimi

Hazırlayan: Özgür Konakcı · Seviye: Başlangıç · Sürüm: 12 Kasım 2026

Çevrimiçi ve interaktif sürüm: **https://ozgurkonakci.com/rehber/freight-forwarder-nedir/**

KISA CEVAP

Freight forwarder, yükün bir yerden başka bir yere taşınmasını müşterisi adına organize eden firmadır. Türkiye'de taşıma işleri organizatörü (TİO) olarak anılır ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan TİO yetki belgesi alması zorunludur. Forwarder taşıyıcıyı seçer, yer ayırtır, belgeleri hazırlar; konsolidasyon, gümrük, depolama ve sigorta gibi hizmetleri koordine eder. Yalnız aracı (acente) olarak çalıştığında kendi özeninden sorumludur; kendi konşimentosunu veya FBL gibi bir FIATA belgesini düzenlediğinde ise müşterisine karşı taşıyıcı gibi sorumlu olur.

Freight forwarder ne yapar?

Bir ihracatçı malını yurt dışındaki alıcısına göndermek istediğinde çoğu zaman gemi, uçak ya da tır işleten şirketle doğrudan çalışmaz. Taşımayı baştan sona planlayan, taşıyıcıyı seçen, yer ayırtan ve belgeleri hazırlayan bir **freight forwarder** ile çalışır.

Türkiye'de mevzuat bu mesleği **taşıma işleri organizatörü (TİO)** olarak adlandırır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın **Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği** (RG 27.08.2022/31936) karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu ve kombine taşımacılıkta faaliyet gösterenleri kapsar ve üç temel şart koyar:

- **TİO yetki belgesi:** Bu faaliyeti yürütenlerin Bakanlıktan TİO yetki belgesi alması zorunludur (md. 5/1).
- **Sorumluluk:** TİO, eşyayı teslim aldığı andan teslim edinceye kadar sorumludur (md. 17/4).
- **Sigorta:** TİO, organize ettiği taşımadan doğan sorumluluğu için taşıyıcı sorumluluk sigortası yaptırmak zorundadır (md. 19/1).

Türk Ticaret Kanunu ise aynı işi **taşıma işleri komisyoncusu** başlığı altında, md. 917–930'da düzenler. Kanuna göre komisyoncu, kararlaştırılan ücret karşılığında eşyayı taşıtmayı üstlenir; taşımayı kural olarak kendisi yapmaz, taşıyıcıyla sözleşme yapar. Yönetmeliğin tanımı ile kanunun komisyoncu kavramının birebir örtüşmediği akademik yazında tartışılmaktadır.

Hizmet yelpazesi

Yönetmelikteki tanım, taşımanın yanında depolama, paketleme, etiketleme, ambalajlama, sipariş yönetimi, sigorta, dağıtım ve lojistik işlemlerini de sayar. Uygulamada forwarder'dan beklenen başlıca işler şunlardır:

Hizmet	Ne yapılır?	Rehberde ilgili konu
Taşıma organizasyonu	Mod ve rota seçimi, taşıyıcıdan yer ayırtma (booking), ön ve son taşıma	**Konteyner sevkiyat takvimi**, **İntermodal ve kombine taşımacılık**
Konsolidasyon (parsiyel)	Farklı göndericilerin küçük yüklerini aynı konteynere veya araca birleştirme	**FCL, LCL ve navlun hesabı**
Belgeler	Konşimento ve AWB talimatı, kendi belgesini (HBL, HAWB, FBL) düzenleme	**Konşimento (bill of lading)**, **Hava kargo: AWB ve ücrete esas ağırlık (desi)**
Gümrük	Gümrük işlemlerinin koordinasyonu; müşavir olarak temsil için ayrıca izin gerekir	**GTİP ve gümrük rejimleri**
Depolama ve dağıtım	Depolama, elleçleme, etiketleme, dağıtım	**Depo ve envanter yönetimi**
Sigorta	Kargo sigortasının yaptırılmasına aracılık	**Taşıyıcının sorumluluğu ve kargo sigortası**
Özel yükler	Tehlikeli madde, proje ve gabari dışı yük, soğuk zincir	**Tehlikeli madde taşımacılığı: IMDG ve ADR**, **Proje taşımacılığı ve gabari dışı yükler**

Acente mi, taşıyıcı mı? Sorumluluk farkı

Forwarder'ın bir hasarda neden ve ne kadar sorumlu olacağı, o işte hangi **sıfatla** çalıştığına bağlıdır. İki temel rol vardır:

Aracı (agent) olarak: Forwarder taşımayı kendisi üstlenmez; müşterisi için taşıyıcı seçer, sözleşme yapar ve talimat verir. TTK'ya göre komisyoncu gerekli sözleşmeleri kendi adına yapar; göndericiden yetki aldıysa onun adına da yapabilir (md. 918). Bu durumda forwarder, taşıyıcıyı seçmek ve talimat vermek gibi kendi işlerini gereken özenle yapmaktan sorumludur. Yükün taşıma sırasındaki hasarı için müşteri asıl olarak taşıyıcıya başvurur.

Asıl taşıyıcı (principal) olarak: Forwarder, taşımayı kendi sorumluluğunda üstlenir. Bunun en açık işareti, forwarder'ın kendi adına taşıma belgesi düzenlemesidir: deniz yolunda HBL veya FBL, hava yolunda HAWB. Gemi işletmeden kendi konşimentosunu düzenleyen bu yapıya ABD mevzuatından gelen adıyla **NVOCC** da denir. TTK'ya göre komisyoncu taşımayı kendisi üstlendiğinde ya da taşıma giderlerini de içeren tek bir sabit ücret kararlaştırıldığında taşıyanın hak ve yükümlülüklerine sahip olur.

	Aracı (agent)	Asıl taşıyıcı (principal, NVOCC)
Taşıma sözleşmesi	Taşıyıcıyla, müşterisi hesabına	Müşterisiyle kendi adına; taşıyıcıyla ayrıca kendi adına
Düzenlediği belge	Taşıyıcının belgesi (MBL, MAWB, CMR)	Kendi belgesi (HBL, FBL, HAWB)
Hasarda müşteri kime başvurur?	Taşıyıcıya; forwarder'a yalnız kendi kusuru için	Forwarder'a; forwarder taşıyıcıya rücu eder

	Aracı (agent)	Asıl taşıyıcı (principal, NVOCC)
Sorumluluk ölçüsü	Özen yükümlülüğü ve sözleşme şartları	İlgili taşıma sözleşmesinin kuralları ve sınırları

Taşıyıcı sıfatıyla çalışan forwarder'ın sorumluluğu, moduna göre Lahey-Visby, CMR veya Montreal gibi kuralların sınırlarına tabidir. Bu sınırlar ve kargo sigortasının neden ayrıca gerektiği **Taşıyıcının sorumluluğu ve kargo sigortası** konusunda anlatılıyor.

TİO Yönetmeliği'nin etkisi: Yönetmelik, TİO'yu taşımacılara getirilen yükümlülükler ve sorumluluklar bakımından taşımacı kabul eder (md. 4/1-i) ve eşyayı teslim aldığı andan teslim edinceye kadar sorumlu tutar (md. 17/4). Yani Türkiye'de idari düzenleme, forwarder'ı rolünden bağımsız olarak taşıyıcıya yakın bir konuma koyar. Bir hasarda sorumluluğun özel hukuk bakımından nasıl belirleneceği ise sözleşmeye, düzenlenen belgeye ve TTK hükümlerine göre değerlendirilir.

FIATA belgeleri

FIATA (Uluslararası Forwarderlar Federasyonu), forwarderlar için dünya genelinde standart olsun diye bir dizi belge hazırlamıştır. Her belgenin ayırt edici bir rengi ve FIATA logosu vardır. Belgeleri FIATA doğrudan satmaz; yetkilendirdiği ulusal dernekler kendi ülkelerinde dağıtır.

Belge	Açık adı	Ne işe yarar?
FBL	Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading	Forwarder'ın çok modlu taşıma işleteni, yani taşıyıcı sıfatıyla düzenlediği, **ciro edilebilen** konşimento. Forwarder'ın house konşimentosu olarak da kullanılır.
FWB	Non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill	FBL'nin **ciro edilemeyen** karşılığı. Banka ile belge dolaşımı gerekmeyen sevkiyatlarda kullanılır.
eFBL	Digital Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading	FBL'nin dijital sürümü. FIATA ve UNECE, eFBL veri standardını Mart 2022'de yayımladı.
FCR	FIATA Forwarders Certificate of Receipt	Forwarder'ın malı teslim aldığını ve talimata göre göndereceğini veya alıcı adına tutacağını gösterir. EXW, FCA veya FOB satışlarda satıcının malı teslim ettiğini kanıtlamak için istenebilir. Taşıma belgesi değildir.
FCT	FIATA Forwarders Certificate of Transport	Forwarder'ın malı varış yerinde kendi acentesi aracılığıyla teslim etmeyi üstlendiğini gösterir.
FWR	FIATA Warehouse Receipt	Forwarder'ın deposunda tutulan mal için verdiği depo makbuzu.
SDT	FIATA Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods	Göndericinin tehlikeli maddeyi beyan ettiği standart form.
FFI	FIATA Forwarding Instructions	Müşterinin forwarder'a talimat vermesi için standart form.

Türkiye'de: FIATA'nın listesine göre UTİKAD; FBL, eFBL, FCR ve FWB belgelerini dağıtıyor (son kontrol: Kasım 2026). FCT, FWR ve SDT'yi dağıtan ülke sayısı az; bu belgeler her ülkede bulunmayabilir.

FBL'de sorumluluk sınırı: FBL'nin arka yüz şartlarına göre forwarder'ın yükteki kayıp ve hasardan sorumluluğu, **koli başına 666,67 SDR veya brüt kilogram başına 2 SDR**'den yüksek olanıyla sınırlıdır. Taşıma deniz veya iç su

yolu içermiyorsa sınır **kilogram başına 8,33 SDR**'dir. Malın değeri belgeye beyan edilmişse sınır yerine beyan edilen değer esas alınır. SDR'nin ne olduğu ve diğer sözleşmelerdeki sınırlar **Taşıyıcının sorumluluğu ve kargo sigortası** konusunda.

Akreditifte: Bankalar forwarder'ın düzenlediği taşıma belgesini kural olarak, forwarder belgeyi taşıyıcı veya çok modlu taşıma işleteni sıfatıyla ya da adı belirtilen bir taşıyıcının acentesi olarak imzalamışsa kabul eder. Akreditif "freight forwarder's bill of lading acceptable" gibi bir ifade içeriyorsa forwarder sıfatıyla imza yeterli olabilir. FCR ise uluslararası standart bankacılık uygulamasına (ISBP) göre taşıma sözleşmesini yansıtmadığı için taşıma belgesi sayılmaz. Akreditifli bir işte belge türünü önceden bankanızla teyit edin; ayrıntılar **Dış ticarette ödeme yöntemleri ve akreditif** konusunda.

Standart ticari şartlar: FIATA Model Kuralları ve UTİKAD

Forwarderlık hizmeti büyük ölçüde sözleşme serbestisine dayanır. Her sevkiyat için ayrı sözleşme yazmak yerine forwarderlar çoğunlukla ulusal derneklerinin hazırladığı **standart ticari şartlarla** (standard trading conditions) çalışır. Bu şartlar forwarder'ın hangi işlerden, hangi sınırla ve hangi sürede sorumlu olduğunu belirler. Teklifte veya faturada "hizmetlerimiz ... şartlarına tabidir" gibi bir ibare görürseniz, sorumluluğunuzu belirleyen metin odur.

FIATA Model Kuralları: FIATA, ülkeden ülkeye değişen sorumluluk rejimlerini yakınlaştırmak için *Model Rules for Freight Forwarding Services* metnini 1996'da kabul etti ve 2019'da güncelledi. Kurallar zorunlu değildir; ulusal dernekler ve şirketler kendi şartlarını yazarken örnek alır. 1996 metnine ilişkin akademik değerlendirmeye göre başlıca ilkeler şunlardır:

- Forwarder, hizmeti yerine getirirken gereken özeni göstermek ve makul önlemleri almakla yükümlüdür.
- Forwarder kendi taşıma belgesini düzenlerse ya da davranışından taşımayı üstlendiği anlaşılıyorsa asıl taşıyıcı (principal) sayılır.
- Yükteki kayıp ve hasar için parasal sınır kilogram başına 2 SDR'dir; bazı sınırları ulusal dernekler belirler.
- Gecikme ve dolaylı zararlar sınırlı tutulur; yükle ilgili talepler için dokuz aylık süre öngörülür.

2019 güncellemesi elektronik bildirimleri, veri korumayı ve doğrulanmış brüt ağırlık (VGM) gibi ülkeden ülkeye değişen gereklilikleri ele aldı. Güncel rakamlar için firmanızın kullandığı metni okuyun.

Türkiye'de UTİKAD'ın şartları: Türkiye'de forwarderları temsil eden UTİKAD, FIATA üyesidir ve üyelerine standart şartlar önerir. İstanbul Barosu Taşıma Hukuku ve Lojistik Komisyonu'nun 2023 tarihli bülteninde "UTİKAD Kuralları" olarak anılan bu şartlar **tavsiye niteliğindedir**. Üyeler bunları sözleşmelerine dahil edebilir; şartlar emredici hukuk kurallarına ve uluslararası sözleşmelere aykırı olmadıkları ölçüde geçerlidir. Bülten, kuralların genel hükümler, sorumluluk, müşteri yükümlülükleri ve uyuşmazlıklar olmak üzere dört bölümden oluştuğunu ve ihtiyaç halinde güncellendiğini aktarıyor. Şartların güncel metnini ve adını UTİKAD'dan veya çalıştığınız firmadan isteyin.

Forwarder, gümrük müşaviri, gemi acentesi ve taşıyıcı

Bu dört taraf aynı sevkiyatta yan yana çalışır ve sık karıştırılır. Ayrıntılı rol haritası **Dış ticaret ve lojistiğin tarafları** konusunda; burada yalnız kimin kimi temsil ettiğine bakıyoruz.

Taraf	Kimin adına çalışır?	Temel işi
Freight forwarder (TİO)	Yük sahibinin (ihracatçı veya ithalatçı)	Taşımayı uçtan uca organize eder; kendi belgesini düzenlerse taşıyıcı gibi sorumlu olur
Taşıyıcı (armatör, havayolu, karayolu firması)	Kendi adına	Yükü fiilen taşır, kendi taşıma belgesini düzenler
Gemi acentesi	Armatörün	Armatörü bir limanda veya ülkede temsil eder; ordino verir, liman işlemlerini yürütür
Gümrük müşaviri	Yükümlünün (ithalatçı veya ihracatçı)	Gümrük beyannamesini verir; Ticaret Bakanlığı izni gerekir

Bir şirket bu rollerden birkaçını aynı anda üstlenebilir; örneğin bir forwarder bünyesinde gümrük müşavirliği birimi bulunabilir. Önemli olan, o işte hangi sıfatla ve hangi belgeyle çalışıldığıdır.

Sevkiyat talimatı: forwarder'a ne bildirilmeli?

Forwarder ancak kendisine verilen bilgi kadar doğru çalışabilir. Eksik ya da yanlış talimat; yanlış düzenlenmiş konşimento, kaçırılan cut-off (kesim zamanı), akreditifte uyumsuzluk veya gümrükte bekleme olarak geri döner. FIATA'nın standart talimat formu **FFI** bu bilgileri tek sayfada toplar. Forwarder'a giden talimatta genellikle şunlar bulunur:

- **Taraflar:** Gönderici, alıcı ve ihbar tarafının tam unvanı ve adresi
- **Yük:** Mal tanımı, GTİP, koli adedi ve tipi, brüt ağırlık, hacim, istiflenebilirlik
- **Teslim şartı:** Incoterms® kuralı ve adlandırılmış yer; hangi masrafı kimin ödeyeceği
- **Yer ve tarih:** Yükleme adresi, hazır olma tarihi, varış yeri
- **Belgeler:** İstenen taşıma belgesi (konşimento, seawaybill, FBL), orijinal sayısı, akreditif şartları
- **Sigorta:** Sigortayı kimin yaptıracağı ve sigorta bedeli
- **Özel durumlar:** Tehlikeli madde bilgisi, sıcaklık ayarı, gabari dışı ölçüler

Bu talimat, forwarder'ın taşıyıcıya gönderdiği **yükleme talimatından** (shipping instructions, SI) farklıdır; SI ve cut-off tarihleri **Konteyner sevkiyat takvimi** konusunda. Teslim şartının taşıma sözleşmesini kimin yapacağını nasıl belirlediği **Incoterms® 2020** konusunda.

Forwarder nasıl seçilir?

Aşağıdaki ölçütler belirli bir firmayı değil, karar verirken sorulabilecek genel soruları gösterir:

1. **Yetki:** Firmanın geçerli bir TİO yetki belgesi var mı? Yönetmelik, faaliyet için bu belgeyi zorunlu tutar.
2. **Sorumluluk sigortası:** Taşıyıcı sorumluluk sigortasının kapsamı ve limiti ne? FIATA belgesi düzenliyorsa sigorta bunu da kapsıyor mu? Forwarder'ın sorumluluk sigortası, yükünüzün değerini güvence altına alan **kargo sigortasının** yerine geçmez.

3. **Şartlar ve belge:** Hangi standart ticari şartlarla çalışıyor? Bu işte aracı mı olacak, kendi belgesini düzenleyip taşıyıcı sıfatı mı üstlenecek?
4. **Ağ ve uzmanlık:** İlgili rota ve modda kendi ofisi veya acentesi var mı? Tehlikeli madde, soğuk zincir ya da proje yükü gibi özel bir ihtiyaç varsa bu konuda yetkin personeli var mı? Hava kargoda güvenlik onayı (yetkili acente) var mı?
5. **Şeffaf teklif:** Teklif navlunu, ek ücretleri ve yerel masrafları ayrı ayrı gösteriyor mu? Geçerlilik süresi ve hariç tutulan kalemler yazılı mı? Teklif okumanın ayrıntısı **Navlun teklifi ve ek ücretler** konusunda.
6. **İletişim ve takip:** Sevkiyatı kim izleyecek, sorun çıktığında kime ulaşılacak, durum bilgisi nasıl paylaşılacak?

FIATA veya UTİKAD üyeliği bir yetki belgesi değildir. Yine de firmanın hangi meslek kurallarına ve standart şartlara bağlı olduğunu gösterir. Kuruluşların rolü **Lojistik ve dış ticaret kuruluşları** konusunda.

3PL, 4PL ve lojistik hizmet sözleşmeleri

Tek bir sevkiyat için forwarder'a talimat vermekle, lojistiğin bir bölümünü yıllığına bir hizmet sağlayıcıya devretmek aynı şey değildir. İkincisinde taraflar arasındaki ilişkiyi tek tek talimatlar değil, uzun süreli bir **lojistik hizmet sözleşmesi** belirler. Bu bölüm, sektörde kullanılan "PL" basamaklarını ve böyle bir sözleşmede bulunması gereken başlıca maddeleri özetler.

1PL'den 4PL'e: kim neyi üstlenir?

Aşağıdaki tanımlar Atatürk Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi'nin *Lojistik Yönetimi* ders materyalinden özetlenmiştir. 3PL ve 4PL'in ayrıntısı rehberde zaten var; burada yalnız basamakları yan yana koyuyoruz.

Basamak	Kim?	Lojistiği kim yürütür?
1PL (birinci parti)	Üretici veya gönderici	Kendisi, kendi araç, depo ve personeliyle; dış kaynak kullanılmaz
2PL (ikinci parti)	Taşıyıcı	Kendi veya kiraladığı araçlarla taşıma hizmeti veren şirket; hizmeti çoğunlukla taşımayla sınırlıdır
3PL (üçüncü parti)	Lojistik hizmet sağlayıcı	Müşterinin birden çok lojistik faaliyetini, ona göre uyarlanmış biçimde ve uzun vadeli sözleşmeyle üstlenen şirket. Ayrıntı: Depo ve envanter yönetimi › 3PL ve 4PL
4PL (dördüncü parti)	Tedarik zinciri bütünleştiricisi	Kendi aracı ve deposu olmadan, bilgi ve yönetim yetkinliğiyle hizmet sağlayıcıları koordine eden şirket. Ayrıntı: Dış ticaret ve lojistiğin tarafları › 3PL ve 4PL

Aynı ders materyali 3PL'i, birinci parti firmayla birlikte **en az üç** lojistik faaliyeti yürüten şirket olarak tarif eder; hizmetin kapsamı tedarik zincirinin geneline yayıldıkça şirketin 4PL veya 5PL diye anıldığını da ekler. Bu basamaklar hukuki bir statü değildir; sektörde tanımlar birebir standart değildir. Bir şirketin kendini nasıl adlandırdığından çok, sözleşmede neyi üstlendiğine bakın.

Forwarder bu basamakların neresinde? Yalnız taşıma organize eden bir forwarder, yukarıdaki "en az üç faaliyet" ölçütüne göre 3PL sayılmaz. Taşımanın yanında depolama, gümrük koordinasyonu ve dağıtımı da sözleşmeyle birlikte üstlendiğinde 3PL tanımına yaklaşır. Bu, tanımdan yaptığımız bir çıkarımdır. Hangi sıfatla çalıştığı ise yine aracı mı, taşıyıcı mı sorusuna bağlıdır.

Lojistik hizmet sözleşmesinde neler bulunur?

Aşağıdaki başlıklar, lojistik dış kaynak kullanımında sözleşmelerin işlevini inceleyen akademik çalışmalara (Selviaridis, Lancaster Üniversitesi) ve Açıköğretim ders materyaline dayanır. Ders materyali, dış kaynak kullanımının başlıca risklerinden ikisini yetersiz ve dengesiz sözleşmeler ile ölçülemeyen ya da gerçekçi olmayan hedefler olarak sayar. Tablo bu iki riske karşı neyin yazılı olması gerektiğini gösterir.

Madde	Ne yazılır?	Dikkat edilecek nokta
Kapsam	Hangi faaliyetlerin, hangi lokasyonlarda, hangi hacim aralığında yapılacağı; kullanılacak kaynaklar ve süreçler. Çoğu zaman ana sözleşmeye eklenen bir hizmet tanımı veya iş tanımı (statement of work) ekiyle yapılır.	Kapsam dışı kalan işleri de yazın. İlişkinin başında geniş tutulan tanımların uygulama sırasında sık sık revize edildiği görülmüştür.
Hizmet düzeyi (SLA) ve KPI	Hedeflenen hizmet düzeyleri ve bunları ölçen performans göstergeleri (KPI): zamanında teslim, OTIF, sipariş doğruluğu, hasarsız teslim oranı gibi. İncelenen sözleşmelerde zamanında teslim hedefleri %98 ile %99,8 arasındaydı.	Her gösterge için tanım, ölçüm yöntemi, veri kaynağı ve raporlama sıklığı yazılmalıdır. Hedefler özel, ölçülebilir, ulaşılabilir, gerçekçi ve zamana bağlı olmalıdır.
Teşvik ve ceza	Performansa bağlı ödeme: hedef tutturulursa prim, tutturulmazsa kesinti (bonus-malus). Akademik örneklerde teşvik payı toplam hizmet bedelinin küçük bir yüzdesiydi; bir vakada yıllık bedelin %1'i.	Sapmanın kimden kaynaklandığı belirlenebilmelidir. Müşteriden kaynaklanan aksaklıklar (geç sipariş, eksik bilgi) cezanın dışında tutulmalıdır.
Sorumluluk	Kayıp, hasar ve gecikmede sorumluluğun kapsamı ve parasal sınırı; dolaylı zararların (kâr kaybı gibi) dışlanıp dışlanmadığı; hangi standart ticari şartların uygulanacağı.	Hizmet sağlayıcılar sorumluluklarını çoğu zaman sektörün standart şartlarıyla sınırlar ve dolaylı zararları dışlar. Sınırlar, geçmiş performansa göre yeniden müzakere edilebilir.
Sigorta	Yükün değerini kimin sigortalayacağı ve hizmet sağlayıcının sorumluluk sigortasının kapsamı ve limiti.	Sağlayıcının sorumluluk sigortası, yükün değerini koruyan kargo sigortasının yerine geçmez. İkisinin sınırları arasındaki boşluğu kimin taşıyacağını yazın.
Fiyat ve fiyat ayarlama	Fiyat modeli: birim fiyat (sevkiyat, palet, sipariş başına), sabit ve değişken bedel karışımı, açık defter (open-book) maliyet artı kâr ya da tasarruf paylaşımı. Ayarlama: yıllık gözden geçirme, belgelenmiş maliyet artışında fiyat güncelleme, dış koşullar değişince yeniden müzakere.	Hangi maliyet kaleminin hangi göstergeye bağlanacağı açık olmalıdır. Taşıma tarafında yakıt değişimi çoğu zaman BAF benzeri ayrı bir kalemle yansıtılır; ayrıntı Navlun teklifi ve ek ücretler konusunda.
Süre, değişiklik ve fesih	Sözleşme süresi, hacim veya kapsam değiştiğinde ne olacağı, esaslı ihlal sayılan durumlar ve fesih sonrası devir.	Akademik bir örnekte KPI'ların üç ay üst üste tutturulamaması esaslı ihlal sayılmıştı. Sağlayıcının sözleşmeye bağlı kiraladığı araç ve depoların süresi, sözleşme süresiyle uyumlu tutulabilir.

Açık defter ve maliyet artı kâr modelinde müşteri, sağlayıcının gerçek maliyetini görür ve üzerine anlaşılan kâr payını öder. Belirsizliğin yüksek olduğu dönemde bu model sağlayıcının finansal riskini azaltır; buna karşılık maliyeti düşürme baskısı müşteride kalır. Sabit fiyat ise riski sağlayıcıya taşır. Hangisinin uygun olduğu, hacmin ve maliyetlerin ne kadar öngörülebilir olduğuna bağlıdır.

Performans kime ait? Performansa dayalı sözleşmelerde en sık yaşanan sorun, bir sapmanın hizmet sağlayıcıdan mı, müşteriden mi, yoksa dış etkenlerden mi kaynaklandığının ayırt edilememesidir. Selviaridis'in incelediği vakalarda bu yüzden bazı cezalar hiç uygulanmamış, bazı müşteriler de fiyatı artıracağı gerekçesiyle primden vazgeçmiştir. Sözleşmeye, kontrol dışı etkenler için bir değerlendirme kuralı yazmak bu tartışmayı azaltır.

Derslerde: Atatürk Üniversitesi'nin Lojistikte Dış Kaynak Kullanımı (IUT212) dersi dış kaynak sözleşmelerini ve performans ölçümünü ayrı haftalarda işler. Akdeniz Üniversitesi'nde Performansa Dayalı Lojistik (UTL 423), Cardiff Üniversitesi'nde Logistics and its Provision (BST804) dersleri aynı alanı kapsar.

Rehberde nereden devam edilir?

- Taraflar ve roller: **Dış ticaret ve lojistiğin tarafları**, **Lojistik ve dış ticaret kuruluşları**
- Belgeler: **Konşimento (bill of lading)**, **Taşıma belgeleri karşılaştırması: konşimento, seawaybill, AWB, CMR ve CIM**
- Sorumluluk ve hasar: **Taşıyıcının sorumluluğu ve kargo sigortası**, **Hasar ve claim süreci**
- Fiyat: **Navlun teklifi ve ek ücretler**, **FCL, LCL ve navlun hesabı**
- Sektörde çalışmak: Forwarder'daki roller (operasyon, fiyatlandırma, satış, gümrük) ve FIATA Diploması **Lojistikte kariyer: roller ve yollar** konusunda.

Bu konu hangi derslerde işleniyor?

Freight forwarding, Türkiye'de ve yurt dışında lojistik ve uluslararası ticaret programlarında ayrı ders ya da ders bölümü olarak okutuluyor. Sertifika tarafında FIATA Diploması'nın çekirdek konularından biri. Örnekler:

Kurum	Program	Ders
İzmir Ekonomi Üniversitesi	Lojistik Yönetimi (İngilizce), lisans	Ship Agency and Freight Forwarding Business (LOG 422)
KTO Karatay Üniversitesi	Uluslararası Ticaret ve Lojistik, lisans	International Logistics (01150004)
SUNY Maritime College (ABD)	B.S. in International Transportation and Trade	Import/Export & Traffic Management (GBTT 453)
UTİKAD	FIATA Diploma in Freight Forwarding, sertifika	FIATA Diploma Eğitimi — konu alanları
Irish International Freight Association (IIFA)	FIATA Diploma in Freight Forwarding, sertifika	Freight Forwarding

Kendinizi test edin

1. Bir forwarder, müşterisinin yükü için armatörle sözleşme yaptı ancak kendi belgesini düzenlemedi; müşteriye armatörün konşimentosu verildi. Yük denizde hasar gördü. Müşteri tazminat için asıl olarak kime başvurur? *(Cevap: Armatöre, yani taşıyıcıya. Forwarder aracı olarak çalıştığı için yalnız kendi özen yükümlülüğünü ihlal ettiyse sorumlu olur.)*
2. FBL ile FWB arasındaki temel fark nedir? *(Cevap: FBL ciro edilebilen bir konşimentodur; FWB ciro edilemez.)*
3. Akreditifte "taşıma belgesi" istenen bir işlemde FCR sunulabilir mi? *(Cevap: Kural olarak hayır. FCR, malın forwarder'a teslim edildiğini gösterir ama taşıma sözleşmesini yansıtmaz; bankacılık uygulamasında taşıma belgesi sayılmaz.)*

4. Türkiye'de freight forwarder olarak faaliyet göstermek için hangi belge zorunludur ve hangi bakanlık verir? *(Cevap: TİO yetki belgesi; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verir.)*

Sık sorulan sorular

Freight forwarder ile taşıma işleri organizatörü aynı şey mi?

Evet. Türkiye'de mevzuat freight forwarder için taşıma işleri organizatörü (TİO) terimini kullanır. Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği'ne göre bu faaliyeti yürütenlerin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan TİO yetki belgesi alması ve taşıyıcı sorumluluk sigortası yaptırması zorunludur. Türk Ticaret Kanunu ise aynı işi "taşıma işleri komisyoncusu" başlığı altında düzenler.

Forwarder yükteki hasardan sorumlu mu?

Hangi sıfatla çalıştığına bağlıdır. Yalnız aracı olarak taşıyıcı seçip sözleşme yaptığında, bu işleri gereken özenle yapmaktan sorumludur. Kendi adına konşimento (HBL), FBL veya HAWB düzenlediğinde ya da taşıma dahil tek bir sabit fiyat verdiğinde müşterisine karşı taşıyıcı gibi sorumlu olur ve sorumluluğu ilgili taşıma sözleşmesinin sınırlarına tabidir.

FBL ile FCR arasındaki fark nedir?

FBL (FIATA çok modlu taşıma konşimentosu), forwarder'ın taşıyıcı sıfatıyla düzenlediği, ciro edilebilen bir taşıma belgesidir. FCR (Forwarder Teslim Alma Belgesi) ise forwarder'ın malı teslim aldığını ve talimata göre göndereceğini ya da alıcı adına tutacağını gösterir; taşıma belgesi değildir ve bankacılık uygulamasında taşıma belgesi yerine geçmez.

Türkiye'de hangi FIATA belgeleri kullanılabiliyor?

FIATA'nın listesine göre UTİKAD, Türkiye'de FBL, elektronik FBL (eFBL), FCR ve FWB belgelerini dağıtıyor (son kontrol: Kasım 2026). FIATA belgeleri, üye ulusal derneğin yetkilendirdiği forwarderlar tarafından düzenlenir.

Forwarder seçerken neye bakılmalı?

Önce TİO yetki belgesine ve sorumluluk sigortasına bakılır. Ardından hangi standart ticari şartlarla çalıştığı, ilgili rota ve modda ağı ve acenteleri, teklifin hangi kalemleri içerdiği ve iletişimin kimin üzerinden yürüyeceği sorulur. FIATA veya UTİKAD üyeliği bir yetki belgesi değildir ama firmanın hangi kurallara bağlı çalıştığını anlamaya yardım eder.

KAYNAKLAR

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UHDGM) — Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği (RG 27.08.2022/31936; 19.06.2025/32931 değişikliğiyle) — https://uhdgm.uab.gov.tr/uploads/undefined/tio-yonetmelik.pdf
FIATA — FIATA Documents (FBL, FWB, eFBL, FCR, FCT, FWR) — https://fiata.org/resources
FIATA — Üye derneklerin dağıttığı FIATA belgeleri (son kontrol: Kasım 2026) — https://fiata.org/fiata-documents-currently-being-distributed-by-fia/
FIATA — Model Rules on Freight Forwarding Services güncellemesi (03.10.2019) — https://fiata.org/n/model-rules-on-freight-forwarding-services-update/
FIATA — FIATA ve UNECE elektronik FBL veri standardı (10.03.2022) — https://fiata.org/n/fiata-unece-multimodal-bol/
Ramberg, J. (1998) — The Law of Freight Forwarding and the 1996 FIATA Model Rules, Uniform Law Review (UNIDROIT) — https://unidroit.org/english/publications/review/articles/1998-1-ramberg-e.pdf
CAREC Programı — Module 06: FIATA Standards (FIATA belgeleri ve FBL sorumluluk sınırları; eğitim materyali) — https://www.carecprogram.org/uploads/Module-06-FIATA-Standards.pdf
BIFA — Using FIATA documents (Mayıs 2021; ikincil kaynak) — https://dev.bifa.org/wp-content/uploads/2023/06/107635_using_fiata_docs_2021_v1.pdf
İstanbul Barosu Taşıma Hukuku ve Lojistik Komisyonu Bülteni, Eylül–Ekim 2023 (UTİKAD kuralları söyleşisi; ikincil kaynak) — https://storage.istanbulbarosu.org.tr/public/2026/02/cec8e602-d576-419b-9db1-3e5a9d854903.pdf
TT Club — TT Talk: ISBP ve UCP 600'de forwarder belgeleri (05.09.2007; ikincil kaynak) — https://www.ttclub.com/news-and-resources/news/article/tt-talk-international-standard-banking-practice-on-ucp-600-freight-forwarders-documents/
Akdeniz, U. (2013) — Taşıma işleri komisyoncusunun taşıma işini üzerine alması ve bunun hukuki sonuçları, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 4(2) — https://abakus.inonu.edu.tr/items/5e8aef71-44d6-40b4-8211-9bf4a4fbd920/full
Akdeniz, U. (2019) — Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği Hakkında Bir Değerlendirme, TFM 5(2) — https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/954357
Erdem & Erdem — Türk Hukukunda Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi (Eylül 2020; ikincil kaynak) — https://www.erdem-erdem.av.tr/bilgi-bankasi/turk-hukukunda-tasima-isleri-komisyonculugu-sozlesmesi
Atatürk Üniversitesi Açıköğretim Fakültesi — Lojistik Yönetimi ders materyali, Ünite 1 (1PL–4PL) ve Ünite 9 (lojistikte dış kaynak kullanımı) — https://oys.ataaof.edu.tr/kisaozetpdf/21663-kisaozet.pdf
Selviaridis, K. — Contract functions in service exchange governance: evidence from logistics outsourcing, Production Planning & Control (yazar kabul metni, Lancaster Üniversitesi) — https://core.ac.uk/download/76959379.pdf
Selviaridis, K. (2016) — Who's to blame or praise? Performance attribution challenges in outsourced service provision in supply chains, Supply Chain Management 21(5) (yazar kabul metni) — https://core.ac.uk/download/76959165.pdf
Atatürk Üniversitesi — IUT212 Lojistikte Dış Kaynak Kullanımı ders içeriği — https://eski.atauni.edu.tr/yuklemeler/560d58a35408531ab87508af20673f71.pdf

Bu rehber eğitim amaçlıdır ve yazarın kişisel görüşlerini yansıtır; çalıştığı ya da daha önce çalıştığı kurumların görüşü değildir. Sözleşme, gümrük ve finans kararlarında güncel resmî kaynaklara ve uzmanlara başvurun. Incoterms® Uluslararası Ticaret Odası'nın (ICC) tescilli markasıdır.

© 2026 Özgür Konakcı · ozgurkonakci.com. Bu belge, kaynak (ozgurkonakci.com) gösterilerek eğitim amaçlı paylaşılabilir ve çoğaltılabilir; ticari amaçla kullanılamaz.