OZGURKONAKCİ.COM · LOJİSTİK REHBERİ · 20

Hava kargo: AWB ve ücrete esas ağırlık (desi)

Navlun hangi ağırlık üzerinden alınır, AWB numarası nasıl okunur, MAWB ile HAWB arasındaki fark nedir?

Hazırlayan: Özgür Konakcı · Seviye: Başlangıç · Sürüm: 8 Kasım 2026

Çevrimiçi ve interaktif sürüm: **https://ozgurkonakci.com/rehber/hava-kargo-awb-desi/**

KISA CEVAP

Hava kargoda navlun, ücrete esas ağırlık üzerinden alınır: gönderinin brüt ağırlığı ile hacim ağırlığından hangisi büyükse odur. Hava kargoda hacim ağırlığı genellikle (boy × en × yükseklik, cm) ÷ 6.000 ile bulunur; DHL Express ve UPS gibi ekspres kuryeler 5.000 bölücüsünü kullanır. Taşıma, hava yolu taşıma senedi (AWB) ile belgelenir. AWB numarası 11 hanedir: 3 haneli havayolu kodu, 7 haneli seri numarası ve 1 kontrol hanesi. AWB sözleşmenin ve yükün kabul edildiğinin ilk bakışta delilidir; konşimento gibi malı temsil eden bir belge değildir.

Hava kargoda ücret neye göre alınır?

Hava kargoda uçağı dolduran şey çoğu zaman ağırlık değil hacimdir. Bu yüzden taşıyıcı iki ağırlığa bakar:

- **Brüt ağırlık:** Yükün ambalajıyla birlikte tartıdaki ağırlığı.
- **Hacim ağırlığı (hacimsel ağırlık):** Yükün kapladığı hacmin bir katsayıyla ağırlığa çevrilmiş hâli.

İkisinden **büyük olan, ücrete esas ağırlıktır** (chargeable weight). Navlun, ücrete esas ağırlık ile uygulanan tarifenin çarpımıdır. Hafif ama hacimli bir yükte (örneğin tekstil veya köpük ambalajlı ürün) hacim ağırlığı, yoğun bir yükte (örneğin metal parça) brüt ağırlık belirleyici olur.

Hacim ağırlığı nasıl hesaplanır?

Hava kargo (IATA): IATA'nın tarife kurallarına (TACT) atıf yapan eğitim dokümanlarına göre standart oran, kilogram başına **6.000 cm³**'tür:

Hacim ağırlığı (kg) = boy × en × yükseklik (cm) × parça sayısı ÷ 6.000

Buna göre 1 m³ yük yaklaşık **166,67 kg** sayılır (1.000.000 ÷ 6.000). Bazı emtia ve hatlar için farklı oranlar uygulanabilir; teklifinizi kontrol edin.

Ekspres kurye: DHL Express ve UPS, kendi sayfalarında hacim ağırlığı için **5.000** bölücüsünü kullandıklarını belirtir. DHL bölücünün değişebileceğini ayrıca not eder. FedEx ise bölücünün taşıyıcıya göre değiştiğini, en yaygın metrik bölücünün 5.000 olduğunu söyler. Aynı koli, kurye ile gönderildiğinde hava kargoya göre daha ağır sayılır.

Taşıma şekli	Bölücü	1 m³ kaç kg sayılır?
Hava kargo (IATA)	6.000	≈ 166,67 kg
Ekspres kurye (DHL Express, UPS)	5.000	200 kg
Yurt içi kargo	Firmaya göre değişir	Firmanıza sorun

Yuvarlama

UPS, hem gerçek hem hacim ağırlığını **bir üst 0,5 kg'a** yuvarladığını belirtir. IATA kurallarına atıf yapan eğitim dokümanları da hava kargoda benzer bir kural verir: ölçüler en yakın tam santimetreye, hacim ağırlığı bir üst 0,5 kg'a yuvarlanır. Yuvarlama kuralı taşıyıcıya göre farklılık gösterebilir; sonucu teklifle karşılaştırın.

Örnek

Tek bir koli: 62 × 41 × 33 cm, brüt ağırlık 9,3 kg.

Adım	Hava kargo (÷ 6.000)	Ekspres kurye (÷ 5.000)
Hacim	62 × 41 × 33 = 83.886 cm³	83.886 cm³

Adım	Hava kargo (÷ 6.000)	Ekspres kurye (÷ 5.000)
Hacim ağırlığı	83.886 ÷ 6.000 = 13,98 kg	83.886 ÷ 5.000 = 16,78 kg
Bir üst 0,5 kg'a yuvarlama	14,0 kg	17,0 kg
Brüt ağırlık (yuvarlanmış)	9,5 kg	9,5 kg
Ücrete esas ağırlık	**14,0 kg**	**17,0 kg**

Koli 9,3 kg olmasına rağmen hava kargoda 14, kuryede 17 kg üzerinden ücretlendirilir.

Adım	Hesap	Sonuç
Hacim	4 × 120 × 80 × 100 cm	3,84 m^3
Hacim ağırlığı	4 × 120 × 80 × 100 ÷ 6000	640 kg
Brüt ağırlık	4 × 95 kg	380 kg
Ücrete esas ağırlık	ikisinden büyük olanı	640 kg

"Desi" ne demek?

Türkiye'de kargo pratiğinde **desi**, hacim ağırlığı anlamında kullanılır. Ancak tek bir tanımı yoktur; bölücü bağlama göre değişir:

- Ticaret Bakanlığı'nın e-ihracat eğitim modülü, uluslararası ekspres gönderilerde desiyi **5.000** bölücüsüyle hesaplar. Modüldeki örnekte 60 × 40 × 40 cm'lik koli 19,2 desidir ve faturada bir üst kademeye yuvarlanır.
- IATA hava kargosunda oran **6.000**'dir. Bu bağlamda "desi" yerine **hacim ağırlığı** veya **ücrete esas ağırlık** demek daha doğrudur.
- Yurt içi kargolarda farklı bölücüler kullanılabilir. Gönderinizin hangi bölücüyle hesaplandığını kargo firmanıza sorun.

Teklif karşılaştırırken "kaç desi" sorusunun yanına "hangi bölücüyle" sorusunu da ekleyin. Küçük gönderi ihracatının ayrıntıları için **E-ihracat ve mikro ihracat** konusuna bakabilirsiniz.

Tarife kademeleri (genel bilgi)

Aşağıdaki yapı, IATA tarife kurallarına (TACT) atıf yapan bir eğitim dokümanından alınmıştır. Kademeler ve sınırlar taşıyıcıya ve hatta göre değişir; teklifinizdeki yapıyı esas alın.

Kod	Anlamı
M	Asgari ücret: hesaplanan tutar bunun altında kalırsa gönderi başına alınan taban ücret
N	Normal genel kargo tarifesi: genellikle 45 kg altı için
Q	Miktar kademeleri (ör. 45, 100, 250, 500, 1.000 kg): ağırlık arttıkça kg fiyatı düşer
SCR	Belirli hatlarda belirli emtia için özel tarife
Sınıf tarifeleri	Genel tarifenin yüzdesi olarak; özel elleçleme gerektiren yüklerde zamlı, bazı yüklerde indirimli

Aynı kaynağa göre yayımlanmış tarifeler çoğu zaman referanstır ve pazarlığa açıktır. Bir üst kademeyi seçmek bazen daha ucuzdur: örneğin 500 kg kademesinin kg fiyatı 2,10, bir alt kademeninki 2,35 ise 500 × 2,10 ÷ 2,35 ≈ **447 kg**'ın üstündeki gönderide 500 kg üzerinden ücretlendirmek daha avantajlıdır.

Yakıt ve güvenlik ek ücretlerinin hangi ağırlık üzerinden ve hangi endekse göre alındığı **taşıyıcıya göre değişir**. Örneğin Korean Air Cargo yakıt ek ücretini kg başına ücrete esas ağırlık üzerinden, jet yakıtı fiyatına endeksli olarak alır. Teklifinizde ek ücretlerin dayanağını sorun; ayrıntılar **Navlun teklifi ve ek ücretler** konusunda.

Hava yolu taşıma senedi (AWB)

AWB (air waybill), hava taşımasında düzenlenen taşıma belgesidir. Montreal Sözleşmesi'ne göre:

- **Delil değeri (md. 11):** AWB; sözleşmenin yapıldığının, yükün kabul edildiğinin ve belirtilen taşıma koşullarının ilk bakışta (aksi ispatlanabilir) delilidir. Ağırlık, ölçü, ambalaj ve koli sayısı kayıtları da ilk bakışta delildir. Miktar, hacim ve durum kayıtları ise taşıyıcı bunları göndericinin huzurunda kontrol edip kaydetmedikçe taşıyıcı aleyhine delil oluşturmaz.

- **Eksik belge sözleşmeyi bozmaz (md. 9):** AWB kurallara uygun düzenlenmemiş olsa bile taşıma sözleşmesi geçerlidir ve sorumluluk sınırları dahil Sözleşme hükümlerine tabidir.
- **Malı temsil etmez:** Maersk gibi sektör kaynaklarına göre AWB ciro edilemez ve deniz konşimentosu gibi mülkiyeti temsil eden bir belge değildir. Montreal Sözleşmesi metninde bu konuda açık bir hüküm yoktur. Yük, AWB'de adı yazılı alıcıya teslim edilir.

AWB numarası nasıl okunur?

AWB numarası **11 hanedir**:

Bölüm	Hane	Anlamı
Havayolu kodu	3	AWB'yi düzenleyen havayolunun sayısal kodu
Seri numarası	7	Havayolunun verdiği sıra numarası
Kontrol hanesi	1	Seri numarasının 7'ye bölümünden kalan

Avustralya Sınır Kuvvetleri'nin teknik spesifikasyonuna göre kontrol hanesi yalnızca 7 haneli seri numarasından hesaplanır; havayolu kodu hesaba girmez.

Örnek: Seri numarası 1234567. 1.234.567 = 7 × 176.366 + **5**. Kontrol hanesi 5'tir; numara **XXX-12345675** şeklinde yazılır. Bir hanenin yanlış yazılması çoğu zaman kontrol hanesini tutarsız kılar; bu, belgelerdeki yazım hatalarını yakalamanın kolay bir yoludur.

MAWB ve HAWB

Konsolide gönderilerde iki katmanlı bir belge yapısı vardır:

	MAWB (master)	HAWB (house)
Kim düzenler?	Havayolu veya acentesi	Forwarder
Neyi kapsar?	Konsolide yükün tamamını	Konsolidasyon içindeki tek bir gönderiyi
Sözleşme kiminle?	Havayolu ile forwarder arasında	Gönderici ile forwarder arasında

HAWB'deki gönderici, havayoluyla yapılan MAWB sözleşmesinin doğrudan tarafı değildir. Bu yapı denizyolundaki MBL–HBL ilişkisine benzer; taraflar için **Dış ticaret ve lojistiğin tarafları** konusuna bakabilirsiniz.

Üç orijinal nüsha

Montreal Sözleşmesi md. 7'ye göre AWB'yi **gönderici** üç orijinal nüsha hâlinde düzenler:

1. **Taşıyıcı için:** Gönderici imzalar.
2. **Alıcı için:** Gönderici ve taşıyıcı imzalar; yükle birlikte gider.
3. **Gönderici için:** Taşıyıcı imzalar ve yükü kabul ettikten sonra göndericiye verir.

İmzalar basılı veya kaşe olabilir. Taşıyıcı AWB'yi göndericinin talebiyle doldurursa, aksi ispatlanmadıkça gönderici adına doldurmuş sayılır.

e-AWB

Montreal Sözleşmesi md. 4, AWB yerine taşımayı kayıt altına alan elektronik bir yöntemin kullanılmasına izin verir; gönderici isterse taşıyıcı bir **kargo makbuzu** verir. e-AWB'nin hukuki dayanağı budur.

- **IATA Resolution 672 (Çok Taraflı e-AWB Anlaşması):** Taraflar IATA ile bir kez imzalayarak, diğer katılımcılarla ayrı ayrı ikili anlaşma yapmadan e-AWB kullanabilir. Sözleşme, taşıyıcı yükü teslim alıp kargo makbuzunu düzenlediğinde kurulur.
- **Varsayılan yöntem:** IATA'ya göre 1 Ocak 2019'dan itibaren uygun hatlarda e-AWB varsayılan sözleşme yöntemidir; kâğıt AWB taraflar anlaşırsa kullanılır. Uygun hat, çıkış ve varış ülkelerinin ikisinin de Montreal Sözleşmesi'ni veya Montreal Protokolü 4'ü onaylamış olduğu hattır.

Hat bu koşulu karşılamıyorsa kâğıt AWB gerekebilir; forwarder'ınızın ve havayolunun e-AWB ile çalışıp çalışmadığını rezervasyonda sorun.

Sorumluluk sınırı ve ihbar süreleri

Konu	Montreal Sözleşmesi
Sorumluluk sınırı (md. 22/3)	**26 SDR/kg** (ICAO revizyonuyla 28 Aralık 2024'ten itibaren; sözleşmenin ilk metninde 17, 2019 revizyonunda 22 SDR)

Konu	Montreal Sözleşmesi
Sınırın aşılması	Gönderici teslimde özel değer beyan eder ve ek ücreti öderse beyan edilen tutar esas alınır
Hasar ihbarı (md. 31)	Fark edilir edilmez, en geç teslimden itibaren **14 gün** içinde yazılı
Gecikme ihbarı (md. 31)	Yükün alıcının emrine verildiği tarihten itibaren **21 gün** içinde yazılı
Dava süresi (md. 35)	Varıştan (veya uçağın varması gereken ya da taşımanın durduğu tarihten) itibaren **2 yıl**

Süresinde ihbar yapılmazsa, taşıyıcının hilesi hali dışında taşıyıcıya dava açılamaz. Sınırlar ICAO tarafından beş yılda bir gözden geçirilir. Yük değeri bu sınırın üzerindeyse sigorta gerekir; ayrıntılar **Taşıyıcının sorumluluğu ve kargo sigortası** ile **Hasar ve claim süreci** konularında.

Güvenlik: yetkili acente ve bilinen gönderici

ICAO Annex 17, hava kargo ve postanın uçağa yüklenmeden önce güvenlik kontrolünden geçmesini ve yetkisiz müdahaleye karşı korunmasını ister. Bunun için **güvenli tedarik zinciri** kurulur: devletin yetkili makamı belirli kuruluşları onaylar ve denetler; bu kuruluşların elinden geçen kargo ek tarama yapılmadan yüklenebilir.

Türk mevzuatında (SHGM, SHT-17.6 Hava Kargo ve Posta Güvenliği Talimatı) kullanılan terimler şunlardır:

Terim	Anlamı
Yetkili acente (A grubu)	Güvenlik kontrolü veya tarama yapan ya da güvenli tedarik zincirinin parçası olan kuruluş (lojistik firması, havayolu, forwarder, yer hizmetleri kuruluşu); onay tesis bazındadır
Yetkili acente (B grubu)	Kargoyu A grubuna teslim eden, kendisi tarama yapmayan ve güvenli tedarik zincirinin parçası olmayan kuruluş
Bilinen gönderici	Kendi hesabına kargo üreten, güvenlik standartlarını karşılayan ve Genel Müdürlükçe yetkilendirilen gönderici
Güvenli kargo	Yetkili acente veya bilinen gönderici tarafından taranmış ve yetkisiz müdahaleye karşı korunmuş kargo

Kural olarak tüm kargo uçağa yüklenmeden önce taranır; istisna, yetkili acente veya bilinen gönderici tarafından güvenli hâle getirilip yüklemeye kadar korunan kargodur. Havayolu, kontrolleri kendisi yapmadıysa bunların yetkili bir kuruluşça yapıldığını teyit etmeden kargo kabul edemez. Tarama ücretleri terminal tarifesinde ayrıca yer alabilir; örneğin THY Cargo'nun İstanbul ihracat terminal tarifesinde X-ray ve diğer güvenlik hizmetleri kg başına ve asgari ücretle listelenir.

Metnini aktaran kaynaklara göre 22 Mayıs 2026 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanan Sivil Havacılık Güvenliği Yönetmeliği (SHY-GÜVENLİK) de aynı terimleri kullanır. Bu yönetmeliğin talimatı değiştirip değiştirmediğini doğrulayamadık; güncel sürümü SHGM'den kontrol edin.

ULD: uçağa yükleme birimleri

Hava kargo, uçağa çoğunlukla **ULD** (unit load device) denilen palet ve konteynerlerle yüklenir. Lufthansa Cargo'nun broşüründen (09/2023) iki yaygın örnek:

Tip	Ölçü	Azami brüt ağırlık
PMC palet	Taban 318 × 244 cm; kullanılabilir alan 304 × 231 cm. Yükleme yüksekliği uçağa ve güverteye bağlıdır: alt güvertede 163 cm, B777F ana güvertesinde 300 cm'ye kadar	Lufthansa: 6.804 kg
AKE (LD3 tipi) konteyner	Dış taban 156 × 153 cm, yükseklik 163 cm; iç hacim yaklaşık 3,8 m^3	Lufthansa: 1.588 kg

Azami ağırlık uçak tipine göre değişir: örneğin Condor, B767 için PMC'de 5.102 kg verir. Yükünüzü planlarken uçak tipini ve havayolunun kendi sınırlarını sorun.

Tehlikeli maddeler

Tehlikeli maddelerin hava yoluyla taşınmasında havayolları **IATA Tehlikeli Maddeler Yönetmeliği (DGR)**'ni uygular. IATA'ya göre **67. baskı 1 Ocak 2026'dan itibaren geçerlidir** ve ICAO Teknik Talimatlarının 2026–2027 baskısıyla uyumludur. DGR her yıl yenilenir; gönderim tarihindeki baskıyı kontrol edin. Ayrıntılar **Tehlikeli madde taşımacılığı: IMDG ve ADR** konusunda.

Havalimanında gümrük: özet beyan

Ticaret Bakanlığı'na göre hava yolunda giriş özet beyanını, eşyayı getiren veya taşıma sorumluluğunu üstlenen taşıyıcı verir. Temsilci veya üçüncü kişi de verebilir; bu durumda taşıyıcı süreye uyulacağına dair taahhüt alır.

Uçuş süresi	Giriş özet beyanı en geç
4 saatten kısa	Uçak havalanana kadar
4 saatten uzun	Türkiye'deki ilk havalimanına inişten en az 4 saat önce

Uçak vardığında taşıyıcı elektronik **varış bildirimi** gönderir. Gümrük rejimleri için **GTİP ve gümrük rejimleri** konusuna bakabilirsiniz.

Kendinizi test edin

1. 100 × 80 × 60 cm ölçülerinde, 45 kg ağırlığında bir koli hava kargoyla gönderilecek. Ücrete esas ağırlık nedir? *(Cevap: 100 × 80 × 60 ÷ 6.000 = 80 kg. Hacim ağırlığı brüt ağırlıktan büyük olduğu için 80 kg üzerinden ücretlendirilir.)*
2. AWB'nin seri numarası 8114074 ise kontrol hanesi kaçtır? *(Cevap: 3. 8.114.074 = 7 × 1.159.153 + 3; kalan 3'tür ve numara XXX-81140743 olur.)*
3. Hava kargoyla gelen yükünüzde teslimden 10 gün sonra hasar fark ettiniz. Taşıyıcıya itiraz için hâlâ zamanınız var mı? *(Cevap: Evet. Montreal Sözleşmesi'ne göre hasar ihbarı teslimden itibaren en geç 14 gün içinde yazılı yapılmalıdır; fark eder etmez bildirin.)*

Sık sorulan sorular

Hava kargoda ücrete esas ağırlık nasıl hesaplanır?
Önce hacim ağırlığı bulunur: koli ölçüleri santimetre olarak çarpılır, parça sayısıyla çarpılır ve 6.000'e bölünür. Sonra bu değer brüt ağırlıkla karşılaştırılır; büyük olan ücrete esas ağırlıktır. 1 m^3 yük, 6.000 bölücüsüyle yaklaşık 166,67 kg sayılır. Taşıyıcılar sonucu genellikle bir üst 0,5 kg'a yuvarlar; teklifinizdeki kuralı kontrol edin.

Desi ile hacim ağırlığı aynı şey mi?
Türkiye'deki kargo pratiğinde desi, hacim ağırlığı anlamında kullanılır. Ancak bölücü bağlama göre değişir: Ticaret Bakanlığı'nın e-ihracat eğitim modülü uluslararası ekspres gönderilerde 5.000 kullanır, IATA hava kargosunda oran 6.000'dir, yurt içi kargo firmaları farklı bölücüler kullanabilir. Hangi bölücünün uygulandığını kargo firmanıza sorun.

AWB numarasındaki son hane neyi gösterir?
Son hane kontrol hanesidir. 3 haneli havayolu kodundan sonraki 7 haneli seri numarası 7'ye bölünür; kalan, kontrol hanesidir. Havayolu kodu hesaba girmez. Örneğin seri numarası 1234567 ise kalan 5'tir ve numara XXX-12345675 şeklinde yazılır.

Hava kargoda hasarı ne kadar sürede bildirmeliyim?
Montreal Sözleşmesi'ne göre hasarı fark eder etmez, en geç yükü teslim aldığınız tarihten itibaren 14 gün içinde; gecikmede ise yükün emrinize verildiği tarihten itibaren 21 gün içinde taşıyıcıya yazılı itiraz edilmelidir. Süresinde itiraz edilmezse, taşıyıcının hilesi hali dışında dava açılamaz. Dava hakkı 2 yıl içinde kullanılmazsa düşer.

KAYNAKLAR

ASEAN Sekretaryası — Hava navlunu hesabı eğitim sunumu (IATA TACT kurallarına atıfla; hacim oranı, yuvarlama, tarife kademeleri) — https://asean.org/wp-content/uploads/2023/02/Air-Freight-C5.-Calculation-of-Air-Freight-PPT-Trainer-V2.pdf
DHL — How to calculate volumetric weight (28.04.2025) — https://www.dhl.com/discover/en-sg/ship-with-dhl/start-shipping/how-to-calculate-dhl-volumetric-weight
UPS — Shipping dimensions and weight (5.000 bölücüsü, 0,5 kg yuvarlama) — https://ups.com/at/en/support/shipping-support/shipping-dimensions-weight.page
FedEx — Hacimsel ağırlık — https://www.fedex.com/tr-tr/shipping-channel/preparing-shipment/shipping-costs/dimensional-weight.html
T.C. Ticaret Bakanlığı — E-ihracat eğitim modülü 13: Lojistik ve gönderim işlemleri (desi hesabı) — https://ticaret.gov.tr/data/655626e913b876b1c00ec662/Mod%C3%BCl%2013%20-%20E-%C4%B0hracatta%20Lojistik%20ve%20G%C3%B6nderim%20%C4%B0%C5%9Flemleri%20-%20Ali%20CEYLAN%20-%2010%20Kas%C4%B1m.pdf
Australian Border Force — Air waybill check digit formula — https://www.abf.gov.au/help-and-support/ics/integrated-cargo-system-(ics)/software-developers/reference-materials/check-digital-algorithms/airway-bill-check-digit-formula
Maersk — Air waybill (12.12.2024): MAWB, HAWB, ciro edilemezlik — https://www.maersk.com/logistics-explained/shipping-documentation/2024/12/12/air-waybill
Montreal Sözleşmesi 1999 metni (Birleşik Krallık Antlaşma Serisi No. 44, 2004) — https://treaties.fcdo.gov.uk/data/Library2/pdf/2004-TS0044.pdf
ICAO — 2024 Revised Limits of Liability Under the Montreal Convention of 1999 — https://www.icao.int/sites/default/files/secretariat/legal/LEB%20Treaty%20Collection%20Documents/2024_Revised_Limits_of_Liability_Under_the_Montreal_Convention_of_1999_en.pdf
IATA — Resolution 672, Çok Taraflı e-AWB Anlaşması — https://www.iata.org/contentassets/783ac75f30d74e32a8eaef26af5696b6/csc-672-en-28dec2019.pdf
IATA — e-AWB default SSS — https://www.iata.org/contentassets/4bc75639b37641ba88f2e81e5516a020/eawb-default-faq.pdf
SHGM — SHT-17.6 Hava Kargo ve Posta Güvenliği Talimatı (22.05.2018) — https://shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/talimatlar/2018/SHT-17.6.pdf
ICAO — Air cargo security reference — https://icao.int/Security/aircargo/SiteAssets/air_cargo_security_reference.html
Sivil Havacılık Güvenliği Yönetmeliği (SHY-GÜVENLİK), RG 22.05.2026 (metni aktaran ikincil kaynak) — https://www.alomaliye.com/2026/05/22/sivil-havacilik-guvenligi-yonetmeligi-shy-guvenlik/
THY Cargo — İstanbul ihracat terminal hizmetleri dokümanı — https://contify.turkishcargo.com/cdn/prod/others/weboutside/en/terminal_services_document_istanbul_export.pdf
Korean Air Cargo — Ek ücretler — https://cargo.koreanair.com/en/node/549
Lufthansa Cargo — Pallets, containers and fleet broşürü (09/2023) — https://lufthansa-cargo.com/documents/d/guest/brochure_pallets_containers_and_fleet
Condor Cargo broşürü (PMC, B767) — https://www.condor.com/de/fileadmin/dam/pdf/Cargo_broschure_final.pdf
IATA — DGR 67. baskı önemli değişiklikler — https://www.iata.org/contentassets/90f8038b0eea42069554b2f4530f49ea/dgr-67-de-significant-changes.pdf
T.C. Ticaret Bakanlığı — Sıkça sorulan sorular: Özet beyan — https://ticaret.gov.tr/gumruk-islemleri/sikca-sorulan-sorular/ticari/ozet-beyan

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.