

İSTANBUL BAROSU
TAŞIMA HUKUKU
VE
LOJİSTİK
KOMİSYONU



BÜLTEN EYLÜL-EKİM - 2025



ÖNSÖZ

Değerli Okurlar,

İstanbul Barosu Taşıma ve Lojistik Hukuku Komisyonu olarak, taşıma ve lojistik sektörünün hukukla olan güçlü bağlarını ele alan bu bülteni sizlerle paylaşmanın, buluşturmanın heyecanını yaşıyoruz. Günümüzde, küreselleşen dünyada taşıma ve lojistik, sadece ekonomik hayatın değil, aynı zamanda hukukçuların da ilgi alanına, odağına girmektedir. Mal ve hizmetlerin, bilginin güvenli, hızlı ve etkin biçimde dolaşımı; ticaretin sürekliliği toplumların refahı açısından vazgeçilmezdir. Bu süreçte ortaya çıkan hukuki sorunların çözümü ise, taşıma ve lojistik hukukunun güncel gelişmeler ışığında ele alınmasını gerektirmektedir.

İstanbul Barosu Taşıma ve Lojistik Komisyonu olarak hazırladığımız bu bülten, meslektaşlarımızın hem akademik hem de uygulamaya dönük çalışmalara ulaşmasını, bilgi paylaşımını artırmayı ve hukuk dünyasında, özellikle bu konuya özel butik uzmanlık alanında tartışmalara yeni katkılar sunmayı hedeflemektedir. Bültenimiz alanında uzman yazarların makaleleriyle; taşımacılık hukukuna ilgi duyanlar veya bu alandaki uygulamacılar için ufuk açıcı, yol gösterici bir kaynak niteliği taşımaktadır. Ulusal ve uluslararası taşımacılıkta ortaya çıkan uyuşmazlıklar, sözleşme ilişkileri, sigorta ve sorumluluk rejimleri, teknolojik gelişmelerin sektöre yansımaları gibi pek çok mesele, hukukçular ile sektör temsilcilerinin ortak gündemini oluşturmaktadır.

Komisyonumuz, meslektaşlarımızın bilgi birikimini artırmayı, uygulamaya yön vermeyi ve hukuk-sektör etkileşimini geliştirmeyi hedeflemektedir. Bu bültende de yer alan çalışmaların hem teorik hem de pratik açıdan değerli katkılar sağlayacağına inanıyoruz.

Emeği geçen tüm yazarlarımıza, editörlerimize ve katkı sunan meslektaşlarımıza teşekkür ediyor; dergimizin meslektaşlarımıza ve sektör paydaşlarına faydalı olmasını diliyoruz.

Saygılarımızla,

Av. Bureu ÇOTUKSÖKEN
İstanbul Barosu Taşıma Hukuku ve Lojistik
Komisyon Başkanı

KOMİSYONUMUZ

Bilindiği gibi lojistik faaliyet sadece taşımadan oluşmamaktadır. Bir mal, hizmet veya bilgi akışının üretim noktasından tüketim noktasına kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin etkili ve verimli bir şekilde taşınması, depolanması, kontrol altında tutulması, gümrüklenmesi ve dağıtılmasına yönelik süreçlerini kapsamaktadır. Bu tanım içinde taşıma ve taşıma hukuku en büyük paya sahip olmakla birlikte , depolama, gümrükleme, ambalajlama, sigortalama, müşteri hizmetleri yönetimi, stok yönetimi gibi lojistik içinde yer alan farklı hizmet kalemleri önem taşımaktadır.

Komisionumuz, lojistik hizmetler arasında yer alan taşıma ve taşıma hukuku, sigorta, depolama, elleçleme ve gümrük alanlarındaki gelişmeleri takip etme ve bu alanlarda yapılan ve yapılması gereken yasal düzenlemelere ilişkin çalışmalar yapmak, görüş, öneri üretmek ve meslektaşlarımız ve sektör ilgilileri ile bir araya gelerek, bu konularda bilgi paylaşımında bulunmak amacıyla faaliyet göstermektedir.

Lojistik, son yıllarda çok büyük bir gelişme içindedir ve bu gelişmeler hukukçuları da yakından ilgilendiriyor. Dünya ticaretindeki gelişmeler, Gümrük Birliğindeki anlaşmalar ve Türkiye'nin konumunun etkisi göz önünde tutulması gerektiğini düşünmekteyiz.

Öncelikle sektörde çalışanların, meslektaşlarımızın mesleki alanda gelişmesini amaçlıyoruz. Biz hukukçular olarak , lojistik hizmetlerde, taşıma anlayışından, nakliyecilikten lojistiğe dönüşen gelişmeyi fark edip onun eğitsel yönüne ve mevzuat altyapısına önem vermeliyiz. Bunu başarabileceğimizi düşünüyoruz. Sadece iç hukuk düzenlemelerinin yetmediği bir alandan söz ediyoruz, önümüzde uluslararası mevzuat ve konvansiyonlarla desteklenen geniş bir alan bulunmaktadır.

Çalışmalarımızı bu düşünce ve tespitler doğrultusunda yapıyoruz. Sektördeki bir çok üniversite, dernek, birlik gibi kuruluşlarla ve diğer baro başkanlıkları ile çalışmalar yaptık. Bu çalışmalarımızı aynı hızla devam ettirmeyi amaçlıyoruz.

İÇİNDEKİLER:

Haberler-5

Röportaj: Prof. Dr. Hüseyin ÜLGEN -6

Transit Enerji Boru Hattı Taşımacılığının
Türk Mevzuatındaki Yeri / Av. Zeynep
BARIŞ - Av. İlkim DOLUNAY-10

Konteyner Taşımacılığında Yüklemeden
Kaynaklanan Sorumluluk / Av. Egemen
Gürsel ANKARALI - 12

Taşıma İşleri Organizatörü ve Taşıma
İşleri Komisyoncusu Kavramlarının
Hukuki Değerlendirmesi / Av. Can
Furkan KÖK (LL.M.) - 16

İçtihatlar -20

Etkinliklerimiz -22

HABERLER

Lojistikte 'hub' potansiyeli ve küresel yollar fırsat yaratır - Hayati ARIGAN

Türkiye Bankalar Birliği (TBB), TSKB Araştırma Birimi'nin desteği ile lojistik sektörünün swot analizini yaptı. Yayınlanan raporda Türk lojistik sektörü, kara, hava, deniz ve demiryolları açısından değerlendirilirken küresel gelişmelere de dikkat çekildi.

Kalkınma Yolu ve Zengezur Yolu projeleri

Türkiye lojistik sektöründe başlıca fırsatlar ise ülkenin yakın ve dost ülkelerin tedarikinden daha büyük bir pay alma ve kendini bir lojistik merkezi olarak konumlandırma potansiyeli. Türkiye'nin AB'nin tedarikinden aldığı payı artırması ve çeşitli projeler ile konumunu fırsata çevirme potansiyeli anlamlı bir fırsat olarak karşımıza çıkıyor. Bölgesel ticareti ve ilişkileri güçlendirebilecek Kalkınma Yolu ve Zengezur Yolu gibi projeler Türkiye'nin lojistik sektörü adına da bir fırsat niteliğinde. Ayrıca yeşil ve teknolojik dönüşüm kapsamında yapılabilecek yatırımlar da düşük karbonlu taşımacılığa katkı sağlayarak Türkiye'nin lojistik sektörü için bir fırsat sunuyor. Bununla birlikte Türkiye'de e-ticaretin giderek yaygınlaşması lojistik sektörünün de güçlenmesini sağlıyor. Sektörün karşısındaki tehditlerin başında korumacılık eğilimleri ve jeopolitik riskler geliyor.

Küresel ticarete giderek kendini gösteren korumacılık eğilimleri lojistik sektörünü de etkilerken, ticaret hacmini olumsuz etkileme riski bulunuyor. Jeopolitik gerilimler de taşımacılık yolları üzerinde baskı yaratıyor Bununla birlikte ekosistem krizi ile giderek sıklığı ve şiddeti artan doğa olayları da korumacılık eğilimleri ve jeopolitik riskler gibi tedarik zincirinde kırılmalara yol açabiliyor.

<https://www.dunya.com/sectorler/lojistik/lojistikte-hub-potansiyeli-ve-kuresel-yollar-firsat-yaratir-haberi-781465>



Savaş Sigortası Maliyetlerinin Gelgitini Önlemek

Son zamanlarda Orta Doğu'da artan gerilimler sebebiyle savaş riski sigortası maliyetleri %60'a kadar arttı. Bu artış şaşırtıcı mı? Hayır. Önemli mi? Evet. Artış, Kızıldeniz ve Basra Körfezi gibi bölgelerde, özellikle de Hürmüz Boğazı çevresinde artan dalgalanmayı yansıtıyor.

Kritik stratejilerden biri, yalnızca bilinen, şeffaf kuruluşlarla çalışmaktır. Savaş riski primlerinin yalnızca yolculuk rotalarından değil, jeopolitik risk algılarından da büyük ölçüde etkilendiği bir ortamda, şeffaf olmayan veya yaptırımlarla bağlantılı firmalarla ortaklık yapmak, sigortacıların primleri artırmasına veya teminatı tamamen geri çekmesine neden olabilir.

<https://maritime-executive.com/editorials/stemming-the-tide-of-war-insurance-costs>

Türkiye, Çin-Avrupa Demiryolu Hattında Stratejik Merkez Oluyor

İlk tren, Çin'in Chengdu şehrinde 9 Temmuz'da yola çıktı. Toplamda 10 bin 400 kilometre yol kat ederek Polonya'nın Lodz şehrine ulaştı. Orta Koridor üzerindeki bu taşımalar, Türkiye'nin Asya ile Avrupa arasında demiryolu bağlantısında önemli bir lojistik merkez konumuna geldiğinin somut göstergesi oldu.

<https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/38227/turkiye-cin-avrupa-demiryolu-hattinda-stratejik-merkez-oluyor>

Prof. Dr. Hüseyin ÜLGEN Hocamız ile Röportaj



1- Eğitim felsefenizden bahseder misiniz? Öğrencilerinize sadece hukuk bilgisini haricinde hangi değerleri ve yaklaşımları aktarmayı hedeflediniz?

ÜLGEN: Klasik olarak doğru, dürüst, çalışkan, yardımsever olmalarını devamlı söyledim ve işledim. Kendimle örnek olmaya çalıştım. Bende görmeliler ki söylediklerimin doğru ve samimi olduğuna inansınlar. Sadece hukukla bağlı kalmak doğru değil. Ayrıca edebiyat, müzik ve sanatla ilgilenmelerini de çok istedim. Daha geniş bir spektrum göz önünde tuttum, sık sık nasihatlerde bulundum. Etkilemiş olduğumu da şöyle görüyorum; rastladığım öğrenciler bunu hep dile getiriyorlar. O bakımdan memnunum hoşuma gidiyor.

2- Hukuk dışındaki hangi disiplin sizin hukuk anlayışınızı en çok besledi?

ÜLGEN: Hukuk dışındaki disiplin; matematik. Şunu da söyleyeyim; ben hukuk fakültesine gelmeden önce İstanbul Üniversitesi Fen Fakültesi Yüksek Matematik ve Fizik bölümünde de okudum. Hatta rahmetli hocamız, Saim ÜSTÜNDAĞ'ın armağanında da bu konuya biraz değindim. Matematikte biz her zaman düşünürüz; “ $2+2=4$ ” ama aslında böyle değil matematikte de. Pek çok formülün bulunmasında formüle dayanak oluşturan bazı hususları ihmal ediyoruz. Mesela yine; Fen fakültesindeki hocalarımdan Nazım TERZİOĞLU, formül çıkarırken ve tahtada izah ederken derdi ki; “bunu ihmal edelim” derdi ve silerdi yani onu ihmal etmeden formüle devam edersek istediğimiz formüle ulaşamıyoruz. Onu ancak ihmal ettiğimiz zaman istediğimiz formüle ulaşabiliyoruz.

Bu nedenle ve matematikte böyle olduğu için mesela hukukta da ihmal etme, edilebilme olgusu üzerinde çok durdum. İlk birinci sınıfta okutulurdu bize; hani gayri mümeyyiz ve fakir biri, zengin birinin iş yerini yakıyor, acaba tazminat ödesin mi ödemesin mi gibi. Mesela şimdi çok, “2+2=4” üzerinden gidersek evet ödemesi gerekiyor ama biri zengin diğeri fakir, o zaman bundan vazgeçiyoruz ödesin diyoruz, hem de gayri mümeyyiz olduğu halde sorumluluğu olmadığı halde. Ben bunu hukuken matematikteki ihmal edilebilmeye bağlıyorum. Bu nedenle bir de problemlerin çözümünde matematik önemli, hele şimdi bunun daha önemli olduğunu görebiliyorum çünkü bugün toplumda her şey algı üstünden gidiyor. Matematikte algıya yer yok. Bu algıdan da kurtulmak lazım. O nedenle matematiğe ben çok önem veriyorum. Şimdi bu söyleyeceklerim bazı kişileri, bazı kurumları ve bazı çevreyi rahatsız edebilir ancak içimde kalmasın söyleyeyim.

Daha önceleri Kenan İMİRZALIOĞLU'nun, son zamanlarda ise Oktay KAYNARCA'nın takdim ettiği, milyoner programı var. Bakın o programların hepsinde en doğru cevapları daima doğu ve güney doğudaki devlet lisesinden gelen çocuklar veriyorlar ve onlar çok yüksek puanlar alıyorlar. Çok parıltılı, yaldızlı yıldızlı okullardan gelenler, en basit şeylere cevap veremiyorlar, bilmiyorlar. Ama vatandaş da çocuklarını oralara sokmak için çırpınıyor. Bunlar onu hak ediyorlar mı? Gerçek öyle mi? Değil bence. Çok basit bir örneği gözümüzün önünde, bu algıya da kanmamak lazım. Onun için devlet okullarımızın kıymetini oradaki hocalarımızın kıymetini bilmek lazım. Bu da benim görüşümü doğruluyor.

3- Akademik hayatı tahlil ettiğimizde 2019 yılından sonra birçok değişim olduğunu görüyoruz. Özellikle konvansiyonel ders metotlarından ziyade ZOOM gibi online alternatif ders metotlarına geçiş de sağlanmıştır. Akademik hayatın 20 yıl sonraki sürecini tahlil ettiğinizde nasıl bir akademik gelecek görüyorsunuz? Akademisyenlere ihtiyacın varlığı ne derecede olacaktır? Dolayısıyla bu gelişmeler tahlil edildiğinde günümüzde akademiye başlamak isteyen bir kişinin bu yolda adım atması objektif anlamda mantıklı olacak mıdır?

ÜLGEN: Ben, Zoom gibi yerlerde hocalığı kabul etmem. Bu konuyu hocalık ve talebelik yapacak olanlar düşünsünler. Benim kesinlikle taraf olduğum bir şey değil. Uzaktan her şey yapılabilir ama ders olmaz. Akademisyene ihtiyaç daima olacak olması da lazım. Ama gerçek anlamda akademisyene ihtiyaç olacak. Şimdi akademisyenliğin de biraz altı boşaltıldı, oyuldu. Ben de geçtim o yoldan. Ben de asistandım. Bizim ne ders anlatma ne de sınav yapma yetkimiz vardı. Hocanın yanında ancak hoca pratik çalışma yaparken bulunabilirdik, işte o kadar! Yani hoca nezaretinde pratik çalışma yapabiliydik. Pek çok şeyi de zaten insan yolun başında bilmiyor. Zaman geçtikçe kazanıyor. Şimdi bile çok basit gelen bir şeyler var, yeni yeni öğreniyorum ben.

4- Burcu ÇOTUKSÖKEN soruyor: Yapay zekâ ve dijitalleşmede bilgiye çok kolay erişiyorsunuz. Yargıtay kararları da dahil bütün kitaplarımızı dijitalleşmiş bir şekilde koyuyorlar. Şimdi biri bu bilgiyi buradan alabileceksen, akademisyenin anlattığında ne fark var?

ÜLGEN: Akademisyenden alacağınızı yapay zekadan alamazsınız. Basit bir örnek söyleyeyim; taşıyıcı yük ve eşya taşır diyor. Peki şimdi yük ve eşya diyince, yük ne eşya ne? Peki kanun bunu niye böyle söylemiş? Bana bunu kimse söyleyemez. Mesela bakıyorsun cevaplara, kimi diyor ki yük ve eşya aynıdır, kanun bunu böyle söylemiştir diyor. Öteki diyor ki eşya, araca yüklendiği zaman yük adını alır diyor. Ama o da değil, bana da bunu kimse söyleyemez iddia ediyorum yani. Çok derin bilgi.

5- Egemen Gürsel ANKARALI soruyor: 6102 sayılı TTK'nın mimarlarından biri de sizsiniz. Bu kanun, 13'üncü yılını tamamlamak üzere biliyorsunuz, çok önemli gelişmeler oldu. 4'üncü kitap geldi, taşıma kitabı ve sigorta geldi. İki tane sorum var benim: Birincisi; o günlerde istediğiniz yerde mi, yani kanunda keşke şöyle yapsaydık ya şurada şu düzenlemeyi yapsaydık diyor musunuz? İkincisi de; başta bu kanunu düzenlerken örneğin bir düzenlemeye hep ben takılırım: TTK çıktı, sonra demiryolu ve multimodal da dahil olacaktı. Ama demiryolu bir şekilde kaldı. Acaba tam istediğiniz gibi çıktı mı o tarihte?

ÜLGEN:Tabii şunu söyleyeyim. Bu yeni TTK'da görev yapmak benim için çok önemliydi ve bu da sevgili Türkiye Cumhuriyeti'ne olan ufak bir katkımızdı. Ben bundan dolayı çok onur duyuyorum ve Allah'a şükrediyorum. Böyle bir görev nasip oldu. Bu arada şunu da söyleyeyim, bu görevden kaçanların her biri sonradan yazdıkları bazı yazılarda bir mazeretle neden bu görevden kaçındıklarını yazıyorlar. Ben onların hiçbirine itimat etmiyorum, inanmıyorum da. Sayın Ünal TEKİNALP nasıl çalıştıysa, ben nasıl çalıştıysam bu şekilde çalışmalarını lazımdı, yapmalarını lazımdı. Bir de üstelik hiç çalışmayıp şimdi de ileri geri, aslı astarı olmayan ve hepsi yanlış olan gerekçelerle. Ki ben onlarla bir araya gelmeyi çok isterim. Bu şekilde hareket edenler, sonradan kendi aralarında körler sağlırlar birbirini ağırlar kabilinden toplantılar yapıp ileri geri konuşurlar. Onların her birine gayet köklü, yasal ve bilimsel gerekçelerle cevap verme imkânı var. Tabii o toplantılara katılanları da yanlış bilgilendirmiş oldular. Mesela çok basit bir şey söyleyeyim: Hukuki bir problem değil, sigortada menfaat demişsiniz, tabii ciddi bir kavram. Bu (menfaat), yerli yabancı her yerde kullanılıyor. Burada birisi diyor ki: "Burada sokak dili kullanılmıştır" diyor. O sokak dili kullanılmıştır diyen kişi, kitabında donatan yerine armatör diyor.

Şimdi sen kullanıyorsun sokak dilini. Ben menfaati teknik anlamda kullanıyorum orada, tenkit edilecek herhangi bir şey yok. Mesela hukuki örnek vereyim; "Riziko gerçekleşince sigortacının tazminat ödeme borcu muaccel olur" diye ifade var. Bunu yazan kişi ve kişiler de diyor ki; sigortayı hazırlayanlar gerekli özeni göstermemişler diye yazıyorlar. Nasıl gerekli özeni göstermemişler? Biz muacceliyet diye müstakil madde koyduk. Ona kenar başlığı koyduk. Muacceliyet diye, sen borcun doğumuyla muacceliyetini karıştırıyorsun bilmediğin için. Riziko gerçekleşince borç doğar ama muaccel olmaz, bunu bilmiyorsun. Buradaki özensizliği aynı zamanda bilgisizlik. Bunun gibi bir kaç tane daha örnek gösterebilirim ve bir de tabii bunu yapanların edenlerin karşısında bunu kimler yaptı diye düşünmesi lazım. Orada Ünal TEKİNALP var, bugün yerli yabancı herkesin üstünde ittifak ettiği çok değerli bir bilim adamı. Turgut KALPSÜZ hocamız var. Ben varım. Kusura bakmayın, ben bu konuda mütevazı olamayacağım. Ama borcun doğumuyla muacceliyetini bilmeyen veyahut 'sözleşmedir herkes yapar, ehliyeti olan herkes yapar, bu ehliyet Borçlar Kanunu'ndaki ehliyettir' diyen var. Yahu sen ehliyetin nerede düzenlendiğini bilmiyorsun. Yani Medeni Kanun'un birinci kitabında. Bu, hukuk fakültesinin birinci sınıfında okutulan bir şey. Onu bilmiyorsun ama arkasına ileri geri laflar ediyorsun. Yani namütenahi bir yığın örnek gösterebilirim.

6- Turckay ÖZDEMİR soruyor: Demiryolu çıkarılmasında size görüş soruldu mu?

ÜLGEN:Demiryolu için, Ulaştırma Bakanlığı biz hazırlıyoruz diye söylediler. Dolayısıyla eğilemedik üstüne, yapmadık. Çok iyi olacaktı. Hala boşluk var.

7- Son olarak taşıma hukukçularına ve genç akademisyenlere tavsiyeleriniz nelerdir?

ÜLGEN:Taşıma hukukunun üzerindeki çalışmalarınızı yoğunlaştırın. Samimiyetle bu konuya sarılın. Bu konuda uzman olarak yetişin.



Transit Enerji Boru Hattı Taşımacılığının Türk Mevzuatındaki Yeri

Av. Zeynep BARIŞ
Av. İlkin DOLUNAY

1. Giriş

“Transit Enerji Boru Hattı Taşımacılığı” petrol, doğal gaz gibi enerji kaynaklarının üretildiği ülkelerden, tüketimin yoğun olduğu bölgelere, bir veya birden fazla ülke üzerinden doğrudan geçişinin sağlanması suretiyle nakledilmesini ifade eder. Bu taşımacılık türü; her ne kadar altyapı, yatırım ve bakım-işletme maliyetleri açısından alternatif nakil yöntemlerine göre daha yüksek maliyetli olsa da, birim zamanda azami miktarda ürünün taşınmasına imkân tanınması ve trafik ya da hava koşulları gibi dış etkenlerden etkilenmeyerek istikrarlı bir akışı mümkün kılması sebebiyle daha çok tercih edilen bir yöntemdir. Ayrıca üzerinden geçmekte olduğu ülkeler bakımından da; öncelikle enerji arz güvenliği, düzenli ticari getiri ve uluslararası ilişkiler tahtında söz sahibi olma gibi birtakım faydalar sağlamaktadır. Dolayısıyla, Transit Enerji Boru Hattı Taşımacılığı, teknik ve ekonomik getirilerinin ötesinde, jeopolitik etkileriyle de öne çıkan kritik bir taşımacılık türüdür.

Türkiye'nin, coğrafi konumu gereği, Dünya petrol ve doğal gaz rezervlerinin çok büyük bir kısmına sahip kuzey ve doğusundaki ülke ve bölgelere komşu olması; bu rezervlerin sahibi üretici ülkelerle, önemli tüketici konumundaki Avrupa ülkeleri arasında bir enerji koridoru haline gelmesini kaçınılmaz kılmaktadır. Bu nedenle transit enerji boru hattı taşımacılığının ülkemiz açısından azami düzeyde önem verilmesi gereken bir konu olduğu düşünülmektedir.

2. Ülkemizde Yürürlükteki Hukuki Altyapı

Transit enerji boru hatları projelerinin, yapıları gereği sınır ötesi niteliği haiz olduklarından, salt bir altyapı yatırımı olarak değil, aynı zamanda hukuken çok boyutlu bir alanda değerlendirilmesi zaruridir. Bu projelere yalnızca bir boru hattının fiziken yerin altına döşenmesi şeklinde bakmak doğru olmaz. Zira, bir transit enerji boru hattı taşıma projesinin inşası ve işletimi söz konusu olduğunda; enerji arz güvenliği, uluslararası ilişkiler, teknik mühendislik disiplinleri, yapım işlerine ve işletmeye dair uluslararası standartlar, iş hukuku, yatırım hukuku, vergi hukuku, alternatif uyuşmazlık çözüm yolları ve daha birçok alanda geniş bir hukuki perspektifle değerlendirme yapmak gerekmektedir.

Genel itibarıyla enerji hukukunda, petrol, doğal gaz, elektrik ve yenilenebilir enerji kaynakları gibi hemen her enerji türü için ayrı bir kanun bulunmakta ve Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu (EPDK) veya ilgili diğer kurum ve kuruluşlar tarafından çıkarılan ikincil mevzuatla bu alanlar ayrıntılı şekilde düzenlenmekte iken, enerji kaynaklarının transit geçişi söz konusu olduğunda, EPDK veya ilgili kurumların düzenlemelerinden ziyade, sair uluslararası anlaşmalar ile belirlenen hukuki çerçeveye geçerlilik kazanmaktadır.

Bu alandaki en belirgin uluslararası metin, Enerji Şartı Antlaşmasıdır (Energy Charter Treaty – ECT). ECT, enerji kaynaklarının kesintisiz ve adil şekilde taşınmasını teminat altına alırken; şeffaf, ayrımcılıktan uzak ve öngörülebilir kurallar koymaktadır. Büyük ölçekli boru hattı projelerinde bu

çerçeve, Hükümetler Arası Anlaşmalar (Intergovernmental Agreement - IGA) ile somutlaştırılır. IGA; hattın statüsü, uygulanacak vergi rejimi, geçiş hakkı, ücreti ve hukuk seçimi gibi hususları detaylandırır. Genellikle bu yapının tamamlayıcı unsuru olarak, transit ülke ile yatırımcı arasında ayrıca Ev Sahibi Ülke Anlaşmaları (Host Government Agreement - HGA) imzalanır. HGA, işletme koşullarından çevresel yükümlülüklere, yerel istihdamdan altyapı haklarına kadar birçok somut konuyu düzenleyerek projeye işlerlik kazandırır.

Hukukumuzda transit enerji taşımacılığı, 29.06.2000 tarih ve 24094 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 4586 sayılı Petrolün Boru Hatları ile Transit Geçişine Dair Kanun ile düzenlenmiştir. Kanun; transit geçiş izinlerinin verilmesinden vergi teşviklerine, kamulaştırmadan yatırımcının hak ve yükümlülüklerine kadar birçok hususu ve prensibi geniş bir çerçeve ile düzenlerken, aynı zamanda hükümetler arası ve ev sahibi ülke anlaşmalarının uygulanması amacını taşır. Bununla birlikte, Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) süreçleri, Kamulaştırma Kanunu ve İmar Kanunu gibi genel mevzuat hükümleri de transit enerji taşıma projelerinin yerel hukukla uyumlu biçimde ilerlemesini sağlamak adına dikkate alınmaktadır.

Sonuç olarak, transit enerji taşımacılığı, yalnızca ekonomik ve teknik bir faaliyet değil; uluslararası hukuk, yatırım hukuku ve kamu hukuku kesişiminde yer alan oldukça özgün bir alan olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu alandaki hukuki yapı, bir yandan taraf devletlere esneklik tanırken, diğer yandan enerji güvenliği, çevresel sürdürülebilirlik ve yatırımcı haklarının korunması gibi ilkeler arasında denge kurulmasını gerekli kılar.

3. Türkiye’de Transit Boru Hattı Taşımacılığı

Ülkemizde transit enerji boru hatlarının kurulumu ve inşası ile sonrasındaki işletme ve bakım faaliyetine ilişkin yatırımlar devlet tarafından Boru Hatları ile Petrol Taşıma A.Ş. eli ile gerçekleştirilmektedir. Türkiye’den geçen transit boru hatları ve projeleri; Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı (ITP), Bakü-Tiflis-Ceyhan Ana İhraç Ham Petrol Boru Hattı (BTC), Trans-Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı (TANAP) ve TürkAkım Doğal Gaz Boru Hattı (TÜRKAİM) olmak üzere 2025 yılı itibarıyla dört tanedir.

Şimdiye dek aynı avantajlara sahip herhangi bir alternatifi geliştirilememiş olan boru hattı ile transit enerji taşımacılığının; dünya nüfusunun artışı, sanayileşmenin gelişmesi ve enerji ihtiyacının sürekli bir ivme ile artıyor oluşu karşısında öneminin gittikçe yükseleceği tartışmasıdır. Özellikle, Doğu-Batı enlemindeki en kısa ve karlı güzergâh üzerinde bulunan Türkiye gibi ülkeler için transit petrol-doğal gaz taşımacılığının kaçınılmaz bir faaliyet olacağı ise şüphesizdir. Tüm bu sebeplerle, Türkiye’deki transit enerji taşıma sektörünün siyasi, teknik veya ticari boyutlarının yanı sıra hukuki olarak da çok geniş bir perspektif ile değerlendirilmesi büyük önem taşımakta; bu çerçevede alanında yetkin ve nitelikli hukukçulara duyulan ihtiyaç da gittikçe artmaktadır.

Konteyner Taşımacılığında Yüklemeden Kaynaklanan Sorumluluk

Av. Egemen Gürsel ANKARALI

Yükleme

Yükleme, navlun sözleşmesi ile taşınması üstlenilmiş olan eşyanın, geminin yanına getirilerek yüklemeye hazır olan gemiye yerleştirilmesi olarak tanımlanabilir.

Deniz yoluyla eşya taşımalarında yükleme aşaması ile ilgili hükümler, Türk Ticaret Kanunu'nun 1142 ve devamı maddelerinde düzenlenmiştir.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1143. maddesinde; “ sözleşme, yükleme limanı kuralları ve bunlar yoksa yerel teamül ile aksi öngörülmedikçe, eşyanın gemiye kadar taşınması gideri taşıtana, yükleme gideri ise taşıyana ait olacağı “düzenlenmiştir.

Yükleme ve istif kural olarak taşıyıcıya ait olup, 6102 Sayılı TTK'nın 1143. maddesi uyarınca, sözleşme, yükleme limanı düzenlemeleri ve bunlar yoksa yerel teamül ile aksi öngörülmüş olmadıkça, eşyanın gemiye kadar taşıma gideri taşıtana, yükleme gideri ise taşıyana aittir. Mahkemece, yükün ilgilisi tarafından taşındığı yönünde gerekçeye yer verilmiş ise de yükün ilgilisi ile kastedilenin hangi taraf olduğu anlaşılamadığı gibi bu tespitte nasıl ulaştığına dair somut deliller de açıklanmamıştır. Ayrıca, yükleme ve istifin S. Line Cargo Services LLC firması tarafından yapıldığı ve bu firmanın davalı donatan B.nin yardımcısı olduğu iddia edilmiş ise de, yükleme limanında taşımaya konu motor yatın kim tarafından gemiye yüklendiği dosya kapsamından tespit edilememiş, yükleme yaptığı iddia edilen S. Line Cargo Services LLC firmasının tarafların ifa yardımcı olup olmadığı da anlaşılamamıştır. Bu durumda mahkemece, yükleme ve istifi kimin yaptığı tespit edilip S. Line Cargo Services LLC firmasının da taraflarla arasındaki ilişkinin açıklığa kavuşturulması ve tarafların kusur durumunun buna göre değerlendirilmesi gerekirken, eksik incelemeye dayalı olarak yazılı gerekçelerle karar verilmesi doğru olmamış, bozmayı gerektirmiştir. (T.C. YARGITAY 11. HUKUK DAİRESİ E. 2018/4517 K. 2020/2010 T. 25.2.2020)

Yükleme Esnasında, Taşıyanın Sorumluluğu

Taşıyan, navlun sözleşmesinin ifasında, özellikle eşyanın yükletilmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür. (TTK m.1178)

Konteyner taşımacılığında taşıyanın sorumluluğunun ne zaman başladığı, önemlidir. Bu sebeple taşıyanın taşınmak üzere yükü teslim aldığı an belli olmalıdır. Çoęu kez konteyner taşımaları, sadece deniz üzerinde taşımadan ibaret olmayabilir. Yük karadan, limana uzak bir noktadan alınabilir. Bu açıdan konteyner taşımacılığı , kapıdan kapıya, (door to door), terminalden terminale (point to point) ve limandan limana (port to port) olmak üzere birkaç başlık altında toplanabilir.

Kapıdan kapıya taşımada, deniz taşınması öncesi yüklü konteyner ihracatçının deposundan alınıp kara

ve/veya demiryolu ile taşınmış olsa bile, taşıyan açısından teslim limanda olur. Terminalden terminale taşımalarda ise yüklü konteyner kara üzerindeki belirli bir noktadan alınıp, deniz yoluyla taşınmasını müteakip yeniden kara üzerinde belirli bir noktaya bırakılır. Böyle bir taşımada, taşıyanın hangi aşamada, ne şekilde sorumlu olacağına belirlenmesi önemlidir. Limandan limana taşımacılıkta ise yüklü konteyner limanda teslim alınır ve başka bir limana taşınarak teslim edilir. **Sözü edilen her üç taşıma şeklinde de aslında teknik olarak bir fark olmaksızın teslim taşıyan tarafından yükün limanda deniz yoluyla taşımak üzere alınmasıyla olur.**

Taşıyan, yüklü konteynerin teslim öncesi taşımalarından da sorumlu olduğunu taahhüt etmedikçe kendisi yükün teslim öncesi bölümünden sorumlu olmaması gerekir. Aşağıda, taşıyanın gözetim ve denetim sorumluluğunun taşımanın ve konteynerin türüne göre değişebileceğine ilişkin bir karar bulunmaktadır.

Bu durumda, öncelikle somut olaydaki hal ve şartlara göre değerlendirme yapılması gerekmektedir. "Open top" konteyner ile taşıma yapıldığı gözetilerek, gönderen tarafından emtianın yükleme ve istifi yapılmış ise de konteynerin tamamının kapalı ve mühürlü olarak teslim edildiğinin kabulü mümkün değildir. Zira konteynerin üst kısmının branda ile kapatılmış olması halinin taşıyanın gözetim ve denetim sorumluluğunu ortadan kaldırmayacağına kabulüyle taşıma ve ilgili emtia konusunda uzman bilirkişilerden oluşan yeni bir heyetten rapor alınarak bir değerlendirme yapılması ve sonuca varılması gerekirken, mahkemece, eksik inceleme ve yetersiz değerlendirmelerle yazılı şekilde davanın reddine karar verilmesi doğru görülmemiş, bozmayı gerektirmiştir. (YARGITAY 11. HUKUK DAİRESİ E. 2022/4359 K. 2023/6369 T. 1.11.2023)

Taşıyanın Adamlarının Sorumluluğu

Taşıyanın veya adamlarının kastından veya ihmalden doğmayan sebeplerden ileri gelen zarardan taşıyan sorumlu değildir. Taşıyanın veya adamlarının kastının veya ihmalinin bu zarara sebebiyet vermediğini ispat yükü, taşıyana aittir. (TTK m.1179/1)

"Taşıyanın adamları" terimi, taşımada kullanılan geminin adamlarını, taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan veya kendisini temsile yetkili kıldığı kişileri ve taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişileri kapsar. Fiilî taşıyana ilişkin hükümler saklıdır. (TTKm.1179/2)

Mahkemece, taşıyanın tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken özen ve dikkat yükümlülüğünü yerine getirmediği, TTK m.1178'e göre gönderilene usulüne uygun teslim yapılmadığı, TTK m.1179'a göre taşıyanın ve onun adına hareket eden adamlarının somut olaydaki fiili taşıyanın, ağır bir kusurunun pervasızca bir davranışının bu zarara sebebiyet verdiği, davalı taşıyanın TTK m.1187'e göre sınırsız sorumlu olduğu, davalının davada belirtmiş olduğu 23.05.2014 tarihli faturanın niteliğinin navlun ücreti olmadığı iddiası var ise de düzenlenen konşimentoya göre davalının taşıma işini üzerine aldığı ve taşıyan sıfatını kazandığı gerekçesi ile davanın KABULÜ ile 10.802,38 USD'nin davalının temerrüt tarihi olan 25.06.2014 tarihinde itibaren işleyecek 3095 Sayılı Kanun'un 4/a maddesi gereğince devlet bankalarınca ABD doları cinsi üzerinden açılmış bir yıl vadeli mevduat hesabına ödediği en yüksek faiz oranı uygulanarak fiili ödeme günündeki döviz satış kuru üzerinden TL karşılığının davalıdan tahsiline karar verilmiştir.

Kararı davalı vekili temyiz etmiştir.

Açıklanan nedenlerden dolayı, davalı vekilinin bütün temyiz itirazlarının reddiyle usul ve kanuna uygun bulunan hükmün ONANMASINA oybirliğiyle karar verildi. (YARGITAY 11. HUKUK DAİRESİ E. 2016/3125 K. 2017/4094 T. 12.7.2017)

Konteynerin Gemiye Alınması Yükleme Olarak Kabul Edilmeli;

Türk Ticaret Kanunu'nun 1142. ve devamı maddeleri incelendiğinde, Konteyner taşımacılığı açısından düşünüldüğünde de hangi şekilde taşıma yapılırsa yapılsın (*limandan limana*, terminalden *terminale veya kapıdan kapıya*) yüklemekten konteynerin gemiye alınması anlaşılmalı ve yüklemenin konteynerin gemiye alınması için yüklenmek üzere hareket ettirilmesi ile başladığı kabul edilmelidir. Konteyner taşımacılığında ayrıca taşınacak eşyanın konteynere yüklenmesi de söz konusu olmakta birlikte, gemiye yüklenen, konteynerin içine konmuş eşyalar, değil, eşya dolu konteynerlerin söz konusu olacağını belirtmek gerekir. Uygulamada ve düzenlenen konşimentolarda eşyaların konteynere yerleştirilmesi için de yükleme (*load*) teriminin kullanılmasının karışıklıklara yol açabileceği görülmüştür.

Yukarda da sözü edildiği gibi, yükleme, geminin yanına getirilen eşyanın gemiye yerleştirilmesini ifade ettiğinden, taşınacak eşyanın konteynere yerleştirilmesinin yükleme olarak adlandırılması doğru olmayacaktır. Bu nedenle, konteynerin gemiye alınmasının, konteynerin, limandan, geminin yanından yüklenmek üzere hareket ettirilmesi ile başlayacağını kabul etmek gerekecektir.

FIO ve FIOS Kayıtları

Navlun sözleşmesinde kararlaştırılan FIO (Free In and Out) klozu ile taşıyan yükleme ve boşaltma işlemlerini yapmayı üstlenir ve yükleme ve boşaltma masraflarını üzerine almış olur. Anlamı: Yükleme (in) ve boşaltma (out) masrafları navluna dahil değildir. Yani: Bu masraflar taşıyan (yükleyen ya da alıcı) tarafından karşılanır. Geminin sorumluluğu: Yalnızca taşıma (deniz yolculuğu) süreciyle sınırlıdır.

Konşimentoya yazılırsa; "Freight: FIO" gibi bir kayıt, navlunun yalnızca deniz taşımacılığına ilişkin olduğunu belirtir.

FIOS (Free In and Out and Stowed) klotunda ise yükleme ve boşaltmanın yanında istif de taşıyanın sorumluluğundadır. Anlamı, yükleme, boşaltma ve gemide istifleme (*stowage*) masrafları navluna dahil değildir. Yani, bu üç işlem de taşıyanın sorumluluğunda, taşıyan tarafından organize edilir ve ödenir. Konşimentoda yazılırsa, taşıyan, yükleme/boşaltma ekipmanı, işçilik ya da istifleme hizmeti sunmak zorunda değildir.

Bu durumlarda, yükleme ve/veya istif süreçlerini yerine getirenler, taşıyanın ve gönderilenin çalışanlarıdır. Yüklemenin taşıyanın adamları tarafından yapılması halinde, yüklemekten doğan zararlardan taşıyan sorumlu tutulamaz. Ancak yükleme işi taşıyanın adamları tarafından yerine getirilse bile, kaptanın istife nezaret yükümlülüğü çerçevesinde (TTK m. 1091) taşıyanın yüklemeyi gözetlemesi, yüklemenin gemiyi denize, yola ve yüke elverişsiz hale getirmemesini sağlaması gerekir.

Konteyner Taşımacılığında Hazırlık Bildirimi Gerekli Midir?

Hazırlık bildirimini konusunda şöyle bir düzenleme bulunmaktadır. “ *Yüklemenin belli bir günde başlayacağı kararlaştırılmamışsa, taşıyan veya yetkili bir temsilcisi, ikinci ilâ beşinci fıkra hükümlerine uygun olarak taşıtana bir hazırlık bildiriminde bulunur.* (TTK m.1152/1)

Konteyner taşımalarında, konteynerin gemiye yüklenmesi dökme yüklerin, ya da diğer konteyner dışı yüklerin gemiye yüklenmesinden çok daha kolay ve kısa sürmektedir. Konteynerin yüklenmesi çoğunlukla saatler içinde tamamlanmaktadır. Bu bakımdan Türk Ticaret Kanunu’nda düzenlenen hükümlerin konteyner taşımalarının niteliğine uygun düşmediği görülmektedir (AYDIN A.g.e sh.79-80)

Yüklemeye hazır durumda olan konteynerin gemiye alınması söz konusu olmaktadır. Konteyner taşımlarının en sık uygulanan şekli olan kapıdan kapıya taşımalarda, taşıtanın eşyayı gemiye kadar getirmesi gibi bir durum olmadığından, bu halde ihbarın yapılması zaten mümkün değildir. Bu bakımdan da ihbar yükümlüğünün de konteyner taşımalarının yapısına uygun olmadığı görülmektedir (AYDIN A.g.e sh 79-80)

YARARLANILAN ESERLER:

Dr. Doğan Can AYDIN, DENİZ YOLU İLE KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA TAŞIYANIN HUKUKİ SORUMLULUĞU VE SORUMLULUĞUN SİGORTALANMASI 1.Baskı İSTANBUL 2025

Dr. Buğrahan BİCAN, DENİZDE YÜK TAŞIMACILIĞINDA KONTEYNER KAYNAKLI ZARARLARDAN DOĞAN SORUMLULUK 1.Baskı, ANKARA 2020

Taşıma İşleri Organizatörü ve Taşıma İşleri Komisyoncusu Kavramlarının Hukuki Değerlendirmesi

Av. Can Furkan KÖK (LL.M.)

1.Genel Olarak

Bilindiği üzere taşıma ve lojistik her geçen gün ivmesini artıran ihtiyaç haline dönüşmüştür. Tabii ticaret hayatının bu dinamiği, ivmesi zaman zaman kazanmanın önemini günbegün artırmış olup işlerin daha sağlam ve profesyonel yönetilmesi için birtakım şartlar konulmaya başlanmıştır. Bu hizmetlerin de hukuki zemine yansımaları beraberinde birtakım sorunlar getirmiştir. Bu hataların meydana gelmesiyle iş yükü yine doktrine düşmekte olup eski bir roma hukuku ilkesi olan *error communis facit ius* (ortak hata hukuk yaratır) ilkesi ortaya çıkarak bu meydana karışıklığı gidermek gerekmektedir. Çalışmamızda da konumuzu teşkil eden taşıma işleri organizatörü ve taşıma işleri komisyoncusu kavramlarını arasındaki terminolojik ve hukuki bağıntı incelenecektir.

2.Taşıma İşleri Komisyoncusu ve Yükümlülükleri

Bilindiği üzere Taşıma İşleri Komisyoncusu TTK m. 917 uyarınca; gönderen ile ücret karşılığında yaptığı sözleşme neticesinde yükü (eşya) taşıtmayı üstlenen kişi olmaktadır. Yapılan bu sözleşmeye de “*Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi*” adı verilmekte olup sözleşme içeriğinde; *taşıma işini örgütleme yükümlülüğü, bildirme yükümlülüğü, ücret ödeme borcu, gönderenin alacakları, hapis hakkı, sonraki komisyoncu teslimi, halefiyet* vs. gibi hükümleri barındırmaktadır.¹

Taşıma işleri komisyoncusunun, eşyanın taşınmasını üstlenmesi asli borcunu oluşturmaktadır.² Dolayısıyla komisyoncu ile taşıyan birbirinden farklı hizmetleri ifa eden kişiler olmaktadır.³ Fakat bazı durumlarda komisyoncunun da yükü taşımayı üstlendiği durumlar da olabilmektedir. Bu durumun varlığı halinde pek tabii komisyoncu, TTK m. 851 gereği eşya (yük) taşımayı üstlenen kişi olması nedeniyle taşıyan sıfatını kazanacaktır. Dolayısıyla Varşova/Lahey Konvansiyonu, Montreal Konvansiyonu ve TSHK hükümleri gereği sınırlı sorumluluktan yararlanabilecektir.

TTK m. 928 hükmü gereği; komisyoncunun, hasar, ziya ve gecikmeden sorumlu olduğu belirtilmektedir. Bu durumların vuku bulması dahilinde ortaya çıkacak zararı tazmin etmekle yükümlü olup TTK m. 928/2 hükmü tedbirli bir tacirin göstereceği özene rağmen önlenmesi imkansızsa sorumlu olmayacaktır.

¹ Nil Kula Değirmenci, Türk Ticaret Kanunu ile Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği'nin İlgili Hükümleri Işığında Taşıma İşleri Komisyonculuğu, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Cilt: 35, Sayı: 1, Mart 2019, sa: 17-65, s. 28.

² Umut Akdeniz, Taşıma İşleri Komisyoncusunun Taşıma İşini Üzerine Alması ve Bunun Hukuki Sonuçları, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Cilt: 4 Sayı:2 Y: 2013, sa: 181-204, s. 184.

³Nil Kula Değirmenci, Türk Eşya Taşıma Hukuku (1. Bası), Seçkin Yayıncılık, İstanbul, 2018, s. 117.

3.Taşıma İşleri Organizatörü Kavramı

Taşıma işleri organizatörü, 6 Temmuz 2018 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan; Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliğiyle ortaya çıkmış olup yönetmelik, 27 Ağustos 2022 tarihinde revize edilmiştir ve en son 19 Haziran 2025 tarihinde yapılan revizeyle 32931 sayılı Resmî Gazete’de tekrar yayımlanmıştır. Yapılan son düzenleme, önemli yenilikler getirerek taşıma sektöründe yeni düzenlemeler sağlamıştır.⁴ Taşıma işleri organizatörü, yükünü taşımak isteyen kişiler ile taşıyan, işleten veya kiralayan sıfatına sahip deniz, hava, kara veya demiryolu taşımacılığı yapan kişiler veya bunların acenteleri ile gönderilen arasında yükün taşınmasında, taşıma aracı olarak faaliyet gösteren kişi olarak bahsedebiliriz.⁵

Yönetmeliğin 4/1-i maddesi incelendiğinde: *“Taşıma işleri organizatörü: Bu Yönetmelik ve ilgili diğer mevzuatın taşımacılık sıfatı ile faaliyet gösterenlere getirdikleri yükümlülük ve sorumluluklar çerçevesinde taşımacı kabul edilerek, ilgili mevzuata göre eşya ve kargo taşımacılığı alanında yetki belgesi almış gerçek veya tüzel kişiler ile uluslararası anlaşmalara uygun olmak şartıyla, eşya taşımacılığı alanında faaliyet gösteren yabancı plakalı taşıtların imkan, kabiliyet ve kapasiteleri ile 19/4/1926 tarihli ve 815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San’at ve Ticaret Hakkında Kanun ile 4925 sayılı Kanuna uygun olarak gerektiğinde diğer taşıma türlerinden de yararlanarak veya bunları kullanarak kombine taşımacılık dahil kendi nam ve hesabına eşya ve kargo taşıması yaptırarak taşıma faturası düzenleyen, taşıma ile ilişkili depolama, paketleme, etiketleme, ambalajlama, sipariş yönetimi, sigorta, dağıtım ve lojistik işlemleri gerçekleştiren gerçek veya tüzel kişileri”* hükmünü içermektedir. Yine yönetmeliğin 17’nci maddesi (*genel sorumluluk ve yükümlülükler*) incelendiğinde; organizatörün, hasar ve ziyadan sorumluluğu, muhafaza yükümlülüğü, sigorta yaptırma yükümlülüğü (m. 19) gibi birtakım yükümlülükleri olduğu zikredilmiştir.

Bilindiği üzere taşımada, TTK m. 875 gereği *“hasar, ziya ve gecikme”* olmak üzere üç çeşit sorumluluk bulunmaktadır. Ancak organizatörün yükümlülükleri incelendiğinde TTK m. 875’te belirtilen *“gecikme”* sorumluluğunun zikredilmediği görülmektedir. Hal böyle olunca ortada bir boşluk oluşmaktadır. Ancak her ne kadar gecikme sorumluluğu yönetmelikte düzenlenmese dahi organizatör, bu yönetmeliğe dayanarak gecikmeden doğan sorumluluktan istinkaf edemez. Zira, TTK’nin üst norm niteliği taşıması sebebiyle yönetmelikte zikredilmeyen bir yükümlülüğün TTK hükmünü/uygulanmasını kaldıracağı söylenemez. Hal böyleyken organizatörün yükümlülükleri incelendiğinde komisyoncu ile aynı yükümlülükleri haiz olduğu görülecektir. Komisyoncu taşımada *“asil”* sıfatıyla hareket ettiği durumda taşıyan gibi hasar, ziya ve gecikmeden sorumlu olacağı⁶ için organizatörün de evleviyetle gecikme halinden sorumlu olması gerekir.

⁴ Bkz; yetki belgesi şartları (m. 7), mesleki saygınlık sonucu faaliyetleri durdurma/devam (m. 15), eğitim ve mesleki yeterlilik (m. 16), yabancı plakalı taşıt ve yabancı bayraklı gemi kullanımı (m. 17), sermaye zorunluluğuna ilişkin husus (Geçici madde 6) vs.

⁵Hacı Kara, Taşıma İşleri Organizatörü’nün Karayolu Taşımacılığındaki Rolü ve CMR Sigorta Sözleşmesi, Dergi Park, C.6 S.10, sa.21-47, s. 24.

⁶Değirmenci, (Türk Eşya Taşıma Hukuku) s. 128.

⁷Madde 13: TİO tarafından taşıma işleri ve lojistik hizmetleri sözleşmesi kapsamında Müşteri’ye bildirilen taşıma süreleri tahmini olup, bilgilendirme amaçlıdır. Bu nedenle kural olarak TİO’nun taşıma süresinin aşılması sonucu oluşan gecikmeden dolayı sorumluluğu ulusal veya uluslararası mevzuatta yer alan sınırlı sorumluluk hükümlerine tabidir.

Bunun yanında Taşıma ve Lojistik Hizmetlerine İlişkin UTİKAD (*Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği*) kuralları gereğince organizatörün; eşyanın taşınması/taşıılması, depolanması, ambalajlanması, gümrükleme yapılması/yaptırılması gibi yükümlülüklerinin yanında gecikmeden⁷ dolayı da sorumlu olacağı belirtilmiştir.⁸ Ancak bilindiği üzere UTİKAD'ın bir sivil toplum kuruluşu olması sebebiyle bünyesinde belirlediği kuralların bağlayıcılığı olmayacak olup bu sorunun mevzuatla çözümlenmesi gerekmektedir.

4.Güncel Sorun Değerlendirmesi ve Sonuç

Çalışmamızdaki mevcut ihtilaf; TTK'de taşıma işleri komisyoncusunun düzenlenmiş olması fakat Taşıma İşleri Organizatörü kişinin düzenlenmemesine ilişkindir. Burada beliren soru; bu kişilerin aynı süje olup olmadığı aynıysa neden farklı (kanuna aykırı) bir terim olarak kullanıldığına ilişkindir. Mezkur Yönetmelik⁹ yürürlüğe girmeden önce (*2019 yılı*) Taşıma İşleri Komisyonculuğunda herhangi bir sınırlama yapılmadığından hem gerçek hem tüzel kişiler, herhangi bir yetki belgesi temin etmeksizin veya mesleki yeterlilik eğitimi almaksızın komisyonculuk yapabiliyorlardı.¹⁰

Bu kalifikasyon eksikliğini giderme mahiyetinde gerekli yetki belgesi ve mesleki yeterliliğin sağlanması için yönetmelik hazırlanmıştır. Hal böyleyken bu kavramlar incelendiğinde hak ve yükümlülükler göz önüne alındığında TTK'de düzenlenen Taşıma İşleri Komisyoncusunun Taşıma İşleri Organizatörlüğü kavramı olduğunu kabul etmek gerekecektir.¹¹ Bu sebeptir ki bu kişiler taşımayı üstlendikleri dolayısıyla taahhüt ettikleri için aynı zamanda taşıyanın adamı sayılmaktadırlar.¹² Taşıyanın da adamı sayılmaları sebebiyle bu kişilerde Varşova/Lahey m. 25/A ve TSHK m. 127 uyarınca şartları sağlandığı takdirde sınırlı sorumluluktan yararlanacaktır.

Bu terim karmaşasının ortaya çıkma nedeni olarak da kanun koyucunun dikkatsizce veya ihmalkar şekilde yönetmeliği düzenlediği düşünülebilmektedir. Zira Mevzuat Hazırlama Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik¹³ madde 4 hükmü incelendiğinde mevzuat hazırlanırken; *taslakların üst norma aykırı olmayacağı, taslak hazırlanırken uluslararası antlaşmaların dikkate alınacağı*¹⁴, *tek metin olma özelliğini bozacak hükümlere yer verilmemesi, herhangi bir tereddüde yer verilmeyeceği* gibi birtakım ilkeler belirtilmiştir. Bu ilkeler göz ardı edilerek Taşıma İşleri Organizatörü kavramının ortaya çıktığı çok açıktır. Hal böyle olunca normlar hiyerarşisi gereği yönetmeliklerin kanuna aykırı olamayacağı çok net bir husustur.¹⁵ Yönetmelik hükmü kanuna aykırı veya çelişkili olduğu takdirde dahi TTK yani üst olan normun yani *Lex superior*¹⁶ hükmü geçerli olacaktır.

Şayet Taşıma İşleri Komisyoncusundan farklı bir kavram oluşturmak isteniyorsa da kanunda düzenlenen bir hükmün yönetmelikle karşımıza çıkması teknik bakımdan daha doğru olacaktır. Bu nedenledir ki buradaki mevcut terminolojik ihtilafın revize edilerek hüküm altına alınması mevcut tartışmaları sonlandıracaktır.

⁸ Bkz., <https://www.utikad.org.tr/UTIKAD-Kurallari>, E.T: 27.04.2023.

⁹ Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği.

¹⁰Değirmenci, (Taşıma İşleri), s. 44.

¹¹ Değirmenci (Taşıma İşleri), s. 44.

¹²Kara, s. 24.

¹³19/12/2005 tarihli ve 2005/9986 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Mevzuat Hazırlama Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik, Yeni Hali: 24.02.2022 tarihli 31760 R.G sayılı Yönetmelik.

¹⁴ 2005 tarihli Yönetmelikte bu hüküm bulunmamaktaydı.

¹⁵İlyas Doğan, Hukuka Giriş (2.Baskı), Astana Yayınları, Ankara, 2020, s. 73.

¹⁶Üst Kanun.

İÇTİHATLAR

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 23.03.2021 tarihli 2019/3646 E. 2021/2778 K.

Dava konusu, yurt dışı taşıma esnasında malın hasara uğraması nedeniyle hasar bedelinin davacı sigortacı tarafından ödenmesi akabinde rücu amacıyla yapılan takibe vaki itirazın iptali istemine ilişkindir.

Bilirkişilerce, sürücünün baştan uyarılması üzerine yükü ve taşıtı yeteri kadar kontrol etmediği gerekçesiyle davalı kusurlu bulunmuştur. Ancak davalı vekilinin bu yöne ilişkin itirazları üzerinde durulup gerekirse bilirkişilerden ek rapor alınarak taşıyıcının aracın üst kısmında bulunan dumanı fark etmesinin kendisinden beklenip beklenmeyeceği, fark etmiş olsaydı bile yangının yayılma hızı itibarıyla CMR 17/2 maddesinde gösterildiği üzere meydana gelen sonuçtan ne şekilde kaçınılabileceği, olayın bu oluş şekline göre yükün hasarlanmasını önleyip önleyemeyeceği hususu açıklığa kavuşturulmadığından karar, Daire tarafından bozulmuştur.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 01.10.2020 tarihli 2019/236 E. 2020/3732 K.

CMR hükümlerine tabi olan taşımada taşıyıcının sorumluluğunun yükün kendisine teslimiyle başlayıp alıcısına teslim edene kadar olan dönemi kapsayacağı ve kural olarak teslim öncesinde meydana gelecek hasar ve ziyaadan sorumluluğu olduğu ancak, CMR 17/2. maddesinde öngörülen mesuliyetten kurtuluş beyinelerinin varlığı halinde sorumluluktan kurtulabileceği, Ro-Ro gemisinde çıkan yangın sonucunda oluşan zararın taşıyıcının basiretli bir tacir olarak göstermesi gereken özenle önleyebilmesi mümkün zararlardan olup olmadığı, CMR 17/2. maddesi uyarınca taşıyıcının sorumluluktan ibra edilip edilemeyeceği, alt ve üst taşıyıcı olan tarafların da CMR kapsamındaki sorumlulukları hususlarında değerlendirme yapılmadan ve mal sahibine zararı ödeyen üst taşıyıcının alt taşıyıcıya belirli şartların gerçekleşmesi halinde rücu hakkı bulunduğu gözetilmeden, davalı üst taşımacının yük sahibine karşı tazminatı tek başına üstlenmek zorunda olduğu gerekçesiyle eksik incelemeye dayalı, yazılı şekilde hüküm tesisini Daire doğru bulmamış ve kararı bozmuştur.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 11.11.2020 tarihli 2019/1776 E. 2020/4968K.

Davacı ile davalı S... Gözetme Etüd Kontrol Servisleri A.Ş. arasında yazılı bir sözleşmenin olmadığı uyuşmazlık dışıdır. Davalı S... Gözetme Etüd Kontrol Servisleri A.Ş.'nin savunmasında belirttiği edimlerin üzerinde bir ediminin bulunduğu hususunda ispat yükü davacı üzerinde olup davacı, davalı S... Gözetme Etüd Kontrol Servisleri A.Ş.'nin hasara sebebiyet verdiği kabul edilen yükleme ve elleçleme konusunda bir ediminin bulunduğunu ispatlayamadığı gibi ibraz olunan e-maillerde de anılan davalının davacıya daha fazla bir edim üstlendiğini gösteren bir işaret bulunmamaktadır.

Bu durumda davalı S... Gözetme Etüd Kontrol Servisleri A.Ş. aleyhine açılan davanın reddi gerekirken diğer davalı ile birlikte müteselsilen sorumlu tutulmasının yerinde olmadığına karar verilmiştir.

İÇTİHATLAR

Antalya Bölge Adliye Mahkemesi 11. Hukuk Dairesi 12.01.2022 tarihli 2021/2929 E. 2022/23 K.

Dava, davacı sigorta şirketinin, dava dışı sigortalısına ait Fransa-Ankara arasında kara yolu ile emtianın davalı tarafça taşınması sırasında meydana gelen hasar nedeniyle ödediği tazminat bedelinin TTK 1472. maddesi uyarınca rücuen davalı taraftan tahsili istemine ilişkindir. Taşıma güzergahı gereği somut olayda CMR Konvansiyonu hükümleri uygulanacaktır.

CMR'nin 32. maddesi uyarınca bilerek kötü hareket veya mahkeme tarafından bilerek kötü hareket olarak kabul edilen kusurlara dayanılarak açılacak davaların üç yıllık zamanaşımına, bunun dışındaki nedenlere dayanılarak açılan davaların ise, bir yıllık zamanaşımına tabi bulunduğu, bu dava ile navlun alacağı tahsili istendiğine göre, 1 yıllık zamanaşımına tabi olduğu,

Esasa ilişkin olarak ; dosyaya sunulan bilgi ve belgeler, teslim belgesi, taşıma senedi, ekspertiz raporu dikkate alındığında ; açılan paketlerin ilgili ülkenin yetkili makamlarının iradesi ile yapıldığı yönünde beyanlar olduğu, taşıyıcının bilgi ve onayı ile veya ihmali ile paket açılmasının gerçekleştiği yönünde delil bulunmadığı, taşıyıcının bir başka ülkenin yetkili makamlarının kontrolüne karşı çıkma gibi bir imkanının da bulunmadığı , bu durumda taşıyıcıya atfedilebilecek bir kusur bulunmadığından CMR 17/2. Maddededeki koşulların oluştuğu ve bu nedenle davanın yerinde görülmediğinden reddine karar vermek gerektiğinden, ilk derece mahkemesi kararının kaldırılarak davanın esası hakkında yeniden hüküm kurulması gerekmektedir.

GEÇMİŞ ETKİNLİKLER

17 Eylül 2025 13.30-16.00'da Baromuzda gerçekleştirilen Lojistik Sektöründe Yapay Zeka: Fırsatlar ve Riskler etkinliğimiz:.

 **LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE YAPAY ZEKA: FIRSATLAR ve RİSKLER** 

Açılış Konuşmaları 13.30-13.50

Prof. Dr. Mehmet TANYAŞ
LODER Yönetim Kurulu Başkanı - Maltepe Üniversitesi Öğretim Üyesi

Av. Burcu ÇOTUKSÖKEN
İstanbul Barosu Lojistik ve Taahhüt Hukuku Komisyonu Sözcüsü

Av. Ezgi Şahin YALVARICI
İstanbul Barosu Yönetim Kurulu Üyesi

1. OTURUM
Oturma Başlamları:

Prof. Dr. Gülçin BÜYÜKÖZKAN
LODER Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı - Galatasaray Üniversitesi Öğretim Üyesi

Lojistik ve Tedarik Zincirinde Yapay Zeka: Nerede Fırsat, Nerede Risk? 13.50-14.00

Arzu ÇEVİK GÜNAY
Borusan Lojistik Değer Yaratma Grup Müdürü

Borusan Lojistik ve Yapay Zeka Uygulamaları 14.00-14.20

İdil UNVER
Arya-AI CGO (Chief Growth Officer) ve Ortağı

Lojistik ve Tedarik Zinciri Süreçlerinde Agentic AI Uygulamaları: Türkiye ve Avrupa Örnekleri 14.20-14.40

ÇAY-KAHVE 14.40-15.00

2. OTURUM
Oturma Başlamları:

Av. Burcu ÇOTUKSÖKEN
İstanbul Barosu Lojistik ve Taahhüt Hukuku Komisyonu Sözcüsü

Uluslararası Ticaret ve Lojistikte Yapay Zekanın Hukuki Boyutu 15.00-15.10

Av. Dr. Eser RÜZGAR
İstanbul Barosu

Lojistik Sektöründe Dijitalleşme ve Sürdürülebilirlik 15.10-15.30

Av. Nur GÜLER, LL.M.
İstanbul Barosu

Lojistik Sektöründe Yapay Zeka ve Veri Koruması 15.30-15.50

SORU-CEVAP 15.50-16.00

17 Eylül 2025 Saat: 13:30 - 16:00
İstanbul Barosu Konferans Salonu



GEÇMİŞ ETKİNLİKLER

MARPORT GEZİMİZ

Değerli Avukat Su Küfteoğlu Anwary, Serkan Bayrakçı ve Mesut Şen'e bu bilgilendirici tanıtım gezisi için Komisyonomuz adına teşekkürlerimizi sunarız.



GEÇMİŞ ETKİNLİKLER

İSTANBUL  BAROSU

e-konferans

6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU TAŞIMA İŞLERİ KİTABININ 11. YILI VE TAŞIMA HUKUKUNDAKİ GELİŞMELER



İSTANBUL BAROSU LOJİSTİK VE TAŞIMA HUKUKU KOMİSYONU
ve İSTANBUL BAROSU AFET MERKEZİ ORTAK ÇALIŞMASI
ÇEVİRİM İÇİ ETKİNLİK

İSTANBUL'U BEKLEYEN İKİNCİ BÜYÜK TEHLİKE
**TSUNAMİNİN SONUÇLARI, LİMAN
DEPO, ULAŞIM YOLLARINA ETKİLERİ
ve SİGORTA**

Etkinliklerimizden haberdar olmak için sosyal medya hesaplarımızı takip edebilirsiniz.

GEÇMİŞ ETKİNLİKLER

İSTANBUL BAROSU LOJİSTİK VE TAŞIMA HUKUKU KOMİSYONU 2021-2022 DÖNEMLERİ ARASINDA YAPILAN ETKİNLİK, SEMİNER, KONFERANS VE EĞİTİMLER BAĞLANTI LİNKLERİ

ÇEVİRİM İÇİ ETKİNLİKLER

1. TÜKETİCİ MAHKEMESİ Mİ ? TİCARET MAHKEMESİ Mİ ?

TAŞIMA, DENİZ TİCARETİ VE SİGORTA HUKUKU DAVALARI İLE ARABULUCULUK SÜREÇLERİ AÇISINDAN GÖREVE DAİR DEĞERLENDİRME.

Doç. Dr. Sami Aksoy

<https://youtu.be/o3JfUII2hbE>

2. RUSYA'NIN UKRAYNA'YI İŞGALİ İLE ORTAYA ÇIKAN AMBARGO KARARLARI, KISITLAYICI ÖNLEMLER VE SWIFT LOJİSTİK VE TİCARETE ETKİLERİ
AMBARGO KARARLARI VE KISITLAYICI ÖNLEMLERİN FİNANS VE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ.

Prof. Dr. Nuray Ekşi

YAPTIRIM KLOZLARININ TİCARİ TAAHHÜTLERDE KULLANILMASI VE SWIFT KONUSU

Abdurrahman Özalp – ICC Türkiye Bankacılık Komisyonu Başkanı

https://youtu.be/FryD3gEN_tc

3. LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE İŞ HUKUKUNA İLİŞKİN GÜNCEL GELİŞMELER
LOJİSTİKTE SÜRÜCÜ İŞ DAVALARI VE UYGULAMALARI

Av. Naz Ege Ege - UND Hukuk Çalışma Grubu Başkanı

GEMİ ADAMLARININ KIDEM VE İHBAR TAZMİNATI VE UYGULAMASI-

Av. Muhittin Doğrucu

LOJİSTİKTE İŞ HUKUKUNA İLİŞKİN UYGULAMALAR

Av. Hasan Erdem

<https://youtu.be/nBN0DZfK5ec>

GEÇMİŞ ETKİNLİKLER

4.TAŞIMA HUKUKUNDA HAPİS HAKKININ GENEL ESASLARI VE HAPİS HAKKINDAN KAYNAKLANAN GÜNCEL SORUNLAR

Dr. Dođuş Taylan TÜRKELE DEÜ Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku ABD.

<https://youtu.be/nBN0DZfK5ec>

5.TAŞIMA İŞLERİ ORGANİZATÖRLÜĞÜ MESLEKİ SORUMLULUK SİGORTASI GENEL ŞARTLARI HAZIRLIK ÇALIŞMALARI VE KONTEYNER ZARARLARINDAN KAYNAKLANAN SORUMLULUK.

TUBİTAK TARAFINDAN DESTEKLENMESİNE KARAR VERİLEN;TUBİTAK 3005 PROJESİ KAPSAMINDA, TAŞIMA İŞLERİ ORGANİZATÖRLÜĞÜ MESLEKİ SORUMLULUK SİGORTASI GENEL ŞARTLARI

Dr.Öğr.Üyesi Hakan ÖZCAN

KONTEYNER ZARARLARINDAN KAYNAKLANAN SORUMLULUK VE KONUYA İLİŞKİN ÖNERİLER

Dr. Buğrahan BİCAN

<https://youtu.be/1j-87G8W9cQ>

ÇEVİRİMİÇİ SEMİNER VE KONFERANSLAR

1.LOJİSTİK'TE DİJİTALLEŞME VE SİBER GÜVENLİK

İSTANBUL BAROSU LOJİSTİK VE TAŞIMA HUKUKU KOMİSYONU,

GALATASARAY ÜNİVERSİTESİ, LODER , İŞBİRLİĞİ İLE DÜZENLENMİŞTİR.

<https://youtu.be/-aSuqQvWW6E>

2.DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI, İNSANSIZ GEMİLER, ANTREPO İŞLETİCİLERİNİN SORUMLULUĞU,SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK,YEŞİL MUTABAKAT,AVRUPA BİRLİĞİ DÜZENLEMELERİNİN TEDARİK ZİNCİRİNE ETKİLERİ,KONTEYNER KAYNAKLI ÇEVRE ZARARLARI.

<https://youtu.be/lcXEz417b8k>

https://youtu.be/2u_JkUsXPWQ

3.6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU TAŞIMA İŞLERİ KİTABININ 10.YILI VE TAŞIMA HUKUKUNDAKİ GELİŞMELER.

<https://youtu.be/fjjq8hJ5Ms0>

GEÇMİŞ ETKİNLİKLER

ULUSLARARASI TİCARET , TAŞIMA HUKUKU,NAKLİYAT SİGORTALARI,RÜCU DAVALARI VE LOJİSTİK İLE İLGİLİ EĞİTİMLER (Eğitimler kapalı gruplar ile yapıldığından Link'i paylaşılmamıştır.)

- 1.ULUSLARARASI TİCARET, NAKLİYAT SİGORTALARI, TAŞIMA HUKUKU EĞİTİMİ (VII)
- 2.ULUSLARARASI TİCARET, NAKLİYAT SİGORTALARI, TAŞIMA HUKUKU MESLEK İÇİ EĞİTİMİ.

Yürütme Kurulu

1. Av. Egemen Gürsel Ankaralı
2. Av. Burcu Çotuksöken
3. Av. Sedat Tatar
4. Av. Dr. Turkay Özdemir
5. Av. Nazigül Karaman
6. Av. Fulya Karataş Saylam
7. Av. Güneş Köksal
8. Av. Özgün Önal
9. Av. Abdullah Onur Alçıçek
10. Av. Can Furkan Kök
11. Av. Emre Kılıç

INSTAGRAM SAYFAMIZ



Lojistik Hukuku

FACEBOOK SAYFAMIZ



İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma
Hukuku Komisyonu

İSTANBUL BAROSU TAŞIMA
HUKUKU VE LOJİSTİK
KOMİSYONU WEB SİTESİ



<https://www.istanbulbarosu.org.tr/>

Gelecek sayılarda
yayınlanmak üzere
makalelerinizi
egemen@ankarali.av.tr
adresine gönderebilirsiniz.