

İSTANBUL BAROSU
TAŞIMA HUKUKU
VE
LOJİSTİK
KOMİSYONU



BÜLTEN KASIM-ARALIK 2023

ÖNSÖZ

Yılın son aylarına ve soğuklara merhaba dediğimiz bugünlerde kahvenizi alıp bültenimizi okuduğunuz için öncelikle siz sevgili okurlara teşekkür ederek başlamak isterim.

Bültenimize başladığımız günden bu yana her sayıya aynı heyecanla ve emekle çalışıyor ve sizlere sunuyoruz. Bu sene bültenimize yeni eklediğimiz röportajlar bölümü çok sevildi ve sizlerden gelen mesajlar doğrultusunda bu sayıda da Lojistik ve Taşıma Hukuku Derneği ile bir röportajımız bulunmakta. Sektördeki önemli paydaşlardan biri olan Lothed'in Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Turkyay Hocamız bizleri kırmadı ve hazırlanan soruları büyük bir özenle cevapladı.

Bu sayımızın bir diğer konusu ise konteynerler. Benim için de ayrı bir öneme sahip çünkü özünde çoğunlukla dikdörtgen bir kutu olan bu konteynerler, tedarik zincirinin en önemli parçalarından ve pandemi ve sonrasında daha da büyük önem kazandıklarını düşünmekteyim. Ben de deniz ticaretine dair tez konumu ararken kafamdaki soruların en büyüğü onlara ait olduğu için konumu konteynerler olarak seçmiş ve 1 buçuk yıl süren bir araştırma yapmıştım. Bu sayıda da konteynerlerle ilgili Sayın Nagehan Hanım'ın yazısını okuma fırsatı buldum ve benim çok ilgimi çekti. Eminim ki ilgililerine çok fayda sağlayacaktır.

Bu yılın son sayısı olan Kasım Aralık sayımızı yayınlarken, Ocak ayına kadar olan mesajlarımı da yazmak isterim. Her şeyden önce siz sevgili okurlarla beraber yine muhteşem bir yıl geçirdik, değerli destekleriniz için teşekkür ederiz. İyisiyle kötüsüyle 2023'ü kapatırken, dilerim yılın son aylarında 2023'e dair son hedeflerimizi ve dileklerimizi gerçekleştirebiliriz ve de 2024'e merhaba derken hepimizin daha çok umudu ve daha güzel ve mutlu bir hayatı olur.

Sizleri daha fazla meşgul etmeden sayfaları çevirmeye ve yılın son sayısını keyifle okumaya davet ediyorum.

Herkese mutlu bir yıl sonu ve şimdiden iyi seneler dilerim.

Saygılarımla,

Av. Güneş Köksal

İstanbul Barosu Taşıma Hukuku ve Lojistik Komisyonu Üyesi

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

Lojistik ve Taşıma Hukuku
Derneği(LOTHED) Röportaj /
Hazırlayan: Av. Fulya Karataş
Saylam -6

Deniz Yolu ile Türk Limanlarına
Getirilen Konteynerler Bakımından
İnceleme / Av.Nagehan Gürsoy -12

İçtihatlar -21

Etkinliklerimiz -24

HABERLER

Küresel yük taşımacılığındaki durgunluk 2024'te de devam edecek: CNBC Tedarik Zinciri Araştırması

Yeni CNBC Tedarik Zinciri Araştırması'na göre, küresel denizcilik sektörü bu yıl yük taşımacılığında durgunluk yaşıyor ve zorlu ekonomik koşullar 2024'te de devam edecek. Yüksek stoklar ve tüketici harcamalarındaki gerileme, düşüş eğiliminin arkasındaki nedenler.

Çin'in Ay Yeni Yılı sırasında üretim operasyonlarının çoğunu kapatmasının bir sonucu olarak nakliyeciler, gecikmeleri önlemek için herhangi bir kapanma veya personel alımındaki yavaşlamalardan önce ürünlerini teslim etmek için siparişlerini şimdiden vermeye başlıyor. Anket, 2024 yılının ikinci yarısında navlun hacminde hafif bir toparlanma beklendiğini gösteriyor.

<https://www.cnbc.com/2023/11/07/freight-recession-will-continue-in-2024-cnbc-supply-chain-survey.html>

Milyarder konteyner patronundan 'zorlu dönem' uyarısı

Küresel ekonominin önündeki zorluklar pek çok sektörü zorlamaya devam ediyor. Lojistik sektörü de küresel ticaretteki küçülmeden en çok etkilenen endüstrilerin başında geliyor.

Son olarak dünyanın en büyük lojistik patronlarından Rodolphe Saade, sektörün zor zamanlara girdiği konusunda uyarıda bulundu.

<https://www.sozcu.com.tr/2023/ekonomi/milyarder-konteyner-patronundan-zorlu-donem-uyarisi-7865545/>



Zonguldak'ta fırtına gemiyi ikiye böldü

Ereğli Limanı'nda demirleyen Kamerun bayraklı kuru yük gemisi, bölgede etkili olan fırtına nedeniyle ikiye bölündü. Kıyıya sürüklenen geminin parçası, limanın beton duvarlarına çarptı ve kıyıdaki amfi tiyatroya zarar verdi.

<https://www.trthaber.com/haber/turkiye/zonguldakta-firtina-gemiyi-ikiye-boldu-813959.html>



Zonguldak'ta irtibat kopan gemiye ulaşılmaya çalışılıyor

Rusya'dan İzmir Aliğa Limanı'na yük taşıyan Türk bayraklı gemi, Karadeniz bölgesinde etkili olan fırtınanedeniyle Ereğli Limanı'na sığındı. Burada barınamayınca tekrar hareket eden gemiyle irtibat, iç limandan çıktıktan kısa süre sonra kesildi.

Liman yetkililerinin, "Kafkametler" isimli 12 Türk personeli bulunan gemiyle yeniden iletişim kurma çalışmaları sürüyor.

<https://www.trthaber.com/haber/turkiye/zonguldakta-irtibat-kopani-gemiyi-ulasilmaya-calisiliyor-813988.html>

Röportaj: Lojistik ve Taşıma Hukuku Derneği(LOTHED)

LOTHED Yönetim Kurulu Başkanı Av. Dr. Turkey ÖZDEMİR

Hazırlayan: Av. Arb. Fulya Karataş Saylam

Röportaj serimize Lojistik ve Taşıma Hukuku Derneğini temsilen LOTHED Yönetim Kurulu Başkanı Av. Dr. Turkey ÖZDEMİR ile devam ediyoruz. Sektöre dair konulara değindiğimiz ve tüm paydaşlara katkı sağlayacağını düşündüğümüz röportajımızı umarız severek okursunuz.

1-Öncelikle İstanbul Barosu Taşıma Hukuku ve Lojistik Komisyonu olarak röportaj teklifimizi kabul ettiğiniz için teşekkür ederiz. Derneğinizi kısaca tanıtp derneğinizin misyon ve vizyonundan kısaca bahsetmek ister misiniz?

Derneğimiz, lojistik süreçleri ve taşıma alanında faaliyetler yürütmek üzere kurulmuştur. Kara, hava, deniz ve demiryolu taşımaları ile posta hizmetleri alanında gerek sektörel hukuk ve gerekse ticari faaliyetin hukuku konularında üyelere açık, hukukçu veya yönetim ve temsil faaliyetlerinde olan meslek mensuplarını bünyesinde barındıran İstanbul merkezli bir dernektir.

Lojistik ve Taşıma Hukuku Derneği 2014 yılında bu alanda hukuk ile uygulamada arasında önemli farklılıklar olduğu, uygulamanın hukuktan kopuk geliştiğini görerek bu uyumsuzluğu gidermek amacı ile kurulmuştur. Özellikle 01.07.2012 itibarı ile 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu da yürürlüğe girmiş olduğundan bu alanda hukukun gelişmesinde eğitim, bilinçlenme, ortak kanaat ve yorumlarla yardımlaşma ve dayanışma ile hukukun gelişimine katkıda bulunmak amaçları kurucularca değerlendirilmiştir. Daha başta kurucuları arasında avukat, hukukçu ve sektörel yönetim alanında eğitim veren öğretim üyeleri vardır. İlk başta yönetim kurulu üyeleri ağırlıklı öğretim üye ve görevlilerinden oluşmuştur.

Esasen, ben de 2009 yılından itibaren Lojistik Hukuku, Taşıma Hukuku, Lojistik Taşıma ve Gümrük Mevzuatı gibi dersleri veriyordum ve bu alanda bilirkişilik yapıyordum. Bu alanda söz söyleyen hukukçuların çok farklı bakış açıları ile dersleri verdiğini ve lojistik ve taşıma hukukuna bakışın çok farklı olduğunu gözlemledim. Özellikle taşıma türlerine göre lojistik ve taşıma süreçlerine bir bütün olarak bakış açısı da yoktu. Bunun için taşıma türleri ve taşıma işletmesi türlerinden bağımsız, tüm sektörel hukuku bir arada ele alan bir bakış açısı ihtiyacı olduğunu da gözeterek katkı vermek amacı güdüyorduk.

Mahkemelere rapor yazdığımızda dayanak kanun, konvansiyon, yönetmelikleri bir arada bulmak nerede ise imkansızdı. Bunun için tüm sektörel mevzuatı önce internet sitemizde

ve mahkemelere de bu konuda bilgilendirmelerde bulunduk. Sonra eğitimlerle sektörel hukuk bilinçlenmesine katkı vermeyi hedefledik. Geline aşamada cumhurbaşkanlığı himayesinde olan www.mevzuat.gov.tr internet sitesi sayesinde birçok kaynak bulma sorunu aşılmış durumdadır. Böylece ayrı bir kaynak derlemesi ihtiyacı da kalmamıştır.

Misyonumuz “Lojistik ve taşımacılık sektörlerinde etkin rol oynayan kamu ve özel kuruluşları, vakıf, dernek ve birliklerle işbirliği gerçekleştirerek, sektörün ihtiyaç duyduğu hukuksal konularda bilgi ve bilinç düzeyini geliştiren, bu doğrultuda eğitim, seminer ve benzeri etkinlikler düzenleyen, danışmanlıklarla üyelerine destek veren dernek” olmak şeklinde belirlenmiştir.

Vizyonumuz ise “Lojistik ve Taşıma Hukuku alanında sektörü ve sektörün hukuksal dinamiklerini yöneten kurumların söz konusu dinamikleri ve süreçleri oluştururken danışılan dernek ve üyeler olmak” şeklinde tespit edilmiştir.

2-Derneğinizin çalışma alanları ve/veya çalışmak istediği alanlar hakkında bilgi verir misiniz?

Esasen dernek olarak bakanlık, meclis, belediye, mahkemeler, ticaret odaları, ticaret borsaları, barolar nezdinde girişimlerde bulunarak; lojistik süreçlerinde liman, ardiye, taşıma ve sair katma değerli hizmetlerde karşılaşılan hukuki sorunların en aza indirilmesi için işbirlikleri yapmak istiyoruz.

Türk Ticaret Kanunu toplam 6 ana kitaptan oluşmasına ve bunlardan biri taşıma işleri olmasına karşın, mahkemelerde taşıma ve taşıma bağlantılı ihtilafların oranı daha yüksektir. Bunun sebebi de söz konusu alanda çok kişili, çok edimli akdi ilişkilerin olmasıdır. İşte bu karmaşık lojistik süreçlerinde ihtilafların en aza indirilmesi, ihtilaf çıktığında da en hızlı ve en adil, beklentiye uygun sonuçlar ortaya çıkması için lojistik ve taşıma hukuku bilinçlenmesi ihtiyacını karşılamak istiyoruz. Üyelerimiz konuda uzmanlaşmış, uzmanlaşma ihtiyacı olan profesyonellerdir.

Alanda uzman ihtiyacı ve üyelerimizin bu alanda uzman bilgisi ile yoğun işler içinde olması da kaçınılmaz olduğu için; başlangıçtan bugüne derneğimizi öngördüğümüz kadar aktif hale getiremedik. Kurucuları ve tüm üyeleri profesyonel mesleki faaliyetleri yanında dernek amacına ve faaliyetlerine çok katkı veremedik. Ancak, bu süreçte üyelerimiz ile uzaktan bağlantılı bilinçlenme toplantıları yaptık, spesifik konularda seminerler düzenledik ve İstanbul Barosu gibi başka kurumların davetleri ile etkinliklere katıldık. Ticaret odaları, barolar, meslek liseleri ve meslek yüksek okulları ile lisans eğitimi veren üniversitelere davet üzerinde sunularımız ve bilinçlendirme toplantıları ile katkı verdik. Geline aşamada uzmanlaşma ihtiyacı olan ve hukuk bilincini daha ileri götürmek isteyen yeni üyelerle daha da başarılı işlere imza atmayı umuyoruz.

Dernek olarak, gerek işletmelerin kurumsal işleyişi, mesleki yeterlilik, mesleki saygınlık konularında eğitim ve bilinçlenmesi, gerekse faaliyet olarak lojistik ve taşıma hukuku konularında kamusal ve özel hukuk bakımından ayırım gözetmeksizin panel, seminer, sempozyum gibi etkinliklere katılanlar ve akademik çalışma yapan kişi ve kuruluşlara destek vermek, yardımlaşma ve dayanışma içinde sektörel hukukun gelişimine katkıda bulunmak istiyoruz.

Sektörü düzenleyen ve denetleyen kamu kurum ve kuruluşları nezdinde toplumsal kitle örgütü fonksiyonu ile faaliyetlerde bulunmak, sektörel dernek, vakıf, birlik gibi kuruluşlarla işbirliği yaparak hukuka uyum konusunda ortak faaliyetlerde bulunmak, taşıma ve lojistik sektöründeki kurum ve kuruluşlara danışmanlık yapmak, sektörel hukuk konusunda bilgilenme ve bilinç düzeyini geliştirmede katkıda bulunmak hedeflerimiz vardır.

Bu alanda yapılacak akademik ve mesleki eğitim amaçlı araştırma ve çalışmalara burs, masraf desteği, ödül gibi destekler vermek istiyoruz. Özellikle belli dönemlerde ödüllü makale yarışması düzenlemek, bu alanda lisansüstü eğitim gören adaylara katkı vermek istiyoruz.

Dernek iletişim, sosyal medya ve benzeri araçlar bakımından gönüllülük esasına göre çalışmalar yapmak, lojistik, taşıma, kargo, posta hizmetleri bakımından çalışanları ve hizmet alanları bilinçlendirmek için faaliyetlerde de bulunacağız.

Sigorta, bankacılık, enerji gibi sektörlerde olduğu üzere Lojistik ve Taşıma alanında da bir üst kurul kurulması, düzenleme, denetleme ve sektörün gelişiminin önünde engel olarak gördüğümüz bakanlıkla değil bağımsız kurum işleyişi ile sektörel hukukun gelişmesi için kamu kurumları ve düzenleyici otoriteler nezdinde girişimlerde bulunacağız. Lojistik Düzenleme ve Denetleme Kurumu, sektör için kaçınılmaz ihtiyaçtır. Bu sayede Türkiye uluslararası lojistik üssü olabilir. asıl olan hukuki denetlenebilir, öngörülebilir süreçlerdir. Alt yapı ne kadar güçlü olursa olsun hukuki yapısı zayıf ise başarılı olunamaz. Bu nedenle bir an önce söz konusu kurum kurulması için gerekli çaba ve işbirliği gösterilmeli ve kurumsal denetim ve gözetim ile işleyiş tesis edilmelidir.

3-Dernek yöneticilerinin profili nasıldır? Yönetim kurulu seçiminde üyelerin mesleki faaliyetlerinin önemi ve oluşmasında avantajlar nelerdir?

Kuruluş sürecinde öğretim üyeleri ve yardımcıları ile yola çıkmıştık. Ancak, gelinen aşamada İstanbul Barosu Taşıma Hukuku ve Lojistik Komisyonu sözcüsü sayın Av. Egemen Gürsel Ankaralı, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesinden sayın Dr. Fatih Aydoğan, gümrük ve uluslararası lojistik şirketi çalışanı sayın Av. Murat Hakan Yalçinkaya, sektörde danışmanlık ve avukatlık yapan Baro Komisyon üyesi sayın Av. Nazigül Karaman ve ben serbest avukat ve danışmanlık hizmetleri yanında İstanbul Üniversitesi Ulaştırma ve Lojistik Fakültesi öğretim üyesiyim.

Esasen lojistik ve taşıma hukuku Hukuk fakültesi dersleri gözetildiğinde uzmanlık alanıdır. Bu alanda doğrudan her avukatın veya hukukçunun söz söylemesi kolay olmaz. Uzmanlık gerektirir, özel ilgi ve bilgilenme gereksinimi olanlar ancak bu alanda vekillik, danışmanlık ve sair hizmetlerde mevzuata uygun davranabilir.

Maalesef lojistik ve taşıma hukuku alanında çok farklı kanun ve yönetmelikler ile birbirinden farklı konvansiyon ve uluslararası kurallar var. Bu nedenle mahkemelerde hakimlerin, uygulamada yöneticilerin ve avukatların bu alanda çalışmak istediğinde bu işe zaman ayırması gerekiyor. Yoksa uygulama ile mevcut hukuk arasında doğru bağlantıları kurmak ve hukuku yorumlarken ve uygularken yeknesak çözümler üretmek çok zor oluyor.

Bu nedenle yönetim kurulumuzu hem sektörde yönetim ve temsil görevi olan, hem danışmanlık ve avukatlık hizmetlerinde karşılaşılan sorunları gözlemleyen ve yaşayan, hem

hem de bu alanlarda tez, tez danışmanlığı, makale, seminer ve sunumları ile akademik çalışmalar yapan kişilere yer vermeye çalışıyoruz. Kamu kurumlarından da üyeler hedefliyoruz.

Böylece uygulama, teori ve çözümlene süreçlerinde hukukun yeknesak uygulaması ve beklentiye uygun gelişmesine katkı vermeyi ümit ediyoruz.

4-Sektörde sıkça karşılaşılan hukuki sorunlar ve bunların çözümlerine yönelik fikirlerinizden bahsedebilir misiniz?

Sektörde en çok rastlanan sorunlar, taşıma ve lojistik süreçlerinde güveni kötüye kullanma teşkil eden davranışlar ve buna bağlı zararlar, rekabet yasağı ihlalleri, çalışanlara karşı hukuka aykırı uygulamalar, yük ilgililerine karşı haksız uygulamalar ve sözleşmeye aykırı fahiş faturalamalar olarak söylenebilir. Görüldüğü gibi bu sorunların tamamı mesleki etik ilkeleri ve meslek sahibi olmakla ilişkili, hukuk tanımaz uygulamalara dayanmaktadır.

Uluslararası alanda Türk lojistik sektörüne güven düşüktür. Hizmet sektörü olduğu ve profesyonel tutum ve davranışın ön planda olduğu için sektörde maalesef en çok sorun mesleki yeterlilik ve mesleki saygınlıkta eksikliklerden kaynaklanmaktadır. Bu durum lojistik sektöründe işletmecilerin ihracatçı ve ithalatçılara karşı içinde bulunduğu durumu ve statüsünü çoğunlukla kötüye kullanması şeklinde kendini göstermektedir.

Sektör çalışanlarının çalıştığı şirketlere sadakat seviyesi düşüktür. Her an işten ayrılacak şekilde, normal çalışırken bile yeni iş arayışı içindedirler. Tamamen ekonomik sebeplerle kolayca işyeri değiştirebilmektedirler.

Sektörde orta düzey yöneticileri, özellikle operasyonda görevliler hukuku hiçe saymakta, hukuk ne yazarsa yazsın uygulama ve teamüllerden vazgeçmemektedir. Gümrük ve antrepo süreçlerinde alışkanlıklarını terk ederek hukuka uygun süreçlerin işletilmesinde sorunlar vardır.

Sektör ihracat, ithalat ve üretimde ülke başarısı ile doğru orantılı olarak büyüme veya daralma yaşamakta, döviz kuru değişimlerine aşırı duyarlıdır. Bu nedenle hukuk ve finans konusunda sektörün özel özenli yönetim göstermesi gerekmektedir.

Lojistik ve taşıma işletmecileri esasen sözleşme ile nispi ilişkiye girdiği kişilere değil, 3.kişilere hizmet sunmakta, bu nedenle de kolayca içinde bulunulan durum kötüye kullanılabilir. Örneğin gönderen/taşıtan ile sözleşme yapan taşıyıcı/lojistik işletmecisi kendi deposunda veya taşıtında olan emtia için alıcı/gönderilene karşı da hak sahibi olduğu için bunu rahatça suiistimal etmektedir. Gönderenden kendi hak edişlerini tam ve gereği gibi almış bile olsa yeni ücret kalemleri ile gönderilenden de taleplerde bulunmakta, haksız hapis hakkı baskısı altında bunları tahsil etmektedir.

Mesleki saygınlık bakımından meslekte bulunmayı hak etmeyen birçok kişi maalesef ticaretin içindedir. Türkiye’de genel sorun olan “mesleğe saygı ve meslek mensubu olma sorunu” lojistik sektöründe çok fazladır.

Çözüm için sektörde meslek içi eğitimler, hak ve sorumluluklar konusunda bilinçlendirme, meslek ahlakına dair şirket kuralları geliştirilmesi, kurumsal aidiyet duygusunu geliştirecek çalışmalar ve çalışanların ekonomik durumları ile şirket kazançları arasında doğru orantı kuran yönetim anlayışı şarttır.

5-Sektörün paydaşlarından olarak lojistik sektörünün Türkiye'deki gelişimini dünya çapında nasıl değerlendiriyorsunuz?

Sektörün dünya çapında görünümü ve Türkiye ölçeğinde gelişimi bakımından önemle belirtmek gerekir ki yüce önder Mustafa Kemal Atatürk'ün dediği gibi “Yurtta Sulh Cihanda Sulh” sloganı ile hareket etmemiz gerekir. Bu da önce komşularla barış içinde Türkiye olmayı gerektirir.

Türkiye'nin lojistik sektörünün başarısı, ihracat ve ithalat ve tüm dış ticaret süreçlerinde başarısına bağlıdır. Öyle ki, İran, Suriye, Irak, Ermenistan, Azerbaycan ve Gürcistan ile Avrupa Birliği gibi çokça üretim ve tüketim yapan ülkeler ve güçlü nüfuslarla iç içe olan Türkiye önce bu ülkeler ile barış içinde ticaret yapmalı ve lojistik hizmetleri bu ülkelerde kendi ülkemiz gibi sunabilir hale gelmeliyiz.

Sonra Türki cumhuriyetler, Kuzey Afrika ülkeleri baştan başa Türkiye'nin lojistik pazarı konumundadır. Buralarda depo, ardiye hizmetleri, liman ve havaalanı işletme faaliyetleri ve bu ülkelere gidiş ve dönüş taşıma süreçleri düşünüldüğünde boş siyasal kavgalar ve hırslar sebebi ile milletler ticari olarak kaynaşamamakta lojistik ve taşıma alanında da bu sinerji sağlanamamaktadır.

Dış ticaretin gelişimi doğrudan lojistik ve taşıma sektörünün gelişimi olacaktır. Türkiye ticaretinin çoğunluğunu komşu ülkelerle yaptığında ülke ekonomisi de o denli gelişecek, lojistik sektörü de buna gerekli katkıyı verecektir. Unutmamalı ki, sırf lojistik sektörü diye bir sektör tek başına büyüme ve refaha katkı vermez. Lojistik adı üzerinde destek sektörüdür.

Uluslararası lojistik sektör endeksinde üst sıralara geçmemiz için “öngörülebilirlik” “hesap verebilirlik” ve “hukuka uygunluk” ile “denetlenebilirlik” şarttır. Bunun için de Lojistik Düzenleme ve Denetleme Kurumu kurulmalı ve sektörel faaliyetlerde pazara giriş öncesi, giriş anı, Pazar faaliyet süreci ve sona erme aşamalarına kadar düzenlemeler ile uyum denetlenmelidir. Sektörden hukuk dışı faaliyetlerle kazanç hırsı arındırılmalı, sektörün hukuk dışı işlere araç edilmesi engellenmelidir.

6-Derneğe kimler, niye üye olmalı sizce? Derneğimize üye olmak isteyenlere neler söylemek istersiniz?

Şu anda, henüz sınırlı sayıda toplam 38 üyemiz bulunmaktadır. Her biri alanında uzman profesyoneller olup sektörel hukuk alanında söz sahibi kişilerdir. Bunlardan 12'si akademisyen, 24'ü sektörel hukuk alanında çalışan danışman ve vekillik görevleri yürüten avukat, 2'si sektörde yönetici konumundadır.

Derneğimize üye olmak isteyenleri aramızda görmek isteriz. Barolar, ticaret odaları, üniversitelerin meslek ile ilgili okullarında, Ulaştırma Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı gibi kamu kurumları ile belediyelerde sektörel konularda görevli ve ilgilileri derneğimizde aramızda görmek isteriz. Dernek üyeliği alanda uzmanlığı teyit edecektir. Tüm üyelerimiz konusunda uzman ve bilgi sahibi danışılan kişiler olmaktadır.

Karşılıklı dayanışma ve yardımlaşma ile işbirliği içinde sektörel hukuk alanında bilinçlenmeye katkı vermek istiyoruz. Burada farklı uygulamaları yeknesak hale getirmek için bilgilerimizi paylaşmak ve ortaklaştırmak için çaba içinde olalım.

Özellikle kanun, yönetmelik, kararname süreçlerinde kamu otoritesine katkı vermek, görüşler ve raporlar ile sektörel hukukun gelişimine katkı vermek isteyen danışılan söz sahibi olmak isteyen yeni üyeleri bekliyoruz.

Bülteninizde bizi konuk ettiğiniz için teşekkür eder, İstanbul Barosu ve Komisyon ile işbirliğimizin sürmesini temenni ederim.

Deniz Yolu ile Türk Limanlarına Getirilen Konteynerler Bakımından İnceleme

Av. Nagehan Gürsoy

1. Giriş

Uluslararası konvansiyonlarda, doktrinde ve yargı kararlarında çeşitli konteyner tanımları yapıldığı gibi; uluslararası kuruluşlar tarafından da konteynerin farklı unsurlarına işaret edilen tariflere yer verilmiştir. Bu tarifler farklılık arz etmekle birlikte, temel aldığı esaslar birbirine benzer niteliktedir. Bir tanıma göre konteyner, eşyanın gemiye hızlı ve güvenli bir şekilde yüklenip boşaltılması, istiflenmesi, farklı taşıma araçlarına aktarılması, böylelikle bir ya da birden çok taşıma ortamında (deniz, kara, hava, demiryolu) sürat ve güvenle taşınabilmesi için özel olarak tasarlanmış, tekrar kullanım için uygun, büyük (metal) kutudur. Yapılan diğer tanımlarda da konteynerin malın taşınmasını sağlama, aktarılabilme, tekrar kullanılabilme gibi ortak özelliklerine değinilmiştir. Bu tanımlardan birine göre de konteyner, birçok heterojen malın tek bir yükleme ve taşıma ünitesi haline gelmesine yardım eden, içine konan malların birkaç indirme bindirme işleminden sonra da taşınmasını sağlayan, hiçbir taşıma aracına bağlı olmayan ve bir araçtan diğerine teknik araçlar yardımıyla kolaylıkla aktarılabilen, büyüklüğü ve tasarımı indirme ve bindirmeye uygun olan, tekrar kullanılabilmesi için gerektiği kadar sağlam yapılan sandık ve taşıma kaplarına denmektedir.

Konteyner, gönderen tarafından tamamen doldurularak taşıyana teslim edilebilir. Konteynerin tam olarak doldurulduğu taşımalar “full container load-FCL” taşımalar olarak adlandırılırken; yükün bir konteyneri tamamen doldurmadığı taşımalar ise “less than container load-LCL” taşımalar olarak adlandırılır. Full container load-FCL taşımalarda genellikle konteyner taşıyan tarafından temin edilir ve gönderen konteyneri göndereceği yük ile tam olarak doldurur ve taşıyanın mührü ile mühürler. Yine FCL taşımalarda, bu genel durumun aksine konteyner taşıyan tarafından temin edilmeyebilir. FCL olarak yapılan ve konteynerin taşıyan tarafından değil de gönderen tarafından temin edildiği durumlarda, konteynere yine “taşıma kabı” ya da “taşıma gereci” demek doğru olmayacaktır. Bu konudaki kanuni düzenlemeye bakmak gerekir.

Türk Ticaret Kanunu konteyneri doğrudan tanımlayan bir düzenleme getirmemiştir. Sorumluluğu ilişkin maddede konteynerden bahsetmektedir. Söz konusu madde TTK m. 1186/3 dür. Bu maddeye göre : “Eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecine konmuş ise, denizde taşıma senedine söz konusu taşıma gerecinin içeriği olarak yazılmış her koli veya ünite, ayrı bir koli veya ünite sayılır. Aksi hâlde, böyle bir taşıma gereci, tek bir koli veya ünite sayılır. Bizzat taşıma gereci zıyaaya veya hasara uğrarsa, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma gereci ayrı bir koli sayılır.” Uluslararası Konvansiyonlarda yer alan tanımlarda da aynı hususa işaret edilmiştir.

Hamburg Kuralları m.1/5: “Eşya, canlı hayvanları da kapsayacak şekilde; bir konteyner, palet veya benzeri bir nakliye aracında toplanmış ya da paketlenmiş ve bu nakliye araçları veya paketleme yükleten tarafından sağlanmış olmak kaydıyla, bu nakliye veya paketleme araçlarını kapsar.”

Rotterdam Kuralları m.1/24: “Yük, bir taşıyanın taşıma sözleşmesi çerçevesinde taşımayı üstlendiği ve taşıyan tarafından veya taşıyan adına tedarik edilmeyen ambalaj ve herhangi bir ekipman ya da konteynırı da kapsayan her türlü eşya, mal ve ürün anlamına gelir.”

2.FCL Taşımalar Bakımından Konteyner

İlgili kanuni düzenlemeler ve uluslararası uygulamalar uyarınca, FCL olarak yapılan ve konteynerin taşıyan tarafından değil de gönderen tarafından temin edildiği durumlarda konteynerler “yük” olarak kabul edilebilmektedir. Bu durumda, taşıyan konteynere gelecek hasar ve ziyadan yüke özen sorumluluğu çerçevesinde sorumlu olacak ve konteynerle birlikte içinde taşınan yükü hasarsız biçimde gönderilene teslim etme sorumluluğu devam edecektir.

Türk Ticaret Kanunu taşıyanın yükle ilgili sorumluluğu bakımından, eşyanın yükleten veya onun adına veya hesabına hareket eden bir kişiden yahut yükleme limanında uygulanan kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın taşınmak üzere kendilerine teslimi zorunlu makamlardan ya da üçüncü kişilerden taşıyanca teslim alındığı andan; taşıyan tarafından gönderilene teslim edildiği ana veya gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçındığı hâllerde sözleşme veya kanun hükümlerine yahut boşaltma limanında uygulanan ticari teamüle uygun olarak gönderilenin emrine hazır tutulduğu ana ya da boşaltma limanında geçerli kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın kendilerine teslimi zorunlu makamlara veya üçüncü kişilere teslim edildiği ana kadar taşıyanın hâkimiyetinde kabul etmektedir. İthalatta FCL taşımalar açısından hükmü yorumlamak gerekirse taşıyan, taşıdığı konteyneri liman işletmelerine, depolama alanlarına ya da gümrük antrepolarına bırakarak yükün zilyetliğini liman işletmelerine devretmiş olacak; devamında, yük teslim talimat formunu hazırlayıp vererek emtianın teslimini gerçekleştirmiş sayılacaktır.

3.Deniz Yolu İle Ülkemiz Limanlarına Getirilen Konteynerin Gemiden Tahliyesini Takiben Yapılan İşlemler

Deniz yolu ile ülkemiz limanlarına getirilen eşyanın gemiden tahliyesini takiben ilgili gümrük işlemleri tamamlanıncaya kadar yahut içinde bulunduğu bazı diğer durumlar nedeni ile gümrüklü saha içerisinde depolanması gerekmektedir. Gümrük Kanununun 47. Maddesi uyarınca eşya gümrüğe sunulmasından sonra gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutuluncaya kadar geçici depolanan eşya statüsünde bulunur ve bu şekilde adlandırılır.

Eşyanın gümrüklü saha içerisinde depolanabileceği yerler gümrük mevzuatımızda, “Geçici Depolama Yerleri “ ve “Gümrük Antreposu “ olarak iki farklı şekilde düzenlenmiştir. Uygulamada kimi zaman geçici depolama yeri ile gümrük antreposu kavramları eş anlamlıymış gibi kullanılmaktaysa da, her iki depolama alanının tabi olduğu hükümler

birbirinden farklıdır.

Geçici depolama yerleri Gümrük Yönetmeliğinin 79. maddesinde, “eşyanın her türlü dış etken ve müdahalelerden korunmasını sağlayacak şekilde yapılmış, geminin yanaştığı limandaki ambar, depo, ardiye veya hangar gibi yerlerdir “şeklinde tanımlanmıştır. Eşya, geçici depolama yerlerine buralarda görevli işletme personelinin sorumluluğu ve gümrük memurlarının gözetimi altında alınmaktadır (GY m.78).

Gümrük antreposu ise Gümrük Kanununun 93. maddesinde, “gümrük gözetimi altında bulunan eşyanın konulması amacıyla kurulan yerlerdir” şeklinde tanımlanmıştır.

Eşyanın gümrük antreposuna alınması bir gümrük rejimi ile gerçekleştirilirken; eşya geçici depolama yerlerine bir rejim kapsamında alınmaz. Gümrük Kanununun 47. maddesi uyarınca, “eşya, limana gelişinin bildirilmesinden sonra bir gümrük rejimi belirleninceye kadar” “geçici depolanan eşya” statüsünde bulunur ve bu şekilde adlandırılır. Bununla birlikte, eşyanın gümrük antreposuna konulması Gümrük Antrepo Rejimi kapsamında gerçekleşmektedir.

Geçici depolama yerlerinde bulunan eşya için mevzuat ile belirlenen süreler vardır. Denizyolu ile gelen eşya için, limana getirildiğinin bildirilmesini takiben kırk beş gün içerisinde, eşyanın tabi olacağı gümrük rejiminin tayini için gerekli işlemlerin tamamlanması gerekmektedir (GK m. 46).

Oysa gümrük antreposunda bulunan eşyanın burada kalış süresi sınırsızdır. Ancak gümrük idarelerince gerekli görüldüğü hallerde süre tayin edilebilir (GK m.101) Nitekim Gümrük Genel Müdürlüğünün 2010/41 sayılı ve “Antrepolarda Uzun Süre Bekleyen Eşyalar” konulu Genelgesi ile bu süre açısından belirli bir sınırlamaya gideceği hususu belirtilmiştir

4.Gümrük Beyannamesinin Verilmesi

Yukarıda belirtildiği gibi gümrük beyanı, belirlenen usul ve esaslar çerçevesinde eşyanın bir gümrük rejimine tabi tutulması amacıyla gerçekleştirilen işlemdir. Gümrük Kanununun 62. maddesinde gümrük beyannamesi, ilgili eşyayı ve eşyanın beyan edildiği gümrük rejimine ilişkin hükümlerin uygulanması için gerekli belgeleri gümrük idaresine verme yetkisine sahip olan veya verilmesini sağlayabilen kişiler tarafından verileceği düzenlenmiştir. Bu kapsamda, eşya sahiplerinin veya temsilcilerinin beyanda bulunabileceğini söylemek mümkündür.

Türkiye Gümrük Bölgesine gelen her eşyanın bir gümrük rejimine tabi tutulması ve bunun gümrüğe sunulmasını takip eden belirli süreler içinde yapılması gerekmektedir. Bu süre, denizyolu ile gelen eşya için kırk beş gün olarak belirlenmiştir (GK m.46). Dolayısıyla, eşyanın bir gümrük rejimine tabi tutulması isteğini ifade eden beyannamenin de bu sürelerle sınırlı olarak verilmesi ve tamamlanması gerekmektedir. Bu sürenin hesaplanmasında, ilgili kurum veya kuruluşlardan alınacak belgelerle kanıtlanması halinde, mücbir sebep halleri saklı tutulmaktadır. Zorunlu haller dışında bu sürelerin işlenmesini durduran iki durum söz konusudur (GY m.76):

a) Eşyanın herhangi bir adli veya idari takibata konu olması halinde bu takibat nedeniyle geçen süreler,

b) Eşyanın herhangi bir gümrük işlemine tabi tutulması için dış ticaret mevzuatı ya da ilgili bir başka mevzuat gereğince ibraz edilmesi gereken uygunluk belgesi, ithal lisansı, izin yazısı, gözetim belgesi gibi belgelerin alınması veya buna ilişkin işlemlerin yerine getirilmesi sırasında geçen sürelerdir.

Bu süreler ve zorunlu hallerin varlığı dışında, denizyoluyla Türkiye Gümrük Bölgesine gelen eşya için kırk beş gün içinde gümrük beyan işlemlerinin tamamlanmaması halinde, eşya gümrük mevzuatının tasfiye edilecek eşyaya ilişkin düzenlemeleri (GK m.177-180) ve Tasfiye Yönetmeliği hükümlerine göre tasfiye edilir.

5.Denizyolu ile Taşınan Konteynerin Limana Geliş İşlemleri

1972 Konteynerle İlgili Gümrük Sözleşmesi ve Geçici İthalat Sözleşmesi'nin Konteynerle İlgili Hükümlerinin Uygulanmasına Dair Yönetmelik 6. maddesinde, yüklü olup olmadıklarına bakılmaksızın bu yönetmelikte belirtilen şartları taşıyan konteynerin yurda girişine gümrük idareleri tarafından "Geçici ithalat Rejimi" hükümlerine göre izin verileceği açıkça düzenlenmiştir. Konteynerin geçici ithali, ATA Karnesinin gümrük idarelerine ibrazı ile gerçekleştiğinden ve beyanname yerine geçen bir belge olduğundan, ayrıca geçici ithalat beyanname düzenlenmesine gerek bulunmamaktadır.

Bu çerçevede, Türkiye Gümrük Bölgesine girişi yapılacak konteynere ilişkin olarak konteyner sahibi, konteyner işleticisi veya bunların temsilcileri tarafından elektronik ortamda, Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formu verilir (KY m.11/a).

1972 Konteynerle ilgili Gümrük Sözleşmesi ve Geçici İthalat Sözleşmesinin Konteynerle İlgili Hükümlerinin Uygulanmasına Dair Yönetmelik m.4/k: "Konteynerin sahibi olsun veya olmasın ülke sınırları içinde konteynerin kullanımı üzerinde her türlü tasarruf hakkı bulunan ve gümrük idarelerine karşı yükümlü olan kişiler, konteyner işleticisi olarak" tanımlanır.

Yurtdışından Türkiye Gümrük Bölgesine getirilen eşya, gümrük mevzuatı uyarınca, gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanım belirleninceye kadar geçici depolanan eşya statüsünde bulunduğu ve sadece gümrük idarelerinin uygun gördüğü yerlerde ve bu idarelerin belirlediği koşullarda depolanmaktadır (GK m.46, 47). Bununla birlikte, yasal şartların gerçekleşmesi ile birlikte eşyanın geçici depolama yerlerinden bir antrepoya alınması yahut eşyanın geçici depolama yerine konmadan antrepoya alınması da mümkündür

6.Konteynerin Türkiye Gümrük Bölgesine Girişi Konusundaki Geçici İthalat Rejimi Uygulaması

Konteyner ve eşyanın Türkiye Gümrük Bölgesine girişi farklı işlemler üzerinden yürütülmektedir. İthal edilen yükün gümrük bölgesine giriş çeşitli gümrük rejimleri

üzerinden olabilirken, konteynerlerin Türkiye Gümrük Bölgesine girişi geçici ithalat rejimi kapsamında olmaktadır.

Yukarıda da açıklandığı üzere, konteynere ilişkin gümrük işlemlerinin uygulama esasları, 1972 Konteynerlerle ilgili Gümrük Sözleşmesinin ve Geçici İthalat Sözleşmesinin Konteynerlerle İlgili Hükümlerinin Uygulanmasına Dair Yönetmelik ile belirlenmiştir. Yönetmeliğin 11. maddesi uyarınca öncelikle, Türkiye'ye girişi yapılacak konteynerin işletmecisi tarafından doldurulan Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formu giriş gümrüğüne ibraz edilir. İlgili gümrük memuru, ibraz edilen Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formu üzerindeki bilgilerin doğruluğunu inceledikten sonra bu bilgileri Giriş Konteyner Tescil Defterine kaydederek, Giriş Konteyner Kayıt ve Takip Formuna işler. Tescil edilen Form, muayene için görevli memura havale edilir.

Bu kontrol olumlu sonuçlandığında konteynerin gümrüklü sahadan ayrılmasına izin verilir. Bir konteynerin, Formun tescilinden itibaren altı ay içinde ihraç edilmesi zorunludur. Bu sürenin altı ay daha uzatılması Yönetmeliğinde 7. maddesi uyarınca mümkün kılınmıştır.

Yukarıda belirtilen süre geçtiği halde varış veya çıkış gümrüğünden konteynerlerin çıkışlarının yapıldığına dair çıkış parçası gelmeyen konteynerler için yurttan kalma süresi bittikten sonra takibata geçilerek, en geç onbeş gün içerisinde konteyner sahibi, işletmecisi veya bunların temsilcisine iadeli taahhütlü tebligatta bulunularak, tebliğ tarihinden itibaren verilecek otuz günlük sürenin bitimine kadar konteynerin yurt dışı edildiğinin tevsiki istenir. Tebliğ tarihinden itibaren otuz günlük süre içerisinde konteynerin süresi içinde yurt dışı edildiği tevsik edilemediği takdirde, konteyner sahibine ilgili para cezalarının tahsili için tebligat gönderilir.

Ayrıca bu süre içinde çıkışı ispat edilemeyen konteynerlerin yakalanıp en yakın gümrük idaresine teslim edilmesi hususunda da İçişleri Bakanlığı'na bildirimde bulunulur (KY m.11/h).

7.Uluslararası Konteyner Taşımacılığı Açısından Türk Mevzuatındaki Durum, Uygulamadan Kaynaklanan Eksiklikler ve Çözüm Önerileri

a. Emtia ve konteyner Türkiye'ye geldikten sonra, gönderilenin tesellümden kaçındığı hallerde yapılan tevdi işlemleri, Türk Ticaret Kanununun 1174/2, 1178/3 (b) maddeleri uyarınca teslim hükmünde olacaktır.

Konteyner taşımacılığında, gönderilenin tesellümden kaçınması meselesinin sıklıkla uyuşmazlık konusu haline geldiği görülmektedir. Uygulamada taşıyanlar gönderilenin eşyayı tesellümden kaçındığı hallerde eşyayı boşaltmak yerine konteynerde tutarak beklemekte ve bunun karşılığında, konteynerini ticari hayatta kullanamaması nedeniyle meydana gelen zararın tazminini talep etmektedir. Oysaki eşya ve konteynerin tabii oldukları gümrük rejimi yolu ile bu konu yasal olarak ortaya bir zarar çıkmadan çözülebilir.

Gerçekten de, geçici olarak ithal edilen konteynere ilişkin olarak en fazla on iki ay ile sınırlı olmak üzere bir ihraç yükümlülüğü düzenlenmiş iken, bu süreler konteynerin içinde taşındığı eşyalar açısından farklıdır. Bu nokta çok önemlidir ve tarafların bu aşamanın hukuki boyutunu iyi bilmeleri gerekir. Yukarıda açıklandığı üzere, Gümrük Kanununun 46. maddesi uyarınca, denizyolu ile ülkemiz limanlarına gelen eşyaya kırk beş gün içerisinde gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanım tayin edilmesi gerektiği aksi takdirde eşyanın tasfiye edileceği hükme bağlanmıştır.

Uygulamada, eşyanın ithalatçı tarafından teslim alınmaması nedeniyle, eşya konteyner içerisinde bekletilmektedir. Oysaki yük ve konteynerin ayrı hukuki statüleri vardır. Konteynerini ticari hayatta kullanamayan taşıyan, bu nedenle meydana gelen zararları nedeniyle bir tazminat ya da bekleme ücreti adı altında taleplerde bulunmaktadır.

Konuya konteyner açısından bakıldığında, burada her ne kadar, konteyner için on iki aylık bir ihraç etme süresi tanınmış ise de, bu süre konteyner sahibine verilmiş bir haktan ziyade, yükümlülüğü ifade etmektedir. Konteynerin içerisindeki eşyanın tasfiyesi yoluna gidilmesinin takiben, bu eşya konteyner içerisinden tahliye edilebilir. Aksi durum, yani konteyner sahibinin yani taşıyanın talebine bağlı kalmak, sözleşmenin karşı tarafı olan taşıtan (çoğu kez taşıtan taraf forwarder olarak o taşıma ilişkisinde görev yapmaktadır) hesabına büyük zararlara neden olmaktadır.

TMK m. 2 anlamında, konteyner sahibine tanınmış on iki ay içerisinde ihraç yükümlülüğünün bu şekilde yorumlanarak, eşyanın aylarca konteynerde bekletilmesi ve yüksek tazminatlar talep edilmesi hakkın kötüye kullanılması olarak yorumlanabilir.

Tüm bu açıklamalar çerçevesinde, eşyanın gönderilen tarafından teslim alınmaması halinde, konteyner sahibi çaresiz değildir. GY m. 86'da, süresi içerisinde gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutulmayan eşyaya ilişkin tasfiye hükümlerinin uygulanması esnasında, gümrük idarelerinin, eşyanın durumu belirleninceye kadar eşya sahibinin risk ve hesabına gümrüğün denetimindeki uygun göreceği bir yere sevk edebileceği veya söz konusu eşya sahiplerinin hesabına geçici depolama yeri işleticisince antrepoya kaldırılabilmesi hükme bağlanmıştır.

Görülmektedir ki, gümrük idareleri ve geçici depolama yeri işleticileri, konteynerin içindeki eşyayı alabilme yetkisi ile donatılmışlardır. Konteyner sahibi taşıyanın talebini beklemeksizin eşyayı konteynerden ayırarak, konteynerin iadesini sağlamak, gümrük mevzuatı kapsamında mümkün kılınan düzenlemeler çerçevesinde, idarelerce yerine getirilmesi gereken bir vazifedir.

b. Konteyner ile gelen eşyayı depolayan, iman işletmeleri, gümrüklü depo ya da antrepolar taşıyanın ifa yardımcısıdır. Bu durum Anayasa Mahkemesi kararı ile belirlenmiştir. Söz konusu "ifa yardımcılığı" sıfatı ile hareket ederek, konteynerin içindeki eşyayı alabilme yetkileri bulunmaktadır. Konteyner ile ilgili sorunların çözümünde de tarafların yararına sonuçlar çıkarmaktadır.

Yurtdışından ithal edilen malların, yük teslim talimat formunun ibraz edilmesi gerekmektedir

ve bu talimat olmadan emtianın liman idaresince ye da antrepo tarafından teslim etmemesi gerekir. Bu konu da zaman zaman lojistik dünyasında tartışılmaktadır. Ancak bilinmesi gerekir ki gerek uluslararası Ticaretin, gerekse uluslararası taşımanın sorunsuz bir şekilde tamamlanması için çok önemli bir işlem ve aşamadır.

Eşyanın Türkiye Gümrük Bölgesine getirilerek TTK m. 1178/3 kapsamında, teslimi zorunlu liman işletmelerine bırakılması ile birlikte, gönderilenin eşyayı teslim alabilmesi için taşıyanın liman, depo veya gümrük antrepo işleticilerince yük teslim talimat formu ile onayının aranması gerekmektedir.

Yurtdışından ithal edilen malların, yük teslim talimat formunun ibraz edilmemesi nedeniyle liman idaresince teslim edilmemesinin mülkiyet hakkının ihlalini oluşturduğu yönündeki Anayasa Mahkemesi başvurusu için, 2015/13851 Başvuru Numaralı 27.6.2018 tarihinde, Anayasa Mahkemesi vermiş olduğu bu kararında, liman işletmelerinin, taşıyanın ifa yardımcısı olmaları hasebiyle taşıyanlara karşı sorumluluk taşıdıkları ve taşıyanın talimatı doğrultusunda eşya kime teslim edilmesi gerekiyor ise, ona tesliminin gerektiği yönündeki açıklamaları doğrultusunda, söz konusu yük teslim talimat formunun talebinin, mülkiyet hakkının korunması ile kamu yararı arasındaki dengeyi bozmaması nedeniyle ihlalin meydana gelmediği yönünde hüküm kurmuştur.

c. Taşıyanın navlun sözleşmesinin ifasından kaynaklanan bir alacağı olduğunu iddia ederek ya da bir hukuki uyuşmazlık sebebi ile konteyneri boşaltmaması, taşıyanın yetkisini aşan bir durum yaratır.

Taşıyan tarafın bu aşamada hakları zaten güven altındadır. İddia ettiği bu haklarını alabileceği bir kanun maddesi ve usulü vardır. Başvurması gereken müessese hapis hakkının düzenlendiği TTK.1201. maddesi olacaktır. Uygulamada özellikle, ithalat FCL yüklerde aradaki hukuki ihtilaf sonuçlanıncaya kadar yükün konteynerle birlikte bekletilmesi yasaya aykırılık teşkil eder. Yukarıda da anlatıldığı gibi, yük ve konteynerin ayrı hukuki statüleri vardır. Bu hususu daha yaygın ve uygulanabilir kılmak için, konteyner ile yükün ayrı statülerini daha belirgin kılacak uygulamalara ihtiyaç vardır.

Taşıyanın navlun sözleşmesinin ifasından kaynaklanan bir alacağı olduğunu ya da hukuken bir ihtilaf olduğunu iddia ediyor ise bu noktada başvurusu gereken müessese hapis hakkının düzenlendiği TTK'nın 1201. maddesi olacaktır. Bu düzenleme ile doğrudan taşınan emtiaya hapis hakkı uygulama imkânı vardır. Taşıyanın hapis hakkı yönünden asıl alacağın nelerden ibaret olacağı hakkında genel bir düzenlemede bulunularak navlun sözleşmesinin ifasından kaynaklanan tüm alacaklar için ileri sürülebileceği belirtilmiştir. Hapis hakkı, eşya, taşıyanın zilyetliğinde bulunduğu süre devam edecektir. Bununla birlikte, eşyanın teslim edilmesi ile birlikte hapis hakkının sona ermesi, boşaltma limanında telafisi mümkün olmayan sonuçlar doğmasına neden olabilmektedir. Özellikle, eşyanın TTK. 1178/3-c kapsamında, teslimi zorunlu makam ya da kişilere bırakılması ile eşya taşıyanın fiili hâkimiyetinden çıkarak gönderilene teslim edilmiş olduğu hallerde bu durum önem arz etmektedir. Bu tür sakıncalar göz önünde bulundurularak TTK. m.

1201/I/c.2’de aranan şartların sağlanması kaydıyla taşıyanın, teslimden sonra da hapis hakkıyla tanınmış olan yetkileri kullanması mümkün kılınmıştır. Bu şartlar, eşyanın tesliminden sonra otuz gün içinde mahkemeye müracaat edilmesi ve eşyanın halen gönderilenin zilyetliğinde bulunuyor olmasıdır.

d. Konteynerin tanımı ve özelliklerine ilişkin bir hukuki düzenlemeye ihtiyaç vardır. Ayrıca, Konteynerin bir taşıma kabı olduğu, geçici ithalat rejimi ile Türkiye’de bulunduğu, taşınan emtia olmadığına yasal düzenlemelerde daha net vurgulanması gerekmektedir.

Türkiye’de ise mevzuatta konteyner olarak ayrıca teferruatlı bilgi yoktur ve genellikle yükle ilgilidir. Bu mevzuat açısından bir eksikliklerdir. Konteynerin daha fazla irdelenip bu doğrultuda mevzuatlarda daha ayrıntılı olarak belirtilmesi gerekmektedir. Günümüzde konteyner taşımacılığında forwarder şirketleri ve ana taşıyıcı firmalar arasındaki devir sürecinde gümrük işlemlerinde aksaklıklar yaşanabilmektedir.

Uygulamada, yüke konteyner ile beraber el konulmasının sorun teşkil ettiği görülmüştür. Bu aşamada tarafların hak ve sorumlulukların iyi belirlenmesi gerekir.

Ayrıca konteynerlerin bir kap olduğu ve bir eşya olarak kullanılmadığı gümrük mevzuatında açıkça belirlenmiştir. Konteyner bir kaptır ve satıcı alıcıya bu kap muhteviyatı eşyayı gümrük gözetiminde kendi mühürleyerek göndermektedir.

Bununla birlikte Türkiye’deki gümrük mevzuatı gereği konteynerler gümrüğe tabi mal statüsünde olduğundan, bir konteynerin limandaki gümrüklü sahadan çıkarılması veya tekrar limana getirilmesi aşamalarında daha açık ve net hükümlere ihtiyaç vardır.

e. Denizyolu ile gelen bir yük ülkemizde rejime tabi olduğu anda (ithalat, ihracat, transit, antrepo, vs.) sigorta, teminat hususları işleme konulmaktadır.

Dolayısıyla hukuksal anlamda en büyük sorun bu noktada başlamaktadır. Bu durumda asıl sorumlu konteyner sahibi mi, eşyayı taşıyan mı yoksa taşımayı gerçekleştiren kişi midir? Bu konuda daha net ve sorumluluğu belirleyen hükümlere ihtiyaç vardır.

Yararlanılan Eserler :

Aksoy, Sami, “Deniz Ticareti Hukukunda Konteynerin Taşıyana İadesi Ve Konteyner Demurajı”, Batider, C. XXXIII, S. 1, 2017.

Aksoy, Sami, Deniz Taşımalarında Gönderilenin Eşyayı Tesellümden Kaçınmasının Hukuki Sonuçları, 2019.

Algantürk Light, Didem, “Konteyner Taşımacılığında Uygulamada Ortaya Çıkan Hukuki Sorunlar”, İkuhfd, C. 16, S. 2, 2017.

İlçayto, Begüm, Deniz Yolu İle Konteyner İçinde Taşınan Eşyanın Türkiye Gümrük Bölgesine Getirilmesi Ve Taşıyanın Hakimiyetinin Sona Ermesi, Yaşar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İzmir 2019.

Serbes, Sinem, Uluslararası Konteyner Taşımacılığı Açısından Türk Gümrük Mevzuatındaki Eksiklikler Ve Yapılması Gereken İyileştirmeler, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2022.

Sır, İsmail Hakkı, Konteyner Taşımacılığı Ve Türkiye’deki Uygulaması, İstanbul, 1988.

İÇTİHATLAR

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 13. Hukuk Dairesi 26/08/2022 tarihli 2022/2053 E. 2022/1716 K.

Dava, Rusya'da ...adlı gemiye yüklenen, İzmir/Aliağa Gümrük Müdürlüğü sahasında boşaltılan ve halen adı geçen müdürlük nezdinde bulunan çelik kütük niteliğindeki emtianın alıcıya teslim edilmemesi yönünde ihtiyati tedbir kararı verilmesine ilişkindir.

Talep eden taraf, itiraz eden karşı taraf ile aralarında çelik kütük emtia satımı konusunda satın alma sözleşmesi imzalandığını, sözleşme uyarınca emtianın Rusya'dan gemiye yüklendiğini ve Aliağa Gümrük Müdürlüğü sahasında boşaltıldığını, sözleşme uyarınca emtianın bedelinin ödenmemesi halinde mülkiyetinin satıcıda kalacağını, alıcıya teslim edilmeyeceğini, karşı tarafın emtianın bedelini ödemediğini, bu nedenle emtianın karşı taraf alıcıya teslim edilmesi halinde telafisi imkansız zararlar doğacağını beyanla teslimatın durdurulması konusunda ihtiyati tedbir kararı verilmesini talep etmiş, Yerel Mahkeme talebi kabul etmiştir.

Emtianın alıcısının itiraz eden şirket olduğu ve teyitleri alınan orijinal konşimentoların itiraz eden şirkette bulunduğu, emtianın itiraz eden şirkete tesliminin gerektiğinin bildirildiği, bu kapsamda emtiaya ilişkin iki adet konşimento aslının itiraz eden tarafından dosyaya ibraz edildiği, alıcısının itiraz eden şirket olduğu, her ne kadar talep eden tarafından da üçüncü bir konşimento sureti dosyaya sunulmuş ise de Mahkemece verilen süre içerisinde aslının dosyaya sunulmadığı, kaldı ki bu konşimentoda da alıcının itiraz eden şirket olduğu, itiraz eden tarafça üç ayrı konşimento düzenlenmesinin sebebinin, "emtiayı satın aldığı ... Şirketi aleyhine başvurduğu tahkim yargılamasında taraflar arasında düzenlenen sulh sözleşmesi uyarınca satıcı şirket ile yaptığı ek anlaşma" olduğunun beyan edildiği, bu kapsamda da dosyaya adı geçen şirket ile yapılan sulh sözleşmesinin ve onaylı tercümesinin, mail yazışmalarının, konşimentoya verilen teyit yazılarının, teslim tutanaklarının sunulduğu, talep eden tarafça, delil olarak dayandığı sözleşme uyarınca itiraz eden ile aralarında mevcut olan bir uyuşmazlığı tahkim yargılamasına konu ettiğine dair dosyaya bir belge/delil sunulmadığı, ihtiyati tedbir kararının ancak uyuşmazlık konusu hakkında verilebileceği ve talep edenin uyuşmazlık konusunda haklılığını yaklaşık olarak ispat etmesi gerektiği, taraflar arasındaki uyuşmazlığın ve bu uyuşmazlığa dair haklılığın talep eden tarafça yaklaşık olarak ispat edilemediği, verilen tedbir kararının usul ve yasaya aykırı olduğuna karar verilmiştir.

İstanbul 15. Asliye Ticaret Mahkemesi 16/11/2022 tarihli 2021/318 E. 2022/883 K.

Dava, faturaya dayalı olarak başlatılan takibe itirazın iptali istemine ilişkindir.

Taraflar arasında taşıma sözleşmesi yapıldığı sabittir. Davacı tarafından ... plakalı araç için 20.09.2019(Cuma) tarihinde ... yükleme adresinden yükleme yapması için Yurt Dışı Kiralık Araç Formu düzenlendiği, ancak bu formda tarafların karşılıklı imzasının bulunmadığı, taşınan malların e-fatura tarihlerinin 21.09.2019(Cumartesi) olarak düzenlendiği, taşımanın belirlenen tarihte yapılamayacağına dair bir bildirim dosyada mevcut olmadığı, taraflar arasında geçen elektronik posta yazışmalarında 25.09.2019(Çarşamba) günü taşımanın iptal edildiğinin tespit

İÇTİHATLAR

edildiği, taşımanın gecikmeli başlamış olduğunun davalı tarafın henüz Türkiye dışına çıkmamış olduğu ve belirtilen (Hadımköy) depoya malları teslim edebiliyor olmasından da anlaşılacağı, sözleşmenin taraflar arasında kurulduğu ilgili form/sözleşme uyarınca davacı tarafın davalı tarafın sözleşmesini iptal etme ve arada doğan navlun farkını kendilerine rücu etme hakkının bulunduğu anlaşıldığından, bilirkişi raporunda belirtilen bedel üzerinden davanın kabulüne karar verilmiştir. Karar kesindir.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 03.05.2023 tarihli 2021/8988 E. 2023/2681 K.

Davacı, navlun ücretinin tahsili amacıyla başlattığı takibe davalının haksız olarak itiraz ettiğini ileri sürerek itirazın iptalini talep etmiş, davalı ise davacının emtianın alıcısına geç teslimi sebebiyle uğradığı zararı takas ettiğini savunarak davanın reddini istemiştir.

Bölge Adliye Mahkemesince taraflar arasında 01.01.2018-31.12.2018 tarihlerini kapsayan Uluslararası Karayolu Taşıma Sözleşmesinin aktedildiği ve dava konusu taşımaların bu sözleşme kapsamında gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır. Bu durumda öncelikle aynı sözleşme kapsamında gerçekleştirilen taşımalar nedeniyle davalı taşıtanın zarar gördüğünü ispatlaması halinde CMR Konvansiyonu'nun 23 üncü maddesinde düzenlenen şartlar dahilinde takas hakkını kullanabileceğinin kabulü gerekir.

CMR Konvansiyonu'nun 29 uncu maddesinde hasarın, taşımacının kendi kötü hareketinden veya davaya bakan mahkemenin kararı ile isteyerek kötü harekete eşdeğer sayılan kusurundan ileri gelmesi halinde taşımacının, sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan yahut da kanıt yükünü karşı tarafa yükleyen bu maddenin hükümlerinden yararlanamayacağı, bilerek kötü hareket veya kusurun taşımacının vekil veya çalışanları tarafından görevleri sırasında işlenmesi halinde aynı hükmün uygulanacağı, bundan başka, böyle bir durumda adı geçen vekillerin, çalışanların ve diğer kişilerin kişisel sorumlulukları yönünden 1 inci paragrafta belirtilen bu bölüm hükümlerinden yararlanamayacakları düzenlenmiştir. Bu durumda Mahkemece somut olayda CMR Konvansiyonunun 29 uncu maddesi kapsamında davacı taşıyanın sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan hükümlerden yararlanıp yararlanamayacağı değerlendirilerek sonucuna göre bir karar verilmesi gerekirken bu hususta bir değerlendirme yapılmaksızın yazılı şekilde karar tesisi doğru olmamış, bozmayı gerektirmiştir.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 03.07.2023 tarihli 2022/566 E. 2023/4076 K.

Uyuşmazlık, davacı sigortalısına ait emtianın davalı şirket tarafından taşınması sırasında meydana gelen hasar sebebi ile sigortalıya ödenen tazminatın davalıdan rücu tahsili istemine ilişkindir. Bölge Adliye Mahkemesinin yukarıda tarih ve sayısı belirtilen kararı ile davalı taşıyana ait araç sürücüsünün hırsızlık olaylarının yoğun bir şekilde yaşandığı güzergahta, bir benzin istasyonunda mola verdiği, mola sonunda da aracın etrafında bir tur atıp aracı ve yükü kontrol etmeden hareket ettiği, hırsızlık olayının gümrük kapısına ulaşıldığı zaman fark edildiği, her ne kadar taşıyıcın sürücüsü şikayette bulunmuş ise de hırsızlık olayının vuku bulup bulmadığının belli olmadığı, sürücünün giriş çıkışı kontrol altında bulunan daha güvenli bir yerde mola

İÇTİHATLAR

vermesi gerekirken bu kurala uymadığı ve taşıyıcının meydana gelen zarardan sorumlu olduğu, dava tarihinde yürürlükte bulunan 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun (6098 sayılı Kanun) 99 uncu maddesi uyarınca konusu para olan borcun ülke parasıyla ödeneceği, ancak ödemenin ülke parası dışında başka bir para birimiyle ödenmesi kararlaştırılmış ise alacaklının seçimlik hakka sahip olduğu, yenilik doğurucu nitelikteki bu hakkın kullanılmasıyla birlikte hakkı kullanan kişinin bu karardan geri dönemeyeceği, somut olayda davacının 23.07.2015 tarihli ihtarname ile 147,102,00 TL'nin ödenmesi için davalıya ihtarname çektiği, davacının seçimlik hakkını TL yönünden kullandığı, İlk Derece Mahkemesince TL cinsinden hüküm kurulması gerekirken yabancı para cinsi üzerinden hüküm kurulmasının doğru olmadığı gerekçesiyle davalı vekilinin istinaf başvurusunun kabulü ile İlk Derece Mahkemesi hükmünün kaldırılmasına karar verilmiştir.

GEÇMİŞ ETKİNLİKLER

İSTANBUL  BAROSU

e-konferans

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

Açılış Konuşmaları 11.00-11.20

Av. Filiz SARAÇ
İstanbul Barosu Başkanı

Av. Egemen Gürsel ANKARALII
İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu Sözcüsü

1. OTURUM (SABAH)

Oturum Başkanı:

Prof. Dr. Nuray EKŞİ
Marmara Üniversitesi E. Öğretim Üyesi

Konular ve Konuşmacılar :

Prof. Dr. A. Samim ÜNAN
Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı Başkanı
T.T.K.'nun Taşıma Sigortalarına Uygulanacak
Hükümlerinin Değerlendirilmesi 11.20-11.45

Prof. Dr. Pınar AKAN
Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku
Ana Bilim Dalı Başkanı
Konteyner Taşımacılığında Yükün Teslimi
ve Buna Bağlı Olarak Talep Edilen
Alacakların Hukuki Değerlendirmesi 11.45- 12.15

Dr. Doğu Taylan TÜRKEL
DEÜ Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı .
Kara ve Deniz Terminallerinde Eşyanın
Elleçlenmesini Konu Alan Sözleşmelerin
Hukuki Niteliği 12.15- 12.40

2. OTURUM (ÖĞLEDEN SONRA)

Oturum Başkanı

Prof. Dr. Kerim ATAMER
İstanbul Gedik Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dekanı

Konular ve Konuşmacılar :

Prof. Dr. Nuray EKŞİ
Marmara Üniversitesi E. Öğretim Üyesi
Sigortacıya Doğrudan Dava hakkı . 13.00- 13.25

Prof. Dr. Nil KULA DEĞİRMENÇİ
Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi
Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü Müdürü
T.T.K.'nun Taşıma İşleri Komisyonculuğunu
Düzenleyen Hükümleri İle Hükümlerin
Uygulamadaki Yansımalarına İlişkin
Bir Değerlendirme 13.25- 13.50

Dr. Turkey ÖZDEMİR
İstanbul Üniversitesi Ulaştırma, Lojistik Fakültesi
T.T.K. madde 888 Hükümünde Fiili Taşıyıcı
ve Sorumluluğu 13.50 - 14.15

Soru-Cevap 14.15- 14.30

Tarih: 23 EYLÜL 2023

Yer : ÇEVİRİMİÇİ / İstanbul Barosu Youtube

Etkinliklerimizden haberdar olmak için sosyal medya hesaplarımızı takip edebilirsiniz.

GEÇMİŞ ETKİNLİKLER



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

Açılış Konuşması:

Av. Filiz Saraç

İstanbul Barosu Başkanı

Av. Gülderen Zerrin Kavak Yıldırım

İstanbul Barosu Yönetim Kurulu Üyesi

Moderatör:

Av. Egemen Gürsel Ankaralı

*İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku
Komisyonu Sözcüsü*

Konular ve Konuşmacılar:

Oğuz Cebeci

Uzun Yol Kaptanı - Bilirkişi

Prof. Dr. A.Samim Ünan

Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı Başkanı

Soru-Cevap

Tarih: 11 EKİM 2023, Saat : 13.30 - 15.00

Çevrimiçi / İstanbul Barosu Youtube

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

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.