

İSTANBUL BAROSU LOJİSTİK VE TAŞIMA HUKUKU KOMİSYONU



BÜLTEN EYLÜL-EKİM 2022

BAŞKANIN ÖNSÖZÜ

YENİ DÖNEM, YENİ ETKİNLİKLER ZAMANI VE GÜZEL BİR HİKAYE

Değerli meslektaşlarım, değerli Lojistik ve Taşıma Hukuku grup üyeleri çalışmalarımıza bir yaz dinlenme arası verdik ve işlerimizin başına döndük. Bu dinlenme arasında gelecek planları yapabilme, yani bize “baltayı bileme” fırsatı da verdi.

Ben, Eylül ayını yeni başlangıçlar yapma, geleceğe ilişkin planlamaları başlatma ayı olarak görmekteyim. Geride kalan yaz aylarında dinlenilmiş, kararlar verilmiş, planlar yapılmıştır. Artık işe başlama zamanıdır.

Yukarda söylediklerim hayatımızın her boyutu ile ilgili olabilir. Ama mesleki açıdan plan ve düşüncelerimiz de mutlaka vardır. Bizler de mesleki açıdan hep ön planda tuttuğumuz Lojistik ve Taşıma Hukuku etkinlikleri olarak bir plan ve programımızı yaptık.

Hepimiz için, ağaçların bizler için çok değerli olduğunu biliyorum. Çevresel kaygılarımız var. Verdiğim örneğin yanlış anlaşılmasını istemem. Ben burada "baltamızı bilemek" deyimini, kendimizi geliştirmek olarak ifade ediyorum. Kendimize zaman ayırıp kısaca da olsa, yaşamımızı gözden geçirmemiz, gelecek günlerde daha güçlü ve daha etkin bir hayatımız olmasını sağlayacaktır.

Aşağıdaki hikayeyi sizlerle paylaşmak istiyorum.

“İki arkadaş, bir ormanda ağaç kesiyorlardı. Birincisi sabahları erkenden kalkıyor, ağaçları kesmeye başlıyor, bir ağacı devirir devirmez, hemen ötekini kesmeye başlıyordu. Dinlenmek bir yana, öğle yemeği için bile kendine zaman ayırmıyordu. Akşamları ise, arkadaşı eve döndükten sonra da çalışmasını sürdürüyor, ondan birkaç saat sonra evine dönüyordu.

İkinci adam, ağaç keserken zaman zaman dinleniyordu. Akşam hava kararmaya başladığında ise, daha fazla çalışmaya gerek duymuyor, gecenin karanlığı bastırmadan evine dönüyordu.

İkisi de çalışmalarını bir hafta bu biçimde sürdürdükten sonra, ne kadar ağaç kestiklerini saymaya başladılar.

Sonuç, ikinci adam için değil ama, birinci adam için çok şaşırtıcı çıktı. Çünkü arkadaşı, kendisinden daha çok ağaç kesmişti.

Birinci adam öfkelenerek "Nasıl olabilir bu böyle?" dedi. "Ben senden daha çok çalıştım. Senden daha erken başladım işe, senden daha geç döndüm eve... Üstelik, gün boyu sen durup durup keyfine bakarken, ben soluk almaksızın sürdürdüm çalışmamı... Nasıl oluyor da sen benden daha çok ağaç kesebiliyorsun?"

İkinci adam, öfkeli arkadaşını gülümsemeyle yanıtladı: "Ortada anlaşılmayacak bir şey yok ki" dedi. "Sen durmaksızın çalışırken, ben arada bir dinleniyor, bu arada da bir yandan baltamı biliyordum. İnsanın baltası keskin olunca, daha az çabayla kesebiliyor ağaçları... "

Sonuç olarak, kişisel yaşantımızda "baltamızı bilemek", kendimizi geliştirmemizdir. Dış dünyanın koşuşturmacaları arasında kendimize zaman ayırıp kısaca da olsa, dinlenme fırsatları yaratıp, yaşamımızı gözden geçirmemiz, bizi gelecekte daha güçlü ve daha etkin yapacaktır. Çünkü bu süre içinde kendimizi daha iyi tanıyabilme olanağına sahip olabileceğiz Son aşamada, eksik ya da zayıf bulduğumuz yanlarımızı tamamlayıp geliştirebileceğiz. Bu açıdan bakıldığında, "baltayı bilemek" kendimize zaman ayırarak kişiliğimizin güçlenmesi için "olmazsa olmaz" bir koşuldur.

Saygılarımla,

Av. Egemen Gürsel Ankaralı
İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu 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.

Komisyonomuz, 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-6

Son Değişiklikler Kapsamında
Taşıma İşleri Organizatörlüğünün
Gümrük Kanunu ile Birlikte
Değerlendirilmesi/ Av. Arb. Fulya
Karataş Saylam - 7

Hava Kargo Taşımacılığına İlişkin
30 Mart 2022
Tarihli Kararın Süreç Özeti
/ Çeviren: Av. Hüseyin Barış
Saçıkara- 10

İçtihatlar -14

Etkinliklerimiz -17

HABERLER

Grevler tedarik zincirini yeniden baskı altına aldı

ABD yük demiryolları birçok yük türüne ambargo uyguladı ve iki büyük sendikayla toplu sözleşme anlaşmasına varamadıktan sonra Cuma günü kapanmaya hazırlanıyor. Analistler, uzun süreli grevin ülkedeki intermodal tıkanıklığı ve enflasyonu daha da kötüleştirebileceğini söylüyor.

Tedarik zincirini riske atan yalnızca potansiyel bir ABD demiryolu grevi değil. Fransa'daki hava trafik kontrolörleri Cuma günü izin alıyor ve İngiltere'nin iki büyük limanındaki işçilerin planlı iş durdurmaları var. Felixstowe Limanı'ndaki liman işçilerini temsil eden sendika Unite, 27 Eylül'den 5 Ekim'e kadar bir iş durdurma planladı ki Felixstowe Birleşik Krallık'taki tüm konteynerli ithalatın yaklaşık %48'ini işleyen önemli bir liman. Stevedores da Ağustos ayında sekiz gün boyunca greve gitmişti.

Avrupa ve ABD'deki liman işçileri, gemilerin ve liman işletmelerinin COVID krizinden bu yana büyük kârlar elde ettiğini ve şimdi bu servetten daha fazlasını paylaşmaları gerektiğini söylüyor.

<https://www.freightwaves.com/news/transport-strikes-put-supply-chains-under-duress-again>

Ro-Ro taşımacılığına yeni hat desteği

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yürütülen Ro-Ro seferlerinin desteklenmesine ilişkin çalışma, Resmi Gazete'de yayımlanan yönetmelik ile hayata geçiriliyor. Her 10 deniz mili için römork-tanker başına 2 dolar Düzenli Sefer Desteği verilecek. Destek, yeni hatlar için geçerli olacak.

<https://www.dunya.com/ekonomi/ro-ro-tasimaciligina-yeni-hat-destegi-haberi-665964>

Yönetmelik:

<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2022/08/20220809-7.htm>



AB'nin resesyonu kapiya dayandı

İhracatta AB'ye en önemli çıkış kapısı olan Kapıkule'de mevcut olan 40 km'ye yakın tır kuyruğu eridi, kapıdan çıkış yapan günlük araç sayısı da azaldı. Avrupa ekonomisinde yaşanan daralmanın yanı sıra Türk tır sürücülerinin Schengen vizesi almakta yaşadığı zorluklar, sınırdaki yoğunluğun azalmasının iki ana nedeni olarak gösteriliyor.

Türk tır şoförlerine yönelik vize sorunu sonucu şoförler vize alamadığı için 50 tırı yüküyle birlikte depoda bekleten firmalar var. Şoförlere en erken 40 gün sonraya randevu verilmekte birlikte başvuru sürecini tamamlayan birçok sürücünün de ret aldığı belirtiliyor. Türkiye'den AB'ye taşınan ihraç yüklerinin büyük çoğunluğunun Türkiye'de üretim yapan Avrupalı şirketlere ait olması aslında bu durumun onlar için de dezavantajlı olacağını gösteriyor.

<https://www.dunya.com/sectorler/lojistik/ab-nin-resesyonu-kapiya-dayandi-haberi-668341>

Ro-Ro gemisine de 'tahıl' şartı var

Ukrayna limanlarında 6 aydır mahsur kalan 21 Türk sahipli gemiden sadece 5'i Türkiye'ye dönebildi. Kalan gemilerin ülkeden çıkışına Türkiye, Rusya, Ukrayna ve Birleşmiş Milletler (BM) arasında tahıl ve yiyecek maddelerinin Ukrayna limanlarından emniyetli bir şekilde sevk edilmesi için 27 Temmuz'da İstanbul'da imzalanan Tahıl Koridoru Anlaşması şartlarını karşılama gerekiyor. Anlaşma sadece Ukrayna'nın Odessa, Chornomorsk ve Yuzhny limanlarındaki gemileri kapsıyor. Diğer Ukrayna limanlarında kalan gemilere ise henüz çıkış izni verilmiyor. Mahsur kalan gemiler arasında tahıl yüklemesine müsait olmayan gemiler de var. Başka yüklerle yüklü olan gemiler içinse yükünü boşaltıp tahıl yükü anlaşması yapması gerekiyor.

<https://www.dunya.com/sectorler/lojistik/ro-ro-gemisine-de-tahil-sarti-var-haberi-667681>

Son Değişiklikler Kapsamında Taşıma İşleri Organizatörlüğünün Gümrük Kanunu ile Birlikte Değerlendirilmesi

Av. Arb. Fulya KARATAŞ SAYLAM

Bu yazımızda lojistik camiasında tartışmaları beraberinde getiren 25.05.2022 tarihli 31846 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Gümrük Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik'in 9. maddesi ile mezkur Yönetmeliğin 330. Maddesinde meydana gelen değişikliği irdeleyeceğiz. Bu kapsamda 4458 sayılı Gümrük Kanunu ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunundaki konu ile ilgili maddelere değinilmesi gerekmektedir. Ancak öncelikle taşıma işleri organizatörleri (TİO) kimdir, hangi işlerle uğraşmaktadır, bunları inceleyelim.

Taşıma işleri organizatörlüğü Türk Ticaret Kanunumuzda ve Gümrük Kanunumuzda özel olarak tanımlanmamakla birlikte Türk Ticaret Kanununun kesin ücret belirlenmesi, komisyoncunun işi üzerine alması toplama yük taşıması başlıklarında hangi hallerde komisyoncunun taşıma işleri organizatörü sayılacağı haller düzenlenmiştir.

Kanuni olarak tanımlanması yapılmayan bu taşıyıcının tanımı ile usul ve esasları yönetmelikle düzenlenmektedir.

Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliğinde, taşıma işleri organizatörü “*Yük taşımacılığı alanında ilgili mevzuat uyarınca yetki belgesi veya faaliyet izni almış gerçek veya tüzel kişilerin imkân, kabiliyet ve kapasitelerini kullanarak kendi nam ve hesabına yük taşıması yaptırarak taşıma faturası/sözleşmesi düzenleyen, taşıma ile ilişkili depolama, paketleme, etiketleme, ambalajlama, sipariş yönetimi, gümrük, sigorta, dağıtım vb. lojistik işlemleri gerçekleştiren bir veya birden fazla taşıma türü kullanarak taşımacılık ve lojistik hizmetlerini sunmayı meslek edinen ve Bakanlıkça yetki belgesi verilen gerçek ve tüzel kişiler*” olarak tanımlanmaktadır.

25.05.2022 tarihli 31846 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Gümrük Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik'in 9. maddesi ile mezkur Yönetmeliğin 330. maddesinin ikinci fıkrasına aşağıdaki cümleler eklenmiştir.

“*Satıcı veya göndericisi ile yurtdışındaki alıcısı belli olan eşya ise 6/7/2018 tarihli ve 30470 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği kapsamında yetki belgesi sahibi olan ve taşıma belgesinde bildirim tarafı olarak yer alan taşıma işleri organizatörleri tarafından antrepo beyannamesi verilerek genel antrepolara konulabilir.*”

Elleçleme işlemine tabi tutulması ve yurtdışındaki alıcısına sevki dışında bu eşya hakkında başka bir tasarrufta bulunulmasına izin verilmez. Kullanıcı olarak taşıma işleri organizatörleri, 522 nci maddede belirtilen yükümlülükleri yerine getirmekten sorumludur.”

08.01.2018 tarihli Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 4/z-zz-ğğğ. maddesi ile taşıma işleri organizatörü; “Kanun, bu Yönetmelik ve ilgili diğer mevzuatın taşımacılık sıfatı ile faaliyet gösterenlere getirdikleri yükümlülük ve sorumluluklar çerçevesinde taşımacı kabul edilerek, bu Yönetmeliğe göre eşya taşımacılığı alanında yetki belgesi almış gerçek ve tüzel kişiler ile uluslararası anlaşmalara uygun olmak şartıyla, eşya taşımacılığı alanında faaliyet gösteren yabancı plakalı taşıtların imkan, kabiliyet ve kapasiteleri ile gerektiğinde diğer taşıma türlerinden de yararlanarak veya bunları kullanarak kombine taşımacılık dahil kendi nam ve hesabına eşya taşıması yaptırarak taşıma faturası düzenleyen gerçek ve tüzel kişiler” olarak tanımlamıştır.

Görüldüğü gibi 25.05.2022 tarihinde çıkan yönetmelikle taşıma işleri organizatörlerine ayrıca antrepo rejimi kapsamında gümrük idaresine beyanname sunma yetkisi de verilmiştir. Mezkur değişiklik öncesi TİO sadece Bakanlıkça verilen yetki belgesine haiz taşıma işlerini meslek edinmiş kimseler iken değişiklik sonrası bunlara ilaveten antrepo rejimi kapsamında beyanname verme yetkisine de sahip kişiler olarak tanımlanmaktadır. Karayolu Taşıma Yönetmeliği doğrultusunda TİO için taşıyıcı da diyebiliriz. Mezkur değişiklik sonrası antrepo rejimi ilgili mevzuat hükümlerini incelediğimizde;

4458 sayılı Gümrük Kanununun 236. Maddesi; “1.Teminat alınmış olsa bile, gümrük işlemlerine başlanmadan veya bu işlemler bitirilip gümrük idaresinin izni alınmadan gümrük antrepoları veya gümrük idaresince eşya konulmasına izin verilen yerlerden kısmen veya tamamen eşya çıkarılması veya buralardaki eşyanın değiştirilmesi ya da yapılan sayımlarda kayıtlara göre eşyanın bir kısmının noksan olduğunun anlaşılması hallerinde, bu eşyanın gümrük vergilerinin yanı sıra gümrüklenmiş değerinin iki katı idari para cezası verilir.

2. Gümrük antrepolarında veya gümrük idaresince eşya konulmasına izin verilen yerlerde yapılan sayımlarda kayıtlara göre fazla eşya çıkması halinde, bu eşyanın 177 ila 180 inci madde hükümlerine göre tasfiyeye tabi tutulmasının yanı sıra, fazla çıkan eşyaya ait ithalat veya ihracat vergileri tutarı kadar para cezası alınır.” hükmüne,

Mezkur Kanunun 235/5. maddesi; “Türkiye Gümrük Bölgesine getirilen ve varış gümrük idaresine karayolu ile sevk edilmek üzere transit rejimine konu edilen serbest dolaşımda olmayan eşyanın, yapılan kontrol veya muayene sonucunda, beyan edilenden belirgin bir şekilde farklı cinsten olduğunun tahlil, teknik inceleme ve araştırmaya gerek olmaksızın tespiti hâlinde fiilin niteliğine göre bu fıkranın (a) ve (b) bentlerine, transit rejimine konu edilen serbest dolaşımda olmayan eşyanın, hareket gümrük idaresinden sevk edilmesinden sonra varış gümrük idaresine varışından önce ya da varış gümrük idaresinde yapılan

kontrolü veya muayenesi sonucunda beyana göre eksiklik veya fazlalık tespit edilmesi hâlinde fiilin niteliğine göre bu fıkranın (c) veya (d) bentleri uyarınca işlem yapılır. Bu fıkranın (c) ve (d) bentleri kapsamında değerlendirilemeyecek eksiklik ve fazlalık durumları ile bu durumların tespitine ilişkin usul ve esaslar Bakanlıkça belirlenir.” hükmüne amirdir.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun Taşıyıcının sorumluluğu başlıklı 875. Maddesi;

"Taşıyıcının, eşyanın taşınmak üzere teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçecek süre içinde, eşyanın zıyaından, hasarından veya teslimindeki gecikmeden doğan zararlardan sorumludur." hükmünü ihtiva etmektedir.

Gümrük Kanununun 236. maddesinde belirtilen durumlar ortaya çıktığında beyannameyi veren adına ek tahakkuk ve para cezası düzenlenecektir. Son değişiklikle birlikte TİO da antrepo beyannamesi verebildiğine göre mezkur yaptırımların TİO adına düzenleneceği meri mevzuat doğrultusunda açıktır. Halbuki Türk Ticaret Kanununun 875. maddesi taşıyıcının sorumluluğunu eşyanın zıyaı, hasarı ve gecikmesi ile sınırlandırmıştır. Bu halde görülmektedir ki Gümrük Kanununu uyarınca adına ek tahakkuk ve para cezası uygulanması lazım gelen TİO'nun sorumluluğunu Türk Ticaret Kanunu sınırlamıştır. Bu durumda Gümrük Kanununun 236. maddesinin nasıl uygulanacağı hususu kafalarda soru işareti barındırmaktadır.

Antrepolar ile ilgili genel bilgilere yer verilen bir önceki sayımızda da belirttiğimiz gibi antrepoların tercih nedenlerinden biri de transit rejimine konu eşyanın yeniden ihraç edilinceye kadar vergilerinin ödenmeden depolama, sevkiyat imkanı sağlamasıdır. Bu halde transit rejimi kapsamında olan eşya antrepo rejimine alındığında beyannameyi TİO'nun verdiği hallerde yine yukarıda yer verilen sebeplerle Gümrük Kanununun 235. Maddesinde yer alan yaptırımların kime nasıl uygulanacağı düşünülecektir.

Gümrük Yönetmeliğinin 330. Maddesinde meydana gelen değişikliğin lojistik camiasında nasıl sonuçlar doğuracağı ve gümrük idarelerince nasıl uygulanacağı zamanla gözlemlenecektir.

Hava Kargo Taşımacılığına İlişkin 30 Mart 2022 Tarihli Kararın Srec zeti

Çeviren: Av. Hüseyin Barış SAÇIKARA

Avrupa Birliği Genel Mahkemesi, hava kargo pazarında yasadışı kartelleşme/ tekelleşme ile ilgili 2005 yılında başlayan ve AB Genel Mahkemesi'nde nihai temyiz yoluna giden uzun süredir devam eden anlaşmazlığa son verdi.

Süreci özetle açıklayacak olursak Avrupa Komisyonu Davasında;

Lufthansa ve yan kuruluşları tarafından komisyona başvuru yapılmış ve hava yolu taşımacılığında tekelleşme ile ilgili bir ihbarda bulunulmuştu, bunun ardından Komisyon çeşitli havayollarında araştırmalar yaptı ve sunulan hizmetlerin fiyatlandırmasıyla ilgili olarak çeşitli taşıyıcı şirketler arasında rekabete aykırılıklar tespit etti.

9 Aralık 2010'da Komisyon, Aralık 1999 ile şubat 2006 arasındaki dönemde 21 havayolu şirketinin fiyatları TFEU'nun 101. Maddesi, AEA Anlaşmasının 53. Maddesi ve AT-İsviçre Hava Taşımacılığı Anlaşmasının 8. Maddesine aykırı davranmak suretiyle eř güdümlü olarak belirlediği sonucuna varmıştı. Komisyon, ilgili tüm taşıyıcılara yaklaşık 790 milyon Euro tutarında para cezası verdi. Başvuruda bulunan Lufthansa ve yan kuruluşlarına, hoşgörü prosedürü kapsamında para cezalarından tam muafiyet sağlandı.

Yaptırım uygulanan şirketler, Komisyon kararının iptali veya en azından cezaların düşürülmesi için dava açtı.

Genel Mahkeme ise Komisyon'un kararındaki gerekçeleri, sebebi ve sonucu çelişkili buldu. Ayrıca kararın, şirketlerin savunma hakkını etkileyecek şekilde olduğuna kanaat getirdi.

Bu iptalin ardından Komisyon, 17 Mart 2017 tarihinde 19 havayolunu hedefleyen yeni bir karar aldı. Komisyonun bu kararında fiyatlandırma da iş birliğini, STC ve STS aracılığıyla kargo hizmetlerinin sağlanması için fiyatlandırmanın koordinasyonuna ilişkin yaptırımlar getirdi. İlgili havayolları, 2017 tarihli Komisyon kararına karşı yine temyiz başvurusunda bulunmuş ve kararın kısmen veya tamamen iptalini, alternatif olarak ceza tutarının düşürülmesini talep etmişlerdi.

Avrupa Birliği Genel Mahkemesi 30 Mart 2022 tarihli kararında ise ;

İlk Derece Mahkemesi, sekiz şirketin (Martinair Holland, Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM), Cargolux Airlines, Air France-KLM, Air France, Lufthansa ve diğerleri, Singapore Airlines ve Singapore Airlines Cargo) itirazlarını reddetmi ve sonuç olarak verilen para cezalarını onadı.

Başvurucuların itirazları iki noktada toplanmakta;

Bunlardan ilki keyfi yaptırım ve savunma hakkına ilişkin. şöyle ki başvurular, Komisyonun keyfi hareket ettiğinden ve eşit muamele ilkesini ihlal ettiğinden şikayet etmişlerdir. İtiraz beyanının muhatabı olmayan ancak itiraz edilen kararın gerekçesinde adı geçen 47 taşıyıcı hakkında, bu taşıyıcıların da ihtilaf konusu kartele katıldıkları iddia edilmiştir.

İlk Derece Mahkemesi, Komisyonun diğer havayollarını sorumlu tutmamakla hata ettiğini ortaya koymuş ancak söz konusu havayollarının başkaları lehine hukuka aykırılık iddiasında bulunamayacaklarını açıklamıştır. Ayrıca Mahkeme, Komisyonun diğer havayollarının neden yargılanmadığını açıklamakla yükümlü olmadığının da altını çizmiştir.

Savunmayı oluşturan ikinci temel, gerekçelerin belirtilmemesi ve açık bir değerlendirme hatası ile ilgilidir.

Başvurular, komisyon ödemeyi reddetmenin, STC ve STS ile alakası olmadığını, bu iki ayrı durumun aynıymış gibi düşünülmesinin, gerekçe gösterme yükümlülüğünün ihlali ve açık bir değerlendirme hatası olduğu kanaatindeydi.

Mahkeme, itirazlarda belirtildiği gibi Komisyon, komisyon ödemeyi reddetmeye ilişkin tek ve sürekli ihlalin STC ve STS ile ilgili olandan ayırt edilebileceğini göz önünde bulundurarak açık bir değerlendirme hatası yaptığını ortaya koymuştur. Öte yandan, Genel Mahkeme, Komisyon kararının bu temelde kısmen iptalinin, başvuranın tek ve sürekli ihlal konusundaki sorumluluğunu veya ihlalin ağırlığını veya süresini etkilemeyeceği kanaatindeydi. Ayrıca, Genel Mahkeme, Komisyon'un bu argümanına dayalı olarak kararının kısmen iptal edilmesinin, başvurana dava açma konusundaki menfaatini haklı çıkaracak herhangi bir fayda sağlamadığı kanaatindeydi.

GÖRÜLEN DAVALARDAN SPESİFİK OLARAK BAZILARINDAN ÖRNEKLER VERMEK GEREKİRSE

- Japan Airlines Davasında, Japan Airlines iki tür hava yolu işletiyordu. Bu şirket tarafından üçüncü ülkelerden Avrupa Ekonomik Alanı'na (AEA) kadar işletilen hava yolları için, Genel Mahkeme, nitelikli etki kriterleri nedeniyle Komisyonun Avrupa rekabet kurallarının ihlallerini tespit etmeye yetkili olduğunu tespit etmiştir.

AEA içi ve AB rotaları ile ilgili olarak: Genel Mahkeme, Komisyonun 1/2003 Yönetmeliğinin 25. Maddesindeki sınırlama kurallarını ihlal ettiği kanaatindedir. Nitekim, Komisyonun yaptırım uygulama yetkisi 14 Şubat 2016'da, yani 2017 tarihli Komisyon Kararının kabul edildiği tarihten önceki bir tarihte zaman aşımına uğradığını kararında belirtmiştir.

19 Mayıs 2005 - 14 Mayıs 2006 tarihleri arasında AEA Anlaşmasına taraf olan ancak üye devletler ve üçüncü ülke olmayan ülkelerdeki havalimanları arasındaki güzergahlardaki rekabeti engelleyici anlaşmalar ve uyumlu uygulamalar nedeniyle Japan Airlines'a uygulanan para cezasının miktarı Başlangıçta 35.70 milyon Euro olarak belirlenmişse de 28.875 milyon Euro'ya düşürüldü.

- Air Canada Davasında Mahkeme, Komisyon'un kararını maddi hata nedeniyle kısmen iptal etmiştir. Avrupa Komisyonu, Air Canada'nın komisyon ödemeyi reddetme konusunda, şirketler arasında koordinasyonun varlığından haberdar olduğunu gösteren kanıt sunmamıştır. Mahkeme bu nedenle Air Canada'ya verilen para cezasını başlangıçta öngörülen 21.04 milyon Euro yerine 17.95 milyon Euro'ya indirmiştir.
- British Airways Davasında Mahkeme, Komisyonun British Airways'in komisyon ödemeyi reddetme anlaşmasına katıldığı sonucuna varmasını bir değerlendirme hatası olarak görmüştür. Komisyon bu sonucu dört delile dayandırmıştı: Qantas ve Singapore Airline Cargo havayolları, İtalyan Havayolu Temsilciler Kurulu üyeleri ve İsviçre Hava Kargo Konseyi üyeleri ile e-posta alışverişi.

Genel Mahkeme, bu e-postalarda havayollarının nakliyecilere ek ücret ödemeyi reddetmeyi kabul ettiğini gösteren hiçbir şey bulunmadığını belirtti. Sonuç olarak, başlangıçta 104.04 milyon Euro olarak belirlenen para cezasını 84.46 milyon Euro'ya düşürdü.

- Latam Airlines Group Davasında Genel Mahkemeye göre, Latam Havayolları, komisyon ödemelerinin reddedilmesiyle ilgili politikalar hakkında taşıyıcılar arasındaki belirsizliği azaltmayı amaçlayan ikili temasın varlığından haberdardı. Ancak Mahkeme, bu durumun Latam Airlines Group'un komisyon ödemeyi reddetme konusunda havayolları arasında daha geniş bir koordinasyonun varlığından haberdar olduğunu göstermeyeceği yönünde karar verdi.

Komisyon, Lufthansa'nın STC artışlarını duyurduğu, Latam Havayolları da dahil olmak üzere çeşitli havayollarına gönderilen beş e-postaya dayanarak karar vermişse de Genel Mahkeme, bu e-postaların Latam Airlines Group'un STC ile ilgili rekabete aykırı kartele katılımını sağlamak için yeterli olmadığına karar verdi.

Genel Mahkeme, Komisyon kararında ödemeyi reddetme ve ek ücrete ilişkin yaptırımları iptal etti. Ayrıca, sürelerle ilişkin kurallar göz önüne alındığında, Komisyon, zamanaşımına uğradığı bir tarihte yaptırım yetkisini kullanmıştır. Sonuç olarak, Genel Mahkeme, Avrupa Komisyonu'nun, AEA ile ilgili olarak tek ve sürekli ihlal için zamanaşımı sürelerine ilişkin kuralları ihlal ettiğine karar vermiştir.

Sonuç olarak, Mahkeme, Latam Airlines Group Lan Cargo'nun cezasını 8,22 milyon Euro'dan 2,24 milyon Euro'ya indirmiştir.

SONUÇ OLARAK ;

Genel Mahkeme, 30 Mart 2022 tarihli bu kararlarla, havayolları ile Avrupa Komisyonu arasında 2005 yılında başlayan ve AB Genel Mahkemesi'nde nihai temyiz yoluna giden uzun süredir devam eden anlaşmazlığa son vermiştir.

Bu vesileyle, Genel Mahkeme, Avrupa Komisyonu'nun AEA bölgesi dışında gerçekleşen rekabete aykırı davranışlar konusundaki yetkinliği konusunda faydalı açıklamalar sağlamıştır.

Ayrıca Komisyon, rekabete aykırı davranışlar için yaptırım uygulama yetkisine ilişkin zamanaşımı süresi de belirtilmiştir.

Son olarak, Genel Mahkeme, Komisyonun AB rekabet kurallarının ihlalinin varlığını belirlemek için kullanabileceği kabul edilebilir kanıtların seviyesini netleştirmiş, rekabet kurallarına aykırılığın nasıl bir hukuki zeminde değerlendirildiğini ortaya koymuştur.

Kaynak

<https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2022-03/cp220053en.pdf>

İÇTİHATLAR

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 22.04.2021 tarihli 2019/4326 E. 2021/3962K.

Dava konusu, gemi taşıma sözleşmesinden doğan tazminat istemi ile navlun bedelinin iadesi istemidir.

CFR teslim şeklinde satıcının, navlunu alıcı menfaatine ödemiş olması ve davalının da alıcı menfaatine taşımış olması nedeniyle davacının navlunu takip edemeyecek olmasına, mal bedelini peşin tahsil eden davacının malları bu teslim şeklinde gemiye yüklemesi ve malların gemi küpeştesini geçmesinden sonra tüm riskinin, nafi ve hasarın alıcıya geçmiş olmasına, yüklemenin gerçekleşip geminin limandan hareket etmiş olmasına, davacı uhdesinde zarar doğmadığından, alacağı temlik etmesinin de durumda değişiklik yaratmayacağına karar verilmiştir.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 20.01.2020 tarihli 2019/2580 E. 2020/560 K.

Dava konusu, taşıma sırasında zayi olan maldan kaynaklanan tazminatın tahsili istemine ilişkindir.

Dava ehliyeti yokluğu sebebiyle davalı M... Uluslararası Yurtiçi Taş... Ltd. Şti. yönünden davanın reddine karar verilmiş ise de; davalı M... Ltd. Şti.'nin davacıya karşı taşıma ediminin tamamını üstlendiği ve navlun faturası kestiği anlaşılmaktadır. Dosya kapsamından zararın hangi aşamada gerçekleştiği anlaşılamiyor ise de; yükteki eksikliğin/zararın taşıma sırasında oluştuğu sabittir. Bu halde davalı M... Ltd. Şti.'nin taşıma işinin tümünü üstlenmiş olması nedeniyle zararın tamamından sorumlu olduğu yönünde karar verilmiştir.

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

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 18.11.2020 tarihli 2020/509 E. 2020/5164 K.

Dava, taşıma sözleşmesinden kaynaklanan tazminat istemine ilişkindir.

Davalının taşıma işini dava dışı E... Uluslararası Nak. ve Tic. Ltd. Şti.'ye alt taşıyıcı olarak devrettiği, yükün beyanının İtalya Gümrüğü'ne yapıldığı, tır karnesinde kayıtlı olmayan ve tartı sırasında karnedeki ağırlığından fazla çıkan yani eksik beyan edilen yüke gümrük tarafından el konulduğu, Çeşme Cumhuriyet Başsavcılığınca yürütülen soruşturma kapsamında müsadere edilen yükün CIF değerinin 97.966,00 TL olduğu, Çeşme Gümrük Müdürlüğü tarafından muhafaza altına alınan bu malların içerisinde sadece bir kısmının davacıya ait olduğu dosya kapsamında tespit edilmiştir

Davacının teminat mektubu ibraz ederek savcılığa başvurup malını gümrükten çekebileceği ve sonradan teminat mektubunun iadesi için girişimde bulunabileceği bu suretle davacının ceza dosyası ile bağlantılı olarak yapabilecekleri belirtilmiş olup, bu durumda, mahkemece gümrükte el konulan davacıya ait emtianın CIF değerinin 18.750-TL, tekrar ithal yoluna gittiği emtianın bedelinin ise 16.938,34 TL olduğu ve davacının tekrar ithal nedeniyle ithalat giderlerine katlanmak zorunda olduğu da gözetilerek değerlendirme yapılması ve sonucuna göre karar verilmesi gerektiği belirtilere Dairece yerel mahkeme kararı bozulmuştur.

Adana Bölge Adliye Mahkemesi 9. Hukuk Dairesi 27.12.2021 tarihli 2020/21 E. 2021/1535 K.

Dava konusu, Nakliyat ... Sigorta Poliçesi kapsamında sigortalıya yapılan ödemenin rücu tahsili talebine ilişkindir.

Taraflar arasındaki uyuşmazlık emtiadaki ıslaklığın tatlı su kaynaklı olması ve taşımaya ilişkin düzenlenen konşimentodaki FCL taşıma şekli dikkate alındığında, hasara ait sorumluluğun kime ait olduğu hususundan kaynaklanmaktadır.

Dava konusu taşımanın yapıldığı konteynerin kapağının delik olduğu, bu bölüme yakın emtianın ıslanarak küflendiği, sağlam konteyner temininin taşıyıcının görevleri arasında olduğu, emtiadaki hasarın, taşımada kullanılan konteynerin elverişsizliğinden kaynaklandığı, konteyner taşıyan tarafından tedarik edilmiş olduğundan, bu taşıma kabının aynı zamanda geminin alonju sayılacağı, konteynerdeki elverişsizliğin bu hâlde geminin başlangıçta elverişsiz olmasına neden olacağı, dolayısıyla davalı taşıyanın ortaya çıkan zarardan sorumlu olduğu, davalı taşıyıcı tarafından, TTK'da öngörülen taşıyıcının sorumluluktan kurtulma veya sorumluluğun sınırlandırılması hallerinin olayda gerçekleştiğinin ispatlanamadığı, yüke elverişsiz konteyner nedeniyle meydana gelen hasardan, ister deniz suyu, ister tatlı su kaynaklı olsun, her koşulda akdi taşıyan olan davalının sorumlu olduğuna karar verilmiştir.

İÇTİHATLAR

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

Dava konusu; 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.

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. Maddedeki sorumluluktan kurtulma koşullarının oluştuğu ve bu nedenle davanın reddine karar verilmesi yönünde hüküm kurulmuştur.

ETKİNLİKLERİMİZ

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. Doğuş 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.

Etkinliklerimizden haberdar olmak için sosyal medya hesaplarımızı takip edebilirsiniz.

Bülten Ekibimiz

1. Av. Egemen Gürsel Ankaralı
2. Av. Burcu Çotuksöken
3. Av. Sedat Tatar
4. Av. Fulya Karataş Saylam
5. Av. Güneş Köksal

INSTAGRAM SAYFAMIZ



https://www.instagram.com/lojistik_hukuku/?utm_medium=copy_link

FACEBOOK SAYFAMIZ



<https://www.facebook.com/pages/category/Lawyer---Law-Firm/Istanbul-Barosu-Lojistik-ve-Taşıma-Hukuku-Komisyonu-1577633445839512/>

İSTANBUL BAROSU LOJİSTİK VE TAŞIMA HUKUKU KOMİSYONU WEB SİTESİ



<https://www.istanbulbarosu.org.tr/FooterContent.aspx?ID=43&Desc=Ta>

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