

İSTANBUL BAROSU TAŞIMA HUKUKU VE LOJİSTİK KOMİSYONU



BÜLTEN MART-NİSAN 2023



ÖNSÖZ

AFET LOJİSTİĞİNİN ÖNEMİ, HAYAT HAZIR OLANLARI SEVER

Öncelikle depremde yardım eli olan ve hızlı bir şekilde deprem bölgelerine ulaşım ve destek sağlayan lojistik sektörünün tüm çalışanlarına, sivil toplum kuruluşlarına teşekkür ve minnetlerimi sunarak söze başlamak istiyorum.

Değerli meslektaşlarımız, dostlarımız, bilindiği gibi Türkiye 06 Şubat 2023 günü 11 ili kapsayan, (aslında tüm Türkiye'yi etkileyen) büyük bir deprem felaketi yaşadı. Bizler o günden bu güne çok acı hikayeler duyduk, gördük. Öncelikle tüm ulusumuza ve depremi acı bir şekilde yaşayan dostlarımıza geçmiş olsun diyor, kayıpları olanlara sabırlar diliyorum.

Söz konusu deprem bizleri hazırlıksız yakaladı. Bilindiği gibi bu tür afetlerin ortak özellikleri, aniden meydana gelmeleri, meydana geldikleri yerde nüfusun büyük bir kısmını etkilemeleri, çok fazla can ve mal kaybına neden olması ve müdahale ile engellenememesidir. İnsani yardım öğelerini de içinde barındıran, afet lojistiğinin önemi ve değerini çok acı bir şekilde de öğrenmiş bulunmaktayız.

Bu tür afetler lojistik hizmetin sınırlarını zorlamakta, günlük kullanılan çok üzerinde malzeme ihtiyacı olmaktadır.

Taşıma Hukuku ve Lojistik Komisyonu olarak, önümüzdeki günlerde bu yönde çalışmalarımızı hızlandırmamız, hukuki yapısı da olmak üzere bir çok yönden Afet Lojistiği üzerinde çalışmamız gerektiğini gördük.

Çünkü;

- Afet meydana gelen yerdeki tüm canlıların ihtiyaç duyduğu eşyaların, sağlık ve gıda malzemelerinin, destek ekiplerinin ve tüm faaliyetlerin bulunduğu noktalardan ihtiyaç sahiplerine aktarılma sürecinde, iyi bir planlama, uygulama ve kontrole gerek duyulmaktadır.
- Hazırlıklı olmanın yanı sıra planlı ve esnek olmak önemlidir. Ürünlerin ve hizmetlerin temin edilmesi, sevkiyatı, satın alınmaları, sigortalama, lojistik, depolama ve planlama işleri hayati derecede önem taşımaktadır.
- Birbirinden farklı süreçlerin birbiriyle uyumlu şekilde yönetilmesi gerektiğini, altyapıların, teknolojik ekipmanların veya ulaştırma araçlarının da zarar görme ihtimali bulunduğunu, koordinasyonun önemli olduğunu bilmeliyiz.
- Deprem, insanların hayatlarının ve mallarının yok olduğunu, hayatta kalmayı başaran insanlara da büyük acılar yaşattığını gördük.

Afetlerin verdiği bu kayıpları en aza indirilebilmek için afetlere daima hazırlıklı olmak ve afet anını ve sonrasında iyi bir şekilde yönetmek gerektiği düşüncesinden yola çıkarak, İstanbul Barosu Taşıma Hukuku ve Lojistik Komisyonu olarak üstümüze düşen görevleri yapacağız.

Çünkü hayat hazır olanları sever.

Saygılarımla,

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

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.

Komisyonumuz, 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

Lojistik İşletme Faaliyeti
ve Kamu Hizmeti Lojistiği
(Afet Yardım Lojistik
Faaliyeti) Karşılaştırma /
Av. Dr. Tur kay ÖZDEMİR
-8

İçtihatlar -13

Etkinliklerimiz -16

HABERLER

Komisyon Yürütme Kurulu seçimleri 21 Mart günü gerçekleşti

İstanbul Barosu Merkez ve Komisyonlar Yönergesi'nde yapılan değişiklik sonucu komisyonların her bir çalışma dönemi için üyeleri arasında yapılacak seçimle 7 kişiden oluşan bir yürütme kurulu oluşturması ve bu yürütme kurulunun ilk toplantısında da bir dönem sözcüsü ve bir de sekreter belirlemesi gerekmektedir. Taşıma Hukuku ve Lojistik Komisyonumuzun seçimleri de komisyonumuzdan sorumlu Baro Yönetim Kurulu üyesi Av. Gülderen Zerrin Kavak Yıldırım gözetiminde, 21 Mart 2023 saat 19.00'da gerçekleşti.

Oy kullanmak için gelen bütün üyelerimize teşekkür ederiz.



**Yönetim Kurulu üyesi
Av. Gülderen Zerrin Kavak Yıldırım**

Üyelerimizin oylarıyla seçilen 7 kişilik yürütme kurulu:



Av. Egemen Gürsel Ankaralı



Av. Burcu Çotuksöken



Av. Sedat Tatar



Av. Dr. Turckay Özdemir



Av. Nazigül Karaman



Av. Fulya Karataş Saylam



Av. Güneş Köksal



HABERLER

ABD'nin en büyük bankası dolandırıldı: Çuvallardan taş çıktı

Hollanda'nın Rotterdam limanında bir depo görevlisi, konteynerleri teftiş etti. Limandaki konteynerlerde 54 ton nikel olması gereken yük, aslında taş çıktı. Konteynerlerin çuval çuval taşla dolu olduğunu fark eden görevli, yetkililere ihbarda bulundu. Eğer çuvalların tamamı nikel ile dolu olsa, 54 ton nikelin değerinin 1,5 milyon dolar edeceği belirtildi.

<https://www.odatv4.com/ekonomi/abd-nin-en-buyuk-bankasi-dolandirildi-cuvallardan-tas-cikti-276223>

UND Hukuk Çalışma Grubu "2022 Yılı Faaliyet Raporu" Yayımlandı

UND Hukuk Çalışma Grubu 2022 yılında 20 toplantı ve 17 farklı konu üzerinde çalışmalar gerçekleştirmiştir. Bu toplantı ve çalışmalarda özetle; taşımacılık sektöründe sürücü iş davaları, CMR konvansiyonu uygulamasından kaynaklanan sorunlar ve CMR sorumluluk sigortaları, alt nakliyeciler hapis hakkı, gümrük ve kaçakçılık mevzuatından kaynaklanan ihtilaflar, gümrük cezaları kaynaklı sorunlar ve idari para cezaları, antrepo ve depo uygulamalarından kaynaklanan sorunlar ve SGK davaları gibi sektörümüz için öncelik arz eden konular değerlendirilmiştir.

Raporun pdf dosyası için:

<https://und.entra.net/websites/und/files/2023/03/hukuk-calisma-grubu-faaliyet-raporu.pdf>

<https://www.und.org.tr/medya-detay/duyurular/hukuk-calisma-grubu-2022-faaliyet-raporu>



Küresel Ticarete Eksen Kayması ve Yükselen Bölgesel Ticaret

Türkiye'nin Rusya ve Türkiye Cumhuriyetlere artan ihracatıyla birlikte bölgeye yapılan deniz ve karayolu taşımacılığı da arttı. Rusya'ya çalışan Türk lojistik şirketlerinin tek riski, bölgedeki savaş değil. Hukuk Profesörü Nuray Ekşi, ABD ve AB yaptırımlarının firmaların dikkate alması gereken bir diğer risk olduğunu söylüyor. ABD Hazine Bakanlığı'nın TÜSİAD'a gönderdiği mektupta Rusya ile yapılan ticarete, ABD'nin Rusya'ya uyguladığı yaptırımlar konusunda hassas olmalarını istemişti.

<https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/34485/kuresel-ticarete-eksen-kaymasi-ve-yukselen-bolgesel-ticaret>

Lojistikçilerden 'Yeşil Taşıma' Atağı

Fosil yakıtla bağımlı ulaştırma sektörünün 2040 yılına kadar ekonominin en karbon yoğun sektörü haline gelmesi beklenirken, sektör temsilcileri karbon emisyonu azaltma ve sıfırlama hareketine bugünden başladı.

<https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/34464/lojistikcilerden-yesil-tasima-atagi>

Lojistik İşletme Faaliyeti ve Kamu Hizmeti Lojistiği (Afet Yardım Lojistik Faaliyeti) Karşılaştırma

Av. Dr. Turkay ÖZDEMİR
LOTHED YK Başkanı

Giriş

Tarihi süreç olarak lojistik kavramı savaş zamanında ve muharebe alanında ihtiyaç duyulan mal ve hizmetlerin hazır edilmesi için kurulan askeri birim ve bunun faaliyetleri için kullanılmıştır. Burada her hangi bir kar elde etme, gelir sağlama gibi bir hedef yoktur. Öyle ki savaş zamanında kumanya, araç gereç ve teçhizata doğrudan erişebilmek için belirli miktarda sürekli stok ve ihtiyaç duyulduğunda nereden temin edileceği barış zamanında planlanmakta ve bilinmektedir. Savaş olsun ya da olmasın her an buna hazırlıklı olmak gerekmekte ve stoklanan mallar son kullanma tarihi veya kullanma şartlarına göre sürekli yenilenmek gerekmektedir. Yani esasında lojistik kavramı olağan dönemlere değil, olağanüstü dönemlere ilişkin akılcı planlama koordinasyon ve icra süreçleri için kullanılmış bir kavramdır.

21.yüzyıla gelindiğinde ise lojistik, en yüksek karı elde etmek ve ekonomik güç olarak ticari bir koordinasyon ve uygulamaya işaret eden ticari bir kavram haline gelmiştir. Artık savaşlar bile ekonomik ve ticari karlılık için araç olarak kullanılırken, lojistik o savaşların da ötesinde bir planlama ve koordinasyonu ticari karlılık esası ile belirler hale gelmiştir. Savaş sürmekte, ticaret devam etmekte ve üst lojistik akılcı ve koordinasyonu süreçleri yönetmektedir.

Bu noktada belirtmek gerekir ki; ticari işletme faaliyeti olarak yürütülen lojistik operasyonlarında tamamen karlılık ve kazancı azami seviyeye getirme amacı vardır. Özellikle WTO-Dünya Ticaret Örgütü kurulup faaliyetlerde bulunmaya başladığından sonra, dünya üzerinde mal ve hizmetler ile fikri ve sınai mülkiyet haklarının da serbestçe dolaşımı sağlanmakla, global dünyada en etkin şekilde taşıma, depolama, stok yönetimi, liman ve ulaştırma alt yapıları kurulması ve işletilmesinde hep karlılık ve ekonomik hedefler etkili olmuştur. Ticaret geliştiği ve güçlendiği ölçüde lojistik faaliyetleri de gelişmiş ve güçlü sermaye grupları oluşmasına yol açmıştır. Günümüzde birçok ekonomik aktör çok büyük gelir ve sermaye yapılarına sahip iken, üretimden ziyade yürüttükleri faaliyetler; aracılık, temsilcilik, organizasyon, planlama ve koordinasyondan, taşıma, liman, ulaştırma alt yapısı, elektronik ticaret alt yapısı işletmek, gemi, uçak, tren işletmekten ibaret yani lojistik operasyonları ile ticari hayatta yer almaktadır. Artık üretmekten çok lojistik süreci doğru yönetmek anlamlı hale gelmiştir.

Güncel olarak bakıldığında terör hareketlerinin yaygın olduğu zaman ve ortamlar, savaş, salgın hastalık, deprem, sel gibi doğal afetler gibi olağanüstü dönemlerde lojistik faaliyetlerinin ticari esaslara göre yürütülmesi ve karlılık hedefi ile icra edilmesi mümkün olmamaktadır. Bu gibi durumlar lojistik süreçleri bakımından “mücbir sebep-acts of God” kabul edilmekte, hatta lojistik işletmecisi için sorumluluktan kurtarıcı etki gösterebilmektedir. Bu aşamada basiretlik ve lojistik işletmecisi özeni ticareti durdurmayı ve korumacı tedbirler almayı gerektirmektedir. Oysa tam da bu zamanlarda ve bu sebeplerin yol açtığı olumsuz senaryolarda doğacak sonuçları en aza indirmek, ortadan kaldırmak ve telafi etmek için yine lojistik faaliyetlerine ihtiyaç vardır. Yaşanacak olası bir doğal afet, savaş, salgın vb. durumda yardımlaşma, dayanışma, soruların çözümü için lojistik faaliyetlerini kim ya da kimler hani şartlarda yürütecektir? Bu gibi durumlarda lojistik faaliyetlerinin planlanmasında etkili olan kısıtlar nasıl etkilenecektir? Oluşturulan planların işleyişi ve güvenliği nasıl organize edilmelidir?

Devlet genel sağlık, genel ahlak, genel güvenlik risklerini bertaraf etmeli, risk gerçekleştiğinde ise kamu hizmeti yürütüm esaslarına göre çözümler üretmelidir. Devletin bu görev ve yükümlülüğü yerine getirmek için tamamen kendi imkân ve kapasitesine sahip olması şart koşulamaz. Böyle bir imkân ve kapasiteye kendi nam ve hesabına sahip olması da hiçbir devlet veya kamu kurumundan beklenemez. Devletlerin, Egemenlik yetkisine dayanarak kendi ülkeleri içinde yerleşik lojistik işletmecilerine ve kendi vatandaşlık haklarından yararlanan kişilere kamu hizmeti yükümlülüğü yükleyerek, onlara ticari kazanç imkânı sunarak ve planlayarak faaliyetlerin olağanüstü durumun yönetilmesinde bu işletmelerin kapasite ve imkanlarından yararlanması gerekir. Devletin gerek merkezi idaresi, merkez ve taşra teşkilatları, gerekse yerel yönetim kurum ve kuruluşları bu imkân ve kapasiteyi temin etme noktasında kendi doğrudan bünyesinde olmasa da mutlaka sözleşmesel ilişki ve taahhütler ile bu olağanüstü durumları bertaraf edecek durumda olması gerekir. Devlet hiçbir şekilde kamu hizmetini sağlarken muhtaç, talep eden, eksik ve güçsüz bir duruş göstermemelidir. Devlet içinde vatandaş, şirketler, kurum ve kuruluşlarının yerleşik olduğu tüm ülkesinde olası riskleri öngören ve önceden ölçen, risk gerçekleştiğinde çözümlerini hazırlamış ve planlamış durumda olmalıdır.

Olağanüstü Durum Öncesi Kamu Hizmeti Lojistiği:

Devlet, olağanüstü durum ortaya çıkmadan önce lojistik işletmeleri ile öngörülen risk planlamalarında belirlenen kısıtlar doğrultusunda, belirli sözleşme ilişkileri kurarak hangi şartlarda ne kadar kapasitenin bu durum ortaya çıkarsa ne şekilde devlete özgülüneceği konusunda taahhütler almalıdır. Bunun için gerektiğinde tüm lojistik kapasitesine erişim imkânı sağlanmalıdır. Anayasal güvence altında olan temel hak ve hürriyetlere zarar vermeksizin, tüm ticari lojistik kapasitesinin devletin talep ettiği yer ve zamanda ve kapsamda kullanılması için akdi ilişkiler önceden kurulmuş olmalıdır. Devlet bu sözleşme ile doğan yükümlülüklerle ilişkin, işletmelere sözleşme kapsamında ücret taahhüdünde bulunmalı; olağanüstü durum ortaya çıkınca da fiziki kullanıma göre ücret ve bedellerini karşılamalıdır.

Bu aşamada devlet kendi ülkesinde yerleşik yardım kuruluşları ve lojistik kapasitelerinin artmasını teşvik etmelidir. Ancak bu tür kuruluşların kapasiteleri planlanırken, yalnızca devletin yeterliliği esas alınmamalı; kuruluşlar, ihtiyaç duyacakları koordinasyon ve yedek kapasite planlamamalarını da öngörece nitelikte oluşturulmalıdır.

Olağanüstü Durum Ortaya Çıkıp Devam Ettiği Süreç:

Özel sektör ve yardım kuruluşlarının lojistik kapasitesi derhal merkezi bir devlet kurumu tarafından planlanan ve önceden belirlenen kısıtlara göre yönetilmelidir. Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı – AFAD tam de bu amaçla kurulmuş devlet örgütüdür. Ancak bu türden örgütlerin siyasi iktidar ve karar verici birimlerle hiyerarşik bir bağı olmamalıdır. Zira olağan üstü dönemlerde toplumun ilgili birim ve üyelerinin refleksleri farklılaşabilmektedir. Özellikle yangın, sel, deprem gibi doğal afetler, kalkışma ve terör ile savaş halleri bakımından devletin tek bir güç şeklinde hareket etme imkân ve kapasitesi bağımsız tüzel kişiliğe sahip kamu kurumları üzerinden planlanmalıdır. Bu kurumlar kendi bünyelerinde çokça personel veya çok mal varlığı gerektirmeyecek şekilde; ancak olağanüstü hal söz konusu olduğunda en çok üye ve en büyük sermaye yapısı – malvarlığını yönetme imkanına sahip olmalıdır. Kendisi kar veya gelir sağlama hedefi güdemez ise de; sözleşmeli çalışanlar ve sözleşmeli olarak lojistik ve tedarik kapasitesini kuruma özgüleyen işletmelerin halen gelir sağlama hedefi olması gerektiği göz ardı edilmemelidir. Böylece sürekli bir insan kaynağı istihdam veya sürekli bir malvarlığı alarak stokta tutmak gereksinimi olmayacaktır.

Olağanüstü Durumun Sonuçlarının Ortadan Kaldırılması Süreci:

İyileşme süreci, sonuçları telafi etme aşamasında tüm yetki ve otorite siyasi iktidara bırakılmalıdır. Bu noktada yerel yönetim ve merkezi yönetim uyum ve iş birliği içinde hareket etmesi esastır. Özellikle merkezi yönetimin kararları ile yerel yönetim yetki alanlarına girmesi ve merkezden müdahale yerine, yerel yönetimlerin desteklenmesi yerinde ve somut olaylara göre çözüm üretmekte etkin olacaktır. Merkezi idare giderlerin karşılanması, bütçe gelirlerinin adil ve dengeli bir şekilde sarfında olağanüstü hal yaşamış, afetle karşılaşmış yerleşim yerlerinde pozitif ayrımcılıkla telafi edici olmalıdır.

Ortaya çıkan sonuçların ağırlığı gözetildiğinde, buna uygun lojistik planlaması yerel ve yerinde kararlarla yapıldığında çok daha etkili sonuçlar alınacağı açıktır. Zira zarar görenler birden bire ve karar vericilerden bağımsız zarar görmüştür. Bunu en iyi tespit edecek ve çözüm üretecek olan otoriteler de yerel otoriteler olacaktır. Uzaktan veya yakından sadece denetleme ve gözetleme işlevi ile yatırımların gereği gibi sarf edildiğini ise merkezi yönetim sürekli bir şekilde kontrol altında tutmalıdır. Aksi takdirde merkezi idare ile yerel yönetimler arasında sorunların çözümü konusunda farklı yaklaşımlar başarıyı engellemektedir.

Türkiye’de Güncel Durum:

AFAD görevleri bakımından 15.07.2018 tarihli Cumhurbaşkanlığı Kararnamesine göre “Afet ve acil durumlar ile sivil savunmaya ilişkin hizmetlerin ülke düzeyinde etkin bir şekilde gerçekleştirilmesi için gerekli önlemlerin alınması ve olayların meydana gelmesinden önce hazırlık ve risk azaltma, olay sırasında yapılacak müdahale ve olay sonrasında gerçekleştirilecek iyileştirme çalışmalarını yürüten kurum ve kuruluşlar arasında koordinasyonun sağlanması, yurt içinde ve yurt dışında insani yardım operasyonlarının yapılması ve koordine edilmesi ile bu konularda politika önerilerinin geliştirilmesi ve uygulanması” şeklinde faaliyet alanı belirlenmiştir. Buna göre;

- Kurum ve kuruluşlarla koordinasyonu sağlamak,
- İnsani yardım operasyonlarının yapılması ve koordine edilmesi,
- Konularında politika önerileri geliştirilmesi ve uygulanması şeklinde görevlere bakıldığında sadece kurum ve kuruluş değil; özel sektör imkan ve kapasitesinin de önceden sözleşmeler ile AFAD koordinasyonuna alınması gerekir. Fiilen ve fiziken insani yardımı yapması değil, bu yardımı bir “lojistik operatörü-taşıma işleri organizatörü” gibi organize etmesi gerekir. Yoksa görülen odur ki, hiçbir şirket veya kurum tek başına bu türden işleri yapabilecek yeterlilikte olması mümkün değildir.

AFAD, farklı alternatif planlar doğrultusunda, organizatör olarak faaliyet gösteren lojistik işletmecisi gibi, farklı bölgelerde tüm kamu kurum ve kuruluşları, sivil toplum örgütleri ve kapasitesinden yararlanmayı planladığı işletmeler ile koordineli olarak çalışmalıdır. Ancak bu aşamada kamu kurum ve kuruluşlarının temin edeceği insan kaynağı, ekipman, malzeme ve teçhizatın özel sektör kapasite ve imkanından hangi şartlarda ve ne bedellerle temin edileceği, sürecin kim veya kimler tarafından yönetileceğini planlaması gerekecektir. Dolayısıyla AFAD bu planlama organizasyonunu da önceden yapmış olmalı, alternatif senaryolar üzerinde çalışmalıdır. Özellikle güvenlik noktasında her zaman hazır güç olan asker, jandarma ve polis güçlerine işbirliği protokolleri ve anlaşmalar ile görev tanımları yapılmış olmalıdır. Taşıma ve lojistik işletmeleri ile depoları bakımından sözleşmesel yükümlülükler getirilmiş olmalı, hangi kapasite ile hizmet alınabileceği bilinmelidir.

AFAD, yerel veya merkezi yönetimlerin ilgili kuruluşları, Kızılay gibi kamu yararına dernekler ve yine kamu yararı güden vakıfların ticari işletme işletmesi, ticaret şirketleri kurması ve işletmesi tamamen afet dönemlerinin ve afet dönemi ihtiyaçlarının karşılanması amacı gütmelidir. Şirketler veya ticari işletmeler kurmak ve işletmekten ziyade kuruluş şirket ve işletmeler ile koordinasyon ve bu işletmelerden hizmet ve malzeme tedarik programları ve sürekli hazır edilmesi sağlanmak gerekir. Özellikle afet döneminde, artık tüm kapasite afet sürecinin en az hasarla aşılmasına özgülünmelidir. Bu noktada kar veya gelir sağlama hedefi içinde hareket eden şirket yöneticileri ile Kızılay, AFAD gibi dernek ve kurumların yöneticileri aynı olmamalıdır. Zira karlılık hedefi ile çalışmada güdü başka; yardım ve dayanışma hedefi ile çalışmada güdü bambaşka olmalıdır. Bunun birlikte aynı kişide olması beklenemez.

AFAD veya bu işler için kurulu koordinasyon kurumları, yerel yönetim birimleri, Kızılay gibi kurumlar vatandaş ve ticari lojistik işletmelerinin yardım ve dayanışma yeteneği ve gücüne güvenemez. Bunu akdi yükümlülük olarak şirketler ve işletmelerle belirlemiş olmalıdır. Stokları özel sektörün tutması, zaman içinde yenilemesi ve yapılandırması da sözleşme ile sağlanmalıdır.

Sonuç olarak;

AFAD, merkezi otoriteden aldığı güç ve destekle yerel yönetim ve hizmet kuruluşları ile vakıf ve dernek şeklinde yapılanan toplumsal kitle örgütleri ile lojistik organizatörü - iş birliği kurumu olmalıdır. Başarısı ise ne kadar çok iş birliği ve 3.kişi özel sektör lojistik ve tedarikçileri ile yaptığı lojistik operasyon sözleşmesi yaptığı ile ölçülecektir. Öyle ki, ticari esaslara göre lojistik hizmet üretenler dahi, ani ve olağanüstü bir durum karşısında derhal AFAD için hizmet üretir hale gelmelidir. Burada AFAD, kamu yarına dernek ve vakıflar kazanç amacı ile hareket etmezken, kazanç amacı ile hareket eden lojistik işletmeleri derhal bu hedefleri kapsamında dahi AFAD ile olan sözleşmelere göre sürece katılmalıdır. AFAD, tamamen organize eden, yöneten, ilişkiler ağını kuran olmalı, sanki toplumun sinir sistemi gibi hareket ile ağırlı olan, acı hissedilen bölgeye derhal erişim sağlamalıdır. Bunu kamu veya özel sektörden sağlamanın önemi yoktur. Derhal ve planlanan şekilde olması önemlidir.

İÇTİHATLAR

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 14. Hukuk Dairesi 17.03.2022 tarihli 2019/2029 E. 2022/320 K.

Dava, CMR hükümlerine tabi kara yoluyla uluslararası eşya taşımasından kaynaklanan taşıma ücreti alacağıнын tahsili istemiyle açılmış bir alacak davasıdır.

Davada, CMR'nin 30/3. maddesi uyarınca teslimden itibaren yirmi bir gün içerisinde yazılı olarak bildirim yapılmadığı takdirde gecikmeden dolayı sorumluluk yüklenilemeyeceği, bu nedenle davalının gecikmeden kaynaklanan zararının taşıma ücretinden mahsup edilemeyeceği iddiası mevcuttur. CMR'nin 30/3. maddesinde "Yükün alıcının kullanımına verildiği tarihten sonraki yirmi bir gün içinde durum yazılı olarak taşımacıya bildirilmemiş ise, teslimdeki gecikmeler için tazminatın ödenmeyeceğini" düzenlemiştir. Dosya içerisinde 09 Ocak 2013 tarihli, ... yevmiye numaralı Büyükçekmece ... Noterliğine ait ihtarname sureti bulunmaktadır.

İhtarnamenin muhataba tebliğ edilmiş olduğuna ilişkin tebliğ şerhli onaylı suret dosya içerisinde bulunmadığından takas talebine konu alacak yönünden süresinde ihbarda bulunulup bulunulmadığı tespit edilememiş olup ihbarnamenin tebliğ şerhli onaylı suretinin celbinin sağlanarak dosyaya kazandırılması ve bu suretle ihbarnamenin tebliğ tarihinin denetlenmesi gerekmektedir.

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

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

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 koşulların oluştuğu ve bu nedenle davanın yerinde görülmediğinden reddine karar vermek gerektiğinden, ilk derece mahkemesi kararının kaldırılarak davanın esası hakkında yeniden hüküm kurulması gerekmektedir.

İÇTİHATLAR

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 43. Hukuk Dairesi 16.03.2022 tarihli 2020/745 E. 2022/284 K.

Dava, kara taşıması sırasında taşınan emtianın hasar görmesi sonucu sigorta şirketinin sigortalısına ödediği hasar bedelini halefiyet ilkesi uyarınca taşıyıcıdan rücuen tahsili istemiyle başlatılan icra takibine vaki itirazın davasıdır. İstinafa gelen uyuşmazlık temelinde, davalının iç taşımayı üstlenip üstlenmediği noktasındadır.

CMR hamule senedinde teslim şekli EXW(işyerinde teslim) teslim olarak belirlenmiştir.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu(TTK)'nun 850/1. maddesinde taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişi olarak tanımlanmıştır. Davalının yurtdışı taşımasını gerçekleştirdiği ihtilaf konusu değildir. Ancak antrepodan davacının sigortalısının iş yerine kadar olan taşımadan davalının sorumlu olup olmadığı ihtilaf konusudur. CMR hamule senedinde emtianın teslim şekli olarak EXW teslim belirlenmiştir. Bu teslim şeklinde satıcının emtiayı işyerinde hazır etmesiyle sorumluluğu sona erer. Taşımayı organize etmek ve taşımanın tüm safhaları alıcıya aittir. Buna göre yurtiçi taşımaya ilişkin navlun faturası düzenlenmiş olması taşımaya karine teşkil eder.

Navlun faturasında taşımaya konu emtiaya aynen yer verilmiş olup araçların ...-... plakalı araçlar olarak gösterilmesi ve taşımanın bu araçlar dışında başka bir araçla yapılması sonuca etkili değildir. Tüm bunlar birlikte değerlendirildiğinde yurtiçi taşımanın davalının sorumluluğunda gerçekleştiğinin kabulü gerekir.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 15.02.2022 tarihli 2020/6318 E. 2022/1125 K.

Dava, davacının sigortalısı şirkete ait emtianın davalı tarafından taşınması sırasında hasarlandığından bahisle sigortalıya ödeme yapıldığı iddiasıyla halef olunan haklardan dolayı rücu tazminat talebine ilişkindir.

Dosya kapsamına ve benimsenen bilirkişi raporuna göre, hasarlı olarak A Tipi Genel Antrepoya indirilen eşya noksanlığının taşıma esnasında mı, yoksa antrepoya indirildikten sonraki bir zamanda mı oluştuğunun tespit edilmesinin önem arz etmektedir.

Sigortalı emtianın kısmen/tamamen hasarlı ya da noksan olarak teslim alınması halinde taşıyıcı ilgililerinin iştiraki ile tutanak düzenlenmesi gerektiği, davalı taşıyıcısı yetkilisi ve/veya araç sürücüsü tarafından imza edilmemiş olan tutanakların, CMR'nin 30/1 maddesine göre taşıyıcının hasardan sorumluluğunu gerektirecek nitelikte bir tutanak olmadığı, davacı tarafından bu yükümlülüklerin yerine getirilmediği, dolayısıyla davalı taşıyıcının herhangi bir sorumluluğunun bulunmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir. Karar onanmıştır.

İÇTİHATLAR

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 14. Hukuk Dairesi 25.03.2022 tarihli 2019/2012 E. 2022/366 K.

Asıl dava, CMR hükümlerine tabi yük taşıma sözleşmesinden kaynaklanan taşıma ücreti alacağının tahsili için başlatılmış olan ilamsız icra takibine vaki itirazın iptaline ilişkindir. Karşı dava ise aynı taşıma ilişkisi içerisinde oluşan karşı alacağın tahsili istemiyle açılmış bir alacak davasıdır. Karşı davada, alacak talebinin yanında takas ve mahsup talebinde de bulunulmuştur.

Taşıyıcının aracına yaptığı fazla yükleme nedeniyle Kapı Kule'den çıkışına izin verilmediği, 2016 yılındaki Kurban Bayramının 12-15 Eylül tarihleri arasında olduğu, gümrüklerde bu tür zamanlarda yoğunluk olabileceği hususunun taşıma işi yapan davacı tarafça da bilinebileceği, taşıyanın taşıtana 23.09.2016 tarihinde emtiayı alıcısına ulaştıracağı hususunu bildirildiği dosya kapsamında tespit edilmiştir. Taraflar arasında geç teslim durumunda navlun alacağından indirim yapılmasını gerektirir bir sözleşmesel düzenleme bulunduğu dair bir iddia ve delil olmadığı da anlaşılmaktadır. Bu sebeplerle faturaya bağlanan navlun bedelinden indirim yapılmaması isabetli bulunmuştur.

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 14. Hukuk Dairesi 17.03.2022 tarihli 2019/2035 E. 2022/327 K.

Dava, hava yoluyla yük taşınması sırasında yükte oluşan emtia hasar nedeniyle nakliyat sigortacısı tarafından ödenmiş olan hasar bedelinin taşıyandan rücuen tahsili için başlatılmış olan ilamsız icra takibine vaki itirazın İİK'nın 67. maddesi uyarınca iptali istemine ilişkindir.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 12/10/2015 tarihli 2015/3494 E, 2015/10300 K. sayılı kararında belirtildiği üzere, taşıyıcının herhangi bir şekilde hasarı öğrenmesi halinde, örneğin hasarın taşıyanın da katıldığı bir tutanakla tespit edilmiş olması halinde, ihbarın süresinde yapılmadığının ileri sürülmesi iyi niyet kuralları ile bağdaşmayacağından, ihbar şartı aranmaz. Ancak doktrin ve Yargıtay uygulamalarına baktığımızda, ihbar şartı gerekmemesi halinin kayıp durumuna veya malın teslim edilemeyecek şekilde tamamen telef olması durumuna özgü olduğu görülmektedir.

Sonuç olarak yük kullanılmayacak şekilde ağır hasarlı olsa dahi ihbar şartını ortadan kaldıracak nitelikte zayi olma durumundan bahsedilemeyeceği zira somut olayda, kullanılmayacak derecede ağır hasarlı da olsa fiiliyatta teslim alınan bir emtia bulunduğu, yani davaya konu emtianın teslim edilemeyecek şekilde tamamen telef olmadığı, dolayısıyla ihbar koşulunun ortadan kalkmadığı kanaatine ulaşılmıştır. Bu açıklamalar ışığında; Montreal Konvansiyonu'nun 31. maddesinde hasar durumunda ihbar yapılması öngörülmüş olup, süresi içinde usulüne uygun hasar ihbar yükümlülüğünün yerine getirildiği dosya kapsamı itibarıyla kanıtlanamadığından, davacı vekilinin istinaf başvurusu reddedilmiştir.

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. 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.

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
6. Av. Duygu Ayata
7. Av. Meral Bolat Akşen

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 TAŞIMA
HUKUKU VE LOJİSTİK
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.**