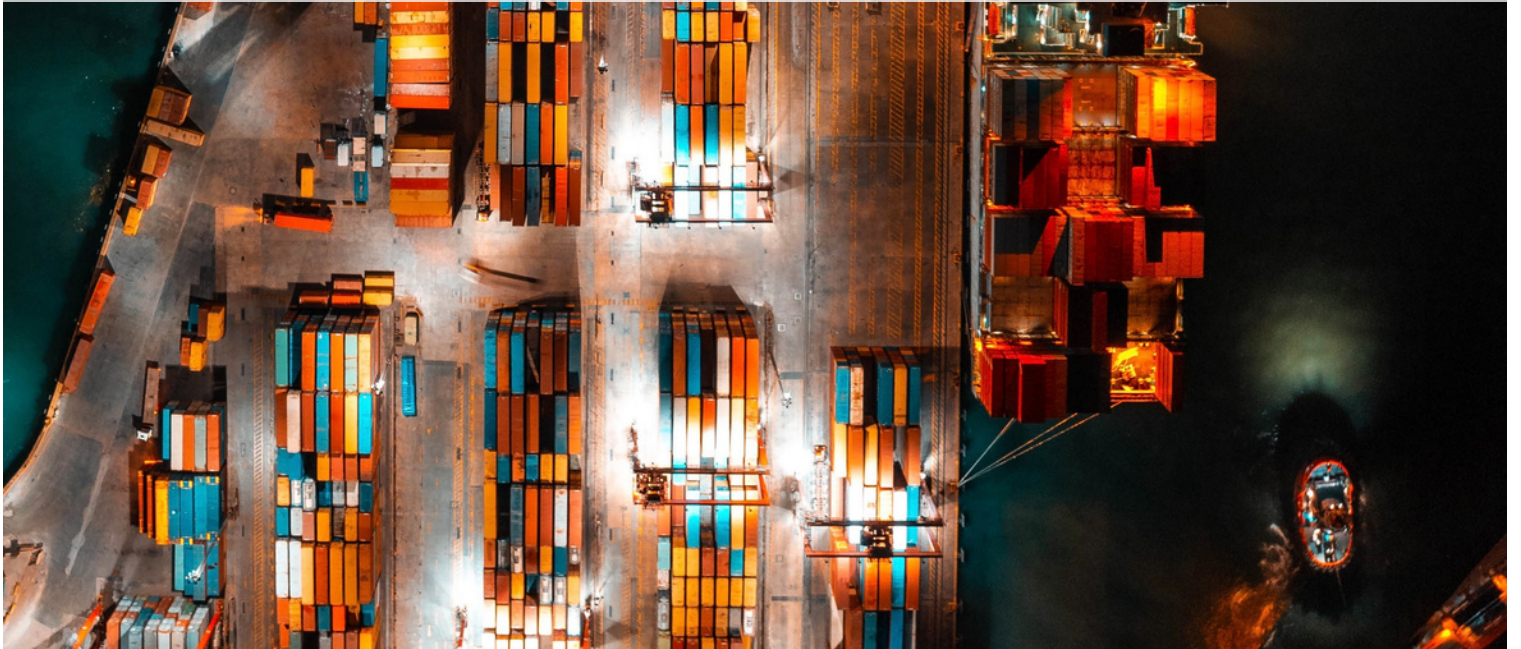




İSTANBUL BAROSU
**LOJİSTİK VE TAŞIMA
HUKUKU
KOMİSYONU**



BÜLTEN KASIM-ARALIK 2022



BAŞKANIN ÖNSÖZÜ

Bize kıymet kazandıran şeyler yaptığımız işlerdir.

G. Bancroft

Çalışmalarımız ve yapacaklarımız açısından böyle bir sözle başlamak çok uygun olacak. Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu 2014 yılının sonlarında kuruldu. Çok fazla sayıda etkinliğe ve eğitime imza attı. Bundan sonra da aynı tempoyla çalışmaya devam edeceğiz.

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 süreçleri kapsamaktadır.

Bu tanım içinde taşıma ve taşıma hukuku en büyük paya sahip olmakla birlikte, depolama, gümrükleme, ambalajlama, sigortalama, gibi tedarik zincirinin her aşaması ve bunun hukuki alt yapısı bizim ilgi alanımız içindedir. Bu konularda, araştırma, bilgilendirme ve paylaşımı misyon edinmiş durumdayız.

Sizlerle üçüncü sayıyı paylaştığımız bültenimiz de aynı düşüncelerle hayata geçirilmiştir.

Bundan sonrası için daha hızlanarak, komisyon üyelerimizden de destek alarak, İstanbul Barosu'nun bize verdiği destek ve güç ile çalışmak ve ilerlemek istiyoruz.

Lojistik ve Taşıma ile ilgili meslek kuruluşları, üniversiteler ve eğitim kuruluşları ile görüşerek öncelikle var olan yapıda yasal boyutta eksiklikleri değerlendirme, eğitim, bilgilendirme, çalışmalarımız bulunmaktadır.

Bu güne kadar, İstanbul Barosu üyesi olan avukatlara, hukukçulara, sektör ilgililerine Lojistik ve Taşıma Hukuku alanlarında bilgilendirme çalışmaları yaptık, yüz yüze toplantılar ile birlikte, dijital dünyanın imkanlarını da kullanarak çevrimiçi etkinlikler düzenledik.

Düzenlediğimiz etkinliklere sunulan görüş ve makaleleri kitap ve dijital kitap olarak yayınladık.

Yaptığımız ve adeta gelenekselleşen bu çalışmalarımızı devam ettirme gayreti içindeyiz.

Yukarda belirtilen faaliyetlerimizin yanında, mevcut ve bilinen çalışmalarımıza ek olarak, çalışma takvimimizi ve çalışma yelpazemizi aşağıda belirtilen esaslar doğrultusunda geliştirmek istiyoruz.

Bunları şoyle sıralayabiliriz:

Komisyon içinde, Lojistik ve Taşıma Hukuku ile ilgili alt başlıklar belirleyerek meslektaşlarımız ve sektör ilgilileri ile çalışma gurupları oluşturmayı planlıyoruz.

Uluslararası kuruluşlar ile bağlantıya geçerek ortak çalışmalar üretmek, toplantılar düzenlemek istiyoruz.

İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu'nun Eğitimlerini standart ve sürekli hale getirmek istiyoruz.

Elinizde tuttuğunuz ve nc sayısı çıkarılan bültenimizi, dijital dergi olarak daha kapsamlı halde yayınlamak istiyoruz.

Bu güne kadar olduğu gibi, daha kapsamlı ve kalıcı çalışmalar yapabilmek için destek ve katkılarınızı bekliyoruz.

Saygılarımla,

Av. Egemen Grsel 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.

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-6

Rusya – Ukrayna Krizi

Çerçevesinde Savaş Rizikosunun
Sigorta Teminatı Kapsamında
Değerlendirilmesi / Dr. Buğrahan
Bican - 7

Türk Sivil Havacılık Kanunu

Bakımından Yükleten (Gönderen)
Kavramı ve Gönderici Kavramının
Hukuki Değerlendirmesi / Av. Can
Furkan KÖK (LL.M.) - 18

İçtihatlar -20

Etkinliklerimiz -23

HABERLER

İhracat yükünde öteleme ve iptaller başladı

İhracatta öncü gösterge olarak kabul edilen uluslararası taşımalardaki düşüş hızlandı. Bazı yük bağlantıları ötelenirken, bazılarında ise iptaller başladı. Konteyner yüklemelerindeki daralmaya bağlı olarak navlunda da gerileme sürüyor. Sınırdan geçen TIR sayısı da azaldı.

<https://www.dunya.com/ekonomi/ihracat-yukunde-oteleme-ve-iptaller-basladi-haberi-674052>

Türkiye'nin net sıfır emisyonu için yıllık 10 milyar dolar yatırıma ihtiyaç var

Türkiye'nin 2030 yılına kadar yılda 10 milyar dolar yatırımla net sıfır emisyona ulaşabileceği hesaplanırken, İPM İklim Değişikliği Çalışmaları Koordinatörü Ümit Şahin, "Geciktikçe bu hesapladığımız maliyet her gün daha da artacak." dedi. Şahin, ayrıca 10 yıllık dönüşüm maliyetinin Türkiye'nin milli gelirinin yaklaşık yüzde 1'ine denk geldiğini söyledi.

<https://www.dunya.com/ekonomi/turkiyenin-net-sifir-emisyonu-icin-yillik-10-milyar-dolar-yatirim-ihciyac-var-haberi-674365>

Kamyon sürücüleri üniversiteden yetişecek

Kütahya Dumlupınar Üniversitesi, 2023-2024 öğretim yılında "Karayolu Yük Taşıtı Sürücülüğü" programı adı altında kamyon sürücüleri yetiştirmeye başlayacak.

<https://www.transmedya.com/kamyon-suruculugu-icin-universite-egitimi-basliyor/amp>



Navlun çakıldı, armatör telaşta

Pandemide tarihi karlılıklara imza atan, bunu da dev yatırımların startını vererek kutlayan armatörler, ekonomideki yavaşlama ve navlundaki sert düşüş nedeniyle köşeye sıkıştı. Navlunu yüksek tutmak için, seferleri azaltma girişimi de işe yaramayınca armatör, yük bulmak için karlı dönemde yüz çevirdiği müşterilerinin ve taşımacılık acentelerinin kapısını çalmaya başladı.

<https://www.dunya.com/ekonomi/navlun-cakildi-armator-telasta-haberi-670391>

Lojistikçiler, tarihi fırsat için yatırım seferberliği başlattı

Türkiye'nin küresel tedarik zincirinde öne çıkması, lojistik firmalarını da harekete geçirdi. Ülkenin coğrafik avantajını ilk kez bu kadar yoğun hissedilen lojistikçiler, bu tarihi fırsatı yatırım ve büyüme ile karşılıyor. Türk sahipli gemi filosu 8 yıl sonra yeniden büyürken, havada ve karada da yatırımlar hızlandı.

<https://www.dunya.com/seyktorler/lojistik/lojistikciler-tarihi-firsat-icin-yatirim-seferberligi-baslatti-haberi-672120>

Dünya limanlarına talep azalıyor, Türkiye'de artıyor

Türkiye'nin ticarete açılan kapıları limanlar, 2022'nin ikinci çeyreğinde 2021'in aynı dönemine göre toplam yükte yüzde 6,6 oranında artış ve 16,9 milyon tonluk tonaj farkıyla toplamda 273 milyon ton yük elleçlendi.

<https://www.dunya.com/ekonomi/dunya-limanlarina-talep-azaliyor-turkiyede-artiyor-haberi-672112>

Rusya – Ukrayna Krizi Çerçevesinde Savaş Rizikosunun Sigorta Teminatı Kapsamında Değerlendirilmesi

Dr. Buğrahan Bican*

I. Giriş

Deniz yoluyla yapılan taşımacılıktaki konumu ve küresel ticaret içerisinde deniz nakliyatının sahip olduğu pay sebebiyle deniz taşımacılığı ve nakliyatının ikame edilmesi olanaksız bir yere sahip olduğu açıktır. Fakat deniz taşımacılığı günümüzde hem geçmişte yaşadığına benzer hem de tamamen yeni bir takım sorunlarla, krizlerle de karşılaşmaktadır. Bunların bir kısmı donatanlar/armatörler/işletmeciler açısından öngörülebilir düzeyde kalırken bazıları tüm küresel sektör için tam anlamıyla öngörülemez ve ani gelişmeler olmakta; dolayısıyla sektör, donatanlar, armatörler, işletmeciler krizlere, şoklara, talepteki ani daralma veya artışlara hazırlıksız yakalanabilmektedir.

Son yıllarda yaşanan bölgesel ve küresel sıkıntılar ise pek tabii deniz taşımacılık/nakliyat faaliyetlerini etkilemektedir. Aden Körfezinde 5 yıllık süreçte yaşanan ve ticaret gemileri açısından riskler teşkil eden korsanlık faaliyetlerinden; özellikle 2019 yılında başlayan küresel Covid-19 salgını ve daha yakın zaman diliminde ise etkilerini gözlemlemeye devam ettiğimiz Rusya-Ukrayna savaşı son yıllarda öne çıkan bölgesel ve küresel nitelikteki krizlerin bazılarını oluşturmuştur. Ancak eldeki verilere göre salgın öncesi küresel ticaretin % 85'ine denk gelen deniz ticareti mevcut süreçte yavaşlamış da olsa[1], payını % 90'a yaklaştırmayı başarmıştır[2]. Üstelik 2008 yılında dip seviyeyi gören navlun ücretleri ise özellikle son iki yılda kendini neredeyse yediye katlayarak yeni zirveleri[3] görmüştür. Fakat hem bölgesel hem de küresel risklere yenilerinin eklendikleri gözlemlenmektedir. Özellikle korsanlık, savaş gibi öngörülmesi kolay olmayan riskler karşısında deniz taşımacılığı ve nakliyatının tüm unsurları yolcular, kaptanlar, donatanlar, armatörler, işletmeciler, yük ilgilileri ölüm, yaralanma gibi zor durumlarla, beklenmedik olağanüstü masraflar, zararlarla ve çok yüksek sorumluluk meblağlarıyla karşı karşıya gelebilmektedirler. En son meydana gelen ve 24 Şubat 2022 tarihinde Rusya'nın işgali ile birlikte başlayan Rusya - Ukrayna "savaşı" neticesinde yeni riskler ortaya çıkmıştır.

* Hukukçu (Deniz Ticaret Hukuku)/Araştırmacı

[1] "Review of Maritime Transport 2021". United Nations Conference on Trade and Development [UNCTAD] (UN, 2021), s. xviii, 15-18.

[2] Alperen Güler, UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu 2020 (UTİKAD Rapor, 2020), s. 118-119; "Ocean Shipping and Shipbuilding", The Ocean (OECD: Better Policies for Better Lives), Erişim Tarihi: 28.02.2022, [https://www.oecd.org/ocean/topics/oceanshipping/#:~:text=The%20main%20transport%20mode%20for,transport%20arteries%20for%20global%20trade](https://www.oecd.org/ocean/topics/oceanshipping/#:~:text=The%20main%20transport%20mode%20for,transport%20arteries%20for%20global%20trade;); "Uluslararası taşımacılıkta denizciliğin payı arttı" (14.04.2020). Habertürk, Erişim Tarihi: 25.02.2022, <https://www.haberturk.com/uluslararasi-tasimacilikta-denizciligin-payi-artti-2645472-ekonomi/>.

[3] "Global container freight rate index from July 2019 to February 2022". Statista, Erişim Tarihi: 01.03.2022, <https://www.statista.com/statistics/1250636/global-container-freight-index/>.

Savaş sırasında Marshall adaları bayraklı “YASA JUPITER” gemisine bomba isabet ettiği olay[4]; takip eden süreçte Moldova bayraklı kimyasal tanker gemisi “MILLENNIAL SPIRIT” ve Panama bayraklı dökme yük gemisi “NAMURA QUEEN”in füzelerin hedefi olması[5]; “SORMOVSKIY 3064” Azak Denizi’nde vurulması[6] gibi vakalar deniz yük taşımacılığında savaş risklerine yönelik teminatlar açısından donatanların ne gibi imkanlara sahip olduğu sorusunu akıllara getirmektedir.

II. “Savaş Riskleri” Kapsamında Sigorta Teminatının Değerlendirilmesi

A. “Savaş Rizikosu” Çerçevesinde Savaşın Tanımı

Uluslararası alanda sadece hukuki değil, tarihi, sosyolojik, felsefik, siyasi alanlar gibi pek çok farklı disiplinden “savaş” terimi tanımlanmaya çalışılmış, dolayısıyla çok farklı tanımlamalara ulaşılmıştır. Geçmiş Aquinolu Thomas’a kadar giden, “savaşa başvurma hukuku” (haklı savaş) “jus ad bellum” savaşın “haklı” vasfına kavuşmasını temin eden bazı temel ölçütleri içerir. Bunlar, genel olarak, haklı sebep, hukuka uygun otorite, hukuka uygun niyet, savaşın son çare olarak tercihi, başarı şansı ve amacın ötesinde zarar vermeme/oranlılık olarak ifade edilir. Aquinolu Thomas “Summa Theologica” adlı eserinde savaşın adil olabilmesi için egemen bir otorite tarafından kamuya ilan edilmesi gerektiğini belirtir[7]. Ancak Pazarcı, silahlı şekilde çatışan devletler fiillerini açıkça “savaş hali” olarak belirtmedikçe, açık bir savaş ilanı olmaksızın da hukuki anlamda savaş durumunun olabileceğini ifade eder[8].

Belki de savaşa ilişkin çok farklı tanımlamalar ve bunların yarattığı karmaşadan sakınmak amacıyla 1945 tarihli BM antlaşmasında açık bir tanımlama yapılmadığı görülmektedir. Öyle ki “savaş” ifadesi sadece “Giriş Notu” altında geçmektedir. Bu durumun bir başka sebebi ise BM m. 2/4’e binaen devletlerin birbirlerine karşı “kuvvet kullanması”nın yasaklanmış olmasıdır. Her ne kadar savaşı tanımlamaya yönelik karmaşadan uzak durma amacıyla açık bir savaş tanımı vermek yerine “kuvvet kullanma” ifadesi kullanılmış olsa da savaşa tanım getirmeye yönelik ihtiyacı tam anlamıyla ortadan kaldırdığını söylemek güçtür. Bu noktada belirtmek gerekir ki “kuvvet kullanma yasağı” uluslararası örf ve adet hukukunun bütünleyici bir parçası haline gelmiş; bu sebeple BM üyesi olmayan devletleri dahi bağlayacak bir kural olarak kabul edilmektedir[9]. Teorik açıdan farklı tanımlamalar bulmak mümkündür. Buna göre Hedley Bull savaş şu şekilde tanımlamaktadır:

“...siyasi birimlerin birbirine karşı yürüttüğü organize şiddet. Şiddet, siyasi bir birim adına gerçekleştirilmediği sürece savaş değildir; savaşta öldürmeyi cinayetten ayıran şey, onun temsili ve resmi karakteridir...[.]”

[4] “Karadeniz’de Türk gemisine bomba isabet etti” (24.02.2022). Independent Türkçe, Erişim Tarihi:25.02.2022, <https://www.indyurk.com/node/476581/haber/karadenizde-t%C3%BCrk-gemisine-bomba-isabet-etti>.

[5] Mikhail Voytenko, “Japanese bulk carrier hit by missile, count of stricken ships rising to 3, Ukraine” (25.02.2022), FleetMon, Erişim Tarihi: 26.02.2022, <https://www.fleetmon.com/maritime-news/2022/37381/japanese-bulk-carrier-hit-missile-count-stricken-s/>.

[6] “Ukrayna Azak Denizi’nde Rus kargo gemisini vurdu” (14.03.2022). Turksail, Erişim Tarihi:28.03.2022, <https://www.turksail.com/genel-haberler/18208-ukrayna-azak-denizi-nde-rus-kargo-gemisini-vurdu>.

[7] Saint Thomas Aquinas, Summa Theologica (Christian Classics, 1981), s. 1814 vd.

[8] Hüseyin Pazarcı, Uluslararası Hukuk, (Ankara: Turhan Kitabevi, 2021), s. 587.

[9] Pazarcı, s. 58

Aynı şekilde, bir siyasi birim adına yürütülen şiddet, başka bir siyasi birime karşı yöneltilmedikçe savaş değildir; devletin korsanlara karşı uyguladığı şiddet ... bireylere yönelik olduğu için geçerli değildir”[10].

Nitekim Britannica'nın verdiği genel savaş tanımında da - Bull'un tanımına yakın şekilde – ““siyasi birimler/grupların” birbirlerine karşı ciddi bir süreç ve yoğunluğa/şiddete varan düşmanca eylemleri” olarak ifade edilirken bu tanımın sosyolojik, psikolojik, hukuki, askeri/teknik, felsefi, ekonomik, siyasi gibi farklı kategorilerden farklı tanımlamalar yapılabileceği belirtilir[11]Pazarcı ise savaşı; devletlerarası şekilde gerçekleşen, “uluslararası silahlı çatışmalar” üst başlığının altında “savaş” ve “savaşa varmayan sınırlı nitelikteki silahlı çatışmalar ya da eylemler” şeklinde tasniflenen iki alt başlıktan biri olarak tanımlar[12].

Türk hukukunda ise 1983 tarihli, 2941 sayılı “Seferberlik ve Savaş Hali Kanunu”nda “savaş”ın tanımı yapılmıştır. Kanunun “Tanımlar” başlıklı 3'üncü maddesinin 5'inci fıkrasındaki tanım şu şekildedir:

“Devletin bekasını temin etmek, milli menfaatleri sağlamak ve milli hedefleri elde etmek amacıyla, başta askeri güç olmak üzere Devletin maddi ve manevi tüm güç ve kaynaklarının hiçbir sınırlamaya tabi tutulmadan kullanılmasını gerektiren silahlı mücadeledir.”

24 Şubat 2022 tarihinde Rusya tarafından “savaş ilanı” yerine Ukrayna'nın Donbass bölgesine “özel bir askeri operasyon başlatıldığını” açıklaması ve takip eden süreçte “savaş” ifadesi yerine “askeri operasyon”[13] ifadesini kullandığı görülmektedir. Dolayısıyla Rusya bu durumun savaş hali olduğunu reddetmekte; “askeri operasyon” olduğunu ifade etmektedir. Hugo Grotius'a göre bir ultimatoma ile açıkça veya bir devletin “savaş sebebi” “casus belli” sayacağı bir fiilin varlığı ile yapılabilecek olan “savaş ilanı” zorunlu görülse de uygulamada savaşın varlığı için savaş ilanının bir zorunluluk olmadığı kabul edilmektedir[14]. Dolayısıyla Rusya-Ukrayna krizinde taraflardan biri ilan yapmamış (Rusya'nın eylemlerinin Ukrayna için “savaş sebebi” oluşturması, BM m. 2/4 tarafından yasaklanan devletlerarası kuvvet kullanımı durumu) olsa dahi mevcut eylemleri savaş kapsamında tanımlamanın mümkün olduğu yorumu yapılabilir. Koruma ve tazmin sigortasında “savaş rizikosu” tanımı açısından poliçelerde çok daha esnek ifadeler kullanılmaktadır. Buna göre bir “savaş rizikosu”; herhangi bir savaşı (gerçek veya tehdit boyutunda), savaş fiilini, iç savaşı, düşmanca tutum ve fiilleri, devrimi, isyanı, iç karışıklığı, savaş benzeri operasyonları, mayın döşemeyi (gerçek veya rapor edilmiş), korsanlık eylemlerini, terörist eylemleri içerir. Ayrıca herhangi bir kişi, kuruluş, terörist, siyasi grup veya hükümet tarafından düşmanca tutum veya verilen kötü niyetli zararlar, ablukalar (tüm gemilere veya belirli bayraklara veya mülkiyete sahip gemilere veya belirli kargolar veya mürettebata yönelik veyahut başkaca herhangi başka bir şekilde uygulanmış

[10] Hedley Bull, *The Anarchical Society: A Study of Order in World Politics* (London: MacMillan Press, 1995), s. 178.

[11] “War”. Britannica, Erişim Tarihi: 21.03.2022, <https://www.britannica.com/topic/war>.

[12] Pazarcı, s. 574 vd.

[13] “4 soruda Rusya'nın Ukrayna operasyonu”. NTV, Erişim Tarihi: 26.02.2022, <https://www.ntv.com.tr/dunya/4-soruda-rusyanin-ukrayna-operasyonu,L8oEEOFdYUKNUYKbnStyxQ>.

[14] Ali Bilgin Varlık, “Savaşı Tanımlamak: Terminolojik Bir Yaklaşım”, *Avrasya Terim Dergisi*, C. 1, S. 2 (2013), s. 118; Pazarcı, s. 587 vd.

tolması) neticesindeki eylemleri sebebiyle kaptan ve/veya armatörlerin makul kararına göre, gemi, yükü, mürettebatı veya gemideki diğer kişiler için doğrudan tehlikeli veya tehlike ihtimali olan herhangi bir durumu ifade eder[15]. Savaş rizikosu, bahsi geçen bu tür eylemlerin mayın, bomba, top mermisi, el bombası veya diğer türde mermi, füze, mühimmat veya savaş patlayıcısının patlaması veya gemiye çarpması, isabet etmesi vasıtasıyla sonuçlanması veya mevcut olan herhangi bir patlama veya çarpma ile meydana gelen kayıp ve/veya hasarları[16] içerir. Başka bir ifadeyle, uluslararası hukuktan farklı olarak hem genel anlamda sigorta hukuku hem de koruma ve tazmin sigortası özelinde “savaş rizikosu” tanımının, özellikle sigortacıya esneklik sağlayacak biçimde, oldukça geniş şekilde ve kapsayıcı örneklemelerle tanımlarının poliçelere konulduğunu belirtmek gerekir. Dolayısıyla “savaş rizikosu” altında üçüncü taraflarca gerçekleştirilen (tarafların hepsinin devlet olup olmadığına bakılmaksızın) düşmanca eylemler vasıtasıyla meydana gelen zararların ifade edildiği söylenebilir.

B. Teminatın Kapsamı

Standart Enstitü yük ve P&I sigortaları tarafından “war exclusion clause” ile karşılanması çok zor, öngörülemez ve hatta sigortacıyı iflasa sürüklemesi olası “savaş” kaynaklı (savaş, iç savaş, isyan, devrim, iç karışıklık, ayaklanma, savaştan tarafa karşı düşmanca hareket teşkil eden fiiller, yakalama, el koyma, tutuklama ve/veya bunlardan kaynaklı maliyet, harcama ve sorumlulukları ayrıca mayın, torpido, bombalar, roketler ve savaşta kullanılan benzeri patlayıcı maddelerden kaynaklanan masraflar ile sorumlulukları) rizikolar uygulamada hemen hemen her durumda sigorta teminatı kapsamında dışarıda bırakılır[17]. Bu istisna klotunun tek istisnası ise yakalama, el koyma, tutuklama, kısıtlama ile ilgili para cezalarının kulüp teminatı kapsamında yer alan para cezaları olduğu oranda istisna klotunun uygulanmaması durumudur. Bazı kulüpler sınırlı savaş riskleri teminatı sağlar, ancak verilen teminat Birleşik Krallık, ABD, Fransa, Rusya Federasyonu ve Çin Halk Cumhuriyeti arasında savaş ilan edilmesi veya sigortalı gemiye el konulması durumunda genellikle otomatik olarak sona erdiği hükme alınır (Automatic Termination of Cover). Bununla birlikte, kulüpler, bir üyenin birincil savaş riskleri P&I “Primary War Risks P&I cover” kapsamındaki teminatın zararı tam karşılamaması durumunda, bakiye kalan kısım için aksi takdirde hariç tutulacak olan P&I risklerine yanıt veren “Excess Cover” aşkın savaş riskleri teminatı sağlar[18]. Bu sebeple “savaş” kaynaklı faaliyetler sebebiyle çıkacak sorumluluk ve zararları kapsayan özel klotlar ile bu konuda uzmanlaşmış Kulüp sigortacılarının sağladığı özel kulüp sigortaları türleri ile teminat altına alınmaktadır. Belirtmek gerekir ki “P&I War and Strike” “savaş ve grev rizikosu” sigortası tekne gövde sigortasına bağlı bir alt tür sigorta olarak kullanılmaktadır. Savaş ve Grev Rizikosu sigortasının teminatının kapsamı ise savaş fiilleri, terörizm, korsanlık, isyan, sivil hareketler, mayına çarpma gibi riskler sonucunda gemiye gelen zararları içerir. Dolayısıyla

[15] “War Risks definition”. Law Insider, Erişim Tarihi: 07.03.2022, <https://www.lawinsider.com/dictionary/war-risks>.

[16] “Limitations etc. on P&I cover - Rule 58: War risks”. Gard, Erişim Tarihi: 08.03.2022, https://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p_subdoc_id=20748029&p_document_id=20747880.

[17] Steven Hazelwood, David Semark. P & I Clubs: Law and Practice. London: Lloyd’s Shipping Law Library, MPG Books, 2010, s. 244.

[18] “The London P&I Club War Risks Cover”, (London: The London P&I Club), s. 3; “War Risks P&I Excess cover and Bio-Chem cover for the 2018/19 policy year – International Group arrangements”, (SKULD Circular, 2018), s. 1-2.

bu sigorta vasıtasıyla tekne sigortasında istisna edilen rizikolar ek prim ve şartlarla teminat kapsamına alınabilmektedir[19]. Bu teminatın limiti sigortalanan geminin tarafların anlaşığı bedeli ile sınırlıdır. Teminat limitinin gemi bedelinden belirlenmesinden bahisle gemi-gemide taşınmakta olan yükün savaş kaynaklı hasar/zıyaına ilişkin teminat kapsamı sağlanıp sağlanmadığı akla gelebilir. Buna yönelik olarak, gemide taşınan yükün sorumluluğu başlıca yük ilgisinde olması ve P & I sigortası esasen donatana yönelik bir sigorta olsa da; gemideki yükün savaş kaynaklı hasar ve zıyaına yönelik de teminat kapsamı sunulmaktadır. Türkiye’deki sigorta uygulamasında Kulüp sigortası olmasa da 1953 tarihli “Emtia Nakliyat Sigortası Genel Şartları” m. 2 kapsamında savaş ilanına bakılmaksızın geminin veya taşınan yükün yağmalanması, zapta/müsadereye konu olması, savaş neticesinde meydana gelen zararlar, geminin engellenmesi, alıkonulması ile bunlara yönelik teşebbüsler sonucu meydana gelen hasar ve/veya zıyaı genel şartlar tarafından sigorta teminat kapsamı dışında bırakılmıştır. Ancak hükmün devamında iki devletin savaşı anında taşımacılık faaliyeti yürüten geminin doğrudan taraflarla temas halinde olmayıp dolaylı şekilde çatışmaya karışmasını, mayın ve torpil harici başkaca bir cisimle temasını, oturma ve yangını sigorta teminatı kapsamına alır. Ayrıca devletle ortak hareket eden ve deniz, hava, kara kuvvetlerine sahip herhangi bir otorite veya örgüt de devlet olarak kabul edileceği kayıt altına alınmıştır. Kulüp sigortalarında ise sigortalılar açısından savaş kaynaklı telafisi güç veya imkansız zararların önüne geçmek adına genel kuralın (ya da “savaş istisna şartı” kuralının istisnası getirilerek) aksi kararlaştırılarak hem sigortalıların be/veya gemilerinin ve gemileri ile taşınan yüklerin uğradığı zararlar teminat kapsamına alınabilmektedir[20]

Uygulamada yaygın olan Enstitü Savaş ve Grev klozları “Institute War and Strikes Clauses [1/10/83]” ve Enstitü P&I Savaş ve Grev (Tekne/Gövde) klozları “Institute P&I War Strikes Clauses (Hulls) [20/7/87]” yanında bunların karşıladığı teminatın daha üstünde ve savaşla ilgili spesifik taleplere yönelik London P&I Club, Skuld P&I, UK War Risks gibi özellikle savaş ve grev konularında uzmanlaşmış kuruluşlar/kulüp sigortacılarının 500 milyon dolara kadar belirlenmiş teminatlar verebildikleri görülmektedir. Bakıldığında genellikle kulüp yönetiminin (UK War Risks/The London P&I Club War Risks Cover) “savaş riskleri” kapsamında teminat altına aldığı rizikolar şunlardır: savaş, iç savaş, müsadere, ayaklanma, iç çatışma, terör eylemi, savaşan tarafın düşmanca tutumu nedeniyle gerçekleşen zararlar (2C.1.1); müsadere, zapt, el koyma veya başkaca alıkonulma (korsanlık durumu hariç) veya bunlara yönelik girişimler (2C.1.2); mayınlar, torpidolar, bombalar, roketler, mermiler, patlayıcılar veya diğer benzeri silahların verdiği zararlara bağlı ortaya çıkan sorumluluklar ile yükümlülükler, maliyetler (2C.1.3) ve münhasıran bu türden silahların sigortalı geminin güvertesinde taşınmasına bağlı olarak (2C.1.3.1) veya bahsi geçen türde silahların kullanılması hükümet emri ile bunlara uyulması yoluyla veya yazılı anlaşma ile verilen talimatların sonucunda gerçekleşmesi, bu tür bir kullanımın nedeninin, aksi takdirde sigortacılara düşebilecek yükümlülüklerden, maliyetlerden veya harcamalardan kaçınma veya hafifletme olanağı olmadığı nispette sigorta teminatı kapsamındadır (2C.1.3.2)[21].

[19] Emine Yazıcıoğlu, Tekne Sigortası Sözleşmesi. İstanbul: Beta Basım Yayın, 2003, s. 158, 163.

[20] Cem Congar, Deniz Yolu ile Uluslararası Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu ve Deniz Sigortaları (Yük, Tekne ve P&I Kulüp Sigortaları). Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2022,s. 326-327

[21]“UKWarRisksRules2022”.ErişimTarihi24.02.2022,

https://www.ukwarrisks.com/fileadmin/uploads/ukwar/Docs/UKWR_Rules_2022_Policy_Year.pdf/.

P&I sigortası kapsamında genel hükümlerden ayrı olarak taşıma konusu olan yükün “kaçak mal” teşkil etmesi, yasadışı ticarete konu olan mallardan sayılması hem P&I genel istisna hükümleri hem de “war risks” savaş riskleri istisna hükümleri ile teminat kapsamı dışında (Conwartime 2004, Voywar 2004) bırakılır[22].

C. Ek Prim “Additional Premium” Alanları Rejimi

Savaş Risklerini de kapsayan teminatlar alındığı takdirde sigorta kurallarının pek çoğu gemilerin güvenli alanda tutulmasına yönelik işlemlerine rağmen sözleşme süresince savaş risklerinin önceden hesaplanmasındaki güçlükler ve artan risk algısı nedeniyle sigortacılar riski sınırlayabilmek adına özel “ek prim” alanları (Additional Premium Areas) [AP] belirlerler. Bu ek prim bölgeleri barındırdıkları yüksek riskler sebebiyle diğer seyrüsefer bölgelerinden ayrılırlar. Buna göre hem sigortacı hem de sigortalının menfaatleri açısından daha geniş kapsamlı teminat ve bunun karşılığı olarak sigortacının ek prim talebi gerekliliğiyle kendilerine has rejime sahiptirler. Sigortacılar tarafından yapılan “Ek Prim” alanlarına tanım getiren tek bir kural bulunmamakla birlikte sözleşme yaparken belirli bir dönemde geçerli ve uygulanabilirliği yüksek olacak şekilde Londra Sigorta piyasasında kurulu Müşterek Savaş Komitesinin “Joint War Committee” (JWC) periyodik olarak yayınladığı ve sürekli güncellenen “Ek Prim” bölgeleri listesine atıf yapmak en yaygın şekilde kabul gören uygulama olarak kabul edilmektedir. Listenin en son versiyonu 15 Şubat 2022 tarihinde “JWC Hull War, Piracy, Terrorism and Related Perils Listed Areas” (JWLA-028) adıyla yayınlanmış; Hürmüz Boğazı, Libya, Yemen bölgelerinin yanına Karadeniz’de yer alan Ukrayna ve Rus suları ile Azak Denizi de eklenmiş bulunmaktadır[23]. Dolayısıyla Karadeniz’deki Rus-Ukrayna suları (liman, terminaller, kıyı tesisleri, kıyılarından itibaren 12 deniz mili açıklarına kadar olan alan) ile Azak denizi bölgesi de “ek prim” bölgesi (AP) rejimine dahil edilmiş bulunmaktadır. Uygulamada sabit bir “AP” standardı bulunmamaktadır bu sebeple Sigortalıyı JWC’nin listelediği AP alanlarındaki yüksek tehlikelerden korumak ve teminat kapsamı dışarısına çıkılmasını engellemek için sigortacı, ek primler ile teminatın kapsamını kendi kapasitesi ve alanlardaki tehlikenin yoğunluğunu değerlendirerek belirler. Ayrıca belirtmek gerekir ki ardı ardına isabet alan yük gemileri sonrası alanda önemli bir başka kurum Londra Uluslararası Sigortacılık Derneği de “International Underwriting Association of London” 4 Mart 2022 tarihli (0-10 arasında risk seviyeleri gösteren) revize edilen 206 numaralı JCC Kargo raporunda Ukrayna’nın risk seviyesini 3.3’ten (Çok Yüksek) 4.9’a (Ciddi-Ağır) yükseltmiş; Rusya’nın risk seviyesini de 2.7’den (Yüksek) 3.2’ye (Çok Yüksek) çıkartmıştır[24]. Donatan/armatörün sigortacının talimatlarına ve kurallarına uyması Kulüp kurallarınca izin verilmişse AP bölgesinde sürekli iletişim halinde bulunması çok önemlidir. Donatanın Kulüp kuralları izin vermemesine rağmen gemisi bir “ek prim” bölgesi olan Basra körfezinde rol alırken füze ile vurulması geminin tam kaybı “total loss” söz konusu olduğunda Kulüp kurallarına aykırı şekilde bu bölgede faaliyet yapan kusurlu

[22] Hazelwood, s. 176.

[23] “Joint War Committee Listed Areas” [JWLA-028 Black Sea and Sea of Azov]. Lloyd’sMarketAssociation,ErişimTarihi:28.02.2022, <https://www.lloyds.com/lma/jointwar/>.

[24] “Version 206 of the JCC Cargo Watchlist”. International Underwriting Association of London [IHS Markit], Erişim Tarihi: 07.03.2022,

https://watchlists.ihsmarkit.com/services/watchlistinspector.aspx?watchlist_id=a661e336-c342-4965-b1e7-70980edf8cc2.

donatanın kaybını sigortacı kulübün karşılamayı reddettiği “The Good Luck” davası bu açıdan önemli bir örnek teşkil etmektedir[25].

Kara taşımalarına yönelik olarak kullanılan CMR’ye benzer şekilde yedi günlük fesih bildirimini söz konusu olsa da bunun uygulaması ek prim rejimi çerçevesinde farklılık göstermektedir. Yedi günlük fesih bildirimini “7-day notice of cancellation” genellikle savaş riskleri sigorta sözleşmesine özel şart olarak eklenir; bu durum hem sigortacının hem de sigortalının kararlaştırılan sigortayı iptal etmek için 7 gün önceden bildirimde bulunabileceğini düşündürse de; bu tür bildirimler uygulamada, genellikle sigortalı tarafından değil, sigortacı tarafından yapılmaktadır. Sigorta sözleşmesine yönelik bu fesih bildirimini düzenlemeleri navlun sözleşmesi tarafları açısından değerlendirildiğinde (Türk Hukuku çerçevesinde) TTK m. 1218/1 ve 4’üncü fıkraları birlikte değerlendirilerek savaş durumunda gemi ile taşınan eşyanın (veya her ikisinin) zapt ve müsadereye konu olması, serbest sayılamamaları halinde taraflara herhangi bir süre beklemeksizin navlun sözleşmesini feshedebilme imkanı getirildiği görülür.

ITC-Hull 1/10/83 fesih maddesinde belirtilen 7 günlük fesih bildiriminden farklı olarak, AP alanlarına haftalık olarak giren risklerinin karşılanması kural olamasa da uygulamada yaygındır. Bu durum sigortacıya değişken risklere göre esneklik sağlar. Uygulamada, JWC bile listelenen AP alanını oldukça sık güncellemektedir ve sigortacılar, bölgesel riskin azaldığı hallerde 10, 14 günlük veya 20 günlük bir süre için ek teminat sağlayabilir.

Ek Prim bölgelerindeki sağlanan teminatın (Ek Prim koruması/kapsamının) 48 saatlik geçerlilik durumu birtakım karışıklıklara (teminatın mı sadece 48 saatliğine geçerli olduğu yoksa teminat kapsamındaki geminin mi 48 saat içerisinde AP kapsamındaki bölgelere girmesi gerektiği yönünde) yol açmaktadır. Hukuk sistemlerinde özel olarak belirtilmemiş ve hüküm altına alınmamış olsa da, “Savaş Riskleri” sigortacıları, sigortalının teklifi kabul etmesi ve teminat kapsamındaki gemisiyle 48 saat içinde (bazı durumlarda 24 saat) kararlaştırılan alana girmesi (geçişi) ve çıkışı (terki) gerektiği şeklindeki uygulamayı genel olarak benimsemişlerdir[26]. Zamanın kısa oluşu, donatanlar/armatörler için bazı zorluklar doğurabilir, ancak bu talep, savaş risklerinin öngörülebilirliğine ilişkin zorluk ve modern telekomünikasyon teknolojilerinin gelişimi göz önüne alındığında adil ve makul bulunmaktadır[27]. Bu durumda sigortalının teminat süresini iki kez kontrol etmesi ve geminin konumu konusunda sigortacı ile iletişim halinde olması tavsiye edilir. Sigortacı normalde önemli değişiklikler olması durumunda primi değiştirme hakkını saklı tutar ve 24/48 saatlik sürenin dolması halinde teklifi sona erer.

[25]. “Bank of Nova Scotia v Hellenic Mutual War Risks Assn (The Good Luck) [1988]”: Hazelwood, s. 122-123; Geoffrey Hudson, Tim Madge, Keith Sturges. Marine Insurance Clauses. Abington: Informa Law (Taylor & Francis Group) from Routledge, 2012, s. 309.

[26]. “AP Area cover explained”. UK War Risks, Erişim Tarihi: 03.03.2022, <https://www.ukwarisks.com/cover/ap-area-cover-explained/>.

[27]. “LP 31/2019 More About War Risks Insurance: Listed Areas, Terms of Cover and Additional Premium”. China Shipowners Mutual Assurance Association, Erişim Tarihi: 28.02.2022, <https://www.chinapandi.com/index.php/en/loss-prevention-en/5451-article-5451>.

III. Türkiye’de Mevcut Durum ve Olanakların Değerlendirilmesi

Taşıyan/Donatana Türk Hukuku genel hükümleri çerçevesinde hem BK m. 136/1 “ifa imkansızlığı sebebiyle borcun sona ermesi” hem de TTK m. 1179/1 ve özellikle TTK m. 1182/1 (b) kapsamında “taşıyan ve adamlarının kusursuzluğu”na ilişkin karinenin sağladığı korumadan yararlanması veyahut TTK m. 1218/1, 2, 4’üncü fıkraları gereği çıkan savaş neticesinde gemi ve/veya yükün zapt ile müsadereye konu olması tehlikesi neticesinde süre ve tazminatı da gündeme getirmeksizin sözleşmenin feshi imkanları verilmektedir[28]. Ancak taşıyanın sorumluluktan kurtulamadığı (m. 1182/2), karinenin aksinin ispatlanabildiği (m. 1182/3) veya “sebeplerin birleşmesi” neticesinde (m. 1183) sorumluluğu gündeme gelebilir. Taşıyanın gerek sorumluluğuna gidildiği gerekse büyük masraf ve maliyetlerle karşılaştığı durumlarda deniz rizikolarına karşı yapılan genel ve özel sigortalar öne çıkmaktadır; bunlar ise sigorta konusuna göre “tekne”; “yük”; “sorumluluk” sigortaları olabilmektedir. Maliyetin, hasarın, sorumluluğun donatan açısından çok yüksek olabileceği savaş gibi durumlar için en kapsamlı teminatlar savaş riski konusunda uzmanlaşmış sigortacıların temin edebildiği Savaş Riski “War Risks” özel sigortaları (özel şartları ile birlikte) kapsamında alınabilmektedir. Ayrıca ilgili sigortacılar, Koruma ve Tazmin (Kulüp) “Protect & Indemnity” sigortaları altında Savaş ve Grev Riski “War and Strike” özel sigortaları ve şartları çerçevesinde de teminat sağlamaktadırlar.

İç hukuk bakımından yakın süreçte kanuni altyapısı hazır olan, özel bir düzenleme de hayata geçirilerek Rusya-Ukrayna savaşı sonrası gerek doğrudan gerekse reasürans yoluyla sigorta bulma çerçevesinde zorluklar yaşamaması muhtemel yük ve yolcu taşımaları yapan deniz ve hava araçlarının sigorta teminatına yönelik çözüm getirilmiş bulunmaktadır. Buna göre Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu (SEDDK) tarafından, Rusya-Ukrayna savaş bölgesinde yük ve yolcu taşımaları yapan deniz-hava araçlarının sigorta teminatı ihtiyaçlarının 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu m. 33/A ile kurulan Özel Riskler Yönetim Merkezi (ÖRYM) tarafından giderileceği belirtilmiştir[29]. Kanunun 33/A maddesi 10’uncu bendindeki düzenleme ile donatan/armatöre (aynı şekilde uçakla yük/yolcu taşımaları da dahil olmak üzere) savaş halinde ulusal veya uluslararası sigortacılardan doğrudan ya da reasürans yoluyla sigorta sağlayamadığı veyahut teminatı elde etmek açısından güçlük yaşadığı hallerde Cumhurbaşkanı’nın gerekli bulması ve Hazine ve Maliye Bakanının kararı ile doğrudan sigorta teminatı veya reasürans yoluyla sigorta bulunması imkanı getirilmiştir:

“Terör, savaş hâli, doğal afetler ve benzeri olağanüstü durumlarda, yurt içinden veya uluslararası piyasalardan sigorta veya reasürans teminatı sağlanamaması ya da sağlanmasında güçlük bulunması ve Cumhurbaşkanlığının gerekli görmesi hâlinde, sivil hava ve deniz ulaşım araçları için, Hazine ve Maliye Bakanlığınca sigorta veya reasürans

[28] Ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz.: Egemen Ankaralı, “Rusya’nın Ukrayna’yı İşgali ile Ortaya Çıkan Durumun Taşıma Hukuku ve Nakliyat Sigortaları Açısından Değerlendirilmesi ve Yapılması Gerekenler” (28.02.2022). Uluslararası Nakliyeciler Derneği [Bildiri], s. 3 vd. Erişim Tarihi: 01.03.2022, <https://und.entra.net/websites/und/files/2022/02/rusya-nin-ukrayna-yi-ısgali-ile-ortaya-cikan-durumun-tasima-hukuku-ve-nakliyat-sigortaları-acısından-değerlendirmesi-ve-yapılması-gerekenler.pdf>.

[29] “SEDDK: Ukrayna-Rusya krizinde sigorta teminatı sağlandı” (10.03.2022). Hürriyet,

Erişim Tarihi: 11.03.2022, <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/seddk-ukrayna-rusya-krizinde-sigorta-teminatı-saglandı-42019805>.

teminatı sağlanmasına karar vermeye Hazine ve Maliye Bakanı yetkilidir. Verilecek teminatın kapsamı, süresi, türü, limitleri, karşılığında bir bedel alınıp alınmayacağı, bedel alınacak ise bedelin tutarı, alınacak bedelin nemalandırılması ve yönetimine ilişkin usul ve esaslar Hazine ve Maliye Bakanı tarafından belirlenir."

Dünyada savaş riskinin çok istisnai olması, hâlihazırda pek çok poliçede "savaş istisna şartları" ile teminat kapsamı dışında bırakılması ve hem sigortalı donatan/armatör hem de sigortacı açısından karşılanması oldukça zor olan yüklü maliyetler (prim/zarar) çıkması nedeniyle ayrıca küresel çapta "savaş rizikosunu" karşılayan uzmanlaşmış sigortacı kulüplerin az sayıda olması, çok yüksek teminatların aynı oranda yüksek primler ile sağlanması durumunun donatan/armatör açısından ciddi mali külfetlere yol açması gibi faktörler göz önüne alındığında ilgili konuda devlet desteğinin önemi daha iyi anlaşılabilir. Sigorta temininde hem aracılık hem de doğrudan karşılanması anlamında ÖRYM ile birlikte Hazine ve Maliye Bakanlığının devreye sokularak savaş bölgesi deniz ve hava sahasında yük ve yolcu taşımacılığı yaparak yüksek risk altına giren taşımacılara devlet desteği verilmesini oldukça müspet bir adım olarak yorumlanabilir. Ayrıca rizikonun ya da olası maliyetin büyümemesi adına kısa sürede harekete geçilmesinin de son derece doğru bir zamanlama içerisinde yapıldığını ifade etmek gerekir.

IV. Sonuç

Savaşın olağanüstü bir durum olması ondan kaynaklanan zararları, masrafları, kayıpları, ticari hayatın olağan akışında işlemesinden kaynaklanan hasarları, zıyaı, masrafları veya kayıpları en başta büyüklük ve miktar olarak ayırır. Dolayısıyla savaş kaynaklı zararların pek çok standart sigortacı tarafından en başta poliçelerden istisna edilmesi – karşılayabilecekleri teminat miktarının çok üstünde zararların meydana gelebilme ve bunun karşılansa dahi sigortacıyı iflasa sürükleyebilecek düzeyde gerçekleşme olasılıkları nedeniyle – kendileri açısından makul bir yaklaşımdır. Fakat kara taşımalarından farklı şekilde, deniz taşımacılığında savaş rizikosuna rağmen bunu teminat kapsamına alarak bu bölgelerde yolcu veya yük taşıma/nakliyat faaliyeti yürüten donatan/armatörler açısından birtakım olanaklar sağlayan sigortacılar mevcuttur. Uygulamada deniz taşımaları açısından savaş rizikolarının özel bilgi ve uzmanlık gerektiren doğası; buna ek olarak çok yüksek meblağlara çıkması olası teminat bedellerini karşılayabilecek sigortacılar genellikle özel savaş riski koruma & tazmin (kulüp) sigortacıları olmaktadır. Fakat rizikonun büyüklüğü buna binaen hem teminat kapsamının hem de primin aynı oranda artması olasılığı zararın öngörülebilirliğinin kesin ve net şekilde hesaplanmasının zorluğu gibi faktörler bu bölgeler için özel şartlar ve özel rejim belirlenmesini zorunlu kılmaktadır. Dolayısıyla savaşın, çatışmanın şiddetli bir seyir izlediği; tehlikenin yakın olduğu buna yönelik rizikonun gerçekleşmesi olasılığının diğer bölgelere göre daha yüksek bulunduğu "EK Prim" (AP) bölgelerinde faaliyet gösterecek donatan/armatörlerin ve iştirak halindeki uzmanlarının hem JCC'nin sık sık güncellenen özel risk değerlemelerini hem de JWC'nin JWLA raporlarını takip etmeleri hayati öneme haizdir. "EK Prim" bölgesine girildiğinde bölgedeki yüksek tehlike sebebiyle faaliyetin ivedilikle yürütülmesi, bu süreçte sigortalının sigortacısıyla sürekli iletişim halinde bulunması özellikle hem sigortacının 7 günlük fesih olanağını

kullanabilmesi hem de sigortalının poliçede kararlaştırılan 24/48 saatlik “Ek Prim” bölgesinden geçiş-çıkış süresinde kendi üzerine düşen sorumluluğu yerine getirebilmesi bakımından önemlidir. Yine de gerek ulusal gerekse uluslararası alanda savaş rizikosuna yönelik teminat sağlayan sigortacı bulmanın taşıma faaliyeti yürütenler açısından kolay olmadığı açıktır. Dahası uygun ve alanında deneyimli, yetkin sigortacı bulunsa dahi istenen sigorta primi çok yüksek olması olasıdır. Bu sebeple özellikle Rusya-Ukrayna savaş bölgesi gibi (ve bu diğer savaş bölgelerinde faaliyet yürüten/yürütecek) savaş kaynaklı tehlikelerin yüksek olduğu yerlerde ulusal deniz ve hava yük/yolcu taşımacılığı yapan sektör üyelerine hem ulusal alandan sigorta bulunması veya uluslararası piyasalardan reasürans yoluyla temin edilmesi için SEDDK tarafından Sigortacılık Kanunu m. 33/A çerçevesinde kurulan Özel Risk Yönetim Merkezinin devreye sokularak faal hale getirilmesi ve yeterli veya uygun teminat bulunamadığında Sigortacılık Kanunu m. 33/A (10) bendi kapsamında doğrudan Hazine ve Maliye Bakanlığı desteğinin verilmesi bu bölgelerdeki deniz ve hava operasyonel faaliyetlerinin devamı/aksamaması adına çok ciddi adımlardır. Böylece ulusal deniz ve hava yük/yolcu taşımacılık faaliyeti yürütenler reasürans yoluyla dolaylı veya doğrudan uluslararası savaş riski kulüplerine başvurduklarında teminat alamadıkları ya da geniş teminat kapsamı bulabilseler dahi karşılımlarının çok kolay olamayabileceği prim miktarlarıyla karşılaştıkları durumlarda doğrudan devletin desteğinin ve teminatının devreye girme olasılığının masaya getirilmesini müspet bir gelişme olarak değerlendirmek gerekir.

KAYNAKÇA

- Aquinas, Saint Thomas. Summa Theologica. Christian Classics, 1981.
- Bull, Hedley. The Anarchical Society: A Study of Order in World Politics. London: MacMillan Press, 1995.
- Congar, Cem. Deniz Yolu ile Uluslararası Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu ve Deniz Sigortaları (Yük, Tekne ve P&I Kulüp Sigortaları). Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2022.
- Güler, Alperen. UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu 2020. UTİKAD Rapor, 2020.
- Hazelwood Steven, David Semark. P & I Clubs: Law and Practice. London: Lloyd's Shipping Law Library, MPG Books, 2010.
- Hudson Geoffrey, Tim Madge, Keith Sturges. Marine Insurance Clauses. Abington: Informa Law (Taylor & Francis Group) from Routledge, 2012.
- Pazarcı, Hüseyin. Uluslararası Hukuk. Ankara: Turhan Kitabevi, 2021.
- “Review of Maritime Transport 2021”. United Nations Conference on Trade and Development [UNCTAD] UN, 2021.
- “The London P&I Club War Risks Cover”. London: The London P&I Club.
- Varlık, Ali Bilgin. “Savaşı Tanımlamak: Terminolojik Bir Yaklaşım”. Avrasya Terim Dergisi, C. 1, S. 2, (2013): 114-129.
- Yazıcıoğlu, Emine. Tekne Sigortası Sözleşmesi. İstanbul: Beta Basım Yayın, 2003.
- “War Risks P&I Excess cover and Bio-Chem cover for the 2018/19 policy year – International Group arrangements”. SKULD Circular, 2018.

ELEKTRONİK KAYNAKLAR

- “4 soruda Rusya'nın Ukrayna operasyonu”. NTV, Erişim Tarihi: 26.02.2022,
<https://www.ntv.com.tr/dunya/4-soruda-rusyanin-ukrayna-operasyonu,L8oEEOFdYUKNUYKbnStyxQ>.

.Ankaralı, Egemen. “Rusya’nın Ukrayna’yı İşgali ile Ortaya Çıkan Durumun Taşıma Hukuku ve Nakliyat Sigortaları Açısından Değerlendirilmesi ve Yapılması Gerekenler” (28.02.2022). Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Erişim Tarihi: 01.03.2022, <https://und.entra.net/websites/und/files/2022/02/rusya-nin-ukrayna-yi-ismali-ile-ortaya-cikan-durumun-tasima-hukuku-ve-nakliyat-sigortalari-acisindan-degerlendirmesi-ve-yapilmasi-gerekenler.pdf>

“AP Area cover explained”. UK War Risks, Erişim Tarihi: 03.03.2022, <https://www.ukwarrisks.com/cover/ap-area-cover-explained/>.

“Global container freight rate index from July 2019 to February 2022”. Statista, Erişim Tarihi: 01.03.2022, <https://www.statista.com/statistics/1250636/global-container-freight-index/>.

“Joint War Committee Listed Areas” [JWLA-028 Black Sea and Sea of Azov]. Lloyd’s Market Association, Erişim Tarihi: 28.02.2022, <https://www.lmalloyds.com/lma/jointwar/>.

“Karadeniz’de Türk gemisine bomba isabet etti” (24.02.2022). Independent Türkçe, Erişim Tarihi: 25.02.2022, <https://www.indyturk.com/node/476581/haber/karadenizde-t%C3%BCrk-gemisine-bomba-isabet-etti>.

“Limitations etc. on P&I cover - Rule 58: War risks”. Gard, Erişim Tarihi: 08.03.2022, https://www.gard.no/web/publications/document/chapter?p_subdoc_id=20748029&p_document_id=20747880.

“LP 31/2019 More About War Risks Insurance: Listed Areas, Terms of Cover and Additional Premium”. China Shipowners Mutual Assurance Association, Erişim Tarihi: 28.02.2022, <https://www.chinapandi.com/index.php/en/loss-prevention-en/5451-article-5451>.

“Ocean Shipping and Shipbuilding”, The Ocean (OECD: Better Policies for Better Lives). Erişim Tarihi: 28.02.2022, <https://www.oecd.org/ocean/topics/oceanshipping/#:~:text=The%20main%20transport%20mode%20for,transport%20arteries%20for%20global%20trade>.

“SEDDK: Ukrayna-Rusya krizinde sigorta teminatı sağlandı” (10.03.2022). Hürriyet, Erişim Tarihi: 11.03.2022, <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/seddkukraynarusya-krizinde-sigortateminati-saglandi-42019805>.

“UK War Risks Rules 2022”. Erişim Tarihi: 24.02.2022, https://www.ukwarrisks.com/fileadmin/uploads/uk-war/Docs/UKWR_Rules_2022_Policy_Year.pdf/.

“Ukrayna Azak Denizi’nde Rus kargo gemisini vurdu” (14.03.2022). Turksail, Erişim Tarihi: 28.03.2022, <https://www.turksail.com/genel-haberler/18208-ukrayna-azak-denizi-nde-rus-kargo-gemisini-vurdu>.

“Uluslararası taşımacılıkta denizciliğin payı arttı” (14.04.2020). Habertürk, Erişim Tarihi: 25.02.2022, <https://www.haberturk.com/uluslararasi-tasimacilikta-denizciligin-payi-artti-2645472-ekonomi/>.

“Version 206 of the JCC Cargo Watchlist”. International Underwriting Association of London [IHSMakit], Erişim Tarihi: 07.03.2022, https://watchlists.ihsmakit.com/services/watchlistinspector.aspx?watchlist_id=a661e336-c342-4965-b1e7-70980edf8cc2.

Voytenko, Mikhail. “Japanese bulk carrier hit by missile, count of stricken ships rising to 3, Ukraine” (25.02.2022), FleetMon, Erişim Tarihi: 26.02.2022, <https://www.fleetmon.com/maritime-news/2022/37381/japanese-bulk-carrier-hit-missile-count-stricken-s/>.

“War”. Britannica, Erişim Tarihi: 21.03.2022, <https://www.britannica.com/topic/war>.

“War Risks definition”. Law Insider, Erişim Tarihi: 07.03.2022, <https://www.lawinsider.com/dictionary/war-risks>.

Türk Sivil Havacılık Kanunu Bakımından Yükleten (Gönderen) Kavramı ve Gönderici Kavramının Hukuki Değerlendirmesi

Av. Can Furkan KÖK (LL.M.)

Hukukumuzda taşımanın konusunun özellikle yük taşınması olduğu zaman sözleşmenin taraflarının hukuki sıfatı konusunda bir kavram zenginliği yaşandığı görülmektedir. Hatta bu konuda müteaddit defalarca yapılan eleştiriler, çözüm çağrılarının gerek kitaplarda gerek konferanslarda dile getirildiği gözükmemektedir. Bu terminolojik farklılıkların temel sebeplerinden birkaçı olarak belirtebileceğimiz; disiplinler veya tercüme farklılıklarından kaynaklı olması kuvvetle muhtemeldir.

Ulusal mevzuatımızda her ne kadar taşıyan kavramı TTK m.850/2’de tanımlanmış[1] olsa da gönderen kavramı tanımlanmamıştır. TTK m.850 hükmü lafzından, TTK “Taşıma İşleri” başlıklı dördüncü kitabı uyarınca düzenlenen taşıma sözleşmelerinde taşıma sözleşmesinin tarafından birinin “gönderen” olduğu tespit edilmektedir.[2] Denizyoluyla yapılan yük taşımalarında ise, “taşıtan” kelimesinin kullanıldığı görülmektedir.[3] 2918 sayılı KTK uyarınca da “gönderen” kelimesi tercih edildiği görülmektedir. Konumuzun esasını teşkil eden 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu (TSHK) bakımından ise “yükleten” kavramının tercih edildiği görülmektedir. Kullanılan disiplinler terminolojik farklılıklar göz önüne alındığında kavramların doktrin ve kanuni metinlerde yeknesaklaştırılıp bir kavram birliği sağlanması gerektiği aşikar olup bu hususla ilgili gerekli çalışmaların başlatılması gerekmektedir. Biz makalemizde TSHK’nin aksine daha kolay kavranabilir olması sebebiyle “gönderen” terimini kullanmayı tercih etmiş bulunuyoruz.

Doktrinde, gönderen; “taşıma sözleşmesinin taşıyıcı karşısındaki tarafını oluşturan ve bu sözleşmeyi kendi adına yapan kişi” olarak tanımlanmıştır.[4] Gönderenin, taşıma konusu olan eşyanın sahibi olması şart değildir.[5] Bu sebeptendir ki taşınacak yük üçüncü kişiye de ait olabilir. Hatta bu konuya ilişkin verilebilecek en güzel örnek taşıma işini kendi adına yapan fakat müvekkili hesabına ifa eden taşıma işleri komisyoncusu (TTK m. 917) da bu sözleşmenin tarafıdır. Müvekkil (yük sahibi) ise sözleşme dışında olan yabancı kişi konumundadır.[6] Taşıma işlerinin temsilci aracılığıyla akdedilmesi hususunda ise bu kişiler kendi adlarına hareket etmemelerinden dolayı, gönderen sıfatını haiz olmazlar bu sıfata haiz olacak kişi temsil olunan kişi yani müvekkildir.[7]

[1] Madde metni: Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varna yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi veya yolcuyu varna yerine ulaştırmayı; buna karşılık, eşya taşımada gönderen ve yolcu taşımada yolcu, taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanırlar.

[2] Nil Kula, Türk Eşya Taşıma Hukuku (1.Baskı), Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2018, s. 80.

[3] Bkz. m.1138, 1143 vd.

[4] Hüseyin Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi (1.Baskı), Bankacılık Enstitüsü Yayınları, İstanbul,1987, s. 60, İnci Kaner, Hava Hukuku Dersleri Hususi Kısım (2. Baskı), Filiz Kitapevi İstanbul, 2004, s. 50.

[5] Burak Adıgüzel, Taşıma Hukuku Deniz Ticareti Hariç, Seçkin Yayıncılık (3. Baskı), Ankara, 2020, s. 40.

[6] Ülgen, s. 60.

[7] Sabih Arkan, Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1982, s. 20, Ülgen, s. 70.

[8] Adıgüzel, s. 40.

Gönderen, gerçek kişi olabileceği gibi tüzel kişi de olabilir.[8] Gönderenin kim olduğu hava yük senedinden anlaşılır. Zira bu husus TSHK m.110'da belirtilen bir husus olmakla gönderenin kim olduğunun ad, soyadı varsa ticaret unvanı ve adresi ile birlikte hava yük senedinde belirlenmesi gerektiğine yer verilmiştir.[9]Tabii ki burada belirtilen bilgilerin aksi kabildir zira TSHK m.112'de açık bir hükümlerle "Hava yük senedi, aksi kanıtlanıncaya kadar, sözleşmenin varlığı, şartları ve yükün teslim alındığı hakkında karine teşkil eder" karine teşkil ettiğini belirtmiştir. Bu kısma kadar göndereni belirtmiş bulunmaktayız.

Makalemizin esasını teşkil eden diğer kavram ise; TSHK m. 129/3'de zikredilen "gönderici" kavramı ve doktrinde oluşturduğu tartışma konusudur. Bu kavrama kanunumuzda m.129/3 harici başka herhangi bir maddede değinilmediği görülmektedir. TSHK m.129/2 incelendiğinde ise "böyle bir taşıma halinde; ilk taşıyıcı, taşımanın tümü için sorumluluğu açıkça yüklenmiş olmadıkça, yolcu veya yük sahipleri, sadece kaza veya gecikmenin meydana geldiği taşımayı yapan taşıyıcıya karşı talep hakkına sahip olabilirler" kaza veya gecikmeye bağlı talep hakkını düzenlemiştir. Gönderici kavramının belirtildiği m.129/3 incelendiğinde; "bagaj veya yük taşımalarında yolcu veya göndericinin ilk taşıyıcıya, yolcu veya teslim almaya yetkili alıcının ise son taşıyıcıya karşı talepte bulunma hakları vardır" denmektedir.

Madde metninde mütevali taşımaya ilişkin bir düzenlemedir ve gerçekleşen kaza veya gecikme sonucu talebe ilişkin olarak düzenlenmiştir. Maddenin mehz alındığı Varşova/Lahey Konvansiyonu m.30/3'de; ilk taşıyana karşı gönderenin (yükleten) ve son taşıyana karşı ise gönderilenin dava açma hakkı belirtilmiştir.[10] Madde metninde geçen "consignor" teriminin sözlüklerde Türkçe karşılığı: "Emanet veren, gönderen" olarak belirtildiği görülmektedir.[11]Konvansiyonlar[12]incelendiğinde ise gönderen ile ilgili olan tüm maddeler, haklar ve yükümlülüklerde consignor teriminin kullanıldığı açıktır. Hal böyleyken TSHK m.129/3, Varşova/Lahey Konvansiyonu m.30/3 gereği mehz alındığı görülerek kanunda kullanılan gönderici kavramının, gönderen (yükleten) olduğu açıkça anlaşılmaktadır ve kanun koyucu tarafından terminolojik bir hatanın derc edildiğini düşünmekteyiz.

[8] Adıgüzel, s. 40.

[9] TSHK m.110/1-c: Yükletenin adı, soyadı veya varsa ticaret unvanı ve adresi.

[10] Bkz., "As regards luggage or goods, the passenger or consignor will have a right of action against the first carrier, and the passenger or consignee who is entitled to delivery will have a right of action against the last carrier.."

[11] Yasemin Yaşa, Hukuk Terimleri Sözlüğü (4. Baskı), Beta Yayıncılık, İstanbul, 2014, s. 44.

[12] 1999 tarihli Montreal Konvansiyonunda da aynı şekilde kullanılmıştır.

İÇTİHATLAR

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 09.02.2021 tarihli 2020/908 E. 2021/1010 K.

Dava konusu, nakliyat emtia sigorta poliçesine dayalı rucuen tazminat istemine ilişkindir.

Davalı M... Nak. San. ve Tic. Ltd. Şti ile temyiz eden davalı R... Otomotiv Gıda Turizm İnşaat San. ve Tic. Ltd. Şti. arasında imzalanan taşıt kira sözleşmesindeki müteselsil sorumluluk hükümlerinin sadece taşıt kirası sözleşmesinin tarafları olan davalı M... Nak. San. ve Tic. Ltd. Şti. ile temyiz eden davalı R... Otomotiv Gıda Turizm İnşaat San. ve Tic. Ltd. Şti. arasındaki hukuki ilişkilerde sonuç doğuracağı,

Bu nedenle bir taşıma ilişkisi bulunmadığı gözetilerek sonucuna göre bir karar verilmesi gerekirken eksik inceleme ve yanılığlı değerlendirmeye temyiz eden davalı davalı R... Otomotiv Gıda Turizm İnşaat San. ve Tic. Ltd. Şti. hakkında davanın kabulüne karar verilmesinin hukuka uygun olmadığına dair karar verilmiştir.

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

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

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

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 15.06.2021 tarihli 2020/2120 E. 2021/5104 K.

Dava, uluslararası kara taşımasıyla taşınan emtianın hasarlanması sebebiyle oluşan maddi tazminat istemine ilişkindir.

Almanya'dan Türkiye'ye yapılan taşımada eşyaların yükleme ve istifleme sorumluluğunun taşıyıcı tarafından üstlenilmiş olduğu davacı yanca iddia edilmiş olup, iddianın doğruluğunun tespiti halinde dönüş yolunda meydana gelen hasarlar yönünden davacı sigortalısına kusur izafe edilemeyeceği gözetilerek ve davacı sigortalısı taşıtanın Almanya'daki yükleme ve istiflemeyi yapmadığının tespiti halinde bu işi sigortalıya karşı kimin üstlendiği belirlenerek kusur ve hasar oranının ve buna bağlı olarak hangi davalının ne oranda sorumlu tutulması gerektiği hususunda değerlendirme yapılması gerekirken bu husus gözden kaçırılarak eksik incelemeye dayalı olarak Almanya'dan Türkiye'ye dönüşte meydana gelen hasarlardan sigortalı taşıtanın müterafik kusurunun bulunduğu gerekçesiyle sorumlu tutulması Dairece doğru görülmemiş ve Karar bozulmuştur.

İÇTİHATLAR

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 13. Hukuk Dairesi 25.06.2020 tarihli 2020/164 E. 2020/683 K.

Dava, davacı ... şirketine nakliyat sigorta poliçesi ile sigortalı emtianın davalı tarafından taşınması sırasında hasarlandığı iddiası ile hasar bedelini sigortalısına ödeyen davacı sigortacının rucüen hasar bedelinin tahsili için yaptığı takibe itirazın iptaline ilişkindir.

Davaya konu taşıma, deniz ve kara yollarını içeren karma (multimodal) taşımadır. Davaya konu taşımaların karma (multimodal) taşıma niteliğinde olduğu, bu tip taşımalar Birleşmiş Milletler Cenevre Konvansiyonuna tabi olmasına rağmen bu konvansiyonu Türkiye henüz onaylamadığından, oluşan boşluğa Dünya Taşıma İşleri Aracıları Dernekleri Federasyonun ülkemizde de kabul gören kuralları teamülen uygulanmakta ise de bu kuralların konvansiyon hükmünde olmadığı bu nedenle yabancılık unsuru bulunmayan olayda iç hukuk kurallarının uygulanacağı yönünde görüş belirtilmiştir.

Hasarın taşıyıcıya ihbarı dava açma süresini kesen bir neden olmadığı; davacı, davalı taşıyıcının dava açma süresini kaçırmamasına neden olacak şekilde oyaladığına ilişkin herhangi bir delil dosyaya sunmadığı gözetildiğinde salt hasar ihbarının yapılması ve bu ihbarın alındığına dair teyit zarar görenin dava açma süresinin kaçırmamasına neden olacak şekilde oyalanması anlamına gelmeyeceğine karar verilmiştir.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 15.06.2021 tarihli 2020/2120 E. 2021/5104 K.

Dava, uluslararası kara taşımasıyla taşınan emtianın hasarlanması sebebiyle oluşan maddi tazminat istemine ilişkindir.

Almanya'dan Türkiye'ye yapılan taşımada eşyaların yükleme ve istifleme sorumluluğunun taşıyıcı tarafından üstlenilmiş olduğu davacı yanca iddia edilmiş olup, iddianın doğruluğunun tespiti halinde dönüş yolunda meydana gelen hasarlar yönünden davacı sigortalısına kusur izafe edilemeyeceği gözetilerek ve davacı sigortalısı taşıtanın Almanya'daki yükleme ve istiflemeyi yapmadığının tespiti halinde bu işi sigortalıya karşı kimin üstlendiği belirlenerek kusur ve hasar oranının ve buna bağlı olarak hangi davalının ne oranda sorumlu tutulması gerektiği hususunda değerlendirme yapılması gerekirken bu husus gözden kaçırılarak eksik incelemeye dayalı olarak Almanya'dan Türkiye'ye dönüşte meydana gelen hasarlardan sigortalı taşıtanın müterafik kusurunun bulunduğu gerekçesiyle sorumlu tutulması Dairece doğru görülmemiş ve Karar bozulmuştur.

İÇTİHATLAR

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

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

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.**