

İSTANBUL BAROSU
TAŞIMA HUKUKU
VE
LOJİSTİK
KOMİSYONU



BÜLTEN MAYIS-HAZİRAN 2023

ÖNSÖZ

ULUSLARARASI TAŞIMAYA İLİŞKİN KONVANSİYONLAR VE TAŞIMA HUKUKU

Yaklaşık bir yıldır çıkardığımız bültenler ile güncel ve önemli bilgileri sizlere ulaştırma gayreti içindeyiz. Bu sayımızda da, uluslararası taşımalarda çok önemli yeri olan uluslararası sözleşmeler (konvansiyon) den söz etmek istiyorum.

Uluslararası ticaretteki son gelişmeler, serbestleşme ve yeni düzenlemeler, açılan yeni pazarlar ve bilişim teknolojileri gibi birçok faktör küresel ticaret ve lojistiğin gelişmesine etki yapan unsurlardır.

Her bir taşıma türünde; teknik ve hukuki altyapı, taşıma aracı, depolama ve dağıtım hizmetlerinde, sigortacılık alanında yaşanan gelişmeler Lojistik alanın işlevini ve görevini bir kat daha artırmaktadır.

Lojistik ve Taşıma hukukunda çalışan bir hukukçu olarak, Türkiye, dış ticaret hacmi, ekonomik gücü ve nitelikli insan kaynakları ve konumu itibarı ile, Ülkemizin, lojistik ve uluslararası ticarete, coğrafi özelliklerine uygun altyapı ve yasal düzenlemeler güncel olarak takip edildiğinde ve uygulandığında, dünyada yeni bir güç merkezi olacağına inanmaktayım.

Her ülke denizyolu, havayolu, demiryolu, karayolu ve multimodal taşımacılık konusundaki mevzuatını elden geçirme ve güncelleme gayreti içindedir. Bu konuyu uluslararası ticaretin bir parçası olarak yeniden ele almakta, kendisi için en uygun ve faydalı çözümlere ulaşmaya çalışmaktadır.

Bu açıklamalardan sonra ve bu bilgileri desteklemek amacı ile, Taşıma Hukuku'nun kurallarının belirlenmesi ve uygulama açısından çok önemli yeri olan üç adet, uluslararası sözleşme (Konvansiyon) den söz etmek istiyorum. Bu sözleşmeler Anayasanın 90.maddesine göre kabul edilen ve böylece bizim için birer iç hukuk kuralı olan sözleşmelerdir.Düzenlendiği, taşıma alanı ve yolu (kara,hava ve demiryolu) ile ilgili olarak uluslararası hukuk kurallarını düzenler .

Milletlerarası sözleşmelerin Türk Hukuku'nda nasıl uygulanacağına ilişkin temel prensip, anayasanın 90. maddesinin son fıkrasında yer almaktadır. Buna göre;

“Usulüne göre yürürlüğü konulmuş milletlerarası anlaşmalar Kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasa aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz. “

Deniz Yoluna ilişkin uygulamaları ayrı tutmak gerekir. Bu ayrı bir inceleme konusu olabilir. Anayasanın bu ilgili maddesi doğrultusunda, yürürlüğe konulmuş, uluslararası taşıma hukukunu düzenleyen ve ülkemiz için, iç hukuk kaynağı olan üç konvansiyon bulunmaktadır.

I. Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmeleri Hakkında Konvansiyon (CMR) Uluslararası kara taşıma sözleşmelerine uygulanacak temel hukuk kaynağıdır. Bu konvansiyon, 31.10.1995 tarihi itibarı ile Türkiye açısından uluslararası karayolu taşıma sözleşmelerinde iç hukuk kaynağı mertebesindedir. CMR şeklinde kısaltılmaktadır (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road)

II- Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Varşova Konvansiyonu ve Montreal Konvansiyonu .

Lahey Protokolüyle değişen haliyle 23.06.1978 tarihi itibarı ile Türkiye'de yürürlüğe girmiştir. Daha sonra 4 Sayılı Montreal Protokolü de Türkiye tarafından kabul edilmiş ve bu değişikliklerin işlenmiş haliyle Türkiye açısından yürürlükte dir. Taşıma belgeleri ve sorumluluğa ilişkin düzenlemeler getirmekte olup; yolcu, bagaj ve eşya taşımalarının tamamına ilişkin düzenlemelerde bulunmuş uluslararası hava taşımalarında temel hukuk kaynağıdır. Montreal Protokolü için ilk defa “Uluslar arası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmelerine İlişkin Sözleşme” olarak 01.03.1997 tarih ve 2073 sayılı kanun ile konvansiyona katılmıştır.

Daha sonra değiştirilmiş hali ile, 04 Kasım 2003'te yürürlüğe giren 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na taraf olan devletlerin sayısı 101'dir. 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na taraf olan devletlerden biri de Türkiye'dir. Türkiye bakımından Montreal Konvansiyonu, 26 Mart 2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

III Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin konvansiyon (COTIF-CIM)

Uluslararası demiryolu taşımaları için 09.05.1980 tarihinde ana bir konvansiyon olarak COTIF yolcu ve bagaj taşımalarına ilişkin yeknesak kurallar (CIV) ve eşya taşımalarına ilişkin yeknesak kurallar (CİM) olarak Türkiye tarafından kabul edilmiştir. 21.03.1985 tarihli 3172 sayılı kanun ile uygun bulunan konvansiyon, 27.03.1985 tarihinde 18707 sayılı resmi gazetede yayınlanmıştır.

Yukarda anlatıldığı gibi, hukuk penceresinden bakıldığında üzerinde çalışılması gereken, etki ve düzenleme alanı çok geniş, uluslararası normlardan bahsetmekteyiz.

Bunların bilinmesi, uygulanabilmesi ve bu alanda uzmanlaşmak mesleki olarak bizlere çok şey katacaktır.

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

Röportaj: Uluslararası
Nakliyeciler Derneği -7

Lojistik Sektöründe Yapay
Zeka ve Otomasyon
Uygulamalarının Hukuki
Değerlendirilmesi / Av. Arb.
Zeynep Müge Erdem - 13

Taşıma İşleri Organizatörü ve
Taşıma İşleri Komisyoncusu
Kavramlarının Hukuki
Değerlendirmesi / Av. Can
Furkan Kök - 18

İçtihatlar -21

Etkinliklerimiz -22

HABERLER

Lojistik acenteleri de teşvik kapsamına alındı

5448 Sayılı Hizmet İhracatının Tanımlanması, Sınıflandırılması ve Desteklenmesi Hakkında Karar'ın Lojistik ve Taşımacılık Hizmetlerine Yönelik Uygulama Usul ve Esaslarına İlişkin Genelge'de 14 Nisan 2023 tarihinde değişiklik yapıldı. Yapılan değişiklikle;

- * Acentelik hizmetleri, lojistik ve taşımacılık hizmet sektörü destek kapsamına alındı.
- * Yurt dışındaki depo/antrepo yatırımları ofisler gibi birim desteği kapsamına girdi.
- * Sektörel ticaret heyeti düzenlemek için talep edilen asgari 8 yararlanıcı şartı 5'e indirildi.
- * Destek programının tabana yayılması amacıyla desteklenecek firmalarda aranan ciro şartı kaldırıldı.
- * 17 adet yeni belge ve sertifikanın pazara giriş belgeleri desteği kapsamına alındı.

Hizmet İhracatının Tanımlanması, Sınıflandırılması ve Desteklenmesi Hakkında Cumhurbaşkanı Kararı, geçen yıl nisan ayında Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiş, bu lojistik sektörü de ilk kez destek kapsamına alınmıştı.

<https://www.ekonomim.com/sectorler/lojistik/lojistik-acenteleri-de-tesvik-kapsamina-alindi-haberi-691552>

Gemi Sicil Yönetmeliği (Karar Sayısı: 7283) yayınlandı.

"Gemi Sicil Nizamnamesi" ile "Gemi Bayrak Şahadetnameleri Hakkında Nizamname" yürürlükten kaldırılırken yönetmelikle, gemi tasdiknamesi ile bayrak şahadetnamesinin nasıl düzenleneceği, geminin adının gemi üzerine nasıl yazılacağı, gemi sicilinin kuruluşu ve nasıl tutulacağı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından uygun görülen bölge liman başkanlıklarında kurulan ve gemi sicili tutmakla yetkili gemi sicil müdürlüğü personelinin sahip olmaları gereken niteliklere ilişkin usul ve esaslar belirlendi.

<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2023/05/20230512-18.pdf>



Finike açıklarında Joe2 isimli kargo gemisi battı

Denizcilik Genel Müdürü açıklamasına göre 5 Nisan'da Saat 04:22'de Cospat Sarsat sisteminden alınan EPİRB sinyalinin araştırılmasından İskenderun'dan Ukrayna'ya 3000 ton boksit madeni taşıyan Guinea-Bissau bayraklı Suriye uyruklu 14 mürettebatı bulunan JOE 2 gemisinin Finike açıklarında su alarak batmaya başladığı anlaşılmıştır.

AAKKM koordinasyonunda Türk Radyo, bölgedeki gemilerin arama kurtarmaya katılmalarına yönelik çağrılarını başlatmış, olay yerine Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ve Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın deniz ve hava unsurları görevlendirilmiştir.

<https://turkdeniz.com/denizcilik-genel-mudurlugunden-finike-aciklarinda-batan-joe-2-gemisiyle-iligili-aciklama>

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 sınırlama hareketine bugünden başladı.

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

RÖPORTAJ: **Uluslararası Nakliyeciler Derneği** **İcra Kurulu Başkan Yardımcıları** **Elif SAVRUM ve Evren BİNGÖL**

Hazırlayan: Av. Arb. Fulya KARATAŞ SAYLAM



Lojistik sektörü depremde gerçek bir ‘‘Yardım Eli’’ oldu/ AB ülkelerinin uyguladığı kısıtlamalar Yeşil Mutabakat’ı zorlaştırıyor.

Serimize Uluslararası Nakliyeciler Derneği’ni temsilen UND İcra Kurulu Başkan Yardımcıları Elif SAVRUM ve Evren BİNGÖL ile başladık. Uzman yardımcısı olarak burada göreve başlayan iki kadının başarı ve azimle başkan yardımcılığına yükseldiği bu dernekte gördüm ki işin sırrı da bu imiş. Herkesin liyakatla olduğu konuma gelmesi sonucunda ego savaşlarının gölgelemediği bu ekip görünenden daha aktifmiş ve zor durumlarda ellerini taşın altına koymaktan çekinmemişler. Sonucunda da ulusal ve uluslararası arenada sözü geçen bir dernek olmuşlar. Zevkle gerçekleştirdiğimiz röportajımızı umarız severek okursunuz.

1- Öncelikle İstanbul Barosu Taşıma Hukuku ve Lojistik Komisyonu olarak röportaj teklifimizi kabul ettiğiniz için teşekkür ederiz. Sizleri tanımak, UND olarak neler yaptığınızı dinlemek isteriz.

UND, bu sektörün gelişmesi, önündeki engellerin aşılması, Türk taşımacılık sektörünün Avrupa ve hatta dünya standartlarında lojistik faaliyeti üreten bir sektör haline gelmesi için çok önemli projelere ve başarılarla imza atmış bir sivil toplum kuruluşudur. Tüm bu çalışmalarını burada özetlemek çok kolay değil elbette. Ancak çok kısaca özetlemek gerekirse UND;

·2004 yılında sivil toplum kuruluşları kategorisinde Ulusal Kalite Ödülü'nü almış, 2005 yılında İstanbul Üniversitesi bünyesinde sektörün ilk meslek yüksekokulunun kurulmasına öncülük etmiş, 2016 yılında da yine UND'nin destekleriyle Türkiye'nin ilk ve tek Ulaştırma ve Lojistik Fakültesi'ne dönüştürülmesini sağlayan bir kurumdur. 30'dan fazla üniversite ile eğitim alanında işbirliği yapmaktadır ve son yıllarda başlattığı Genç UND projesi ile geleceğin lojistik liderlerini yetiştirmektedir.

·Kurumsal bir yapı ile faaliyetlerine devam eden UND, kurmuş olduğu çalışma grupları ile birçok sorunun aşılmasını sağlamıştır. Bu haliyle de UND, sektöründe örnek ve önder bir sivil toplum kuruluşudur.

·UND, gerek ülkemizde gerek ise yurt dışında meydana gelen felaketlerde (pandemi, deprem vb.) kurmuş olduğu kriz masaları çalışmaları ile örnek bir kurum ve bu felaketlerde hayata geçirdiği projeler ile sektör faaliyetlerinin devamının sağlanmasında önder bir kuruluştur.

· UND, Türk taşımacılarının Avrupa ülkelerindeki haklarının kazanılması, yabancı taşımacılar ile eşit şartlarda rekabet avantajının kazanılması için uluslararası alanda hukuk mücadeleleri vermiş ve vermeye devam eden bir dernektir.

UND, ülkemiz sınır kapılarının geliştirilmesi için birçok süreç analizi yapmış ve özellikle gümrüklerdeki operasyonel faaliyetlerin hızlandırılması ve kolaylaştırılması için çalışmalar yürüterek Ticaret Bakanlığı ile eşgüdümlü projelerin hayata geçirilmesinde görev almıştır.

2- 6 Şubat tarihinde ülkemizin yaşadığı felaketten sonra UND olarak hızlıca aksiyon alıp yardım çalışmalarında görev alan derneklerden biri olduğunuz için teşekkür ederiz. Bu süreçte ve süreç sonrasında lojistiğin ne kadar önemli olduğunun fark edildiğini düşünüyor musunuz? Bu süreç sizin lojistik sektörüne bakışınızda değişiklik oluşturdu mu?

Lojistik sektörü, dünya üzerinde meydana gelen doğal afet ve benzeri her türlü olayda ihtiyaçların karşılanmasında en öncelikli sektör. Bizler tabii ki sektörün önemini her zaman farkındayız. Farkında olmakla kalmıyor, her türlü acil ihtiyacın karşılanması için kriz masamız hep aktif olarak çalışıyor. Ancak, maalesef ki özellikle pandemi ile başlayan ve sonrasında meydana gelen deprem felaketleri ile birlikte tüm dünya bu durumu yaşayarak fark etti. Sektörün önceliği dile getirilir oldu, çevrenizde sektörden olmayan insanların bile lojistik sektörünü konuştuğuna şahit oluyorsunuz.

Lojistik sektörü depremde gerçek bir "Yardım Eli" oldu... Biz UND olarak, ülkemizde yaşanan felaketin yaralarının sarılması için ilk günden itibaren tüm ekip arkadaşlarımız ile birlikte kriz masasında çalıştık, binlerce telefona cevap vererek yardım malzemelerinin taşınmasını sağladık, afet destek uygulamasını devreye soktuk ve bu uygulama sayesinde yardım malzemeleri ile boş araç organizasyonlarının bir an önce yapılması ve böylelikle hızlı sevkiyatı sağladık, whatsapp grupları kurduk ve bu guruplarda yapılan ihtiyaçları karşılamaya çalışmakla kalmayıp yardıma ihtiyacı olan ve yardım edebilecek insanları bir araya getiren bir platform sağladık... Sektörün tüm mensupları, hatta deprem bölgesinde bulunan tüm sektör mensupları da tek bir güç haline gelerek elinden geleni yaptı.

Görüyoruz ki, afet lojistiği alanında yapılacak reformlar büyük önem taşıyor. Ülkemiz zor bir coğrafya içinde, uluslararası veya küresel ölçekte yaşanan her türlü kriz durumu sektörümüzü yakından etkiliyor. Dolayısıyla krizlere, afetlere karşı her an hazırlıklı olabileceğimiz yapılanmalar ve tedbirleri hızla devreye almalıyız. Tüm kurumlar arasında etkin bir eşgüdümün sağlanması, görev dağılımının net olması, çeşitli senaryolar üzerinden hazırlık yapılması çok önemli.

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

Bilindiği gibi, ülkemiz coğrafi konumu nedeniyle çok stratejik bir öneme sahiptir ve Türk lojistik sektörü de 60 ülkeye karayoluyla yaptığı taşımalar ile ülkemizin mal ihracatının gelişimine ve uluslararası rekabet gücüne katkılar sağlamaktadır.

Özellikle Covid-19 pandemisi ve sonrasında yaşanan tedarik zinciri krizlerinde Türkiye olarak sağlam lojistik bağlantılarımız, güçlü lojistik kapasitemiz ve yetkinliklerimiz sayesinde içinde bulunduğumuz bölgede ve uluslararası ticaret lojistiğinde daha önemli bir konuma geldik.

Son açıklanan Dünya Bankası Küresel Lojistik Performans Endeksine göre ülkemiz, 139 ülke arasında lojistik performansı açısından 38. sıraya yükseldi, bu bir önceki endekse göre 9 basamaklık bir yükseliş anlamına geliyor. Tüm dünya çapında sektör temsilcilerinin yaptığı değerlendirmelerle tespit edilen bu gelişim, ülkemizde son yıllarda lojistik sektörünün gelişimine yönelik olarak sivil toplum-kamu işbirliğinde yürütülen çalışmaların, hayata geçirilen projelerin önemli faydalar sağladığını ortaya koyuyor. Tabii Türkiye'deki lojistik sektörü oyuncularının lojistik kabiliyetleri ve krizlere en hızlı şekilde yanıt verebilmeleri de bu ilerlemede pay sahibi.

Lojistik sektörümüz, kendi başına hizmet ihracatçısı bir sektör olarak da ülkemiz ekonomisine döviz geliri sağlamakta; cari açığın azaltılmasına katkı sağlamaktadır. Hizmet İhracatçıları Birliği bünyesinde temsil edilen hizmet ihracatçısı sektörler arasında "Yük Taşımacılığı ve Lojistik Hizmetleri" olarak, toplam hizmet ihracatımızdaki % 14 pay ile seyahat sektöründen sonra ikinci sırada gelmektedir.

4- Sektörün gelişimi için neler yapılması gerektiği düşüncesindediniz?

Tüm dünya için bu kadar stratejik bir öneme sahip olan lojistik sektörü değerlendirildiğinde, Türk lojistik sektörünün önündeki tüm engellerin aşılması, desteklerden maksimum ölçüde faydalandırılması ve rakipleri ile eşit şartlarda rekabet ortamının sağlanması büyük önem taşımaktadır. Bu noktada UND olarak 12. Kalkınma Planı çalışmalarında da gündeme getirdiğimiz ve sektörümüzün gelişimine katkı sağlayacağını düşündüğümüz konulardan öncelikli olanları özetleyecek olursak; Ulusal eylem ve politikalar ile uzun vadeli stratejilerin geliştirilmesi, özel sektörün de temsil edildiği düzenleyici ve denetleyici birim ve platformların oluşturulması,

ihtiyaç duyulan kamusal düzenlemelerin hayata geçirilmesi, Sürdürülebilir ve yeşil lojistiğe ilişkin beklentilerin karşılanması, kriz anlarına ve afet lojistiğine ilişkin planlamaların yapılması,

Lojistik altyapı ve lojistik merkez çalışmalarının ihtiyaç doğrultusunda yeniden kurgulanması ve hayata geçirilmesi, Ulaştırma projeleri ve taşımacılık koridorları yaklaşımının benimsenmesi, Transit ticaret, transit taşımacılık, aktarma, depolama alanlarına ilişkin hedeflerin yerine getirilmesi, Finansman ihtiyaçlarının giderilmesi için çeşitli finans ve teşvik mekanizmalarının oluşturulması ve lojistik maliyetlerin düşürülmesi, Operasyonel yetkinlik, planlama ve insan kaynaklarına ilişkin çalışmaların yürütülmesi, Eğitim modellerinin gözden geçirilmesi, standartların geliştirilmesi ve üniversite-sanayi iş birliğinin artırılması, Taşıma modlarının mevzuat ve altyapılarının geliştirilmesi, teşviklerin çıkarılması, filoların desteklenmesi, Dijitalleşme ve otomasyona ilişkin dünya trendlerinin takip edilerek iyi uygulama örneklerinin hedefler arasında yer bulması, Yeni iş yapma modellerine uygun çözümler üretilmesi ve rekabet ortamının iyileştirilmesi, Uluslararası lojistik faaliyetlerinin iyileştirilmesi ve gümrük işlemlerinin kolaylaştırılması gibi konuları sayabiliriz...

5-Sektörde sıkça karşılaşılan hukuki sorunlar var mıdır? Gümrüklerde karşılaştığınız problemlere değinmek ister misiniz?

UND bünyesinde 22 farklı Çalışma Grubu faaliyet göstermektedir. Bu Çalışma Grupları arasında, taşımacılık sektörünün hukuki sorunlarını değerlendirmek ve bu hususlarda çalışmalar hazırlamak, yapılan çalışmalarını sektör ile paylaşmak üzere düzenli olarak toplantılarını gerçekleştiren Hukuk Çalışma Grubu da yer almaktadır.

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. Çalışma Grubu tarafından tüm yıl içinde yapılan çalışmalar kaynak niteliği haline getirilmiş olup; sektörümüzün bu bilgilerden faydalandırılması amacıyla “UND Hukuk Çalışma Grubu, 2022 Yılı Faaliyet Raporu” adıyla bir rapor hazırlanmıştır.

6-Yeşil mutabakat hakkında ne düşünüyorsunuz? Dernek olarak bu konuda yaptığınız çalışmalar varsa bizi bilgilendirir misiniz?

Ulaştırma kaynaklı sera gazı emisyonlarının ana sorumluları arasında payı en düşük olan segmentlerden olan ticari karayolu taşımacılığının da vurgulanması ve Türkiye-AB ticaretinin % 50'sini taşımakta olan karayolu taşımacılığı sektörünün karbon salınımlarının azaltılması gerekçeleriyle yeni maliyet ve kısıtlamalara maruz bırakılması hatalı bir yaklaşım olacak ve karayolu taşımacılığının ülkeler arası ticaret ve ekonomik ilişkilere

sağladığı kazanımları gölgeleyecektir.

Sektörümüz, mevcut öz kaynaklarıyla bugüne dek gereken yatırımları yaparak genç ve çevreci bir filo oluşturabilmiştir. Ayrıca sürücülere yönelik ekonomik ve güvenli sürüş eğitimleri, süreçlerde dijitalleşme gibi alanlardaki yatırımlarıyla da emisyon salınımının azaltılması yönünde gayretler sarf etmektedir.

Ancak belirtmemiz gerekir ki, bu yatırımlarına rağmen Avrupa Birliği ülkelerine yönelik taşımalarımızda, özellikle de transit olarak gerçekleştirilen taşımalarda ayrımcı uygulamalara ve kısıtlamalara tabi olmaya devam ediyoruz. Yeşil Mutabakatın getireceği ek yükümlülüklerin üstlenilmesi sürecinde de malların taşınma hareketine getirilen kısıtlamaların çevre dostu filo yatırımlarını teşvik etmekten çok uzak olduğu ve ticarete haksız rekabeti şimdiden yarattığı bilinmektedir.

Çevreci amaçlara yönelik kurallar konulduğu dikkate alındığında çevreci araçlara sınır geçişlerinde geçiş kolaylığı sağlanması gerekmektedir. Sınırlarda yaşanan beklemler, güzergah sapmaları nedeniyle de sera gazı emisyonlar artmaktadır. Ayrıca AB'ye ihraç ettiğimiz ürünlerin fiyatı da bu sebeple yapay olarak bu sebeple artmaktadır.

AB tarafında Yeşil Mutabakatın gereklerinin yerine getirilmesinde karayolu taşımacılığında beklenen iyileşmelerin sağlanabilmesi için öncelikle AB içinde sınır geçişlerinde sadece Türk araçlarına uygulanan kota türü kısıtlamaların ve sınır geçişlerinde kaybedilen sürelerin önüne geçilmesinin öncelikli konular arasında gündeme getirilmesi önemlidir.

Bu hususların, Yeşil Mutabakat'ın ulaştırma alanındaki uyum ve uygulama sürecinde ülkemizce yürütülecek diplomasi çalışmalarında dikkate alınması önem arz etmektedir.

AB gündeminde olan mevzuat değişikliğiyle “otomobiller ve hafif yük araçlarının da dahil edileceği”, mesafe veya süreye dayanan değil emisyonu dayalı karayolu ücretlendirme sistemleri”nin Avrupa Yeşil Mutabakat hedeflerine daha fazla katkı sağlayacağı, Avrupa çapında daha adil bir ücretlendirme sistemi oluşumuna hizmet edebileceği mütalaa edilmektedir.

Son olarak, Yeşil Mutabakatın gerektirdiği dönüşüm ve karayolu taşımacılığının üzerine düşen sorumluluklar çerçevesinde, düşük veya 0 karbonlu yakıt alternatiflerinin kullanımının yaygınlaştırılması veya AB emisyon standartları doğrultusunda filo yenilemelerini gerçekleştirmesi için uygun teşvik kombinasyonlarına erişim imkanına sahip olması önemli ve gereklidir.

Ülkemiz özelinde, aynı zamanda hizmet ihracatçıları olarak önemli ekonomik kazanımlar sağlayan karayolu taşımacılarımıza sağlanacak bazı vergi indirimleri, filo yenileme teşvikleri veya kombine taşımacılık hizmetlerinden daha fazla yararlanabilmelerine yönelik özel- spesifik teşvikler ve vergi avantajları olmadan, AB'ye gerçekleştireceğimiz ihracatta arzu edilen karbon azaltım hedeflerinin yerine getirilmesi için gereken kaynakların

temininde sıkıntılar yaşanması öngörülmektedir.

AB; Yeşil Mutabakat kapsamında, bu dönüşüme ciddi anlamda kaynak ayırmıştır ve kaynak ayıracak kapasitesi olmayan ülkelerin de bu dönüşüme katılımı isteneceğinden bu ülkelerin aleyhine bir durumla karşılaşılması için finansal konular (finansal yardım) üzerinde durulması gereken bir konudur. Yeşil Mutabakat, Türkiye ve AB'nin ortak yükümlülüklerinin olacağı bir dönemi ifade etmektedir ve bu sürecin Türkiye ekonomisine helal getirmeyecek şekilde işletilmesi sağlanmalı, "gönüllü uyum"un hayata geçirilmesi için yeni değerlerin yaratılması gerekmektedir.

Lojistik Sektöründe Yapay Zeka ve Otomasyon Uygulamalarının Hukuki Değerlendirilmesi

Av. Arb. Zeynep MÜGE ERDEM

Son yıllarda teknolojinin hızlı gelişimiyle birlikte önem kazanan bir alan haline gelen yapay zeka, bir bilgisayar programının veya robotun insana benzer şekilde öğrenme, karar verme, problemleri çözme, doğal dil anlama ve konuşma gibi insana özgü yetenekleri gerçekleştirebilme yeteneği olarak tanımlanabilir. Yapay zeka teknolojisi, makine öğrenimi, derin öğrenme, doğal dil işleme, robotik gibi farklı disiplinleri bir araya getirerek geliştirilmektedir. Bu sayede yapay zeka sistemleri; veri analizi, tahminleme, karar verme, otonom kontrol gibi birçok alanda kullanılabilir. Yapay zekanın temel amacı, insan zekası olgusunu anlamak ve insan davranış kalıplarını taklit edebilen ve problem çözebilen bilgisayar sistemleri tasarlamaktır (Min,2010).

Ürün veya hizmetlerin kaynak noktalarından tüketim veya kullanım noktalarına, en uygun zaman ve maliyetle hareket ettirilmesini konu alan lojistik sektörü, günümüzde faaliyet gösteren birçok sektörle yakından ilişkili olduğu için stratejik bir öneme sahiptir. Ürün ve hizmetlerin tedarik zincirlerindeki hareketliliği ve doğru zamanlama ile müşteri memnuniyeti, işletme verimliliği ve karlılığı üzerinde belirleyici bir rol oynamaktadır. Lojistik sektörünün pandemi gibi olağanüstü durumlarda dahi kesintisiz hizmet sunabilmesi, birçok sektörün faaliyetlerinin sürdürülebilmesi için hayati önem taşımaktadır. Bu nedenle lojistik sektörünün sağladığı bu hizmetlerin sürdürülebilirliği ve geliştirilmesi, ekonomik ve sosyal açıdan büyük bir önem arz etmektedir.

Devasa verilere, zengin iş senaryolarına sahip olan lojistik ve tedarik zinciri sektörünün en çok ihtiyaç duyduğu şey teknolojik yeniliktir (Zhang,2019). Yapay zeka teknolojisinin sürekli gelişimi sektörün ihtiyaç duyduğu bu yenilikleri sağlayabilmektedir (Wang, 2021). Lojistik ve tedarik zincirinde yapay zekanın sağladığı faydalar hem sektör çalışanlarının hem de bilim insanlarının ilgisini çekmiştir. Büyük ticaret devleri yapay zeka uygulamalarını iş modelleri ile birleştirmek için çeşitli girişimlerde bulunmuştur. Örneğin; Amazon depolarına ve dağıtım merkezlerine 200.000'den fazla robot dağıtarak tedarik zincirlerinde tasarruf yapmayı amaçlamış (Dauvergne,2020); Alibaba yapay zeka, kuantum hesaplama ve fintech üzerinde çalışmak için Çin, İsrail, ABD, Rusya ve Singapur'da sekiz araştırma üssü kurmuştur (Cao,2021).

Her geçen gün daha da dinamik hale gelen lojistik sektördeki yenilikler ve teknolojik gelişmeler, sektörün büyümesini ve gelişimini desteklemektedir. Yapay zeka teknolojisi ve robotik otomasyon uygulamaları, lojistik sektörde etkili bir şekilde kullanıldığında, birçok avantaj sağlamaktadır. Yapay zekanın lojistik sektördeki bazı kullanım alanları aşağıdaki gibidir.

1-Müşteri Kaybı Tahmini:

Müşteri kaybı tahmininde yapay zeka kullanımı, şirketlerin müşteri davranışları ve özelliklerine ilişkin bilgileri toplamasına, analiz etmesine ve bu bilgileri kullanarak müşteri kaybı olasılığını tahmin etmesine olanak tanır. Bu tahminler, lojistik şirketlerinin müşterilerine daha iyi hizmet vermek için uygun tedbirleri almasına yardımcı olabilir.

Yapay zeka kullanarak müşteri kaybı tahmini yapmak için öncelikle, müşteri kaybına neden olan faktörleri ve bu faktörlerin müşteri kaybı üzerindeki etkisini belirleyen bir model oluşturmak gereklidir. Bu model, müşteri bağlılığı, hizmet kalitesi, fiyatlandırma ve rekabet gibi değişkenleri içerebilir.

Sonrasında, yapay zeka algoritmaları kullanarak müşteri verilerini analiz etmek mümkündür. Bu analizler sonucunda, müşteri kaybı için önemli olan faktörler belirlenebilir. Bu faktörler, şirketlerin müşterilerine özel hizmetler sunması veya müşteriye özel teklifler yaparak müşteri memnuniyetini artırması için bir fırsat yaratabilir.

Örneğin, bu model ile yapılan analizler sonucu müşteri kaybını en çok etkileyen faktörlerin müşteri hizmetleri ile ilgili olduğu ortaya koyulursa şirket, müşteri hizmetleri ekibini güçlendirebilir veya müşteri hizmetleri için bir Chatbot uygulaması kullanabilir.

2-Talep Tahmini

Lojistikte talep tahmini, gelecekteki müşteri talebinin tahmin edilmesi işlemidir. Bu tahminler, lojistik operasyonlarının planlanması ve yönetimi için oldukça önemlidir. Doğru bir talep tahmini, lojistik şirketlerin stok seviyelerini, sevkiyat zamanlamasını ve rotalarını doğru bir şekilde planlamalarını ve böylece işletme maliyetlerini azaltmalarını sağlar.

Talep tahmini, birçok farklı faktöre dayalı olarak yapılabilir. Bunlar arasında geçmiş satış verileri, mevsimsel değişimler, tatil dönemleri, rekabet analizi gibi faktörler yer alabilir. Geleneksel olarak, lojistik şirketleri, geçmiş verileri manuel olarak analiz ederek talep tahmininde bulunmaktayken, yapay zeka ve makine öğrenmesi teknolojilerinin kullanımı ve ilerlemesiyle bu uygulamaları kullanarak daha doğru ve etkili tahminler yapmak mümkün hale gelmiştir.

3- Envanter Yönetimi

Lojistik sektöründe envanter yönetimi, lojistik sürecinin önemli bir parçasıdır ve tedarik zinciri yönetiminin verimliliği için kritik bir rol oynamaktadır. Doğru envanter yönetimi ile stok seviyelerini optimum düzeyde tutarak işletmenin maliyetlerini azaltabilir, müşteri memnuniyetini artırabilir ve verimliliği artırabilir. Yapay zeka teknolojileri, lojistik sektöründe envanter yönetiminde de kullanılmaktadır. Bunun için yapay sinir ağları kullanarak envanter yönetimi modelleri geliştirmektedir.

Yapay sinir ağları, envanter yönetimi için tahmin modelleri oluşturmak ve bunları optimize etmek için kullanılabilirlerdir.

Yapay sinir ağları, geçmiş satış verilerine dayalı olarak talep tahmini yaparak ve gelecekteki talebi öngörerek stok seviyelerinin optimize edilmesine ve envanter maliyetlerinin azaltılmasına yardımcı olmaktadır. Ayrıca, yapay zeka teknolojileri, envanter yönetimindeki değişkenlikleri ve belirsizlikleri de yönetebilmektedir. Bununla birlikte, yapay zeka teknolojileri kullanılarak envanter yönetimi modelleri geliştirilirken, algoritmanın veri setine göre özelleştirilmesi gerekebilir. Bu, envanter yönetimi için doğru ve güncel verilerin kullanılması gerektiği anlamına gelmektedir.

Sonuç olarak, yapay zeka teknolojileri, lojistik sektöründe envanter yönetimi için önemli bir rol oynamaktadır ve doğru şekilde uygulandığında, stok seviyelerinin optimize edilmesi, envanter maliyetlerinin azaltılması ve verimliliğin artırılması gibi avantajlar sağlayabilmektedir.

Hukuki Değerlendirme

Yukarıda lojistik sektöründe yapay zeka kullanım alanlarından bahsedilmiş olup kullanım alanları bunlarla sınırlı olmayıp ek olarak satın alma, araç rotalama, lojistik operasyon planlama, lojistik takip, depo sistemleri ve sevkiyat, sipariş toplama tedarik zinciri kalite kontrolü gibi daha birçok alanda yapay zeka uygulamalarından yararlanılmaktadır.

Lojistik alanında yapay zeka ve otomasyon uygulamaları birçok farklı hukuki sorunu da beraberinde getirmektedir. Bunların başında veri gizliliği ve veri güvenliği gelmektedir. Lojistik sektörü, müşteri verileri, tedarik zinciri verileri ve diğer hassas bilgilerin işlenmesini gerektiren bir sektördür. Yapay zeka ve otomasyon uygulamaları, bu verilerin toplanması, işlenmesi ve depolanması için büyük ölçekli ve sofistike bir altyapı gerektirir. Bu nedenle, veri güvenliği ve veri gizliliği önemli bir hukuki sorundur. Lojistik şirketleri, bu gerekliliklere uygun bir şekilde veri işlemesi ve gizliliğini koruma yükümlülüklerini yerine getirmekle ykmldrlere.

Yapay zeka ve otomasyon uygulamalarının lojistik sektöründe yaygınlaşması, hukuki sorumluluk konusunda bazı sorunları da beraberinde getirecektir. Özellikle, birçok işlemede insan faktörünün yerini makine alacağı için, hukuki sorumluluk ve işletmelerin bu sorumluluğu nasıl üstlenecekleri konusu gündeme gelebilir.

Örneğin, bir lojistik işletmesi, teslimatı yapılacak ürünlerin taşınması sırasında yapay zeka destekli bir sistem kullanabilir. Ancak, sistemde bir hata oluşması veya hatalı bir karar alınması sonucu ürünlerin hasar görmesi veya kaybolması durumunda, işletmenin hukuki sorumluluğu devreye girecektir. Bu nedenle, yapay zeka ve otomasyon uygulamalarının kullanımı konusunda hukuki düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

Sürücüsüz araç kullanımı da birçok hukuki sorunu da beraberinde getirmektedir. Özellikle, sürücüsüz araçların kullanımıyla ilgili trafik güvenliği konusu büyük önem taşımaktadır. Sürücüsüz araçlar, kendi kendine karar verebilen, çevresel faktörleri algılayabilen ve buna göre hareket edebilen yapay zeka sistemleri tarafından yönetilir. Ancak, bu sistemlerin ne kadar güvenilir olduğu ve insan sürücüler kadar etkili olup olmadığı konuları hala tartışılmaktadır.

Sürücüsüz araçlarla ilgili bir diğer hukuki sorun da kaza sorumluluğu ve tazminat konusudur. Bir sürücüsüz aracın bir kazaya karışması durumunda, sorumluluğun kimde olduğu ve tazminatın kim tarafından ödeneceği gibi sorular ortaya çıkabilmektedir. Bu nedenle, sürücüsüz araçların kullanımıyla ilgili hukuki düzenlemelerin yapılması ve işletmelerin bu konuyla alakalı da tedbirler sağlayacak düzenlemelere yer vermesi son derece önemlidir.

Sonuç

Lojistik sektöründe yapay zeka ve otomasyon uygulamalarının kullanımı, tedarik zinciri süreçlerinin daha verimli ve etkili bir şekilde yönetilmesine imkan tanımaktadır. Bu sayede, stok yönetimi, teslimat planlaması, lojistik operasyonların yönetimi ve performans izleme gibi süreçler daha hızlı, doğru ve verimli hale getirilerek maliyetler azaltılabilmektedir. Yapay zeka teknolojisi sayesinde lojistik firmaları büyük veri analizi yaparak gelecekteki talepleri öngörebilmekte ve müşteri beklentilerini daha iyi karşılayacak hizmetler sunabilmektedir.

Tüm bu teknolojilerin bir araya gelmesiyle, lojistik sektöründe ürünlerin ve hizmetlerin hızlı bir şekilde müşterilere ulaştırılması mümkün hale gelmekte, bu sayede de müşteri memnuniyetini artmakta ve sektörde rekabet avantajı sağlanmaktadır.

Lojistik sektöründe kullanılan yapay zeka ve otomasyon sistemleri, insan kararlarına dayalı sistemlere göre daha karmaşık ve daha az şeffaftır. Bu nedenle, bu teknolojilerin kullanımı sırasında ortaya çıkabilecek hukuki sorunlar, daha önce karşılaşılmamış zorluklar getirebilir.

Her geçen gün daha da gelişen bu alanla alakalı hukuki nitelendirmede bulunabilmek ve çözüme ulaşılabilmek adına, mevcut hukuki düzenlemelerin eksik kalması nedeniyle bu alandaki hukuki sorunlara cevap verebilmek ve bu alandaki gelişmelere destek olmak adına yeni yasal düzenlemelere yer verilmeli, emsal yargı kararları oluşturulmalı ve bu sayede aynı zamanda işletmelerin bu konuda alabileceği önlemler de belirlenmelidir. Böylece, lojistik sektörü daha güvenli, verimli ve sürdürülebilir bir geleceğe doğru daha emin adımlarla ilerleyebilecektir.

Kaynakça

- Min, 2010. "Artificial intelligence in supply chain management: theory and applications".
International Journal of Logistics: Research and Applications, 13-39.
- ZHANG, Y. (2019). "The application of artificial intelligence in logistics and express delivery.
In Journal of Physics: Conference Series",1325(1), 012085, IOP Publishing.
- Wang, (2021) Artificial Intelligence Applications in the New Model of Logistics Development Based on Wireless Communication Technology". Scientific, Programming, 2021.
- DAUVERGNE, P. (2020) "Is artificial intelligence greening global supply chains? Exposing the political economy of environmental costs". Review of Int. Political Economy, 1-23.
- CAO, L. (2021). "Artificial intelligence in retail: applications and value creation logics. International Journal of Retail & Distribution Management", 49(7), 958-976.
- Liao, S. H., Hu, A. H., & Chen, Y. J. (2017). An Artificial Intelligence Approach to Demand Forecasting for Fashion Products. Journal of Fashion Marketing and Management, 21(3), 376-391.
- Ghiani, G., Laporte, G., & Musmanno, R. (2013). Introduction to logistics systems management (Vol. 27). John Wiley & Sons.
- Yapay Zeka ve Makine Öğrenmesi Tekniklerinin Lojistik Sektöründe Kullanımı, Erişim adresi: <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/1224333>
- Güngör, D. N., Yardımcı, U, İ., "Yapay Zeka Kavramı ve Makine Öğrenme Uygulamaları", Erişim adresi: <https://stratejico.com/yapay-zeka-kavrami-ve-makineogrenme-uygulamalari> Erişim Tarihi: 27.07.2020

Taşıma İşleri Organizatörü ve Taşıma İşleri Komisyoncusu Kavramlarının Hukuki Değerlendirmesi

Av. Can Furkan KÖK (L.L.M)

I.Genel Olarak

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

II.Taşıma İşleri Komisyoncusu ve Yükümlülükleri

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

Taşıma işleri komisyoncusunun, eşyanın taşıtılmasını üstlenmesi asli borcunu oluşturmaktadır.[2] Dolayısıyla komisyoncu ile taşıyan birbirinden farklı hizmetleri ifa eden kişiler olmaktadır.[3] Fakat bazı durumlarda komisyoncunun da yükü taşımayı üstlendiği durumlar da olabilmektedir. Bu durumun varlığı halinde pek tabii komisyoncu, TTK m. 851 gereği eşya (yük) taşımayı üstlenen kişi olması nedeniyle taşıyan sıfatını kazanacaktır.

Dolayısıyla Varşova/Lahey Konvansiyonu, Montreal Konvansiyonu ve TSHK hükümleri gereği sınırlı sorumluluktan yararlanabilecektir.TTK m. 928 hükmü gereği; komisyoncunun, hasar, ziya ve gecikmeden sorumlu olduğu belirtilmektedir.Bu durumların vuku bulması dahilinde ortaya çıkacak zararı tazmin etmekle yükümlü olup TTK m. 928/2 hükmü tedbirli bir tacirin göstereceği özene rağmen önlenmesi imkansızsa sorumlu olmayacaktır.

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

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

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

III. Taşıma İşleri Organizatörü Kavramı

Taşıma işleri organizatörü, 6 Temmuz 2018 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan; Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliğiyle ortaya çıkmış olup yönetmelik, 27 Ağustos 2022 tarihinde 31936 sayılı Resmi Gazete’de revize edilerek tekrar yayımlanmıştır. Taşıma işleri organizatörü, yükünü taşımak isteyen kişiler ile taşıyan, işleten veya kiralayan sıfatına sahip deniz, hava, kara veya demiryolu taşımacılığı yapan kişiler veya bunların acenteleri ile gönderilen arasında yükün taşınmasında, taşıma aracı olarak faaliyet gösteren kişi olarak bahsedebiliriz.[4]

Yönetmeliğin 4/1-i maddesi incelendiğinde: “Bu Yönetmelik ve ilgili diğer mevzuatın taşımacılık sıfatı ile faaliyet gösterenlere getirdikleri yükümlülük ve sorumluluklar çerçevesinde taşımacı kabul edilerek, ilgili mevzuatlara göre eşya ve kargo taşımacılığı alanında yetki belgesi almış gerçek ve tüzel kişiler ile uluslararası anlaşmalara uygun olmak şartıyla, eşya taşımacılığı alanında faaliyet gösteren yabancı plakalı taşıtların imkan, kabiliyet ve kapasiteleri ile gerektiğinde diğer taşıma türlerinden de yararlanarak veya bunları kullanarak kombine taşımacılık dahil kendi nam ve hesabına eşya ve kargo taşınması yaptırarak taşıma faturası düzenleyen gerçek ve tüzel kişileri” hükmünü içermektedir. Yine yönetmeliğin 17’nci maddesi (genel sorumluluk ve yükümlülükler) incelendiğinde; organizatörün, hasar ve ziyadan sorumluluğu, muhafaza yükümlülüğü, sigorta yaptırma yükümlülüğü (m. 19) gibi birtakım yükümlülükleri olduğu zikredilmiştir. Bilindiği üzere taşımada, TTK m. 875 gereği “hasar, ziya ve gecikme” olmak üzere üç çeşit sorumluluk bulunmaktadır. Ancak organizatörün yükümlülükleri incelendiğinde TTK m. 875’te belirtilen “gecikme” sorumluluğunun zikredilmediği görülmektedir. Hal böyle olunca ortada bir boşluk oluşmaktadır. Ancak her ne kadar gecikme sorumluluğu yönetmelikte düzenlenmese dahi organizatör, bu yönetmeliğe dayanarak gecikmeden doğan sorumluluktan istinkaf edemez. Zira, TTK’nin üst norm niteliği taşıması sebebiyle yönetmelikte zikredilmeyen bir yükümlülüğün TTK hükmünü/uygulanmasını kaldıracağı söylenemez. Hal böyleyken organizatörün yükümlülükleri incelendiğinde komisyoncu ile aynı yükümlülükleri haiz olduğu görülecektir. Komisyoncu taşımada “asil” sıfatıyla hareket ettiği durumda taşıyan gibi hasar, ziya ve gecikmeden sorumlu olacağı[5] için organizatörün de evleviyetle gecikme halinden sorumlu olması gerekir.

Bunun yanında Taşıma ve Lojistik Hizmetlerine İlişkin UTİKAD (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği) kuralları gereğince organizatörün; eşyanın taşınması/taşıtılması, depolanması, ambalajlanması, gümrükleme yapılması/yaptırılması gibi yükümlülüklerinin yanında gecikmeden[6] dolayı da sorumlu olacağı belirtilmiştir.[7]

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

[5] Değirmenci, (Türk Eşya Taşıma Hukuku) s. 128.

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

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

Ancak bilindiği üzere UTİKAD'ın bir sivil toplum kuruluşu olması sebebiyle bünyesinde belirlediği kuralların bağlayıcılığı olmayacak olup bu sorunun mevzuatla çözümlenmesi gerekmektedir.

IV. Güncel Sorun Değerlendirmesi ve Sonuç

Çalışmamızdaki mevcut ihtilaf; TTK'de taşıma işleri komisyoncusunun düzenlenmiş olması fakat Taşıma İşleri Organizatörü kişinin düzenlenmemesine ilişkindir. Burada beliren soru; bu kişilerin aynı süje olup olmadığı aynıysa neden farklı (kanuna aykırı) bir terim olarak kullanıldığına ilişkindir. Mezkur Yönetmelik[8], yürürlüğe girmeden önce (2019 yılı) Taşıma İşleri Komisyonculuğunda herhangi bir sınırlama yapılmadığından hem gerçek hem tüzel kişiler, herhangi bir yetki belgesi temin etmeksizin veya mesleki yeterlilik eğitimi almaksızın komisyonculuk yapabiliyorlardı.[9]

Bu kalifikasyon eksikliğini giderme mahiyetinde gerekli yetki belgesi ve mesleki yeterliliğin sağlanması için yönetmelik hazırlanmıştır. Hal böyleyken bu kavramlar incelendiğinde hak ve yükümlülükler göz önüne alındığında TTK'de düzenlenen Taşıma İşleri Komisyoncusunun Taşıma İşleri Organizatörlüğü kavramı olduğunu kabul etmek gerekecektir.[10] Bu sebeptir ki bu kişiler taşımayı üstlendikleri dolayısıyla taahhüt ettikleri için aynı zamanda taşıyanın adamı sayılmaktadırlar.[11]Taşıyanın da adamı sayılmaları sebebiyle bu kişilerde Varşova/Lahey m. 25/A ve TSHK m. 127 uyarınca şartları sağlandığı takdirde sınırlı sorumluluktan yararlanacaktır.

Bu terim karmaşasının ortaya çıkma nedeni olarak da kanun koyucunun dikkatsizce veya ihmalkar şekilde yönetmeliği düzenlediği düşünülebilmektedir. Zira Mevzuat Hazırlama Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik[12]madde 4 hükmü incelendiğinde mevzuat hazırlanırken; taslakların üst norma aykırı olmayacağı, taslak hazırlanırken uluslararası antlaşmaların dikkate alınacağı[13], tek metin olma özelliğini bozacak hükümlere yer verilmemesi, herhangi bir tereddüte yer verilmeyeceği gibi birtakım ilkeler belirtilmiştir. Bu ilkeler göz ardı edilerek Taşıma işleri Organizatörü kavramının ortaya çıktığı çok açıktır. Hal böyle olunca normlar hiyerarşisi gereği yönetmeliklerin kanuna aykırı olamayacağı çok net bir husustur.[14] Yönetmelik hükmü kanuna aykırı veya çelişkili olduğu takdirde dahi TTK yani üst olan normun yani Lex superior[15] hükmü geçerli olacaktır.

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

[8] Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği.

[9] Değirmenci, (Taşıma İşleri), s. 44.

[10] Değirmenci (Taşıma İşleri), s. 44.

[11] Kara, s. 24.

[12] 19/12/2005 tarihli ve 2005/9986 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Mevzuat Hazırlama Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik, Yeni Hali: 24.02.2022 tarihli 31760 R.G sayılı Yönetmelik.

[13] 2005 tarihli Yönetmelikte bu hüküm bulunmamaktaydı.

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

[15] Üst Kanun.

İÇTİHATLAR

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

Dava konusu, 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 hukuka uygun görülmemiştir.

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 12. Hukuk Dairesi 16.02.2021 tarihli 2019/110 E. 2021/204 K.

Dava konusu; davacı ... şirketine nakliyat sigorta poliçesi ile sigortalı emtianın davalının sorumluluğunda taşınması sırasında oluştuğu iddia edilen hasar nedeniyle ödediği bedelin davalıdan rücuen tahsiline ilişkin alacak davasıdır.

Yerleşik yargı uygulamasında hak düşürücü süre içerisinde taşıyıcıya karşı icra takibi başlatılması halinde de yargıya başvuru şartı gerçekleşmiş sayılmaktadır. Teslim tarihi itibariyle zararın tazminini hangi kişi veya şirketten isteyebileceği hususunun da belli olduğunun kabulü gerektiği, bu süre içinde başlatılacak takibin doğru hasım gösterilmek suretiyle başlatılmaması halinde davacının yeniden ek bir süre kazanmasının mümkün olmadığı, daha sonrasında davanın doğru hasıma yöneltilmesi ile söz konusu hak düşürücü sürenin bu şekilde uzayacağıının kabulünün de mümkün olmadığına karar verilmişti

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 13. Hukuk Dairesi 21.05.2021 tarihli 2019/1602 E. 2021/765 K.

Dava konusu, deniz yoluyla yapılan taşımadan kaynaklı zararın rücuen tahsili için yapılan takibe itirazın iptaline ilişkindir.

TTK 1185/1 maddesine göre ziya veya hasarın en geç eşyanın gönderilene teslimi sırasında taşıyana yazılı olarak bildirilmesi şarttır. Zıya veya hasar haricen belli değilse, bildirim eşyanın gönderilene teslimi tarihinden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak üç gün içinde gönderilmesi yeterlidir. Buna göre hasar 30/11/2016 tarihinde tespit edilmiş olup hasar ihbarı taşıyıcıya süresinde bildirilmemiştir.

Hasar ihbarı süresinde yapılmadığından taşıyanın eşyayı teslim aldığı gibi teslim ettiği veya hasarın taşıyanın sorumlu olmadığı bir sebepten dolayı meydana geldiğinin kabulü gerektiği, aksinin ispatı külfetinin davacıda olduğuna dair karar verilmiştir.

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>

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

Dr. Doğuş Taylan TÜRKEL DEÜ Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku ABD.

<https://youtu.be/nBN0DZfK5ec>

GEÇMİŞ ETKİNLİKLER

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>

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.

GELECEK ETKİNLİKLER

6 HAZİRAN 2023- DOĞAL AFETLER VE İNSANİ YARDIM LOJİSTİĞİ PANELİ

14-15 HAZİRAN 2023- ULUSLARARASI TİCARET ve TAŞIMA HUKUKU EĞİTİM PROGRAMI

MESLEK İÇİ EĞİTİM MERKEZİ
İSTANBUL BAROSU LOJİSTİK VE TAŞIMA HUKUKU KOMİSYONU

**ULUSLARARASI TİCARET ve TAŞIMA HUKUKU
EĞİTİM PROGRAMI 2023**
(Uluslararası Ticaret, Karayolu, Demiryolu, Denizyolu, Havayolu Taşımaları)
ÇEVİRİMİÇİ EĞİTİM PROGRAMI - IX

Ders günleri : **14-15 Haziran 2023 (Çarşamba-Perşembe) (Toplam 15 saat)**
Program sonunda, tüm programa katılanlara katılım belgesi verilecektir.
Öğretim görevlileri: **Prof. Dr. Nuray Ekşi, Av. Prof. h.c. Dr. Bülent Sözer,
Doç. Dr. Kübra Yetiş Şamlı, Dr. Türkay Özdemir**

PROGRAM:

I. 14 Haziran 2023 (09.30-13.30) (4 Saat)

Uluslararası (Dış) Ticaret
Prof. Dr. Nuray EKŞİ
Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi

1. Ticari Sözleşmelerin Hazırlanması ve Hukuki Rejimi
a. Kanunlar İhtilafı Kuralları ve Milletlerarası Anlaşmalar
b. Hukuk Seçimi Yapılırken Dikkat Edilecek Hususlar
c. Ticari Sözleşmelerde "Incorporation"

2. Hangi Devletin Mahkemesinin Yetkili Olacağı Belirlenirken Dikkat Edilecek Hususlar

3. Yabancılık Unsuru Taşınan Davalarda Davanın Şartı, Arabuluculuk ve Milletlerarası Tahkim

(14.30-17.30) (3. Saat)

Taşıyan ve Navlun Sözleşmesi
Av. Prof. h.c. Dr. Bülent SÖZER
Piri Reis Üniversitesi Hukuk Fakültesi

1. Taşıyan,
a. Genel Olarak Taşıma
b. Taşıyan, Taşıtan, İlgili kişiler

2. Kırkbeşer Sözleşmesi

3. Zaman Çarteri Sözleşmesi

4. Yolculuk Çarteri Sözleşmesi

II: 15 Haziran 2023 (09.30-13.30)

Denizde Taşıma Senetleri ve Taşıyanın Sorumluluğu
Doç. Dr. Kübra Yetiş ŞAMLı
İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi

1. Konişmento ve Diğer Denizde Taşıma Senetleri
a. Konişmentonun Tanımı ve İçeriği
b. Konişmentonun İspat İşlevi ve Hukuki Niteliği
c. Diğer Denizde Taşıma Senetleri

2. Taşıyanın Sorumluluğu
a. Sorumluluk Şartları
b. Sorumluluktan Kurtulma Halleri
c. Sorumluluğun Sınırlanması ve Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı
d. Tazminat Talebinin İleri Sürülmesi

(14.30-18.30) (4. Saat)

Konvansiyonlar, Taşıma Belgeleri, Ziya ve Hasar Sorumluluğu
Dr. Türkay ÖZDEMİR
İstanbul Üniversitesi Ulaştırma ve Lojistik Fakültesi- LOTHED Yönetim Kurulu Başkanı

1. Taşıma ile İlgili Uluslararası konvansiyonlar (CMR Konvansiyonu, Montreal Konvansiyonu ve COTIF/CIM Konvansiyonu)

2. Karayolu Taşıma Senedi (CMR belgesi), Hava Yük Senedi, (Air Waybill) CIM Hamule Senedi
a. Belgelerin Tanımı, Düzenlenmesi
b. Belgelerin İspat İşlevi

3. Taşıma ile İlgili Konvansiyonlarda Ziya, Hasar ve Gecikme den kaynaklanan Sorumluluk

4. Yolculuk Çarteri Sözleşmesi

İletişim Bilgileri: Anketler ve genel katılm için 300 TL, diğer avukatlara ve öğrencilere 150 TL katılım payı talep edilmektedir. İstanbul Barosu Makaslı Servisine veya Vakıfbank Akademi Servisi TR 5100015001 5800 7286 2874 96 no'lu hesaba havaleyi bir kereyle maaşlı olarak yatırınız ve dekontun çıkılmasına, Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu Eğitim programı nebatun iletilmesine esas gösterilmesi rica olunur. Ayrıca dekontun üzerine avukatlar için adı ve telefon numarası, öğrenciler için telefon numarası yazılarak, ileri@istanbulbarosu.org.tr adresine mail gönderilmesi rica olunur.
İletişim Bilgileri : 0212 393 07 00 / 1745 Sn. Ali Yıldız

Etkinliklerimizden haberdar olmak için sosyal medya hesaplarımızı takip edebilirsiniz.

Yürütme Kurulu

1. Av. Egemen Gürsel Ankaralı (Sözcü)
2. Av. Burcu Çotuksöken (Genel Sekreter)
3. Av. Sedat Tatar
4. Av. Dr. Turkey Özdemir
5. Av. Nazigül Karaman
6. Av. Fulya Karataş Saylam (Editör)
7. Av. Güneş Köksal (Editör)

INSTAGRAM SAYFAMIZ



https://www.instagram.com/lojistik_hukuku/

FACEBOOK SAYFAMIZ



<https://m.facebook.com/İstanbul-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.**