

İSTANBUL BAROSU
TAŞIMA HUKUKU
VE
LOJİSTİK
KOMİSYONU



BÜLTEN EYLÜL-EKİM 2023

ÖNSÖZ

Eylül ayını yeni başlangıçlar yapma, geleceğe ilişkin planlamaları başlatma ayı olarak görmekteyim. Geride kalan yaz aylarında dinlenilmiş, kararlar verilmiş, planlar yapılmıştır. Artık işe başlama zamanıdır. Yukarıda söylediklerim hayatımızın her boyutu ile ilgili olabilir. Ama mesleki açıdan plan ve düşüncelerimiz de mutlaka vardır. Bizler de mesleki açıdan hep ön planda tuttuğumuz Lojistik ve Taşıma Hukuku etkinlikleri olarak bir plan ve programımızı yaptık.

Ancak çok hızla gelişen ve değişen bir alandan söz etmekteyiz. Özellikle uluslararası standartlarla (konvansiyonlarla) bağlantının, gelişmelerin, özenle ve titizlikle takip edilmesi gerekmektedir. Lojistik ve Taşıma'nın hukuki yapısı yeterli ve sağlam bir şekilde kurulabildiği takdirde, ticari hizmetlerde, özellikle uluslararası taşımacılık ve lojistikte etkinlik, verimlilik, dünya ekonomisine ve uluslararası kurallara uyum sağlanabilecektir.

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.

Saygılarımla,

Av. Egemen Gürsel Ankaralı

İstanbul Barosu Taşıma Hukuku ve Lojistik Komisyonu Sözcüsü

KOMİSYONUMUZ

Bilindiđi 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-5

UTİKAD Ropörtaj / Hazırlayan:
Av. Fulya Karataş Saylam -6

Şanghay Deniz Mahkemesi'nin
İngiliz Mahkemelerinde verilen bir
kararı tanınması ile ilgili benzeri
görülmemiş bir karar/Av.Güneş
Köksal -11

İçtihatlar -15

Etkinliklerimiz -18

HABERLER

Panama Kanalı'nda 200 gemi mahsur kaldı.

Panama Kanalı, kuraklık nedeniyle su seviyesinin düşmesiyle zor günler geçiriyor. Milyonlarca dolar değerinde mal taşıyan 200 gemi Ağustos ayının sonunda kanalda mahsur kaldı. Kanal yönetimi, su miktarının azalmasıyla geçiş kısıtlaması getirdi ve bu durum küresel ticaretin yavaşlamasına ve emtia fiyatlarının artmasına neden olacağını öngörüyor.

<https://www.sondakika.com/ekonomi/haber-panama-kanali-ndaki-kuraklik-nedeniyle-gemi-trafig-16251786/>

Türk sahipli filoda tutulma oranı 2022'de yüzde 41 arttı.

Türk sahipli gemilerin küresel limanlarda tutulma oranı 2022'de bir önceki yıla oranla yüzde 41 arttı. Bu dönemde 174 gemi, denetimleri geçemediği için toplamda 1.139 gün limanlarda bekletildi. Filonun yaşlı olmasının yanı sıra Rusya-Ukrayna savaşı nedeniyle Türk gemilerin daha fazla denetlenmesi bu artışta etkili oldu.

<https://www.ekonomim.com/sectorler/lojistik/turk-sahipli-filoda-tutulma-orani-2022de-yuzde-41-artti-haberi-706383>



Halkalı Gümrük Müdürlüğü'nde sel sonrası hasar oluştu.

İstanbul'daki sel felaketi sonrasında Küçükçekmece Kanarya Mahallesi'ndeki Halkalı Gümrük Müdürlüğü yerleşkesinin sahil tarafı da taşkınlar nedeniyle su altında kaldı. Küçükçekmece'ye bağlı Atatürk ve Mehmet Akif mahalleleri de felaketi yaşadı.



<https://www.sozcu.com.tr/2023/gundem/halkali-gumruk-mudurlugundeki-hasar-havadan-goruntulendi-7794559/>

Alternatif yakıt altyapısı: Düşük ve sıfır emisyonlu taşımacılık projeleri için AB finansmanında 352 milyon Euro

Avrupa Komisyonu, trans-Avrupa ulaştırma ağı (TEN-T) boyunca alternatif yakıt altyapısı kurmak için finansman alacak 12 Üye Devletten 26 projeyi duyurdu. Finansman, Avrupa'yı Bağlama Tesisi şemsiyesi altında Alternatif Yakıtlar Altyapı Tesisi'nden (AFIF) sağlanan ve yatırımın etkisini artırmak için finansal kuruluşlardan gelen ek sermayeyle birlikte yaklaşık 352 milyon Avro tutarında AB hibesi içeriyor.

https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/alternative-fuels-infrastructure-eu352-million-eu-funding-low-and-zero-emission-transport-projects-2023-09-11_en

Röportaj: Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD)

UTİKAD Genel Müdürü Alperen Güler
UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi-Gümrük ve Antrepo Çalışma Grubu
Başkanı Ahmet Arkın Obdan

Hazırlayan: Av. Arb. Fulya Karataş Saylam

Röportaj serimize Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneğini temsilen UTİKAD Genel Müdürü Alperen Güler ve UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi-Gümrük ve Antrepo Çalışma Grubu Başkanı Ahmet Arkın Obdan ile devam ediyoruz. Sektöre dair konulara değindiğimiz ve tüm paydaşlara katkı sağlayacağını düşündüğümüz röportajımızı umarız severek okursunuz.

1-Öncelikle İstanbul Barosu Taşıma Hukuku ve Lojistik Komisyonu olarak röportaj teklifimizi kabul ettiğiniz için teşekkür ederiz. Derneğinizin ülkemizde ve dünyada neler yaptığınızdan, çalışma alanlarınızdan kısaca bahsetmek ister misiniz?

Türkiye’de lojistik sektörü ekonomik kalkınmanın nitelikli aktörlerindedir. Özellikle, ülkemizin jeopolitik konumu sebebiyle kara, hava, demir ve denizyolu lojistik hizmetlerinin oldukça geliştiği ülkemizde genç ve nitelikli iş gücüne sahip olmamız ve uluslararası lojistik koridorlara olan yakınlığımızı ülkemizi bölgesinde bir lojistik merkez olarak öne çıkarmaktadır.

UTİKAD’ı, ülkemiz ihracatçısı ve ekonomisi açısından son derece kritik önemi haiz lojistik sektörünün çatı derneği olarak tanımlayabiliriz. Çatı derneği olarak tanımlanmasının en önemli nedenlerinden biri Türkiye’de ve uluslararası alanda; karayolu, havayolu, denizyolu, demiryolu ve kombine taşımacılık, liman işletmeciliği, antrepo ve depo hizmetleri, hızlı kargo ve paket taşımacılığı, gümrük müşavirliği hatta yazılım dahil son derece geniş bir yelpazede üyelerimizin olmasıdır.

Sektörümüzün ve UTİKAD’ın gündeminde her zaman ülkemizde yüksek katma değerli üretimin canlandırılması ve ihracatı desteklemek yer aldı çünkü biz lojistikçiler ihracatçımızın en önemli paydaşı konumundayız. Yeni pazarlara erişimi kolaylaştıracak ana ulaştırma ve lojistik merkezlerin geliştirilmesi ve iyileştirilmesi, ulaştırma ve lojistikte küresel boyutta öncü olunması, verimliliğin artırılması UTİKAD olarak hedeflerimiz arasında yer alırken tüm çalışmalarımızı bu perspektif ile geliştirmekte ve faaliyetlerimize yenilerini eklemekteyiz.

UTİKAD’ı sektörümüzün gelişimine ve sağlıklı büyümesine katkı sunan, bu konuda atılan adımların ve yapılan çalışmaların paydaşı olarak konumlandırıyoruz. Ayrıca sektörümüzün sürdürülebilir gelişimi adına insan kaynağı eğitimine önem veriyor ve bu konuya

verdiğimiz önemin bir gereği olarak özellikle eğitim alanında önemli çalışmalar yürütüyoruz.

FIATA ve CLECAT üyesi olan UTİKAD, uluslararası arenada da Türk taşımacılık ve lojistik sektörünü temsil eden bir STK'dır. Ayrıca lojistik sektörünün önemli mesleki STK'larından biri olarak sektör raporlarımız ile sektörün gelişimini ve gelişim alanlarını tespit etmekte, kamuoyuna açık mecralarda ilgililerin dikkatine sunmaktayız. UTİKAD çatısı altında kurduğumuz çalışma ve odak gruplarıyla üyelerimizin farkındalığını artırmakta, yürüttüğümüz çalışma sonuçlarımızı ve üyelerimizden aldığımız geri bildirimlerle tespiti yapılan sektörel sorunları ilgili kamu birimleriyle paylaşmaktayız.

2-Taşıma ve lojistik hizmetlerine ilişkin, tarafınızdan tavsiye niteliğinde hazırlanıp web sayfanızda paylaştığınız UTİKAD Kurallarının uygulanması ve faydaları konusunda söyleyecekleriniz var mı?

UTİKAD Kuralları, taşıma işleri ve lojistik hizmetlerine uygulanması gereken ulusal hukukun ve uluslararası sözleşmelerin emredici hükümlerine aykırı olmadıkları ölçüde geçerli kabul edilmektedir. Bu kuralların hiçbirisi, Taşıma İşleri Organizatörünün (TİO); ulusal veya uluslararası mevzuatın kendisine tanıdığı herhangi bir haktan feragat ettiği veya belirtilen mevzuatta yer alan sorumluluğunu artırdığı şeklinde yorumlanamaz. 23 maddeden oluşan UTİKAD Kuralları, Genel Hükümler, Sorumluluk, Müşterilerin Borçları ve Yükümlülükleri, İhtilaflar ve Emredici Hukuk olarak dört kısımdan oluşmaktadır.

Üyelerimiz UTİKAD Kurallarına sözleşmelerinde yer verebiliyor. Böylece sözleşme koşullarını bu maddelere göre düzenleyebiliyorlar. Taşımacıyı ve özellikle taşıma işleri organizatörlerini koruyucu unsurlar içeren UTİKAD Kuralları tavsiye niteliğinde üyelerin hizmetine sunulmaktadır. UTİKAD Kuralları değişen mevzuat, uluslararası kurallar ve dijitalleşmenin getirdiği yeni iş modellerine göre ihtiyaç halinde güncellenmektedir. Hem Türkçe hem İngilizce olarak UTİKAD Kurallarına erişim sağlanabilmektedir.

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

Sektörde yaşana hukuki sorunlara bakıldığında çoğunlukla taşıyıcılar ve taşıma işleri organizatörleri arasında özellikle de denizyolu taşımacılığında demuraj ve bekleme ücretleri, taşıyıcılar/acenteler ya da TİO'lar ile müşterileri arasında yaşanan sorunların en çok karşılaşılan sorunlar olduğunu söyleyebiliriz. Bunun yanı sıra şirketler özelinde emsal ücret davalarıyla da sıkça karşılaşılmaktadır.

Gümrük ve lojistik süreçleri iç içe geçmiş süreçler olduğu için gümrük mevzuatında yer alan uygulamalar lojistik sektörünü de doğrudan etkilemektedir. Gümrük idaresinde geriye dönük 3 yıl boyunca kontroller yapılabilir, yapılan kontrollerde beyannameler incelenebilir ve usulsüz olduğu tespit edilen işlemler ile ilgili cezai işlem tesis edilebilir. Tesis edilen ceza kararlarının düzenlenip direkt olarak tebliğ edilmesi durumunda, yükümlü tarafından çoğu zaman itiraz yoluna gidilmektedir. UTİKAD olarak Ticareti Kolaylaştırma Koordinasyonu Kurulu (TKKK) Şeffaflık Çalışma Grubunda bu konu ile ilgili izahat sisteminin oturtularak cari işlem haricindeki sonradan düzenlenen bu ceza kararları ile

ilgili, ceza kararlarının tebliğ edilmeden önce yükümlünün izaha davet edilmesi ve ilgili olay kapsamında bilgi belge toplanarak ceza kararı düzenlenmesinde bir sistem oluşturması adına çalışmalar yapıyoruz. Konu Şeffaflık Çalışma Grubunda değerlendirilmeye devam ediyor.

Gümrük işlemlerinin hızlandırılması ve süreçlerin kolaylaştırılması gümrüklerde karşılaştığımız kimi problemlerde önemli bir fark yaratacaktır. Buradaki en önemli desteklerden biri gümrük süreçlerinin dijital ortama taşınmasıdır. Bu sayede zaman ve maliyet avantajı sağlanmaktadır. Özellikle pandemi döneminde temassız ticaret başarılı bir şekilde uygulanmış ve lojistik akışın devamlılığına katkıda bulunmuştur. Sınır kapılarında geçiş kontrolleri, ürünlerin depolara/antrepolara alınması işlemleri, taşınacak eşyaya ilişkin ülkeler arasında yapılan bildirimler, ihracat ve ithalat taşımalarına yönelik gümrük mevzuatında yer alan düzenlemeler lojistik mevzuata uygulama olarak yansımaktadır.

4-25 Mayıs 2022 tarihli ve 31846 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Gümrük Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile ilgili olarak taşıma işleri organizatörleri için yapılan yasal değişikliklerin yeterli olduğunu düşünüyor musunuz? Yeterli değilse başka neler yapmak gerekir?

25 Mayıs 2022 tarihli ve 31846 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan "Gümrük Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik" ile yapılan değişiklikler arasında özellikle izinli gönderici, taşıma işleri organizatörlerinin yetkisi, antrepo açma ve işletme izinlerine yönelik düzenlemeler ön plana çıkmıştır.

Yapılan değişiklikler ile;

-Gümrük işlemleri bitirilen ve çıkış onayı verilen eşya, sahibi, temsilcisi veya eşya sahibinin bu kapsamda vekalet verdiği kişi tarafından geçici depolama yerinden çıkarılabilecek,

-İzinli gönderici yetkisi kapsamında taşınması gerçekleştirilecek ihracat beyannameleriyle sınırlı olarak, gümrük beyannamesinin izinli gönderici tesisinin bağlı bulunduğu gümrük idaresi yerine kişinin yerleşik olduğu yerdeki gümrük idaresine verilmesine izin verilebilecek,

-Gümrük idareleri, dolaylı temsilci olarak yetkilendirilen posta idaresi ve hızlı kargo taşımacılığı yapan şirketlerin beyannameye eklenmesi gereken faturanın eklenmediği gümrük beyanını, beyan için gerekli bilgileri içeren e-irsaliyenin beyannameye eklenmesi kaydıyla kabul edebilecek, basitleştirilmiş usule göre verilen beyanı takiben yedi iş günü içerisinde tamamlayıcı beyan verilecek,

-Satıcı veya göndericisi ile yurtdışındaki alıcısı belli olan eşya, yetki belgesi sahibi olan ve taşıma belgesinde bildirim tarafı olarak yer alan taşıma işleri organizatörleri tarafından antrepo beyannamesi verilerek genel antrepolara konulabilecek,

-Antrepolar için antrepo açma ve işletme izinleri süresiz olarak verilecek,

-Yetkilendirilmiş gümrük müşavirlerince kurulan şirketlerin, Bakanlıkça belirlenecek tespit işlemlerini yapabilmesi için anonim şirketlerde yönetim kurulu üyelerinin yetkilendirilmiş gümrük müşaviri olması gerekecektir.

Yönetmeliğin 153. maddesinde yapılan değişiklik ile hızlı kargo taşımacılığı yapan firmalara kolaylık sağlanmıştır. Yönetmeliğin 330. maddesinde yapılan düzenleme ile göndericisi, satıcısı ve alıcısı yurt dışında olan eşyaların taşıma işleri organizatörleri adına antrepolara alınabilmesi sağlanmıştır. Yönetmeliğin 519. maddesinde yapılan düzenleme ile antrepolar için antrepo açma ve işletme izinlerinin süresiz olarak verilmesi mümkün hale getirilmiştir.

Bu değişikliklerin yapılmasında ve uygulamada kolaylaştırmaların sağlanmasında UTİKAD'ın 8 Nisan 2022 tarihinde gerçekleştirdiği T.C. Ticaret Bakanı Mehmet Muş ziyaretinin de katkısı bulunmaktadır. Rusya-Ukrayna Savaşı sebebiyle limanlarımızda bekleyen yüklerin nihai varıcılarına ulaştırılması konusunda sektörü ve ülkemiz üzerinden yapılan transit taşımacılığı destekleyen bir düzenleme olmuştur.

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

Hem ihracat hem de ithalat yapan sektörlerin en önemli paydaşı konumunda yer alan sektörümüz, turizmden sonra en fazla potansiyeli bünyesinde barındıran ikinci hizmet sektörü olarak öne çıkmaktadır.

Türkiye'de lojistik ve taşımacılık faaliyetleri, ekonomik kalkınmanın nitelikli aktörlerindedir. Özellikle, jeopolitik konumu sebebiyle kara, hava, demir ve denizyolu lojistik faaliyetleri ülkemizde oldukça gelişmiştir. Uluslararası lojistik koridorlar ile olan bağlantılarımız ülkemizi bölgesinde lojistik merkez olarak öne çıkarmaktadır.

Son dönemlerde altyapıları güçlendirilen ve büyük yatırımlarla genişleyen karayolları ağıımız, teknolojik ve yenilikçi sistemlerle kurulan deniz limanlarımız ve uluslararası arenada öncü hava meydanlarımız lojistiğin ülke ekonomimizdeki etkisinin bir yansıması olarak kabul edilebilir.

6-Sektörün gelişimi için neler yapılması gerektiği düşüncesindediniz?

Ülkemizin lojistik potansiyelini üst liglere çıkararak uluslararası rekabette pazar payımızı artırabilmemiz adına birkaç alanda iyileştirme yapılabileceğini düşünmekteyiz. Küresel rekabette güçlü bir alternatif olmamızı sağlayacak konuları; ihracat çıkışlarında sınır kapılarında yaşanan yoğunluk, vize ve çıkış belgesi sorunları sebebiyle operasyonel potansiyelin kullanılamaması ve sektör mevzuatının sadeleştirilerek var olan mevzuat düzenlemelerinin sektörün ihtiyaçlarına ve iş yapış modellerine uygun içeriğe getirilmesi olarak sıralayabiliriz.

Yenilikçi sistemler ve yazılımlar, antrepo ve depo yatırımları için teşvik ve desteklerle sektörün büyümesine katkı sağlanmalıdır. Ara eleman ve yetişmiş beyaz yaka ihtiyacı sektörümüzde gün geçtikçe artmakta ve bu eksikliğe bağlı sorunlar yaşamaktayız. Özellikle şoför ihtiyacı ve teknolojik gelişmelerin sektöre adaptasyonunu sağlayacak teknik eleman eksikliği yoğun olarak hissedilmektedir.

Sektörümüzün gündeminde ise her zaman ülkemize yüksek katma değerli üretimin canlandırılması ve ihracatı desteklemek yer aldı çünkü biz lojistikçiler ihracatçımızın en önemli paydaşı konumundayız. Yeni pazarlara erişimi kolaylaştıracak ana ulaştırma ve

lojistik merkezlerin geliştirilmesi ve iyileştirilmesi, ulaştırma ve lojistikte küresel boyutta öncü olunması, verimliliğin artırılması ülke hedeflerimiz arasında yer almalı. Tüm bu unsurlar lojistiğin gelişimine önemli ölçüde katkı sunacak ve lojistiğin gelişimiyle birlikte ihracatımız farklı destinasyonlara, yüksek kaliteli hizmet ve verimlilik anlayışıyla yükselmeye devam edecektir.

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

Türkiye'nin en önemli ihracat ortağı Avrupa Birliği'nin (AB) son yıllarda karbon salınımının azaltılması ile ilgili ciddi girişimleri başladı, süreç kapsamındaki Avrupa Yeşil Mutabakatı (Europe Green Deal) ile 2050 yılına kadar karbon salınımının nötr olması hedeflendi. Dünya Ekonomik Forumu'na göre dünyadaki karbon salınımının yüzde 5,5'i lojistik ve ulaştırma sektörlerinden kaynaklı olduğu tespit edilmiştir. Sektör paydaşlarının karbon salınımını azaltmak için bilinçlenmesi, bir an evvel strateji belirlemesi, dünyanın kriz ile mücadele için beraber hareket etmesi şart.

UTİKAD konunun önemini farkında olmakla birlikte lojistik sektörünün önemli STK'larından biri olarak hazırladığımız raporlarla görüşlerimizi her platforma ifade etmekteyiz. Derneğimiz çatısı altında kurduğumuz çalışma ve odak gruplarıyla üzerimize düşeni yapma gayretindeyiz. İntermodal taşımacılık ve Yeşil Lojistik, UTİKAD'ın uzun yıllardır gündeminde yer almakta. 2004 yılında Türkiye'de UTİKAD'ın ev sahipliğinde gerçekleşen FIATA Dünya Kongresi'nde bu konuya dikkat çekmek için "Sürdürülebilir Lojistik Sertifikası" hayata geçirilmiştir. Geçtiğimiz yıl üyelerimizin farkındalığını artırmak amacıyla Yeşil Lojistik Odak Grubu çalışmalarına başladı ve üyelerimiz tarafından etkin katılım sağlandı. Yeşil Lojistik Odak Grubu gerek Avrupa Yeşil Mutabakatı kapsamında tüm dünyadaki gelişmeleri değerlendirmek gerekse "Yeşil Lojistik" kavramını lojistik sektörüne doğru entegre edebilmek adına yapılabileceklerle ilişkin bilgi paylaşımında bulunmak üzere kurulmuştur. UTİKAD üyelerine karbon salınımı ile ilgili önemli bilgilendirmeler yapmış ve webinarlar düzenlemiştir.

Ayrıca UTİKAD üyelerinin yeşil dönüşüm sürecinde destek alabilmelerini kolaylaştırmak adına UTİKAD ve karbon ayak izi ölçüm hizmeti sunan firmalar arasında iş birlikleri gerçekleştirilmiştir.

Şanghay Deniz Mahkemesi'nin İngiliz Mahkemelerinde verilen bir kararı tanınması ile ilgili benzeri görülmemiş bir karar

Av. Güneş Köksal

Uluslararası hukukta yargı egemenliği ilkesine dayalı olarak, bir mahkemenin vereceği karar ancak kendi ülkesinde tanınabilir ve tenfiz edilebilir. Başka bir yerde geçerli olabilmesi için, diğer yargı mercileri tarafından tanınması ve uygulanabilir olması gerekir.

Çin hukukuna göre, yabancı mahkeme kararlarının tanınması ve tenfizi, alacaklıların yabancı mahkeme kararlarıyla teyit edilen medeni haklarını gerçekleştirmek amacıyla, Çin icra kurumlarının icra tedbirlerini alarak, borçluları mahkeme kararları kapsamındaki yükümlülüklerini yerine getirmeye zorlayan bir dizi yasal prosedürün genel terimidir. Yabancı mahkeme kararlarının tanınması ve tenfizi usulü “tanıma” ve “tenfiz” olarak ikiye ayrılmaktadır.

Tanıma ve tenfiz birbiriyle yakından ilişkili ancak önemli ölçüde farklı iki kavramdır. Tanıma, tenfizin öncülüdür, tenfiz ise tanımanın amacıdır. Tanıma, yabancı bir kararın Çinli bir yargı makamı tarafından incelendiği ve bir Çin mahkemesi kararıyla aynı hukuki etkiye sahip olduğunun kabul edildiği anlamına gelir. Tenfiz, yabancı bir kararın geçerliliğinin, Medeni Usul Kanunu uyarınca infaz için esas olarak kullanılabilir bir Çin mahkemesi kararıyla tanınması anlamına gelir.

Temmuz 2019'da Lahey Uluslararası Özel Hukuk Konferansı'nda başta Almanya, Amerika ve Türkiye olmak üzere, Hukukî veya Ticarî Konulara İlişkin Yabancı Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizine Dair Anlaşma'yı bir çok ülke kabul etti. Çin, sözleşmenin taslağının hazırlanması ve müzakere edilmesiyle ilgili oturuma katılmak üzere çok sayıda kıdemli yargıçlarını gönderdi ancak yalnızca metni onaylamak için anlaşmayı imzaladı. Anlaşmanın Çin'de yürürlüğe girmesi için resmi olarak onaylanması gerekmektedir.

Anlaşma Çin'de yürürlüğe girene kadar, Çin mahkemelerinin yabancı kararları tanınması ve tenfizi için iki yasal dayanak bulunmaktadır: 1-Çin ile diğer ülkeler arasındaki ikili anlaşmalar ve 2- karşılıklılık ilkesi.

Çin Halk Cumhuriyeti Medeni Usul Kanunu 288. maddesi şunu öngörmektedir: Yabancı bir mahkemenin verdiği etkili bir hüküm veya kararın Çin Halk Cumhuriyeti halk mahkemesi tarafından tanınmasını ve tenfizini gerektirdiği durumlarda, taraflardan biri tanıma ve tenfiz için yargı yetkisine sahip orta seviye halk mahkemesine (ilk derece mahkemelerinin bir üst derecesi ve yüksek mahkemenin bir alt derecesi) doğrudan başvurabilir veya Çin Halk Cumhuriyeti tarafından akdedilen veya kabul edilen uluslararası bir anlaşmanın hükümleri uyarınca veya karşılıklılık ilkesi uyarınca, yabancı ülkenin halk mahkemesi tarafından tanınmasını ve tenfizini talep etmek üzere yabancı mahkemeye başvurur.

Madde 289 ise şunu öngörmektedir: Bir halk mahkemesi, yabancı bir mahkemenin fiilen uygulanabilir bir kararının tanınması ve tenfizi için yapılan başvuru veya talebi inceledikten sonra, kararın hukuki geçerliliğini tanıyan bir karar verir veya gerektiğinde infaz için bir emir çıkarır. Halk mahkemesi bu kararın, yasaların temel ilkelerini, Çin'in egemenliğini, güvenliğini ve kamu çıkarlarını ihlal etmediğine karar verirse, bu yasanın ilgili hükümlerine göre hüküm veya karar. Aksi takdirde halk mahkemesi tanıma ve tenfiz kararı vermez.

Bu durumda kararların Çin'de tanıma ve tenfizi için 3 temel koşul bulunmaktadır:

- 1- Yabancı hukuk ve ticaret mahkemesi hükmü fiilen uygulanabilir, hukuki sonuç doğuran, yani kesinleşmiş bir karardır;
- 2- Çin'in kararı veren mahkemenin bulunduğu yabancı ülke ile hukuki ve ticari kararların tanınması ve tenfizi konusunda uluslararası bir anlaşma imzalamış veya buna katılmış olması veya karşılıklılığın mevcut olması; Ve
- 3- Yabancı hukuk ve ticaret mahkeme kararının tanınması ve tenfizi hukukun temel ilkelerine veya milli egemenliğe, güvenliğe veya sosyal ve kamu yararlarına aykırı olmamalıdır.

Bu koşullara bağlı olarak ise 2 sonuç bulunmaktadır:

- 1-Kararı veren yabancı mahkemenin bulunduğu ülke, Çin ile uluslararası bir anlaşmaya katılmamışsa ve karşılıklılık ilişkisi yoksa, mahkeme başvuruyu reddeder.
- 2-Kararı veren yabancı mahkemenin bulunduğu ülke, Çin ile uluslararası bir anlaşma yapmış veya buna katılmışsa veya karşılıklı bir ilişki varsa, Çin'deki halk mahkemesi yabancı mahkeme kararının geçerliliğini tanıyacak ve icra gerekliyse bir icra emri çıkaracaktır. Koşullar sağlanmadığı takdirde karar tanınmaz ve infaz edilmez.

Karşılıklılığa Bakış

Çin Halk Cumhuriyeti'ndeki mahkemelerin davaları karşılıklılık ilkesine göre değerlendirirken, daha önce katı ve ihtiyatlı bir tutum sergilediğini belirtmekte fayda var. Bu nedenle, yabancı kararların tanınması ve tenfizi, yalnızca yabancı yargı bölgesindeki bir mahkemenin daha önce Çin Halk Cumhuriyeti mahkemesi kararlarını tanıması ve icra etmesi durumunda kabul edilmekteydi. Aşağıda bazı örnekler verilmiştir.

2001 yılında, bir Alman şirketi ile Çinli bir leasing şirketi arasındaki genel bir finansal kiralama sözleşmesi anlaşmazlığında, Pekin 2 Nolu Orta Derece Halk Mahkemesi, Alman mahkemelerinin o dönemde Çin mahkemeleri tarafından verilen kararları tanımaması ve uygulamaması nedeniyle Frankfurt mahkemesinin kararlarını tanımayı reddetti. .

2006 yılında, Sascha Rudolf Seehaus'un bir Alman kararının tanınması ve tenfizi için başvurduğu bir davada, Wuhan Orta Derece Halk Mahkemesi, Berlin Yüksek Adalet Divanı'nın bir kararının, Alman mahkemesinin Çin'in Jiangsu Eyaletindeki Wuxi Orta Halk Mahkemesi kararını karşılıklı olarak tanıdığını ve uyguladığını tespit etti. Böylece karşılıklılık ilkesi çerçevesinde Almanya'daki Montabaur Bölge Mahkemesi'nin verdiği kararın tanınıp tenfizi mümkün olacaktı.

Spar vs GCL Davası

Mevcut davada ortaya çıkan temel anlaşmazlık, Norveçli armatör Spar Shipping AS ("SPAR") ile kiracı olarak Grand China Shipping (Hong Kong) Co. Ltd. ("GCS") arasındaki üç uzun vadeli charter sözleşmesinden kaynaklanmıştır. GCS daha sonra tasfiye sürecine girdi ve SPAR, İngiliz Yüksek Mahkemesi'nde GCS'nin ana şirketi Grand China Logistics Holding (Group) Co. Ltd ("GCL") aleyhine, charterler kapsamında ödenmesi gereken ödenmemiş kiralama esasına dayalı üç performans garantisi kapsamında dava başlattı. İngiliz Yüksek Mahkemesi daha sonra GCL'nin SPAR'a verilen performans garantileri kapsamında sorumluluğu üstlenmesi gerektiğine karar verdi ve GCL'nin ödemesi gereken maliyet miktarını belirlemek için çeşitli kararlar verildi. GCL, İngiliz Temyiz Mahkemesine başvurdu; mahkeme, Yüksek Mahkemenin kararını onadı ve GCL'nin itirazını reddetti.

GCL daha sonra İngiliz Mahkemesi Kararlarında belirlenen ödeme yükümlülüklerini yerine getiremedi ve bunun sonucunda SPAR, İngiliz Mahkemesi Kararlarının Çin'de tanınması ve tenfizi için Şanghay Deniz Mahkemesine başvurdu.

Bu durumda karar verilmesi gereken iki kritik konu vardı:

- 1-İngiliz mahkemelerinin Çin kararlarını tanıdığı ve uyguladığı adli yardım anlaşmaları veya emsal örneklerin mevcut olup olmadığı; Ve
- 2- aksi halde, mevcut davadaki başvuruların karşılıklılık ilkesi temelinde tanınıp tenfiz edilemeyeceği.

Şanghay Deniz Mahkemesi, bu başvuru karşısında

(1)Çin ve Birleşik Krallık'ın, mahkemelerin medeni ve ticari kararlarının karşılıklı tanınması ve tenfizine ilişkin uluslararası anlaşmaları henüz imzalamadıklarını veya bunlara katılmadıklarını, dolayısıyla mevcut davayı incelemek için karşılıklılık ilkesinin doktrin olarak kullanılması gerektiğine hükmetmiştir.

(2) Şanghay Denizcilik Mahkemesi bir dereceye kadar 'karşılıklılık ilkesini' yaratıcı bir şekilde yorumladı. Mahkeme, Medeni Usul Kanunu'nun bu prensibi şart koşarken, ilgili yabancı mahkemelerin öncelikle Çin mahkemelerinin hukuk ve ticari kararlarını tanınması ve icra etmesini zorunlu kılarak bu prensibin uygulanmasını sınırlamadığına karar vermiştir. Bu nedenle Mahkeme, ilgili yabancı mahkemenin kanununa göre, Çin mahkemeleri tarafından verilen hukuki ve ticari kararların o ülkenin mahkemeleri tarafından tanınabilmesi ve tenfiz edilebiliyor durumunda, Çin ile yabancı ülkeler arasında hukuk ve ticari kararların tanınması ve tenfizinde karşılıklılığın mevcut olduğuna karar vermiştir. Bu sebeple de söz konusu İngiliz Mahkemesi kararlarının tanınması ve tenfizine hükmetmiştir.

Sonuç

Karar, karşılıklılık temelinde yabancı kararların tanınması ve tenfizi için yepyeni bir mantık oluşturmuştur. Bu durumda yabancı ülke mahkemesinin illa ki daha önce bir Çin

mahkeme kararının tanınması ve tenfizine karar vermiş olmasına gerek yoktur. Bir anlaşma olmasa bile hukuken ve kanunlarda yabancı mahkeme kararlarının tanınması ve tenfizi, Çin mahkeme kararının tanınması ve tenfiz edilebiliyor olmasını sağlıyorsa, bu yeterlidir. ve yabancı ülke mahkemesinin, Çin mahkemesi tarafından verilen kararı açıkça reddetmiş olmaması gereklidir. Bu konuda bir red kararı bulunması durumunda, yine karşılıklılık ilkesi uygulanacak ve tanıma tenfiz istemi Çin mahkemesi tarafından reddedilecektir.

Bu karar Şanghai Deniz Mahkemesi tarafından verildiğinden, ileride Türk Mahkemeleri tarafından verilen, özellikle konumuz olan taşıma hukukuna ilişkin kararların Çin mahkemeleri tarafından tanınması ve tenfizine ilişkin yolu Türkiye yararına açmış bulunmaktadır.

Kaynaklar

- [1] (2012) E Wuhan Zhong Min Shang Wai Chu Zi No 00016 ((2012) 鄂武汉中民商外初字第0016号), issued by the Wuhan Intermediate People's Court, Hubei Province, China in 2013
- [2] German Zueblin International Co Ltd v Wuxi Walker General Engineering Rubber Co Ltd, Berlin High Court of Justice (18 May 2006), Case Docket No 20 Sch 13/ 04.
- [3] Spar Shipping AS v Grand China Logistics Holding (Group) Co Ltd [2015] EWHC 718 (Comm).
- [4] Grand China Logistics Holding (Group) Co Ltd v Spar Shipping AS [2016] EWCA Civ 982.

İÇTİHATLAR

Gaziantep Bölge Adliye Mahkemesi 11. Hukuk Dairesi 22/11/2022 tarihli 2021/806 E. 2022/1760 K.

Dava CMR hükümlerine tabi taşımaya konu emtianın gasp sonucu kayıp- zayi olmasından dolayı malları nakliyat emtia sigorta poliçesi ile sigortalayan davacı sigorta şirketinin, dava dışı sigortalısına ödediği tazminatın taşıyıcıdan tahsiline yönelik TTK'nın 1472. maddesine dayanan rücu tazminat davasıdır.

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için hasarın önlenmesine imkan bulunmayan bir halden meydana geldiğini kanıtlaması gerekir. Zira, taşıyıcının sorumluluğu ispat külfeti ters çevrilmiş bir kusur sorumluluğudur. Her ne kadar taşıyıcının kusurunun bulunmadığı durumlarda gasp eyleminin varlığı taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarır ise de, taşıyıcının gasp olayının gerçekleşmesinde herhangi bir kusurunun bulunmaması gerekir.

Olayın oluş şeklinin taşıyıcının beyanlarındaki gibi gerçekleşip gerçekleşmediği, taşıyıcının gasp olayının gerçekleşmesinde herhangi bir kusurunun bulunup bulunmadığı araştırılmamıştır. İlk derece mahkemesi tarafından yapılması gereken; taşıyıcıya gasp olayının gerçekleşmesinde bir kusurunun bulunmadığını ispatlaması için soruşturma dosyasının akıbetine ilişkin bilgi ve belgeleri dosyaya sunmak üzere kesin süre verilerek, bunun sonucuna göre yapılacak değerlendirme ile karar verilmesidir. Anılan şekilde eksik incelemeye dayanılarak yazılı gerekçeyle hüküm kurulması doğru görülmemiş, kararın bu nedenle kaldırılması gerekmiştir.

İstanbul 21. Asliye Ticaret Mahkemesi 13/10/2022 tarihli 2021/751 E. 2022/659 K.

Dava, taşıma sözleşmesinden kaynaklı alacağın tahsili için başlatılan icra takibine yapılan itirazın iptaline karar verilmesi istemine ilişkindir.

Uyuşmazlık, davalının, davacının tanzim ettiği "bekleme ücreti" açıklamalı faturadan davalının sorumlu olup olmadığı ve takibe yapılan itirazın haklı olup olmadığı noktalarındadır.

Davacının tanzim ettiği faturada bekleme süresinin ne kadar olduğu (gün, saat bazında) belirtilmemiştir. Yine bu ücretten sorumlu olabilmesi için alıcıya yükün limana vardığı ve gecikmeksizin malı alması gerektiği, aksi halde bekleme ücretinden de sorumlu olacağına davacı tarafından ihbar edilmesi gerekmektedir. Karar kesindir.

İÇTİHATLAR

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 16. Hukuk Dairesi 28/04/2022 tarihli 2020/76 E. 2022/764 K.

Dava, antrepo hizmeti kapsamında oluşan alacağa dayalı olarak başlatılan icra takibine itiraz üzerine itirazın iptali davasıdır.

Davaya konu icra takibi ardiye ücreti alacağına dayalı olup, hizmetin davacı tarafından verildiği konusunda uyuşmazlık bulunmamaktadır. Her ne kadar davalı "Antrepo hizmeti konusunda dava dışı ... Lojistik Antrepo...Ltd. Şti. ile anlaştıklarını, bu firmanın deposunda yer bulunamadığı için malların davacıya ait antrepoya gönderildiği, davacı şirket ile aralarında bir anlaşma olmadığı, dava dışı şirkete hizmetin bedelinin ödendiği." ileri sürülmüş ise de; davalının dava dışı şirkete yaptığı ödemenin hangi hizmete ilişkin olduğunun da belirsiz olması karşısında, davalıya ait mallara davacı tarafından antrepo hizmetinin verildiğinin resmi belgelerle sabit olması hususu gözetildiğinde, davalı savunmasına itibar edilmemesi yerindedir.

Davanın tarafları arasında antrepo hizmet bedeline ilişkin bir anlaşma bulunmaması nedeniyle bedelin serbest piyasa rayıçlerine göre belirlenmesi hukuka uygundur.

İzmir Bölge Adliye Mahkemesi 17. Hukuk Dairesi 27/10/2022 tarihli 2019/1587 E. 2022/23 K.

Dava, vekalet sözleşmesi niteliğindeki gümrük işlerinin görülmesi işinden kaynaklanan bakiye bedelin tahsili konusundaki icra takibine vaki itirazın iptali istemine ilişkindir.

Uyuşulmayan noktalar ve çözülmesi gereken sorun; taraflar arasındaki ticari ilişki çerçevesinde davalı şirketin yürüttüğü asma tavan ithali konusundaki gümrük işlemlerinin gecikmesinde ve davalının demoraj ücreti ödemesinde tarafların kusur durumlarının ne olduğu, gecikme nedeni ile ithal edilen malın bedelinde bir düşme gerçekleşip gerçekleşmediği, tarafların ticari ilişkiden doğan edimlerini ne oranda ve tutarda yerine getirdikleri, sonuçta icra takip tarihi itibari ile davacının davalıdan bakiye alacağıının bulunup bulunmadığı, varsa tutarının ne kadar olduğu noktalarındadır.

Gecikmelerin davacı gümrük müşavirliği firmasının hatasından kaynaklanmadığı, eşyanın özet beyan verildikten sonra bir rejim beyanında bulununcaya kadar gümrük antrepasına konulabileceği, bunun da mal sahibinin tasarrufunda olduğu, davacı tarafından her aşamada gerekli bilgilerin verildiği, bu itibarla davacı tarafın davalının demoraj ücreti ödemesinden ya da gecikme nedeni ile ithal edilen malın bedelinden bir düşme söz konusu ise bundan dolayı sorumluluğunun bulunmadığı kanaatine varılmıştır. Zararlarla ilgili olarak davacının bir kusurunun bulunmadığına karar verilmiştir.

İÇTİHATLAR

**İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 12. Hukuk Dairesi 14/05/2020 tarihli
2018/1459 E. 2020/478 K.**

Dava, davacı ... tarafından sigortalısına ödenen hasar bedelinin rücuen tahsili istemiyle başlatılan icra takibine vaki itirazın iptali istemine ilişkindir.

Uyuşmazlık, davalının sigortalı ile olan anlaşmasının emtianın antrepodan alıcıya taşınması işi yanında depolama işini de kapsayıp kapsamadığı noktasında toplanmaktadır.

Davalı tarafça düzenlenen 12.09.2013 ve 17.09.2013 tarihli 4 adet fatura incelendiğinde, 2 faturanın “Nakliye Bedeli, ...-... Fabrika Nakliyesi” açıklamalı olduğu, diğer 2 faturanın ise “Antrepo Ardiye Bedeli” açıklamalı olduğu görülmüş olup, davalı tarafça ardiye bedeli açıklamalı faturalara ilişkin herhangi bir beyanda bulunulmamış, açıkça itiraz da edilmemiştir. Bu durumda davalı ile sigortalı arasında malın depolanmasına ilişkin olarak da akdi bir ilişkinin kurulduğunun kabulü gerekmiş olup, davalı tarafça depo olarak 3.bir firma olan ... firmasına ait deponun seçilmiş ve kullanılmış olmasının sonuca etkisi bulunmamaktadır. Dolayısıyla davalının depolayan olarak da TBK 561 vd. m. hükümleri uyarınca sorumluluğu bulunmaktadır. O halde ilk derece mahkemesince bu hususlar dikkate alınarak, hasarın meydana geliş nedeni ve tutarına ilişkin bir inceleme ve değerlendirme yapılarak sonucuna göre bir karar verilmesi gerekirken, eksik inceleme ve yanılığılı değerlendirme ile yazılı şekilde karar verilmesi doğru görülmemiş ve karar kaldırılmıştır.

GELECEK ETKİNLİKLER

İSTANBUL  BAROSU

e-konferans

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

Açılış Konuşmaları 11.00-11.20

Av. Filiz SARAÇ
İstanbul Barosu Başkanı

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

1. OTURUM (SABAH)

Oturum Başkanı:

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

Konular ve Konuşmacılar :

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

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

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

2. OTURUM (ÖĞLEDEN SONRA)

Oturum Başkanı

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

Konular ve Konuşmacılar :

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

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

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

Soru-Cevap 14.15- 14.30

Tarih: 23 EYLÜL 2023

Yer : ÇEVİRİMİÇİ / İstanbul Barosu Youtube

Etkinliklerimizden haberdar olmak için sosyal medya hesaplarımızı takip edebilirsiniz.

GELECEK ETKİNLİKLER



İSTANBUL BAROSU LOJİSTİK VE TAŞIMA HUKUKU KOMİSYONU
ve İSTANBUL BAROSU AFET MERKEZİ ORTAK ÇALIŞMASI
ÇEVİRİM İÇİ ETKİNLİK

İSTANBUL'U BEKLEYEN İKİNCİ BÜYÜK TEHLİKE TSUNAMİNİN SONUÇLARI, LİMAN DEPO, ULAŞIM YOLLARINA ETKİLERİ ve SİGORTA

Açılış Konuşması:

Av. Filiz Saraç

İstanbul Barosu Başkanı

Av. Gülderen Zerrin Kavak Yıldırım

İstanbul Barosu Yönetim Kurulu Üyesi

Moderatör:

Av. Egemen Gürsel Ankaralı

*İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku
Komisyonu Sözcüsü*

Konular ve Konuşmacılar:

Oğuz Cebeci

Uzun Yol Kaptanı - Bilirkişi

Prof. Dr. A.Samim Ünan

Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı Başkanı

Soru-Cevap

Tarih: 11 EKİM 2023, Saat : 13.30 - 15.00

Çevrimiçi / İstanbul Barosu Youtube

Etkinliklerimizden haberdar olmak için sosyal medya hesaplarımızı takip edebilirsiniz.

GEÇMİŞ ETKİNLİKLER

İSTANBUL BAROSU LOJİSTİK VE TAŞIMA HUKUKU KOMİSYONU 2021-2022 DÖNEMLERİ ARASINDA YAPILAN ETKİNLİK, SEMİNER, KONFERANS VE EĞİTİMLER BAĞLANTI LİNKLERİ

ÇEVİRİM İÇİ ETKİNLİKLER

1. TÜKETİCİ MAHKEMESİ Mİ ? TİCARET MAHKEMESİ Mİ ?

TAŞIMA, DENİZ TİCARETİ VE SİGORTA HUKUKU DAVALARI İLE ARABULUCULUK SÜREÇLERİ AÇISINDAN GÖREVE DAİR DEĞERLENDİRME.

Doç. Dr. Sami Aksoy

<https://youtu.be/o3JfUII2hbE>

2. RUSYA'NIN UKRAYNA'YI İŞGALİ İLE ORTAYA ÇIKAN AMBARGO KARARLARI, KISITLAYICI ÖNLEMLER VE SWIFT LOJİSTİK VE TİCARETE ETKİLERİ
AMBARGO KARARLARI VE KISITLAYICI ÖNLEMLERİN FİNANS VE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ.

Prof. Dr. Nuray Ekşi

YAPTIRIM KLOZLARININ TİCARİ TAAHHÜTLERDE KULLANILMASI VE SWIFT KONUSU

Abdurrahman Özalp – ICC Türkiye Bankacılık Komisyonu Başkanı

https://youtu.be/FryD3gEN_tc

3. LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE İŞ HUKUKUNA İLİŞKİN GÜNCEL GELİŞMELER
LOJİSTİKTE SÜRÜCÜ İŞ DAVALARI VE UYGULAMALARI

Av. Naz Ege Ege - UND Hukuk Çalışma Grubu Başkanı

GEMİ ADAMLARININ KIDEM VE İHBAR TAZMİNATI VE UYGULAMASI-

Av. Muhittin Doğrucu

LOJİSTİKTE İŞ HUKUKUNA İLİŞKİN UYGULAMALAR

Av. Hasan Erdem

<https://youtu.be/nBN0DZfK5ec>

GEÇMİŞ ETKİNLİKLER

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

Dr. Dođuş Taylan TÜRKELE DEÜ Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku ABD.

<https://youtu.be/nBN0DZfK5ec>

5.TAŞIMA İŞLERİ ORGANİZATÖRLÜĞÜ MESLEKİ SORUMLULUK SİGORTASI GENEL ŞARTLARI HAZIRLIK ÇALIŞMALARI VE KONTEYNER ZARARLARINDAN KAYNAKLANAN SORUMLULUK.

TUBİTAK TARAFINDAN DESTEKLENMESİNE KARAR VERİLEN;TUBİTAK 3005 PROJESİ KAPSAMINDA, TAŞIMA İŞLERİ ORGANİZATÖRLÜĞÜ MESLEKİ SORUMLULUK SİGORTASI GENEL ŞARTLARI

Dr.Öğr.Üyesi Hakan ÖZCAN

KONTEYNER ZARARLARINDAN KAYNAKLANAN SORUMLULUK VE KONUYA İLİŞKİN ÖNERİLER

Dr. Buğrahan BİCAN

<https://youtu.be/1j-87G8W9cQ>

ÇEVİRİMİÇİ SEMİNER VE KONFERANSLAR

1.LOJİSTİK'TE DİJİTALLEŞME VE SİBER GÜVENLİK

İSTANBUL BAROSU LOJİSTİK VE TAŞIMA HUKUKU KOMİSYONU,

GALATASARAY ÜNİVERSİTESİ, LODER , İŞBİRLİĞİ İLE DÜZENLENMİŞTİR.

<https://youtu.be/-aSuqQvWW6E>

2.DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI, İNSANSIZ GEMİLER, ANTREPO İŞLETİCİLERİNİN SORUMLULUĞU,SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK,YEŞİL MUTABAKAT,AVRUPA BİRLİĞİ DÜZENLEMELERİNİN TEDARİK ZİNCİRİNE ETKİLERİ,KONTEYNER KAYNAKLI ÇEVRE ZARARLARI.

<https://youtu.be/lcXEz417b8k>

https://youtu.be/2u_JkUsXPWQ

3.6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU TAŞIMA İŞLERİ KİTABININ 10.YILI VE TAŞIMA HUKUKUNDAKİ GELİŞMELER.

<https://youtu.be/fjjq8hJ5Ms0>

GEÇMİŞ ETKİNLİKLER

ULUSLARARASI TİCARET , TAŞIMA HUKUKU,NAKLİYAT SİGORTALARI,RÜCU DAVALARI VE LOJİSTİK İLE İLGİLİ EĞİTİMLER (Eğitimler kapalı gruplar ile yapıldığından Link'i paylaşılmamıştır.)

- 1.ULUSLARARASI TİCARET, NAKLİYAT SİGORTALARI, TAŞIMA HUKUKU EĞİTİMİ (VII)
- 2.ULUSLARARASI TİCARET, NAKLİYAT SİGORTALARI, TAŞIMA HUKUKU MESLEK İÇİ EĞİTİMİ.

Yürütme Kurulu

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

INSTAGRAM SAYFAMIZ



Lojistik Hukuku

FACEBOOK SAYFAMIZ



İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma
Hukuku Komisyonu

İSTANBUL BAROSU TAŞIMA
HUKUKU VE LOJİSTİK
KOMİSYONU WEB SİTESİ



<https://www.istanbulbarosu.org.tr/>

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