

İSTANBUL BAROSU
TAŞIMA HUKUKU
VE
LOJİSTİK
KOMİSYONU



BÜLTEN OCAK-ŞUBAT 2023

ÖNSÖZ

KÜRESEL LOJİSTİK VE HUKUK

Uzun yıllardır bu alanla uğraşan bir hukukçu olarak, Lojistik ve Taşıma Hukukunun küresel yanı benim hep ilgimi çekmiştir. Lojistik ticaretin ayrılmaz bir parçasıdır. Günümüzde ticaret ulusal boyuttan çıkmış, uluslararası hale gelmiştir. Bu durum, dünyanın farklı bölgelerinde yeni üretim, dağıtım, taşıma, sigorta ve gümrükleme operasyonu demektir. Tedarik zinciri dünya genelinde çalıştırılmaktadır.

İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu olarak çıkardığımız bu bültendeki, önsöz yazım ile değerli meslektaşlarım ve lojistikle ilgilenen tüm okurların dikkatini bu yöne çekmek istiyorum. Çünkü, küresel lojistik, gerek hukuki, gerekse ticari açıdan önemli gelişme ve fırsatları içinde barındıran ve gelecek vaat eden bir gelişme sergilemektedir.

Ticarette serbestleşmeye ilişkin mevzuat, yeni düzenlemeler, üretim ve dağıtım stratejilerinin dünya ölçeğinde ele alınması, dijital gelişmeler, bilişim teknolojileri gibi birçok alan küresel lojistiği etkilemekte ve uygulanan hukuku geliştirmektedir.

Bu sebeple biz, İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu olarak, yaptığımız çalışmalarda lojistiğin bu küresel boyutunu sıkça vurgulamaktayız.

Lojistik ve Taşıma Hukuku alanında, ülkemizde kuralları koyan kamu otoritesinin, lojistik ve uluslararası ticareti bir arada düşünüp, lojistiğin küreselliğini hiç unutmadan, ülkenin coğrafi özelliklerine uygun altyapı ve yasal düzenlemeler konusunda çok titiz davranması gerekmektedir. Ülkemiz genelinde, yapılacak hukuki düzenleme ve teknik çalışmaların, Türkiye'nin bugünkü ekonomik potansiyelini harekete geçireceğine ve çok etkili bir güç merkezi olacağına inanmaktayım.

Küresel lojistik açısından baktığımızda, ülkemizde, Lojistik sektörünün dünya standartlarında hizmet verebilmesi için, kamu yönetiminin ortaya koyduğu yasal düzenlemeler çok önemlidir.

Bilmeliyiz ki;

- Dünya ticaretindeki dönüşümlerle birlikte ülkelerin lojistik faaliyetlere bakış açısı hızla değişmektedir.
- Her ülke denizyolu, havayolu, demiryolu, karayolu ve boru hattı taşımacılık anlayışlarını uluslararası ticaretin bir parçası olarak yeniden ele almakta, kendisi için en yüksek katma değeri sağlayacak yatırımlara yönelmektedir.

- Bu yönelme, lojistik üsler adı altında tüm taşıma türlerinin birbirine entegre olduğu uluslararası ölçekte faaliyet gösteren lojistik merkezler olarak karşılık bulmaktadır.
- Uluslararası Konvansiyonlar Lojistik ve Taşıma Hukuku kuralları ve uygulanacak belgeler konusunda standart getirerek uygulamayı kolay ve uygulanabilir bir hale getirmektedirler. Ayrıca, bu tür anlaşmalar, ülke dış ticaretinde ihracat veya ithalatın gelişmesinde araç ve eşya hareketindeki sorunları en aza indirebilmektedir.
- Uluslararası ticaret anlaşmaları, örneğin dış katılımlı Avrupa Birliği (AB) ve Kuzey Amerika Ticaret Anlaşması (NAFTA) gibi oluşumlar, gümrük bariyerlerini bir ölçüde ortadan kaldırmakta ve eşya hareketini hızlandırmaktadırlar. Ekonomik Birlikler içerisinde sorunsuz eşya, araç ve sürücü geçişleri beraberinde lojistik faaliyetlerde etkinlik ve verimliliği getirmektedirler.
- Küresel Lojistik, lojistik üsler adı altında tüm taşıma türlerinin birbirine entegre olduğu uluslararası ölçekte faaliyet gösteren lojistik merkezler olarak karşılık bulan gelişmelere ve örneklere ülkemiz duyarsız kalmamalıdır. Bilindiği gibi, Rotterdam, Hong Kong, Singapur, Shanghai, Antwerp, Hamburg, Marsilya ve Dubai gibi küresel lojistik üsleri dünya ticaretinin ve küresel lojistiğin ve bulunduğu ülkenin gelişimine çok önemli katkıları bulunmaktadır.

*(Yararlanılan eser : Küresel Lojistik Dr. Mehmet SAYGILI- Prof.Dr Murat ERDAL
İstanbul 2. Baskı UTİKAD Yayınları)*

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

Taşıma Hukuku ve Uluslararası
Ticaret Hukukunda Blokzincir
Teknolojisi Kullanımı / Stj.Av.
Asım Batuhan Öztürk - 7

2050'ye Kadar Net Sıfır Karbon
Emisyonu / Çeviren: Av. Meral
Bolat Akşen - 12

İçtihatlar -16

Etkinliklerimiz -19

HABERLER

Almanya'nın tedarik yasası "çevre ve insan hakları"na sahip çıkacak!

Yeni yılla birlikte Almanya'da yürürlüğe giren "Tedarik Zinciri Özen Yükümlülüğü Yasası", bu ülkeyle iş yapan Türk sanayicilerine ve ihracatçılara hem yükümlülük getiriyor, hem de fırsatlar sunuyor. Türkiye'nin ihracatında birinci, ithalatında üçüncü sırada bulunan Almanya'nın yeni yasasına göre yükümlülüklerini yerine getirmeyen şirketlere 8 milyon Euro'ya varan para cezaları verilebilecek.

<https://www.ekonomim.com/dunya/almanyanin-tedarik-yasasi-cevre-ve-insan-haklarina-sahip-cikacak-haberi-678540>

Japon sigorta şirketlerinden Rus sularındaki gemiler için yeni adım

Rusya'nın Ukrayna'yı işgali sonrası oluşan riskler nedeniyle gelecek ay itibarıyla nakliye gemisi ve tankerlere savaş poliçesi vermeyi durdurma kararı alan Japon sigorta şirketleri, söz konusu poliçeyi tekrar başlatabilmek için reasürans şirketleri ile görüşmeler yürütüyorlar.

<https://www.ekonomim.com/kuresel-ekonomi/japon-sigorta-sirketlerinden-rus-sularindaki-gemiler-icin-yeni-adim-haberi-678022>

Süveyş Kanalı'nda gemi karaya oturdu

"Leth Agencies" kargo şirketinin Twitter hesabından yapılan yazılı açıklamada, Mısır'ın Kantara şehri açıklarında bu sabah karaya oturan "Glory" yük gemisinin Süveyş Kanalı İdaresine ait römorklar tarafından yüzdürüldüğü belirtildi.

<https://www.ekonomim.com/dunya/suveys-kanalinda-gemi-karaya-oturdu-haberi-679190>



Çin: Gemilerin Enerji Tüketim Verileri ve Karbon Yoğunluğu yönetmeliği 22 Aralık'ta başladı.

24 Kasım 2022 tarihinde, Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı Çin Deniz Güvenliği İdaresi (MSA), 400 gros tonaj ve üzeri hem Çin bayraklı gemiler hem yabancı gemiler için geçerli olan Gemilerin Enerji Tüketim Verileri ve Karbon Yoğunluğu hakkında yeni bir yönetmelik yayınladı. BIMCO'ya göre, bu yönetmelik 22 Aralık 2022 tarihinden itibaren yürürlüğe girip ve 5 yıl süreyle geçerli olacak.

<https://safety4sea.com/china-energy-consumption-data-and-carbon-intensity-of-ships-regulation-begins-on-22-december/>

Ticaret Bakanlığı tarafından resmi internet sayfasında yayınlanan 5448 Sayılı Hizmet İhracatının Tanımlanması, Sınıflandırılması ve Desteklenmesi Hakkında Cumhurbaşkanı Kararın Lojistik Ve Taşımacılık Hizmetlerine Yönelik Uygulama Usul Ve Esaslarına İlişkin Genelge (30 Aralık 2022 tarihli) yayınlandı.

<https://ticaret.gov.tr/destekler/hizmet-sektoru-destekleri/hizmet-ihracatinin-tanimlanmasi-siniflandirilmesi-ve-desteklenmesi-hakkinda-karar/lojistik-ve-tasimacilik-hizmetleri-sektoru>

Taşıma Hukuku ve Uluslararası Ticaret Hukukunda Blokzincir Teknolojisi Kullanımı

Stj.Av. Asım Batuhan Öztürk

Giriş

1. Genel olarak

Blokzincir teknolojisi yaygın kanının aksine Bitcoin'den çok önce 1985 yılında ortaya çıkmış bir teknolojidir ancak 2008 yılında geliştirilen Bitcoin'in temelinde yatan blokzincir teknolojisi de bilinirlik kazanmıştır.[1] Özellikle Amerika ve Avrupa'da 2010'lu yılların başlarında tanınmaya başlanan Bitcoin yazılımı ve beraberinde blokzincir teknolojisi, Türkiye'de ancak 2010'lu yılların sonunda tanınmaya başlanmıştır. Her ne kadar bu teknolojiyi bir 10 yıl geriden takip ediyor gibi gözüksün de hem mühendisler, hem girişimciler hem de hukukçular Blokzincir teknolojisini yakından takip ederek Batı'daki gelişmeleri yakalamamızı sağlamışlardır. Bu çalışma kapsamında blokzincir teknolojisinin akıllı sözleşmeler konsepti sayesinde uluslararası ticaret ve taşıma hukukunda kullanılabilirliği incelenecektir. Nitekim bu teknolojinin her gün kendini aşarak geliştiği göz önünde bulundurulduğunda karşımıza gelecekte ne gibi yeniliklerin çıkabileceğini tahmin etmek güçtür ancak şüphesiz blokzincir teknolojisi yakın gelecekte ticari hayatın her aşamasında kullanılabilir hale gelecektir. Bu sebeple uluslararası ticarete blokzincir teknolojisinin kullanımının yaygınlaşması da kaçınılmaz olacaktır.

2. Blokzincir ve Akıllı Sözleşmeler

Blokzincir (blockchain) teknolojisi en genel ve kısa ifade ile blokların birbirlerine zincir gibi bağlandığı, merkezi olmayan, dağıtık bir veri tabanıdır.[2] Bu veri tabanı içerisinde yer alan her bir veri kendi içerisinde değiştirilemez bir zaman damgası barındırmaktadır. Bu değiştirilemez zaman damgası hem sistemin kendi içerisindeki güvenliğini hem de üçüncü kişilerin sisteme olan güvenini sağlamaktadır. Sisteme işlenen veriler sistemin içerisinde yer alan bloklara kaydedilerek ağdaki diğer katılımcıların çoğunluğu tarafından doğrulanması halinde uçtan uca şifrelenerek bloklarda muhafaza edilir. Söz konusu blokların kapasitesi sınırlıdır. Bu sebeple kapasitesi dolan bloğun Hash olarak anılan ve bloğa kaydedilmiş tüm verilere karşılık gelen sabit uzunluktaki bir çıktısı oluşturulur.[3] Devamında içerisinde işlemler kaydedilecek olan blok Hash olarak anılan dolmuş bloğun üzerine kaydedilerek ilerlenir. Bu sayede daha önce yapılmış olan işlemler sonradan müdahale edilerek değiştirilemeyecektir.

[1] YILDIRIM, Murat, Blok Zincir Teknolojisi, Kripto Paralar ve Ülkelerin Kripto Paralara Yaklaşımları, Bartın Üniversitesi İİBF Dergisi, Cilt 10, Sayı 20, 2019 s.266-277 s.266

[2] ÜSTÜN Ece Su, TBK Kapsamında Geleneksel Sözleşmeler ile Mukayeseli Olarak Akıllı Sözleşmeler, Seçkin Yayıncılık, İstanbul, 2022 s.25 ; Verma, A. Kumar/ Garg, Arpit, Blockchain: An Analysis On Next Generation Internet, International Journal of Advanced Research in Computer Science, Vol.8, No.8, (September – October 2017) s.429

[3] Üstün, Ece Su s.25

Blokszincir teknolojisine dayalı bir veri tabanını oluşturmak için öncelikle bu ağır programlanması gerekmektedir. Bitcoin örneğinden hareket edildiği takdirde, Satoshi Nakamoto isimli şahıs tarafından programlanan ve yayımlanan Bitcoin ağına katılan kullanıcılar katılım için gerekli olan uygulamayı telefon ya da bilgisayarında indirdiklerinde kamuya açık ve kişiye özel olmak üzere iki anahtar elde etmektedirler. Ayrıca uygulamayı indiren katılımcılar bu zamana kadar oluşturulmuş olan bütün blokları ve bununla birlikte bu blokların içerdiği bütün verileri, yani ağdaki bütün işlemlerin Hashlerini de indirmektedirler[4]

Akıllı sözleşmeler, bir ifa edimini ve koşullarını düzenleyen kodlar bütünüdür. Normal internet üzerindeki sözleşmelerden farkı ise bu kodların Blokszincir altyapısında muhafaza edilmesidir.[5] Akıllı sözleşmeye bir örnek vermek gerekirse, otomatlardan yapmış olduğumuz alışverişler yapıları itibariyle akıllı sözleşmelerdir. Herhangi bir yazılı ya da sözlü bir anlaşma olmadan otomatın içerisinde yer alan yazılım sayesinde paranın atılma ve ürün seçilmesi ile sözleşme kurulmuş ürünün otomattan teslim alınabilir hale gelmesiyle de edim ifa edilmiş olur. Akıllı sözleşmenin bu basit konseptini blokszincir alt yapısı ile kurmak da mümkündür. Blokszincir teknolojisinin sahip olduğu merkeziyetsiz ve değiştirilemez alt yapı sayesinde bu sistem üzerinden güvenli ve bağımsız bir akıllı sözleşme yapılabilmektedir.

Akıllı sözleşmeler bu blokszincir alt yapısı altında nasıl bir yol izleyecektir sorusu sorulduğunda karşımıza akıllı sözleşmelerin çalışmasındaki temel prensip olan “If/Then” prensibi çıkmaktadır.[6] Türkçeye kabaca “şöyle olursa / şöyle olur” şeklinde uyarlayabileceğimiz bu çalışma prensibinde bir temel şart yer almakta ve şartın gerçekleşmesine bağlı olarak sonuç meydana gelmektedir. Akıllı sözleşmeler kural olarak blokszincir ağına üye katılımcıların protokol şeklinde bir yazılım sayesinde aralarında gerçekleştirdikleri işlemleri ifade etmektedir. Bununla beraber yazılımda belirlenen ihtiyaçların gerçekleşip gerçekleşmediği hususunda dış alemden gelecek verilere ihtiyaç duyuluyorsa bu bilgiler “oracle” (ulak) olarak nitelendirilen araçlar tarafından sağlanacaktır.[7] Yani “If/Then” prensibi ile kurulan sistem içerisinde denklemin sağlandığının ispatı dışarıdan gelecek bilgiler ile olacaksa bu bilgi Oracle tarafından sağlanacaktır.

Akıllı sözleşmelerin işleyişini bir örnek üzerinden somutlaştıralım. A, B'nin sahip olduğu bilgisayarı satın almak istiyor ve bunu akıllı sözleşme yoluyla yapmak istiyor. Bu takdirde A ve B arasındaki sözleşme uyarınca A'nın 5 Xcoin karşılığında aylık 1 Xcoin olacak şekilde 5 ayda ödeme yapması karşılığında satılmış olsun. Bu takdirde A ve B'nin akıllı cüzdanları ve edim olan akıllı telefon blokszincir ağında kaydedilecektir. 5 ay boyunca A akıllı cüzdanından B'nin akıllı cüzdanına aylık 1 Xcoin gönderecektir. 5.ayın sonunda artık borç ödendiği takdirde akıllı telefonun sistemle entegrasyonu kesilecektir.

[4] ÇEKİN, Mesut Serdar, Borçlar Hukuku ile veri koruma hukuku açısından blockchain teknolojisi ve akıllı sözleşmeler: Hukuk düzenimizde bir paradigma değişimine gerek var mı?, İstanbul Hukuk Mecmuası 77 (1) 315-341, İstanbul, s.321

[5] Gürçan, Bedrettin, Blockchain Teknolojisi, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2022 s.77

[6] ÇUBUKÇU, Damla Beril, Teknik ve Hukuki Yönleriyle Akıllı Sözleşmeler, Yetkin Yayınları, Ankara, 2021

[7] ÇEKİN, Mesut Serdar, s.323

Ancak borç ödenmediğinde, örneğin 3.ayda A borcu olan 1 Xcoin'i B'nin hesabına yatırmadığı takdirde bunu fark eden sistem otomatik olarak blokzincir sistemiyle entegre olan telefonu kapatacaktır. Bu sayede A borcunu ödemediği için telefonu kullanamayacak ve ödemiş olduğu coinler B'nin hesabından A'nın hesabına geri dönecektir.

3.Uluslararası Ticarete Akıllı Sözleşmeler

Uluslararası ticaret doğası gereği içerisinde çok sayıda prosedür ve evrak işi barındırmaktadır. Bu prosedür ve evrak işlerinin yoğunluğu ticaretin sürecini de uzatmaktadır. Örneğin, taşınan malların teslim alınması, ordino alınması ve akreditifin açılması yaklaşık 4-5 günlük bir süre zarfı içerisinde gerçekleşmektedir. Bu sürenin kısaltılması ise akıllı sözleşmeler ile mümkün hale gelmiştir. Yakın tarihte Blokzincir teknolojisini takip eden ve bu teknolojiden faydalanmak isteyen birtakım uluslararası ticaret tarafları sistemlerini blokzincir teknolojisi ile entegre etmeye başladılar. Bu entegrasyonun şu anda öncüsü olarak Rotterdam Limanı gösterilebilir.

Temmuz 2019'da Güney Kore'den yola çıkan Samsung'a ait iki konteyner, kalkış limanından varış limanı olan Rotterdam Limanı'na varana kadar blokzincir teknolojisi üzerinden takip edilerek basılı bir evrak olmaksızın taşıma işlemleri yapılmıştır.[8].

Böylelikle hem taşıma işlemi sırasındaki işlemler hızlı bir şekilde halledilmiş hem de masraflar minimal düzeye indirilmiştir. Bu olay Rotterdam Limanı'nın "akıllı liman" olma yolunda atmış olduğu ilk adım olmuştur.

Rotterdam Limanı'nın Blokzincir teknolojisinden yararlanarak geliştirmiş olduğu belki de en önemli teknoloji "Bağlantılı Liman (Quay Connect)" teknolojisidir. Birleşik Krallık'ın Avrupa Birliği'nden ayrılmasından sonra Hollanda için önemli bir ticari partner olan Birleşik Krallık ile arasında gümrük işlemleri zorlaşmıştır. Bu zorluğu ortadan kaldırmak isteyen Rotterdam Limanı, üretmiş olduğu Quay Connect teknolojisi ile Birleşik Krallık'taki limanlarda gümrük yetkilileriyle otomatik bilgi alışverişine olanak sağlayarak ihracatçıların ihracat ve gümrük sürecini dijitalleştirme ve kolaylaştırma becerisine sahip olmalarını sağlamıştır. Gümrük işlemlerinin dijitalleşmesi ile bu ihracat bakımından beraber yaklaşık yüzde otuz oranında maliyet tasarrufu, normal süreçten en az yüzde yirmi oranında zaman tasarrufu, blokzincir teknolojisinin güvenilir altyapısı ile düşük riskli olarak sağlanmıştır[9].

Blokzincir teknolojisinin taşıma hukukuna yansımaları yalnızca Rotterdam Limanı özelinde olmamıştır. Son yıllarda Anwers Limanı da Rotterdam Limanı gibi Blokzincir teknolojisini sistemlerine entegre etme çabası içindedir. 2018 yılında Anwers Limanı ve yine Anwers menşeli blokzincir girişimi T-mining arasında geliştirilen proje kapsamında, dökümanların daha güvenli ve hızlı bir şekilde aktarımının yapılması için blokzincir teknolojisinin kullanılması gündemde.

[8]. How Rotterdam is using Blockchaing to reinvent global trade <https://www.linkedin.com/pulse/how-rotterdam-using-blockchain-reinvent-global-trade-jorn-douwstra> erişim tarihi 07.01.2023

[9]. Port of Rotterdam Introduces Quay Connect Blockchain Technology. <https://www.porttechnology.org/news/port-of-rotterdam-introduces-quay-connect-blockchain-technology/> Erişim tarihi: 07.01.2023

Maersk ve IBM iş birliğinde oluşturulan blokzincir tabanlı uluslararası ticaret platformu Tradelens kurularak doküman ve sertifikaların blokzincir teknolojisi ise transfer edilmesi mümkün hale gelmiştir.[10].

Uluslararası ticarete blokzincir teknolojisi yalnızca gümrük işlemleri ya da malların takibi için değil ödeme için de kullanılabilir. Nitekim 2018 yılında Blokzincir alt yapısı ile ilk akreditif işlemi gerçekleştirilmiştir. Ünlü gıda firması Cargill, Arjantin'den Malezya'daki iştirakine ihraç ettiği ürünlerin ödemesini HSBC ve INGBANK aracılığıyla blokzincir alt yapısı Corda ile hazırlanan akreditif ile ödemiştir. Normalde 5 ile 10 gün arası süren akreditif işlemleri, blokzincir teknolojisi kullanılarak yapıldığında 24 saatte sonuçlanmıştır.[11]. Bu olay bankaların evrak yüklerini önemli ölçüde azaltırken aynı zamanda ihracatçıların alacaklarına çok kısa bir sürede kavuşmasını sağlamaktadır.

4. Türkiye'de durum

Dünyada kripto para temelinde blokzincir teknolojisinin kullanımı ve yaygınlaşması 2010'lu yıllara denk gelmektedir. Türkiye'de ise yeni kullanılmaya başlanan bu teknoloji 2015'ten sonra bilinirlik kazanmıştır. Henüz limanların veya lojistik firmalarının bu kapsamda yapılmış çalışmaları bulunmasa da Cumhuriyet'in ilk bankası olan İş Bankası günümüz itibariyle uluslararası ticarete blokzincir teknolojisi ile ödeme garantisi vermeye başlamıştır.

İş Bankası, blokzincir teknolojisi ile dış ticarete ilk ödeme garantisini 27 Mayıs 2020 tarihinde Şişecam, Kuraray Europe GbmH ve Commerzbank arasındaki ödeme işlemine vermiştir. İkinci ödeme garantisi ise bir blokzincir altyapısı olan Marco Polo Network üzerinden gerçekleşmiştir. Söz konusu işlem Sanko Holing – Süper Film, Brückner Group, Commerzbank, İş Bankası arasında gerçekleşmiştir. Süper Film'in üretim fabrikasına Almanya'dan makine parçası alımına ödeme garantisi verilen işlem sayesinde olağan evrak inceleme ve mutabakat süreleri nedeniyle günler sürecektir olan işlem, Blokzincir teknolojisi sayesinde güvenli bir şekilde çok kısa zamanda sonuçlanmıştır. [12].

Türkiye'de blokzincir sistemini kullanan ilk liman işletmesi ise YILPORT olmuştur. Yılport Haziran 2020'den beri, IBM ve Maersk tarafından geliştirilen blokzincir tabanlı uluslararası ticaret platformu Tradelens ile işbirliği içerisinde.[13]. Bu işbirliği sayesinde Gebze ve Gempport liman işletmelerinde kolayca konteyner takibi yaparak normal şartlarda evrak üzerinden ilerleyen süreçlerin çok daha hızlı tamamlanmasını sağlıyor.[14]

[10] <https://www.gtreview.com/news/fintech/maersk-and-ibm-go-live-with-blockchain-supply-chain-platform-tradelens/>
Erişim tarihi: 07.01.2023

[11]. HSCB and ING execute groundbreaking live Trade Finance Transaction on R3's Corda Blockchain Platform, HSCB bank <https://www.hsbc.com/news-and-media/media-releases/2018/hsbc-trade-blockchain-transaction-press-release>, erişim tarihi: 07.01.2023

[12]. İş Bankası'ndan Blockchain Teknolojisiyle Dış Ticarete Bir İşlem Daha, <https://www.isbank.com.tr/bankamizitaninyin/is-bankasindan-blockchain-teknolojisiyle-dis-ticarete-bir-islem-daha/> Erişim tarihi: 07.01.2023

[13]. <https://www.yilport.com/en/media/detail/Maersk-Blockchain-Tradelens-Program-is-Now-Active-on-YILPORT/55/2078/0>, erişim tarihi: 08.01.2023

[14] <https://www.netahaber.com/yilport-gebze-ve-gempportta-blochchain-teknolojisi-kullanacak/> erişim tarihi: 08.01.2023

5.Sonuç

Dünyada hızla kullanımını artan blokzincir teknolojisi artık kendisini ticaretin her alanında göstermektedir. Blokzincir teknolojisi ve akıllı sözleşmeler, süreçleri hızlandırması ve güvenilir olması sebebiyle uluslararası ticarete bir devrim niteliğinde olabilir ancak blokzincir teknolojisine küresel olarak duyulan şüpheli yaklaşım ve blokzincir teknolojisinin merkeziyetsiz yapısı bu teknolojinin kullanımının yaygınlaşmasının önünde engel olarak durmaktadır. İlerleyen zamanlarda blokzincir teknolojisine hem devletlerin hem de insanların güveni arttıkça bu sistemin uluslararası ticaretin her aşamasında kullanımının yaygınlaşacağı düşüncesindeyiz.

Günümüzde akıllı sözleşmeler ve blokzincir teknolojisine giderek yaygınlaşması sonucunda devletlerin de artık bu konuda hukuki düzenlemeler yapması gerekli hale gelmiştir. Ne var ki yukarıda bahsettiğimiz blokzincir sistemine devletlerin kuşkulu yaklaşımları sebebiyle bu düzenlemelerin yapılmasının gelecek on yıl içerisinde ancak gerçekleşebileceği düşüncesindeyiz.

Kaynakça

Kitaplar:

ADIGÜZEL, Burak, Sermaye Piyasası Hukuku, Genişletilmiş ve Gözden Geçirilmiş 2. Baskı, Ankara, 2018.

COŞGUN KARAMAN, Özlem, Anonim Şirketin Tasfiyesi, Birinci Baskı, Ankara 2015.

ÇEKİN, Mesut Serdar, Borçlar Hukuku ile veri koruma hukuku açısından blockchain teknolojisi ve akıllı sözleşmeler: Hukuk düzenimizde bir paradigma değişimine gerek var mı?, İstanbul Hukuk Mecmuası 77 (1) 315-341, İstanbul

ÇUBUKÇU, Damla Beril, Teknik ve Hukuki Yönleriyle Akıllı Sözleşmeler, Yetkin Yayınları, Ankara, 2021

Gürcan, Bedrettin, Blockchain Teknolojisi, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2022

ÜSTÜN Ece Su, TBK Kapsamında Geleneksel Sözleşmeler ile Mukayeseli Olarak Akıllı Sözleşmeler, Seçkin Yayıncılık, İstanbul, 2022 s.25 ; Verma, A. Kumar/ Garg, Arpit, Blockchain: An Analysis On Next Generation Internet, International Journal of Advanced Research in Computer Science, Vol.8, No.8, (September – October 2017)

YILDIRIM, Murat, Blok Zincir Teknolojisi, Kripto Paralar ve Ülkelerin Kripto Paralara Yaklaşımları, Bartın Üniversitesi İİBF Dergisi, Cilt 10, Sayı 20, 2019 s.266-277 s.266

Elektronik Kaynaklar:

How Rotterdam is using Blockchain to reinvent global trade <https://www.linkedin.com/pulse/how-rotterdam-using-blockchain-reinvent-global-trade-jorn-douwstra> erişim tarihi 07.01.2023

Port of Rotterdam Introduces Quay Connect Blockchain Technology. <https://www.porttechnology.org/news/port-of-rotterdam-introduces-quay-connect-blockchain-technology/> Erişim tarihi: 07.01.2023

Maersk and IBM Go Live with Blockchain Supply Chain Platform <https://www.gtreview.com/news/fintech/maersk-and-ibm-go-live-with-blockchain-supply-chain-platform-tradelens/> Erişim tarihi: 07.01.2023

HSCB and ING execute groundbreaking live Trade Finance Transaction on R3's Corda Blockchain Platform, HSCB bank <https://www.hsbc.com/news-and-media/media-releases/2018/hsbc-trade-blockchain-transaction-press-release>, erişim tarihi: 07.01.2023

İş Bankası'ndan Blockchain Teknolojisiyle Dış Ticarete Bir İşlem Daha, <https://www.isbank.com.tr/bankamizi-taniyin/is-bankasindan-blockchain-teknolojisiyle-dis-ticarete-bir-islem-daha/> Erişim tarihi: 07.01.2023

Maersk Blockchain Tradelens Program is Now Active on YILPORT <https://www.yilport.com/en/media/detail/Maersk-Blockchain-Tradelens-Program-is-Now-Active-on-YILPORT/55/2078/0> , erişim tarihi: 08.01.2023

Yılport, Gebze Ve Gempport'ta Blockchain Teknolojisi Kullanacak <https://www.netahaber.com/yilport-gebze-ve-gempportta-blockchain-teknolojisi-kullanacak/> erişim tarihi: 08.01.2023

2050'ye Kadar Net Sıfır Karbon Emisyonu

Çeviren: Av. Meral Bolat Akşen

Basın Duyurusu No: 66

Tarih: 4 Ekim 2021

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği ("IATA"), 77. Yıllık Genel Kurulu'nda, küresel hava taşımacılığı sektörünün 2050 yılına kadar net sıfır karbon emisyonuna ulaşmasına yönelik kararı onayladı. Bu kararın, küresel ısınmanın 1,5°C'yi geçmemesine yönelik Paris Anlaşması hedefiyle uyumlu olduğu belirtildi.

Karara ilişkin olarak, IATA Genel Müdürü Willie Walsh, "Dünya çapında havayolları; uçuşların sürdürülebilirliğinin sağlanması adına mühim bir karar aldı. COVID-19 sonrası yeniden kurulan bağlantı, net sıfır karbon emisyonuna doğru giden açık bir yol olacaktır. Bu karar, gelecek nesillerin sürdürülebilir bir şekilde keşfetme, öğrenme, ticaret yapma, pazar oluşturma, farklı kültürleri anlama ve dünyanın her yerindeki insanlarla bağlantı kurma özgürlüğünü sağlayacaktır. Tüm değer zincirinin kolektif çabaları ve destekleyici devlet politikalarıyla havacılık, 2050 yılına kadar net sıfır emisyonuna ulaşacaktır." dedi.

Net sıfır emisyonuna ulaşmak büyük bir mücadele olacaktır. Havacılık sektörü; uçmaya hevesli bir dünyanın giderek artan talebini karşılarken, karbon emisyonunu kademeli olarak azaltmalıdır. 2050'de uçuşması beklenen on milyar insanın ihtiyaçlarını karşılayabilmek için söz konusu yılda en az 1,8 gigaton (1,8 milyar ton) karbonun azaltılması gerekmektedir. Ayrıca net sıfır karbon emisyonu taahhüdü, günümüz ile 2050 yılı arasında kümülatif olarak toplamda 21,2 gigaton (21,2 milyar ton) karbonun azaltılacağı anlamına gelmektedir.

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün ("ICAO") Uluslararası Havacılık için Karbon Dengeleme ve Azaltma Planı ("CORSIA"), hemen harekete geçilmesini sağlayan önemli bir çözüm yoludur. Söz konusu Plan, kısa ve orta vadede uluslararası emisyonları 2019 seviyelerinde dengeleyecektir. IATA'nın kararı ile buna verilecek destek bir kez daha teyit edilmiştir.

Sektör Çapında Kolektif Çabalar

Emisyon dengelenmesinden emisyon azalımına giden yol, kolektif bir çaba gerektirecektir. Devletler de dahil olmak üzere sektör paydaşlarının her biri politika, ürün ve faaliyetlerinin çevresel etkilerinin üzerine eğilmek için münferit olarak sorumluluk almalıdırlar. Ayrıca sürdürülebilir bağlantı sağlamak ve nihayetinde havacılığın fosil yakıt bağımlılığını kırmak için paydaşlar birlikte çalışmalıdırlar.

Walsh, şu açıklamaları yapmıştır: "Sürdürülebilir küresel bağlantılığa ulaşmak, yalnızca havayolu şirketlerinin sırtına yüklenerek gerçekleştirilemez. Havacılık sektörünün tüm paydaşları, enerji geçişi de dahil olmak üzere ihtiyaç duyulan büyük değişiklikleri

sağlamak için destekleyici devlet politikaları çerçevesinde birlikte çalışmalıdır. Bu diğer sektörlerde gördüğümüz durumdan farklılık arz etmemektedir. Örneğin, karayolu taşımacılığında sürdürülebilirlik çalışmaları, elektrikli araçlar üreten sürücüler tarafından geliştirilmemektedir. Sürdürülebilir bir gelecek için gerekli değişiklikleri kolektif olarak yapabilmek amacıyla devletler; altyapı sağlayıcılarına, üreticilere ve araç sahiplerine politikaları ve mali teşvikleri ile destek sağlamaktadır. Aynı durum havacılık için de geçerli olmalıdır.”

Plan

Stratejimiz; sürdürülebilir havacılık yakıtları, yeni uçak teknolojisi, daha verimli operasyonlar ve altyapı ile yeni sıfır emisyonlu enerji kaynaklarının, mesela elektrik ve hidrojen enerjisinin, geliştirilmesi gibi sektör içi çözümler ile mümkün olduğunca fazla miktarda CO2 emisyonunu azaltmaktır.

Yararlanılan enerji kaynağı ile emisyonların ortadan kaldırılamaması halinde, karbon yakalama, depolama ve güvenilir karbon denkleştirme planları gibi sektör dışı seçenekler kullanılmalıdır.

Walsh konuya ilişkin düşüncelerini şu şekilde paylaşmıştır: “Bir planımız mevcut. 2050’de sektör ölçeğinde 1,8 gigaton karbonun azaltılması gerekmektedir. Olası bir senaryo, bunun %65’inin sürdürülebilir havacılık yakıtları yoluyla azaltılması şeklindedir. Beklentimiz %13’lük bir kısmının ise hidrojen gibi yeni itki teknolojileri ile sağlanmasıdır. Verimlilik iyileştirmeleri %3’lük bir bölüme karşılık gelecektir. Kalan kısım ise, karbon yakalama ve depolama (%11) ve denkleştirmeler (%8) yoluyla halledilebilecektir. Hedefe giden yolda asıl ayırım, belirli bir zamanda hangi çözümlerin en uygun maliyetli olduğuna bağlı olacaktır. Net sıfır karbon emisyonuna giden nihai yol ne olursa olsun, hedefe ulaşmanın tek yolu değer zincirinin ve devletlerin üzerine düşen rolü oynamasından geçtiği muhakkaktır.”

Karar; tüm sektör paydaşlarınınca politikalarının, ürünlerinin ve faaliyetlerinin çevresel etkilerini, somut eylemler ve net zaman çizelgeleri ile ele alınması taahhüdünde bulunmalarını talep etmektedir:

- Pazara büyük ölçekli, uygun maliyetli sürdürülebilir havacılık yakıtları (“SAF”) sağlayacak yakıt üreten şirketler,
- Devletler ve hava seyrüsefer hizmet sağlayıcıları (“ANSP”) ile, hava trafik yönetimi ve hava sahası altyapısındaki verimsizliklerin ortadan kaldırılması,
- Temelden daha verimli hava aracı iskeleti ve itki teknolojileri üreten uçak ve motor üreticileri ve
- SAF’ın uygun maliyetli bir şekilde tedarik edilebilmesi için gerekli alt yapıyı sağlayan havalimanı işletmecileri.

Devletlerin Rolü

Uygun maliyetli çözümleri gerçekleştirmeye odaklanan bütüncül bir devlet politikası ile, net sıfır karbon emisyonuna ulaşmak için gereken enerji geçişi desteklenmelidir. Bu

özellikle SAF alanında söz konusudur. Gerekli teknoloji mevcut olsa da arzı artırmak ve maliyetleri düşürmek için üretim teşviklerine ihtiyaç bulunmaktadır.

Karar, devletleri ICAO aracılığıyla sektörün 2050 yılına kadar net sıfır karbon emisyonu taahhüdüne eşdeğer, uzun vadeli bir hedef üzerinde anlaşmaya davet etmektedir.

Karar aynı zamanda, havacılığın iklim değişikliği etkisini yönetmeye yönelik uzun süredir devam eden yaklaşımla uyumlu olarak, devletleri CORSIA'yı desteklemeye, politika tedbirlerini koordine etmeye ve bölgesel, ulusal veya yerel düzeyde gelişigüzel yama iş yapmaktan kaçınmaya çağırılmaktadır (Önlemin küresel düzeyde alınması gerektiği vurgulanmaktadır).

Walsh'in açıklamaları şöyledir: "Devletler, 2050 yılına kadar net sıfır karbon emisyonuna ulaşmak için aktif rol oynamalıdır. Diğer tüm başarılı enerji geçişlerinde olduğu gibi rotayı belirleyen ve başarıya giden yolu sağlayan devlet politikalarıdır. Aksi takdirde maliyetler ve yatırım riskleri çok yüksek olmaktadır. Karbonun azaltılmasına odaklanılmalıdır. Geriye dönük ve cezalandırıcı vergilerle uçuşları kısıtlamak, yatırımı bastırır ve uçmayı zengin zümreyle sınırlandırabilir. İlerlemenin kanıtlanmış yolu teşviklerdir. Sorunları çözer, istihdam yaratır ve refahı artırır."

Kilometre Taşları

2050 yılına kadar havacılıkta net sıfır karbon emisyonunu elde etmek için gereken önlemlerin bileşimi; taahhüt sürecinde herhangi bir zamanda, mevcut olan en uygun maliyetli teknolojilere dayalı olarak gelişecektir. Temel durum senaryosunun mevcut odak noktaları aşağıdaki gibidir:

- 2025: Uygun devlet politikası desteğiyle SAF üretiminin 7,9 milyar litreye (toplam yakıt ihtiyacının %2'sine) ulaşması beklenmekte.
- 2030: SAF üretiminin 23 milyar litre olması (toplam yakıt ihtiyacının %5,2'si) planlanmaktadır. ANSP'ler, ICAO Havacılık Sistemi Blok Yükseltmesini (ASBU) ve Tek Avrupa Hava Sahası (SES) gibi bölgesel programlar tam olarak uygulanır.
- 2035: SAF üretimi 91 milyar litredir (toplam yakıt ihtiyacının %17'si). Bölgesel pazar için elektrikli ve/veya hidrojenli uçaklar (50-100 koltuk, 30-90 dakikalık uçuşlar) kullanılabilir hale gelir.
- 2040: SAF üretimi 229 milyar litredir (toplam yakıt ihtiyacının %39'u). Kısa mesafe uçuşlar için (100-150 koltuk, 45-120 dakikalık uçuşlar) hidrojen uçağı kullanılabilir hale gelir.
- 2045: SAF üretimi 346 milyar litredir (toplam yakıt ihtiyacının %54'ü).
- 2050: SAF üretimi 449 milyar litreye (toplam yakıt ihtiyacının %65'ine) ulaşır.

Walsh konuya ilişkin olarak şunları söylemiştir: "Havacılıkta SAF, 2050'de küresel karbon emisyonu azaltımının çoğunluğunu sağlayacaktır. SAF arzını 2030 yılına kadar 11 milyar litreye (3 milyar galon) çıkarmaya yönelik yakın zamanda duyurulan ABD Büyük meydan okuması, havacılıkta sürdürülebilirliği yönlendirecek politikalara önemli bir örnektir. Benzer bir şekilde, birkaç büyük enerji tedarikçisinin yakın gelecekte milyarlarca ekstra litre SAF üretmeyi planladıklarına dair açıklamaları takdirle karşılanmaktadır. Ancak devamı olmayan duyurulara müsamaha gösteremeyiz. Anlamlı

bir tedbir olması için, yakıt tedarikçileri SAF'ı uygun maliyetli fiyatlarla arz etmekten sorumlu olmalıdır.

Karbon azaltımının tüm yolları ileriye dönük olarak ileriye dönük olarak iyice irdelenmelidir. Nasıl ilerlediğimizi açıklığa kavuşturan raporlardaki başarılarımızla, taahhütlerimizi karşılayacağız. Şeffaf raporlamaya dayalı olarak seyahat eden kişiler, çevre STK'ları ve devletlerle yakın ilişkiler kurmak, net sıfır karbon emisyonuna giden uçuş rotamızı tam olarak anlamamızı sağlayacaktır.”

Büyük Amaç

Walsh, “İmkânsız rakamlarla ve teknik zorluklarla karşı karşıya olduğumuzu söyleyenler olacaktır. Havacılığın geçmişi imkânsız olduğu düşünülen şeyleri gerçekleştirmeye ve bunu çok hızlı yapmaya dayanır. İlk ticarî uçuştan ilk ticarî jete kadar yaklaşık olarak yalnızca 35 yıl geçmiştir. Yirmi yıl sonra ise ilk Jumbo jetimiz olmuştur. Sürdürülebilirlik, bizim neslimizin meydan okumasıdır ve bugün zorlu bir geçişi başlatıyoruz. Ancak, bu hedef, devletler ile tüm sektörün birlikte çalışması ve hedefe ulaşmak için birbirlerini sorumlu tutması koşuluyla, 30 yıl içinde, insan marifetinin ulaşabileceği bir noktadadır.” diyerek açıklamalarını sonlandırmıştır.

Çeviri konusu içerik aslı için bakınız:

URL:<https://www.iata.org/en/pressroom/pressroom-archive/2021-releases/2021-10-04-03/>

Paris Anlaşması için bakınız: Resmî Gazete Tarih: 7 Ekim 2021 Sayı:31621

URL: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2021/10/20211007M1-1.pdf>

Çeviride yararlanılan DHMİ Genel Müdürlüğü Havacılık Terimleri Sözlüğü için bakınız:

URL:<https://www.dhmi.gov.tr/Documents/HavacilikTerimleriSozlugu/DHMi-Havacilik-Terimleri-Sozlugu.pdf>



İÇTİHATLAR

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

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

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

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

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 28.04.2022 tarihli 2020/1615 E. 2022/3580 K.

Dava, değişik araçlarla yapılan (multimodal) uluslararası taşıma sırasında meydana gelen kaza sebebiyle emtiada oluşan hasar bedelinin davalı taşıyıcı, taşıyıcının sorumluluk sigortacısı ve nakliyat sigortacısından rücu tahsili istemine ilişkindir.

İstanbul'dan Türkmenbaşı Limanı'na kadar deniz yolu ile taşınan emtia, Limanda tıra yüklenmiş olup, tır Türkmenabat Şantiyesi'ne gitmekte iken meydana gelen kaza sebebiyle hasarlanmıştır. Hasarın meydana geldiği taşıma kesimi karayolu kısmı olup, bu husus uyuşmazlık konusu değildir. Hal böyle olunca CMR hükümlerinin uygulanması suretiyle davanın çözümüne gidilmesi gerekirken, aksi düşünce ile TTK hükümleri uygulanarak uyuşmazlığın halli yönünde verilen kararlar Daire tarafın uygun bulunmamıştır.

Kural olarak multimodal taşımalarda tek taşıyıcının tüm taşıma aşamalarını üstlenmesi durumunda, başka araçlara yükleme yapan taşıyıcı gönderen konumundadır. Ancak somut olayda "Ağır İndirme İncelemesi Raporu"ndan anlaşıldığı üzere, yükün gemiden tıra yüklenmesi sırasında gönderen yükleme nezaret etmiştir. Hasar tır devrilmeden, sürücünün yaptığı manevra üzerine yükün tırdan savrulmasıyla olduğundan, yükün sabitlemesinin yetersiz olduğu kabul edilmeli ve sabitlemenin gönderene ait olduğu bu durumda, gönderenin müterafik kusurunun bulunup bulunmadığının irdelenmesi ve oluşacak sonuç çerçevesinde bir karar verilmesi gerektiğinin gözetilmemesi Dairece doğru görülmemiş ve Karar bozulmuştur.

İÇTİHATLAR

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 43. Hukuk Dairesi 16.12.2021 tarihli 2020/574 E. 2021/1541 K.

Dava, CMR hükümlerine tabi kara taşımasında taşınan emtianın bekleme ücreti nedeniyle düzenlenen faturadan kaynaklanan alacağın tahsili amacıyla yapılan icra takibine itirazın iptali istemine ilişkindir.

Davalı, beklemede herhangi bir kusurunun olmadığını, olay tarihinde, Türkiye ile Rusya arasındaki siyasi kriz nedeniyle emtianın alıcıya gecikmeli teslim edildiğini belirterek davanın reddini savunmuştur. Taraflar arasında yazılı bir sözleşme bulunmamakla birlikte davalının göndericisi olduğu emtiaların davacıya ait araçlarla Rusya'ya taşımasının yapıldığı, emtianın yurt dışındaki alıcısına teslim edildiği ihtilafsız olup, uyuşmazlık davacının, davalıdan demuraj ücreti talebinde haklı olup olmadığı konusundadır.

Türkiye'den Rusya'ya yapılan taşımadan kaynaklı uyuşmazlıkta, CMR hükümlerinin uygulanması gerekirse de; bekleme (demuraj) ücreti ile ilgili olarak CMR 'de açık bir düzenleme bulunmadığından, 6102 sayılı TTK hükümleri uygulama alanı bulacaktır. TTK 863. maddesine göre, yükleme ve boşaltmalarda, taşıyıcı, kendi risk alanından kaynaklanmayan nedenlerle makul süreden daha fazla beklemesi halinde uygun bir bekleme ücretine hak kazanacaktır.

Dosyada alınan bilirkişi raporunda, taraflar arasındaki e-posta içeriklerinde, davalının 1.000 usd demuraj ücretini ödemeye hazır olduğu belirtilmiş ise de, bunun dayanaklarının rapora eklenmediği, davacı tarafça da anılan e-posta dökümlerini dosyaya sunulmadığı gibi, dava dilekçesinde delillerinde, taraflar arasındaki e-posta içeriklerine dayanılmadığı gözetildiğinde, ispat edilemeyen davanın reddi yönünde verilen karar kesin olarak onanmıştır.

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 43. Hukuk Dairesi 14.06.2021 tarihli 2020/361 E. 2021/745 K.

Taraflar arasında yazılı bir sözleşme bulunmamakla birlikte davalının göndericisi olduğu emtiaların davacıya ait araçlarla Rusya'ya taşımasının yapıldığı ve yükleme ile boşaltmanın davalı gönderici tarafından gerçekleştirildiği ihtilafsızdır. Taraflar arasındaki ihtilaf, davacının, davalıdan demuraj ücreti talebinde haklı olup olmadığı konusundadır.

TTK 863. maddesine göre, yükleme ve boşaltmalarda, taşıyıcı, kendi risk alanından kaynaklanmayan (somut olayda gümrükteki beklemenin davalıdan kaynaklanmadığı, gümrükteki yoğunluk nedeniyle bekleme yapıldığı) nedenlerle makul süreden daha fazla beklemesi halinde uygun bir bekleme ücretine hak kazanacaktır.

Yüklemedeki bekleme süresi yönünden, taraflar arasındaki mail yazışmaları ile doğrulanan ve araç seyir çizelgesine itibar edilebilecekse de; boşaltmada, davacı tarafından tek taraflı düzenlenen araç seyir çizelgesi dışında makul sürenin aşıldığını ispata yarar hiç bir delil sunulmamasına göre boşaltmada makul süreden daha fazla bekleme yapıldığı iddiasının kanıtlamadığı sonucuna varılmalı yönünde kesin karar verilmiştir.

İÇTİHATLAR

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 43. Hukuk Dairesi 15.10.2020 tarihli 2020/41 E. 2020/171 K.

Dava konusu, malın fiyatı konusundaki anlaşmazlıktan dolayı malın gümrükten çekilmemesi, yasal süre dolduktan sonra da malın gümrükçe tasfiyeye tabi tutulmasından kaynaklanan demuraj bedeline ilişkindir.

Taşıyan tarafından tedarik edilen konteyner varna limanında gemiden boşaltılmasından itibaren navlun sözleşmesinde kararlaştırılan sürede veya böyle bir süre yok ise, makul bir süre içerisinde gönderilen tarafından teslim alınmadığında “konteynerin beklemesi” sözkonusu olur.

Konteynerin beklemesi “alacaklının temerrüdü”nü doğurmaktadır. Burada temerrüde düşen “alacaklı” varna limanında eşyayı kendi adına teslim alma konusunda talep hakkına sahip bulunan “gönderilen”dir. Alacaklının, temerrüde düşmesinde kusur şartı aranmaz. Faaliyet alanı dışında meydana gelen, ancak objektif olarak kaçınılmaz olmayan sebeplerden ötürü de gönderilen sorumluluktan kurtulamaz.

Taşıyanın tarifesi, kendisine yapılan atfın yer aldığı navlun sözleşmesinin kurulduğu veya konişmentonun düzenlendiği andaki hâliyle bağlayıcı olur

Davalının, yurt dışından ithal ettiği iplik emtiasını süresi içinde teslim almadığından gümrük müdürlüğüne tasfiye edildiği bilgisi dahilinde olup, varışın kendisine ihbar edilmediği şeklinde bir savunmasının bulunmadığı gibi, varış ihbarının geçerliliği herhangi şekle tabi olmayıp yazılı olarak düzenlenmesi ispat bakımından önem arz ettiğinden ve davalı tarafça emtianın varışından haberdar olduğu ikrar edilmiş olduğundan ilk derece mahkemesinin bu yöndeki değerlendirmesi istinaf merciince doğru bulunmamış ve karar kesin olarak kaldırılmıştır.

ETKİNLİKLERİMİZ

GEÇMİŞ ETKİNLİKLER

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

ÇEVİRİM İÇİ ETKİNLİKLER

1. TÜKETİCİ MAHKEMESİ Mİ ? TİCARET MAHKEMESİ Mİ ?

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

Doç. Dr. Sami Aksoy

<https://youtu.be/o3JfUII2hbE>

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

Prof. Dr. Nuray Ekşi

YAPTIRIM KLOZLARININ TİCARİ TAAHHÜTLERDE KULLANILMASI VE SWIFT KONUSU

Abdurrahman Özalp – ICC Türkiye Bankacılık Komisyonu Başkanı

https://youtu.be/FryD3gEN_tc

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

Av. Naz Ege Ege - UND Hukuk Çalışma Grubu Başkanı

GEMİ ADAMLARININ KIDEM VE İHBAR TAZMİNATI VE UYGULAMASI-

Av. Muhittin Doğrucu

LOJİSTİKTE İŞ HUKUKUNA İLİŞKİN UYGULAMALAR

Av. Hasan Erdem

<https://youtu.be/nBN0DZfK5ec>

GEÇMİŞ ETKİNLİKLER

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

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

<https://youtu.be/nBN0DZfK5ec>

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

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

Dr.Öğr.Üyesi Hakan ÖZCAN

KONTEYNER ZARARLARINDAN KAYNAKLANAN SORUMLULUK VE KONUYA İLİŞKİN ÖNERİLER

Dr. Buğrahan BİCAN

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

ÇEVİRİMİÇİ SEMİNER VE KONFERANSLAR

1.LOJİSTİK'TE DİJİTALLEŞME VE SİBER GÜVENLİK

İSTANBUL BAROSU LOJİSTİK VE TAŞIMA HUKUKU KOMİSYONU,

GALATASARAY ÜNİVERSİTESİ, LODER , İŞBİRLİĞİ İLE DÜZENLENMİŞTİR.

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

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

<https://youtu.be/lcXEz417b8k>

https://youtu.be/2u_JkUsXPWQ

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

<https://youtu.be/fjjq8hJ5Ms0>

GEÇMİŞ ETKİNLİKLER

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

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

Etkinliklerimizden haberdar olmak için sosyal medya hesaplarımızı takip edebilirsiniz.

Bülten Ekibimiz

1. Av. Egemen Gürsel Ankaralı
2. Av. Burcu Çotuksöken
3. Av. Sedat Tatar
4. Av. Fulya Karataş Saylam
5. Av. Güneş Köksal
6. Av. Duygu Ayata
7. Av. Meral Bolat Akşen

INSTAGRAM SAYFAMIZ



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

FACEBOOK SAYFAMIZ



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

İSTANBUL BAROSU TAŞIMA
HUKUKU VE LOJİSTİK
KOMİSYONU WEB SİTESİ



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

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