

İSTANBUL BAROSU
LOJİSTİK VE TAŞIMA
HUKUKU
KOMİSYONU



BÜLTEN HAZİRAN-TEMMUZ 2022

BAŞKANIN ÖN SÖZÜ

Bu ikinci sayımızda, Lojistik ve Taşıma Hukuku ile ilgili incelemeler, Yargıtay Kararları ve komisyonumuzun güncel haberleri sizlere sunulmaktadır. Ben de bana ayrılan bu köşede, bu bültenimizde görseli bulunan, Konferans konusu ile ilgili açıklayıcı bilgi vermek istiyorum. Konferans “ 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Taşıma İşleri Kitabının 10.Yılı ve Taşıma Hukukundaki Gelişmeler” başlığı ile komisyonumuz tarafından organize edildi.

Bilindiği gibi, dünya ticaretindeki dönüşüm, dijitalleşme ve yeni oluşumların etkisi yoğun bir şekilde lojistik ve taşıma sektörü üzerinde görülmektedir. Son günlerde güncel olan tüm trendlerle lojistik ve taşımanın yolu mutlaka kesişmektedir. Hemen hemen bütün sektörlerle birebir, doğrudan ilişkisi olan lojistik, ulusal ve uluslararası ticarete önemli avantajların elde edilmesinde kilit rol üstlenmektedir.

Özellikle geçtiğimiz son iki yılda pandeminin olumsuz etkisini aşabilen, kendini geliştiren ve yenileyen bir sektörden söz etmekteyiz. Lojistik faaliyetler, müşteri siparişlerinin alımından mal bedellerinin tahsiline, gümrük ve transit geçiş evraklarının hazırlanmasından depolamaya, taşımaya, sigorta ilişkilerine, tüm iş süreçlerine, çalışma hayatına, dijital entegrasyonuna ve çevre ile ilgili kuralların uygulanmasına kadar geniş bir alanda başarılı bir grafik çizmiştir.

Ülkemizde, lojistik hizmetlerin hukuki yapısının temeli Taşıma Hukuku kurallarından örülmüştür. Bunlar, Türk Ticaret Kanunu'nun (T.T.K) 4. Kitabı olan “ Taşıma İşleri Kitabı”, 5. Kitabı “Deniz Ticareti Kitabı” ve 6. Kitabı “Sigorta Hukuku Kitabı” Lojistik ve Taşıma Hukukunun özel hukuk alanındaki kurallarını belirleyen çok önemli , temel kaynaklardır. (6.Kitap tüm Sigorta Hukukuna ilişkin kuralları belirlemiş olmakla birlikte, Sigorta Hukuku Taşıma Hukukunu tamamlayan ve birlikte düşünülmesi gereken bir alandır.)

Bu üç kitap içinde, özellikle 4. Kitap “ Taşıma İşleri” kitabı, diğer iki kitaba göre yeni bir düzenleme ve 10 yıllık bir geçmişi olan bir kanundur. (T.T.K. mad. 850-930)

Hem ulusal hem de uluslararası kara taşımacılığında, uygulamada geniş kabul gören CMR kısaltmasıyla anılan Karayollarında Eşya Taşınmasına İlişkin Milletlerarası Sözleşme hükümleri kanuna yansıtılmıştır. CMR ulusal taşımacılığa ilişkin maddî hukuk ve kanunlar ihtilafı kuralları da içermektedir. T.T.K. Taşıma işleri kitabı hazırlanırken, CMR hükümlerine uygun bir tarzda kaleme alınmasına özellikle özen gösterilmiştir.

Bunun yanında, T.T.K. 4. Kitap içinde bulunan, taşınma eşyasının taşınması, değişik tür araçlarla taşıma, yolcu taşıma ve taşıma işleri komisyoncusu , özellikle Alman Ticaret Kanunundan yararlanılarak düzenlenmiştir. Böylece hem modern ihtiyaçlara cevap verilmesi hem de ulusal mevzuatlardaki farklılıkların yarattığı sorunların aşılması amaçlanmıştır.

Sonuç olarak, yukarda açıklamaya çalıştığımız T.T.K. 4. Kitap ile ilgili kanun maddelerinin, çok yerinde ve gerekli düzenlemeler olduğunu, Lojistik ve Taşıma Hukukunun gelişimine destek verdiğini, büyük bir ihtiyacı giderdiğini ve boşluğu doldurduğunu belirtmek isterim.

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.

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

KOMİSYONUMUZ

Bilindiği gibi lojistik faaliyet sadece taşımadan oluşmamaktadır. Bir mal, hizmet veya bilgi akışının üretim noktasından tüketim noktasına kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin etkili ve verimli bir şekilde taşınması, depolanması, kontrol altında tutulması, gümrüklenmesi ve dağıtılmasına yönelik süreçlerini kapsamaktadır. Bu tanım içinde taşıma ve taşıma hukuku en büyük paya sahip olmakla birlikte , depolama, gümrükleme, ambalajlama, sigortalama, müşteri hizmetleri yönetimi, stok yönetimi gibi lojistik içinde yer alan farklı hizmet kalemleri önem taşımaktadır.

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

Taşıyanın Konteyner Kaynaklı
Çevre Zararlarından Sorumluluğu /
Dr. Buğrahan Bican - 7

Antrepo ve Antrepo İşleticilerinin
Sorumlulukları / Av. Arb. Fulya
Karataş Saylam - 23

AB'deki Düzenlemelerin
Tedarik Zincirine Etkileri ve Uyum
Yönetimi / Av. Gamze Gökçen
Pilevne - 28

İçtihatlar -32

Etkinliklerimiz -34

HABERLER

Engeller Kalktı Kapılar Açıldı : Çin

Türkiye ile Çin arasında karayoluyla taşıma yapmanın önündeki engeller kalktı. Kazakistan'ın geçiş sayısını artırmasının ardından, Türkmen kapısı da transite açıldı. Çin pazarında Türkiye için çok büyük fırsatlar olduğunu söyleyen lojistikçiler, deniz ve demiryoluyla 45 günü bulan taşımaların karadan iki haftadan kısa sürede yapılabileceğini ifade ediyor.

<https://www.odatv4.com/ekonomi/engeller-kalkti-kapilar-acildi-rotacin-241088>

Rusya Transit Geçiş Belgeleri Temin Edildi

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Rusya transit geçiş belgelerinin temin edilerek dağıtımına başladığını duyurdu. Rusya ile yapılan görüşmeler sonucunda; 10 bin adet genel Vernih-Lars hariç olmak üzere toplam 20 bin transit, 11 bin adet ikili, 4 bin 500 adet tek tip (ikili/3. ülke) olmak üzere, 2022 yılı Rusya'dan toplam 35 bin 500 adet ilave geçiş belgesi temin edildi.

<https://www.gumruktv.com.tr/rusya-transit-gecis-belgeleri-temin-edildi>



Sofya 'operasyonu'nun faturası Türk TIR'ına kesildi

Avrupa'ya ihracat taşımalarında en önemli sınır kapısı olan Kapıkule'den çıkışta Bulgar tarafındaki laboratuvarın kapatılması ve gerekli analizlerin Sofya'ya gönderilmesi, sınırda 1 haftalık yaratmaya başladı. TIR kuyruğu 60 km'ye ulaştı. Sorunun eylül ayına kadar sürebileceği belirtiliyor.

<https://www.dunya.com/sectorler/lojistik/s-foya-operasyonunun-faturasi-turk-tirina-kesildi-haberi-659639>

Limanlarda 1 Milyon 71 Bin 176 TEU Konteyner Elleçlendi

Denizcilik Genel Müdürlüğü, 2022 yılı Mayıs ayı konteyner istatistiklerini yayımladı. 2022 yılı Mayıs ayında limanlarda elleçlenen konteyner miktarı bir önceki yılın aynı ayına göre önemli bir değişim olmayarak 1 milyon 71 bin 176 TEU olarak gerçekleşti. 2022 yılı Ocak-Mayıs döneminde ise limanlarda elleçlenen konteyner miktarı bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 3,2 artarak 5 milyon 325 bin 678 TEU olarak gerçekleşti.

<https://www.gumruktv.com.tr/limanlarda-1-milyon-71-bin-176-teu-konteyner-elleclendi>

2022 Yılı Mayıs Ayı Dış Ticaret Verileri Yayınlandı

2022 yılı Mayıs ayında geçen yılın aynı ayına göre; ihracat %15,2 oranında artışla 18 milyar 973 milyon dolar, ithalat %43,8 oranında artışla 29 milyar 652 milyon dolar oldu. 2022 yılı Ocak-Mayıs döneminde ise geçen yılın aynı dönemine göre, ihracat %20,4 oranında artışla 102 milyar 504 milyon dolar, ithalat %40,9 oranında artışla 145 milyar 737 milyon dolar olarak gerçekleşti. Raporun tamamı:

<https://ticaret.gov.tr/haberler/2022-yili-mayis-ayi-dis-ticaret-verileri>

TAŞIYANIN KONTEYNER KAYNAKLI ÇEVRE ZARARLARINDAN SORUMLULUĞU*

Dr. Buğrahan BİCAN**

GİRİŞ

Bir konteyner gemisinin, yükünün, mürettebatının, liman çalışanlarının işçiler ve onların donanımlarının ayrıca çevrenin güvenliği için konteynerlerin uygun şekilde mühürlenmesi, ambalajlanması, istiflenmesi ve muhafazası çok önemlidir. Kargonun doğru bir şekilde ambalajlanması, doğru konteyner ağırlığı beyanı ve dengeleri gözetilerek (günümüzde denge hesaplamaları bilgisayar yazılımları aracılığıyla hesaplanabilmektedir) gemiye istif ile konteynerlerin sabitlenmesi gerektiği şekilde yapılmış olsa dahi¹, şiddetli hava durumu ve sert deniz koşullarından, gemilerin karaya oturması, yapısal arızalar veya çarpışmalar gibi doğal felaket veya öngörülemeyen nadir olaylar silsilesi içerisinde değişen bir dizi faktör konteynerlerin denizde kaybolmasına neden olabilir².

Kaç konteynerin gerçekten denizde kaybolduğunun doğru bir şekilde değerlendirilmesi ise çok kolay değildir. 2020 yılına kadar Sektör, yılda 10.000'e kadar denizde konteyner kaybedildiği yönünde desteklenmeye muhtaç ve doğrulanmayan veriler sunmaktaydı³. Uluslararası Denizcilik Örgütü "International Maritime Organization" [IMO] ise maalesef ilgili verileri herhangi bir teyit mekanizması işletmeden istatistiklerine dâhil etmişti⁴. Ancak 2020 yılında Dünya Denizcilik Konseyinin "World Shipping Council" [WSC] yayınladığı daha net verilere dayanan istatistiklerde ise 2008-2019 arası yıllık bazda ortalama 1382

* "Taşıyanın Konteyner Kaynaklı Çevre Zararlarından Sorumluluğu" isimli bu çalışma, İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu'nun düzenlediği "Lojistik ve Taşıma Hukuku Günleri Konferansı" kapsamında 27.05.2022 tarihinde tarafımdan sunulmuştur.

** Hukukçu (Özel Hukuk (Deniz Ticaret Hukuku) P.h.D.) /Araştırmacı.

¹ Konteynerlerin denize düşmesi genellikle paketleme-ambalajlama-istifleme yetersizlikleri, aşırı yükleme, yanlış/eksik planlama, yetersiz lashing hizmeti, "Tam Otomatik Kilit" "Fully Automatic Twistlocks" [FATS's] arızaları ve seyrişer kaynaklı gerçekleşmektedir: "The impact of lost containers at the environment" (11.04.2018), Safety4sea, <https://safetv4sea.com/watch-the-impact-of-lost-containers-at-the-environment/> 22.03.2020.

² Survey Results for Containers Lost At Sea – 2017 Update, 2017, s.1.

³ <http://www.yachtingworld.com> ; Survey Results for Containers Lost At Sea – 2017 Update, 2017, s.1.

⁴ <http://www.yachtingworld.com>; Statistical Resources Maritime Transport, <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/Statisticalresources/Pages/default.aspx/13.04.2017>.

konteyner kaybolduğu belirtilmektedir. Ayrıca 2019 yılında düşen konteynerlerin, toplam taşınan (226m) konteyner miktarının⁵ 1000'de birinden daha azını teşkil ettiği, ayrıca kaybolan konteynerlerin % 10 – 12 arasında değişen oranda konteynerin ise “tehlikeli türde yük” ihtiva ettiğini belirtilmiştir⁶.

Çok sık olmayıp, seyrek gerçekleşmekte olsalar dahi 4293 konteynerini kaybeden “MOL Comfort”; 900 konteynerini kaybeden “MV Rena”⁷; “SS El Faro” (517 konteyner kaybı) ve aralarında IMO tarafından “tehlikeli türde”⁸ sınıflandırılan bazılarının da bulunduğu 103 kargosunun denize düşüp, 100'ünün kaybolduğu “MSC Napoli” gibi örnekler bu tür vakaların gerçekleştikleri zaman hem yüksek zarar miktarları hem de oluşturdukları kirlilik ile deniz ekosistemini bozma potansiyelleri hakkında fikir vermeleri açısından önemlidir.⁹

Bunlar gibi örnekler arasından özellikle “tehlikeli türde yük” sınıfında olan konteynerlerin düştüğü ve deniz kirliliği tehlikesi yaratan “MSC ZOE” vakasının ayrı bir önemi vardır. Buna göre; dünyanın en büyük yük gemilerinden biri olan Panama bayraklı “MSC ZOE”, 2 Ocak 2019 tarihinde sert hava şartlarından dolayı Kuzey Denizi'ndeki Almanya'ya ait Borkum adası açıklarında 270'den fazla konteynerini kaybetmiş, 20'den fazla konteyner yüzerek Hollanda'ya ait olan Terschelling, Ameland ve Vlieland adalarında karaya vurmuştur. İlgili olayda Hollanda Sahil Güvenliği kıyıdaki halkı 3 tane (IMO'nun “Tehlikeli Yükler Kodu” [IMDG] çerçevesinde 5 numaralı sınıf altında tasniflenen hidrojen peroksit gibi (%20-%60 arasındaki oranda) farklı türlerini de içeren tehlikeli kimyasal türü olan peroksit ihtiva eden) bulunamayan konteyner hakkında uyarılmıştı. O dönem, bölgedeki diğer gemiler

⁵ Lange, Lars, “IUMI's increasing concern over container losses at sea” (March 2021), International Union of Marine Insurance [IUMI], <https://iumi.com/news/iumi-eye-newsletter-march-2021/iumis-increasing-concern-over-container-losses-atsea#:~:text=According%20to%20the%20report%2C%20in.at%20that%20point%20in%20time./> 20.09.2021.

⁶ Schuler, Mike, “Actual Number of Containers Lost at Sea Falling, Study Shows” (08.07.2020), Gcaptain, <https://gcaptain.com/actual-number-of-containers-lost-at-sea-falling-study-shows/> 21.09.2021.

⁷ Survey Results for Containers Lost At Sea – 2017 Update, 2017, s. 2-3.

⁸ Aslında çevre sağlığı ve deniz kirliliği etkisini ortaya çıkaran durum, konteynerin kendisinden (üzerindeki boya, korozif atık, yük kaynaklı radyoaktif/kimyasal kalıntı vs. hariç) daha çok içindeki yükün niteliği ile ilgilidir. İçi boş veya zararsız yük içeren konteynerin denize düştüğünde su canlılarının üremesi ve barınması ihtiyaçlarına yönelik elverişli bir ortam yarattığı sualtı araştırmacıları/biyologları tarafından ifade edilmektedir. Şubat 2004 yılında Oakland Limanı'ndan hareket eden “M/V Med Taipei” isimli geminin Monterrey Körfezi Ulusal Deniz Koruma Alanı içerisinde 15 konteyneri denize düşmüş, 9 tanesi Long Beach'e varamadan kaybolmuştur. 2004 Haziran ayında deniz dibi araştırmasında bulunan bir konteyner ise (üzerindeki takip bilgisinden “M/V Med Taipei'ye ait olduğu anlaşılmıştır) 2004-2011 yılları arasında yürütülen bilimsel çalışmaya konu olmuş; deniz canlılarının dibe oturmuş konteyner enkazı üzerinde üreme-barınma amaçlı yayıldığı gözlenmiştir. Dolayısıyla konteynerlerin deniz canlıları ekosistemi üzerinde olumlu etkileri olduğu belirtilmiştir. İlgili araştırmaya yönelik görsel kaynak için bkz.: “Watch: The impact of lost containers at the environment” (11.04.2018), Safety4sea, <https://safety4sea.com/watch-the-impact-of-lost-containers-at-the-environment/> 22.03.2020.

⁹ “Cause and prevention of container loss at sea” (03.06.2015), <http://www.gard.no/web/updates/content/20856543/cause-and-prevention-of-container-loss-atsea-/13.04.2017>.

ise yüzmekte olan konteynerlere karşı sakınmaları ve uzak durmaları konusunda uyarılmıştı¹⁰. Belirtmek gerekir ki ilgili vaka; kaza, haksız fiil, çevre kirliliği ve maddi zarar, sorumluluk uluslararası/ulusal düzenlemeler ve hatta ortaya çıkması muhtemel kanunlar ihtilafı sorunları açısından verilebilecek önemli bir “örnek” olarak özellikle dikkat çekicidir.

A. Uluslararası Düzenlemeler

Konteynerler vasıtasıyla uluslararası sularda hem günümüz hem de gelecekte meydana gelecek deniz kirliliğine ilişkin zararlar açısından genel tanım ve hükümler içeren “**Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi**” (UNCLOS); konteynerler de dahil paketli şekilde taşınan yükler bazında çevre kirlenmesine ilişkin hükümler içeren “**Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme**” (MARPOL) ve 1992 tarihinde yürürlüğe giren üç numaralı ek ve atıf verdiği “Uluslararası Denizde Tehlikeli Yükler Kodu” (IMDG) Kodu ile Türkiye’nin de taraf olduğu, güncel bir düzenleme olması, taşıyan/gemi sahibi/donatana taşınan tehlikeli ve zararlı maddeler (paketli ve/veya konteyner kapsamında taşınanlar da dahil) çerçevesinde farklı sorumluluk sınırları getiren ve kanaatimizce gelecekte çok önemli bir yer tutacak olan “**Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasında Zararlar İçin Tazmin ve Mali Sorumluluk Hakkında Uluslararası Sözleşme**” (HNS) 96 ve 2010 Protokolü hem arz ettiği önem hem de konumuz ile olan bağlantıları sebebiyle değerlendirilmesinde fayda görülmektedir. Ancak denizin kirlenmesine ilişkin uluslararası sözleşmeler sadece bunlarla sınırlı değildir. Bunlar dışında; Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC), Petrol Kirliliği Zararının Tazmini için Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme (FUND), Nükleer Gemi İşletenin Sorumluluğuna Dair 1962 Tarihli Brüksel Sözleşmesi, Gemilerin Yakıtından Kaynaklı Kirlenme Zararlarına İlişkin Sorumluluğa Dair 2001 Tarihli Uluslararası Sözleşme (Bunker) sayılabilir.

1. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS)

Deniz çevresinin kirlenmesine ilişkin ilk olarak 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS) m. 1/4 hükmü ile “deniz çevresinin kirlenmesi”ni,

“canlı kaynaklara ve deniz yaşamına zarar verme, insan sağlığı için tehlike oluşturma, balıkçılık ve denizlerin diğer yasal amaçlarla kullanımı da dahil olmak

¹⁰ İlgili vakanın ayrıntıları için bkz.: “Cargo ship loses 270 containers near German island in North Sea” (02.01.2019). Deutsche Welle. <https://www.dw.com/en/cargo-ship-loses-270-containers-near-german-island-in-north-sea/a-46937361/04.01.2019>.

üzere, denizcilik faaliyetlerini engelleme, deniz suyunun niteliğini değiştirme ve güzellikleri bozma gibi zararlı etkileri olan veya olabilecek maddelerin veya enerjinin, insan tarafından doğrudan doğruya veya dolaylı olarak, haliçler de dahil olmak üzere, deniz çevresine dahil edilmesi” şeklinde tanımlamaktadır. Belirtmek gerekir ki, ilgili uluslararası sözleşmede m. 1/5’(a)’da düzenlenen “suya batırma”nın tanımına yönelik ifadede, “Atık veya diğer maddelerin, gemilerden, uçaklardan, platformlardan veya denizlerdeki diğer yapılardan her türlü bilinçli boşaltılması” (i)

ve “Denizlerde gemilerin, uçakların, platformların veya diğer yapıların her türü batırılması, anlaşılmaktadır” (ii) şeklinde bir tarifile açıklamaktadır. Madde 1/5 (a) (i)’de yer alan “bilinçli boşaltılması” ifadesi ile “kast” unsuru ve kusur sorumluluğuna işaret edilmektedir. Halbuki kastın ispatının uygulamada birtakım zorluklar çıkaracağı öngörülmekte, bu sebeple deniz çevresinin kirletilmesinden korunması amacına ilgili hüküm çerçevesinde ulaşılmasının zor olduğu, bundan dolayı kusursuz sorumluluk ilkesi seçilmiş olsa idi, sözleşmenin amacına hizmet açısından, daha yerinde olabileceği¹¹ değerlendirilmektedir. Sözleşmeye taraf devletler (Türkiye taraf değildir), m. 194/3 kapsamında gemilerden kaynaklanan kirlenme ve özellikle kazaların önlenmesi açısından, acil durumlarda deniz trafik güvenliğinin sağlanması, kasıtlı olsun veya olmasın boşaltmaların önlenmesine, gemilerin tasarım faaliyeti, donatımı, işletilmesi ve personel durumu (eğitimi de dâhil edilebilir) için gerekli tedbirleri almalıdır. UNCLOS m. 211, gemilerden kaynaklanan kirlenme zararları açısından devletlere önemli yükümlülükler yüklemektedir. Tüm devletler, kendi bayraklarını taşıyan, tescil yeri kendi toprakları olan gemilerden kaynaklanan deniz kirliliği zararlarını önlemek, kontrol altına almak ve azaltmak için gerekli hukuki düzenlemeleri yapmalıdırlar (m. 211/2). İlgili hükmün devamında, bu düzenlemelerin küresel çapta kabul edilmiş uluslararası kurallar, yetkili uluslararası organizasyon ya da diplomatik konferanslar yolu ile getirilen standartlar ile uyumlu olacağı ifade edilmektedir. Bu ifade ile konu açısından kurallar ve standartlar oluşturmaya haiz uluslararası örgütlere atıf yapıldığı görülmektedir. Bunların başında da, IMO gelmektedir. SOLAS, COLREGS, MARPOL 73/78, 1972 tarihli Uluslararası Emniyetli Konteynerler Hakkında Sözleşme (CSC)¹² ve 1966

¹¹ Kuran, S. “Deniz Hukukunda Deniz Çevresinin Korunması”. Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 13/1-2, 2007, s. 3.

¹² 1972 CSC çerçevesinde “güvenli konteynerlerde” “CSC SAFETY APPROVAL” şeklindeki onay yazısı konteynerin sol kapısı üzerindeki plakada yer alır. Bu emniyet onayı yazısı; onay ülkesi, referans numarası, konteynerin üretim tarihi, brüt ağırlığı, istif ağırlığı, çapraz gergi testi yükleme değeri, yan duvarlar mukavemet değerleri, bakım kontrol tarihleri gibi bilgileri içerir (CSC Ek I, Kural I/2 (a)). Bu konteynerin CSC çerçevesinde “güvenli konteyner” olduğu gösterir. 06.09.1977 tarihinde yürürlüğe giren sözleşmeye Türkiye ise 17/1/2013

tarifli “International Convention on Load Lines” IMO tarafından çıkarılan kurallar uluslararası sözleşmelere örnek verilebilir.

2. Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin nlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme (MARPOL)

MARPOL m. 2/2’de “zararlı madde” terimi, “denize döküldüğü zaman insan sağlığı için tehlikeli olan, deniz canlıları kaynaklarına zarar veren, güzellikleri bozan, denizin meşru bir şekilde kullanılmasına engel olan ve Sözleşmenin kontrolü altında bulunan bir maddeyi içeren herhangi bir madde” olarak ifade edilmiştir. Madde 2/3 (a) anlamında zararlı maddeler ve bu maddelerin içerisinde bulunduğu sıvıların gemilerden boşaltımı ifadesinin, gemiden zararlı maddenin salıverilmesi anlamına gelen, kaçma; elden çıkarma; saçma; sızma; pompa ile basma; akıtma ve boşaltma fiillerini de kapsayacak şekilde anlaşılması gerektiği ifade edilmiştir. Gemilerin paketli şekilde taşıdığı yüklerden kaynaklı deniz kirliliğine ilişkin hükümler ihtiva etmesi açısından özellikle MARPOL’un 1992 tarihinde yürürlüğe giren üç numaralı ekin, “Denizde Paketli Halde Taşınan Zararlı Maddelerden Kaynaklanan Kirliliğin nlenmesi Kuralları” başlığı altındaki hükümler, denizde taşınan yük kaynaklı kirliliğine ilişkin önemli düzenlemeler getirmektedir. İlgili ek, paketlemesi yapılmış, kargo haline getirilmiş ya da konteynerize edilmiş zararlı maddelerin (deniz çevresine zararlı, deniz kirleticisi “marine pollutants” olarak belirlenmiş maddeler) sınıflandırılması, ambalajlanması, markalanması, etiketlenmesi, belgelerin hazırlanması ve istifleri için genel prensipleri ve ilgili hükümleri içerir. Ek erevesinde “Uluslararası Deniz Yolu ile Taşınan Tehlikeli Maddeler Kod”u (IMDG Kod) zorunlu hale getirilmiştir¹³. Ek 3, iki yılda bir güncellenen IMDG Kod,

tarifli ve 6403 sayılı “Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun” ile katılmış (RG, T. 31/1/2013, S. 28545); CSC 08.08.2014’ten itibaren ise yürürlüğe girmiştir. Geçerli bir CSC Konteyner Güvenlik Onay “CSC SAFETY APPROVAL” yazısı içeren plaka - ISO ve CSC’nin uluslararası standartlarını karşıladığını garanti etmesi bakımından - imal eden, test, bakım, muayene sorumluluğu taşıyan taraflar açısından içerdiği bilgilerin doğruluğuna yönelik ispat vasıtası olarak işlev görür. Yine taşıyan taraftan tedarik edilen konteyner geçerli ve usulüne uygun bir şekilde alınmış/yenilenmiş (bakım muayene dönemlerine uygun yapılmışsa) CSC Güvenlik Onay yazısına sahipse konteynerin “güvenli” olduğuna dair aynı işlevi görür (somut olay içerisindeki gelişmeler (yükün menfaati olarak alınan önlemlerden kaynaklanan sorumluluk gibi (TTK m. 1180/1)) ayrıca değerlendirilmelidir). Burada önemli bir husus ise konteynerin geçerli bir CSC güvenlik plakası olsa dahi eğer hasarlı durumdaysa konteyner sahibi taraftan tamir için hizmet dıőına çıkarılmalı veyahut (tamir edilemeyecek durumda ise) ivedilikle hurdaya çıkarılması gerektiğidir. Başta CSC güvenliğine sahip konteyner sonrasında ciddi hasara uğramış ve kullanılmaya devam ediyorsa hem içerisindeki yükün menfaati (hasar/ zıyan) hem de evre ve deniz açısından zarar (kirlilik) verme riski (zellikle “tehlikeli türde yüklerde” sızdırma, dökülme gibi yollarla) taşıyor anlamına gelir.

¹³ 1962 yılında kurulan Türk Loydu “Tehlikeli Madde Güvenlik Danışmanı Eğitimi Yetki Belgesi” ile “Denizyoluyla Tehlikeli Madde Taşımacılığı” eğitimleri/akreditasyonlarını sağlamaktadır. Ayrıca CSC kapsamında EN ISO/IEC 17020 standardına uygun “A tipi Muayene Kuruluőu” vasfında akredite olmuş şekilde belgelendirme ve muayene hizmetleri sağlamaktadır. Özellikle Konteynerlerin güvenliği bağlamında; “UN-MEGC”, portatif tanklar ve deniz aőını kullanılan yük konteynerlerinin CSC m. 4/1 çerçevesinde T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 26.12.2013 tarihinde Türk Loydu ile gerçekleştirdiği Protokole binaen Türkiye’de imal

sürekli surette eklenen yeni zararlı maddeler ile genişletilen katalog ve getirilen farklı taşıma kuralları ile paketli zararlı-tehlikeli maddelerin deniz yoluyla taşınmasına yönelik önemli hükümler içermektedir.

Ek 3, eklenti 1/1.2'de metin sonundaki ekte ambalajlanmış zararlı maddelerin tanımlanması için açıklayıcı bazı kıstaslar getirilmiştir. Buna göre, Bu Ek'in amaçları doğrultusunda tanımlanan aşağıdaki kıstaslardan herhangi birini taşıyan maddeler “zararlı madde” sayılır:

- biyolojik olarak önemli miktarda biriken ve sudaki yaşama veya insan sağlığına zararlı;
- Suda yaşayan organizmalarda ya da organizmalara karşı biyolojik olarak birikebilen, insan sağlığına bir hafta veya daha az sürede tesir eden/biriken;
- Deniz ürünlerinin bozulmasına ilişkin yükümlülüğü ortaya çıkaran veya
- Su yaşamına karşı oldukça toksik değerler gösteren, LC50 / 96 saatte bir ppm'den daha düşük.

MARPOL Ek 3 çerçevesinde insan ve/veya gemiye doğrudan zararı bulunmayıp deniz açısından zararlı olan ve “9 numaralı sınıf” altında yer alan deniz kirleticisi “Marine Pollutant” maddelere yönelik, ilgili sembolü¹⁴ ile birlikte “Çevreye Zararlı Madde” “Environmentally Hazardous Substance” [EHS] ibaresini taşıyan plakaların yükü taşıma gerecinin (tank, palet, konteyner...) üzerinde bulunması zorunlu tutulmuştur¹⁵.

edilen konteynerlerin test, onay, muayene işlemleri yönünden yetkilendirilmiş bulunmaktadır: “Uygulama Talimatı (2014/270)”, T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü, Sayı: 79462207-010.07.0 – 41396. Bununla birlikte taşıyıcı çerçevelerinin güvenliğinin onay, sertifikalandırma ve muayene faaliyetleri de Türk Loydu tarafından yürütülmektedir. Ayrıca 01/01/2014 tarihinde yürürlüğe giren Tehlikeli Malların Taşınmasına İlişkin Uluslararası Anlaşma ve Sözleşmeler Kapsamında onay, sertifikalandırma ve muayene süreçlerini yönetmek, organize etmek üzere yetkilendirilmiş kurumdur: “Tehlikeli Madde Taşımacılığı”, Türk Loydu, <https://www.turkloydu.org/tr-tr/tehlkeli-madde-tasimaciligi.aspx/> 02.09.2021. Bu çerçevede, tasarım ve üretim açısından CSC’de yer alan ve ISO tarafından belirlenen standartlara uygun imal edilmemiş konteynerler geminin “başlangıçtaki elverişsizliğine” (TTK m. 932, 1141) gidilebilmesine yol açabilir veyahut CSC’de yer alan muayene ve bakım talimatları eksik ya da belirtilen usulüne uygun gerçekleştirilmediği durumda konteynerlerin objektif açıdan “yükte elverişsiz” sayılmasına sebep olabilir. Ayrıntılı bilgi için bkz.: Türkel, D. T., “Taşıyanın Tedarik Ettiği Konteynerin Yüke Elverişsizliğinden Kaynaklanan Ziya veya Hasardan Doğan Sorumluluğu”, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Prof. Dr. Durmuş TEZCAN’a Armağan, C. 21, Özel S., 2019, s. 2474-2476. Geminin yükleme ve istiflenme safhalarına yönelik başlangıçtaki elverişsizliğine ilişkin bkz.: Yetiş-Şamlı, K., “Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları’nda Sefere Elverişlilik”, İÜHFİM, C. 81, S. 2, 2013, s. 482.

¹⁴ Tablo 2.1.de yer alan IMDG kod 9 umaralı sınıfta yer alan “Marine Pollutant” plakası sembolü bkz.

¹⁵ The International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code, ICHCA International Briefing Pamphlet #3, 9th Ed., 2020, s. 9.

Tablo 2.1.



Kaynak: "Marine Pollutant", The International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code, ICHCA International Briefing Pamphlet #3, 9th Ed., 2020, s. 9-10.

Tablo 2.2.



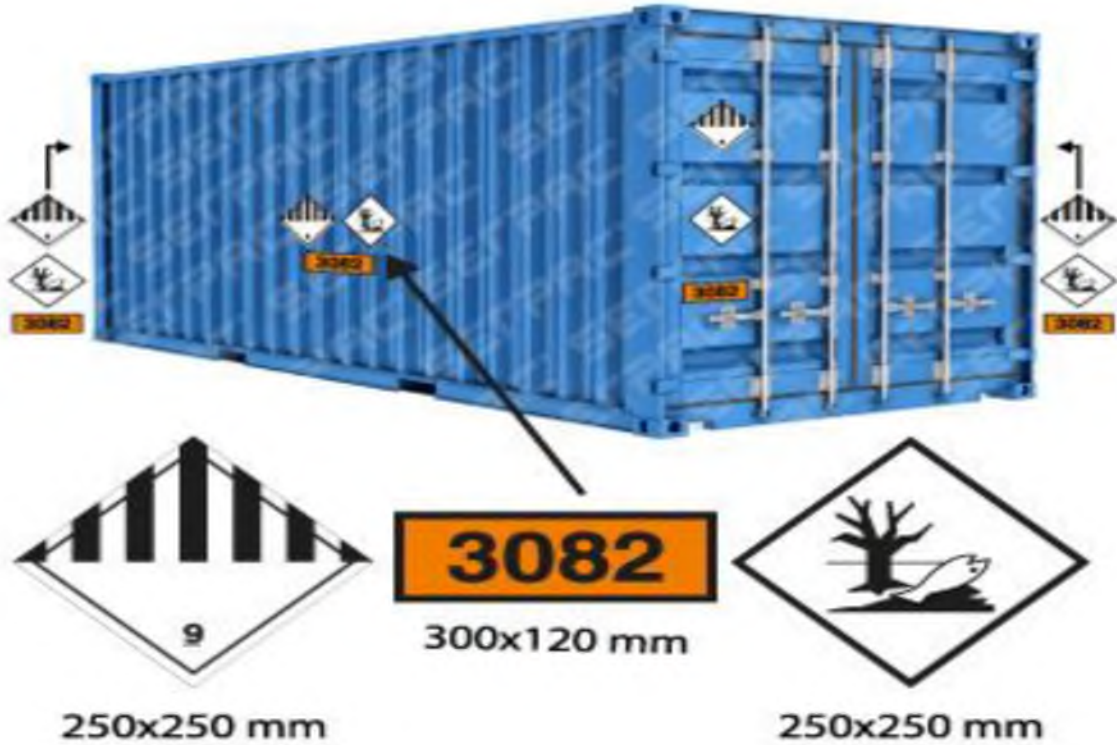
Kaynak: "Tehlikeli Yük Taşımacılığı, IMDG KOD-2", DARGE B, <https://dargeb.com/imdg-kod-2/> 22.09.2021.

Ek 3'te 1/1.3 kapsamında belirtilen "ambalajlı form" IMDG Kodu'nda belirtilen zararlı maddeleri¹⁶ muhafaza etme biçimi olarak ifade edilmektedir. Eklenti 1/2 kapsamında, ilgili ek

¹⁶ Bunun için bkz.: Ek 3'ün sonunda bulunan ilave metin; IMDG Kodu IMO Tehlikeli Eşyalar Listesi Eki.

(Ek 3) hükümlerinin izin verdiği istisnalar haricinde zararlı maddelerin taşınması yasaklanmıştır. Taşıma gerecinin türüne göre “Marine Pollutant” plakasına yönelik isterler değişmektedir. Buna göre varil, tank gibi gereçler için 2mm kalınlığındaki plaka, 100mmx100mm ebatta iken konteynerlerde 250mmx250mm ebatta olması ve görünür şekilde dört yüzüne de takılmış olması aranmaktadır. Plaka üzerindeki sembolün ise IMDG görsellerinde olduğu gibi kontrast renklerde olması ve plakanın 45 derece açılı kare biçiminde, baklava deseni oluşturacak şekilde konteyner üzerine yerleştirilmiş olması aranmaktadır¹⁷. Türkiye, MARPOL 73/78’in I, II ve V numaralı eklerine taraf; III, IV numaralı ekler de (78 Protokolü) 2012 tarihinde onaylanarak, yürürlüğe girmiştir¹⁸.

Tablo: 2.3.



Kaynak: “Examples of IMDG placarding and marking”, SERPAC, <https://www.serpac.it/en/insights/practical-information/dangerous-goods/examples-of-imd-g-placarding-and-marking/> 21.05.2022.

¹⁷ Konvansiyonel ambalajlama/paketleme, standart dökme yük kapları, dış ambalaj açısından daha büyük olan, 400kg/450lt’ye kadar ve iç hacmi 3m³’ten fazla olmayan büyük yükler açısından “büyük paketleme”, BK1-BK2-BK3 kategorilerine ayrılan farklı türdeki dökme yük konteynerlerinin etiketlenmesi ve portatif tank türlerinin IMDG sembolleri açısından “etiketleme” ve “ambalajlama” kriterleri için bkz.: The International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code, ICHCA International Briefing Pamphlet #3, 9th Ed., 2020, s. 11-12; “49 CFR § 172.322 - Marine pollutants”. Cornell Law School Legal Information Institute; <https://www.law.cornell.edu/cfr/text/49/172.322/> 02.09.2021.

¹⁸ III ve IV numaralı ekler 2012’de onaylanarak yürürlüğe girmiş bulunmaktadır: <https://www.ecolex.org/details/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-1973-annex-iii-hazardous-substances-carried-in-packaged-form-tre-000987/participants/?q=MARPOL+Annex+III.>

3. Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme (HNS)

HNS 96 (2010 Protokolü ile değişik) uluslararası sözleşmesi¹⁹, gemi ile taşınan zehirli atık veya tehlikeli olarak tanımlanan yükleri, sıvı yükler; petrol²⁰; sıvılaştırılmış gazlar; parlama noktası 60 dereceyi geçmeyen sıvı maddeler; tehlikeli ve zararlı maddeler ile paketlenmiş halde taşınan maddeler; kimyasal olarak “tehlikeli” sınıfa giren katı dökme yükler²¹ şeklinde ifade edilen, katalog “zararlı yükler”den oluşan tanım içerisinde açıklamaktadır.

Gemi sahibi, donatan veya taşıyan olarak ifade edebileceğimiz tarafın, deniz çevresinin taşınan zararlı yükler ile kirletilmesi sonucuna yönelik sorumluluğuna ilişkin HNS 96 (2010 Protokolü ile değişik) bir takım düzenlemeler getirmiştir. Buna göre, 2010 Protokolü uyarınca, dökme yükten zarar doğmuş ise, öncelikli olarak, gemi sahibinden maksimum 100 milyon Özel Çekme Hakkı (ÖÇH) “SDR” (TCMB, 23.05.2022 itibarıyla 1 SDR = 1.34827 USD / 21.3886 TL karşılığı olarak belirlemiştir) sınırına kadar tazminat istenecektir (m. 9/1 (a), ii). Madde 9/1 (b), ii’ye göre zarar, paketlenmiş (kargo veya konteynerize edilmiş yük) veya hem dökme hem de paketlenmiş yükten kaynaklanıyorsa, gemi sahibi/donatan veya taşıyan için azami sorumluluk 115 milyon ÖÇH’dir. Bu sınıra ulaşıldığında, tazminat, ikinci kademe HNS Fonu'ndan maksimum 250 milyon ÖÇH’ye (birinci kademe altında ödenen tazminat dâhil) kadar (m. 14/5 (a)) ödenecektir. Aynı fıkranın (b) bendi uyarınca, HNS fonu tarafından

¹⁹ Türkiye, ilgili sözleşmeyi ilk onaylayan Norveç’ten sonra, Kanada ile birlikte 23 Nisan 2018 tarihinde katılmıştır. 2022 yılında ise HNS’nin güncel durumu şu şekildedir: onaylayan ve bağlayıcı hale gelen ülke sayısı Şubat 2022’de onaylayan Estonya’nın Norveç, Kanada, Türkiye, Danimarka, Güney Afrika’ya eklenmesi ile birlikte altıya yükselmiştir (2010 Protokolünü onaylayan 8 devlet olsa da (Kanada, Danimarka, Fransa, Almanya, Yunanistan, Hollanda, Norveç, Türkiye) henüz bahsi geçen 6 devlet açısından Protokol bağlayıcılık kazanmıştır). Sözleşmenin yürürlüğe girmesi için kriterler arasında özel iki şart mevcuttur. Buna göre; en az 12 devletin Protokolü onaylaması veya katılması gerekiyor; bunlardan dördünün her birinin en az 2 milyon gros tonluk bir ticari filosu olması gerekiyor. Şimdiye kadar altı Devlet tarafından tevdi edilen belgeler, Protokolün, yürürlüğe girmesi için gereken devlet sayısının yarısına ve ayrıca gerekli gros tonaj birimlerine ulaşılmasına yol açmıştır, dolayısıyla toplam sayı dışındaki bu özel kriter karşılanmıştır. HNS ve 2010 Protokolünün 2022 itibarıyla güncel durumu için bkz.: “Status of the HNS Convention and 2010 Protocol”, HNS Convention, <https://www.hnsconvention.org/status/> 20.05.2022.

²⁰ Petrol kirliliği zararı ortaya çıktığında tazminat talepleri OILPOL (Denizde Petrol Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme), MARPOL veya HNS 96 çerçevesinde ileri sürülebilir. Petrol kirliliğine ilişkin kapsamlı bilgi için bkz.: Abdullahzade, C. “Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliğinin Önlenmesinde Kıyı Devletinin Yetkileri ve Türk Hukuku”. Arzu ALİBABA (ed.). Prof. Dr. Aydoğan Özman Sempozyumu: Kıbrıs Ekseninde Uluslararası Deniz Hukukunda Güncel Gelişmeler. Gazimağusa: Doğu Akdeniz Üniversitesi Basımevi, 2010, s. 152-186.

²¹ İlgili zararlı madde tanımlarına yönelik HNS 2010 Protokol metni için bkz.: “International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea” (HNS 2010 Protocol), <http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-onliability-and-compensation-for-damage-in-connection-with-the-carriage-of-hazardous-andnoxious-.aspx/25.09.2017>.

istisnai, kaçınılmaz ve karşı konulmaz nitelikteki doğal bir olaydan kaynaklanan zarar için ödenecek toplam tazminat miktarı 250 milyon hesap birimini aşamayacağı ifade edilmektedir.

Gemi sahibi/donatan veya taşıyanın sebebiyet verdiği çevre zararları açısından belirlenen sorumluluk sınırı, L/VK, HK ve RK'da ifade edilen sorumluluk sınırı rejimine benzer şekilde olmakla birlikte, doğal olarak, yük odaklı değişken (koli/ünite başına veya her bir kilogram) bir tasnif yerine doğrudan geminin tonajı ile orantılı olacak şekilde, sabit belirlenmiş ve yükün türüne göre artan sorumluluk sınırı rejimi hesabı tercih edilmiştir. Bu karşılaştırma dışında ayrıca, Atina Konvansiyonu; L/VK; HK; 1969 tarihli (1992 ile değişik), Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC) taşıyanın kişisel fiil ve kusurlarından kişisel sorumluluk öngörülürken (1992 ile değişik m. 3/4 ve m.5/2), RK'da taşıyanın kişisel fiil ve kusurları, birden fazla tarafın yönetsel kusurlarını kapsayacak şekilde, müşterek kusur ile ilintili (RK m. 20/1) olabilmektedir. HNS ise gemi sahibi (taşıyan yerine) açısından kişisel fiil ile kusur kaynaklı sorumluluğun düzenlendiği hükümler yönünden (m. 7/5; 9/2) HK ile CLC' ye yakın durmaktadır.

HNS m. 9/2'ye göre: "Zararın paketlenmiş yükten kaynaklandığı veya zararın hem dökme yüklerden hem de paketlenmiş yükten kaynaklandığı veya bu gemiden kaynaklanan zararın dökme yük veya paketlenmiş yükten kaynaklanıp kaynaklanmadığını belirlemenin mümkün olmadığı durumlarda: (i) 2.000 ton tonajı aşmayan bir gemi için 11,5 milyon hesap birimi ve (ii) (i)'de bahsi geçen tonajı aşan bir gemi için, (i) 'de belirtilen miktara ek olarak 2,001 ile 50,000 ton arası her bir tonaj birimi için, 1,725 hesap birimi; 50.000 tonu aşan gemiler için ise her bir tonaj birimi için, 414 adet hesap birimi ile sınırlıdır; Ancak, toplam sorumluluk sınırı, her halükarda, 115 milyon hesap birimini geçemez".

Belirtmek gerekir ki HNS m. 13 hükmü çerçevesinde bir Fon oluşturulmuş, ilgili Fon, Sözleşme ve Protokol tarafı olan tüm devletlerin temsilcilerinden oluşan bir Kurul ve Genel Sekreter'in başında bulunduğu Sekreteryaya'dan oluşmaktadır. Bu kurul, yılda bir kez toplanmaktadır (HNS m. 27/1). İlgili fon, gemi sahibi/donatan veya taşıyan tarafından, ortaya çıkan zararın, sorumluluk sınırı çerçevesinde karşılanamadığı (sorumluluk sınırını aşması sebebiyle (m. 13/1 (c)); sorumluluğun isnat edilememesi sebebiyle (m. 13/1 (a)) ya da tazminatı ödeyemediği (m. 13/1 (b)) müddette, zarar görene tazminatı ödeyecektir (HNS m. 14/1).

HNS, CLC ve Petrol Kirliliği Zararının Tazmini için Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme'nin (FUND) hükümlerini, çakışmanın önlenmesi adına²² hariç tutmaktadır (HNS m. 4/3 (a)). Bununla birlikte, HNS, petrol taşınırken meydana gelen diğer hasarları (ölüm veya kişisel yaralanma dâhil) ve ayrıca yangın ve/veya patlamanın neden olduğu hasarları kapsamaktadır.

B. Türk Hukuku

Çevre hukuku ve deniz kirlenmesinde gidilecek Anayasal temel, 1982 tarihli Anayasamızın 56'ncı maddesindeki "Herkes, sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahiptir. Çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek Devletin ve vatandaşların ödevidir" şeklindeki ifade ile çevre sağlığının korunması aslen vatandaşlara yükümlülük getirmekle beraber, asıl sorumluluk devlete getirilmiştir.

1. Türk Ticaret Kanunu Kapsamında Deniz Kirliliği ve Çevre Zararı

Eski TTK m. 947'ye denk gelen 6102 sayılı TTK m. 1062/1 hükmü ile donatanın gemi adamlarının, zorunlu ve isteğe bağlı danışman kılavuzun görevlerini yerine getirirken kusurlu faaliyetleri sonucu üçüncü kişilere verdikleri zarardan dolayı sorumlu tutulmuş, ancak, donatan, yük ilgilisi ve yolculara karşı taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna göre sorumlu olacağı belirtilmiştir. Bu hükmün ikinci bendi ile TTK m. 1178, 1179, 1180 vd. hükümlerine atıf yapılmaktadır. Buna göre eski TTK m. 948'den farklı olarak sadece gemi, navlun ve sürrogatlarla sınırlandırılmamış ancak sorumluluk sınırı²³ 6102 sayılı TTK m. 1190 çerçevesinde ("sözleşme dışı istemler") zararın meydana gelmesine kasten veya pervasızca bir hareket ile sebebiyet verdiği durum hariç, sorumluluğunu TTK m. 1186 kapsamında belirlenen koli / ünite başına 666,67 ÖÇH ya da kilo başına iki ÖÇH ile sınırlandırılabilir. Bu noktada çevre zararı, Türk Ticaret Kanunu çerçevesinde, geminin teknik yönetimi veya yangın kaynaklıysa ve yüke ilişkin menfaat gereği alınan önlem sebebi ile değilse, bu halde taşıyanın kendi kusuru olmadıkça gemi adamlarının kusurundan sorumlu olmayacağı (m. 1180/1) akla gelebilir. Fakat belirtmek gerekir ki taşıyan bu halde dahi Çevre Kanunu hükümlerine göre (m. 28 çerçevesinde m. 2, 8, 20'nin uygulanacağı düşünüldüğünde) "Kirleten" olduğu durumda, kusur aranmaksızın, her şekilde sorumludur.

²² <http://www.imo.org>.

²³ Kara, H. Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukukuna Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Sorumluluk. İstanbul: Yamaner Marka Patent Müşavirlik Yayıncılık, 2005, s. 42-43.

TTK m. 914/1’de yolcu taşınmasına ilişkin “taşıyıcının sorumluluğu” başlığı altında “çevre kirliliğine meydan vermemek için gerekli düzeni kurmakla, gerekli diğer tüm önlemleri almak ve mevzuatta öngörülen kurallara uymakla yükümlüdür” şeklindeki ifade ile taşıyana, yolcu taşımalarında dahi, çevre kirliliğine mahal vermemek için gereken tedbiri almasına yönelik yükümlülük getirilmiştir.

TTK m. 1312/1 çerçevesinde ise denizde çevre zararı tehdidi oluşturan araç veya içindeki eşyaya yönelik kurtarma faaliyetinde bulunan “kurtaran” için, kurtarma ücretine hak kazanamamış olsa dahi, kurtarma faaliyeti kapsamında yaptığı harcamaları malikten özel tazminat çerçevesinde istemesine olanak tanınmıştır. Ayrıca belirtmek gerekir ki çevre zararı tehdidi oluşturan gemi ve gemideki eşya/yük ile ilgili kurtarma faaliyeti yürütmüş olan kurtaran için ödenecek özel tazminat, ihtiyati haciz kapsamında, “deniz alacağı” sayılmıştır (TTK m. 1352/1 (c)). Yine TTK m. 1352/1 (d) çerçevesinde kıyı şeridine yönelik “çevre zararı”nı önlemek, sınırlandırmak, ortadan kaldırmak için alınan önlemler; zarar karşılığı ödenen tazminat; çevrenin eski haline getirilmesi için yapılan masraf (makul önlemlerin giderleri); bu zararlar ile bağlantılı üçüncü kişilerin uğradığı/uğrayabileceği zararlar ile bentte yer alanlara benzer nitelikli zarar, gider ve kayıplar da ihtiyati haciz kapsamında “deniz alacağı” olarak belirtilmiştir. Gemide taşınan eşya (yük), konteyner, yolcu eşyalarına gelecek olan zararlar hariç, geminin işletilmesinin sebep olduğu maddi zıya veya hasar ya da haksız fiile dayanan alacakların da “gemi alacaklısı” (TTK m. 1320/1 (e)) hakkı kapsamında olduğu ifade edilmektedir. Ancak, petrol ve diğer türdeki tehlikeli maddelerin deniz yolu ile taşındığı durumda ortaya çıkan zararlar, milletlerarası sözleşme ya da milli mevzuata göre kusursuz sorumluluk ve zorunlu sigorta çerçevesinde teminat altına alındığı veya zararlar radyoaktif, nükleer yakıt ya da atıklardan kaynaklandıkları ölçüde, alacak sahiplerine “gemi alacaklısı” hakkı vermez (TTK m. 1320/2 (a), (b)).

2. Çevre Kanunu Kapsamında Deniz Kirliliği ve Çevre Zararı

1983 tarihli Çevre Kanunu’nun 2006 tarihli değişiklikler ile birçok hükmünde yenilikler getirilmiştir. İlgili değişiklikler öncesi gemi/su araçlarına yönelik birçok özel hükümler içermesine rağmen, değişiklik sonrası gemi kaynaklı kirlenme zararları çeşitlere ayrılarak (petrol ve türevleri veya deşarjı yapan tankerler (m. 20/1); kirli balast tahliyesi (m. 20/2); petrol türevleri veya kirli balast tahliyesi yapan gemi veya diğer deniz araçları (m. 20/3); katı atık bırakan veya evsel atık su deşarjı yapan tanker, gemi ve diğer deniz araçları (m. 20/4)) verilecek idari cezalar buna göre belirlenmiştir. Çevre kanunu m. 1’de kanunun amaçları ifade edilirken “...su, toprak ve hava kirlenmesinin önlenmesi” şeklindeki eski hükmün yerine

“...bütün canlıların ortak varlığı olan çevrenin, sürdürülebilir çevre ve sürdürülebilir kalkınma ilkeleri doğrultusunda korunmasını sağlamaktır” şeklindeki hüküm getirilmiştir.

Çevre Kanunu m. 2/(c)'de “Çevre Kirliliği” zararını; “Çevrede meydana gelen ve canlıların sağlığını, çevresel değerleri ve ekolojik dengeyi bozabilecek her türlü olumsuz etkiyi” ifade edecek şekilde tanımlamaktadır. İlgili tanımdan, denizde yük taşımada (denizde ticari olarak yürütülen yük taşıma faaliyeti) kullanılan geminin “tehlikeli türde” yük ihtiva eden konteynerlerinin düşüp, denizin kirlenmesi sonucunu meydana getirdiği durumda “olumsuz etki” içerisine dâhil edilmesinin mümkün olduğu çıkarılabilir.

İlgili ikinci maddenin devamında “Kirleten” terimi ise kişi olarak, faaliyeti sonucu doğrudan veya dolaylı şekilde ekolojik denge ile çevrenin bozulmasına ve çevre kirliliği zararına sebep olan gerçek ve özel veya kamu hukuku tüzel kişileri kapsamaktadır. Bu açıdan gerek taşıyan bir gerçek kişi olarak, gerekse bir şirket tüzel kişiliğinin sahibi olduğu gemiden kirliliğin meydana geldiği durumda şirket tüzel kişiliğinin de “kirleten” kapsamı içerisine girmesi mümkündür.

Madde 8'in ikinci paragrafında, kirlenme ihtimalinin ortaya çıktığı hallerde ilgililer kirlenmeyi önlemekle; kirlenme sonucu vuku gelmiş ise kirleten, kirlenmenin devam etmesini durdurmak, etkilerini azaltmak ve gidermek için gerekli tedbirleri almakla yükümlü kılınmışlardır.

Çevreye zararlı ve kalıcı şekilde ekolojik dengeyi bozacak olan maddelerin (tehlikeli atık) suda taşınmasına²⁴ ilişkin usul ve esaslar Çevre ve Orman Bakanlığınca yayımlanacak yönetmelikle belirleneceği (m. 13/5) ifade edilmektedir.

2006 tarihli değişiklik öncesi Kanun tarafından Çevre Kirliliğini Önleme Fonu kurulmasına ilişkin (m. 17) ve bu fonun gelir kalemlerinde birisini oluşturan TTK ilgili hükümlerine göre gemi siciline tescil edilen 18 gros ton üzerinde olan her türlü deniz aracından gros ton başına her yıl alınacak 150 lira (m. 18/(b)) yeni düzenleme ile kaldırılmış bulunmaktadır. 2006 tarihli değişiklik sonrası 18'inci maddenin “Fonun gelirleri” başlığı, “Çevre katkı payı alınması, diğer gelirler ve bütçe ödenekleri” şeklinde düzenlenmiştir. 2006 öncesi Kanun içerisinde ayrı şekilde düzenlenen ve “Gemiler için verilecek cezalar” başlığı altında 22'inci maddede belirlenen tonaj aralıkları içerisine giren gemilere balast suyu dökme, her türlü atık kaynaklı kirlitmeye sebep olan, sintine tahliyesi yapan tankerler ve diğer gemilere, tonajına ve kirlitme faaliyetine göre, 300 bin lira ile 50 milyon lira arası değişen

²⁴ Çevreye zararlı maddelerin suda taşınması süreci ve ilgili faaliyetler toplu olarak şu şekilde sayılabilir: depolanması-bertaraf-bertaraf sonrası kontrolü-ihracatı-transit geçişi - ambalajlanması- etiketlenmesi-denetimi-atık yönetim planı hazırlanması.

para cezaları öngören düzenleme değiştirilerek Çevre Kanunu m. 20/1-4 arası hükümlerde petrol ve türevlerine ilişkin tanker kaynaklı kirlenme, kirli balast tahliyesine ilişkin tanker kaynaklı kirlenme, petrol türevleri veya kirli balast tahliyesi yapan gemi veya diğer deniz vasıtaları kaynaklı kirlenme ve katı atık veya evsel atık su deşarjı yapan tanker, gemi veya diğer deniz araçlarına yönelik groston başına 10 Kuruş ile 100 Kuruş arasında değişen idari para cezaları belirlenmiştir. İdari para cezaları açısından değişikliklere bakıldığında, yalnızca uygulanacak idari para cezalarının arttırıldığı görülmekte, bunun dışında önceki ile benzer bir düzenleme getirilmiş bulunmaktadır.

Özellikle m. 20/3'te "Petrol türevleri (sintine, slaç, slop, akaryakıt, yağlı atık vb.) veya kirli balast tahliyesi yapan gemi ve diğer deniz vasıtalarından bin gros tona kadar olanlar için gros ton başına 200 Türk Lirası, bin ilâ beşbin (dahil) gros ton arasında olanlara bu miktar ve ilave her gros ton başına 40 Türk Lirası, beşbin gros tondan fazla olanlara ise, yukarıdaki miktarlar ve ilave her gros ton başına 10 TL" idari para ceza verileceği ifade edilmektedir. Aynı maddenin 4'üncü fıkrasında ise,

"Katı atık bırakan veya evsel atık su deşarjı yapan tanker, gemi ve diğer deniz araçlarından bin (dahil) gros tona kadar olanlar için gros ton başına 100 Türk Lirası, bin ilâ beşbin (dahil) gros ton arasında olanlara bu miktar ve ilave her gros ton başına 20 Türk Lirası, beşbin gros tondan fazla olanlara ise, yukarıdaki miktarlar ve ilave her gros ton başına 10 Türk Lirası" idari para cezası öngörülmektedir.

İdari cezalarda yetki, "öngörülen idarî yaptırım kararlarını verme yetkisi Bakanlığa (Çevre ve Orman Bakanlığı) aittir" denilerek eski düzenlemeden farklı olarak doğrudan Bakanlığa verilmiş ancak m. 24/2 çerçevesinde "Bu yetki, 12 nci maddenin birinci fıkrası uyarınca denetim yetkisinin devredildiği kurum ve merciler tarafından da kullanılır" denilerek m. 12 çerçevesinde "Bakanlıkça; il özel idarelerine, çevre denetim birimlerini kuran belediye başkanlıklarına, Denizcilik Müsteşarlığına, Sahil Güvenlik Komutanlığına,..." yetki devri yapılabilmektedir. Belirtmek gerekir ki Kara tarafından belirtilen ilgili metnin tasarı halinde iken ortaya çıkardığı "yetki karmaşası" nispeten daha düzenli hale getirilmiş, Bakanlığın yapacağı "yetki devri" ile çözümlene yoluna gidilmiş ise de bizce de "yetki karmaşası" tam olarak giderilebilmiş değildir²⁵. Bu açıdan bakıldığında, nispeten Kanunun, "Değişikliklere İlişkin Tasarı" halinden daha açık hükümler içermesine rağmen, özellikle olarak deniz kirliliğine ilişkin getirdiği çözümler bakımından yetersiz ve eksik kaldığı söylenebilir.

²⁵ Kara, 2005, s. 60.

26'ncı madde çerçevesinde “Adli nitelikteki cezalar” başlığı altında bildirim ve bilgi verme yükümlülüğüne aykırı olarak bilgi verenler” açısından altı aydan bir yıla kadar hapis cezası getirilmektedir.

Çevre Kanunu 28'inci maddede çevreyi kirleten ve zarar verenler açısından “kusursuz sorumluluk” öngörülmüştür. Kirletenin meydana gelen zararlara ilişkin genel hükümlere göre tazminat sorumluluğu saklı tutulmuştur. Kanundaki zamanaşımı süresi ise; “zararların tazminine ilişkin talepler zarar görenin zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten itibaren beş yıl” olarak belirlenmiştir. Buna göre, taşıyana TTK kapsamında deniz kirletilmesine ilişkin sorumluluk atfedilemese dahi “kirleten” olduğu durumda, kusur aranmamasına binaen, Çevre Kanunu kapsamında sorumludur.

C. Çevre Kirliliği Zararına Uygulanacak Hukuk

Nihai olarak, gerçekleşen çevre zararları açısından “yabancı unsurlu” vakada hâlihazırda uygulanacak herhangi bir uluslararası maddi hukuk kuralı olmadığı, seçilmediği veya tespit edilememiş olduğu durumda uygulanacak hukuku (sistemini) “gösterici” ve tali “*subsidiary rule*” nitelikli bağlama kuralları gündeme gelebilecektir. Çevre kirliliği zararının bir “haksız fiil” olarak nitelendirildiği düşünülürse, bu durumda “*Lex Loci Delicti Commissi*” yani “haksız fiilin meydana geldiği yer hukuku” uygulanacağı ifade edilmelidir. Nitekim 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunun (MÖHUK) madde 34/1’de de “haksız fiilden doğan borçların haksız fiilin işlendiği ülke hukukuna tabi” olduğu belirtilmiştir. Haksız fiilin meydana geldiği yer ile zararın meydana geldiği yer farklı ülkeler olduğu durumda, zararın meydana geldiği ülke hukuku (“*Lex Loci Damni*”) uygulanır (m. 34/2). Belirtmek gerekir ki “Sözleşme Dışı Borç İlişkilerine Uygulanacak Hukuka İlişkin Roma II Tüzüğü” (Roma II) madde 4’te farklı bir tercih söz konusudur. Buna göre “zararın meydana geldiği yer hukuku”, haksız fiilin meydana geldiği yere bakılmaksızın ve olayın dolaylı sonuçlarının meydana geldiği ülke/ülkelerden bağımsız şekilde “öncelikli” olarak uygulanacak hukuk olarak belirtilmiştir. Haksız fiil başka bir ülke ile daha sıkı ilişkili ise o ülke hukuku uygulanır (MÖHUK m. 34/3)²⁶. Haksız fiile veya sigorta sözleşmesine

²⁶ Willis Reese’in geliştirdiği “En Sıkı ilişkili Kanun Metodu” [The Most Significant Relationship Rule Test] Amerikan menşeli olmasına rağmen etkisini pek çok uluslararası ve ulusal düzenlemede ve farklı hukuk sistemlerinde göstermiş, düzenlemelerde yerini almıştır: Reese, Willis L. M., “Choice of Law: rules or approach”, Cornell Law Review, v. 57, n. 3, February 1972, s. 318-319; Hanotiau, B., “The American Conflicts Revolution and European Tort Choice-of-Law Thinking”, The American Journal of Comparative Law, Vol. 30, No. 1, Winter 1982, s. 76-83; Turhan, T., Haksız Fiilden Doğan Kanunlar İhtilafı Alanında İka yeri Kuralı, Dayınları Hukuk Yayınları, Ankara, 1989, s. 72-80. Ayrıca En Sıkı ilişkili Kanun kuralının kanunlar ihtilafı ve haksız fiiller alanındaki yeri ve bunun “Second Restatement”taki yansımaları için bkz. Ehrenzweig, A. A., “The Most Significant Relationship in the Conflict Law of Torts. Law and Reason versus the Restatement Second”,

uygulanen hukuk imkân sağlıyorsa zarar gören, talebini doğrudan sorumlunun sigortacısına karşı ileri sürebilir (m. 34/4). Haksız fiilin tarafları sorumlu fail ile zarar gören fiilin meydana gelmesinden sonra uygulanacak hukuku açık şekilde seçebilirler (m. 34/5).

İlgili maddelerle birlikte değerlendirildiğinde bahsi geçen MARPOL, HNS benzeri uluslararası anlaşmaların maddi hukuka ilişkin hükümlerinin - düşük olasılık olsa dahi - uygulanamadığı yabancı unsurlu vakalarda ve/veya fiilin gerçekleştiği yer belirli bir ülkenin sınırları içerisinde yer almayan uluslararası suların olduğu (başka ifadeyle ulusal hukukun ilgili mevzuatına “yer bakımından” tabi (ülke devlet karasuları gibi) olmadığı durumda) “*lex loci delicti commissi*” “haksız fiilin ika yeri” kuralı gündeme gelecektir. Ancak bu durumda (uluslararası sularda gerçekleşerek bir veya birden fazla ülkenin karasularında çevre (deniz) kirliliği zararının meydana gelmesi) haksız fiilin meydana geldiği değil, çevre kirliliği zararının (sonucunun/etkisinin ortaya çıktığı ülke hukuku (ya da birden fazla ilgili ülke hukuku olursa, “daha sıkı ilişkili hukuk” olarak seçimlik şekilde)) meydana geldiği ülke hukuku “*lex loci damni*” uygulanır. Buna örnek olarak, çevre kirliliğinin uluslararası sularda içinde tehlikeli kimyasallar bulduran konteynerlerin denize düşüp, zararın (çevre kirliliği) başkaca bir ülkenin karasuları ve/veya sahillerinde meydana geldiği ve vakaya uygulanacak uluslararası (maddi hukuk kuralı) düzenlemelerin olmadığı veya tespit edilemediği durumda “zararın meydana geldiği yerin hukuku” öncelikli olarak uygulanır.

Law and Contemporary Problems, Vol. 28, Autumn 1963, No. 4, s. 700-705. Haksız fiil bağlamında konunun “çatma” ve “çevre zararı”/“çevre kirliliği” açısından “en sıkı ilişkili hukuk” bağlamında incelenmesine yönelik bkz.: Bican, B. “Çatmadan Doğan Kanunlar İhtilafı”, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Doğu Akdeniz Üniversitesi, Gazimağusa, Kuzey Kıbrıs, 2011, s. 74, 89.

ANTREPO VE ANTREPO İŞLETİCİLERİNİN SORUMLULUKLARI

Av. Arb. Fulya KARATAŞ SAYLAM

A. ANTREPO VE ANTREPOYA İLİŞKİN KAVRAMLAR

Antrepo rejimi; eşyanın gümrük mevzuatı uygulamaları dahilinde antrepoya konulması halinde kalabildiği ve bu süre içerisinde eşyaya ilişkin vergilerin ödenmediği gümrük rejimidir. Anılan rejime ilişkin düzenlemeler ile Türkiye Gümrük Bölgesine giren ancak vergilere tabi tutulmamış serbest dolaşıma girmeyen eşyanın veya gümrük antreposunda olması halinde ihracata ilişkin önlemlerden yararlanabilecek serbest dolaşımda bulunan eşyanın tabii olacağı hükümler belirlenir.

Antrepo İşleticisi; Gümrük antreposu işletmesine izin verilen kişidir.

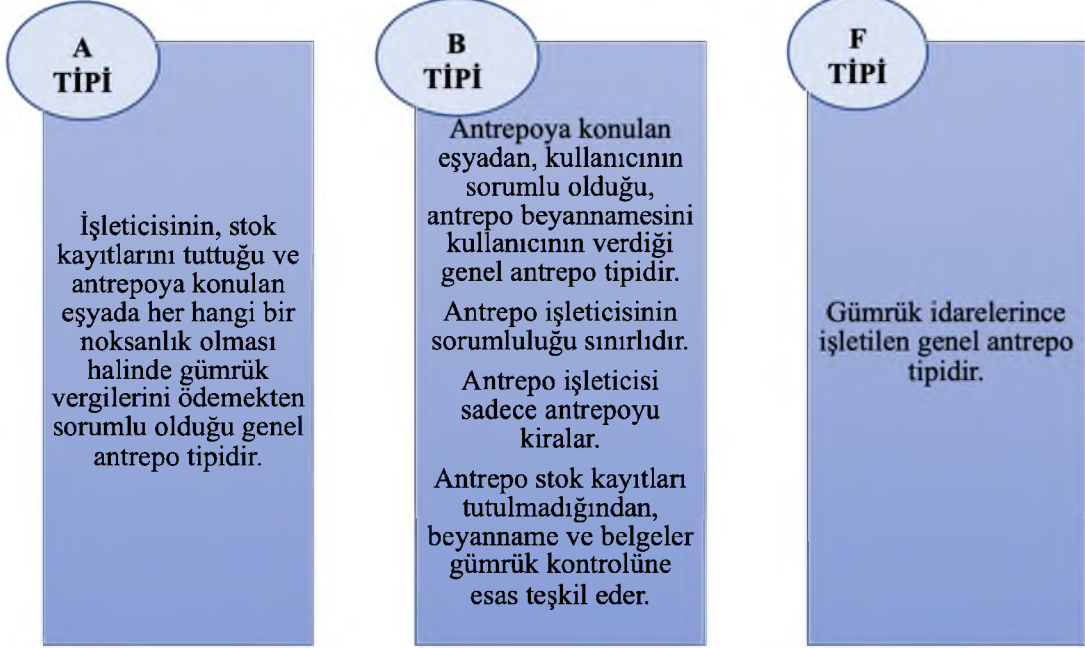
Antrepo; Gümrük gözetimi altında bulunan eşyanın konulması amacıyla kurulan ve kuruluşunda aranılacak koşulları ve nitelikleri yönetmelikle belirlenen, eşyaların korunması amacıyla kurulan açık veya kapalı yerlerdir.

Uluslararası ticarete konu eşyanın antrepolarında birleştirilmesi veya ayrıştırılması; ihtiyaca binaen eşyanın antrepodan alınarak kalan kısmının bekletilmesi, böylece vergilerin sadece çıkarılan eşya için ödenmesi; eşyaların paketleme, ambalajlama ve etiketleme gibi elleçleme işlemlerine tabi tutulması, transit rejimine konu eşyanın yeniden ihraç edilinceye kadar vergilerinin ödenmeden depolama, sevkiyat imkanı sağlaması nedenleriyle antrepolar tercih edilmektedir.

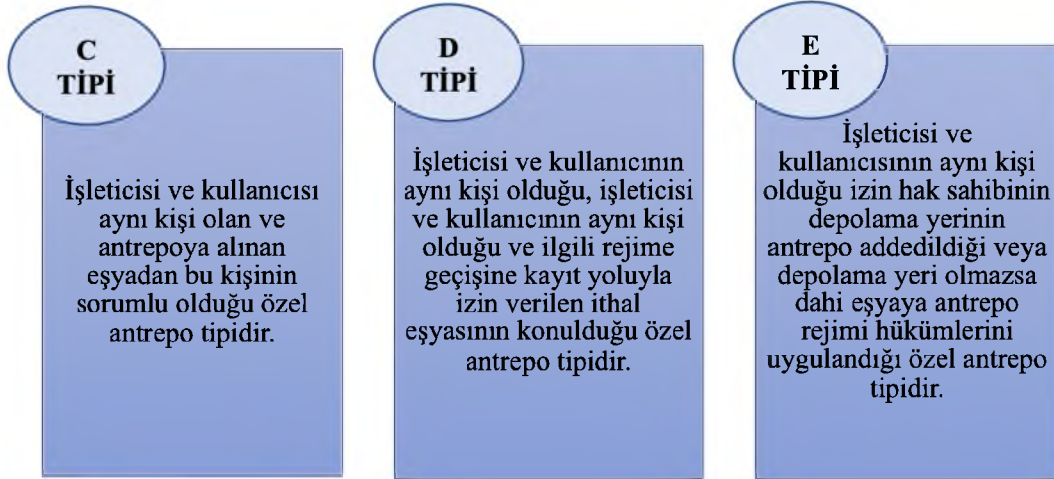
Antrepolar genel antrepo ve özel antrepo olarak ikiye ayrılır.

- Genel Antrepolar: Eşyanın konulması için herkes tarafından kullanılabilen antrepolardır.
- Özel Antrepolar: Yalnız antrepo işleticisine ait eşyanın konulması amacıyla antrepolardır.

1. Genel Antrepolar



2. Özel Antrepolar



B. ANTREPO İŞLETİCİSİNİN SORUMLUKLARI

1. Antrepo İşleticisinin İdari Yaptırıma Maruz Kalacağı Durumlar

§ Antrepo işleticisi, gümrük antreposunda bulunduğu süre içerisinde eşyanın gümrüğün gözetimi altında bulunmasını sağlamaktan sorumludur.

§ Teminat alınmış olsa bile gümrük işlemlerine başlanmadan ve bu işlemler bitirilip, gümrük idaresinin izni alınmadan, antrepolardan kısmen veya tamamen eşya çıkartılamaz.

§ Genel ve özel antrepo işleticileri yıl sonunda antrepo mevcutlarına ilişkin bir listeyi gümrük idaresine vermekle yükümlüdürler. Yapılan sayım sonucunda eksik çıkan eşyanın gümrük vergileri duruma göre, işletici veya kullanıcıdan tahsil edilir.

§ Antrepo işleticileri ile kullanıcıları, antrepolara konulan eşyanın gümrük idaresince miktarı belirlenmiş ise bu miktardan, belirlenmemiş ise belgelerinde yazılı miktarlar üzerinden, gümrük idaresine karşı sorumludurlar.

§ Eşyanın niteliğinden kaynaklanan kayıplar ve fireler ile gümrük kontrolü altında yapılan işleme faaliyeti sonunda ortaya çıkan noksanlıklar ve antrepo işleticileri ile kullanıcılarının kusur ve hatalarından ileri gelmediği, gümrük idaresine kanıtlanan telef, kayıp ve çalınmalar için gümrük vergilerinin aranmayacağı hükme bağlanmıştır.

2. Antrepo İşleticisinin Usulsüzlük Cezalarına Maruz Kalacağı Durumlar

§ Gümrük antrepolarının belirtilen teknik donanımlarında noksanlık bulunması.

§ Gümrük antrepo rejimine tabi tutulan eşyanın, antrepolara konuldukları tarihte işleticiler tarafından kayıtlara geçirilmemesi.

§ Genel antrepo ve serbest bölgelere getirilen parlayıcı, patlayıcı veya bir arada buldukları eşya için tehlikeli olan ya da korunmaları özel düzenek ve yapılara gerek gösteren eşyanın genel amaçlı eşya konulan yerlerde depolanması.

§ Gümrük antrepolarında bulunan eşyanın gümrük idarelerinin izni olmaksızın elleçlemelere tabi tutulması.

3. Antrepo İşleticileri tarafından uyulması zorunlu hususlar

· Antrepo işleticileri Antrepo tesisat ve inşaatında, sonradan meydana gelecek arızaları tamir etmeye, gümrük haklarının emniyetle korunması ve hizmetlerin çabuk yapılması bakımından, Müsteşarlıkça zamanla gerekli görülen tesis ve değişiklikleri yapmaya ve ileri tekniğin meydana getirdiği aletleri ve cihazları sağlamaya; izin alınmadıkça var olan tesisleri hiçbir suretle değiştirmemeye, genişletmemeye veya azaltmamaya mecburdurlar.

- Antrepolar içinde gümrük işlemleri, antrepolar dışında gümrük denetlemesi ve gözetimi ile görevli gümrük ve gümrük muhafaza memurları için çalışma büroları ve gözetleme kulübeleri yaparak bunların aydınlatma, ısıtma, kırtasiye, matbua, telefon ve görevle ilgili diğer ihtiyaçlarını sağlamaktan antrepo işleticileri sorumludur.
- Doğrudan doğruya belirli bir özel veya genel antrepo ile ilgili gümrük işlemlerini yerine getirmek üzere kurulan gümrük veya gümrük muhafaza memurlarının, devlet tarafından belirlenen maaş, fazla çalışma ücreti ve diğer tahsisat tutarlarını ilgili gümrük veznesine veya saymanlığın bankadaki hesabına aydan aya peşinen yatırmaya ve buralara kadar gidip gelme taşıt masraflarını ödemeye veya emirlerine bir araç sağlamaya; antrepolar, şehir merkezine uzakta bulunduğu takdirde, lojman sağlamaya veya antreponun bulunduğu yerde lojman varsa vermeye mecburdurlar.
- Antrepo işleticilerinin antrepolarda görevlendirilmesini istedikleri gümrük veya gümrük muhafaza memurlarına ödenecek olan ve miktarı Müsteşarlıkça belirlenecek fazla çalışma ücretlerini ve yolluklarını peşin olarak gümrük veznesine veya saymanlığın banka hesabına yatırmak; posta idareleri, buralarda yapılacak gümrük işlemleri ve denetimleri dolayısıyla gümrük memurlarına ödenecek olan ve Müsteşarlıkça belirlenen fazla çalışma ücretlerini belirtilen vezne veya hesaplara yatırmak ile yükümlüdürler.
- Antrepo işleticileri tutacakları giriş, çıkış kayıt ve muhasebelerini bu Yönetmelikte ana hatları belirtildiği üzere gümrük denetlemesini sağlayacak şekil ve usullere uygun surette yürütmek zorundadırlar.
- Antrepoyu ilerde Müsteşarlığın izni ile kısmen veya tamamen kapatmak istedikleri takdirde, mevcut eşyayı her türlü masraf kendilerine ait olmak üzere Müsteşarlıkça gösterilecek diğer bir antrepoya taşımaya mecbur olup aksi halde bunları ithal veya yabancı ülkeye ihraç veya transit suretiyle antrepodan tamamen çıkarıncaya kadar, sorumluluk ve taahhütlerinin devam ettiğini kabul etmiş sayılırlar

C. SON YILLARDA VERGİ MAHKEMELERİNİN KONUYA OLAN YAKLAŞIMI

Gümrük Yönetmeliğinin Gümrük idaresine karşı sorumluluk başlıklı 522. Maddesi;

“Antrepo işleticilerinin ve kullanıcılarının kusur ve hatalarından meydana gelmeyen telef, kayıp, çalınma ve diğer haller dolayısıyla meydana gelen eksikliklerin, gümrük idaresine ispat edilmesi ve bunun idarece de kabul edilmesi halinde sorumluluk söz konusu olmaz.” hükmüne amir olduğundan işleticiler adeta bir kusursuz sorumluluk altındadır. Zira anılan maddeye istinaden kusuru idarenin ispat etmesi değil, işleticinin kusursuzluğunu ispat etmesi aranmaktadır.

Bu bilgi ışığında son yıllarda alınan kararları derlediğimizde sonuçları açısından yol göstermek amacıyla dört adet karar hakkında kısaca bilgi vermek isteriz.

§ Zarar ile zarara sebep olan ilk eylem arasındaki illiyet bağı antrepo işleticisinin kusuru sebebiyle kesildiğinde işletici vergilerden sorumludur.

§ Yasal firenin hesaplanmasında beyannamede belirtilen toplam miktar değil sevk edilen ürünün ölçüm ve tespitine ilişkin ihtirazı kayıt olmaksızın davacı şirket temsilcisi, gümrük idaresi memurları ve gözetim firması görevlisince tutulan tutanaktaki miktar baz alınır.

§ Gümrüksüz satış mağazasında, mal sevkiyatı sırasında meydana gelen hasar kaza ile düşürülmeden kaynaklansa dahi eşyaların telefinde antrepo işleticisi olan davacının elinde olmayan sebeplerle, ne kadar dikkatlice davranırsa davranırsa eşyaların kırılmasının önüne geçilemeyeceği hususu davacı tarafından ispatlanmalıdır.

§ Eşyaların eksik çıkmasının yurtdışında hatalı yüklemeden kaynaklandığının ispat edilmesi gereklidir.

AB'deki Düzenlemelerin Tedarik Zincirine Etkileri ve Uyum Yönetimi

Av. Gamze Gökçen Pilevne
Mercedes-Benz Türk A.Ş.
Genel Sekreter, Hukuk ve Uyum Direktörü

Bir şirket olarak tek başına çabanın yeterli olmadığı etkin, adil, dürüst ve sürdürülebilir bir pazarın ancak kolektif eylemle mümkün olduğu kabulü ile Avrupa Birliğinde şirketlerin ekosistemlerindeki eylemlerden de sorumlu tutulduğu yeni düzenlemeler son dönemde gözlemlenmektedir.

Avrupa Birliği tarafından Şubat 2022'de yayımlanan Kurumsal Sürdürülebilirlik Denetimi Direktif Taslağı ve üye devletlerden Almanya'nın kanunlaştırdığı ve 1 Ocak 2023'de yürürlüğe girmesi beklenen Alman Tedarik Zinciri Kanunu ana şirketlerin tedarikçilerinin eylemlerinden sorumlu tutulacağına dair en somut düzenlemeler olarak karşımıza çıkıyor. Kuşkusuz, AB Direktif Taslağı akabinde diğer üye devletlerin de benzer düzenlemelere gitmesi bekleniyor.

Bu yasal düzenlemeler ile şirketlerin kendi inisiyatifleriyle çevre ve insan haklarının korunmasına ilişkin gönüllü olarak bazı somut adımlar atmasının yetmediği ve zorunlu olarak takiplerin yapılması, önlemlerin alınması gerektiği ortaya kondu ve şirketlerin çevre, sosyal ve iyi yönetim (ESG) puanlamalarının da artık finansal verilerinin yanında takip edileceğini göstermektedir.

I. AB Kurumsal Sürdürülebilirlik Denetimi Direktifi Taslağı neler getirmektedir?

AB dışı pazarlarda da uygulama alanı bularak, küresel tedarik zincirlerinde sorumlu kurumsal davranışı sağlama amacıyla şirketlerin (i)kendi faaliyetlerine, (ii) hakim hissedar olduğu yavru şirketlerinin faaliyetlerine ilişkin, (iii) doğrudan ve dolaylı yerleşik iş ilişkileri açısından insan hakları ve çevresel ihlallerin önlenmesi ve olası risklerin bertaraf edilmesi için bir uyum programı öngörmektedir.

Şirketler iki gruba ayrılmış ve ciro ile çalışan sayısına göre sınıflandırılmıştır. KOBİ'ler kapsam dışında tutulmuştur.

AB'de faaliyet gösteren şirketler: Grup 1) çalışan sayısı 500'den fazla, küresel cirosu 150 Milyon Avro'dan fazla, Grup 2) Çalışan sayısı 250'den ve küresel cirosu 40 Milyon Avro'dan fazla olan şirketler olarak iki gruba ayrılmıştır. AB'de aktif olarak ticari faaliyet gösteren yabancı şirketler ise Grup 1 ve Grup 2 olarak tanımlanan kriterleri karşılıyor olması durumunda uyum yükümlülüğü bulunmaktadır.

Başlıca korunmak istenen hak ve değerler: çocuk işçiliği ve zorla çalıştırma yasağı, adil ücretten mahrum bırakılma yasağı, çalışanların gıda, su ve güvenlik ekipmanlarına erişimini engelleme yasağı ve de çevresel alanda karbon salınımını artıran ürün ve hizmetlerin girdi olarak kullanılmaması, küresel ısınma ile mücadele (Paris İklim Anlaşması) stratejisine uygun iş geliştirmedir.

Üye devletlerin çıkaracağı ulusal mevzuatlar vasıtasıyla cezai yaptırımlar ve zarar görenlerin tazminat talepleri de mümkün olacaktır.

II. Alman Tedarik Zinciri Kanunu (Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz)

11 Haziran 2021 tarihinde Alman Parlamentosu tarafından kabul edilip yasalanan Alman Tedarik Zinciri Kanunu 1 Ocak 2023 tarihinden itibaren yürürlüğe girerek çalışan sayısı ve ciro büyüklüğüne göre kademeli olarak Alman şirketlerini kapsama alacaktır. Yürürlük tarihine kadar Alman şirketlerinin yeni kanuna uyum çalışmalarını tamamlamış olmaları beklenmektedir.

Tedarik zinciri uyumunda, sadece ana şirketin kendi faaliyetlerini değil doğrudan ve belirli hallerde dolaylı tedarikçilerinin eylemlerinden de sorumlu olması ve olası çevresel ve insan hakları ihlallerinin önüne geçmek için belirli standartların sağlanması ve düzenli risk değerlendirmeleri aranmaktadır.

i. Ülkemizdeki hangi şirketleri etkileyebilir?

Alman Tedarik Zinciri Kanunu, küresel tedarik zincirlerine ilişkin uyum yükümlülüğü bulunduğu için sınır ötesi etkiye sahiptir.

AB ve özellikle Almanya ile ülkemiz arasındaki ticaret hacmi düşünüldüğünde çok farklı sektör ve büyüklükteki şirketlerin AB merkezli şirketlerle tedarik ilişkisi bulunmaktadır. Bu anlamda, kanun kapsamına;

- Alman sermayeli Türk şirketleri,
- Almanya'da mukim şirketlerin doğrudan tedarikçisi durumunda olan şirketleri,
- Alman şirketlerin Türkiye'de yerleşik iştiraklerinin tedarikçileri girmektedir.

Ayrıca, bu üç gruptaki şirketlerin ikincil tedarikçilerini; yani dolaylı tedarikçiler de bu kanunun etki kapsamında yer alacaklardır.

ii. Nasıl etkilenebilirler?

- Mevcut sözleşmelerinin anılan Kanuna göre uyarlanması,
- Yeni taahhütlerin talep edilmesi,
- Kanunda tariflenen uyum programını kurulması ve yürütülmesi,
- Denetime tabi tutulma,
- Olası bir ihlalde tazminat talepleri ve bunu mümkün kılan rücu mekanizmalarının sözleşmelerde düzenlenmesi,
- Ana şirketin hazırlayacağı rapora katkı sağlanması, yeni raporlama talepleri gündeme gelebilir.

iii. Hangi sorumluluklar yüklenmektedir?

Şirketlerin kendi faaliyetleri, doğrudan sözleşme ilişkisi içerisinde olan doğrudan ve de alt sözleşme ile bağ kurulmuş olan dolaylı tedarikçiler olarak üç katmanda kademeli uyum yükümlülüğü yüklenmiştir.

Şirketlerden hem kendi faaliyetleri ve doğrudan tedarikçilerinin iş uygulamaları açısından en az aşağıdaki başlıkları kapsayan etkin bir uyum programı yürütmeleri ve riske göre belirlenmiş aralıklarda özenli inceleme (due diligence) yapılması beklenmektedir.

Bu uyum başlıkları:

1. Bir ilkesel bildirge sunulması, politika oluşturulması,
2. Doğrudan ve dolaylı etki olan tedarik süreçlerine ilişkin risk yönetim sistemi oluşturulması,
3. Düzenli risk değerlendirmelerinin takibi ve yeni iş alanlarının da kapsama alınması,
4. Bu kanundan doğan sorumluluklar için şirket içinde bir sorumlunun atanması,
5. Yönetimin düzenli olarak bu sorumlular tarafından bilgilendirilmesi,
6. Hem kendi faaliyetleri hem de tedarikçileri açısından önleyici tedbirlerin oluşturulması,
7. Şikâyet sürecinin oluşturulması, doğrudan ve dolaylı tedarikçilerinin eylemlerini kapsayan etkin bir şikâyet hattının tesis edilmesi,
8. Dolaylı tedarikçileri kapsayacak şekilde doğrudan tedarikçilerin sözleşmelerine özenli inceleme (DD) yükümlülüklerinin eklenmesi
9. Olası bir ihlal durumunda iyileştirici tedbirlerin oluşturulması
10. Raporlama ve takip

Şirketlerin dolaylı tedarikçilerinin faaliyetleri açısından da özenli inceleme/denetim (due diligence) gerçekleştirmesi belirli koşulların varlığı halinde veya şirketin ihlali öğrenmesinden itibaren beklenebilir. İhlal tespiti halinde ivedilikle risk analizi yapılarak ihlalden doğacak olumsuz sonuçların en aza indirilmesi için strateji ve uygulanacak tedbirleri belirlenmelidir.

Bu yeni yasal düzenlemeler karşısında, sürdürülebilir kalkınma hedeflerine erişmeyi hızlandırmak ve etkin kılmak için özel sektörün de somut eylemlerde bulunup, tüm ekosistemleriyle beraber sorumlu tutulacağı anlaşılmaktadır.

Bu anlamda, şirketlerin sadece finansal başarılarının değil, sundukları hizmetlerin, ürettikleri ürünlerin karşılığında çevreye ve sosyal refaha etkisini hesap etmeleri ve olası zararları azaltmalarına yönelik de artık kamu eliyle takiplerin yapılacağı beklenmektedir. Kuşkusuz, yukarıda anılan yasal düzenlemeler AB pazarına yönelik olsa da ülkemiz ile olan ticaret hacmi düşünüldüğünde Türk şirketleri ile olan tedarik sözleşmelerini etkilemesi öngörülmektedir. Ülkemizin, ihracat pazarlarındaki rekabetçiliğini korumak adına bu anılan yasal düzenlemelerin takip edilmesi ve şirketlerde uyum programlarının etkin bir şekilde yürütülmesi önem taşımaktadır.

Kaynakça

1. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_1145
2. CSR - Supply Chain Act (csr-in-deutschland.de)

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 olduğu 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 uzayacağı 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.

İÇTİHATLAR

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 12. Hukuk Dairesi 02.02.2021 tarihli 2021/131 E. 2021/136 K.

Dava konusu, 2 konteyner muhteviyatı yükün gönderilen olarak davalı (taşıma işleri komisyoncusu) tarafından gümrük idaresine tesliminden sonra tasfiye süreci başlatıldığı ve imha kararı doğrultusunda usulünce yakılarak imhasının sağlanabilmesi için ... 23/10/2013 tarih ... ve ... sayılı faturalara kayden ödenen toplam 21.624,49 TL tutarındaki masraflardan davalının sorumlu olup olmadığı noktasındadır.

Liman işletmesine davalı adına gelen emtiayı muhafaza etme borcu olan davacının bu kapsamda davalı adına yaptığı masrafların tahsili talebinde bulunduğu ve ödeme için süre verdiği anlaşılmalı davalının verilen süre sonu itibariyle mütemerrit olduğu anlaşılmalı mütemerrit olmayan borçlu aleyhine ödeme tarihinden itibaren faize hükmedilmesi talebinin yasal olmadığına karar verilmiştir.

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 43. Hukuk Dairesi 16.03.2021 tarihli 2020/745 E. 2022/284 K.

Dava konusu, kara taşınması sırasında taşınan emtianın hasar görmesi sonucu sigorta şirketinin sigortalısına ödediği hasar bedelini halefiyet ilkesi uyarınca taşıyıcıdan rücu tahsili istemiyle başlatılan icra takibine vaki itirazın davasıdır.

Yurtiçi taşımaya ilişkin navlun faturası düzenlenmiş olması taşımaya karine teşkil ettiği, bunun yanı sıra antrepo çıkış evrakında da davalı mümessil olarak gösterildiği ve matbu bölümde davalının aracının plakasına yer verildiği dosya kapsamından anlaşılmalı, davalının söz konusu karinenin aksini ispatlayacak herhangi bir delil sunmadığına Dairece karar verilmiştir.


Davacı ... sigortalısına ödeme yaparak halefiyet sıfatını kazanmıştır. Bilirkişi heyeti yaptığı hesaplamada hasar bedeli kadri maruf bulunmuş ve bu tutarın TTK'nın 882. Maddesiyle düzenlenen taşıyıcının sorumluluk limitini aşmadığı tespit edilmiştir. Bu haliyle davalı davacının sigortalısına ödediği hasar bedelinden sorumlu olduğundan mahkemece davanın kabulüne karar verilmesinde herhangi bir isabetsizlik görülmediğine karar verilmiştir.

Adana Bölge Adliye Mahkemesi 9. Hukuk Dairesi 14.04.2022 Tarihli 2020/329 E. 2022/466 K.

Dava hukuki niteliği itibarıyla sigortacının halefiyet hakkına dayanarak açtığı tazminat talebinden kaynaklı itirazın iptali talebine ilişkindir.

Dava konusu yükün varış noktasında hasarlı olarak teslim edildiği bu hususta şoförün imzasını taşıyan tutanak olduğu, bu tutanak karşısında hasarın süresi içinde ihbar edildiğinin kabulü gerektiği, hasar tutanağı karşısında malın ihtirazi kayıtsız tesliminden söz etmenin de mümkün olmadığı ve taşıyıcının meydana gelen zarardan sorumlu olduğuna karar verilmiştir.

GEÇMİŞ ETKİNLİKLER



İSTANBUL BAROSU
LOJİSTİK VE TAŞIMA HUKUKU KOMİSYONU
ÇEVİRİMİÇİ (ONLINE) ETKİNLİKLER

5

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

MODERATÖR:
Av. Egemen Gürsel ANKARALI
Istanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu Başkanı

KONU ve KONUŞMACILAR:
1. TÜBİTAK Tarafından Desteklenmesine Karar Verilen; TÜBİTAK 3005 Projesi Kapsamında, Taşıma İşleri Organizatörlüğü Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartları
Dr. Öğr. Üyesi Hakan ÖZCAN
GESİD Genel Sigortacılar Derneği Yürütme Kurulu Başkanı
2. Konteyner Zararlarından Kaynaklanan Sorumluluk ve Konuya İlişkin Öneriler
Dr. Buğrahan BİCAN

21 NİSAN 2022, Perşembe, Saat: 15:00
[youtube@istanbulbarosu](https://www.youtube.com/channel/UC...) /[instagram@istanbulbarosu](https://www.instagram.com/istanbulbarosu)

CANLI YAYIN



İSTANBUL BAROSU

TAŞIMA İŞLERİ ORGANİZATÖRÜ SİGORTASI
GENEL ŞARTLARI VE KONTEYNER TAŞIMACILIĞI



Dr. Öğr. Üyesi Hakan Özcan
GESİD Genel Sigortacılar Derneği Genel Başkanı

Av. Egemen Gürsel Ankaralı
Istanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu Başkanı

Dr. Buğrahan Bican

GEÇMİŞ ETKİNLİKLER



İSTANBUL BAROSU LOJİSTİK VE TAŞIMA HUKUKU KOMİSYONU
LOJİSTİK VE TAŞIMA HUKUKU GÜNLERİ

KONFERANS

27 MAYIS 2022, Saat : 10:00-13:30
(((CANLI YAYIN)))
youtube@istanbulbarosu / instagram@istanbulbarosu

Açılış Konuşmaları 10:00-10:10 Av. Muazzez Yılmaz İstanbul Barosu Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Av. Burcu Çotuksöken İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu Başkan Yardımcısı Konu ve Konuşmacılar: <i>Demiryolu Taşımacılığı, Gümrük Uygulamaları ve Taşıma Hukukuna İlişkin Sorunlar</i> 1. Oturum 10:30-12:00 Oturum Başkanı: Prof. Dr. Nuray Ekşi Özyeğin Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi 10:10-10:30 Av. Yasemin İpek <i>CMR Kapsamında Taşıma ve Teslim Engelleri</i> 10:30-10:50 Av. Güneş Köksal <i>İnsansız Gemiler ve Hukuki Sorular</i> 10:50-11:10 Sibel Gültekin Karagöz UTİKAD Demiryolu ve İntermodal Çalışma Grubu Başkanı <i>Demiryolu Sektördeki Sorunlar</i> 11:10-11:30 Av. Fulya Karataş Saylam <i>Antrepo ve Antrepo İşleticilerinin Sorumlulukları</i> Soru Cevap 11:30-11:40	Ara 11:40-12:00 <i>Sürdürülebilirlik ve Yeşil Mutabakat</i> 2. Oturum 12:00-13:30 Oturum Başkanı: Av. Sedat Tatar İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu Genel Sekreteri 12:00-12:20 Dr. Çiçek Ersoy İTÜ İşletme Fakültesi Öğretim Üyesi <i>Yeşil Mutabakatın Hukuki Çerçevesi ve Şirketler İçin Sürdürülebilirlik Uyumu</i> 12:20-12:40 Av. Gamze Gökçen Pilevne Merkeçkes Beşir Türk Genel Sekreterlik, Hukuk ve Uyum Direktörü <i>Avrupa Birliği'ndeki Düzenlemelerin Tederik Zincirine Etkileri ve Uyum Yükümlülükleri</i> 12:40-13:00 Meral Turan Akırmak Olivetti Sanayi Demişçi Çevre Koordinatörü <i>Otomotiv Sanayisinin Sürdürülebilirlik Dönüşümü ve Sınırdaki Karbon Düzenleme Mekanizması</i> 13:00-13:20 Dr. Bırgın Bican <i>Taşımanın Kanteyne Kaynaklı Çevre Zararlarından Sorumluluğu</i> 13:20-13:30 Soru Cevap / Kapanış
---	--

LOJİSTİK VE TAŞIMA HUKUKU GÜNLERİ

 <p>Av. Burcu Çotuksöken İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu Başkan Yardımcısı</p>	 <p>Av. Muazzez Yılmaz İstanbul Barosu Yönetim Kurulu Sayman Üyesi</p>	 <p>Prof. Dr. Nuray Ekşi Özyeğin Üniversitesi Hukuk Fakültesi</p>	 <p>Av. Egemen Gürsel Ankaralı İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu Başkanı</p>
 <p>Av. Yasemin İpek</p>	 <p>Av. Güneş Köksal</p>	 <p>Sibel Gültekin Karagöz</p>	 <p>Av. Fulya Karataş Sağlam</p>

GELECEK PROGRAM



Istanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu

KONFERANS

6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU TAŞIMA İŞLERİ KİTABININ 10. YILI VE TAŞIMA HUKUKUNDAKİ GELİŞMELER

<p>Açılış Konuşmaları 09.30-09.50</p> <p>Av. Mehmet Durakoğlu Istanbul Barosu Başkanı</p> <p>Av. Egemen Gürsel Ankaralı Istanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu Başkanı</p>	<p>2.OTURUM (SABAH)</p> <p>Oturum Başkanı: Prof. Dr. Didem Algantürk Light Türk Deniz Hukuku Derneği Başkan Yardımcısı OPD, Osgoode Hall Law School, York University</p> <p>Konular ve Konuşmacılar:</p> <p>Yük Sigortalarna İlişkin Bazı Sorunlar 11.40-12.05 Prof. Dr. Samim Unan Piri Reis Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi</p> <p>Taşıma Hukukunda İhbar Külfeti ve Bu Külfete Uyulmamasının Sigorta Sözleşmelerine Etkisi 12.05-12.30 Prof. Dr. Vural Seven Türk-Alman Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı Başkanı</p> <p>Soru- Cevap 12.30 - 12.45</p>	<p>4.OTURUM (ÖĞLEDEN SONRA)</p> <p>Oturum Başkanı: Dr. Turky Özdemir Istanbul Üniversitesi Ulaştırma ve Lojistik Fakültesi Öğretim Üyesi</p> <p>Konular ve Konuşmacılar :</p> <p>TTK m. 863/1'in Uygulanmasında Taşıma ve İşletme Güvenliği Ayrımının Göz Ardı Edilmesinden Kaynaklanan Sorunlar 15.15-15.40 Dr. Doğuş Taylan Türkel DEÜ Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Ana Bilim Dalı</p> <p>Gümrük Y. Madde 130'da 25.05.2022 tarihli R.G. ile Yapılan Güncel Değişikliğin Yük teslim Talimat Formu/Ordino'ya Etkisi 15.40- 15.55 Dr. Aksoy Yavaş Arkas Holding Risk Yönetim Müdürü</p> <p>Soru-Cevap 15.55- 16.10</p> <p>KAPANIŞ 16.15</p>
<p>1.OTURUM (SABAH)</p> <p>Oturum Başkanı: Prof. Dr. Kerim Atamer Istanbul Gedik Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dekanı</p> <p>Konular ve Konuşmacılar :</p> <p>Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk (MÖHUKmad.29) ve Multimodal Taşımalar 09.50-10.15 Prof. Dr. Nuray Ekşi Özyeğin Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi</p> <p>Değişik Ortamlarda Yapılan Yük Taşımaları /Multimodal transport (T.T.K mad. 902- 905 10.15- 1040 Av. Prof. h.c. Dr. Bülent Sözer Piri Reis Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi, Deniz Hukuku Araştırma Merkezi Müdürü</p> <p>T.T.K 4.Kitabında Yer Alan Kişilerin Terminolojik Açısından İncelenerek, Diğer Mevzuat Hükümleri Ve İncoterms Açısından Değerlendirilmesi 10.40-11.05 Doç. Dr. Nil Kula Değirmenci DEÜ Denizcilik Fakültesi Öğretim Üyesi</p> <p>Soru-Cevap 11.05-11.30</p>	<p>3.OTURUM (ÖĞLEDEN SONRA)</p> <p>Oturum Başkanı : Av. Muazzez Yılmaz Istanbul Barosu Yönetim Kurulu Sayman Üyesi</p> <p>Konular ve Konuşmacılar :</p> <p>Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Taşıma Sözleşmesinden Doğan Maddi Talep Hakları 14.00-14.25 Prof. Dr. Burak Adıgüzel Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi, Ticaret Hukuku Anabilim Dalı</p> <p>Taşıma İşleri Komisyoncusunun Taşıyanın Haklarına ve Yükümlülüklerine Tabi Olması 14.25-14.50 Doç. Dr. Cüneyt Sözel Istanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi, Deniz Hukuku Araştırma Merkezi Müdürü</p> <p>Soru - Cevap 14.40- 15.05</p>	<p>YouTube Instagram</p> <p>Konferans İstanbul Barosu Instagram ve You Tube kanallarından canlı yayınlanacaktır.</p>

Tarih: **23 HAZİRAN 2022**, Yer: **Istanbul Barosu Konferans Salonu**
İstiklal Caddesi, Orhan Adli Apaydın Sokak, No:2, 34430, Beyoğlu/İSTANBUL

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. Duygu Ayata
5. Av. Fulya Karataş Saylam
6. Av. Güneş Köksal
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 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.