

UND HUKUK ÇALIŞMA GRUBU



FAALİYET RAPORU

2022



İÇİNDEKİLER

- 01 — ÖNSÖZ
- 02 — UND HUKUK ÇALIŞMA GRUBU HAKKINDA
- 03 — ÇALIŞMA GRUBU ÜYELERİ
- 04 — 2022 YILI UND HUKUK ÇALIŞMA GRUBU ANA GÜNDEM MADDELERİ
- 05 — 2022 YILI UND HUKUK ÇALIŞMA GRUBU İLAVE GÜNDEM MADDELERİ
- 06 — 2022 YILI UND HUKUK ÇALIŞMA GRUBU BİLGİLENDİRME TOPLANTILARI
- 07 — 2022 YILI UND HUKUK ÇALIŞMA GRUBU ANA GÜNDEM MADDELERİ VE İLAVE GÜNDEM MADDELERİNE İLİŞKİN BİLGİLENDİRME
- 08 — İLAVE KAYNAKLAR



Önsöz

Değerli Okuyucu,

Uluslararası Nakliyeciler Derneği bünyesinde oluşturulan, Hukuk Çalışma Grubu, taşımacılık sektörüne emek vermiş, fiili olarak halen dahi sektörün içerisinde çeşitli alanlarda faaliyette bulunan, öncelikle, UND'nin profesyonel ekibinden, hukukçulardan, akademisyenlerden, taşıma sektörü temsilcileri olan uygulayıcılardan oluşan etkin bir gruptur.

Hukuk Çalışma Grubu, taşımacılık sektöründe karşı karşıya kalınan hukuki sorunların masaya yatırılarak, gerektiğinde uzmanlıkları bulunan kişilerden görüş almak sureti ile istişare edilerek, sektör temsilcilerine yol göstermek ve bu kapsamda hukuki sorunlara çözüm bulmak, hukuki konularla ilgili bilgilendirme yapmak ve bu konularda sektör temsilcilerinde farkındalık yaratarak hak ve sorumlulukları noktasında bilinçlendirme yapmak amacı ile oluşturulmuştur.

Hukuk Çalışma Grubunun 2022 yılı çalışma takvimi, sektör temsilcilerine uygulanan anket çalışmaları neticesinde, her aya bir konu tekabül edecek şekilde, konu başlıkları ile belirlenmiştir. Yani 2022 yılı çalışma takvimimizde, 12 ana başlıktan oluşan konular yer almaktadır. Ancak Hukuk Çalışma Grubu, ihtiyaç halinde(ani gelişen durum ve konularda da) ya da özellikli konularla ilgili, bu 12 ana başlıktaki konular dışında da, özel gündemlerle toplanmakta, bilgi akışı ve yol gösterici çalışmaları ele alarak hukuki süreçlerle ilgili çözüm bulma yollarını araştırmaktadır.

Hukuk Çalışma Grubu ayrıca, 2-3 ayda bir geniş katılımlı toplantılar düzenlemek sureti ile yine tüm sektör temsilcilerine açık bir platformda, sorunlara çözüm bulmaya, sektörü konu ile ilgili bilgilendirmeye çalışmakta, bu geniş katılımlı toplantılarımızda, mutlaka özellikli bir konu seçilerek webinarlar gerçekleştirilmektedir.

Yıl içerisinde yapılan geniş katılımlı toplantılarda, toplantı konuları özenle seçilmektedir. Bu çerçevede, sektörün öncelikli beklentisinin olduğu "Sürücü davaları, CMR Sorumluluk sigortaları ve Alt Nakliyeciler Hapis Hakkı" konu başlıkları bu toplantılarımızın ana gündemlerini oluşturmuştur.

Diğer taraftan, 2022 yılı içerisinde özel gündemler nedeniyle de bir araya gelen Hukuk Çalışma Grubu; Rusya & Ukrayna Savaşı nedeniyle akaryakıt fiyatlarında oluşan ani artışların sektörün yapmış olduğu taşıma sözleşmelerine etkilerinin değerlendirildiği bir toplantı ve bu krizin Taşıma Hukuku ve Sigorta yönünden taşımacılara etkilerinin değerlendirildiği geniş katılımlı bir webinar da düzenlemiştir.



**18 Çalışma Grubu
Üyesi**

**2022 Yılında Toplam 18
Hukuk Çalışma Grubu Toplantısı
Gerçekleştirildi.**



UND Hukuk Çalışma Grubu 2022 yılı için belirlemiş olduğu tüm gündem maddelerini belirlenen takvim çerçevesinde tamamlamıştır. Çalışma Grubu tarafından görüşülen; konu ve içerikleri açısından paylaşılmasında fayda görülen tüm hususlar bu rapor ile sektörümüze sunulmaktadır.



ÇALIŞMA GRUBU ÜYELERİ

Hukuk Çalışma Grubu Başkanı

Av. Naz Ege Ege

UND Yönetim Kurulu II. Başkan
Çalışma Grubu Üyesi

Şerafettin Aras

UND Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı
Çalışma Grubu Üyesi

Murat Baykara

Çalışma Grubu Üyesi

Av. Dr. Turkey Özdemir

Çalışma Grubu Üyesi

Av. Egemen Gürsel Ankaralı

Çalışma Grubu Üyesi

Ayhan Özekin

Çalışma Grubu Üyesi

Av. Hayri Taşyürek

Çalışma Grubu Üyesi

Av. Nazigül Karaman

Çalışma Grubu Üyesi

Av. Ayça Türkcan

Çalışma Grubu Üyesi

Av. Bürge Oğuz

Çalışma Grubu Üyesi

Gülvade Akdemir

Çalışma Grubu Üyesi

Av. Reşat Yıldırım

Çalışma Grubu Üyesi

Binnet Demirci

Çalışma Grubu Üyesi

Av. Furkan Aras

UND İcra Kurulu Başkan Yardımcısı

Elif Savrum

UND İcra Kurulu Başkan Yardımcısı

İbrahim Divitçi

Avrupa Ülkeleri Uzmanı

Muhammet Külal Holoğlu

Avrupa Ülkeleri Uzman Yardımcısı

Doğa Işık



ANA GÜNDEM MADDELERİ

1. Sürücü Davaları
2. Gümrük Cezaları Kaynaklı Sorunları-İdari Para Cezaları
3. Gümrük ve Kaçakçılık Mevzuatından Kaynaklanan İhtilaflar
4. Harcırahların Sigorta Primlerine Dahil Edilmesi Davaları
5. Alt Nakliyeci İhtilafları
6. CMR Konvansiyonunun Uygulanmasından Kaynaklanan İhtilaflar
7. Bekleme Ücretleri
8. Antrepo ve Depo Uygulamalarında Karşılaşılan Sorunlar
9. Taşınan Mallarda Yaşanan Hırsızlıklar ve Güveni Kötüye Kullanma
10. Personelin Rekabet Yasağına Aykırı Davranışları
11. Yurt Dışı Kaynaklı Karşılaşılan Sorunlar ve Cezalar
12. Sektörü İlgilendiren Tüm Sözleşmeler



İLAVE GÜNDEM MADDELERİ

13. Muayene Süresi Yurt Dışında Biten Taşıtlar

14. Bekleme Ücretleri

15. Ukrayna Krizinin Taşıma Hukuku ve Sigorta Yönünden Taşımacılarımıza Etkileri

16. Ukrayna-Rusya Krizi Sebebiyle Akaryakıt Fiyatlarında Meydana Gelen Değişimlerin Değerlendirilmesi

17. Profesyonel TIR Sürücülerinin Vize Sorunları

2022 YILI UND HUKUK ÇALIŞMA GRUBU BİLGİLENDİRME TOPLANTILARI

18. Sektöre Açık Bilgilendirme Toplantısı-Sürücü Davaları

19. Sektöre Açık Bilgilendirme Toplantısı-Sorumluluk ve Emtia Sigortaları, Sigorta Rücu Davaları

20. Sektöre Açık Bilgilendirme Toplantısı-CMR Sorumluluk Sigortası ve Alt Nakliyeci Hapis Hakkı



İLAVE KAYNAKLAR

1. Taşımacılık Sektöründe Sürücü İş Davaları Bilgi Notu-Av. Naz Ege Ege
2. Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu ve Gümrük Kanunu Kapsamında Taşımacıya Uygulanan İdari Para Cezaları ve Ceza Davaları Mağduriyetleri-UND & Hukuk Çalışma Grubu
3. Akaryakıt Fiyat Artışlarına İlişkin Bilgilendirme-UND & Hukuk Çalışma Grubu
4. SGK Davaları (Harcırahların Sigorta Primlerine Dahil Edilip Edilmeyeceği-Av. Naz Ege Ege
5. Taşınan Mallarda Yaşanan Hırsızlıklar ve Güveni Kötüye Kullanma, Av. Naz Ege Ege
6. CMR Sorumluluk Sigortası Makale, Av. Egemen Gürsel Ankaralı
7. Karayolu ile Eşya Taşımada Alt Nakliyecinin Hapis Hakkı Makale, Av. Dr. Turkey Özdemir
8. Rekabet Yasağı Taahhüdü ve Yasal Mevzuat, Av. Naz Ege Ege



Değerli Okuyucu,

Rapor akışı, gündem maddelerinin kronolojik sıralaması ve kronolojik sıralamaya uygun biçimde ilave kaynaklara yer verilecek şekilde planlanmıştır.

Keyifli okumalar.





Sürücü Davaları

19.01.2022

Ocak ayının gündem maddesi olan “Sürücü Davaları” konu başlığı, 19.01.2022 tarihinde gerçekleştirilen toplantıda değerlendirilmiştir.

Sürücü davaları, nakliye sektörünü başlıca ilgilendiren konu başlıkları arasında yer almakta olup sektörün geniş katılımına sunulan bir toplantıda görüşülmesi ile sektörün bu konudaki bilincinin arttırılmasının gerekliliği değerlendirilmiştir. Bu doğrultuda, Ocak ayının gündem maddesi olan “Sürücü Davaları” konu başlığı, 10.02.2022 tarihinde gerçekleştirilen Sektöre Açık Hukuk Çalışma Grubu toplantısında da görüşülmüştür.

Geçmiş dönem içerisinde yapılan çalışmalara dair genel bilgi aktarımı yapılan toplantıda, “Sürücü Davaları” konu başlığının sektörü öncelikli ilgilendiren bir konu olması sebebiyle Geniş Katımlı Hukuk Çalışma Grubu toplantısında görüşülerek, konu başlığına ilişkin ayrıntılı sunum ve bilgilendirmelerin sektör ile paylaşılması kararlaştırılmıştır.

Hukuk Çalışma Grubu Faaliyeti:

Karar: "Sürücü Davaları" konu başlığının sektöre açık geniş katımlı bilgilendirme toplantısında değerlendirilmesi.

Girişim: 10.02.2022 tarihinde sektöre açık geniş katımlı bilgilendirme toplantısı gerçekleştirilmiştir.





Bekleme Ücretleri

İlave Gündem Maddesi

19.01.2022

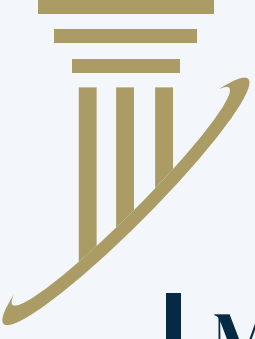
“Bekleme Ücretleri” konu başlığı, 19.01.2022 tarihinde gerçekleştirilen “Sürücü Davaları” gündemli toplantı içerisinde ilave gündem olarak değerlendirilmiştir.

2022 yılı bekleme ücretlerinin belirlenebilmesi için UND tarafından yapılan çalışma, Hukuk Çalışma Grubunun değerlendirmesine sunulmuştur. Akabinde, UND Başkanlar Kurulu onayına sunulan çalışmanın onay alması ile birlikte 2022 yılında Mahkeme tarafından talep olunması halinde tavsiye niteliğindeki bekleme ücretleri yazıları, UND tarafından paylaşılmaktadır.

Bekleme ücretleri belirlenirken, Yargıtay Kararı ve Mevzuat çerçevesince “navlun ile orantılı” olması, söz konusu günlük ücretlerin bekleme sürelerinden kaynaklanan kayıpları kapsamının ön planda tutulması ve bekleme ücretlerinin kar elde etmek amaçlı bir iş olarak görülmemesi gerekliliği, göz önünde bulundurulmalıdır.

Ayrıca, UND tarafından tavsiye niteliğinde belirlenecek olan ücretlerin “mesafe, yük cinsi vb. değişkenlerin dikkate alınarak” bir aralık şeklinde belirlenmesi gerekmektedir. TTK Madde 867/4 ve Madde 863/3’e bakıldığında risk alanı kavramı karşımıza çıkmakta olup bu doğrultuda yükleme ve boşaltmanın yanı sıra, taşıma sürecinde taşıyıcının “risk alanında” olmayan sebeplerle gerçekleşen beklemleri de bu kapsama alınabilecektir.

“Bekleme Ücretleri” konu başlığı, sene başında bekleme ücretleri belirlenerek sektörün ihtiyacının karşılanması amacıyla Ocak ayında gerçekleştirilen toplantıda görüşülmüş olup Ağustos ayında yapılan Hukuk Çalışma Grubu toplantısında detaylıca görüşülmüştür.



Muayene Süresi Yurt Dışında Biten Taşıtlar

İlave Gündem Maddesi

19.01.2022

"Muayene Süresi Yurt Dışında Biten Taşıtlar" konu başlığı, 19.01.2022 tarihinde gerçekleştirilen "Sürücü Davaları" gündemli toplantı içerisinde ilave gündem olarak değerlendirilmiştir.

Yurt dışında muayene süresi biten araçlar hususu da aynı toplantı içerisinde gündeme gelmiştir. Yurt dışında muayenesi dolan araçlara ilişkin mevzuat çalışmaları yapılmış olup, mevzuatta muayene süresi dolan araçlara ilişkin olarak ek süre verilmesine ilişkin bir düzenleme olmadığı sonucuna varılmıştır.

Yönetmelik gereğince, muayenesi bulunmayan araçlara hem para cezası, hem de trafikten men edilme yönünde yaptırımlar uygulanmakta olup, yönetmelik içerisinde yapılabilecek birkaç düzenleme ile (kanun düzenlemeyi yönetmeliğe bırakmıştır) konu çözülebilecektir. Konunun çözümüne ilişkin bir diğer öneri ise, yola elverişlilik belgesinin daha kapsamlı olması sebebiyle bu belgeye sahip olan araçlara muayene konusunda belirli bir süre zarfında imtiyaz tanınması olarak gündeme getirilmiştir.

Hukuk Çalışma Grubu Faaliyeti:

Karar: Hem Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına hem de Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Daire Başkanlığına yurtdışında muayenesi biten araçlara Türkiye'ye döndükten sonra belli sürede imtiyaz tanınmasına ilişkin resmi girişimde bulunulması.

Girişim: 31.01.2022 tarihinde hem Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına hem de Emniyet Genel Müdürlüğüne, Derneğimiz tarafından hazırlanan "Muayene Süresi Yurt Dışında Dolan Taşıtlar Hakkında" konulu resmi yazı iletilmiştir.





Sürücü Davaları

Sektöre Açık Bilgilendirme Toplantısı

10.02.2022

“Sürücü Davaları” konu başlığı 10.02.2022 tarihinde gerçekleştirilen sektöre açık bilgilendirme toplantısında görüşülmüştür.

Konu başlığına ilişkin başlıca iddialar altı başlık altında toplanmıştır:

1) Mazot ya da yakıt kesintisi, yakıt oranlarının düşürülmesi iddiası;

Mahkemelerde açılan davalarda, sürücülerin iddialarından birisi yakıt kesintisi yapıldığı veya yakıt miktarının düşürüldüğü iddiasıdır. Bu iddia ile sürücüler zaman zaman haklı nedenle iş akdi feshi yapmaktadırlar. Taşımacı şirketler tarafından, fazladan yakıt harcaması yapıldığının tespitiyle, iş akdi feshi yapıldığında da, yargı sürecinde sürücü iddiaları dikkate alınarak, bu konuda teknik inceleme yapılmaksızın, şirketlerin aleyhine zaman zaman sadece bu sebeple kararlar oluşturulabilmektedir.

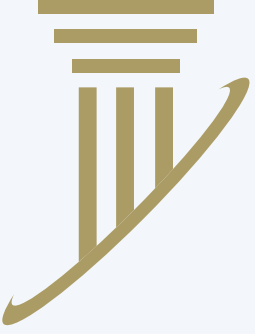
2) Sefer harcırahlarının ödenmemesi ya da kesinti yapılması iddiası;

Sürücülere, şirketler tarafından verilen sefer harcırahları, yurt dışında kalacağı dönem için verilen, gidilen ülkeye göre farklılık gösteren bir bedeldir. Bu bedellerin tamamı sürücünün kazancı olarak değerlendirilmekte, tüm tazminat hesaplamaları, belirtilen harcırah bedellerinin tamamı + asgari ücretin toplamı üzerinden yapılmaktadır. Mahkemeden mahkemeye de değişiklik gösteren harcırah miktarları konusunda bir birliktelik olmadığından, sadece sürücü beyanlarına veya tanık beyanlarına itibar edilerek her bir dava özelinde değişik sonuçlara ulaşılabilmektedir.

3) SGK primlerinin, kuruma eksik bildirilmesine yönelik iddialar;

Sürücüler, asgari ücret + sadece sefere gidildiğinde alınan sefer harcırahı ile çalışmaktadır. Sürücülere verilen sefer harcırahları, sadece şoförün sefere gitmesi halinde verilen, arızı nitelikteki ödemelerdir. Sürücülere verilen harcırahlar sigorta primine esas olacak bir ödeme şekli değildir. Geline aşamada, gerek Yerel Mahkemelerce, gerekse, Yargıtay tarafından verilen kararlarda, harcırahların, sigorta primlerine esas alınamayacağı belirtilmektedir.





4) Genel tatil ve bayram çalışma alacaklarının ödenmemesi yönündeki iddialar;

Sürücüler yurt dışında çalıştıklarından, genel tatil günü olan Pazar günü çalışmaları yasal düzenlemeler karşısında mümkün değildir. Diğer bir deyişle genel tatil günlerinde, tır gibi büyük araçların yürüme yasağı bulunduğundan çalışma yapmaları fiilen mümkün değildir. Ancak yapılan yargılamalarda tüm bu itirazlara ve yasal düzenlemelere karşın sürücüler lehine, zaman zaman, genel tatil alacaklarına hükmedilmektedir.

Sürücüler sadece yurtdışında görevli olduklarında, Türkiye’de bayram olduğu halde çalışmakla birlikte, yine buldukları ülkenin tatillerine denk geldiklerinde ise çalışmamaktadırlar. Ancak bu özel durum gözetilmeksizin, herhangi bir denkleştirmede yapılmaksızın, taşımacı şirketler aleyhine tazminatlara hükmedilmektedir.

5) Fazla mesai ücretlerinin ödenmemesi yönündeki iddialar;

Yurtdışı çalışan sürücüler tarafından, çalışma dönemleri içerisinde, fazla çalışma yapmış oldukları gerekçesi ile talep edilen tazminatlar, sürücünün yurtdışında kendi mesaisini kendisinin ayarlayabilme inisiyatifinin olması, yine, yurtdışındaki yasal düzenlemeler gereğince, dokuz (9) saatten fazla çalışılmayacağı yönündeki içtihat niteliğindeki Yargıtay kararları dolayısı ile, fazla mesai ücretleri talepleri, işveren şirketler lehine olacak şekilde reddedilmektedir.

6) Yıllık izin alacaklarının kullandırılmaması ve bedellerinin ödenmemesi yönündeki iddialar ve talepler;

Sürücüler tarafından yıllık izinlerinin işveren şirketler tarafından kullandırılmadığı ve bedellerinin ödenmediği iddiası ile talep edilen yıllık izin ücret alacakları ile ilgili çok ciddi tazminatlar içeren kararlar verilmektedir.

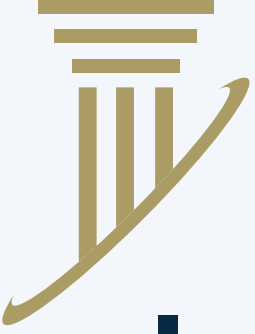
Ancak, yurt dışı sürücülerin çalışma şekline bakıldığında, sürücünün bir yurt dışı seferi gidiş- dönüş gittiği yere göre değişmekle birlikte, yaklaşık 15 gün kadar sürmekte, ülkeye geri dönüşünde ise yaklaşık her sefer sonrasında 7-10 gün arasında, işe gelmeyerek tatil yapmaktadır. Esasen bu süreç sektörde bir uygulama şekline dönüşmüş olup, bu husus gerek sürücüler gerekse sektör şirketleri tarafından kabul edilmiş bir gerçekliktir. Bu sebeple yıllık izin alacak taleplerinde bu fiili durumun değerlendirilmemesi çok ciddi bir eksiklik olmakla birlikte, işveren şirketlerin yukarıda belirtilen fiili durumu belgelendirmemesi nedeniyle bu sonuçların ortaya çıktığını da belirtmekte fayda vardır.

Hukuk Çalışma Grubu Faaliyeti:

Çalışma: Av. Naz Ege Ege tarafından “Taşımacılık Sektöründe Sürücü İş Davaları” bilgi notu hazırlanmıştır.

Bakınız: Hukuk Çalışma Grubu İlave Kaynaklar- Bir Numaralı Çalışma (Syf. 30)





Gümrük Cezaları Kaynaklı Sorunlar-İdari Para Cezaları

18.02.2022

“Gümrük Cezaları Kaynaklı Sorunlar-İdari Para Cezaları“ konu başlığı 18.02.2022 tarihinde yapılan toplantıda görüşülmüştür.

Bilindiği üzere, CMR Konvansiyonu'nun refakat belgelerine ilişkin 11. Maddesi gereğince gümrük belgelerinin yanlış düzenlenmesinden, eksikliğinden vb. durumlardan taşıyıcı sorumlu tutulmamaktadır. Gümrük Kanununda ise (Transit Rejiminde) taşıyıcının sorumluluğu bulunmaktadır.

Gümrük Kanunu'nun İlgili Maddesi (235/5)

Türkiye Gümrük Bölgesine getirilen ve transit rejim beyanında bulunulan serbest dolaşımda olmayan eşyanın, beyan edilenden belirgin bir şekilde farklı cinsten eşya olduğunun tespiti halinde, farklı çıkan eşyanın gümrüklenmiş değerinin iki katı idari para cezası verilir.

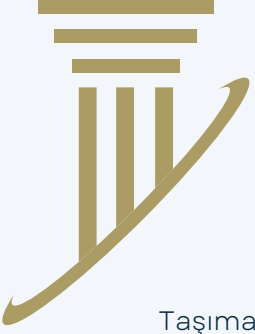
Burada görülmektedir ki CMR Konvansiyonu ile Gümrük Kanunu arasında bir çelişki bulunmaktadır.

Yukarıda yer verilen 235. Madde Gümrük Kanununa sonradan ve asıl olarak Gürbulak Sınır Kapısında yaşanan kaçakçılık sorunlarına ilişkin eklenmiştir. Söz konusu kanun maddesinin kaldırılmasına yönelik, yıllar içerisinde asıl sorumlular tarafından girişimlerde bulunulmuştur. Neticede, bu kanun maddesi kaldırılmamış yalnızca revize edilmiştir.

Karşılaşılan bazı davalarda, eksiklik veya fazlalık tatbikatı da dahil olmak üzere taşıyıcının aldığı yükün tesliminde (malın içeriği bilinmese dahi) sorun çıkması durumunda müteselsil ve müterafik sorumlu olduğuna dair mahkeme kararları görülmektedir. Taşıyıcıların, yükün taşınmasında yani yüke nezaret ettikleri sürece, taşınan yüke herhangi bir zarar gelmemesi hususunda dikkatli olması gerekmektedir. Böylece, teslim edilen yükte, eksik veya hasar çıksa dahi, eksikliğin taşımacıdan kaynaklanmadığı ispat edildiğinde, mahkemelerden taşımacı adına olumlu sonuçlar çıkabilmektedir.

Önemle değinilmesi gereken bir başka husus ise yurt dışından yapılan taşımalarda, yükleme esnasında bazı durumlarda sürücünün yükleme alanına girmesine izin verilmemekte, taşımacının yüke nezaret sorumluluğunun gereğinin yerine getirilmesi engellenmektedir. Taşımacının, taşınan yük ile bu derece özdeşleştirilmemesi, gerektiğinde taşıma belgeleri üzerine bu durumun şerh edilmesi gerektiği değerlendirilmektedir.





Taşımacı, taşıma ile ilgili evrakların tam olmasından sorumludur ve evraklar tam olduğunda ispat gücü büyük ölçüde artmaktadır. Gümrük İdaresi, somut deliller ile taşımacının sorumlu olduğunu ispat edemediği durumlarda, konu para cezalarının iptal edildiği görülmektedir. Bu sebeple tekrar hatırlatılmalıdır ki, firmalar taşıma işlerini yürütürken evrakların tam ve eksiksiz olmasına maksimum özen göstermeli, gerektiğinde taşıma evrakları üzerine şerh düşmelidirler.

Hukuk Çalışma Grubu Faaliyeti:

Karar: Hukuk Çalışma Grubunun Gümrük Kanununun 86.maddesindeki kavramların açıklığa kavuşturulması ile ilgili bir çalışma yapması ve Gümrük idaresinin uyguladığı idari para cezalarında muhatabın, taşıma şekline göre ilk önce “alıcı yada gönderici” olması için TOBBUND ve UND'nin ortak görüşünün oluşturularak ilgili Bakanlık nezdinde girişimde bulunulması

Girişim: UND tarafından 21.06.2022 tarihinde “Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu ve Gümrük Kanunu Kapsamında Taşımacıya Uygulanan İdari Para Cezaları ve Ceza Davaları Mağduriyetleri” konulu resmi yazı hazırlanmış ve Ticaret Bakanlığı'na iletilmiştir.

Bakınız: Hukuk Çalışma Grubu İlave Kaynaklar- İki Numaralı Çalışma (Syf. 34)



Ukrayna Krizinin Taşıma Hukuku ve Sigorta Yönünden Taşımacılarımıza Etkileri

Sektöre Açık Bilgilendirme Toplantısı

07.03.2022

07.03.2022 tarihinde “Ukrayna Krizinin Taşıma Hukuku ve Sigorta Yönünden Taşımacılarımıza Etkileri” konu başlığında sektöre açık bilgilendirme toplantısı gerçekleştirilmiştir.

Rusya-Ukrayna krizinin başlangıç döneminde, sektörün ihtiyacı doğrultusunda düzenlenen webinar etkinliğinde;

“Taşıma Başladıktan Sonra Taşımayı ve Teslimi Engelleyen Bazı Durumların Ortaya Çıkması” başlığı altında aşağıda yer alan konu başlıkları detaylıca değerlendirilmiştir.

- 1.Mallara Tasarruf Etme Hakkı Kavramı (Taşıyıcıya Talimat verme Yetkisi) ve Kullanımı (CMR mad.12)
- 2.Taşıma Engellerinin Çıkması (CMR mad.14)
- 3.Malların Teslim esnasında Çıkabilecek Problemler(CMR Mad.15)
- 4.Yapılan Masraflar (CMR mad. 16)
- 5.Malların Boşaltılması
- 6.Taşıyıcının Malları Üçüncü Şahsa Tevdii Etme Hakkı
- 7.Taşıyıcının Malları satabilme Hakkı (CMR mad.16/3)
- 8.Satımdan Sonra Elde Edilen Paranın Paylaşımı (CMR 16/4)
- 9.Taşıyıcının Hapis Hakkı

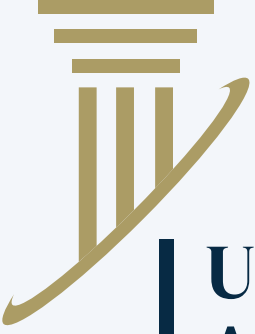
“Emtia Nakliyat Sigortaları ve Savaş İstisnası Klozu” webinar içerisinde gerçekleştirilen sunumda ikinci ana başlığı oluşturmuş olup aşağıda yer verilen başlıklar altında detaylı bir şekilde sunulmuştur.

- 1.Emtia Nakliyat Sigortaları Özel Şartlarında Olan Enstitü Yük Klozları ,(I.C.C. A,B,C Klozları) Savaş İstisnası Klozu
- 2.L'loyds Londra'nın Ülkemiz Uygulamasında Kaynak Oluşturan CMR Sigorta Poliçe Özel Şartları
- 3.Enstitü Yük Savaş Rizikoları Klozu-1.1.1982 Klozları(Institute War Clauses-Cargo 1.1.1982)
- 4.Enstitü Yük Savaş Rizikoları Klozu-1.1.1982 Klozları(Institute War Clauses-Cargo 1.1.1982), Savaş İptal Klozu
- 5.Enstitü Yük Savaş Rizikoları Klozu-1.1.1982 Klozları(Institute War Clauses-Cargo 1.1.1982), Klozun Sona Erişi
- 6.Enstitü Yük Savaş Rizikoları Klozu-1.1.1982 Klozları(Institute War Clauses-Cargo 1.1.1982), Transit Klozu
- 7.Enstitü Yük Savaş Rizikoları Klozu-1.1.1982 Klozları(Institute War Clauses-Cargo 1.1.1982), İptalde Sefer poliçesi/Abonman Poliçe farkı

Hukuk Çalışma Grubu Faaliyeti:

Çalışma: "Ukrayna Krizinin Taşıma Hukuku ve Sigorta Yönünden Taşımacılarımıza Etkileri" konulu sunum hazırlanmıştır.





Ukrayna-Rusya Krizi Sebebiyle Akaryakıt Fiyatlarında Meydana Gelen Değişimler

10.03.2022

“Tek Gündem: Akaryakıt“ konu başlığı 10.03.2022 tarihinde gerçekleştirilen ilave gündem toplantısında görüşülmüştür.

“Rusya ile Ukrayna arasında yaşanan kriz ve söz konusu krizden dolayı meydana gelen akaryakıt fiyatlarındaki artışın nakliye firmalarının müşterileri ile yapmış oldukları sözleşmelere olumsuz etkileri neticesinde, “Akaryakıt“ konu başlığı ile 10.03.2022 tarihinde tek gündemli Hukuk Çalışma Grubu toplantısı yapılmıştır.

Nakliye firmalarının bir numaralı maliyet kalemi olan akaryakıt ücretlerindeki artış, firmalar için ciddi ilave bir maliyet yaratmıştır. Söz konusu durumun taşıma şirketlerini mağdur edebilecek sonuçlarının değerlendirilmesi ve çözüm önerilerinin tespiti amacıyla hukukçuların görüşleri talep edilmiştir.

Bu doğrultuda, UND Web sayfasında yayınlanmak üzere, Çalışma Grubu tavsiyesi doğrultusunda bir bilgilendirme metni hazırlanması kararlaştırılmıştır.

İlaveten, Avrupa Birliği tarafından her hafta çarşamba günü güncel akaryakıt fiyatlarının yayımlanmasına müteakip akaryakıt fiyatlarına ilişkin bilgilendirme Derneğimiz tarafından da haftalık olarak yayımlanacağı kararlaştırılmış olup, Avrupa Birliği ve Türkiye’deki güncel akaryakıt fiyatları UND’nin Web sitesinde her hafta yayımlanmaktadır.

Hukuk Çalışma Grubu Faaliyeti:

Karar: UND web sayfasında yayınlanmak üzere, Çalışma Grubu tavsiyesi doğrultusunda bir bilgilendirme metni hazırlanması.

Çalışma: Akaryakıt Fiyat Artışlarına İlişkin Bilgilendirme, Avrupa Birliği ve Türkiye’deki Güncel Akaryakıt Fiyatları yayımlanmaya başlanmıştır.

Bakınız: Hukuk Çalışma Grubu İlave Kaynaklar- Üç Numaralı Çalışma (Syf. 36)



Gümrük ve Kaçakçılık Mevzuatından Kaynaklanan İhtilaflar

24.03.2022

“Gümrük ve Kaçakçılık Mevzuatından Kaynaklanan İhtilaflar“ konu başlığı 24.03.2022 tarihinde gerçekleştirilen toplantıda değerlendirilmiştir.

Taşıma sırasında beyan dışında araç içerisinde bir malzeme bulunduğu takdirde Kaçakçılık Mevzuatından kaynaklı ceza davaları, hem taşıyıcı şirket yetkililerine, hem de mal sahibi olarak tabir edilen gönderici veya alıcı şirketlerin yetkililerine açılmaktadır. Emsal kararlarda, taşıyıcının bizzat sebebiyet vermediği durumların tespiti/ispatı hallerinde, taşımacı şirket yetkilileri çoğunlukla beraat etmektedir. Ancak, taşımacı bu tür davalardan beraat etse dahi, taşımacıların bu davalar nedeni ile maddi/manevi sorunlar yaşamaya devam ettiği görülmektedir.

Taşıyıcı, yalnızca Gümrük Mevzuatı kapsamında kendisine yüklenebilecek fiillerden sorumlu tutulmalıdır. Ancak, Gümrük İdaresi, çoğunlukla, Kaçakçılık Kanunu'nun 3.maddesinin 5.bentinden dolayı taşımacıyı muhatap olarak almaktadır. Kaçakçılık Kanunu'nun 3.maddesinin doğru kullanılmamasından dolayı taşımacının söz konusu davalarda mağdur olduğu, bazı davaların ise Ağır Ceza Mahkemelerinde devam etmesi ve yargılama sürecinin uzunluğu sebebi ile yine taşımacıların yıllar süren mağduriyetlerin devam ettiği gözlenmektedir.

Ceza davalarında, tüzel kişilerin yargılanamamasından kaynaklı; taşımacı firmaların imza yetkilileri taraf olarak kabul edilmekte iken , İdari Para Cezası uygulamalarında ise şirketlerin tüzel kişiliği muhatap alınmaktadır. Kaçakçılık ve benzeri bir durumun varlığında, konu suçlamalar, sürücünün kendi özel mahalli olarak tabir edilen alanda gerçekleşmiş ise bu durumda, dava suçun muhatabı sürücüler olmaktadır.

Hukuk Çalışma Grubu Faaliyeti:

Karar: Hukuk Çalışma Grubunun, Gümrük Kanununun 86.maddesindeki kavramların açıklığa kavuşturulması ile ilgili bir çalışma yapması ve Gümrük idaresinin uyguladığı, İdari Para Cezalarında taşıma şekline göre, muhatabın ilk önce “alıcı ya da gönderici” olması için TOBBUND ve UND'nin ortak görüşünün oluşturularak ilgili Bakanlık nezdinde girişimde bulunulması.

Girişim: UND tarafından 21.06.2022 tarihinde “Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu ve Gümrük Kanunu Kapsamında Taşımacıya Uygulanan İdari Para Cezaları ve Ceza Davaları Mağduriyetleri” konulu resmi yazı hazırlanmış ve Ticaret Bakanlığı'na iletilmiştir.

Bakınız: Hukuk Çalışma Grubu İlave Kaynaklar- İki Numaralı Çalışma (Syf. 34)





Harcırahların Sigorta Primlerine Dahil Edilmesi Davaları

28.04.2022

"Harcırahların Sigorta Primlerine Dahil Edilmesi Davaları" konu başlığı 28.04.2022 tarihinde yapılan toplantıda görüşülmüştür.

Sürücülerin almış oldukları harcırahların sigorta primlerine dahil olup olmaması noktasında, sürücüler tarafından taşıma şirketlerine açılan davalar da "Sigorta Prim Davaları" başlığı altında değerlendirilmektedir.

Yargı sürecindeki işleyiş ve kararlar hali hazırda, harcırahların sigorta primlerine dahil edilemeyeceği yönünde ilerlemektedir.

Yargıtay ilgili dairesi ile yine Yargıtay Başkanlar Kurulu'nun son değerlendirmeleri aşağıdaki gibidir:

Sosyal Sigortalar Kanunundan kaynaklanan harcırahların, SGK prim ödemesine dâhil olup olmayacağı noktasında açılan davalarda (Sosyal Sigorta Kurumunun dâhil olmuş olduğu davalarda), harcırahın, Harcırah Kanununa tabi bir ödeme olduğu değerlendirilmektedir. Yine Harcırahlar, Sosyal Sigortalar Kanunu kapsamında, nitelik bakımından yolluk olarak değerlendirilmekte, bu sebeple de, harcırahların, sigorta primine dahil olmayacağı yönünde kararlar verilmektedir. Ancak, işçilik alacaklarından kaynaklanan davalarda, harcırahların bir kısmı, kıdem tazminatı ve diğer tüm işçilik alacakları hesaplamalarına dâhil edilmektedir.

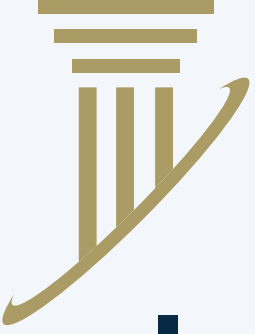
İlaveten, halen devam eden davalarda, işçilik alacaklarından kaynaklanan tazminat davalarında ve harcırahların Sigorta Primlerine dahil edilmesi yönünde açılan davalara ilişkin, Yargıtay kararlarında; "harcırahların, kıdem tazminatı ve işçilik alacaklarının hesabında dikkate alınacağı, sigorta primlerine dahil edilmeyeceği" yönündeki görüşler büyük oranda korunmaktadır.

Hukuk Çalışma Grubu Faaliyeti:

Çalışma: Av. Naz Ege Ege tarafından "(SGK Davaları (Harcırahların Sigorta Primlerine Dahil Edilip Edilmeyeceği))" başlıklı görüş metni hazırlanmıştır.

Bakınız: Hukuk Çalışma Grubu İlave Kaynaklar- Dört Numaralı Çalışma (Syf. 37)





Alt Nakliyeciler İhtilafları

25.05.2022

“Alt Nakliyeciler İhtilafları” konu başlığı 25.05.2022 tarihinde yapılan toplantıda görüşülmüştür.

Alt nakliyeciler kullanılan taşımalarda, alt nakliyecinin yapmış olduğu hatadan veya alt nakliyeciler kaynaklı yaşanan sorunlardan, üst nakliyecinin sorumlu olmadığına dair yanlış bir algı bulunmaktadır. Hem alt nakliyeciler hem de üst nakliyeciler, yaşanacak olası bir sorundan müteselsil olarak sorumludur. Burada önemli olan nokta, üst nakliyeciler ile alt nakliyecinin, aralarında yapmış oldukları anlaşmalarda, birbirlerine rücu haklarının olabileceğinin bilinmesi olup ihtilafların çoğunluğu üst nakliyeciler ile alt nakliyeciler arasında ya hiç sözleşme yapılmamış olması ya da sözleşme yapılsa dahi içeriğinin yeterli olmamasından kaynaklanmaktadır.

İlaveten, alt taşıyıcının CMR evrakında yer almaması (taşıma fiilen yapılırken hukuken ispatlanamamaktadır), üst ve alt taşıyıcıların sigorta evraklarında yaşanan sorunlar ve iki taşıyıcı arasında sözleşmenin bulunmaması kaynaklı birçok sorun da yaşanabilmektedir.

Önemle vurgulanmalıdır ki, aracında yük bulunan taşıyıcı, fiili taşıyıcıdır ve alt nakliyeciler de olsa fiili olarak yükü taşıdığı için, bu bir sözleşme anlamına gelmektedir. Alt nakliyecinin navlun ücretini üst nakliyeciden alamadığı durumlarda taşınan yüke, hapis hakkı uygulanması mümkündür. Özetleyecek olursak, aracında yük bulunan alt nakliyeciler, taşıyıcı sorumluluğuna ve dolayısıyla da taşıyıcı hakkına sahiptir.

Ayrıca, taşıyıcıların hapis hakkını kullanması aşamasında; hapis hakkını kullanacakları malı bekletmemeleri, rehinin paraya çevrilmesi için, hemen icra takibinin yapılması, ilgili Sulh Hukuk Mahkemesinin belirlediği yere tevdi edilmesi ve nihayetinde gerekmesi halinde emtianın, satış sürecini işletmesi gerekmektedir. En önemlisi ise, hapis hakkı hiçbir koşulda kötüye kullanılmamalıdır.

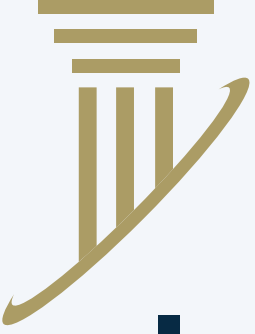
Hukuk Çalışma Grubu Faaliyeti:

Karar: “Alt Nakliyeciler İhtilafları” konu başlığının sektörü öncelikli ilgilendiren bir konu olması sebebiyle ileri bir tarihte sektöre açık Geniş Katımlı Hukuk Çalışma Grubu toplantısında görüşülmesi.

Çalışma: Av. Turkey Özdemir tarafından “Alt Nakliyeciler İhtilafları” konulu sunum hazırlanmıştır.

Girişim: 26.10.2022 tarihinde sektöre açık Geniş Katımlı Hukuk Çalışma Grubu toplantısında görüşülmüştür.





CMR Konvansiyonunun Uygulanmasından Kaynaklanan İhtilaflar

29.06.2022

“CMR Konvansiyonunun Uygulanmasından Kaynaklanan İhtilaflar“ konu başlığı 29.06.2022 tarihinde yapılan toplantıda görüşülmüştür.

Taşımacılar, taşımanın başlangıcından bitişine kadar kendilerinden kaynaklanmış olan her türlü zarardan sorumludurlar. İlaveten, uluslararası taşımacılar, yurt dışı operasyonlarının başlangıcından bitişine kadar, CMR Konvansiyonunun kurallarına tabiidirler. Bu doğrultuda, CMR Konvansiyonunda belirlenen taşımacı haklarının, taşımacılar tarafından bilinmesi son derece önemlidir.

CMR Konvansiyonunun uygulanmasından kaynaklı ihtilaflar aşağıdaki gibi özetlenebilecektir:

- 1.Taşımadaki evrak düzeninden ve evrak içeriğinden, taşımacının sorumlu olup olmadığı (ne kadar sorumlu olduğu)
- 2.Yükleme/boşaltma esnasında, taşımacının yüke nezaret etmesinin zorunlu olup olmadığı
- 3.Zayi, hasar sorumluluğu
- 4.Ağır kusurlu olma durumu (kast ya da kastta eşdeğer hareket olması durumu)
- 5.Taşıma esnasında, emtianın hırsızlık/kayıp durumlarında taşıyıcının sorumluluğu
- 6.Zaman aşımı (1 yıl ve 3 yıl)
- 7.Taşıma sürecindeki, alt/üst taşıyıcılar ile ara taşıyıcıların, birbirlerine karşı rücu hak ve sorunları
- 8.Yükün özelliğine göre, taşımada kullanılan aracın niteliği ve seçimi sorunları

Yapılan taşıma operasyonlarında taşınan malın kaybedilmesi durumunda,söz konusu kaybın haklı bir temele dayandırılmaması halinde (güvenlikli olmayan otoparka park etmek, hırsızlık/gasp vb.) söz konusu olay ağır kusur sayılmakta olup taşımacı tam tazminat ödemekle yükümlüdür. Ağır kusur durumlarında taşıyıcı, genel zamanaşımı süresi olan 1 yıldan istifade edemeyecek ve zamanaşımı süresi 3 yıl olacaktır. Ağır kusur durumunda taşıyıcı, sınırlı sorumluluk şartlarından faydalanamayarak, tam tazminat ödemekle yükümlü olacaktır.





Taşıyıcı, CMR Konvansiyonu ve TTK gereğince, yükleme/boşaltma ve ambalajlamadan sorumlu değildir. Fakat taşıyıcı bazen bunu üstlenmiş durumuna gelmektedir. Örnek olarak, taşıyıcı sözleşmesini yaparken “EX WORKS” teslim şeklini kabul ettiğinde, yükleme/boşaltma sorumluluğunu da yüklenmiş olmaktadır. Ancak, taşıyıcının sigortası yükleme/boşaltmadan kaynaklanabilecek olası zararları kapsamamaktadır. Taşıyıcıların bu tür durumlar için bilgi sahibi olmaları gerekmektedir.

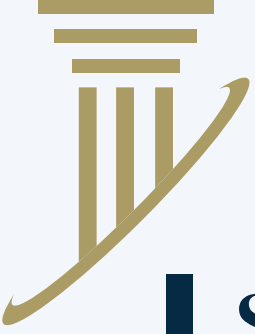
CMR sorumluluk sigortalarının sınırlı sorumluluk kapsamında olması ve ağır kusur durumlarını karşılamadığı bilgisinden yola çıkılarak, nakliyecilerin çalışmakta oldukları sigorta şirketleri ile ağır kusur durumları için örnek bir poliçe geliştirmeleri tavsiye edilmektedir.

Ek olarak, CMR belgesinde malın değeri yazılı halde bulunur ise taşımacının sorumluluğu artmaktadır. Nakliyecilerin bu durumları sigorta şirketlerine bildirmeleri gerekmektedir. Aksi takdirde sınırlı sorumluluk hallerini bilinçsiz şekilde arttırmaktadırlar.

CMR taşımalarında, taşımacı sadece taşıma ücreti ile çalışmamakta olup ilave diğer ücretleri de (bekleme, taşıma masrafları vb.) talep edebilmektedir (beklemeden kaynaklı gecikmeler taşımacının sorumluluk alanında değil ise taşımacı, bekleme ücreti talep edebilecektir).

Ayrıca, Taşıma Sözleşmesinde, yükleme/boşaltma işlemlerinin taşımacının sorumluluğunda olmadığı açıkça belirtilmiş ise taşımacının, yüke nezaret yükümlülüğü ortadan kalkmaktadır.





Sorumluluk ve Emtia Sigortaları, Sigorta Rücu Davaları

Sektöre Açık Bilgilendirme Toplantısı

06.07.2022

Nisan ayında gerçekleştirilen Hukuk Çalışma Grubu kararları kapsamında; “Sorumluluk ve Emtia Sigortaları, Sigorta Rücu Davaları” konu başlığı, sektöre açık bilgilendirme toplantısında değerlendirilmiştir.

06.07.2022 tarihinde yapılan webinarında, Av. Egemen Gürsel Ankaralı tarafından konuya ilişkin detaylı bilgilendirmeler sektör ile paylaşılmıştır.

Nakliyat Emtia Sigortası, Mal Sigortası kapsamında bir sigorta türüdür. Nakliyat sigortasında sigortacının sorumluluğu; sigortacı, aksine mukavele yoksa, eşyanın taşıyıcıya teslimi tarihinden itibaren gönderilene kanunen teslim edilmiş sayıldığı zamana kadar, her ne sebeple olursa olsun, karşılaştığı tüm hasarlardan sorumludur.

Nakliyat Sigortalarına ilişkin poliçe çeşitleri aşağıdaki gibi sıralanabilir:

1.Tekil Taşıma Sigortası Poliçesi: Denizcilik rizikolarına karşı sigortada, sefer poliçesi adı da verilen bu poliçe türü her türlü koşulları belli olan bir veya birkaç taşıma bu tür taşıma ile sigorta güvencesi altına alınmış olur.

2.Abonman Taşıma Sigortası Poliçesi: Abonman taşıma sigortası sözleşmesi ile sigortacı, belli bir zaman dilimi içinde taşınma yeri, taşınacak yükün cinsi genel olarak belirtilmiş taşımaların tamamını sigorta güvencesi altına alma yükümlülüğüne girmiş olacaktır.

Yargıtay kararı gereğince, abonman taşıma sigortası poliçesi uygulanırken, her taşıma için ayrı bir sigorta poliçesi düzenlenir. Bu poliçeler taraflar arasında mevcut ve yürürlükte bulunan abonman sözleşmesine dayandığı için sigorta akdinin abonman sözleşmesinin düzenlendiği tarihte kurulduğunun kabulü gerekmektedir.

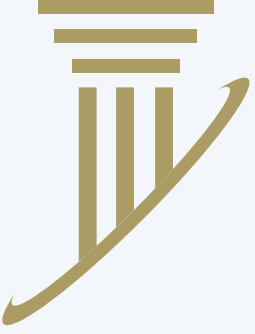
Nakliyat Emtia Sigortasının kapsamı, eşyanın taşıyıcıya teslimi tarihinden itibaren gönderilene kanunen teslim edilmiş sayıldığı zamana kadar her ne sebeple olursa olsun, maruz kalınan her türlü kayıp ve hasarlardır.

Nakliyat Sigortalarında uygulanan teminatlar 3 başlık altında incelendiğinde,

- Geniş Teminat
- Dar Teminat
- Tam Ziya Teminatı

olarak karşımıza çıkmaktadır. Taşımanın yapılacağı araç türüne göre teminat türü değişiklik göstermektedir.





Taşıyıcı Sorumluluk Sigortaları, taşıyıcının taşıdığı mallara ilişkin hukuki sorumluluklarını teminat altına almaktadır. Sorumluluk sigortaları, taşımanın her alanında, yurt içi ve yurt dışı ayrımı olmaksızın düzenlenebilmektedir. Taşıyıcının bağlı olduğu mevzuata dayalı olarak sorumluluk sınırları değişebilmektedir.

	TAŞIMA HUKUKU MEVZUATI	
	ULUSLAR ARASI TAŞIMA	ULUSAL TAŞIMA
KARA YOLU	Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmeleri Hakkında Konvansiyon (CMR)	6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU
HAVA YOLU	Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Varşova Konvansiyonu (VK) ve Montreal Konvansiyonu	TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNU
DEMİR YOLU	Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin konvansiyon (COTIF-CIM)	6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU (*)
DENİZ YOLU	1968-1979 tarihli Visby-Londra Kuralları, Sınırlı sorumluluğu düzenleyen 1976 Londra Sözleşmesi 1968 Tarihli Hamburg Konvansiyonu (Rotterdam Konvansiyonu)	6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU
MULTIMODAL (BİR DEN ÇOKLU TAŞIMA)	1980 tarihli Multimodal Taşımalar Üzerine Uluslar arası Taşıma Konvansiyonu (BM Cenevre Konvansiyonu)	6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU(*)

Taşıyan, tazminat ödemekle sorumlu tutulduğunda, bu tazminat, yükün taşınmak üzere kabul edildiği yer ve zamandaki kıymetine göre hesaplanmaktadır.

İlaveten, tazminat eksik brüt ağırlığın kilogramı başına 8,33 SDR hesap birimini aşamayacaktır.

Gecikme halinde ise hak sahibi zarar ve ziyanın bundan ileri geldiğini kanıtlarsa, taşımacı bu zarar ve ziyan için taşıma ücretini geçmemek üzere tazminat ödemektedir.

Taşınan malın değeri ise konşimento kayıtlarına göre tespit edilebildikçe, taşıyanın sorumluluğunu sınırlayıcı kanıtlar hükümsüz kalacaktır. Yükleten malın cinsi, ağırlığı, nitelikleri ile buna ilişkin fatura ya da akreditif kayıtlarını konşimentoya yazdırmış ise yükün değerinin bilinmesi ve/veya tespiti mümkündür.





	CMR SİGORTALARI	YÜK SİGORTALARI
Sigortalanabilir Menfaat	Taşıyıcının hukuki sorumluluğudur.	Yükün fiziki varlığıdır.
Sigortalı	Taşıyıcı firma.	Yükün sahibi.
Sigorta Bedeli (Teminat Limiti)	Sigortacının sorumluluğunu sınırlayan araç başına verilen bir teminat limitidir.	Yükün fatura değeri ile masraflar toplamıdır.
Sigorta Fiyatı	Nakliyecinin yıllık brüt navlun kazancının yüzdesi.	Yük cinsi, sefer, taşıma aracı ve teminat türüne göre belirlenir.
Hasar Ödeme	Taşıyıcının kusuru var ise öder, kusuru yok ise ödemez. Araçta taşınan yükün değeri poliçe limitinin olmaksızın öder. üzerinde olabilir, ancak hasarda eksik sigorta uygulanmaz.	Taşıyıcının herhangi bir kusuru olup
Taşıma türü itibariyle kapsadığı teminat	Sadece karayolu taşımacılığı.	Bütün taşıma türleri. (Deniz, Kara, Demir, Havayolu)

Konu başlığı yukarıdaki gibi kısaca özetlense de UND Hukuk Çalışma Grubu üyesi Av. Egemen Gürsel Ankaralı'nın bu konuda hazırlamış olduğu makalenin de incelenmesinde fayda bulunmaktadır.

Hukuk Çalışma Grubu Faaliyeti:

Çalışma: Av. Egemen Gürsel Ankaralı tarafından "CMR Sorumluluk Sigortası" başlıklı makale hazırlanmıştır.

Bakınız: Hukuk Çalışma Grubu İlave Kaynaklar- Altı Numaralı Çalışma (Syf. 43)





Bekleme Ücretleri

11.08.2022

“Bekleme Ücretleri” konu başlığı 11.08.2022 tarihinde yapılan toplantıda yeniden değerlendirilmiştir.

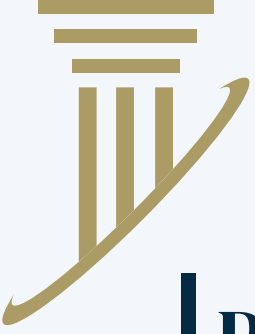
“Bekleme Ücretleri” konusu her ne kadar Ağustos ayı Çalışma Grubu gündemi olarak belirlenmiş olsa da UND üyelerinin ihtiyaçları doğrultusunda 2021 yılı Aralık ayında gerçekleştirilen Çalışma Grubu toplantısında gündem olmuştur. Hukuk Çalışma Grubunun kararı ile kapsamlı bir çalışma ve araştırma gerçekleştirilerek Yönetim Kurulu onayına sunulmak üzere çalışma neticelendirilmiştir.

Hukuk Çalışma Grubunun tavsiye niteliğindeki önerisi Aralık ayında gerçekleştirilen Yönetim Kurulu Toplantısında onaylanmıştır.

Ağustos ayında yapılan toplantıda konu yeniden değerlendirilmiş ve bekleme ücretleri konusunun da sözleşme şartları içerisinde yer almasının önemi vurgulanmıştır. Tarafların, taşıma sözleşmesinde veya ek olarak hazırlanmış bir sözleşme içerisinde bekleme ücretlerini belirlemesi durumunda bu tür ihtilaflar azalacaktır.

Önemli bir detay bulunmaktadır ki, pandemi süresince yaşanan bekleme sürelerinin, mücbir sebepler olarak adlandırılıp adlandırılmadığı konusu halen tartışılmaktadır. Ancak, mücbir durumlar çerçevesinde yaşanan bekleme sürelerinin askıya alınması ile sonuçlanması genel bir hukuk ilkesidir.

İlaveten, UND tarafından bekleme ücretlerine ilişkin tavsiye listesi hazırlanmış olup gerekli durumlarda sektör ile paylaşılmaktadır.



Profesyonel TIR Sürücülerinin Vize Sorunları

İlave Gündem Maddesi

11.08.2022

“Profesyonel TIR Sürücülerinin Vize Sorunları” konu başlığı, 11.08.2022 tarihinde gerçekleştirilen "Bekleme Ücretleri" gündemli toplantı içerisinde ilave gündem olarak değerlendirilmiştir.

Gerçekleştirilen toplantıda, profesyonel TIR sürücülerinin vize süreçlerinde yaşanmakta olan sıkıntılar da değerlendirilmiştir. UND'ye iletilmekte olan üye şikayetleri, çerçevesinde; firmaların bünyesinde çalışan sürücülere vize temin etmesinin ardından(6 ay ve daha fazla süre) sürücünün çalıştığı firmadan ayrılarak söz konusu vizeyi başka firmalarda kullandığı, bu durum ise başlangıçta vize temin eden firmayı maddi ve manevi olarak birçok zarara uğratmaktadır.

Bu doğrultuda, Hukuk Çalışma Grubu tarafından, firmanın maddi manevi kaybının önlenmesi amacı ile sürücü vizesinin temin edildiği ilgili konsolosluga bildirim yapılması gerekmektedir. Genel çerçevede, sürücü vizeleri bu talepler doğrultusunda iptal edilmemekle birlikte, bazı konsolosluklar tarafından ilgili talepler olumlu karşılanabilmektedir.

Talep sonucunda, iptal gerçekleştirilmemiş olsa dahi sürücünün vize sürecinde yapılmış olan harcamalarının yanı sıra sürücünün vize sahipliği sırasında oluşturmuş olabileceği zararlar hususunda da ihtarname gönderilebilmektedir. Ayrıca, sürücülerin vizelerini bir başkasının yararına(diğer bir firma, kuruluş vb.) kullandığı tespit edildiğinde de buna ilişkin davalar açılabilir.

Yukarıda bahsi geçen ve ortaya çıkması muhtemel olan ihtilaflara ilişkin olarak profesyonel TIR sürücülerinin iş sözleşmelerine bu hususta bir madde konması ve şartların yerine getirilmemesi halinde uygulanacak cezai şartların da belirlenmesi veyahut bir taahhütname alınması taşımacılık faaliyeti gösteren firmalar açısından büyük önem arz etmektedir.



Antrepo ve Depo Uygulamalarında Karşılaşılan Sorunlar

31.08.2022

“Antrepo ve Depo Uygulamalarında Karşılaşılan Sorunlar“ konu başlığı 31.08.2022 tarihinde yapılan toplantıda görüşülmüştür.

Öncelikle antrepoların, gümrüklü antrepo ve serbest antrepo olarak ikiye ayrılması gerekmektedir. Yargı boyutunda bakıldığında, gümrüklü antrepolar konusunda gümrük idareleri de konunun muhatabı olduğundan ötürü ortaya çıkan ihtilafların seyri biraz farklı ilerlese de, Borçlar Kanununda emtiaların saklanması ve ardiyecilik gibi başlıklar altında, haklar ve sorumluluklar düzenlenmiştir

Depo (ardiye) ve antrepo sahiplerinin ve üreticilerinin sorumlulukları, taşıyıcının sorumluluğunda olduğu gibi malların kendilerine teslim edildiği andan itibaren başlamakta ve malın ilgilisi tarafından teslim alınana dek, kendilerine teslim edildiği şekli ile korunması ve muhafaza edilmesinden oluşmaktadır.

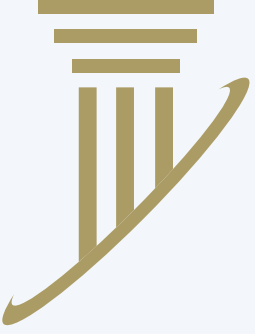
Depo ve antrepo görevlilerinin sorumluluklarını yerine getirmedikleri hallerde, emtianın ilgilileri tarafından eksikliği ya da hasarlanması durumunda, sorumlulukları sadece mal bedeliyle sınırlı değildir. Ek olarak, dolaylı zarar ve yan zararlar konulu tazminat davaları da söz konusudur. Borçlar Hukuku kapsamında ele alınan bu ihtilaflar, bazı durumlarda Ceza Hukuku kapsamına da girmektedir.

Sözleşme akdinin gerekliliği, yaşanan hasarlarda taşıyıcının sorumluluğunun nerede başlayıp bittiği; depo ve antrepo görevlilerinin sorumluluğunun nerede başlayıp bittiği konusunun karıştırılmasıyla tekrar karşımıza çıkmaktadır. Taşıyıcı, bazı durumlarda yalnızca malın taşınmasını gerçekleştirmekte iken, bazı durumlarda ise söz konusu emtiayı depoya teslim ettikten sonra depo ve antrepo kısmını da üstlenebildiği durumlar yaşanabilmektedir. Fakat bu aşamada depo ve antrepo sorumluluğunun kesin olarak üstlenip üstlenmediğinin anlaşılmasında güçlükler ile karşılaşılabilir. Bu hususlar çerçevesinde, sorumluluğun kimde olduğu sözleşmelerde mutlaka netleştirilmelidir.

CMR Konvansiyonu uluslararası taşımacılığı, Ticaret Kanunu ise yurt içi taşıma prensiplerini, temsil ederken, depo hizmetlerine ilişkin net bir düzenleme bulunmamaktadır. Borçlar Kanunu içerisinde bu konulara ilişkin belirli maddeler mevcut olsa da, depo sahibinin alacağını nasıl tahsil edeceği, sorumlulukların sınırının nelerden ibaret olduğu gibi hususların açıklığa kavuşturulması gerekmektedir. Bu doğrultuda, burada yaşanan ihtilaflar özel hukuk kapsamına girmektedir.

Diğer taraftan, daha çok forwarderları ilgilendiren ordino, antrepo işletmecilerini de ilgilendirmektedir. Antrepo işletmecilerinin yük sahibinden çok forwarderlarla hareket ediyor olması ve malın ordino ile teslim edilmesi kronikleşmiş sorunlar ortaya çıkarmaktadır.





Ayrıca, hapis hakkı, olumlu bir hak gibi görünse de, uygulamada sorunlar ortaya çıkabilmektedir. Şöyle ki, hapis hakkının uygulanmasında, icra aşamasında, icra memurlarının bu hususta pratik bilgi sahibi olmaması nedeniyle vahim hatalarla karşılaşılabilir.

Malın teslim anından itibaren, özellikle serbest depo girişinde tutulan teslim tutanaklarında, yer verilen şerhlere çok büyük özen gösterilmelidir. Malın teslimi itibarıyla, sorumluluk depo sahibine geçmektedir. Malı teslim alan depo ilgilileri, mala ilişkin özel bir şerh koymamış ise, mal teslim edilirken malda eksiklik ve hasar konusunda sonradan hiçbir talepte bulunamayacak ve sorumluluk kendilerinde kalacaktır.

Antrepo veya depo işleticileri ile taşımacıların sorumluluklarının başlangıcının tespiti açısından, depo sahipleri, depolarına giren malların ne şekilde alındığını kaydetmekle ve aynı şekilde taşıyıcılar da malı teslim ederken teslim evraklarını doğru bir şekilde düzenlemekle yükümlüdür.





Taşınan Mallarda Yaşanan Hırsızlıklar ve Güveni Kötüye Kullanma

28.09.2022

“Taşınan Mallarda Yaşanan Hırsızlıklar ve Güveni Kötüye Kullanma” konu başlığı 28.09.2022 tarihinde yapılan toplantıda görüşülmüştür.

Özellikle yurt içi taşımalarda (iç nakliye süreçlerinde) taşınan mallarda yaşanan hırsızlıklar, yasal mevzuattaki eski adı “Emniyeti Suistimal” olan ve güncellenmiş kanunda “Güveni Kötüye Kullanma” suçunu oluşturmaktadır. Özellikle; parasal değeri yüksek olan, bozulması güç, elden çıkartılması kolay ve arzı yüksek olan ürünler, hırsızlık ve “Güveni Kötüye Kullanma” (emniyeti suistimal) suçlarına konu olmaktadır.

Türk Ceza Kanunu’nun 155. Maddesinin birinci ve ikinci fıkrasında, cezai yaptırımların süreleri belirtilmekte ve ikinci fıkrada nitelikli hal uygulaması açıklanmaktadır. Türk Ceza Kanunu’nda genel olarak cezaların alt ve üst sınırları daha dar tutulmuşken, “Güveni Kötüye Kullanma” (emniyeti suistimal) suçunun alt ve üst sınırı 1 ila 7 yıl arasında olup, bu aralık, çok geniş bir aralık olarak karşımıza çıkmaktadır. Mahkemeler, bu tür suçlarda çok büyük oranda alt sınır kapsamında (1 yıl ile sınırlı) cezai yaptırımlar uygulamaktadır. İlaveten, verilen 1 yıllık cezalar da infaz yasası, cezai indirimler nedeni ile oldukça düşmekte, para cezasına çevrilmekte ve bu cezanın da, hükmünün okunmasının ertelenmesi, sisteminin içerisine sokulması sebebiyle, suçun failleri yeterli cezai müeyyidelerle karşı karşıya kalmamaktadır.

Taşıma sektöründe, taşınan mallarda yaşanan hırsızlıklar nedeni ile oluşan “Güveni Kötüye Kullanma” (emniyeti suistimal) suçu yalnızca maddi değil, taşıma şirketlerinin müşterileri nezdinde, prestij ve müşteri kayıplarına sebebiyet vermekte olup sigorta boyutunda da sigorta şirketlerinin poliçe yapmama ve olayın gerçekleşmesini takiben süreç içerisinde sigorta şirketleri tarafından yapılan yüksek miktarda prim artışları ile karşılaşılmaktadır.

Hukuk Çalışma Grubu Faaliyeti:

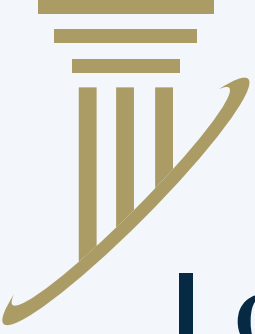
Karar: Çalışma Grubu Başkanı Av. Naz Ege Ege'nin desteği ile taşınan mallarda yaşanan hırsızlıklar ve “Güveni Kötüye Kullanma” (emniyeti suistimal) konusunda bir çalışma hazırlanmasına ve ilk aşamada Başkanlar Kurulu ile paylaşılmasına karar verilmiştir.

Çalışma: Av. Naz Ege Ege tarafından 06.09.2022 tarihinde “Taşınan Mallarda Yaşanan Hırsızlıklar ve Güveni Kötüye Kullanma (Emniyeti Suistimal)” konusunda bir çalışma hazırlanmıştır.

Girişim: Hazırlanan çalışma UND Başkanlar Kurulu’na sunulmuştur.

Bakınız: Hukuk Çalışma Grubu İlave Kaynaklar- Beş Numaralı Çalışma (Syf. 39)





CMR Sorumluluk Sigortası ve Alt Nakliyeciler Hapis Hakkı

Sektöre Açık Bilgilendirme Toplantısı

26.10.2022

“CMR Sorumluluk Sigortası ve Alt Nakliyeciler Hapis Hakkı” konu başlıklarına ilişkin 26.10.2022 tarihinde gerçekleştirilen sektöre açık Geniş Katılımlı webinar ile bilgilendirme yapılmıştır.

CMR Sorumluluk Sigortası-Av. Egemen Gürsel Ankaralı

Taşıma sözleşmesi, iki taraflı bir sözleşme olmakla birlikte üçüncü bir tarafa da hak ve sorumluluklar veren bir sözleşmedir. Taşıma sözleşmesi ile gönderen-taşıyıcı-alıcı arasında hukuki bir ilişki kurulmaktadır. Sevk Mektubu olarak da bilinen CMR Belgesi, taşımaya ilişkin yaşanan sorunlarda yol haritası oluşturacak en önemli belgelerdendir.

Bu doğrultuda, Sevk Mektubu ile CMR Sorumluluk Sigorta Poliçesinin uyumlu düzenlenmesi çok önemli olup bu evrakların doğru şekilde doldurulması ile birçok ihtilafın önüne geçilebilecektir.

Taşıma eyleminin, hem yerel hem global anlamda hızlı olması, çoğunlukla multimodal bir görüntü vermesi, taşıma eylemi ile birlikte depolama, gümrükleme, elleçleme gibi hizmetleri de içermesi, göz önünde bulundurulduğunda taşınan emtianın hangi aşamada kim tarafından, hangi kapsamda sigorta yapılması gerektiği çok büyük önem arz etmektedir.

Sorumluluk sigortası, özetle sigorta ettirenin üçüncü kişiye karşı doğan tazmin borcunun karşılanmasını amaçlamaktadır.

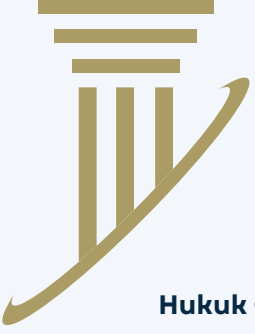
Alt Nakliyeciler Hapis Hakkı-Av. Turkey Özdemir

Taşıyıcı, taşıma işleri acentesi veya taşıma işleri organizatörü yükü teslim almakla zilyettir; ancak kullanma veya yararlanma ya da yük üzerinde tasarruf etme hakkı bulunmamaktadır. Öyle ki, taşıma sürecini üstlenen taşıyıcı yüklü alt taşıyıcılara, geçici depolama yerine, transit sürecinde depolara koymak durumunda kalsa da kendi zilyetliği dolaylı olarak devam eder. İlave olarak, yükte olası riskler bakımından sorumluluğu da devam etmektedir. Bu zilyetlik sürdüğü sürece de taşıyıcının olası alacaklarını alamama ihtimalinde taşıma sözleşmesi konusu yük üzerinde hapis hakkı devam etmektedir.

Aksine sözleşme yok ise taşıyıcının taşıma bedeli alacağı TTK m.870 ile düzenlenen “eşyanın tesliminde ödenir” hükmü gereği gönderilene yük teslimi ile birlikte muaccel olmaktadır.

CMR Sorumluluk Sigortaları ve Alt Nakliyeciler İhtilafları detaylıca okuma yapılması gereken önemli konular olup UND Hukuk Çalışma Grubu üyesi avukatlar tarafından hazırlanan makalelere ek dosyalar içerisinde ulaşılabilmektedir.





Hukuk Çalışma Grubu Faaliyeti:

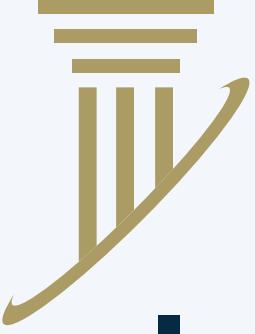
Çalışma: Av. Egemen Gürsel Ankaralı tarafından "CMR Sorumluluk Sigortası" konulu makale ve sunum hazırlanmıştır.

Bakınız: Hukuk Çalışma Grubu Faaliyeti- Altı Numaralı Çalışma (Syf. 43)

Çalışma: Av. Turkey Özdemir tarafından "Alt Nakliyecisi Hapis Hakkı" konulu sunum ve "Karayolu ile Eşya Taşımada Alt Nakliyecinin Hapis Hakkı" konulu makale hazırlanmıştır.

Bakınız: Hukuk Çalışma Grubu İlave Kaynaklar - Yedi Numaralı Çalışma (Syf. 45)





Personelin Rekabet Yasağına Aykırı Davranışları

31.10.2022

“Personelin Rekabet Yasağına Aykırı Davranışları“ konu başlığı 31.10.2022 tarihinde yapılan toplantıda görüşülmüştür.

Kişilerin çalışmakta oldukları firmalardan ayrılmaları sonucunda, maddi manevi karşılık beklentileri ile iş feshini gerçekleştirdikleri firmada edindikleri müşteri portföyünün yeni çalışmaya başlanılan firma ile paylaşılması olarak karşılaşılmakta olup rekabet yasağına ilişkin sözleşmeler iş ilişkisi bittiğinde başlamaktadır.

Bu durum, özellikle beyaz yakalılarda müşteri portföyünü elinde tutan üst düzey yöneticilerin iş feshlerinde yaşanmaktadır. Söz konusu durumun engellenmesine yönelik gerekli sözleşmelerin yapılmadığı dikkat çekmektedir. Borçlar Kanunu içerisinde personelin rekabet yasağına aykırı davranışları hususunda ilgili maddeler yer almaktadır. (Borçlar Kanunu 444. Md, 445. Md ve 446. Md)

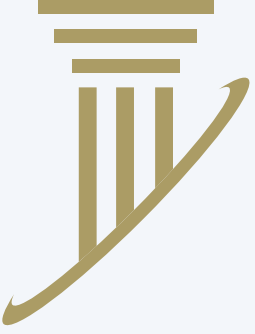
Rekabet yasağı sözleşmeleri, sıkı şekil şartına bağlı sözleşmelerdir. Bu sebeple, sözleşmelerin kuruluş aşamasında belirlenen şekil şartlarına özen gösterilmesi büyük önem arz etmektedir. Rekabet yasağına ilişkin hazırlanan sözleşmelerde, tüm şekil şartlarına uygun olan sözleşmelerin yapıldığı hallerde, davaların olumlu sonuçlandığı ve bu tür emsallerin bulunduğu önemli bir detay olarak karşımıza çıkmaktadır.

Rekabet yasağına ilişkin sözleşmelerde, işçinin çalışma hürriyetini tamamen ortadan kaldıracı, çalışma hakkını yok edici düzenlemelerin bulunmaması önemli bir koşuldur. Özellikle çalışma yasağına ilişkin maddelerde; yer, zaman ve süre kısıtlamalarının dikkatle belirlenmesi gerekmektedir. Çalışma yasağına ilişkin maddelere gerekli özen gösterilmez ve gerekli şartlar yerine getirilmez ise hazırlanan sözleşmeler geçersiz sayılacaktır.

Hazırlanan sözleşmelerde cezai şartların belirtilmesi de önemli bir husus olarak karşımıza çıkmaktadır. Öyle ki, haksız rekabetin tespiti durumlarında, cezai şart düzenlenmemiş ise defter ve belgelerle zararın tespiti çok mümkün olmamaktadır. Ek olarak, bu cezai şartların rekabet yasağından kaynaklanan ve işverenin görmüş olduğu harici zararlardan ayrı değerlendirilmesi gerekmektedir. Rekabet yasağı davalarında örnek olarak gösterilen cezai şart bedeli, çalışanın 2 yıllık brüt maaşı (son brüt maaşının 24 katı) olup mahkemeler belirlenen bu cezai şarta genel olarak %30 ila %50 arasında bir takdiri indirim hakkı da uygulayabilmektedir.

Personelin rekabet yasağına aykırı davranışlara ilişkin davalar, iş mahkemelerinde değil, ticaret mahkemelerinde görüşülmektedir. Ancak bu konuda da Mahkemelerin görevi noktasında değişik kararlarla karşılaşılabilmektedir.





Yasa gereğince, bahsedildiği üzere rekabet sözleşmeleri çok sıkı şekil şartına bağlı sözleşmelerdir. Rekabet yasağı sözleşmelerine sadece cezai şart konulması yeterli olmamakla birlikte; yer, zaman ve süre kısıtlaması da yapılması gerekmekte olup bu kısıtlamaların Anayasaya, Genel Hukuk kurallarını zedelemeyecek, personelin çalışma hakkını tamamen ortadan kaldırmayacak kısıtlamalar olması gerekmektedir. Bu sözleşmeler, titizlikle ve mutlaka bir hukukçu yardımı ile hazırlanmalıdır.

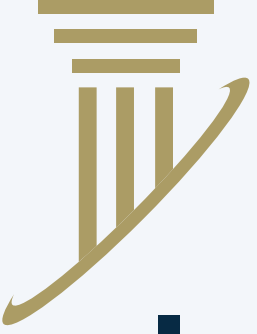
Taşıma sektörünün, firmalar arası rekabet yasağına ilişkin TTK kapsamındaki dava süreçlerinde yer alması çok karşılaşılan bir durum değildir. Taşıma şirketlerinin birbirlerine dava açma yolunu çokça tercih etmedikleri önemli bir detay olarak karşımıza çıkmaktadır.

Hukuk Çalışma Grubu Faaliyeti:

Çalışma: 03.01.2023 tarihinde, Av. Naz Ege Ege tarafından “Rekabet Yasağı Taahhüdü ve Yasal Mevzuat” konulu bilgilendirme çalışması hazırlanmıştır.

Bakınız: Hukuk Çalışma Grubu İlave Kaynaklar - Sekiz Numaralı Çalışma (Syf. 53)





Yurt Dışı Kaynaklı Karşılaşılan Sorunlar ve Cezalar

28.11.2022

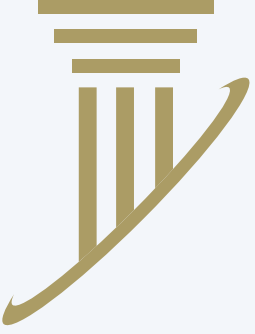
“Yurt Dışı Kaynaklı Karşılaşılan Sorunlar ve Cezalar“ konu başlığı 28.11.2022 tarihinde yapılan toplantıda görüşülmüştür.

Bilindiği üzere, uluslararası karayolu taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren firmaların yurt dışında ilgili ülke yetkilileri tarafından yapılan kontrollerde, çeşitli cezai müeyyidelere maruz kaldıkları görülmektedir. Sektörün, “Yurt Dışı Kaynaklı Karşılaşılan Sorunlar ve Cezalar“ konusunda karşılaşmakta olduğu sorunlar aşağıdaki şekilde derlenmiştir:

- 11.Taşıyıcıların (daha çok alt nakliyeciler nezdinde gündeme gelmektedir), geçmişten gelen alacakları ile ilgili bir baskı unsuru oluşturmak amacıyla hapis hakkı oluşmadan, hapis haklarını kullanmak istemeleri ve yurtdışı alıcılara, malları teslim etmekten imtina etmeleri nedeniyle taşımacılar, bir takım hukuki ve cezai yaptırımlara maruz kalmaktadırlar.
- 2.Yurt dışındaki gümrük idarelerinde yaşanan sorunlardır. Bu sorunların çoğu idari düzenlemelerle ilgili ve hukuki olmamakla birlikte, ilgili ülkelerin gümrük idareleri nezdinde yaşanan sorunlar olarak gündeme gelmektedirler.
- 3.Yurt dışında yaşanan trafik kazalarında ortaya çıkan maddi/manevi tazminat ve bu tazminat süreçlerinin nasıl yürütüleceğinin bilinmemesinden kaynaklanan sorunlardır.
- 4.Yurt dışında yaşanan trafik cezalarından kaynaklı sorunlardır. Trafik kazaları ve trafik kurallarının ihlali nedeniyle oluşan cezaların birbirleriyle bağlantılı olması ile birlikte, yaşanan kaza ve ceza durumlarında tutanakların nasıl tutulacağı, haklı durumlarda bile yanlış tutanak tutulması sonucu hangi birime itiraz edileceğinin bilinmemesi gibi sorunlardan dolayı maddi ve manevi mağduriyetler yaşanabilmektedir.
- 5.Araç içerisindeki mallardaki hırsızlıklar sonucunda oluşan mağduriyetler olarak karşımıza çıkmaktadır.

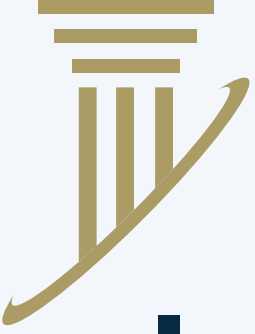
Yukarıda bahsi geçen başlıca sorunlara ek olarak, sektörün yurt dışı kaynaklı ihtilaflarda dil sorunu ile de karşı karşıya kaldığı ve birçok ihtilafın, bu sebeple çözüme ulaştırılamadığı da yadsınamaz bir gerçek olarak karşımıza çıkmaktadır.





-Peki bütün bu sorunlar ve engeller göz önünde bulundurulduğunda firmalar ne yapmalı?

Bu kapsamda düzenlenen cezalar, olası avukat ihtiyacı, ilgili ülkelerdeki kural kaideler gibi durumlar için, UND kendi üyelerine, hem genel bilgilendirme, hem de firma bazlı talepleri karşılayacak şekilde desteklerde bulunmaktadır. Diğer taraftan, Uluslararası Nakliyeciler Derneği, sektör şirketlerinin, farklı ülkelerde karşılaştığı hukuki sorunlarını çözümlenmek amacıyla ile, Türkiye'nin yurt dışındaki misyonlarından (Büyükelçiliklerimiz, Konsolosluklarımız, Müşavirliklerimiz vb.) temin etmiş olduğu ülke bazında avukat listelerini sektör ile paylaşmaktadır. Söz konusu avukat listeleri tavsiye niteliğinde olup ihtiyaç duyulması halinde sektörün faydalanması amacıyla ile derlenmekte ve belirli aralıklarla güncellenmektedir.



Sektörü İlgilendiren Tüm Sözleşmeler

21.12.2022

Yılın son gündem maddesi olan “Sektörü İlgilendiren Tüm Sözleşmeler“ konu başlığı 21.12.2022 tarihinde yapılan toplantıda görüşülmüştür.

Sektörü ilgilendiren sözleşmeler söz konusu olduğunda, sözleşmeler kurulurken tarafların talep ve ihtiyaçlarının, her durum özelinde ayrıca değerlendirmesi büyük önem arz etmektedir.

2013 yılında UND Hukuk Çalışma Grubu tarafından, “Sürücü İstihdam Kılavuzu” ve “Taşıma Sözleşmeleri” adı altında, sektörün ihtiyaçları doğrultusunda hazırlanan, örnek sözleşmeler bulunmaktadır. 2013 yılında yapılan çalışmanın asıl amacı, sektörde faaliyet gösteren firmaların müşterileri, çalışanları, tedarikçileri gibi iş birliği içinde bulunduğu tüm taraflarla sözleşme yapılmasının hukuki açıdan firmaları koruyacağı, sözleşme kapsamında çalışmanın bir prensip haline getirilmesi olmuş; söz konusu çalışma sektörün ihtiyacını karşılarken aynı zamanda sektörde faaliyet gösteren firmalar için bir rehber olmuştur.

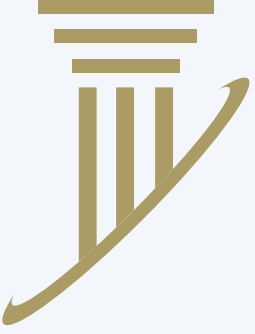
Günün gelişen şartları ve geçen zaman zarfında değişen mevzuat düzenlemeleri göz önünde bulundurulduğunda lojistik sektöründe bu tür sözleşmelerin hazırlanmasında, esas olan firmaya özel sözleşmelerin hazırlanması gerekliliği ön plana çıkabilmektedir.

Bu kapsamda, dikkat edilmesi gereken en önemli nokta, UND Hukuk Çalışma Grubu tarafından geçmişte hazırlanan bu sözleşmelerin birer rehber olduğu ve kesinlikle firmaların kendi çalıştıkları avukatları ile kendi ihtiyaçları ve iş yapış modelleri doğrultusunda güncel mevzuat düzenlemelerine uygun olacak şekilde ve detaylandırılarak kapsamı genişletilmiş sözleşmelere evrilmesinin gerekliliğidir.



İLAVE KAYNAKLAR





1. Taşımacılık Sektöründe Sürücü İş Davaları Bilgi Notu, Av. Naz Ege Ege

TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNDE SÜRÜCÜ İŞ DAVALARI

Sürücü iş davalarını iki ana başlıkta toplamak doğru olacaktır.

- Yurt dışı Sürücü İş Davaları
- Yurt içi Sürücü İş Davaları

YURT DIŞI SÜRÜCÜ İŞ DAVALARI

1-Yurt dışı Sürücülerin İşçilik Alacaklarından Kaynaklanan Tazminat Davaları

2-Yurt dışı Sürücülerin Harcırah Ödemesinden Kaynaklı, Sosyal Güvenlik Mevzuatı Kapsamındaki İş Davaları

1-Yurtdışı Sürücülerin İşçilik Alacaklarından Kaynaklanan Tazminat Davaları

- Kıdem Tazminatı
- İhbar Tazminatı
- Fazla Mesai Alacağı
- Yıllık İzin Ücret Alacağı
- Ulusal Bayram Genel Tatil Alacağı
- Hafta Tatili Alacağı

Kıdem Tazminatı

Yurt dışı sürücüler ile ilgili davalarda, eğer sürücü, yasaya uygun bir şekilde Kıdem Tazminatına hak kazanıyor ise, kıdem tazminatı hesaplamasında , Asgari Ücret + Harcırah Bedeli + Yan Haklar= Toplam Ücret, olarak kabul edilerek ortaya çıkan bu bedel üzerinden(Kıdem Tazminatı tavanı da dikkate alınmak kaydı ile) hesaplamalar yapılmaktadır.

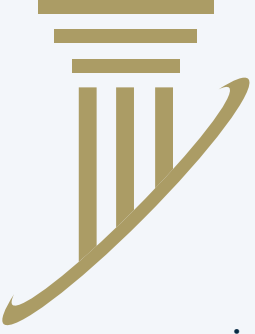
İhbar Tazminatı

Yurt dışı sürücüler ile ilgili davalarda, eğer sürücü, yasaya uygun bir şekilde Kıdem Tazminatına hak kazanıyor ise, kıdem tazminatı hesaplamasında , Asgari Ücret + Harcırah Bedeli + Yan Haklar= Toplam Ücret, olarak kabul edilerek ortaya çıkan bu bedel üzerinden hesaplamalar yapılmaktadır. Bu tazminat türünde de, Yargıtay'ın kararlarında genel ilke bu şekildedir.

Fazla Mesai Alacağı

Yurt dışı sürücüler tarafından, çalışma dönemleri içerisinde fazla çalışma yapmış oldukları gerekçesi ile talep edilen alacağı, sürücünün yurtdışında kendi mesaisini kendisinin ayarlayabilme inisiyatifinin olması yine yurt dışındaki yasal düzenlemeler gereğince, dokuz(9) saatten fazla çalışılmayacağı yönündeki içtihat niteliğindeki Yargıtay kararları dolayısı ile, fazla mesai ücretleri talepleri reddedilmektedir.





Yıllık İzin Ücret Alacağı

Yurt dışı sürücülerin çalışma şekline bakıldığında, gidilen yere göre değişiklik göstermekle birlikte, ülkeye dönüşlerinde mutlaka 5-6 günlük bir dinlenme sürecinievlerinde geçirdikleri, esasen bu süreçlerin, sektörde bir uygulama şekline dönüşmüş olduğu hususu, gerek sürücüler gerekse sektör şirketleri tarafından kabul edilmiş bir gerçekliktir. Ancak işveren şirketlerin yukarıda belirtilen fiili durumu belgelendirmemesi nedeniyle, yıllık izin belgelerini düzenlememeleri nedeniyle, Yıllık İzin Ücret Alacağı'nın ortaya çıktığı da bir gerçektir.

Ulusal Bayram Genel Tatil Alacağı

Sürücülerin davalardaki diğer bir iddialarında, genel tatillerde ve bayramlarda çalışmayabıttıkları yönündeki iddialarıdır. Öncelikle ve önemle belirtmek gerekirkı, sürücüler yurt dışında çalıştıktarıından, genel tatil günü olan Pazar günü çalışmaları yasal düzenlemeler karşısında mümkün değildir. Diğer bir değişle genel tatil günlerinde, tır gibi büyük araçların yürüme yasağı bulunduğundan çalışma yapmaları fiilen mümkün değildir.

Yurtdışı Sürücüler sadece yurtdışında görevli olduklarında, Türkiye'de bayram olduğu halde çalışmakla birlikte,yine buldukları ülkenin tatillerine denk geldiklerinde ise çalışmamaktadırlar. Ancak bu özel durum genellikle yargı sürecinde gözetilmemekte, sürücülerin yurtdışında buldukları süreçlerde, Türkiye'de bayram tatili var ise bu süreçler için sürücülerin açmış olduğu davalarda, alacak talepleri kabul edilmekte olup, bu hususta yargı sürecinde ilke kararları halinedönüşmüştür.

Hafta Tatili Alacağı

Yurtdışı sürücüler açısından , Yurtdışında hafta tatili gününde araçların yürüme yasaklarının bulunması nedeni ile çalışmanın yapılamayacağı, dolayısı ile Hafta Tatili Alacağı oluşmayacağı yönünde yerleşik yargı kararları bulunmaktadır.

2-Yurtdışı Sürücülerin Harcırah Ödemesinden Kaynaklı, Sosyal Güvenlik Mevzuatı Kapsamındaki İş Davaları

Bilindiği üzere yurtdışına çalışan sürücüler, asgari ücret + sadece sefere gidildiğinde alınan sefer harcırahı ile çalışmaktadır. Bu husus belirtilen şekilde Yargıtay kararları ile içtihat haline gelmiştir. Sürücülere verilen sefer harcırahları, sadece şoförün sefere gitmesi halinde verilen, arizi nitelikteki yolluk olarak tabir edilen ödemelerdir. Diğer bir değişle şoför sefere çıkmaz ise verilmeyen bir ödeme şeklindedir. Sürücülere verilen harcırahlar prime esas olacak bir ödeme şekli olmadığı gibi ücretin eki niteliğindeki bir ödemede değildir. SGK Kanunu da harcırahların ücret eki niteliğindeki bir ödeme olmadığını belirtmektedir.





Aşağıdaki Yargıtay 21.HD Kararı ile, Yargıtay İçtihadı Birleştirme Büyük Genel Kurulu Kararları bu konuyla ilgili açıklayıcı kararlardır.

T.C YARGITAY

21.Hukuk Dairesi
Esas: 2015/ 3348
Karar: 2015 / 6346
Karar Tarihi: 26.03.2015

Davanın yasal dayanağını oluşturan 506 sayılı Yasanın 29/07/2003 tarih ve 4958 sayılı Yasanın 36. maddesi ile değişik 77/2. maddesinde "Şu kadar ki, ölüm, doğum ve evlenme yardımları, yolluklar, kıdem, ihbar ve kasa tazminatları, aynı yardımlar ile Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığınca miktarları yıllar itibarıyla belirlenecek yemek, çocuk ve aile zamları, sigorta primlerinin hesabına esas tutulacak kazançların aylık tutarının tespitinde nazara alınmaz. Bunların dışında her ne ad altında ödeme yapılırsa yapılısın tüm ödemeler prime tabi tutulur." Hükmü yer almaktadır.

506 sayılı Yasa'nın 77. madde 1. fıkrasında prim hesabında göz önünde tutulacak kazançlar belirtilmiş, 2. fıkrasında ise bunun istisnaları gösterilmiştir. Fıkra ifade edildiği biçimde yolluklar prim hesabından azara alınmazlar ve prime tabi tutulmazlar. Bu ödeme ücret ve benzeri ödemelerden tamamen farklı nedenlere dayanır. İşin karşılığı olmaktan ziyade işçinin görevi sırasında ihtiyaçlarını (otel, yemek vs. ihtiyaçları) karşılama amacına dayalıdır.

Harcirah (yolluk) işçinin görevli bulunduğu yerden başka yerlere geçici görevle gönderilirken yapacağı ek masrafa karşılık yapılan ödemeler olup, davalı işyeri tarafından her sefer için yapılan ödemelerin bu mahiyette kaldığı şüphesizdir. Çünkü davalı işyeri davacıya ücreti dışında sefer başına ödeme yaparken asıl amacı davacının yapacağı ek masrafları karşılamak olup, onun ücretini artırmak gibi bir amaç içinde değildir.

T.C YARGITAY

Büyük Genel Kurul
Esas: 2018/ 1
Karar: 2019 / 5
Karar Tarihi: 04.10.2019

Yurt içine/yurt dışına sefer yapan tır şoförlerine her sefere çıktıklarında ödenen paranın harcırah/yolluk veya ücret/prim niteliğinde olup olmadığı, kıdem tazminatı ve prime esas kazancın hesabında dikkate alınıp alınmayacağı konusunda içtihatların birleştirilmesi talep edilmiş ise de; işçilik alacakları davalarında taraflarca getirilme ilkesinin, sosyal güvenlik mevzuatından kaynaklanan davalarda ise resen araştırma ilkesinin geçerli olması nedeniyle her dava dosyasında somut olayın özelliği ile delil durumu da dikkate alınarak yapılan ödemenin ücret ya da harcırah/yolluk olarak kabulünün mümkün olabileceği, bu nedenle aynı tür uyumsuzlukların tümü için geçerli, soyut ve genel nitelikte kurallar koyan ve temel amacı hukukta birliği ve bütünlüğü sağlamak olan içtihadı birleştirme kararlarının bu amacı ile bağdaşmayacak şekilde bir sınırlandırma yapılmasının uygun düşmeyeceği gerekçeleriyle içtihatların birleştirilmesine yer olmadığı sonucuna varılmıştır.





Uluslararası alanda çalışan tır şoförlerinin ücretleri ise genelde asgari ücret ve sefere bağlı prim esasına göre belirlenmektedir. Bazı işveren uygulamalarında garanti ücret olarak adlandırılan asgari ücret ödenmeyip, sadece sefere bağlı prim ödemesi yapılmaktadır. Bu son ihtimalde tır şoförünün ücreti salt sefer primlerinden oluşmaktadır.

Sefer primi, uygulamada harcırah/yolluk olarak adlandırılmakta ve gidilen ülkeye göre de değişkenlik gösterebilmektedir. Bununla birlikte, harcırah/yolluk ve prim kavramları birbiri ile ilişkili olan kavramlar değildir. Prim; işçinin nitelik ve nicelik açısından başarılı bir şekilde yapmış olduğu işin karşılığı olarak ödüllendirilmesi amacıyla ödenen ek bir ücrettir. Ayrıca işçiyi daha iyi, başarılı ve verimli çalışmaya özendirme amacı taşımaktadır. Kimi durumlarda asgari ücretin altında kalmamak kaydıyla prim, işçinin temel ücreti olarak da karşılaştırılabilmektedir. Sonuç olarak sürekli ve düzenli ödenen primler geniş anlamda ücrete dâhil olup, kıdem ve ihbar tazminatları gibi kimi işçilik alacaklarının hesabında dikkate alınmaktadır.

Harcırah/yolluk ise; yol gideri, yevmiye, aile gideri ve yer değiştirme giderini içermekte olup, Harcırah Kanunu hükümlerine göre bunlardan birine, birkaçına veya tamamına hak kazanılan bir ödemedir.

Yurt içine/yurt dışına sefer yapan tır şoförlerine her sefere çıktıklarında ödenen paranın harcırah/yolluk veya ücret niteliğinde olup olmadığı uygulamada sıklıkla karşılaşılan bir sorundur. Bu bağlamda iş yeri ya da işletmeye göre farklılıklar göstermekle birlikte ödenen paranın temel olarak; sefer için gerekli olan yakıt, yol ve köprü geçiş ücretleri, bazı gümrüklerde ödenecek vergi, harç ve benzeri ödemeler ile şoför için zorunlu olan barınma ve gıda masrafları gibi giderleri içerdiği görülmektedir.

YURT İÇİ SÜRÜCÜ İŞ DAVALARI

Yurt içi sürücüler tarafından açılan işçilik alacakları davalarında da İş Hukukunun genel prensiplerinde İşçinin hakkı olarak gösterilen ve aşağıda listelenen tüm tazminat ve alacakları da kapsamaktadır. Ancak Yurtdışı sürücü davalarından farkı, ücret hesaplamasında harcırah bedelinin olmaması. Yine yerleşik yargı kararlarında, yurt dışı sürücü için fazla mesai ücreti alamayacakları yargı sürecinde ilke karar haline gelmesine rağmen, yurtiçi sürücülerde haftalık 9 saat fazla mesai yapma ihtimali olduğu, bu kapsamda, yurtiçi sürücülerin fazla mesai ücreti alabileceği yerleşik karar haline gelmiştir.

Yurtiçi Sürücülerin İşçilik Alacaklarından Kaynaklanan Tazminat Davaları

- Kıdem Tazminatı
- İhbar Tazminatı
- Fazla Mesai Alacağı
- Yıllık İzin Ücret Alacağı
- Ulusal Bayram Genel Tatil Alacağı
- Hafta Tatili Alacağı





2. Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu ve Gümrük Kanunu Kapsamında Taşımacıya Uygulanan İdari Para Cezaları ve Ceza Davaları Mağduriyetleri, UND & Hukuk Çalışma Grubu

KAÇAKÇILIKLA MÜCADELE KANUNU VE GÜMRÜK KANUNU KAPSAMINDA TAŞIMACIYA UYGULANAN İDARİ PARA CEZALARI VE CEZA DAVALARI MAĞDURİYETLERİ

Uluslararası taşımacılık faaliyetlerini yürüten taşımacılık şirketleri, faaliyetleri çerçevesinde, uluslararası mevzuata tabi olup, konu mevzuat Türkiye Cumhuriyeti Devleti tarafından onaylanmış ve Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren, Anayasa'nın 90. maddesi gereğince ulusal mevzuatın önüne geçen düzenlemelerdir.

Uluslararası taşımacıların tabi olduğu, CMR Konvansiyonu da, Türkiye Cumhuriyeti Devleti tarafından, Anayasa madde 90'a uygun bir şekilde imzalanarak, yürürlüğe girmiş, Milletlerarası bir anlaşma olup, kanun hükmündedir.

Usulüne uygun olarak yürürlüğe girmiş bulunan, Milletlerarası anlaşmalar hakkında, Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine dahi başvurulamaz. (Ek cümle: 7/5/2004-5170/7 md.) Usulüne göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası antlaşmalarla kanunların ani konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyuşmazlıklarda milletlerarası antlaşma hükümleri esas alınır.

CMR Konvansiyonu'na göre, taşımacının gümrük belgelerinin tamamlanması, gümrük ve diğer formalitelerin yerine getirilmesinden kaynaklanan Sorumluluğu; madde 11. de düzenlenmiştir.

Madde 11: Malların (tesliminden önce tamamlanması gereken gümrük ve diğer formalitelerin yerine getirilmesi için gönderici, lüzumlu belgeleri sevk mektubuna ilâştirecek yahut ta taşımacıya verecek ve talep ettiği diğer bilgileri kendisine sağlayacaktır.

Taşımacı bu belgelerle verilen bilgilerin doğruluğunu ve yeterliliğini incelemek zorunda değildir. Gönderici bu gibi belgelerin bulunmaması yetersiz olması veya usule aykırı olduğundan doğacak zarar, ziyan ve hasardan taşımacıya karşı sorumludur. Ancak, taşımacının hatası veya ihmali görülen durumlar bu hükmün dışındadır.

Sevk mektubunda belirtilen, bu mektuba ekli veya kendilerine verilen belgelerin kaybindan veya hatalı kullanılmasından doğacak sonuçlardan taşımacı, komisyoncu gibi aynı derecede sorumludur. Ancak, taşımacının ödeyeceği tazminat yükün kaybolması halinde ödenecek tazminatı geçemez.

Sonuç olarak, CMR Konvansiyonu'na taşımacının Gümrük belgelerinin temininden ve doğruluğundan sorumluluğu bulunmaktadır. Resmi işlemlerde aranan ve eşyayla ilgili bu nevi refakat belge ve bilgileri göndericinin hâkimiyetindedir. Bu sebeple, taşımacı bunların doğruluğunu ve yeterliliğini araştırmak zorunda değildir.

Türk Ticaret Kanununda, taşımacının gümrük işlemlerinden kaynaklanan sorumluluğu "Refakat belgeleri" başlığı altında, T.T.K Madde 860'da düzenlenmiştir.





Madde 860: Gönderen, eşyanın tesliminden önce, resmi nitelik taşıyan, özellikle gümrük işlemleri için gerekli bulunan bilgileri taşımacıya vermek ve söz konusu belgeleri taşımacının tasarrufuna bırakmak zorundadır.

Taşımacı, kendisine verilen belgelerin ziyaından, hasarından veya yanlış kullanılmasından doğan zararlardan sorumludur; meğerki ziya, hasar veya yanlış kullanma taşımacının kaçınamayacağı ve sonuçlarını önleyemeyeceği durumlardan kaynaklanmış olsun. Ancak, taşımacının sorumluluğu eşyanın ziyan halinde ödenecek miktarla sınırlıdır.

Gümrük beyannameleri, sağlığa, güvenliğe, terminallere, polise ilişkin belge ve raporlar gibi. Anılan belgeler gönderen tarafından eşyanın tesliminden önce taşımacının tasarrufuna bırakılmalıdır. Önemli olan taşımacının belgeleri ve bilgileri tasarruf edebilmesidir; yoka teslim önemli değildir. “Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçeleri – Dördüncü Kitap Taşıma İşleri (850-930) Madde 860 – Hükmün kaynağı CMR’nin 11 inci maddesidir. Alm TK m. 413’de hükmün sınırlarının çizilmesinde dikkate alınmıştır.

Türk Ticaret Kanunu mad. 860’da bulunan düzenlemede, CMR Konvansiyonu ile paralellik arz eder ve gönderen, eşyanın tesliminden önce, resmi nitelik taşıyan, özellikle gümrük işlemleri için gerekli bulunan bilgileri taşımacıya vermek ve söz konusu belgeleri taşımacının tasarrufuna bırakmak zorundadır.

Yukarıda belirttiğimiz gibi, CMR Konvansiyonu’na göre taşımacının gümrük belgelerinin temininden ve doğruluğundan sorumluluğu bulunmamaktadır. Resmi işlemlerde aranan ve eşyayla ilgili bu nevi refakat ve bilgileri göndericinin hakimiyetindedir. Bu sebeple, taşımacı, bunlarindogruluğunu ve yeterliliğini araştırmak zorunda değildir.

Ancak, uygulamada, uluslararası taşıması yapılan eşyaların, eksiklik veya fazlalık takibatları ile, beyanname kapsamı eşyanın nitelik, cins ve miktarındaki farklılıklar dolayısı ile tamamen göndericinin bilgisi ya da onayı ve tasarrufunda bulunan işlemler sebebi ile, karayoluyla uluslararası taşımacılık yapan şirketleri hakkında, 4458 Sayılı Gümrük Kanunu mad.235/5 ve ilgili maddeleri kapsamında, idari para cezaları uygulanmakta olup, sadece taşıma işlemini gerçekleştiren taşımacılarımız, göndericinin yanında, ciddi para cezaları tahakkukları ile karşı karşıya kalmaktadır. Her ne kadar Para Cezalarına ilişkin açılan davalar taşımacılar lehine neticelense de, yargı sürecinin uzunluğu sebebiyle üye şirketlerimiz maddi ve manevi olarak ciddi mağduriyetlere uğramakta olup, yapılan işlemlerin de ayrıca usul ve mevzuata aykırı olduğu değerlendirilmektedir.

Yukarıda açıklanan ulusal ve uluslararası mevzuat kapsamında taşımacı şirketlerin herhangi bir sorumluluğu bulunmamakla birlikte, yine, taşıması yapılan eşyaların eksiklik veya fazlalık takibatları ile, beyanname kapsamı eşyanın nitelik, cins ve miktarındaki farklılıklar dolayısı ile tamamen göndericinin bilgisi ya da onayı ve tasarrufunda bulunan işlemler sebebi ile, karayoluyla uluslararası taşımacılık yapan şirketler hakkında Kaçakçılıkla Mücadele Kanununun 3. Maddesi ve ilgili maddeleri kapsamında, taşımacı şirket ve yetkilileri hakkında ceza devaları açılmaktadır. Her ne kadar yine bu davalar neticesinde uluslararası taşıma işi ile iştigal eden taşımacı şirket yetkilileri çoğunlukla beraat etseler de, bu davaların yargı süreçlerinin birkaç yılı bulması nedeni ile yine taşıma şirketleri ve şirket yetkilileri ciddi mağduriyet yaşamakta, ticari faaliyetlerini yerine getirmeleri noktasında bazı yasal kısıtlamalarla karşı karşıya kalmaktadırlar.



AKARYAKIT FİYAT ARTIŞLARINA İLİŞKİN BİLGİLENDİRME

Bilindiği üzere, Ukrayna ile Rusya arasındaki krizin enerji piyasalarındaki ortaya çıkardığı arz sıkıntısı nedeniyle son dönemlerde akaryakıt fiyatları olağanüstü bir şekilde artış göstermiştir. Akaryakıt fiyatlarında meydana gelen artış sadece ülkemizde değil Avrupa ülkelerinde de olumsuz yönde etkisini göstermektedir. Aşağıdaki tabloda 1 Ocak – 2 Mayıs tarihleri arasında Avrupa Birliği ülkeleri ve Türkiye’deki akaryakıt fiyat artışları gösterilmektedir.

Tablo: Avrupa Ülkeleri ve Türkiye’deki Akaryakıt Fiyatları

Akaryakıt Fiyatları (1 Ocak-2 Mayıs)			
Tarih	Avrupa *	Türkiye **	Yurtiçi ***
1.Oca	1,49 €	0,52 €	0,83 €
2.May	1,88 €	1,07 €	1,40 €
Değişim	26%	106%	69%

* Avrupa’daki vergili akaryakıt baz alınmıştır.

** Kapıkule, Çeşme, Mersin, Hamzabeyli sınır kapılarından satışı yapılan vergisiz akaryakıt fiyat ortalaması alınmıştır.

*** Yurtiçindeki (İstanbul) vergili akaryakıt fiyat ortalaması alınmıştır. Ukrayna ile Rusya arasındaki krizden dolayı artan akaryakıt fiyatları tüm dünyayı etkilemesinin yanı sıra tüm sektörleri de olumsuz yönde etkilemiş olup karayolu taşımacılığı da akaryakıt fiyatlarının artışlarından son derece olumsuz etkilenmiştir. Bu çerçevede, uluslararası karayolu taşımacılık sektörünün mevcut krizden dolayı içinde bulunduğu duruma ilişkin aşağıdaki bilgilendirmenin yapılması ihtiyacı hâsıl olmuştur.

“1 Ocak 2022 tarihi itibarıyla Avrupa ülkelerindeki akaryakıt fiyatı 1,49 € iken Türkiye’deki dört sınır kapısının (Kapıkule, Çeşme, Mersin, Hamzabeyli) ortalaması 0,52 €’di. 2 Mayıs 2022 tarihi itibarıyla ise Avrupa’daki akaryakıt fiyatı 1,88 €’ya, Türkiye’deki dört sınır kapısının ortalama akaryakıt fiyatı ise 1,07 €’ya çıkmıştır.

Diğer taraftan, sektörümüzde kullanılan standart araçlar için kilometre başına akaryakıt tüketim oranı yaklaşık 0,32 ila 0,35 litre arasında olup söz konusu rakamlar araç türlerine göre değişkenlik gösterebilmektedir.” Avrupa ülkelerindeki akaryakıt fiyatları Avrupa Komisyonu tarafından her hafta Pazartesi günü yayımlanmakta olup aşağıdaki linkten Avrupa ülkelerindeki akaryakıt fiyatlarına ulaşabilirsiniz.

- Kaynak: https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/weekly-oil-bulletin_en
- Yukarıdaki link üzerinden vergili akaryakıt fiyatına tablosuna tıklanır. (prices with taxes)
- (https://ec.europa.eu/energy/observatory/reports/latest_prices_with_taxes.pdf)
- Açılan pdf tablosunun ikinci sayfasındaki ağırlıklı ortalama mazot fiyatına bakılır (weighted average) Üyelerimize önemle duyurulur.



SGK DAVALARI (HARCIRAHLARIN SİGORTA PRİMLERİNE DAHİL EDİLİP EDİLMEMEYECİĞİ)

Yargıtay 21.Hukuk Dairesinin, SGK (Harcırahların Prime Dahil Edilip Edilmeyeceğine İlişkin Davalar) Davaları için ilk Emsal Karar

Yargıtay 21.HD 2015/3348 E sayılı dosyası ile verilen karar ile Yurtdışı sürücülere ödenen Yolluk/Harcırahın SGK ya ödenen primlere esas ücrete dahil olmayacağı kararı ile, sürücüler tarafından açılan ve SGK Prim davaları olarak nitelendirilen işbu davaların, sosyal güvenlik mevzuatı kapsamında değerlendirilmesi, bu davalarda resen araştırma ilkesinin geçerli olması nedeniyle, her dava dosyasında somut olayın özelliği ile delil durumu da dikkate alınarak, yapılan ödemenin ücret ya da harcırah/yolluk olarak kabulünün mümkün olabileceği, bu nedenle de, harcırah/yolluk ödemelerinin SGK kapsamında prime esas tutulamayacağı kararı verilmiştir. Bu emsal karar akabinde, yerel Mahkemelerde görülen bu nitelikteki tüm kararlar bu doğrultuda verilmiştir.

Yargıtay 1.Başkanlığı tarafından 22.03.2018 tarihinde İçtihatların Birleştirilmesi Amacı ile; aynı konuda İçtihadı Birleştirme kararı verilmiş olup, Bu karar Yargıtay 21.HD kararını tevsik eden onaylayan bir içtihat olması dolayısı ile SGK Prim davalarının yok denecek kadar az bir miktarda açıldığını söylemek mümkündür.

Mart 2018: Yargıtay Birinci Başkanlığının, İçtihatların Birleştirilmesi Konulu Tebligat

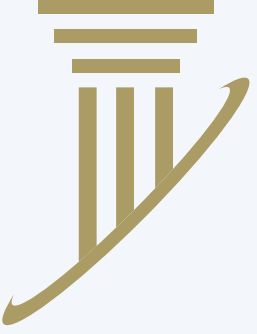
Bu kapsamda, Yargıtay 1.Başkanlığı tarafından 22.03.2018 tarihinde İçtihatların Birleştirilmesi Amacı ile;

“Yurtiçine/yurt dışına sefer yapan tır şoförlerine her sefere çıktıklarında ödenen harcırah-sefer başı ücretin, asli ücretin bir parçası olup olmadığı, ek ödeme olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceği ve kıdem tazminatı hesabında dikkate alınması gerekip gerekmediği” hususunda içtihat başvurusunda bulunulmuş ve yapılan ön inceleme sonucunda Birinci Başkanlık Kurulunca konuyla ilgili gerekli incelemeyi yapmak üzere raportör üye görevlendirilerek 2018/1 Esas sayısı verilmiştir.”

Temmuz 2020,SGK Davalarına İlişkin Beklenen, “Yargıtay İçtihadı Birleştirme Büyük Genel Kurulu Kararı Yayımlandı.

08.07.2020 tarihli ve 31179 sayılı Resmi Gazete ile “Yargıtay İçtihadı Birleştirme Büyük Genel Kurulunun 04/10/2019 Tarihli ve E: 2018/1, K: 2019/5 Sayılı Kararı” yayımlanmıştır.

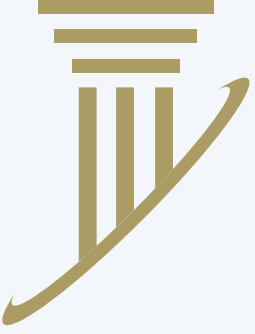
Yargıtay İçtihadı Birleştirme Büyük Genel Kurulunun 04.10.2019 tarihli kararında özetle; İçtihatları Birleştirme Büyük Genel Kurulunda yapılan görüşmeler sonunda, “Yurt içine/yurt dışına sefer yapan tır şoförlerine her sefere çıktıklarında ödenen paranın harcırah/yolluk veya ücret/prim niteliğinde olup olmadığı, kıdem tazminatı ve prime esas kazancın hesabında dikkate alınıp alınmayacağı” konusunda içtihatların birleştirilmesi talep edilmiş ise de; işçilik alacakları davalarında taraflarca getirilme ilkesinin, sosyal güvenlik mevzuatından kaynaklanan davalarda ise resen araştırma ilkesinin geçerli olması nedeniyle her dava dosyasında somut olayın özelliği ile delil durumu da dikkate alınarak yapılan ödemenin ücret ya da harcırah/yolluk olarak kabulünün mümkün olabileceği, bu nedenle aynı tür uyuşmazlıkların tümü için geçerli, soyut ve genel nitelikte kurallar koyan ve temel amacı hukukta birliği ve bütünlüğü sağlamak olan içtihadı



birleştirme kararlarının bu amacı ile bağdaşmayacak şekilde bir sınırlandırma yapılmasının uygun dūřmeyeceėi gerekçeleriyle ıştihatların birleştirilmesine yer olmadığı sonucuna varılmıştır.

ıştihadın birleştirilmesine yer olmadığına ilişkin verilen sōz konusu karar kapsamında; yargı sūrecindeki mevcut durum korunmuş olup, SGK davalarına ilişkin, harcırahların sigorta primlerine dahil edilmeyeceği yōnündeki gōrūřleri korunmuştur.





TAŞINAN MALLARDA YAŞANAN HIRSIZLIKLAR VE GÜVENİ KÖTÜYE KULLANMA

Malumları olduğu üzere, ülkemiz karayolu taşımacılık sektörü, çok ciddi yatırımı olan ve yan sektörleri ile birlikte yüzbinlerce kişiye istihdam sağlayan ve ülkemiz ihracatının yaklaşık %45'ni taşıyan büyük bir sektör olup ülkemizin ihracat hedeflerinin gerçekleştirilmesinde önemli bir rol üstlenmektedir.

Diğer taraftan, özellikle son yıllarda taşımacılarımızın yurtiçi taşımalarında karşılaştığı ve çoğu zaman maddi değeri yüksek olan ve serbest piyasaya arzı kolay olan eşyalar ile ilgili yaşanan ve öz mal araç sürücüleri veya alt taşıyıcı firmaların sürücüleri tarafından yapılan hırsızlıklar (yasal anlamdaki ifadesi Güveni Kötüye Kullanma) kapsamında sektördeki birçok sektör şirketi, çok ciddi anlamda maddi ve manevi kayıplara uğramakta ve bu durum sektörümüze ciddi anlamda zarar vermeye devam etmektedir.

Bununla birlikte, yukarıda anılan fiillerin işlenmesinin bir başka yansıması da sektör için büyük önem arz eden taşıma sorumluluk sigorta poliçelerindeki maliyet artışları olarak gözükmemektedir. Yaşanan yoğun tazmin talepleri dolayısı ile poliçeleri düzenleyen sigorta firmalarının bu poliçeleri yapmaktan imtina etmeleri ya da astronomik prim taleplerinde bulunmaları birçok şirketin sigorta koruması dışında kalmasına sebebiyet verebilmekte ve sektörün maliyetlerini büyük oranda arttırmaktadır.

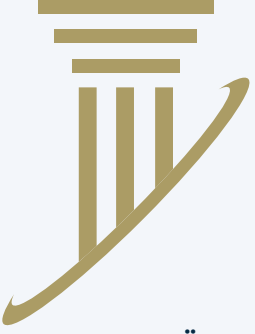
Öte yandan, her biri ülke ekonomisine ciddi anlamda katma değer sağlayan taşımacılarımızın müşterileri nezdindeki zedelenen itibarları ve müşteri kayıpları ülkemizin stratejik sektörlerinden biri olan lojistik sektörünün gelişimini olumsuz yönde etkilemekle birlikte, yukarıda bahsi geçen fiiller kapsamında hırsızlığa konu olan ürünlerin piyasaya gayri resmi yollar ile arzı, kayıt dışı ekonomi yaratmakta, haksız kazanç ve çok ciddi vergi kayıplarına sebebiyet vermektedir.

Bununla beraber, yürütülen adli soruşturmalar dahilinde ortaya çıkan sonuçlardan, meydana gelen hırsızlık olaylarının birçoğunun organize şebekeler tarafından çoğunlukla sahte evrak düzenlenerek gerçekleştirildiği tespit edilmektedir.

Bu konu ile ilgili Ceza Kanunumuzdaki düzenlemelerin ve uygulamada verilen cezaların ,genellikle alt sınırdan tatbiki ve caydırıcılıktan uzak oluşu ise suçun tekrarına ve yaygınlaşmasına sebebiyet verebilmekte ve alınan önlemler çoğunlukla yetersiz kalmaktadır.

Bu çerçevede, Emniyeti Suistimal(Güveni Kötüye Kullanma) hususu ile ilgili karşılaşılan sıkıntılara dair mevzuat ve uygulama değişiklik önerisi, Başkanlar Kuruluna sunulmuştur.





GÜVENİ KÖTÜYE KULLANMA HUSUSU İLE İLGİLİ KARŞILAŞILAN SIKINTILAR

KONU :

Türk Ceza Kanunu'nda yer alan "GüveniKötüye Kullanma" suçu ile ilgili taşıma sektörünün sorunları ve bu sorunların Yargı kararları kapsamında ve Yasa değişikliği kapsamındaki çözüm önerilerinin sunulması hakkında.

AÇIKLAMALARIMIZ:

Türk Ceza Kanunu 155.madde kapsamında, taşıyıcı şirketlerin müşterilerine ait bulunan emtiaların çoğunlukla araç şoförleri (alt taşıyıcı ve öz mal) tarafından, kendilerine kazanç sağlamak amacıyla, çalınması ve satılması neticesinde, taşıyıcı şirketler gerek maddi gerekse iş anlamında çok ciddi prestij kayıplarına yol açacak kayıplara uğramaktadırlar. Konuyla ilgili açıklamalarımız, yorumlarımız, Mahkemeler nezdinde alınacak önlemler ile mümkün olması halinde yasal değişikliklerle alınabilecek önlemlere ilişkin çözüm önerilerimiz aşağıda bilgilerinize sunulmuştur.

1-) KONU HAKKINDAKİ AÇIKLAMALARIMIZ VE YORUMLARIMIZ:

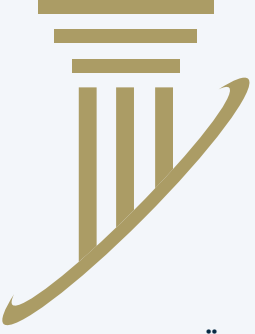
Taşıma sektörünün malumları olduğu üzere, özellikle yurtiçi taşımalarda, araçların içerisinde bulunan ve maddi değeri yüksek eşyalarla ilgili meydana gelen hırsızlıklar (yasal anlamdaki ifadesi Güveni Kötüye Kullanma) dolayısı ile, sektördeki şirketler çok ciddi anlamda maddi kayıplara, müşteri kayıplarına ve sigorta kayıplarına uğramaktadırlar.

Yapılan bu eylemler dolayısı ile, eylemi meydana getiren ve çoğu zamanda işin içinde olduğu fiili olarak tespit edilen şoförler, cezai yaptırımın az olmasından kaynaklı olarak sektördeki şirketler tarafından, Savcılık nezdinde yapılan şikâyetlerden ve neticede Güveni Kötüye Kullanma suçlaması ile açılan davalardan sıyrılmaktadırlar. Eylemi yapan şoförlerin yanına kar kalan kazançlar, işi fiilen yapan ve yıllarca büyük emekler ve paralar harcayarak belli yerlere gelmiş taşıma şirketlerine, her anlamda çok ciddi zararlar vermekte, maddi kayıplar, milyonları bulmaktadır.

Sektörde yukarıda bahsi geçen eylemlere maruz kalan şirketlerin yapmış olduğu Savcılık şikâyetleri neticesinde, gerek Savcılık soruşturması aşamasında gerekse Güveni Kötüye Kullanma suçlaması ile açılan davalar neticesinde oluşturulan kararlarla cezai anlamda caydırıcı bir yaptırımla karşı karşıya kalmayan şoförler bu durumdan güç bularak, bu tarz eylemleri yapmaya devam etmekte, hatta cezai yaptırımların ve tedbirlerin caydırıcı olmaktan uzak olması sebebiyle, bir sonraki adım için, bu fiilleri gerçekleştiren kişiler için teşvik edici olmaktadır.

Yukarıda bahsi geçen şikâyet ve sorunların giderilmesine yönelik taleplerimiz, kapsamında, özellikle yurtiçi taşımalarında meydana gelen ve her geçen gün artarak devam eden, hukuki yaptırımların yetersizliği dolayısı ile de belli grupların kontrolünde organize bir şekilde yapılmaya başlanılan eylemler haline dönüşen fiillerin engellenebilmesi adına çözüm önerilerimiz aşağıda sunulmuştur.





GÜVENİ KÖTÜYE KULLANMA(Hizmet Nedeniyle Emniyeti Suistimal) HUSUSU İLE İLGİLİ KARŞILAŞILAN SIKINTILARA DAİR TALEPLERİMİZ:

2-) KONUYA İLİŞKİN ÇÖZÜM ÖNERİLERİMİZ:

Hukuki süreçteki aksaklıkların giderilmesi anlamında pratikte karşılaştığımız olayların yine mahkeme kararları çerçevesinde çözümlenerek konu olaya emsal olacak, işbu fiillerin işlenmesinin önüne geçecek caydırıcı nitelikteki kararların gerek Yerel Mahkemeler tarafından gerekse Yargıtay ilgili dairesinin vereceği kararların çıkartılması yönünde olacaktır.

- **Türk Ceza Kanunu'nun 155'inci Maddesine İlişkin Önerilerimiz:**

2.1-Mevcut Yasa Çerçevesinde Yapılabilecekler (Yasa Değişikliği yapılmaksızın):

Madde Metni:

“Güveni kötüye kullanma

MADDE 155. - (1) Başkasına ait olup da, belirli bir şekilde kullanmak üzere zilyetliği kendisine devredilmiş olan mal üzerinde, kendisinin veya başkasının yararına olarak, zilyetliğin devri amacı dışında tasarrufta bulunan veya bu devir olgusunu inkar eden kişi, şikâyet üzerine, altı aydan iki yıla kadar hapis ve adli para cezası ile cezalandırılır.

(2) Suçun, meslek ve sanat, ticaret veya hizmet ilişkisinin ya da hangi nedenden doğmuş olursa olsun, başkasının mallarını idare etmek yetkisinin gereği olarak tevdi ve teslim edilmiş eşya hakkında işlenmesi hâlinde, **bir yıldan yedi yıla kadar hapis** ve üç bin güne kadar adli para cezasına hükmolunur.”

Öncelikle, yargılamayı yapan yerel Mahkemeler ve özellikle Yargıtay nezdinde bu tarz olayların önüne geçecek ciddi yaptırımlar içeren kararların çıkartılmasına ihtiyaç olduğu düşünülmektedir.

Bu çerçeveden bakıldığında, genellikle cezaların, Güveni Kötüye kullanma suçunu düzenleyen TCK 155/2 bendindeki alt sınır olan 1 yıl üzerinden değerlendirilmesidir. Oysa ki aynı madde metninde cezanın üst sınırının 7 yıl olarak belirlenmiş olduğunu da göz önünde bulundurarak, verilecek cezaların caydırıcı olabilecek miktarda olması ve bu anlamda kararların çıkması bu fiilleri işleyenler açısından caydırıcı olacaktır. Mahkemeler tarafından, işbu konu suçla ilgili alt limitten değil üst limite yaklaşan oranlarda verilecek, açıklayıcı bir ceza kararı, uygulamaya emsal olması açısından önem arz edeceğinden ve yine bahsi geçen fiillerin işlenmesinin önüne geçilmesi anlamında caydırıcı olacağından, taşıma sektörünün anılan sorunları ile ilgili çok büyük bir yol kat edilebilmiş olacaktır.





2.2- Yasal Değişiklik Yapılması Halinde, Değişiklik Önerimiz:

Türk Ceza Kanunu 155.madde de yerini bulan Güveni Kötüye Kullanma suçunun tam metni;

“MADDE 155. - (1) Başkasına ait olup da, belirli bir şekilde kullanmak üzere zilyetliği kendisine devredilmiş olan mal üzerinde, kendisinin veya başkasının yararına olarak, zilyetliğin devri amacı dışında tasarrufta bulunan veya bu devir olgusunu inkar eden kişi, şikâyet üzerine, altı aydan iki yıla kadar hapis ve adlî para cezası ile cezalandırılır.

(2) Suçun, meslek ve sanat, ticaret veya hizmet ilişkisinin ya da hangi nedenden doğmuş olursa olsun, başkasının mallarını idare etmek yetkisinin gereği olarak tevdi ve teslim edilmiş eşya hakkında işlenmesi hâlinde, bir yıldan yedi yıla kadar hapis ve üç bin güne kadar adlî para cezasına hükmolunur.”

Şeklinde olmakla birlikte, yasa maddesine;

Tavsiye Olunan Ek Fıkra Metni:

(3) Suçun, taşıma işleri nedeniyle başkasının mallarını idare etmek yetkisinin gereği olarak tevdi ve teslim edilmiş eşya hakkında işlenmesi ve mağdurun zararının giderilmemesi halinde, cezanın alt sınırı 3(üç) yıldan az olamaz. Suçun mağduru yanıltmak için sahte belge kullanılarak işlenmesi halinde ceza yarı oranında arttırılır.

Şeklinde bir fıkranın eklenmesi suretiyle, yasa değişikliği yoluna gidilmesi de, bu kapsamda yapılan fiillerin önüne geçilmesi noktasında caydırıcı olacağı düşünülmektedir.

• Türk Ceza Kanunu'nun 53'üncü Maddesine İlişkin Önerilerimiz:

Yine Türk Ceza Kanununun Güvenlik Tedbirleri başlıklı, Belli Haklardan Yoksun Bırakılma yaptırımlarından 6. bente bir cümle eklenmek kaydıyla, TCK 155/2 kapsamında meydana gelen suçlamalarla ilgili güvenlik tedbirlerinin uygulanmasının sağlanabileceği ve yine bu kapsamdaki suçların işlenmesinin önüne geçileceği düşünülmektedir.

TCK 53.madde 6. Bendi

(6) Belli bir meslek veya sanatın ya da trafik düzeninin gerektirdiği dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırılık dolayısıyla işlenen taksirli suçtan mahkûmiyet halinde, üç aydan az ve üç yıldan fazla olmamak üzere, bu meslek veya sanatın icrasının yasaklanmasına ya da sürücü belgesinin geri alınmasına karar verilebilir. Yasaklama ve geri alma hükmün kesinleşmesiyle yürürlüğe girer ve süre, cezanın tümüyle infazından itibaren işlemeye başlar.

olmakla birlikte,

Tavsiye Olunan Ek Cümle

(6) Belli bir meslek veya sanatın icrası için yapılan ya da trafik düzeninin gerektirdiği dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırılık dolayısıyla işlenen taksirli suçtan mahkûmiyet halinde, üç aydan az ve üç yıldan fazla olmamak üzere, bu meslek veya sanatın icrasının yasaklanmasına ya da sürücü belgesinin geri alınmasına karar verilebilir. Yasaklama ve geri alma hükmün kesinleşmesiyle yürürlüğe girer ve süre, cezanın tümüyle infazından itibaren işlemeye başlar.

Fiil Türk Ceza Kanunu 155/2-3 kapsamında işlenmişse üç aydan az ve üç yıldan fazla olmamak üzere, bu meslek veya sanatın icrası yasaklanmasına ya da bu meslek için kullanılan belgelerin geri alınmasına karar verilebilir. Yasaklama ve geri alma hükmün kesinleşmesiyle yürürlüğe girer ve süre, cezanın tümüyle infazından itibaren işlemeye başlar.



CMR Sorumluluk Sigortası

Taşıma sözleşmesi, iki taraflı bir sözleşme olmakla birlikte, üçüncü bir tarafa da hak ve sorumluluklar veren bir sözleşmedir. Gönderen-taşıyıcı- alıcı arasında hukuki bir ilişki kurulmaktadır. Taşıma eyleminin, hem yerel, hem global anlamda, hızlı olması, çoğu kez multimodal bir görüntü vermesi, taşıma eylemi ile birlikte depolama, gümrükleme, elleçleme gibi hizmetleri de içermesi, göz önünde tutulduğunda taşınan emtianın hangi aşamada kim tarafından, hangi kapsamda sigorta yapılması gerektiği çok büyük önem arz etmektedir.

Taşımanın belirli aşamalarında taşınan emtiaya ilişkin kayıp, hasar ve gecikme hallerinde menfaati zedelenecek (menfaati haleldar olacak) tarafın belirlenmesi, T.T.K. 1401. Madde de karşılığını bulur.

Bir malı belirli rizikolara karşı temin etmekte para ile ölçülebilecek bir yararı olan malik, malın muhafazasından dolayı malikine karşı sorumlu olan acente, komisyoncu ve diğer kimseler, malın muhafazasında gerçekten yararı olan kimseler yahut bunların kanuni temsilcileri, bu yararı sigorta ettirebilirler.

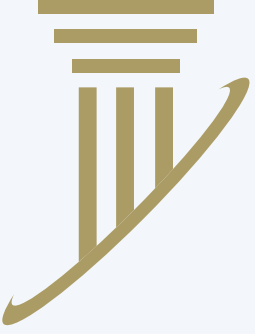
Taşıma eylemi esnasında taşınan mala, taşıyan araca, taşınan yola , uluslararası taşımalarda teslim şekillerine bağlı olarak menfaat değişkenlikleri olabilir. Bunlar hepsi başlı başına riziko teşkil etmektedir. Taşıyıcının bu rizikolardan kendini korumasının yolu da Taşıyıcı Sorumluluk Sigortaları yaptırmaktan geçmektedir.

CMR Konvansiyonuna göre taşıyıcının sorumluluğu C.M.R 23 de belirlenmiştir. CMR Sorumluluk Sigortası da bu madde esas alınarak düzenlenir. BU maddeye göre “ Taşıyan tazminat ödemekle sorumlu tutulduğunda, bu tazminat yükün taşınmak üzere kabul edildiği yer ve zamandaki kıymetine göre hesaplanır Bununla beraber, tazminat, eksik brüt ağırlığın kilogramı başına 8.33 hesap birimini aşmayacaktır Gecikme halinde, hak sahibi zarar ve ziyanın bundan ileri geldiğini kanıtlarsa, taşımacı bu zarar ve ziyan için taşıma ücretini geçmemek üzere tazminat öder.”

Yük (Emtia Nakliyat Sigortaları) ile CMR Sorumluluk Sigortaları farklılıklar arz eder. Bu farkları aşağıda çizelge de bulabilirsiniz.

	CMR SİGORTALARI	YÜK SİGORTALARI
Sigortalanabilir Menfaat	Taşıyıcının hukuki sorumluluğudur.	Yükün fiziki varlığıdır.
Sigortalı	Taşıyıcı firma.	Yükün sahibi.
Sigorta Bedeli (Teminat Limiti)	Sigortacının sorumluluğunu sınırlayan araç başına verilen bir teminat limitidir.	Yükün fatura değeri ile masraflar toplamıdır.
Sigorta Fiyatı	Nakliyecinin yıllık brüt navlun kazancının yüzdesi.	Yük cinsi, sefer, taşıma aracı ve teminat türüne göre belirlenir.
Hasar Ödeme	Taşıyıcının kusuru var ise öder, kusuru yok ise ödemez. Araçta taşınan yükün değeri poliçe limitinin üzerinde olabilir, ancak hasarda eksik sigorta uygulanmaz.	Taşıyıcının herhangi bir kusuru olup olmaksızın öder.
Taşıma türü itibariyle kapsadığı teminat	Sadece karayolu taşımacılığı.	Bütün taşıma türleri. (Deniz, Kara, Demir, Havayolu)





Sigorta, taşıyıcının taşıdığı mallara ilişkin hukuki sorumluluklarını teminat altına alır. Taşıyıcı Sorumluluk Sigortaları, taşıma sırasında meydana gelecek bir rizikodan dolayı taşıyıcıya düşen hukuki sorumlulukları sigortalı ve sigortacının mutabık kaldığı poliçe kapsamına göre teminat altına alır.

CMR Sorumluluk Sigortası bir tazminat (zarar) sigortasıdır.

Kural olarak tazminat sigortası ile hem sigortaya konu mallarda meydana gelebilecek ziya ve/veya hasarın karşılanması hem de sigortaya konu mallar dolayısıyla sigorta ettirenin üçüncü kişiye karşı doğan tazmin borcunun karşılanması amaçlanmaktadır.

CMR Sorumluluk Sigortası bir ülkeden diğer bir ülkeye sınır aşımı yoluyla ve bir ücret mukabili yapılan emtia nakliyatlarından doğan sorumluluğunu C.M.R. Konvansiyonunun ve sigorta mukavelesinin yapıldığı tarihte geçerli şartlara göre teminat altına alır.

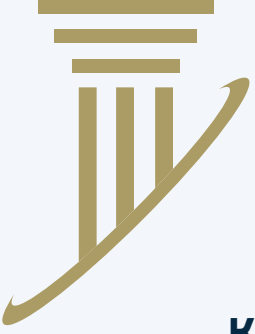
Verilen teminat, taşınan emtianın kısmi veya tam ziyaya uğraması veya hasar görmesi, kaybolması, teslim süresinin aşılması olarak sıralanabilir. (C.M.R. 17.madde)

Malların taşınması dolayısıyla ödenen taşıma ücreti ve gümrük resimleri masrafları da (belgelenmesi kaydıyla) malların tamamen kaybedilmesi halinde tamamen ödenir. Kısmen kaybolma halinde ise zarar nispetinde ödeme yapılır (CMR. 23. Madde). Sigorta ayrıca yapılan masrafların taşınan emtiadaki hasara oranla makul ölçülerde olması kaydıyla, hasarı azaltma, kurtarma ve hasar tespit giderleri ile emtianın son varma yerine sevk edilmesi için gerekli ek masrafları da tazmin eder.

Verilen teminat, taşıyıcının malları nakil aracına sağlam olarak yüklenmesini takiben teslim almasıyla başlar ve bunları alıcıya teslim ettiğinde fakat teslim mahalline varışını müteakip en az 7 gün (Pazar günleri ve resmi tatiller hariç) (CMR.mad.30) devam eder ve sonra sona erer. Sefer sahası içinde olmak kaydıyla malların nakil aracı üzerinde geçici olarak beklemesi ve/veya zorunlu aktarmalar sırasında meydana gelecek hasar ve ziyalarla ilgili sorumluluk talepleri de işbu teminat kapsamındadır. Ancak frigorifik tesisatlı araçlarla yapılan taşımalarda, aracın soğutma ve/veya havalandırma tesisatının taşınan emtianın gerektirdiği ısı seviyesinde ve kesintisiz olarak çalıştırılması gerekmektedir. Aksi takdirde Sigortacının tazminat ödeme mükellefiyeti ortadan kalkar.

Av. Egemen Gürsel Ankaralı
egemen@ankarali.av.tr





Karayolu İle Eşya Taşımada Alt Taşıyıcının Hapis Hakkı

1.Giriş

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK) 4.Kitap Taşıma İşleri düzenlemesinde m.850 hükmü “taşıyıcı” kavramını hüküm altına almaktadır. Burada taşıyıcı, fiilen yapsın ya da yapmasın, eşya taşımada taşıma sözleşmesi ile taşıma işini üstlenen kişi olarak tanımlanmıştır. Bu kişi gerçek veya tüzel kişi olabilir. Ancak 3.fıkra gereği “ticari işletme faaliyeti” olan taşımada taşıyıcı kural olarak tacir olmak durumundadır. Yani, taşıma işi bir ticari işletme faaliyeti olup, mevzuatta öngörülen mesleki ve mali yeterlilik şartları ile mesleki saygınlık kriterlerini sağlayan tacirler bu işle iştigal etmektedir.

Uygulamada, taşıyıcılara sermaye şirketleri veya kooperatifler olarak sıklıkla karşılaşılmaktadır. Özellikle kooperatif olduğunda, ortak-üye olunan kooperatif adına ve hesabına hareket eden münferit taşıyıcılar da kendi evrakını kullanarak taşıma yapabilmekte, ancak hukuken bu münferit kişiler kadar kooperatif de ticaret şirketi olarak taşıyıcı kabul edilmekte ve sorumluluk kooperatif üzerinde kalabilmektedir.

Tanımından da anlaşılacağı üzere, taşıyıcı gerçek veya tüzel kişi olmasına bakılmaksızın akden üstlendiği taşıma işini, bizzat ifa etmek durumunda değildir. Taşıyıcı, ifa yardımcıları ve adamları ile taşıma işini bizzat yapabileceği gibi, bu işi alt taşıyıcılara ve müteakip taşıyıcılara da devredebilir. İşte bu durumda, alt veya müteakip taşıyıcılar, kendi hakları ve kendi yükümlülükleri bakımından kendi taşıma süreçlerinden “fiili taşıyıcı” sıfatı ile sorumlu olmaktadır. TTK m.888 hükmü, Uluslararası Karayolu İle Eşya Taşıma Sözleşmeleri Hakkında Konvansiyon (CMR) m.3 ve m.34 hükümlerini birlikte karşılar şekilde, tek kavram olarak fiili taşıyıcı kavramını tercih etmiş ve akdi taşıyıcı ile müteselsil sorumluluk öngörmüştür. Şoför, yükleme veya boşaltmada görevli çalışan ve yardımcılar için ise TTK m.879 hükmünde özel düzenleme yapılmış; bu kişiler akdi sorumlu tutulmamıştır.

Sorumluluk bakımından, TTK m.888 ile akdi taşıyıcı ile fiili taşıyıcıyı müteselsil sorumlu tutan kanun koyucu, yine müteakip taşıyıcıları birlikte sorumlu tutan CMR m.34 ve devamı hükümlerinden farklılaşmaktadır. Bu noktada, gerek alt taşıyıcı, gerek müteakip taşıyıcı olsun; bu kişilere karşı sorumlu olan ise esas itibarı ile gönderen, istisnai olarak gönderilendir. Zira taşıma sözleşmesi iki tarafa borç yükleyen karakteri ile, taşıyıcının alacak hakkı olan navlun-taşıma bedeli ile sair masrafları bakımından akdi ilişki tarafı olarak gönderen-taşıtanı esas alırken; yükü çekme iradesi gösteren gönderileni de bu bedeller bakımından sorumlu tutan bir içeriktedir.

Bu çerçevede, taşıma sürecine giren akdi taşıyıcı, alt taşıyıcı, müteakip taşıyıcı sıfatları ile karşılaşılan taşıyıcılar, gördükleri-görmeyi üstlendikleri taşıma-iş karşılığında, bu işin bedeli ve buna eklenen bir takım ödemelere (masraf, talimat gereği ek iş bedelleri, ek ücretler gibi) hak kazanmaktadır. Gelir sağlamak için yürütülen ticari işletme faaliyeti temeli düşünüldüğünde, taşıyıcıların bu bedelleri almak için işletmeler kurduğu unutulmamalıdır. Hatta deniz taşımalarında sözleşmenin “navlun sözleşmesi” olarak tanımlandığı gözetildiğinde, taşıma sözleşmesinde asli edimin “taşıma işi” mi “taşıma bedeli-navlun” mu olduğu tartışılacak kadar önemi haizdir. Taşıyıcılar, taşıma işleri organizatörleri, taşıma işleri





komisyoncuları ve hatta ticari saklama işletmelerinin faaliyeti karşılığı olan bu maddi-parasal hakkın en temel teminatı da bu türden işletmelere tanınan hapis hakkı olmaktadır. Hapis hakkı, taşıyıcının hak ettiği ve muaccel olan alacağını alabilmesi için tanınan yasal rehin hakkı kabul edilebilecek önemli bir yasal haktır. Böylece, taşıma süreçlerinde roller üstelenen adı geçen işletmelerin alacaklarına kavuşması yasal olarak teminat altına alınmıştır. Akdi olarak aksine bir taahhütte bulunmadığı sürece taşınan emtia kıymetleri gözetilerek, dayanak sözleşmeden kaynaklı alacaklarına ulaşmaları sağlanmıştır. Malik olup olmadığına bakılmaksızın, taşınan mallardan kaynaklı hak edişler gözetilerek gerek gönderene, gerek gönderilene karşı; gerek mal üzerinde ve gerekse taşıma/refakat belgeleri üzerine hapis hakkı tanınmıştır. Bu nedenle kullanımı da yasal şartlara uygun olmalı ve amacının alacağın teminatı olduğu gözetilerek kullanılmalıdır.

2. Taşıyıcının Hapis Hakkı

Taşıma sözleşmesi iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olarak akdedildiğinde, taşıyıcı mali taşıma için almayı, taşımayı ve varma yerine götürerek gönderilene teslim etmeyi üstlenmektedir. Buna karşılık alacağı da TTK m.850/2 gereği navlun/taşıma bedelidir. Yani, iş görme karşılığı bedel şeklinde bir sözleşme söz konusudur. Yasada “taşıma ücreti” ifadesi kullanılmakla beraber, bu bir karşılık-karşı alacak - bedel alacağı olup, içeriği ticari işletmenin gelir elde etme, kar etme hedefi doğrultusunda belirlenmiş, işletmenin basiretli işadamı özeni ile çalışanlarının belirlediği bir miktarda olması esastır. Bu nedenle, salt ücret ifadesi yerine, navlun veya taşıma bedeli ifadeleri yerindedir.

TTK m.856/2 gereği ve yine CMR m.4 gereği taşıma senedi olmasa da taraflar arasında taşıma sözleşmesi akdedilmiş olabilir. Bu durumda, ispat edilebildiği sürece taşıma sözleşmesi bir şekle tabi değildir. Ancak, basiretlilik ve hatta en yüksek taşıyıcı özeni, taşımada senet düzenlenmesini gerektirmektedir. Zira kamusal mevzuat bakımından taşınan yükün mutlaka bir senetle beraber, senet refakatinde taşınmasını gerektirmektedir. Taşıyıcının bedele hak kazanması için taşıma sözleşmesinin mail, telefon, whatsapp gibi iletişim ile ya da senetle sözleşme yapması yeterlidir. Alacaklanma için sözleşme yeterli olup, muaccel olması, ödeme zamanı farklı şekillerde kararlaştırılmış olabilir.

Her halde en geç, taşıyıcı taşınmak üzere yükün zilyetliğini aldığından itibaren, sözleşme kurulmuş olmakta ve taşıma bedeline de hak kazanmaktadır. Ancak, taşıyıcının zilyetliğinin kendisi için değil, yük ilgilisi için yani “başkası için zilyet”lik olduğu unutulmamalıdır. Taşıyıcı, taşıma işleri acentesi veya taşıma işleri komisyoncusu yükü teslim almakla zilyettir; ancak kullanma veya yararlanma ya da yük üzerinde tasarruf etme hakkı yoktur. Burada taşıyıcı TTK m.868 gözetildiğinde varma yerine kadar gönderen için, varma yerine ulaştıktan sonra gönderilen için zilyettir. Öyle ki, taşıma sürecini üstlenen taşıyıcı yükü alt taşıyıcılara, geçici depolama yerine, transit sürecinde depolara koymak durumunda kalsa da kendi zilyetliği dolaylı da olsa devam eder. Bu sayede yükte olası riskler bakımından sorumluluğu da devam eder. Bu zilyetlik sürdüğü sürece de taşıyıcının olası alacaklarını alamama ihtimalinde taşıma sözleşmesi konusu yük üzerinde hapis hakkı devam etmektedir.

Aksine sözleşme yoksa, taşıyıcının taşıma bedeli alacağı TTK m.870 ile düzenlenen “eşyanın tesliminde ödenir” hükmü gereği gönderilene yük teslimi ile birlikte muaccel olmaktadır.





Buna ek olarak taşıyıcı aksine sözleşme yoksa, taşıma bedelini ve eşya için yapılan gerekli olmuş giderleri de aynı anda talep edebilir. Bu teslim anında ifa, Türk Borçlar Kanunu (TBK) m.97 ile düzenlenen “ödemelik defa” ile de doğrudan ilişkili ve uyumludur. Taşıyıcıdan yükün teslimi istendiğinde, taşıma bedeli de ödenmeye hazır olunmalı- ödenmelidir. Böylece TTK m.891 ve devamında taşıyıcılar için; TTK m.923-924 ile komisyoncu ve organizatörler için düzenlenen hapis hakkı, taşıyıcının veya bu süreçte hak edişi olan işletmelerin hak edişlerine kavuşmaksızın yükü teslim etmeme ve alacaklarına kavuşmalarını teminat altına almaktadır.

Öte yandan, akdi taşıyıcı vade, şart, cari hesap gibi sözleşme şartları ile gönderen ile bir çerçeve sözleşme ilişkisi içinde ise; yük tesliminde taşıma bedeli talebi de olmayacak, yükün teslimi gerçekleşecektir. Yükün tesliminde akdi taşıyıcı dışında, bir alt taşıyıcı yükü teslim edecek ise, bu defa alt taşıyıcının da benzer vade, şart veya ödememeyi haklı kılan bir sözleşme ile bağlı olması gerekir ki; kendi alacağını almadan yükü teslim etmek durumunda olsun. Özellikle, fiili taşıyıcı ile asıl gönderenin sözleşme ilişkisi aynı şartlarda veya aynı senetle düzenlenmiş ise yani müteakip taşıyıcı söz konusu olduğunda; ödemeye dair sözleşme şartları aynı olmaktadır. Alt taşıyıcı uygulamasında ise alt taşıyıcı ile ona işi veren taşıyıcı arasında sözleşme başka, gönderen ile akdi taşıyıcı arasında sözleşme bambaşka şartlarda düzenlenmiş olabilmektedir. Örneğin taşıma işleri organizatörü yük ilgilisi gönderen ile cari hesap veya vadeli taşıma bedeli tahsili konusunda anlaşmış iken; alt taşıyıcı böyle bir vade veya cari hesap ilişkisinden habersiz olabilmektedir. Bu durumda, fiili taşıyıcı kendi sözleşmesine göre hapis hakkı kullanabilecek iken, akdi taşıyıcının hapis hakkı kullanması mümkün olmayabilecek; ya da tam tersi akdi taşıyıcı için hapis hakkı kullanan fiili taşıyıcı kendisi için hapis hakkı kullanmayabilecektir.

Hakkın kullanılmasında, muacceliyet ve hakkın muhatabı bakımından TTK m.871 hükmü önemlidir. Gönderilen yükü teslim almak isterse, “sözleşmeden doğan yükümlülükleri yerine getirmesi karşılığında” yükü teslim almak isteyebilir. Gönderilen bu durumda, taşıma senedinden anlaşılan taşıma bedelini, ödenmeyen taşıma bedeli kısmını, eğer senet yok veya senette bu yönde bir kayıt yoksa “makul olması şartıyla” taşıma bedelini ödemek zorunda bırakılmıştır. Yükü talep eden gönderilen, bekleme ve sair bedelleri de ödemek durumunda olacaktır. Yani gönderilen açısından akdi ilişkinin tarafı olmamasına karşın, ödeme yükümlülüğü ve ödeme zamanı söz konusudur.

Buna karşın, gönderilen malı hususi olarak talep etmediği halde, mal gönderilene teslim edildiğinde, taşıyıcı gönderilene değil; halen gönderene karşı alacak haklarını talep edebilecektir. Ancak bu aşamada yük zilyetlikten çıkmış olacağı için hapis hakkı kullanılabilir bir yükten de söz edilmeyecektir. İstisnai olarak, yük verilmiş, ancak gerek ithalat işlemleri için gerekse malın ticari kullanımı için gerekli sevk evrakı halen taşıyıcı elinde ise, bu evraka da hapis hakkı kullanılması mümkündür.

Taşıyıcı varma yerine ulaştığında, gönderen ile hususi bir anlaşma ile vade veya şart belirlenmemiş alacakları bakımından gönderilene yükü teslim etmeme ve hapis hakkı ileri sürme imkanına sahiptir. Burada gönderilene malın tesliminden kaçınılması, aynı zamanda gönderilenin de iddia edilen bedelleri ödeyerek malı kurtarma imkanını içinde barındırmaktadır. Yani, hapis hakkı kullanımı, malı teslimden kaçınmak olarak yorumlanmamalıdır.

TTK m.891-893 hükümleri incelendiğinde; özellikle taşıyıcının hapis hakkının TTK m.860 düzenlemesinde yer alan “refakat belgeleri” yani taşıma sürecinin başarı ile sürdürülmesi için gerekli sevk evrakı için de geçerli olup, hapis hakkı her durumda 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu (TMK) m.950-953 hükümlerine göre kullanılacaktır.





Bu da, hapis hakkının yasal bir rehin hakkı olarak uygulanmasını gerektirmektedir. Şartları şöylece sıralanabilir:

-Hapis hakkı, hak sahibinin doğrudan veya dolaylı zilyetliğinde bulunduğu sürece, bu zilyetlik konusu eşya üzerinde taşıyıcıya tanınmıştır.

-Eşyayı temsil eden veya temsil etmese de teslimi için şart olan taşıma senedi, konişmento ve sair sevk evrakı ile de zilyetlik sürdürdüğü sürece hapis hakkı tanınmıştır.

-Hapis hakkı, sadece taşınmakta olan yük ile ilgili taşıyıcı alacaklarının teminatı olması amacı ile tanınmış, daha önceden beri gelen alacaklar için tanınmamıştır. Taşıyıcı başkaca kişilere taşıdığı veya gördüğü sair işler için olan birikmiş alacakları için tek bir sefere dair yüke hapis hakkı kullanamaz. Böylece normal ticari işlerde hapis hakkı kavramından ayrılarak, sanki adi işlerde hapis hakkı gibi bir düzen getirilmiştir.

-Bu hakkın kullanımı, muhatabına karşı bir bildirim ve ödeme talebi, yoksa rehinin paraya çevrilmesi yolu ile takip imkanı verir.

-Rehinin paraya çevrilmesi yoluyla takipte gönderen ve gönderilene birlikte ödeme talebi yöneltilmelidir. Esasen kanun koyucu öncelikle gönderilene, ona ulaşılamıyorsa veya malı reddettiği açıksa, gönderene bildirim şart koşmuş ise de; kanaatimce bildirim her ikisine birlikte yapılmasında zaman ve ekonomik sebeplerle fayda vardır. Gerekçesinde borçluya değil gönderilene bildirim şart koşarken, aslında borçlunun zaten borcunu ödemediği, öyleyse gönderilenin iradesinin araştırılması gerektiği gibi bir amaçla TMK hükmünden ayrıldığı yazılı ise de, burada her ikisine birlikte bildirim yapılması genel medeni haklar ve icra hukuku ilkeleri ile daha uyumlu olacaktır.

-TTK m.872/2 veya CMR m.21 gereği “ödemeli teslimde” taşıyıcının gönderene karşı alacak hakları bakımından henüz taşıyıcıda ancak gönderene geçmiş varsayılan para sanki yük gibi hapis hakkı konusu edilebilir. Hapis hakkı esasen para üzerinde olmamasına karşın, salt bu hüküm bakımından özel nitelikte bir durum söz konusudur. Taşıyıcının burada takas edilebilir bir alacağı olup olmadığı tartışmalı olduğu için, TBK m.139 hükmüne göre doğrudan takas ve mahsuplaşma imkanı tanınmaması, öncelikle taşıyıcının alacak hakkının sabit olması halinde, takas ve mahsup şeklinde böyle bir imkan olacağı anlaşılmaktadır.

CMR m.13/2 ise taşıyıcının taşıma kaynaklı alacaklarını sadece sevk mektubundan/CMR taşıma senedinden anlaşılan alacaklar için düzenlemektedir. Burada ihtilaf çıkması halinde, yük ilgilisi teminat göstererek malı çekme hakkını haiz olmaktadır. Yük ilgilisi malı çekme iradesi gösterdiğinde, teminat göstererek malı çekecek, ancak teminatın çözülmesi için taşıyıcının alacaklılığı tespit edilmek durumunda olacaktır. Ancak teminat gösterilmez, mal çekilmek istenmezse, taşıyıcının hapis hakkı kullanabileceği değerlendirilmektedir. Yine CMR hükümlerine tabi taşımalarda CMR m.13 yeterli olmamakta; MÖHUK m.29 gereği de Türk hukuku uygulandığında, hapis hakkı uygulaması TTK 4.Kitap hükümlerine göre olacaktır.

3. Birden Çok Taşıyıcı ve Alt Taşıyıcının/Nakliyecinin Hapis Hakkı

TTK m.892 hükmünde açıkça “birden çok taşıyıcı” başlığı altında, aynı eşya üzerinde birden çok taşıyıcının hapis hakkı kullanımı düzenlenmektedir. Aynı şekilde TTK m.924 hükmünde de birden çok komisyoncu söz konusu olduğunda, aynı hükme atıf ile düzenleme yapılmıştır. Her hangi bir şekilde hapis hakkı TMK m.950-m.953 hükümleri kapsamında, teslimli rehin ve





İcra İflas Kanunu (İİK) m. 145 ve devamında düzenlenen teslimli rehinin paraya çevrilmesi hükümlerine göre hukuki süreç işletilmesi gerekmektedir.

Burada, TTK hükümleri bakımından her iki madde birlikte ele alındığında, TBK ardiye hükümleri özellikle taşıma sürecine rol üstlenen ancak fiili zilyet olunmayan eşya üzerinde;

- Akdi taşıyıcının,
- Ara taşıyıcıların,
- Son taşıyıcının,
- Önceki ve sonraki taşıma işleri komisyoncusunun,
- Ardiye işletmecisinin hapis hakkı

şeklinde düzenlemeler olduğu gözetilmek gerekir. Son taşıyıcı-fiilen zilyet olan taşıyıcı önceki taşıyıcıların alacak hakları için tahsilat yapmak durumunda ise bu taşıyıcıların alacak hakları için de hapis hakkı kullanabilecektir. Son taşıyıcının hapis hakkı olduğu süreç (doğrudan veya dolaylı zilyetlik devam ettikçe) önceki taşıyıcıların hapis hakkını kullanabilecektir. Yine lojistik faaliyetler sürecinde TBK m.574/3 kapsamında ardiye, depo ve antrepo işletmecilerinin de ticari saklama sözleşmesi hükümlerine göre hapis hakkı vardır. Özellikle bir taşıma işleri organizasyonu süreci içinde saklamalarda, sonraki işletmecinin hapis hakkı iddiası ile saklayanın ticari saklama gereği, alacağını elde etmek için her zaman öne çıkabileceği değerlendirilmektedir.

TTK m.923 hükmünde taşıma işleri komisyoncusunun hapis hakkı düzenlenirken de, sözleşmeden kaynaklı bütün alacakları için hapis hakkı yine TMK m.950-953 hükümlerine ve TTK m.891/1-2.cümle ile 3.fıkra hükümlerinin uygulanacağı yazılmıştır. Yani sevk evrakı üzerinde hapis hakkı ve rehinin paraya çevrilmesinde gönderilene bildirim şartı burada da aynen geçerlidir.

Eşyanın tesliminde TTK m.924 gereği taşıyıcıdan sonra komisyoncunun teslim etmesi gereken sözleşme ilişkilerinde, TTK m.892 gereği sonraki komisyoncu, önceki taşıyıcı ve komisyoncuların hapis hakkını temin edecektir.

Yine sonraki komisyoncu öncesindeki taşıyıcı ve komisyoncuların alacaklarını öderse, TTK m.925 gereği yasal halefiyet söz konusu olmaktadır.

Belirtmek gerekir ki gerek sonraki taşıma işleri komisyoncusu gerekse sonraki taşıyıcı bakımından, alt taşıyıcının hapis hakkı kullanımı kavramı aynen geçerli olacaktır. Zira taşıyıcı veya komisyoncu için getirilen hapis hakkı düzenlemesi TTK m.892 hükümlerine tabi olacaktır. Uygulaması bakımından TMK m.950-953, icrası bakımından da İİK m.145 ve devamı uyarında hareket edilmesi gerektiği açıktır. Yani sırf TTK hükümlerine göre bir sonuç almak değil, atıfta bulunulan bu uygulama hükümlerine göre hareket etmek gerekmektedir.

4. Alt Taşıyıcı Hakları ve Hapis Hakkı Kullanımında Olasılıklar

4-1. Taşıma Senedinde Yer Alan Kayıtlar:

Eğer taşıma senedinde açıkça taşıma bedelinden sorumluluğun gönderene ait olduğu ve ödendiği, vadeye veya şarta bağlandığı yönünde kayıtlar varsa, alt taşıyıcı veya sonraki taşıyıcının hapis hakkı iddiası ancak bu kayıt ve şartlar kapsamında olacaktır. Özellikle teslim şekilleri, navlun ödeme kayıtları bu noktada önemlidir.

Bu nedenle öngörülü yük ilgililerinin taşımada kullanılan taşıma senedinde taşıma bedeli ve masrafların ödemesine dair kayıtlar koyması önemlidir.





Yine TTK m.888 hükmünde belirtildiği üzere, akdi ve fiili taşıyıcıların aynı senedi kullanması, senet şartlarının her bir taşıyıcı için aynı şekilde olması önemlidir. Bu da alt taşıyıcı yerine müteakip taşıyıcı hükümlerine göre taşıma sürecinin yürütülmesini önemli kılmaktadır. Alt taşıyıcı tercihi unutulmamalıdır ki, alt taşıyıcının taşıma şartları ile ilk iş alan akdi taşıyıcının şartları farklılaşacak ve bu farklılaşma ölçüsünde hapis hakkı iddiasına konu edilebilecek alacak kalemleri de farklı olacaktır.

4-2. Akdi Taşıyıcının Ödemeden İmtina Etmesi:

Eğer sonraki taşıyıcı taşıma bedelini akdi taşıyıcıdan/taşıma işleri organizatöründen alacak ise, akdi taşıyıcının ödeme yapmaması halinde gönderen veya gönderilene karşı hapis hakkı kullanılması mümkün olmaktadır.

Burada, yük ilgilisi peşin veya avans şeklinde ödemelerde bulunmuş olsa da, fiilen zilyet olan taşıyıcı hapis hakkı kullanabilir. Bu durumda yük ilgilisi akdi taşıyıcıya ödeme yaptığı halde malı çekebilmek için tekrar ödeme yapmaya zorlanabilir.

4-3. Taşıma Bedelini Aşan Alacak Miktarı Olması:

Fiilen yükü elde bulunduran taşıyıcının gerek taşıma işleri organizatöründen, gerek gönderenden veya gönderilenden ya da acentesinden daha yüksek miktarda alacaklı olsa bile, ancak o taşıma ile ilgili taşıma bedeli ve masrafları için hapis hakkı kullanılabilir.

Taşıma bedeli akden üstlenilen bir miktar olabilir, taşıma çerçeve sözleşmesi kapsamında belirlenebilir bir ücret olabilir. Böyle bir belirleme yoksa, bu defa taşıyıcının kamuya duyurulmuş ücret tarifesine göre belirleme mümkün olup, bu dahi yoksa taşıyıcı makul - rayiçlerle uyumlu ücret için talep ve gerektiğinde hapis hakkını haiz olacaktır.

Masraf veya yan edimler için hapis hakkı ise, ancak taşıyıcının veya adam ve yardımcılarının zorunlu ve gerek masrafları olmalıdır. Masraf mutlaka harcama olarak sabit olmalıdır. Yan edimler için ise ya kararlaştırma ya da yük ilgisinin verdiği emir ve talimat olması gerekir ki taşıyıcı ek ücret talep edebilsin.

Alt taşıyıcının hapis hakkı kullanımında yük ilgilisi ile akdi ilişkisi olmamasına karşın hapsi hakkı kullanmakta olduğu unutulmamalıdır. Bu nedenle alacak iddia ettiği miktar mutlaka değerlendirilmeli ve sırf akdi ilişki ile alacaklanmış olmasına itibar edilmemelidir. Akdi taşıyıcı rayiçlerle uyumsuz bir yükümlülük altına girmiş ise, bunun fahişliğinden gönderen veya gönderilen etkilenmemelidir.

Öte yandan, tacirin alacak sebebi ne olursa olsun her nasılsa elde bulunan mal için kullanılacak tacirler arasında geçerli olan genel hapis hakkı taşıma süreçlerinde uygulama bulmaz. Kanaatimce bu uygulama, sadece saklanan mal için doğan alacaklara hapis hakkı şeklinde kıyasen depo-ardiye işletmeleri için de olmalıdır.

4-4. Hapis Hakkı Kullanım Zamanı:

Taşıma süreci başladıktan sonra alt taşıyıcı alması gereken alacak kalemleri bakımından ancak muaccel olunca hapis hakkı ileri sürebilir. Muaccel olmayan alacak için hapis hakkı kullanılamaz. Özellikle, alt taşıyıcının taşıma işleri organizatörü veya kendinden önceki taşıyıcıdan olan alacağı muaccel olsa bile, yük ilgilisi - gönderen veya gönderilene karşı hapis hakkı kullanımında mutlaka yük ilgilisi açısından muaccel olması şartı aranmalıdır.





Öyle ki, peşin veya aşamalarda gönderenin ödeme yükümlülüğü yoksa, ancak ona karşı varma yerinde hapis hakkı kullanılabilir. Zira taşıma bedeli alacağı varma yerinde teslim hazırlama ile muaccel olmaktadır.

Alt taşıyıcı, kendi sözleşmesinden kaynaklı olarak taşıma sürecinin herhangi bir aşamasında alacak hakkı muaccel oluyorsa, bunun için hapis hakkı kullanabilir. Bu durumda, yük ilgisine karşı kullanılan hapis hakkı ancak taşıma sürecinin geldiği aşama itibarı ile sağlanan menfaat gözetilerek makul taşıma bedeli için olabilecektir.

4-5. Hapis Hakkı Kullanımında Yöntem:

Muaccel alacağını gerek taşıma işleri organizatöründen, gerekse yükümlülük altında olan sair taşıyıcıdan tahsil edemeyen alt taşıyıcı hapis hakkını gönderene karşı ileri sürmelidir. Bu mutlaka makul süre içinde TMK m.2 ve TTK m.18/2 kapsamında dürüstçe ve basiretli bir işadami edası ile olmalıdır. Yükü tutma, saklama, kaçırma ve sair şekilde hapis hakkı kullanımı olmaz. Hapis hakkında gaye, muaccel olan alacağın tahsili olmalıdır. Yeni alacaklar üretmek için bekleme, ardiye ve benzeri hizmetler yerine doğrudan alacak tahsil çabası gösterilmelidir.

Nitekim, bunun için makul bir ödeme süresi verilerek yük ilgisine talepte bulunulmalı, gönderilen ve gönderene ödeme fırsatı tanınmalıdır. Alt taşıyıcının borçlusu olmamalarına karşın, maldaki menfaatleri gereği alt taşıyıcı bu kişilere süre vermeli ve ödeme istemelidir. Bu noktada talep edilen ödeme alt taşıyıcının taşıma işleri organizatörü ile olan sözleşme gereği fahiş veya rayiçlerle uyumlu değilse, hapis hakkı makul taşıma bedeli ve makul masraflar için kullanılabilir.

Hapis hakkı kullanan taşıyıcı, malı tevdi için mahkemeye başvurmalı, hapis hakkı kullanımına istinaden belirlenmiş güvenli yere malı bırakmalı ve makul süre içinde "rehinin paraya çevrilmesi yolu ile takip" sürecini işletmelidir. Burada geçen süreler ve takip konusu masraflar açısından dürüstlük kuralına uygun davranış gerekir.

İtiraz halinde itirazın iptali veya sair şekilde alacak dava konusu edilmeli ve tedbir talebi ile malın alacağın teminatı olarak kalması sağlanmalıdır. Malın niteliği gereği öncesinde taşıma ve teslim engeline bağlı olarak sattırılması veya sair şekilde paraya çevrilmesi söz konusu olursa satış bedeli üzerinde tedbiren hapis hakkının devamı sağlanmalıdır. Takip sürecinde tahsil edilen mal bedelinden, alacak tutarını aşan miktarın yük ilgisine ait olduğu açıktır.

5. Sonuç

Yük ilgilisi gönderen tarafından taşınması gereken yük ile ilgili taşıma sözleşmesi akdedildiğinde taşıma bedeli kararlaştırılmaktadır. Taşıma bedeli kararlaştırılmasa da akdi taşıyıcının ücret tarifesi veya makul ücret esasına göre ücret ve yaptığı masrafları talep etmektedir. Bunları alamaması halinde, muaccel alacak için hapis hakkı en temel teminat olarak taşıyıcı lehine yasal rehin hakkı mahiyetindedir.

Alt taşıyıcının ise borçlusu üst veya akdi taşıyıcı ya da taşıma işleri organizatörü olmakla birlikte karşı hapsi hakkı kullanacağı kişi gönderen veya gönderilen olmaktadır. Bu nedenle, alt taşıyıcının kullanacağı hapis hakkı kendi muaccel alacağı için olabileceği gibi kendisine bildirilen üst ve akdi taşıyıcıların muaccel alacağı için de olabilir. Kendi alacağı için olduğunda, taşıma tamamlanmadan dahi kullanabildiği hapis hakkı ancak yük ilgisine sağlanan menfaat ile orantılı olacaktır.





Alt taşıyıcı sorumluluğunu üstlendiği taşıma sürecini tamamladıktan sonra yük ilgisine karşı kendi sözleşmesel alacağı makul olmak şartı ile, sözleşmesel borcu olmayan gönderilene veya gönderen karşı dahi hapis hakkı kullanabilecektir. Fiili zilyetlik doğrudan veya dolaylı sürdürdüğü sürece bu hak taşıyıcı için teminat sağlamaya devam etmektedir.

Neticeten alt taşıyıcı ve akdi taşıyıcının sözleşme şartları ayrılaştığı ölçüde, yük ilgililerinin olası ödeme tutarı ve hapis hakkı riskini baştan öngörmeleri mümkündür. Bu sözleşme şartları farklılaştıkça öngörme de mümkün olmayacak, taşıma tamamlanmadan dahi muaccel bir ödeme ve hapis hakkı iddiası söz konusu olabilecektir. Yük ilgisinin makul olmayan alacak ve makul olmayan taşıma süreci dilimlerinde hapis hakkı iddiası ile karşılaşmaması özenli alt taşıyıcılar tarafından gözetilmelidir.



REKABET YASAğI TAAHHÜDÜ VE YASAL MEVZUAT

Türk Borçlar Kanunu'nun sadakat borcunu düzenleyen 396. Maddesinde; "işçi, hizmet ilişkisi devam ettiği sürece, sadakat borcuna aykırı olarak bir ücret karşılığında üçüncü kişiye hizmette bulunamaz ve özellikle kendi işvereni ile rekabete girişemez. İşçi, iş gördüğü sırada öğrendiği, özellikle üretim ve iş sırları gibi bilgileri, hizmet ilişkisinin devamı süresince kendi yararına kullanamaz veya başkalarına açıklayamaz." Şeklinde hüküm bulunmaktadır.

Görüldüğü üzere, kanun koyucu hizmet sözleşmesinin devamı süresince rekabet etmeme borcunu düzenlemiştir. Hizmet ilişkisi sona erdikten sonra işverenin haklı menfaatinin korunması için gerekli olduğu ölçüde "sır saklama yükümlülüğü" devam edebilmekte, rekabet yasağı sona ermektedir.

İşçi ve işverenin rekabet etmeme borcunu iş sözleşmesi sona erdikten sonra da devam ettirmek istemeleri halinde iş sözleşmesine bu konuda ayrı şart koymaları veya ayrıca bir rekabet yasağı sözleşmesi yapmaları gerekmektedir. Rekabet yasağı sözleşmesi; işçinin iş sözleşmesi sona erdikten sonra, belirli bir faaliyet alanında, belirli bir coğrafi bölgede, belirli bir zaman dilimi içerisinde, işverenle rekabet ilişkisi içerisinde girmemeyi taahhüt ettiği sözleşmedir.

Rekabet Yasağı Sözleşmesinin Geçerlilik Koşulları

Türk Borçlar Kanunu 444.maddesinde geçerli bir rekabet yasağı sözleşmesinin kurulabilmesi için uyulması gereken koşullar belirtilmiştir. Sözleşmenin geçerli ve bağlayıcı olması için bu şartlara uygunluk gerekmektedir aksi takdirde, sözleşme geçersiz sayılacaktır.

- Geçerli Bir İş Sözleşmesinin Bulunması
- Sözleşmenin Yazılı Olarak Yapılması
- İşverenin Korunmaya Değer Haklı Menfaatinin Varlığı

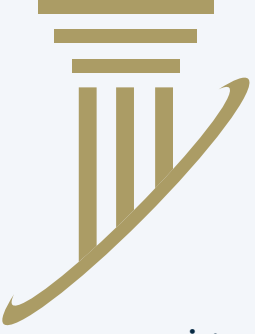
Rekabet Yasağı Taahhüdünün Sınırlandırılması

1. Yer Bakımından

Rekabet yasağı sözleşmesine yer bakımından sınırlama getirilmesi zorunludur. Söz konusu yer sınırı bir coğrafi bölge yahut şehir olabileceği gibi işverenin faaliyet alanı olarak da belirlenebilir.

Doktrinde ileri sürülen görüşe göre, rekabetyasağının, işverenin yürütmekte olduğu faaliyetin yurt genelinde geçerli olması ve işçinin işyerindeki pozisyonu açısından işverenin korunması gerekli haklı bir menfaatinin bulunması durumunda tüm ülkeyi kapsayacak şekilde düzenlenmesi mümkündür. Ancak bu durumda süre ve işin türü açısından getirilensınırlamaların daha dar kapsamlı olması,işçinin ekonomik durumuntehlikeye düşürülmemesi örneğın rekabet yasağının süresinin veya kapsadığı işlerin daha sınırlı bir şekilde düzenlenmesi gerekir. Sonuç olarak her somut olaya göre bir denge yaratılmalı vebuna göre yersınırı belirlenmelidir.





2. İşin Türü Bakımından

İşin türü bakımından sınırlama işverenin faaliyet alanını aşmamalı ve iş sözleşmesinin sona erdiği tarihe göre belirlenmelidir. Dikkat edilmesi gereken husus sınırlamanın işverenin tüm faaliyet alanı ile değil, işçinin yapmakla görevli olduğu işle doğrudan ilgili olanları kapsayacak şekilde getirilmesi gerektiğidir.

3. Süre Bakımından

Türk Borçlar Kanunu madde 445'te rekabet yasağı sözleşmesinin süresinin özel durumlar ve koşullar dışında 2 yılı aşamayacağına ilişkin hüküm yer almaktadır. Süre iş sözleşmesinin sona erdiği tarihte başlar. Süre kararlaştırılırken işverenin ekonomik geleceği ile işverenin haklı menfaatleri arasındabir denge kurulmalı, rekabet yasağı makul süre ile sınırlandırılmalıdır. Bununla birlikte özel durumlardaki süre istisnasına doktrinde işçinin üst seviyede bir yönetici olması, işyerindeki uzmanlığı, işverenin üretim usullerinde uygulanacak teknik ve endüstriyel sırlarınasahip olması ve nitelikli bir uzman olmasığıbi durumlar örnekolarak gösterilmektedir.

4. Aşırı Nitelikteki Rekabet Yasağı Düzenlemeleri

Türk Borçlar Kanunu'nun 445. Maddesinin 2. Fıkrasında "hakim, aşırı nitelikteki rekabet yasağını, bütün durum ve koşulları serbestçe değerlendirmek ve işverenin üstlenmiş olabileceği karşı edimi de hakkaniyete uygun bir biçimde göz önünde tutmak suretiyle, kapsamı ve süresi bakımından sınırlayabilir" hükmüne yer verilmiştir. Hakim aşırı nitelikteki rekabet yasaklarını sınırlarken, somut olayın özelliklerini dikkate alacaktır. Yine kanunda hakimintakdir yetkisini kullanırken işverenin karşı ediminide göz önünde bulundurması gerektiği hükmü yer almaktadır.

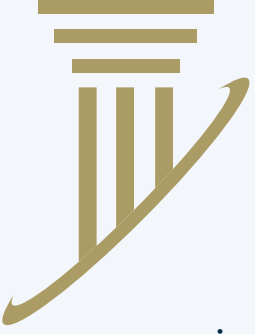
Rekabet Yasağı Sözleşmesine Aykırı Davranışın Yaptırımı

1. İşverenin Zararının Tazmini

Kanunun 446. Maddesine göre rekabet yasağına aykırı davranan işçi, bunun sonucu olarak işverenin uğradığı zararı gidermekle yükümlüdür. İşçi sözleşmeden doğan borcunu yerine getiremediği için Türk Borçlar Kanunu madde 112 vd. göre tazminat ödemekle yükümlü olacaktır. Zararı ispat yükü işverendedir.

Söz konusu zarar kazanç kaybı veya fiili zarar olarak ortaya çıkabilir. İşvereni zarara uğratan ihlal, işçinin yanında çalıştığı yeni işverence de yapılmış bir haksız rekabet oluşturuyorsa; meydana gelen zarardan işçi ile yeni işverenin de müteselsil sorumlu tutulabilmesi mümkündür.





2. İşçinin Cezai Şart Ödemesi

Rekabet yasağına aykırı davranış bir cezai şarta bağlanmışsa ve sözleşmede de cezai şartın ödenmesi durumunda dahi yasağın ortadan kalkacağına dair bir hüküm yoksa işçi sözleşmede yazılı cezai şartı ödeyerek rekabet yasağına ilişkin taahhüdünden kurtulabilir. Bu durumda işverenin zararı ispat etmesine gerek olmadığından rekabet yasağının ihlalinde tazminat yerine cezai şart talep etmek işverenin lehinedir zira işveren sadece ihlalin varlığını ispatlamakla yükümlüdür.

Eğer işverenin cezai şartı aşan bir zararı varsa, işverenin bu zararı ispat etmesi halinde işçi ayrıca bu zararı da ödemekle yükümlüdür.

Sözleşmede öngörülen cezai şartın aşırı derecede yüksek olması halinde hakimin ceza koşulunu indirme yetkisi vardır.

Yasağa Aykırı Davranışa Son Verilmesi

İşveren sözleşmede yazılı olarak, açıkça düzenlenmiş olması halinde; ihlal edilen çıkarların önemine ve işçinin davranışının haklılık derecesine bağlı bir şekilde, yasağa aykırı davranışın sona erdirilmesini de isteyebilmektedir. Görüldüğü üzere işverenin işçinin rekabet yasağını ihlal eden davranışının sona erdirilmesini isteyebilmesi iki koşulun varlığına bağlanmıştır. Yazılı olması ve işverenin ihlal sonucunda çok önemli bir zarara uğruyor olması veya zarar görecektir menfaatinin kararlaştırılmış cezai şartla ve tazminatla karşılanamayacak kadar önemli olması, işçinin sadakat yükümlülüğüne aykırı davranışı aranmaktadır.

Yasağa Aykırı Davranışa Son Verilmesi

İşveren sözleşmede yazılı olarak, açıkça düzenlenmiş olması halinde; ihlal edilen çıkarların önemine ve işçinin davranışının haklılık derecesine bağlı bir şekilde, yasağa aykırı davranışın sona erdirilmesini de isteyebilmektedir. Görüldüğü üzere işverenin işçinin rekabet yasağını ihlal eden davranışının sona erdirilmesini isteyebilmesi iki koşulun varlığına bağlanmıştır. Yazılı olması ve işverenin ihlal sonucunda çok önemli bir zarara uğruyor olması veya zarar görecektir menfaatinin kararlaştırılmış cezai şartla ve tazminatla karşılanamayacak kadar önemli olması, işçinin sadakat yükümlülüğüne aykırı davranışı aranmaktadır.

Rekabet Yasağı Sebebi ile Açılacak Davalarda Görevli Mahkeme

İş akdinin sona ermesinden sonra rekabet yasağına aykırı hareket edilmesi halinde, buna dayalı olarak açılacak dava niteliği itibarıyla TBK'nın 440 vd. maddeleri kapsamına girmekle, bu kapsamdaki davalar TTK'nın 4. maddesinin açık hükmü karşısında tarafların sıfatına bakılmaksızın mutlak ticari davalardan olmakla, bu tür davaların ticaret mahkemesinde incelenip karara bağlanması gerekir.

Rekabet Yasağı Sözleşmesinin Sona Ermesi

1. Süre Bitimi
2. İşverenin Yararının Kalmaması
3. Haklı Neden Olmaksızın İş Akdinin İşveren Tarafından Feshi
4. İşçinin İşverene Yüklenebilen Nedenle İş Akdini Feshetmesi

