



GÜÇLÜ LOJİSTİK
GÜÇLÜ TÜRKİYE

HUKUK ÇALIŞMA GRUBU 2023 YILI FAALİYET RAPORU

Uluslararası Nakliyeciler Derneği

İÇİNDEKİLER

- 1 — Ön Söz
- 2 — Genel Bilgilendirme
- 3 — Çalışma Grubu Üyeleri
- 4 — 2023 Yılı Gündem Maddeleri
- 5 — 2023 Yılı Webinar Toplantıları
- 6 — Taşımacının Başucu Kitabı
- 7 — Taşımacının Başucu Kitabı Lansman Görselleri





ÖN SÖZ



Değerli Okuyucu,

Uluslararası Nakliyeciler Derneği, katılımcı anlayışı ve yapısıyla Türkiye’de en önde gelen sivil toplum örgütleri arasında yer almaktadır.

EFQM Mükemmellik Modeline dayalı katılım esasına benimseyen UND bünyesinde sektörün ihtiyaçları doğrultusunda çok sayıda “Çalışma Grupları” kurulmuştur. Konu, Güzergah, Bölge çalışma grupları olarak organize olunmuş olup konu çalışma gruplarının önde gelenlerinden biri de Hukuk Çalışma Grubu’dur.

UND Hukuk Çalışma Grubu her yıl sektörümüzden görüş olarak sektörün en çok merak ettiği, en güncel 12 adet konuyu belirlemekte, bir yıl içerisinde belirlenen gündem maddelerine ilişkin toplantılar gerçekleştirmekte ve söz konusu toplantıların çıktılarını ilgili kurumlar ile paylaşarak gerektiğinde resmi girişim yapılmaktadır.

Ayrıca, Hukuk Çalışma Grubu, yıl içerisinde gerek gördüğü diğer konulara ilişkin ilave gündem maddeleri belirleyebilmekte ve bu doğrultuda da toplantılar gerçekleştirebilmektedir. Örneğin, ülkemizde yaşanan deprem felaketinden sonra Hukuk Çalışma Grubu gündem maddelerinin arasına “Deprem, Depremzede Hakları ve Deprem Lojistiği” konusu eklenmiştir.

Hukuk Çalışma Grubu, belirli aralıklarla, sektörün ihtiyaç duyduğu/talep ettiği hususlara ilişkin tüm sektöre açık olacak şekilde bilgilendirme toplantıları gerçekleştirmekte, söz konusu toplantılarda belirlenen konularda alanında uzman avukatlar tarafından sunumlar gerçekleştirilmekte ve sektörün merak ettiği hususlar cevaplanmaktadır.

Bu doğrultuda, 2023 yılında UND Hukuk Çalışma Grubu tarafından gerçekleştirilen toplantılarda görüşülen konular “Hukuk Çalışma Grubu 2023 Yılı Faaliyet Raporu” ile derlenerek siz değerli okuyucularımızın istifadesine sunulmuştur.

UND HUKUK ÇALIŞMA GRUBU





UND HUKUK ÇALIŞMA GRUBU



2023
YILINDA



18 Çalışma Grubu Üyesi



10 Çalışma Grubu Toplantısı



Toplam 26 Karar

UND Hukuk Çalışma Grubu 2023 yılının başında belirlemiş olduğu gündem maddelerinin tamamını gerçekleştirdiği toplantılarda görüşmüştür. 2023 yılında ülkemizde yaşanan deprem felaketinden dolayı bazı toplantılarda iki gündem maddesi görüşülmüştür. 2023 yılında UND Hukuk Çalışma Grubu'nda görüşülen hususlara ilişkin notlar ve içerikler 2023 yılı faaliyet raporu ile sektörümüzün istifadesine sunulmaktadır.



ÇALIŞMA GRUBU ÜYELERİ



Şerafettin ARAS

UND Yönetim Kurulu Başkanı

Murat BAYKARA

UND Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı

Av. Dr. Turkey ÖZDEMİR

Çalışma Grubu Üyesi

Av. Nazigül KARAMAN

Çalışma Grubu Üyesi

Av. Ayça TÜRKCAN

Çalışma Grubu Üyesi

Binnet DEMİRCİ

Çalışma Grubu Üyesi

Gülvade AKDEMİR

Çalışma Grubu Üyesi

İbrahim DİVİTÇİ

UND İcra Kurulu Başkan Yardımcısı

Medine ARSLAN

UND Uzman Yardımcısı

Av. Naz Ege EGE

Çalışma Grubu Başkanı

Av. Egemen Gürsel ANKARALI

Çalışma Grubu Üyesi

Av. Hayri TAŞYÜREK

Çalışma Grubu Üyesi

Av. Furkan ARAS

Çalışma Grubu Üyesi

Av. Reşat YILDIRIM

Çalışma Grubu Üyesi

Av. Emirhan AKDAĞ

Çalışma Grubu Üyesi

Elif SAVRUM

UND İcra Kurulu Başkan Yardımcısı

Muhammet Külal HOLOĞLU

UND Avrupa Ülkeleri Uzmanı

Sena ÇELİKTEN

UND Uzman Yardımcısı



2023 YILI GÜNDEM MADDELERİ



1	Deprem, Depremzede Hakları ve Deprem Lojistiği
2	Sürücü Davaları (Tazminat Davaları ve SGK (Sosyal Sigortalar Mevzuatından Kaynaklanan) Davaları birlikte) ve EYT Kararının İşverene Yüklediği Yükümlülükler
3	Türk Ceza Kanunu, Gümrük ve Kaçakçılık Kanunu, Para Cezaları ile İdari Yargı Kapsamında Yargıya Yansıyan Ceza Davaları ve Dava İçerikleri
4	Taşıyıcının Hapis Hakkını Kullanma Koşulları ve Şartları
5	Serbest Depo İşleticileri ile/Gümrüklü Antrepo İşleticilerinin Sorumluluğu ile Taşımacının Depolama Aşamasında Sorumluluğu ve Sorumluluğun Sınırları
6	Taşıma Modlarına Göre Teslim Şekilleri ve Taşıyıcının Sorumluluğu
7	CMR ve TTK Kapsamında Taşıyıcının Hakları ve Sorumlulukları ile Taşıma Engeli Oluşturan Unsurlar, Taşımadaki Hak ve Sorumluluklar
8	Karayolu Eşya Taşıma Süreçlerinde Profesyonel TIR Sürücülerinin Yetki, Görev ve Sorumlulukları
9	İzinli Gönderici Statüsü Hususundaki Gelişmeler ve Transit Rejim Kaynaklı Taşıyıcıyı İlgilendiren Sorunlar ile Rusya-Ukrayna Savaşı ve Ambargoların Taşıyıcıya Etkileri ile Dış Ticaretteki Sınırlayıcı Kararların Taşıyıcılara Etkileri
10	Sorumluluk Sigortalarından Kaynaklanan Sorunlar/Genel Anlamda Sigorta ile İlgili Sorunlar ve Sigortalarda Bulunan Savaş İstisna Klozları ve Savaş Teminatları
11	Sürücü Çalışma Mevzuatı, AETR ve Takograf Uygulamaları
12	Lojistik Operasyon Süreçleri ve Bu Süreçlerde Karşılaşılan Hukuki Sorunlar

15 Mart 2023 tarihinde ilk olarak Hukuk Çalışma Grubu değerlendirme toplantısı gerçekleştirilmiştir.



WEBİNAR TOPLANTILARI



AETR ve Takograf Uygulamaları

Bilal YEŞİL
UND Danışmanı



Uluslararası Karayolu Taşımacılığında (CMR) Taşıma ve Teslim Engellerinin Çıkması Durumunda Yapılması Gerekenler

Av. Egemen Gürsel ANKARALI
UND Hukuk Çalışma Grubu Üyesi



Karayolu ile Eşya Taşımada Taşıyıcının Hapis Hakkı

Av. Dr. Turkey ÖZDEMİR
UND Hukuk Çalışma Grubu Üyesi



Kiralayan (Mülk Sahibi) ile Kiracının, Hak ve Sorumlulukları ile Yasal Süreçte Karşılaşılan Sorunlar ve Taşımacılık Sektörüne Yansımaları

Av. Naz Ege EGE
UND Hukuk Çalışma Grubu Başkanı

Değerli Okuyucu,

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

Keyifli okumalar.



*GÜÇLÜ LOJİSTİK
GÜÇLÜ TÜRKİYE*

HUKUK ÇALIŞMA GRUBU 2023 YILI ANA GÜNDEM MADDELERİ GÖRÜŞÜLEN HUSUSLAR

Uluslararası Nakliyeciler Derneği



15.03.2023

Gerçekleştirilen toplantının ilk kısmında, 6 Şubat tarihinde meydana gelen deprem felaketi ve afet neticesinde lojistik süreçlerin nasıl etkilendiğine ilişkin hususlar gündeme getirilmiştir.

2022 yılında gerçekleştirilen toplantıların ve Çalışma Grubu tarafından hazırlanan çalışmaların derlendiği "2022 Yılı Hukuk Çalışma Grubu Faaliyet Raporu", Hukuk Çalışma Grubunun incelemesine sunulmuştur.

Gerçekleştirilen toplantıda söz konusu rapora ilişkin görüşler bildirilmiş ve Çalışma Grubu üyeleri tarafından herhangi bir değişiklik önerisinde bulunulmamıştır. Bu doğrultuda, Hukuk Çalışma Grubu Faaliyet Raporunun sektör ile paylaşılmasına karar verilmiştir.

Toplantının devamında, 2023 yılı Hukuk Çalışma Grubu takviminin oluşturulması hakkında görüşülmüştür. Çalışma Grubu takviminin oluşturulması amacı ile Ocak ayında bir anket çalışması gerçekleştirilmiş bu doğrultuda sektörün belirlenen gündem maddelerine ilişkin görüşleri alınmış ve sektörden ilave görüşler talep edilmiştir.

Gerçekleştirilen anket sonuçları dikkate alınarak 2023 yılı Hukuk Çalışma Grubu Gündem Maddeleri değerlendirilmiştir. Hukuk Çalışma Grubunun, Türkiye'de yaşanan deprem felaketi nedeniyle 2023 yılının ilk iki ayında toplantı gerçekleştirilememesi göz önünde bulundurularak, bir senelik takvime ait tüm konuların görüşülmesi hedeflendiğinden, belirlenen aylarda birden fazla toplantı gerçekleştirilerek hedeflenen gündem maddelerinin tamamına ilişkin toplantıların gerçekleştirilebileceği değerlendirilmiştir.

Son olarak, Hukuk Çalışma Grubu gündem takvimi için belirlenen maddelerin Hukuk Çalışma Grubu ile paylaşılarak uygun bir sıraya konulması ve gerekli görülmesi halinde konuların birleştirilmesi/ayrılması gibi düzenlemelerin gerçekleştirilmesi kararlaştırılmıştır.

Kararlar:

- 1) Mart ayının sonunda bir Çalışma Grubu toplantısının gerçekleştirilmesi, ✓
- 2) 2023 Yılı Hukuk Çalışma Grubunun ilk gündem maddesinin "Deprem, Depremzede Hakları ve Deprem Lojistiği" olması, ✓
- 3) Hukuk Çalışma Grubu gündem maddelerinin Çalışma Grubu ile paylaşılması ve gündem maddelerinin takvim haline getirilmesi, ✓
- 4) Hukuk Çalışma Grubu Faaliyet Raporunun yayımlanması, ✓
- 5) UND AETR ve Takograf Danışmanının bir sonraki toplantıya davet edilmesi. ✓



31.03.2023

6 Şubat tarihinde ülkemizde yaşanan deprem felaketi neticesinde, Mart ayının gündem maddesi olan "Deprem, Depremzede Hakları ve Deprem Lojistiği" konu başlığı, 31.03.2023 tarihinde çevrim içi gerçekleştirilen toplantıda görüşülmüştür.

Yaşanan felaket, lojistik ile arasındaki ilişkinin yalnızca ticari faaliyet ilişkisinden ibaret olmadığını aynı zamanda lojistiğin insani yardım faaliyetlerinde de büyük önem taşıdığını gözler önüne sermiştir.

Toplantıda, afetlere yönelik yapılan çalışmalar kapsamında afetlerden sonra ihtiyaç duyulacak ekipmanların, bölgeye gidecek yardımların ve bu yardımların hangi bölgelerden ne şekilde ulaştırılabileceğinin belirlenmesinin büyük önem taşıdığı vurgulanmıştır.

Gündem maddesinin hukuki değerlendirmelerinde, yapılabilecek girişimlerden bahsedilmiş olup depremde hasar gören veya tamamen yıkılan bina sakinlerinin suç duyurusunda bulunabileceği gibi delil tespiti talebinde de bulunabileceği ifade edilmiştir.

Toplantıda, felaketin yaşandığı dönemde tüm lojistik firmalarının gerekli desteği vermek üzere faaliyetler gösterdiğine ancak, afet lojistiğine yönelik planlamanın da mutlaka yapılması gerektiğinin altı çizilmiştir. Bu çerçeveye örnek olarak, UND üyeleri ile bir sözleşme kurularak ilgili afet sürecinde sözleşme kurulan firmalardan temin edilebilecek hizmetlerin belirlenebildiği bir afet planının oluşturabileceği yönünde fikirler paylaşılmıştır.

Bu afet planında, sözleşmeye taraf araç ve hizmet sahiplerinin belirlenen ölçüde sefer düzenlemesi ve bunun bağış kapsamında değerlendirilebileceği, ek olarak da sözleşmede belirlenen sefer ve bağış ölçüsünün üstünde verilen hizmetler için firmanın karşılanmasını talep ettiği giderleri içeren maddelerin bulunabileceği ifade edilmiştir.

Deprem konusunda yaşanan can ve mal kaybındaki büyüklüğün nedenlerinden bir diğerinin ise, bina yapımında görev alan kişilerin mesleki yeterliliklerinin eksikliği ile gerekli denetimlerin yapılmamış olduğu hususunun kaçılmaz bir gerçeklik taşıdığı ifade edilmiştir.

Toplantıda, bina yapımında görev alan kişilerin mesleki yeterliliğe ve sorumluluğa sahip olması gerektiği ve bahsi geçen bu objektif sorumluluğun 2012 yılında yürürlüğe giren Borçlar Kanunu'na da eklendiği belirtilmiştir.

Objektif özen sorumluluğu gereğince, meslek mensuplarının binaların nihai haline getirilmesi aşamalarında objektif sorumluluklarını yerine getirmeleri ve bu doğrultuda devlet makamlarının, meslek mensuplarının deprem öncesinde mesleki özenlerini göstermesini gerekli kılan protokollerle de bu sorumluluğu sağlamaları yönündeki görüşler paylaşılmıştır.



31.03.2023

İlaveten, Türkiye Devlet Demiryolları Mevzuatında, demiryollarında kamu hizmeti yükümlülüğüne ilişkin maddelerin yer aldığı fakat karayolu taşımacılığında böyle bir yükümlülüğün bulunmadığı ifade edilmiştir. Karayolu taşımalarına yönelik bütün özel şirketlerin kamu hizmetine girmeye hazır olacağı ve gerçekleştirdiği bu kamu hizmeti karşılığında belirli miktarlarda maddi karşılık da alabileceği bir sistemin kurulması gerektiği sonucuna varılmıştır.

Afet zamanlarında organize olabilen kurumlara duyulan ihtiyaca ilişkin konular da görüşmeye dahil edilmiş olup UND'nin bir sivil toplum örgütü olarak kurmuş olduğu kriz masası ile bu zor süreçte önemli bir rol oynadığı ve AFAD ile birlikte çalıştığı belirtilmiştir. Söz konusu ihtiyaca yönelik, UND'nin kendi prensiplerini belirleyebileceği ve belirlenen komisyon ile devlet kurumlarıyla bir sözleşme imzalanabileceği yönünde görüşler paylaşılmıştır.



Sürücü Davaları [Tazminat Davaları ve SGK Davaları (Sosyal Sigortalar Mevzuatından Kaynaklanan) ile Birlikte] ve EYT Kararının İşverene Yüklediği Yükümlülükler

18.04.2023

“Sürücü Davaları (Tazminat Davaları ve SGK Davaları ile birlikte) ve EYT Kararının İşverene Yüklediği Yükümlülükler” konu başlığı 18.04.2023 tarihinde gerçekleştirilen toplantıda görüşülmüştür.

Yargı sürecinde karşılaşılan en büyük sorunlardan biri olan sürücülere ödenen harcırahlar konusu, yargıya yansması bakımıyla iki çeşit dava olarak karşımıza çıkmaktadır. Bunlardan biri tazminat ve tazminat alt başlıkları (kıdem, ihbar, yıllık izin vb.) kapsamında yer alan ve iş hukukundan doğan tüm alacakları konu eden davalardır. Yargıtayın bu konudaki yerleşmiş içtihatlarına göre sürücülerin aldığı ücretin “asgari ücret + harcırah” olarak belirlenerek hesaplandığı görülmektedir. Ancak harcırah kelimesinin sözlük anlamı “çalışanlara görevlendirildikleri yerden (uzaklaştıklarında) yapacakları ek masraflara karşılık olarak yapılan ödemeler” şeklindedir.

Harcırahlar açısından, yargıya yansıyan bir diğer dava konusu ise harcırah ödemelerinin, sigorta primlerine dahil edilip edilmeyeceğine ilişkin davalardır.

Bu çerçevede, kıdem ve diğer alacaklara ilişkin hesaplamalarda harcırahların hesaba dahil edildiğini ancak harcırahların, sigorta primlerine dahilili ile ilgili davalarda, Sosyal Sigortalar Kanunu'nun uygulanma alanı bulması sebebiyle, **harcırahların sigorta primlerine dahil edilmediği** yönünde kararlar verilmektedir. Ancak, harcırah ödemelerinin aynı zamanda yolluk olarak tabiri ile çalışanların iâşe ve ibade bedeli olarak kabul edilmesi sebebiyle, bazı durumlarda bu ifadeler karşılıklara sebebiyet verebilmektedir.

EYT Kararı sonucunda en çok karşılaşılmaması beklenen konular aşağıdaki gibidir:

Tazminatların Ödenmemesi: İş ilişkisi sonlandırılan ancak tekrar işe alınan personelin tazminatının ödenmemesi durumunda, ileride iş akdinin tekrar feshedilmesi halinde, emeklilikle hak kazanılan tazminatların ödenmemesi nedeniyle, geçmişe dönük çalışma sürecinin tasfiye edilememesi gibi ihtilaflarla karşılaşılabilir. Bu ihtilaflarla karşılaşmamak için, işverenlerin personel tazminatlarını ödemesi tavsiye edilmiştir.

Yıllık İzinler: EYT kararı ile sektörün karşılaştığı ciddi problemlerden biri de, yıllık izinler konusu olup, yıllık izinlerin kullanılmasına ilişkin yazılı belgelerin alınmaması sektörde bir uygulama haline dönüşmüştür. Oysa, sürücüler sefer dönüşünde, bir sonraki sefere kadarki süreci dinlenerek (çalışmayarak) geçirmekte ve bu sürecin hem sürücü hem de işveren tarafından yıllık izin kapsamında değerlendirilmekte olduğu bilinmektedir.

Ancak bu izin kullanımı, işveren tarafından belgelendirilmediği takdirde ve sürücü ile işveren arasındaki iş sözleşmesi sonlandırıldığında, yıllık izin alacağına ilişkin ihtilaflar ile karşılaşmaktadır. İşveren temel görevi gereği, sürücüsüne dinlenme hakkını (Yıllık izinlerini) kullandırdığından emin olmak zorundadır.

Yıllık izni fiilen kullandırma zorunluluğu, Anayasa ve ilgili Mevzuat kapsamında belirlenmektedir. Yıllık iznin, parasal karşılıkları çalışma sürecinde ödense bile, bu ödeme belgeleri yıllık izin kullandırma sonucu doğurmamaktadır.



Sürücü Davaları [Tazminat Davaları ve SGK Davaları (Sosyal Sigortalar Mevzuatından Kaynaklanan) ile Birlikte] ve EYT Kararının İşverene Yüklediği Yükümlülükler

18.04.2023

Ödeme belgeleri davalarda delil olarak sunulsa da yargı aşamasında ve Yargıtayın ilgili dairelerinde, ödenen bu bedelin, yıllık izin kullanıldığı anlamı taşımamakta olduğu sadece ödeme belgelerinin makbuzu hükmünde sayıldığı bilinmektedir. Yıllık izin hakkı bedeli ancak iş sözleşmesinin bir şekilde sona ermesi halinde ödenebilmektedir.

Hizmet Tespit Davaları: EYT kararı ile hizmet tespit davaları son zamanlarda, EYT kararının kapsadığı süreçte sigorta kaydının bulunmadığını iddia eden çalışanlar tarafından, sırf emeklilik hakkından faydalanabilmek için çokça açılmaktadır.

EYT kararı ile emekli olup iş sözleşmesini sonlandırarak, aynı işyerinde yeniden çalışmaya başlayan çalışanlar açısından, emeklilik öncesi süreç tüm sonuçları ile birlikte tasfiye edilmiş ise yeniden yapılacak iş sözleşmesi ile işe başlayan çalışanların yıllık izin hakkı, 1 yıllık çalışmasını tamamlamak kaydı ile teknik olarak, yeni iş başı yapan çalışan gibi, 14 gün ile başlamaktadır.

Buna ilişkin karayolu taşıması gerçekleştiren profesyonel sürücüler için bir meslek standardı bulunmamaktadır. Kanun değişikliği boyutunda gerçekleştirilemese bile bir tür yasal dayanak; yönetmelik, genelge vb. düzenlemeler ile de bu standart sağlanabilmektedir.

Kararlar:

1) Sürücüler için ortak meslek standartlarının oluşturulması ve sürücü mesleği özelinde yasal düzenlemelerin belirlenmesi yönünde bir çalışma yapılması önerisinin Başkanlar Kuruluna sunulması, **(Çalışmalar devam ediyor)**



Sürücü Çalışma Mevzuatı, AETR ve Takograf Uygulamaları

10.05.2023

“Sürücü Çalışma Mevzuatı, AETR ve Takograf Uygulamaları” konu başlığı, 10.05.2023 tarihinde gerçekleştirilen toplantıda değerlendirilmiştir.

Öncelikle takografda hem araç içi hem de araç dışı çalışma süreleri kaydedilmektedir. Sürüş sürelerinin doğru kaydedilebilmesi için, sürücülerin takografı doğru kullanmaları gerekmektedir. Bu doğrultuda firmaların sürücülerine takograf eğitimi vermeleri veya bu eğitimi aldirmaları zorunludur.

AETR Konvansiyonuna göre takograf kayıtlarının saklama süresi bir yıl, Karayolları Trafik Yönetmeliğine göre ise beş yıldır. En son hükmün geçerliliği gereğince bu hususta, Karayolları Trafik Yönetmeliği baz alınmaktadır. İlaveten, takograf verileri başka sebepler için de kullanılabilir. Örneğin, muhasebe kayıtları için kullanıldığı durumda takograf verilerinin, muhasebe kayıtlarının saklandığı süre kadar saklandığı görülmektedir ancak firmaların bunu sürücülerin onayı ile gerçekleştirmeleri gerekmektedir.

Bütün analog takograflar, 2021 yılı Ekim ayı itibarıyla dijital takografa dönüştürülmüştür. İlaveten dijital takografa kaydedilen bir verinin üzerinde oynanmasının mümkün olmadığı ancak kayıtlarda birtakım manipülasyonların yapılabildiği bilinmektedir. Buna karşın, manipülasyonların anlaşılması kayıtların incelenmesi ile mümkündür. Takograf cihazı, etkinlikleri araç sürüşe geçtiğinde kaydetmekte olup bunun yanı sıra aracın diğer bekleme süreleri, bakımı, lastik değişimi, görev almak üzere hazır beklemesi vb. konular diğer çalışmalar olarak sayılmaktadır ve sürücülerin bu çalışma sürelerini de elle girmeleri gerekmektedir.

Güncel olarak Avrupa Birliği'nde ikinci nesil dijital takograflar kullanılmaya başlanmıştır. Bu cihazların içinde entegre kısa mesafe telsiz sistemi bulunup cihaz, yol kenarı denetim istasyonlarında bu telsizlerin alıcılarının konulduğunu ve araç geçişleri esnasındaki takografdaki uygunsuzlukları bildirmektedir. Bu sistemin kullanılabilmesi için sürücünün bu bildirim onaylaması gerekmektedir.

Takograf verilerinin firmaların kendi sistemlerine yüklemelerine ilişkin olumlu görüşler bulunmaktadır. Buna ek olarak, doğan olumsuz bir durum karşısında firmaların verileri kendi sistemlerine yüklemeleri halinde abartı cezai yaptırımlardan kaçınma imkanları da doğabilmektedir.

Mahkemelerin takograf verilerini talep etmelerine yönelik durumlarda, firmaların cihazdaki verileri indirmiş olmaları halinde verileri paylaşmak zorunda kalmaları sebebiyle verilerin indirmeme/saklamama durumlarından kaynaklanan sorunlarla sıklıkla karşılaşmaktadır. Bu noktada, mahkemeler ikinci derecedeki delillere yönelmektedir.

Hukuk genel ilkesi gereği “kimsenin, aleyhine olan delilleri sunma zorunluluğu yoktur” ancak mahkemelerin delil sunulmaması halinde yaptırım uygulama yetkisi bulunmaktadır.

Çalışma: UND Takograf ve AETR Danışmanı Bilal Yeşil tarafından **AETR ve Takograf Kuralları** başlıklı sunum gerçekleştirilmiştir. ✓



Türk Ceza Kanunu, Gümrük ve Kaçakçılık Kanunu, Para Cezaları ile İdari Yargı Kapsamında Yargıya Yansıyan Ceza Davaları

19.07.2023

“Türk Ceza Kanunu, Gümrük ve Kaçakçılık Kanunu, Para Cezaları ile İdari Yargı Kapsamında Yargıya Yansıyan Ceza Davaları ve Dava İçerikleri” konu başlığı 19.07.2023 tarihinde yapılan toplantıda görüşülmüştür.

Gümrük Mevzuatı ile ilgili karşılaşılan ihtilafların büyük bir kısmı, ceza yargılamasına da konu olması sebebiyle, bu mevzuat kapsamında gerçekleşen bir kısım olaylar için TCK hükümlerine başvurmak zorunda kalınmaktadır.


Taşımacılık sektörünü ilgilendirmesi açısından, özellikle yükte hafif pahada ağır olan ya da kolayca elden çıkartılabilecek ürünlerin çalınması vb. durumların genellikle alt taşıyıcılar ve sürücüler sebebiyle yaşandığı bilinmektedir. Bu durumlar TCK kapsamında güveni kötüye kullanma suçu oluşturmaktadır ancak ceza miktarları çok düşük olması sebebiyle, suçların önüne geçilememektedir. Böylelikle taşıyıcı şirketler, maddi/manevi kayıplar ve sigorta prim kayıpları yaşamaktadır.

Burada yer alan önemli husus TTK ile Gümrük Kanunu'nun uyumsuzluğudur. Zira Avrupa'da yaşandığında cüzi para cezasıyla sonuçlanan olaylar, Türkiye'de yaşandığında taşıyıcının kaçakçı konumuna düştüğü görülmektedir.

TCK bakımından güveni kötüye kullanma noktasında şoför sorumlu olsa bile taşıyıcı çalışanın kusurundan kendi kusuru gibi sorumludur. Bu sebeple taşıyıcı da yukarıda bahsi geçen eylemleri yapmış gibi tazminat sorumluluğuna sahip olmaktadır. Bu tür dava süreçlerinin büyük çoğunluğunun şirket yetkilileri hakkında, beraat ile sonuçlandığı bilinmektedir ancak bu dava süreçleri taşıma sektöründeki her kesim açısından maddi/manevi kayıplar yaşanması anlamına gelmektedir.

Bu doğrultuda, taşıyıcı malı aldığı gibi teslim etmek zorundadır. Burada “aldığı gibi teslimden” kastedilen parsiyel taşımacılıkta ambalajının bozulmamış bir şekilde, komple yüklerde ise aracın mührü bozulmamış, tam ve eksiksiz şekilde teslim edilmesidir.

Ancak unutulmamalıdır ki taşımacının nezaret yükümlülüğü uyarınca, ambalaj içerisindeki malın zarar görmüş olması durumunda kısmi sorumluluğu bulunmaktadır. Taşımacı yüke nezaret yükümlülüğü kapsamında beş duyu organlarıyla algılanabilecek zarar ve zianlardan, yine nezaret yükümlülüğü uyarınca sorumludur.

Karar: 21.06.2022 ve 02.12.2022 tarihlerinde Ticaret Bakanlığı, Gümrükler Genel Müdürlüğü'ne gönderilen “Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu ve Gümrük Kanunu Kapsamında Taşımacıya Uygulanan İdari Para Cezaları ve Ceza Davaları Mağduriyetleri” konulu yazılar için Ekim-Kasım aylarında tekrar bir hatırlatma yapılması, 



CMR ve TTK Kapsamında Taşıyıcının Hakları ve Sorumlulukları ile Taşıma Engeli Oluşturan Unsurlar, Taşımadaki Hak ve Sorumluluklar

19.07.2023

“CMR ve TTK Kapsamında Taşıyıcının Hakları ve Sorumlulukları ile Taşıma Engeli Oluşturan Unsurlar, Taşımadaki Hak ve Sorumluluklar” konu başlığı 19.07.2023 tarihinde yapılan toplantıda ilave gündem olarak değerlendirilmiştir.

Taşımacının temel hakkı taşıma bedeli yani ücret hakkı olup kendi risk alanında olmayan beklemelerden doğan bekleme ücretleri için de hak sahibidir. Taşımacı hem CMR hem TTK bakımından, yükleme boşaltma yeri veya güzergâh değişikliği yapmak zorunda kaldığı takdirde bu emir ve talimatı yerine getirmekten kaynaklanan ekstra ücrete de hak kazanabilmektedir.

Taşıyıcının, ağırlaştırılmış sorumluluk ve özen yükümlülüğü bulunmakta olup taşıyıcının, gerekli dikkat ve özeni göstermesi gerekmektedir. Taşıyıcı; kasıt, kasta eşdeğer olarak kabul edilen hareket ve pervasızlık olmadığı sürece, ancak sınırlı sorumlu olarak Kabul edilmektedir.

Unutulmamalıdır ki, kast veya kasta eşdeğer hareketler taşıyıcıyı tam sorumlu kılmaktadır. Kastın çizgileri mevzuatta net şekilde belirlenmiş bulunmaktadır ancak kasta eşdeğer hareketler için sınırlar ortaya çıkan durumlara göre değişiklik göstermektedir. Bu nedenle taşıyıcıların, basiretli bir tacirin sahip olması gereken özen ve dikkat yükümlülüğünü yerine getirme noktasında azami çabayı göstermesi gerekmektedir.

Kararlar:

- 1) Eylül ayında Kira Düzenlemeleri ve Yaşanan Sorunlara ilişkin bir webinar düzenlenmesi, ✓
- 3) Kasım ayında CMR ve TTK'de Taşıma/Teslim Engelleri ve Bu Engellerin Aşılması konu başlıklı bir webinarın düzenlenmesi, ✓
- 4) Aralık ayında Sürücü Davalarına ilişkin bir webinar düzenlenmesi, **(2024 yılında düzenlenecek)** ☞



Serbest Depo İşleticileri ile Gümrüklü Antrepo İşleticilerinin Sorumluluğu, Taşıma Modlarına Göre Teslim Şekilleri ve Taşıyıcının Sorumluluğu

20.09.2023

“Serbest Depo İşleticileri ile/Gümrüklü Antrepo İşleticilerinin Sorumluluğu ile Taşımacının Depolama Aşamasında Sorumluluğu ve Sorumluluğunun Sınırları, Taşıma Modlarına Göre Teslim Şekilleri ve Taşıyıcının Sorumluluğu” konu başlığı 20.09.2023 tarihinde görüşülmüştür.

Lojistik sektöründe, kira düzenlemeleri ve yaşanan sorunlara ilişkin kiracı ve kiralayan taraf davalarında son zamanlarda ciddi bir artış görülmektedir. Depo ve antrepo türü yerlerde de buna ilişkin sorunlarla karşılaşılması nedeniyle arabuluculuk uygulamasına başlanmıştır.

Serbest depo uygulamalarının yasal anlamdaki dayanakları Borçlar Kanunu olmasına rağmen gümrüklü antrepo işletmeleri söz konusu olduğunda konuya bir şekilde Gümrük Mevzuatı da dahil olmaktadır. Dolayısıyla yasal mevzuat anlamında bazı değişiklikler olmakla birlikte depoculuk işlemi özü gereği bir saklama yöntemidir. Dolayısıyla burada temel olan husus verilen eşyanın, verildiği şekli ile tam ve eksiksiz bir şekilde teslim edilmesidir.

Bu doğrultuda taşımacılar hem serbest depo hem de gümrüklü antrepo işletmecisi olması nedeniyle konuya dahil olmaktadır. Bu nedenle taşımacıların, mevzuattan, sözleşmeden ve vb. uygulamalardan kaynaklanan haklarını ve sorumluluklarını bilmeleri büyük önem taşımaktadır.

Sıklıkla görülmektedir ki taşıma sürecinin başında, sonunda ya da ortasında mutlaka bir ardiye süreci olmasına karşın saklama sözleşmesi taşıma sözleşmesi gibi detaylı bir şekilde düzenlenmemektedir.

Gümrük Kanunu'nda ise antrepolar ile ilgili düzenlemeler bulunmaktadır. Ancak antrepoda saklamanın hukuki niteliği ile ilgili düzenlemeler bulunmamaktadır. Antrepo işleticilerinin ve ardiyecinin, saklama sözleşmesi yaptığı tarafa karşı sorumluluğu bulunduğunu bilmesi gerekmektedir.

Gümrüklü mallar, iki farklı şekilde karşımıza çıkmaktadır. Bunlardan ilki özet beyan statüsünde olup geçici depolama statüsü yani taşıyıcının gümrüğe sunması, ikincisi ise mal ilgisinin gümrüğe sunması şeklindedir.

Dış ticaret, sigorta, taşıma modları gibi pek çok konuda karşımıza çıkmakta olan teslim şekilleri, temelde deniz taşımacılığı üzerine konumlandırılmış olsa da zamanla karayolu için de kullanılmaya başlamıştır. Teslim şekillerine göre sorumluluk sınırları belirlenmekte olup sorumluluk buna göre yön değiştirmektedir. Taşımacı cephesinden bakıldığında teslim şekillerinde taşımacının kime karşı sorumlu olduğu hususu büyük önem arz etmektedir.

Taşımacıya yönelik bu anlamda farklı bir yasal dayanak olup olmadığı düşünüldüğünde, her halükârda bir menkul mal ticareti söz konusu olması sebebiyle taraflar irade serbestliği dahilinde kendi aralarında anlaşma yapabilmektedirler.

Taşınan eşyada eksiklik ve fazlalık tespit edilmesi halinde, Gümrük Kanunu'nda eğer ürün Türkiye ithalatında analize, herhangi bir tarifeye tabiyse uygulanan cezanın gümrüklenmiş değer iki katıdır eğer analize tabi değilse söz konusu ceza gümrük vergilerinin iki katıdır şeklinde net bir ifade bulunmaktadır. Bu durum taşımacılar adına ciddi mağduriyetler yaratmakta olup ilgili madde uyarınca yük oranının eksiklik ya da fazlalık takibati açısından toplam malın %10'unun altında ise idari para cezasıyla sonuçlanırken %10'dan fazla ise mutlaka kamu davası olarak kaçakçılıktan davalar açılmaktadır. Söz konusu cezalar düşünüldüğünde bu cezaların muhatabı taşıyıcı değil ithalatçı ve ihracatçıdır.



Karayolu Eşya Taşıma Süreçlerinde Profesyonel TIR Sürücülerinin Yetki, Görev ve Sorumlulukları

01.11.2023

“Karayolu Eşya Taşıma Süreçlerinde Profesyonel TIR Sürücülerinin Yetki, Görev ve Sorumlulukları ile Lojistik Operasyon Süreçleri ve Bu Süreçlerde Karşılaşılan Hukuki Sorunlar” konu başlığı 01.11.2023 tarihinde görüşülmüştür.

CMR ve TTK hükümlerince taşıyıcı firma, çalıştırmış olduğu sürücülerin eylemlerinden sorumlu tutulmaktadır. Karayolu Trafik Kanunu'nda sürücüler “araç kullanan kişi”, şoförler ise “ticari araç kullanan kişi” olarak tanımlanmakta olup buna ilaveten, Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde şoförler için “bir motorlu taşıtı karayolunda süren ve ilgili mesleki yeterlilik belgesine sahip olan sürücü” tanımı yer almaktadır. Bu doğrultuda, firmalar bünyelerinde çalıştırmış oldukları sürücülerin eğitimlerinden sorumlulardır.

Pilot ve gemi kaptanlarının görev/yetki/sorumlulukları Taşıma ve Ulaştırma mevzuatları kapsamında düzenlenmektedir fakat karayolu sürücüleri için böyle bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu çerçevede sürücülerin yasal olarak firmaları temsil yetkisi bulunmamaktadır. Ancak sürücülerin gerçekleştirmiş olduğu eylemler firmalar için bağlayıcı nitelikte olması sebebiyle “yetkisiz temsilci statüsünde” yer alabilmektedir.

Sürücüler bağlayıcı eylemleri nedeniyle birtakım görev ve sorumluluklara sahiptirler. Öyle ki sürücüler, bazı durumlarda ceza davalarında taraf konumunda olabilmektedirler. Ancak spesifik bir görev/sorumluluk düzenlenmesi durumu olmadığı gibi CMR konvansiyonunda da sorumluluk sürücü sorumluluğu olarak değil taşıyıcı sorumluluğu olarak ifade edilmektedir.

Dolayısıyla, SRC eğitimi almış olan sürücüler için “objektif özen” kriterinin getirilmesi de sektörde bir gereklilik olmaktadır.

Lojistik operasyon süreçleri, sadece taşıma faaliyetinden ibaret olmadığı gibi birden çok aşamadan (gümrük hizmetleri, depolama, taşıma vb.) oluşmaktadır. Sürecin her bir aşamasının ayrı bir sözleşme ile gerçekleştirilmesi durumunda her bir aşama için ayrı ayrı görev, hak ve sorumluluklar doğmaktadır. Zira bu süreçlerin tek bir sözleşme kapsamında ele alınması durumunda taşımacılar hukuki olarak bir belirsizlik ile karşı karşıya kalacaktır.



01.11.2023

“Lojistik Operasyon Süreçleri ve Bu Süreçlerde Karşılaşılan Hukuki Sorunlar” konu başlığının sadece taşıma süreçlerinde karşılaşılan hukuki sorunlardan ziyade, bir ürünün üretim aşamasından nihai alıcısına kadar olan bütün sürecin başlıklar halinde ele alınmasıyla daha sağlıklı ve verimli olacağı değerlendirilmektedir.

Çalışma grubu üyeleri, lojistik operasyon süreçlerinin birden çok aşamadan oluştuğunu (gümrük hizmetleri, depolama, taşıma, vb.) belirtmiş olup lojistik operasyon süreçlerine ilişkin sözleşmelerin mutlak suretle yapılmasının önemini vurgulamıştır.

Ayrıca, lojistik operasyon süreçlerinin sadece taşımadan ibaret olmadığı, birden fazla operasyonel faaliyetin birbirine eklendiği büyük bir operasyon olduğu ifade edilmiştir.

İlaveten, lojistik operasyon süreçlerindeki her bir aşamanın (sürecin) ayrı bir sözleşme ile belirlenmesi durumunda her biri için ayrı ayrı görev, hak ve sorumlulukların ortaya çıkacağı, tek bir sözleşme kapsamında ele alınması durumunda ise taşımacıların hukuki olarak bir belirsizlik ile karşı karşıya kalacağı belirtilmiştir.

Sonuç olarak, söz konusu gündem maddesinin çok faydalı olduğu fakat ilgili gündem maddesinin daha derinlemesine incelenmesinin ve alt başlıklara bölünerek değerlendirilmesinin faydalı olacağı belirtilmiştir.



Kiralayan ile Kiracının, Hak ve Sorumlulukları ile Yasal Süreçte Karşılaşılan Sorunlar ve Taşımacılık Sektörüne Yansımaları

UNO
GÜÇLÜ LOJİSTİK
GÜÇLÜ TÜRKİYE



30.11.2023

Av. Naz Ege EGE – Kiralayan (Mülk Sahibi) ile Kiracının Hak ve Sorumlulukları

30.11.2023 tarihinde çevrim içi ortamda gerçekleştirilen webinarında “Kiralayan ile Kiracının, Hak ve Sorumlulukları ile Yasal Süreçte Karşılaşılan Sorunlar ve Taşımacılık Sektörüne Yansımaları” konuları ve ilgili mevzuatlar görüşülmüştür.

Türkiye'deki ekonomik konjonktürle beraber son zamanlarda özellikle mülk sahibi ile kiracılar arasında sıkça sorunlar yaşandığı, bunun bazen ciddi boyutlara da varabildiği dile getirilmiştir.

Kiracı ile kiralayan ilişkisinin yeri geldiğinde Medeni Kanunu yeri geldiğinde Ticaret Kanununu yeri geldiğinde ise İcra İflas Kanununu ilgilendiren, dolayısıyla birçok hukuk alanının iç içe geçtiği geniş bir konu olduğuna değinilmiştir. Ancak sonuçta temel olarak kullanılan ve düzenlemelerin yapıldığı yasanın Borçlar Kanunu olduğu ifade edilmiş aynı zamanda kiralama aksiyonunun oldukça çeşitli olduğu da belirtilmiştir.

Türk Borçlar Kanununa göre kira sözleşmesi; kiraya verenin bir şeyin kullanılmasını veya kullanmayla birlikte ondan yararlanılmasını kiracıya bırakması, kiracının da buna karşılık kararlaştırılan kira bedelini ödemeyi üstlendiği sözleşme olarak tanımlanmıştır.

Kira süresiyle ilgili sözleşmenin belirli olmayan bir süre içinde yapılabildiği belirtilmiştir. Bu durumun kiranın belirlenen tarihte ve belirtildiği şekilde teslim edilmesi borcunun olduğunu göstermektedir. Kiralanan ile ilgili zorunlu sigorta, vergi ve benzeri yükümlülükler kiraya verenin katlanmak zorunda olduğu, çoğunlukla kira sözleşmelerinde bu yükümlülüklerin kiracıya yüklendiği ve bir gayrimenkulün mülkiyetinden kaynaklanan sigortalar veyahut da bu vergi yükümlülüklerin kiralayan yani mülk sahibinin üzerinde olduğu belirtilmiştir.

Kiralananın teslim anındaki ayıplardan sorumlulukları Madde 304 ve Madde 305 (Türk Borçlar Kanunu) kapsamında açıklanmış olup, kiraya verenin sorumluluğu ve kiracının fesih etme hakkının doğduğu durumlar belirtilmiştir.

Davalarda sıkça karşılaşılan bir durum olan ayıbın giderilmesini isteme ve fesihle ilgili Madde 306 açıklanmış olup kiracı, kiraya verenden kiralananındaki ayıbın uygun bir sürede giderilmesini isteyebileceği, bu sürede ayıp giderilmezse kiracının ayıbı kiraya veren hesabına giderebileceği ve bundan doğan alacağını kira bedelinden düşebileceğini veya kiralananın ayıpsız bir benzeriyle değiştirilmesini isteyebileceği belirtilmiştir.

Ayıbın, kiralananın öngörülen kullanım elverişliliğini ortadan kaldırması ya da önemli ölçüde engellemesi ve verilen sürede giderilmemesi halinde kiracının sözleşmeyi feshedebileceği belirtilmiştir. Kiraya verenin kiralananı uygun bir benzeri yerle değiştirebileceği ya da ayıbı hemen gidererek kiracının seçimlerinin önlenebileceğinin altı çizilmiştir.

Kira bedelinin ödenmesi borcunun kiracının en temel yükümlülüklerinden bir tanesi olduğu aktarılmış olup kiracının kira bedelini zamanında tam ve eksiksiz bir şekilde ödemekle yükümlü olduğu belirtilmiştir.



Kiralayan ile Kiracının, Hak ve Sorumlulukları ile Yasal Süreçte Karşılaşılan Sorunlar ve Taşımacılık Sektörüne Yansımaları

UN
GÜÇLÜ LOJİSTİK
GÜÇLÜ TÜRKİYE



30.11.2023

Kiracının temerrüdü ile ilgili süreleri ve koşulları Madde 315 üzerinden açıklanmıştır. Devamında, kiracının kiralananı sözleşmeye uygun olarak kullanması ve komşulara saygı gösterme yükümlülükleriyle ilgili maddeye açıklık getirilmiştir.

Kiracının ve kiralananın eksikliklerle ilgili yükümlülükleri aktarılmış olup kiracının eksiklerin giderilmesi ya da zararların önlenmesi amacıyla yapılan çalışmalara katlanmakla yükümlü olduğu belirtilmiştir. Ayrıca, kiracının kiralananında kira feshini gerektirmeyen ve kiracıdan katlanması beklenebilecek olan yenilik ve değişiklikler yapılabileceği belirtilmiştir.

Taşımacılar için asıl önemli olan konut ve çatılı işyeri kiralalarıyla ilgili uygulama alanı, kira bedeli, kiracının güvence/depozito vermesi, tüketici fiyat endeksi başlıklarını ilgili maddeler ile açıklanmıştır. Ayrıca, konut ve çatılı işyeri kiralalarında sözleşmenin sona ermesiyle ilgili durumlar açıklanmıştır.

Sözleşme süresinin bitiminden en az 15 gün önce bildirimde bulunmadıkça sözleşmenin aynı koşullarla bir yıl daha uzatılmış sayıldığı aktarılmış, kiraya verenin sözleşme süresinin bitimine dayanarak sözleşmeyi sona erdiremeyeceğini ancak on yıllık uzama süresi sonunda kiraya verenin bu süreyi izleyen uzama yılının bitiminden 3 ay önce bildirimde bulunmak koşuluyla ve herhangi bir sebep göstermeksizin sözleşmeyi sona erdirebileceği aktarılmıştır.



Kiralayan ile Kiracının, Hak ve Sorumlulukları ile Yasal Süreçte Karşılaşılan Sorunlar ve Taahhütçü Sektörüne Yansımaları



SORU: Kiralayan ile kiracının, hak ve sorumluluklarına yönelik yaşanan ihtilaflarda, halihazırda herhangi bir arabuluculuk sistemi devrede midir?

CEVAP: Evet, 2023 Eylül ayı itibariyle bu tarz ihtilaflarla karşılaşıldığı takdirde, mahkemeye gidilmeden önce arabulucuya gitme zorunluluğu getirilmiştir.

SORU: Arabulucu sistemiyle bu süreçlerin daha olumlu seyrettiğini söylemek mümkün müdür?

CEVAP: Elbette, arabuluculuk faydalı bir faaliyet olmaktadır, ancak yeni uygulanan bir yapı olması sebebiyle, konu hakkında arabuluculuk dairesinin yayınlarında yer alan anlaşma oranlarına bakılarak yorum yapılması daha sağlıklı olacaktır.

SORU: Yeni malikin satın alma sebebiyle tahliye kiracının taşınma masrafını zaruri olarak talep etmesi mümkün müdür?

CEVAP: Esasen, yasada bu konuyla ilgili bir düzenleme bulunmamaktadır. Ancak yine de bu durumlarla karşılaşıldığında kişinin doğrudan ve dolaylı birtakım mağduriyetlerine veyahut uğramış olduğu zararlara bakılması gerekmektedir.

Sonuç olarak, yeni malik, yasadaki kaynaklanan haklarını, bakmakla yükümlü olduğu kişilerin işyeri veya konut olarak ilgili yere ihtiyacı olduğunu ispatlamak gibi şartlara tabii olarak kullanabilmektedir.

Bu doğrultuda, yasada yeni malikin, malik sıfatını kazandığı tarihten itibaren 1 ay içerisinde noter kanalı ile ihtarnâme göndermesi ve 6 sonra dava açma hakkı bulunduğu belirtilmektedir. Bunun sebebi makul süre tanıyarak kiracıyı korumaktır.

SORU: Kira konusu ile ilgili düzenlemelerin lojistik sektörüne yansımaları nelerdir?

CEVAP: Sektörümüzle ilgili olarak bu tür davalara sebep olan olaylarla en çok depo kiralama konusunda karşılaşılmaktadır. Bu alanda hem kira miktarları hem de kiralanılan alan bakımından çok büyük alan ve meblağlardan söz edilmektedir. Yasada birtakım sınırlamalar olması sebebiyle, bu tarz dava süreçlerinin oldukça uzun sürdüğü de görülmektedir. Konuya ilişkin yerel mahkemeye, istinaf mahkemesine, temyiz yargıtay mahkemesine bakıldığında, dava süreçlerinin neredeyse 3 yıla yakın süreler aldığı görülmektedir. Örneğin, gerekçe olmadığı, yasada belirlenen sınırların olduğu durumlarda mülklerin çokça el değiştirdiği, yeni maliklerle karşı karşıya kaldığı görülmektedir. Gerekliliğin yapılmayacağı, taleplerin kabul edilmeyeceği için alan tahliye edilerek başkaları üzerinden kiraya verilmektedir.

Kira tespitleri tahliye davaları, iflas aşamaları getiren arka tarafta aslında bunun doğru olmadığını, şirketi tasfiyeye sokarak taşınmazın maliki kendini tasfiyeye sokmak suretiyle bu kira sözleşmesini feshetmek için böyle yollara gidildiği bile davalarda görülmektedir. Tahliye gerekçeleri olmadığı halde, yasada belirlenen şartların oluşmadığı durumlarda, mülklerin anlaşmalı bir şekilde el değiştirdiği, kiracıların yeni maliklerle karşı karşıya kaldığı görülmektedir. Mülk sahibi şirketlerin, sırf kiracıları çıkartabilmek için, şirketlerini tasfiyeye soktukları, şirketi iflas etmiş gibi göstermek kaydı ile, kira tespit davaları, açtıkları görülmektedir.



Kiralayan ile Kiracının, Hak ve Sorumlulukları ile Yasal Süreçte Karşılaşılan Sorunlar ve Taahhüt Sektörüne Yansımaları



SORU: Depo sahipleri ve kiralayan perspektiflerinden taraflara önermek istediğiniz şeyler nelerdir?

CEVAP: Yüzdeler bir dilime bakıldığında sektör içerisinde daha çok kiracı pozisyonunda olduğu görülmektedir. Elbette sektör sahiplerinin de mülk sahibi olduğu noktalar da bulunmaktadır.

Örneğin, bir taşımacı 2013 yılında depo için 10 yıllık kira sözleşmesi yapmış olsun, yıl 2023 olduğunda 10 yıllık süreç dolduğu için, herhangi bir gerekçe göstermesine sebep olmadan mülk sahibinin tahliye davası açma hakkı bulunmaktadır. Uzun süreli kira sözleşmeleri yapmak işletmeler açısından daha avantajlıdır. Çünkü yasa 10 yıllık kira sürecini 10 dönemlik kira dönemleri olarak kabul etmektedir. Yani 10 yıllık süre dolduğunda taraflar arasında bir anlaşma yoksa birer yıllık uzamalar olduğu varsayılarak aslında 19 yıl sonra mülk sahibinin tahliye davası açma hakkı oluşmaktadır.

Depo bulmanın da günümüzde çok kolay olmadığı düşünüldüğünde var olanların şartlara uygun olarak devam etmeleri önerilmektedir.

Mülk sahibi nazarından ise durum, döviz sınırlamaları, her ne kadar %25 sınırına takılmasa bile TÜİK'in 12 aylık TÜFE oranına sıkışma durumu yaşanabildiğinden birtakım sıkıntılar meydana gelmektedir.

Tüm taraflar adına, kira artışlarının baştan belirlenmesi, kira şartlarını öngörerek kira sözleşmelerinin bu hatlara uygun yazılı olarak yapılması büyük önem arz etmektedir.

Yine bu konuda sıkça karşılaşıldığı üzere özellikle kiracı kısmında yer alanlar için tahliye taahhütleri alınmaktadır. Bu tahliye taahhütleri çok çabuk sonuç doğuran bir belge olup mümkün olduğunca kiracılar tarafından verilmemesi ancak mülk sahipleri tarafından da alınması önerilmektedir.

SORU: Mülk sahibinin sözleşmeyi erken feshetmek istediği durumlarda kiracının hak durumu nasıl olmaktadır?

CEVAP: Kiracı aslında kira müddeti içerisinde her zaman kira sözleşmesini feshetme hakkına sahiptir ancak belirli kira sözleşmeleri açısından bakıldığında konuyla ilgili birtakım sıkıntılar ortaya çıktığı görülmektedir.

Örneğin, 1 yıllık kira sözleşmesi yapıldığını ve sözleşmenin 6. ayı sonunda kiracının sözleşmeyi feshetmek istediğini varsayalım. Normal şartlarda iki tarafta sözleşme ile birbirlerine bağlı olmaktadır. Bu sebeple sözleşmenin sonuna kadar kiracı kiralardan sorumlu olmaktadır.

Örneğimize göre ise kiracı geri kalan 6 aylık kiralardan sorumludur. Ancak kiracı belli süreler içerisinde sebepleri ile gerekli bildirim yaptıysa, kiralanan alana yeni bir kiracı bulduysa ve aynı şartlarda kiralamaya da müsaitse veyahut 1 ay sonra kiralanaçaksa hâkim makul süreyi kiraya verenlerin de zarar görmemesi açısından makul süre boyunca bir kira bedeli ödemesini öngörebilmektedir. Örnek olarak, bu konularda kira süresine, kiralananın durumuna bakılarak makul süre, 1 ay ile 6 ay olarak belirlenebilmektedir.



Kiralayan ile Kiracının, Hak ve Sorumlulukları ile Yasal Süreçte Karşılaşılan Sorunlar ve Taşımacılık Sektörüne Yansımaları



SORU: Kontratta kiralanan mülkün ne amaçla kullanılacağına lojistik deposu olarak belirtildiği kiralanan bir gayrimenkulde mülk sahibi ile kiracı arasında yapılan sözleşmede kiracının mülkü alt kiracıya kullanılmayacağı yazmaktadır. Ancak lojistik depolamada bazen deponun bir bölümünün sözleşmeyle kullanılabildiği bilinmektedir. Bununla ilgili ihtilaf durumlarının nasıl değerlendirilmesi gerekmektedir?

CEVAP: Aslına bakıldığında böyle bir sözleşmeye göre iki tane sözleşme bulunmaktadır. Bunlardan biri konuşulan çatılı konut ve işyeri kiralama olarak ifa edilen sözleşmedir. Soruda geçen ilk kısım ise bu sözleşmeye tabiidir. Ancak depoda içeride belli bir bölümü kiralama suretiyle yapmış olunan kiralama ise tam olarak çatılı konut ve işyeri kiralaması değildir. Ticari işletmeden kaynaklanan yani faaliyet alanı çerçevesinde kullanılan bir alandır. Dolayısıyla, bu sürece mülk sahibinin herhangi bir müdahalesinin söz konusu olamayacağı, kira sözleşmesine aykırı bir durum olduğu düşünülmemektedir.

Kaldı ki, kira sözleşmesinde belirtilen faaliyet konusunun dışında bir faaliyet gösterilmemiş (örneğin, lojistik hizmetleri adı altında kiralanan bir taşınmazın, araç yıkama faaliyetine dönüşmemiş olması gerekmektedir) olmaması gerekmektedir. Taşınmaz kira sözleşmesinde ne amaçla kiralaniyorsa o sebeple kullanılması esastır. Kiracının ticaret sicilinde kayıtlı faaliyet alanı içerisinde faaliyet göstermesi işin doğası gereğidir.

SORU: Araç kiralama konusunda (çekici, römork vb.) yaşanan sıkıntılar ve alınabilecek önlemler ile ilgili nelerden bahsedilebilmektedir?

CEVAP: Öncelikle bu kiralama taşınır kiralamasına ilişkin bir konu olup, bugünkü konumuz ile ilgili değildir. Araç kiralamaları kendi içerisinde farklı dinamikleri olan bir konudur. Elbette uzun süreli araç kiralamalarında, kiracının işlemler sıfatı ile bir takım sorumlulukları vardır. Türk Ceza Kanunu çerçevesinde kiracı, aracın kazasından, kazadan kaynaklı birinin zarar gördüğü durumlarda, aynı mülk sahibi gibi kabul edilerek sorumlu tutulmaktadır.



20.12.2023

Taşıyıcının en temel görevi kendisine teslim edilen bir yükün sorunsuz bir şekilde alıcısına teslim edilmesidir.

Bunun yanında ise taşıyıcının en temel hakkı gözettiği hak ve sorumluluklar dahilinde gerçekleştirmiş olduğu taşıma uyarınca bedelini yani navlununu almaktır. Bu doğrultuda, taşıyıcının sorumlulukları yasal düzenlemeler ile belirlenmesi sebebiyle taşıyıcı söz konusu düzenlemeler dışında herhangi bir sebeple cezalandırılmamaktadır.

Geniş bir sorumluluk alanına sahip olan izinli göndericiler transit rejiminde "İzinli gönderici, eşyanın transitine ilişkin gümrük işlemlerini kendi tesislerinde yapan, transit eşyasını hareket iç gümrük idaresine sunmaksızın aracı kendi tesislerinde mühürleyerek doğrudan çıkış (sınır gümrük idaresine) gümrüğüne sevk eden kişidir" şeklinde tanımlanmaktadır.

Tanımdan anlaşıldığı üzere CMR ve TTK'daki hükümlerden sorumlu olan izinli gönderici aynı zamanda transit rejiminden de sorumlu tutulmaktadır.

Ancak uygulamaya bakan idari kurum olan gümrüğün gerçekleşen olaylara CMR konvansiyonundan önce Gümrük Kanunu penceresinden bakmakta olduğu ve kararlarını da bu doğrultuda verdiği görülmektedir.

Bu noktada görülen davaların çoğu taşıyıcı lehine neticelenmekte olup Adalet Divanı'nın CMR Konvansiyonu çerçevesinde taşıyıcının kısıtlı sorumluluklarının genişletilemeyeceğiyle ilgili önemli kararları bulunmaktadır.

İzinli göndericinin sorumlulukları, taşıyıcı sorumluluklarından ayrışacak şekilde YYS (Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsü) hükümleri altında "artık gümrük idaresi gibi hareket edebilen taşıyıcı" statüsünde ele alınmaktadır.

İzinli gönderici sıfatıyla yetkisi genişleyen taşıyıcının bilinçlendirilmesinin yanı sıra bahsedilen uygulamaları yapan gümrük memurunun/idari personelin de belirli periyotlarda yapılacak olan eğitimler aracılığıyla bilinçlendirilmesi büyük önem arz etmektedir.

Mevcut olarak idari personellerin belirli rutinlerde almış oldukları bir eğitim sistemi bulunmamaktadır. Bu çerçevede, ilgili konular Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulunun da gündeminde olup mevcut sorunları içeren maddelerin de eklenmesiyle birlikte takibi tüm organizasyonlarca sürdürülmektedir.

Karar:

Gümrük idareleri tarafından taşımacıya uygulanan haksız yaptırımların ortadan kaldırılması amacıyla konuların, 2024 yılında Ticaret Bakanlığıyla yapılacak her toplantının gündemine alınması ve mümkün olması halinde bir Çalıştay düzenlemesinin UND gündeminde olması değerlendirilmiştir.

(2024 yılında gerçekleştirilmesi planlanan Çalıştay'da gündeme getirilecektir)



Sorumluluk Sigortalarından Kaynaklanan Sorunlar/Genel Anlamda Sigorta ile İlgili Sorunlar ve Sigortalarda Bulunan Savaş İstisna Klozları ve Savaş Teminatları

20.12.2023

Çalışma grubu üyeleri, bahse konu vakaların ender gerçekleştiğini, durumlar olduğunu, sık sık yaşanmasa da zaman zaman bu tür vakalara hazırlıksız yakalanılabileceğini belirtmiştir.

Rusya-Ukrayna savaşı çıktığında sektör için yapılan çalışmalar aktarılmış ve o dönemde nakliye sektörünün özellikle sigorta konusunda mümkün olabildiğince mağduriyetinin azaltılmaya çalışıldığı vurgulanmıştır.

Sigorta primlerinin çok yüksek olduğu ve sigorta şirketlerinin savaş durumundan kaynaklı savaş klozu (savaş durumundan kaynaklanan zararlara tazminat ödememe) uygulamaya başladığı belirtilmiştir.

Sigorta şirketlerinin daha çok sigortalının güçlü olmasına göre savaş teminatı sağlayabildiği ve bu durumda ise çok yüksek sigorta prim fiyatlarının ortaya çıktığı belirtilmiştir. Ayrıca, UND'nin önemli bir sektör temsilcisi olması sebebiyle, bu konuda bir çalışma yapabileceği, örneğin diğer konularda olduğu gibi bir Çalıştay programı planlayabileceği dile getirilmiştir.

UND'nin geçmiş yıllarda Hazine ve Maliye Bakanlığı nezdinde bu konuyu birçok kez gündeme getirdiği, bir çalıştay yapıldığı ve ortak bir havuz oluşturma noktasında ciddi çalışmalar yapıldığı aktarılmış ancak büyük ölçekli firmaların orta ya da küçük ölçekli firmalara göre daha fazla indirim aldığı ve ortak havuz önerisinin hayata geçirilemediği gibi tecrübeler yaşandığı paylaşılmıştır.

Tüm bu sonuçlara rağmen yapılacak yeni bir Çalıştayın mutlaka fayda sağlayabileceği de vurgulanmıştır.



24.01.2024

24.01.2024 tarihinde çevrim içi ortamda gerçekleştirilen toplantıda "CMR Konvansiyonu Kapsamında Taşıma ve Teslim Engelleri ile Taşıyıcının Hapis Hakkı" konuları görüşülmüştür:

Av. Egemen Gürsel Ankaralı – CMR Taşıma ve Teslim Engellerinin Çıkması Durumunda Yapılması Gerekenler

Taşımacının bilgi edinmek açısından mal hakkında tasarruf hakkı olan taraftan talimat alması gerekmektedir. Bu doğrultuda CMR' nin 12. Maddesi tasarruf hakkına (talimat verme yetkisine) ilişkin bir düzenleme olup talimat verme yetkisi genellikle gönderen tarafta bulunmaktadır. Ancak emtianın alıcıya teslimi veya CMR belgesinin bir nüshasının alıcıya geçmesi halinde gönderenin talimat verme yetkisi ortadan kalkmaktadır. Bazı durumlarda, taraflar buna yönelik anlaşma yaptıklarında ya da buna yönelik aralarında teslim şekilleri belirlediklerinde bu hak taşımanın başladığı andan itibaren de alıcıya geçebilmektedir.

CMR m.14'de "Mallar teslim mahaline varmadan önce, mukaveleyi sevk mektubunda öngörülen şartlara göre uygulamak, herhangi bir sebeple mümkün olmadığı takdirde taşıyıcı, 12. madde hükümleri gereğince malları tasarruf etmek hakkına haiz şahıstan talimat isteyecektir." belirtilmektedir.

Bununla birlikte, şartlar malların sevk mektubunda öngörülenden farklı bir şekilde taşınmasına müsait ise ve taşıyıcı malları tasarruf etme hakkına haiz şahıstan uygun bir zaman içinde talimat alamamışsa, tasarruf hakkına haiz kimsenin menfaatlerine en uygun görünen tedbirleri almakla yükümlü olmaktadır. CMR m.15'de yer alan "Yükün teslim yerine varışından sonra koşullar bunların teslimini engellediği hallerde taşımacı göndericiden talimat isteyecektir.

"Eğer alıcı yükü kabul etmezse, gönderici sevk mektubunun birinci nüshasını vermeden yük üzerinde tasarruf etme hakkına sahiptir." bu madde öncelikli olarak taşıyıcının tasarruf sahibi şahıstan sözü geçen talimatı mutlaka yazılı ve uygun olarak alması gerektiğini vurgulamaktadır.

Taşıyıcının karşılaştığı masrafları kimin karşılayacağı konusunda ilgili önemli husus ise 16. Madde'de "Taşıyıcı, talimat istemiyle yaptığı masraflarla bu talimatı yerine getirmenin gerektirdiği masrafları geri almak hakkına haizdir. Ancak bu masrafların kendi kusur ve ihmali yüzünden yapılmamış olması gerekir." şeklinde belirtilmektedir.

CMR konvansiyonunda taşıyıcıya bazı durumlarda malları satabilme yetkisi verilmektedir. "Mallar çabuk bozulan cinsten ise, veya durumları öyle gerektiriyorsa yahut depo masrafları malların değeri ile mütenasip değilse taşıyıcı, bu malları tasarruf etmek hakkına haiz şahıstan talimat beklemeden onları satabilir."

"Ayrıca makul bir süre geçtikten sonra, bu malları tasarruf etmek hakkına haiz olan şahıstan, makul olarak ifa edebileceği aksine bir talimat almadıkça, başka durumlarda da malların satışına tevessül edebilir." 16. Madde içerisinde bu şekilde bahsedilen satabilme daha çok teoride kalmakta olup uygulaması oldukça zor ve hassas bir konu olmaktadır.



24.01.2024

Taşıyıcının sorumluluklarını tamamıyla yerine getirdiği, vesaik mukabili taşımalarda taşıyıcı malı alıcıya teslim etmeme hakkına sahiptir. Zira vesaik mukabili taşıma açısından, vesaik ödenmeden emtianın alıcıya teslim edilmesinden bahsedilmesi mümkün olmamaktadır.

Mesafe navlunu olarak da bilinen taşıma ücreti hakkındaki düzenleme ise TTK m.870/2' de yer almakta olup "Taşıma, bir taşıma veya teslim engelinden dolayı, süresinden önce sona erdirilirse, taşıyıcı taşımanın tamamlanan kısmıyla orantılı olarak taşıma ücretine hak kazanır." şeklinde ifade edilmektedir.

Av. Dr. Turkay Özdemir – Taşıyıcının Hapis Hakkını Kullanma Koşulları ve Şartları

Taşıma işini yapmayı üstlenen, gönderilene teslim işini yapan ve taşıma sözleşmesinde yer alan şartlara göre faaliyetine mukabil navlun (taşıma ücreti) hakkına sahip olan kişiye taşıyıcı, denmektedir .

TTK m.891 "Taşıyıcı, taşıma sözleşmesinden doğan bütün alacakları için Türk Medenî Kanununun 950 ilâ 953. maddeleri uyarınca eşya üzerinde hapis hakkını haizdir." gereği taşıyıcının hapis hakkı ifade edilmektedir.

Taşıyıcı, taşıma işini bitirdikten sonra taşıma ücretini alamadığı durumda; eğer ki ödemenin vadesi gelmemişse, sözleşmede taşıma bedeli göndericiye ödenmiştir, peşin ödenmiştir gibi ibareler bulunuyorsa, hapis hakkını kullanamamaktadır.

Hapis hakkının kullanılabilmesi için talep edilebilir muaccel, bir alacağın olması gerekmektedir. Muacceliyet, sözleşmeye göre belirlenmektedir eğer sözleşmede özel bir hüküm bulunmuyorsa, kanunda yer aldığı gibi taşıma işi sonunda yükün gönderilene teslim hazırlanmış olduğu anda hapis hakkı kullanılabilir. İstisnai olarak, borçlunun hacze düştüğü, konkordato ilan ettiği, iflas sürecine girdiği durumlarda muaccel olmayan alacak için dahi hapis hakkı kullanılabilir.

Hapis hakkı, yasal bir rehin hakkı olup borçlunun malını, borçlunun rızasıyla elde bulundurmaktır. Buradaki önemli hususlardan biri de ilanihaye malı tutmak, malı teslimden kaçınmak hak kullanımına örnek bir tutum olmamaktadır. Zira mal bu şekilde tutulduğu vakit ardiye masrafına, araç bekleme masrafına yol açıyorsa malı bekletmek dürüst bir hak kullanımı olmayacaktır.

Taşıyıcı, taşıma işleri acentesi veya taşıma işleri komisyoncusu yükü teslim aldığı anda zilyet konumuna gelmektedir ancak yük üzerinde kullanma, yararlanma ya da tasarruf hakkı bulunmamaktadır. Bu doğrultuda, yük ilgilisi için zilyet konumunda olmaktadır. Bununla birlikte, taşıyıcı ancak hak edişlerine karşılık malı sattırma ve alacağını alma hakkına sahiptir.

Eğer mal, paraya çevrilebilecek bir mal değilse, böyle bir imkân tanımyorsa veya sözleşmede hapis hakkı kullanılamayacağına dair bir taahhüt belirtilmiş ise hapis hakkının kullanımı mümkün olmamaktadır.



24.01.2024

Hapis hakkının; malı tutmak, tesliminden kaçınmak, ihtilaf doğrultusunda malı teslim etmek için bir teminat yatırılmasını istemek ya da teminat yatırılmış olsa bile alacağın tartışmalı olması nedeniyle rehinin paraya çevrilmesi yönünde takibe girişme şekillerinde kullanımları bulunmaktadır.

Burada karıştırılmaması gereken önemli bir husus ise, navlun borçlusu taşıma sözleşmesi gereği gönderendir ancak söz konusu rehinin paraya çevrilmesi olduğunda TTK'da buna yönelik olarak "Rehinin paraya çevrilmesine yönelik bildirim gönderilene yapılması şarttır. Gönderilen bulunamıyorsa veya malı teslim almayı reddediyorsa, bildirim gönderene karşı yapılır." ifadesi yer almaktadır.

Özellikle, fiili taşıyıcı ile asıl gönderenin sözleşme ilişkisi aynı şartlarda ise yani müteakip taşıyıcı söz konusu ise, sözleşme şartları aynı olmaktadır. Bu doğrultuda akdi taşıyıcı taşıma bedelini aldığı halde fiili taşıyıcının taşıma bedeli ödemişse fiili taşıyıcının hapis hakkı bulunmaktadır.

Öte yandan, yük sonraki taşıyıcıya teslim edilirken önceki taşıyıcı henüz alacağını alamamış ise ve buna karşılık rehin hakkını kullanmasına yönelik bildirimde bulunduysa sonraki taşıyıcı önceki taşıyıcının hapis hakkını korumakta olup burada zilyetliğin doğrudan olması değil dolaylı yoldan olması da kabul görmektedir.

Taşıyıcının alacağını alamadığı durumda alacağını elde edebilmek için elindeki en güçlü imkân zilyeti olduğu malı elinde tutarak sattırmak ve içinden parasını almaktır. Her ne kadar malın ne kadarının tutulacağı veya satılacağı gibi unsurlara yönelik kanunda özel düzenlemeler bulunmuyor olsa da yargıtay kararlarında görülmektedir ki alacağına yeter kadar mal için hapis hakkı kullanılmaktadır.

Rehinin paraya çevrilmesi yoluyla takip yapılmasına ilişkin deniz ticaretinde 15 günlük bir süre bulunmakta olup demoraj, bekleme ücreti, ardiye-liman masrafı oluşmasını asgaride tutacak şekilde rehinin paraya çevrilmesi uygun olmaktadır.

Birden çok taşıyıcı olduğu durumlarda, bütün taşıyıcılar kendi alacakları, masrafları ve hak ilişkileri bakımından muaccel oldukları ölçüde hapis hakkına sahiptirler ancak sözleşmenin nispiği gereğince, alt taşıyıcının asıl borçlusu üst taşıyıcı, (akdi taşıyıcı) olmasına rağmen yasal rehin-hapis hakkından dolayı gönderen ve gönderilen kendi alt taşıyıcılarına taşıma bedellerini ödemeyen taşıyıcılarının risklerini de hala taşımaya devam etmektedir.

Bunların yanı sıra, hapis hakkı kullanımına ilişkin üç olasılık bulunmaktadır:

- Alt taşıyıcının hapis hakkı imkânı varken üst taşıyıcının olmaması
- Üst taşıyıcının hapis hakkı varken alt taşıyıcının hapis hakkı olmaması
- Alt taşıyıcı ve üst taşıyıcının eşit haklara sahip olması (müteakip taşımalarda kesin iken, alt taşıma sözleşmesinde uygulandığı takdirde)



CMR Konvansiyonu Kapsamında Taşıma ve Teslim Engelleri ile Taşıyıcının Hapis Hakkı

UNO
GÜÇLÜ LOJİSTİK
GÜÇLÜ TÜRKİYE



24.01.2024

Filten elde bulundurulmuş hapis hakkı, (kendi taşıma sürecinden kaynaklı alacaklı olan taşıyıcının hapis hakkı) ise üstün hak konumunda bulunmaktadır.

Gönderilen veya gönderenin, taşıyıcının alacak iddiasını karşılayacak kadar bedeli mahkeme kararı ile depo etmesi halinde, hapis hakkı sona ermekte ve mal teslim edilmektedir.

Bu durumda, taşıyıcının teminata erişebilmesi için yine rehinin paraya çevrilmesi yolu ile takip, alacak davası ve sair yolla alacağının sabit olmasını sağlaması gerekmektedir. Eğer böyle bir yola girmiyorsa, teminatı çözdürmek için teminatı yatıran gönderen/gönderilenin menfi tespit davası ikame etmesi gerekmektedir.

Eğer teminat, alacaklının alacak zamanaşımı süresince bozduklarında alacak alınmamış ise teminatı yatıranın talebi ile serbest bırakılması değerlendirilmektedir.

Tüm bunlar dahilinde alacak tahsili riskli gözüküyor ise, muacceliyet tarihleri konarak sınırların belirlenmesi tavsiye edilmektedir.

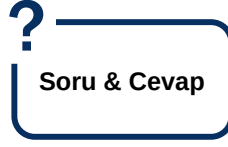
Gerçekleştirilen taşımaların bir kısmı tamamlanmış bir kısmı da süregelmekte olan bir durumda, tamamlanan taşımaların ödemesi yapılmamış ve süreci devam etmekte olan taşımaların ödemesinin de henüz vadesinin gelmediği durumda devam etmekte olan taşıma adına hapis hakkı kullanılamamaktadır.

Zira TTK'da CMR'de bahsi geçen hapis hakkı konusu için hapis hakkının aynı sözleşmeler uyarınca kullanılabilirdiği görülmektedir.



CMR Konvansiyonu Kapsamında Taşıma ve Teslim Engelleri ile Taşıyıcının Hapis Hakkı

UN
GÜÇLÜ LOJİSTİK
GÜÇLÜ TÜRKİYE



24.01.2024

SORU: Malların satılmasıyla alakalı satış için düzenlenmiş CMR maddelerine göre hâkim kararına gerek olmadığı anlamı çıkarılması mümkün müdür?

CEVAP: CMR'nin düzenleniş şekli gereği, ayrıca bir karar gerekliliği gözükmemektedir ancak teoride böyle görünse de uygulandığı ülkeden ülkeye değişiklik göstermektedir.

SORU: Tasarruf hakkı taşıma bitmeden el değiştirebilmekte midir?

CEVAP: Gönderenin yani muhatabın değiştirilmesi buna nazaran çok daha kolay bir eylemdir. Emtia gönderilenin eline geçene kadar, hapis hakkı değiştirilebilmektedir ancak tasarruf hakkının değişikliği, tarafların rızasını gerektirmektedir. Teoride mümkün olmakla birlikte pratik olarak mümkün olmadığı durumlar da görülmektedir.

SORU: Taşıyıcının yani nakliyecinin tasarruf hakkı var mıdır?

CEVAP: Yasal düzenlemede böyle bir durum yer almamaktadır. Tasarruf hakkı, nakliyeciye yönlendirilerek kullanılan bir haktır. Konvansiyonun düzenlenme amacına göre, nakliyeciye verilmesi mümkün değildir.

SORU: Tasarruf hakkının kaybına neden olan sebepler nelerdir?

CEVAP: Örneğin, taşımacı varma yerine gelip emtiayı teslim edecek kimseyi bulamadığında, gerekli talimatları da alamıyor ve gönderene de ulaşmıyor (kendisine talimat verecek otorite ortadan kaybolmuş) olsun, böyle bir durumda taşımacı, emtia için en uygun en verimli kararı (yükü boşaltmak vb. eylemler) almak durumundadır.

SORU: Sözleşme olmadan mail veya WhatsApp yazışmalarıyla yapılan uyarıların geçerliliği nedir?

CEVAP: CMR belgesiyle taşıma ilişkisi düzenlenmektedir ve bunun öncesi ve sonrası kurulan iletişimler genellikle mail üzerinden gerçekleştirilmektedir. Bu durumlarda da elektronik imza kullanımı doğru olmaktadır.

Burada sözleşmenin kurulduğu mail adresi üzerinden yapılan yazışmalar teamül oluşturmaktadır. Şirketlerin kurumsal mail adresleri üzerinden gerçekleştirilen konuşmaların delil niteliği de olabilmektedir.

Ancak gönderen veya tasarruf hakkı sahibi uzantısı şüpheli olan, hiç kullanılmayan bir mail adresi üzerinden bu işlemi yapıyorsa taşımacının duyarlı davranarak teyit etmeden şüpheli davranarak hareket etmesi gerekmektedir. Zira böyle durumlarda ek talimat alınması gerekir. Bunu ispatlayamadığı takdirde taşıyan, olaylardan kendisi sorumlu olacak demektir.



CMR Konvansiyonu Kapsamında Taşıma ve Teslim Engelleri ile Taşıyıcının Hapis Hakkı

UNO
GÜÇLÜ LOJİSTİK
GÜÇLÜ TÜRKİYE



24.01.2024

SORU: Oluşan masraflardan navlun farkı nasıl belirlenmektedir?

CEVAP: Sözü edilen 870. Madde mesafe navlunu konusundan katettiği mesafede hak ettiği kadar olan ücreti alabilir bir de talimatın doğurduğu ek masraflar var ise bunlar da CMR 16. Maddeye uygun olarak talep edebilmektedir. Yük ve gönderenle ilgili olmayan masraflar varsa bunları talep edemez.

SORU: Emtia araç yüklü, alıcının sahasında ya da deposundayken ancak yük henüz boşaltılmamış olduğu durumda yaşanan anlaşmazlık yüzünden nakliyeciyi tasarruf hakkını kullanabilmekte midir?

CEVAP: CMR de bu sınır sevk mektubunun bir nüshasının alıcının eline geçmesine kadar şeklinde belirtilmektedir. Alıcının sahasında ancak herhangi bir evrak teslimi gerçekleştirilmediğinde CMR' ye uygun olarak gönderen hala muhatap olmaktadır. Ancak alıcının sahasına geçilmiş, evrak teslimi gerçekleşmiş yalnızca işlemler için beklendiği bu pozisyonda bu hak gönderilene geçmektedir.

SORU: Muaccel olmayan bir alacağın alıcı veya gönderici ile yaşanan bir anlaşmazlık nedeniyle ödemesinin yapılamayacağı riskini düşünen taşıyıcı hapis hakkını kullanabilmekte midir?

CEVAP: Bir ihtilaftan dolayı taşıyıcı ödemesini alamama endişesi taşıyorsa ve aradaki ihtilafa binaen yolculuğuna devam edip etmemesi hususunu sorması gerekmesi sebebiyle henüz taşıma sürecinin devam ettiği aşamada mutlaka gönderenden talimat almalıdır. Bu doğrultuda, varma yerine ulaşılmadan, gönderilenin bölgesine geçmeden önce sorunun çözümü konusunda gönderenle durumun çözülmesi uygun olacaktır.

Zira gönderen ve gönderilen arasında ihtilaf olması sebebiyle alacak muaccel hale gelmez. Haciz, konkordato, iflas, erteleme yani hukuksal anlamda acze düşme durumu olmadığı sürece hapis hakkı kullanılamamaktadır.

SORU: %50 peşin %50 teslim sonrası ödeme şartıyla anlaşmış bir taşımada ilk ödemesini alamayan nakliyeciyi yükleme sonrası beklemiş ve ödemesini alamamıştır. Daha sonraki süreçte, anlaşmada ödeme şartı olmasına rağmen güven bunalımı yaşayan taşıyıcı, tüm ödemesini almadan taşımaya devam etmeyeceği bildiriminde bulunması haklı bir bildirim midir?

CEVAP: Aslına bakıldığında taşıyıcı ödemenin peşin kısmını alamadığı takdirde aralarındaki sözleşmeye uygun taşımanın devam etmesi mümkün olmadığı için yük araçtayken sözleşmeden dönülmüşçesine yola çıkmayabilir, hapis hakkını kullanabilir ve yükü taşımaktan kaçınabilir.

Örneğin taşımacı % 50 peşin kısmını almış ve sonraki kısmı alamayacağını bir aciz vesikası, ödememe, temerrüt, dirençlilik yani ödemekten kaçınılacağına dair güçlü emarelerin olması gerekmektedir.



CMR Konvansiyonu Kapsamında Taşıma ve Teslim Engelleri ile Taşıyıcının Hapis Hakkı



24.01.2024

SORU: Ödemelerin 45 günlük vadelerle yapıldığı farklı araçlarla ve tarihlerde birden çok taşıma faaliyetini içeren bir operasyonda, yazılı bir sözleşme bulunmamaktadır. Ayrıca taşımaların bazıları tamamlanmış ve bazıları da devam etmektedir. Tamamlanan taşımaların ödemesi yapılmamış, devam etmekte olan taşımaların ödemelerinin ise henüz vadeleri gelmemiştir. Devam eden taşımalar açısından tamamlanmış taşımadan doğan vadesi gelmiş önceki alacakları açısından hapis hakkı kullanılabilir mi?

CEVAP: Normal ticari hayatta, ticaret hukuku bakımından, tacirin alacaklarının sebebi her ne olursa olsun borçlunun bir menkul malı alacaklının elindeyse irtibat var olduğu kabul edilir ve hapis hakkı kullanılabilir. Ancak taşıma hukuku açısından bakıldığında, bu mümkün değildir. Çünkü gerek CMR' de gerek TTK'da "o sözleşmeden kaynaklanan" ifadesiyle hapis hakkı kullanılabilirliği belirtilmektedir. Eğer bir sözleşme birden çok taşımayı içerisinde barındırıyorsa, yani sözleşmede işlerin bir bütün olduğu tanımlanmış ve tek taşıma bedeli gibi kararlaştırılmışsa bu durumda teslim edilmeyen yükler için teslim edilenlerin parası için hapis hakkı kullanılabilir.

Ancak bunun dışında taşıma bir bütünlük göstermiyorsa, her taşıma ayrı ayrı münferit taşımalardan ibaretse sırf çerçeve sözleşme, lojistik hizmet sözleşmesine dayanarak hapis hakkının kullanılmayacağı düşünülmektedir. Her taşıma bedeli için ayrı konuşulduğuna göre, ayrı ayrı hapis hakkı kullanılması gerekmektedir. Zira 45 günlük vade verildiğinde hapis hakkının kullanılmaması göze alınmaktadır.

SORU: Nakliye anlaşmasında emtiayı teslim sonrası ödemenin hesaba havale şeklinde olması anlaşılmalıdır. Nakliyeci bir üst nakliyeci ya da müşterisi ile ödemenin geleceğini fark etmişse taşımayı buna rağmen yapmalı mıdır yoksa taşımayı sonlandırmalı mıdır?

CEVAP: Taşıma ödemesinin teslimden sonra bankaya havale şeklinde belirlenmesi nedeniyle hapis hakkı kullanma iddiası olmayacaktır.

SORU: Yük kendi antrepomuza indirilmişse tacirin daha önceki taşımaların ücretini vadesinde ödememesi nedeniyle, malı ve evrakları teslim etmeme durumu herhangi bir sorun yaratmakta mıdır?

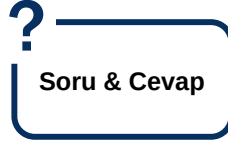
CEVAP: Bu hususta malı geçici depolama yerine veya antrepoya indirdiğimizde mal üzerindeki zilyetlik hakkımızın devam edip etmemesi önem taşımaktadır. Eğer bu antrepo alıcının anlaşmalı, sözleşmeli yeriyse burada artık tasarruf hakkı sona ermektedir.

Ancak eğer antrepo tarafın kendi ayarlamış olduğu yer ise taşıma bedeli alacağı nedeniyle malı gönderenden habersiz teslim edemeyeceği önceden anlaşılmış olmaktadır böylece depocu da taraf adına hapis hakkını temsil etmekte olacaktır. Yani buradaki önemli kısım antrepocunun kimin adamı, yardımcısı olduğudur.



CMR Konvansiyonu Kapsamında Taşıma ve Teslim Engelleri ile Taşıyıcının Hapis Hakkı

UNO
GÜÇLÜ LOJİSTİK
GÜÇLÜ TÜRKİYE



24.01.2024

SORU: Defter tutulmasını icra dairesi kanalıyla mı yaptırmak gerekmektedir? Pek çok icra dairesi hapis hakkını bilmemektedir ya da nasıl uygulayacağı hakkında bir fikri bulunmamaktadır. Memur kanalıyla malın tespitine gitmek istendiğinde memur bunu yapamayacağı söylendiğinde, taleplerin nasıl icra edileceği bu şekilde bir sorun haline gelmektedir. Bu uygulamada nasıl bir somut çözüm bulunmaktadır?

CEVAP: Mal gümrüklü mal ise, serbest mal değil ise mutlaka gümrük idaresinin denetimindeki ve kontrolündeki bir depolama alanına malın indirilmesi ve listenin oradan çıkarılması ve o listeyle birlikte doğrudan İcra Müdürlüğüne gidilerek rehinin paraya çevrilmesi yoluyla takibi yapılmaktadır.

Herhangi bir şekilde İcra Müdürlüğüne malın götürmesi, mal tutanağı düzenlenmesi, defter tutturulması mümkün değildir. Zira taşıyıcı, defter tutmaktadır (malın listesini çıkarmaktadır). Taşıma bedelinden alınacak kısımda ise ihtiyaç kadar malı tutup geri kalanını teslim etmesi gerekmektedir.



ULUSLARARASI NAKLİYECİLER DERNEĞİ

UND YAYINLARI

TAŞIMACININ BAŞUCU KİTABI

TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNÜN HUKUKİ REFERANS KAYNAĞI

Örnek Sözleşmeler, Tutanaklar, Emsal Yargı Kararları ve
Sık Karşılaşılan Konulara Çözüm Önerileri

Av. Naz Ege EGE

Av. Egemen Gürsel ANKARALI

Av. Turkey ÖZDEMİR

TOBBUND
BRIDGING BORDERS



Taşımacının Başucu Kitabı uluslararası karayolu taşımacılık sektörü tarafından uzun yıllardır talep edilen hususlar dikkate alınarak hazırlanan ve sektörümüz için hukuki referans kaynağı niteliğindeki bir eserdir.

Taşımacının Başucu Kitabı'nın sektörümüzle buluşturulması için uzun süredir yoğun çaba sarf edilmiş olup, arka planında ciddi bir zaman, emek ve özveri yatmaktadır.

Yukarıda da bahsedildiği üzere, Taşımacının Başucu Kitabı, sektörden gelen talepler üzerine hazırlanmış olup uluslararası karayolu taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren firmaların taraflarla yapacakları sözleşme, anlaşma ve hazırlanması gereken talimat ve tutanak örnekleri ihtiva etmektedir.

Bu çerçevede, UND olarak, sektörümüzün ihtiyaç duyduğu söz konusu talebe yanıt verebilmek için yoğun bir çalışma gerçekleştirilmiş ve bu eser sektörümüzün istifadesine sunulmuştur.

Taşımacının Başucu Kitabı;

- Sektörümüze maksimum fayda sağlayacak ve güncel ihtiyaçlara cevap verecek nitelikte hazırlanan bir Başucu kitabı oldu,
- Sektörümüzün ana faaliyet alanları ve öncelik arz eden tüm konu başlıklarını kapsamına özen gösterildi,
- Alanında uzman hukukçular tarafından hazırlandı,
- Taşımacılarımızın, günlük operasyonlarında ihtiyaç duyabilecekleri tüm sözleşme örneklerine ulaşabilmelerine ve kendi iş yapış modellerine göre uyumlaştırarak kullanabilmelerine imkan sağlandı,
- Başucu kitabı genel olarak; sektörümüzün ihtiyaç duyduğu CMR & TTK (Türk Ticaret Kanunu), Gümrük ve Kaçakçılık Kanunu, İş Kanunu, Sigorta Sorumlulukları, KVKK ve bunlarla sınırlı olmamak üzere faaliyet alanlarını içeren tüm sözleşme, talimat, tutanaklar ve pratikte bunların uygulanmasını içeren bilgi notlarının da yer aldığı hukuki bir referans kaynağı oldu.

Sektörümüz açısından son derece önemli olan Taşımacının Başucu Kitabı UND Hukuk Çalışma Grubu'nun değerli üyeleri Av. Naz Ege EGE, Av. Egemen Gürsel ANKARALI ve Av. Dr. Turay ÖZDEMİR tarafından hazırlanmıştır.

Taşımacının Başucu Kitabı'nın yayınlanmasında ise değerli desteklerini esirgemeyen Platin Sponsorumuz DFDS Denizciliğe, Altın Sponsorumuz TIRSAN Treylere, Gümüş Sponsorumuz IVECO'ya ve Özel Sponsorumuz TOBB UND'ye sektörümüz adına teşekkürlerimizi sunarız.

Taşımacının Başucu Kitabı

LANSMAN GÖRSELLERİ



ŞERAFETTİN ARAS



AV. NAZ EGE EGE



AV. EGEMEN GÜRSEL
ANKARALI



AV. DR. TURKAY ÖZDEMİR



FUAT PAMUKÇU



ZEYNEP NUHOĞLU



MEHMET UYLUKÇU



HAKKI İSINAK

Taşımacının Başucu Kitabı

PLAKET TAKDİMİ



AV. NAZ EGE EGE



AV. EGEMEN GÜRSEL
ANKARALI



AV. DR. TURKAY ÖZDEMİR



FUAT PAMUKÇU



ZEYNEP NUHOĞLU



MEHMET UYLUKÇU



HAKKI İŞINAK

LANSMAN GÖRSELLERİ



“

TAŞIMACININ BAŞUCU KİTABI LANSMANI

25 MART 2024

”



GÜÇLÜ LOJİSTİK
GÜÇLÜ TÜRKİYE



ULUSLARARASI NAKLİYECİLER DERNEĞİ

International Transporters' Association
of Türkiye



und.org.tr



[UNDORGTR](https://twitter.com/UNDORGTR)



[und.org.tr](https://www.instagram.com/und.org.tr)



[UND.ORG.TR](https://www.facebook.com/UND.ORG.TR)



[UND](https://www.linkedin.com/company/und)



[@UluslararasıNakliyecilerDerneği](https://www.youtube.com/@UluslararasıNakliyecilerDerneği)

Nispetiye Cd. Seheryıldızı Sk. No: 10 Etiler
PK: 34337 / Beşiktaş - İstanbul