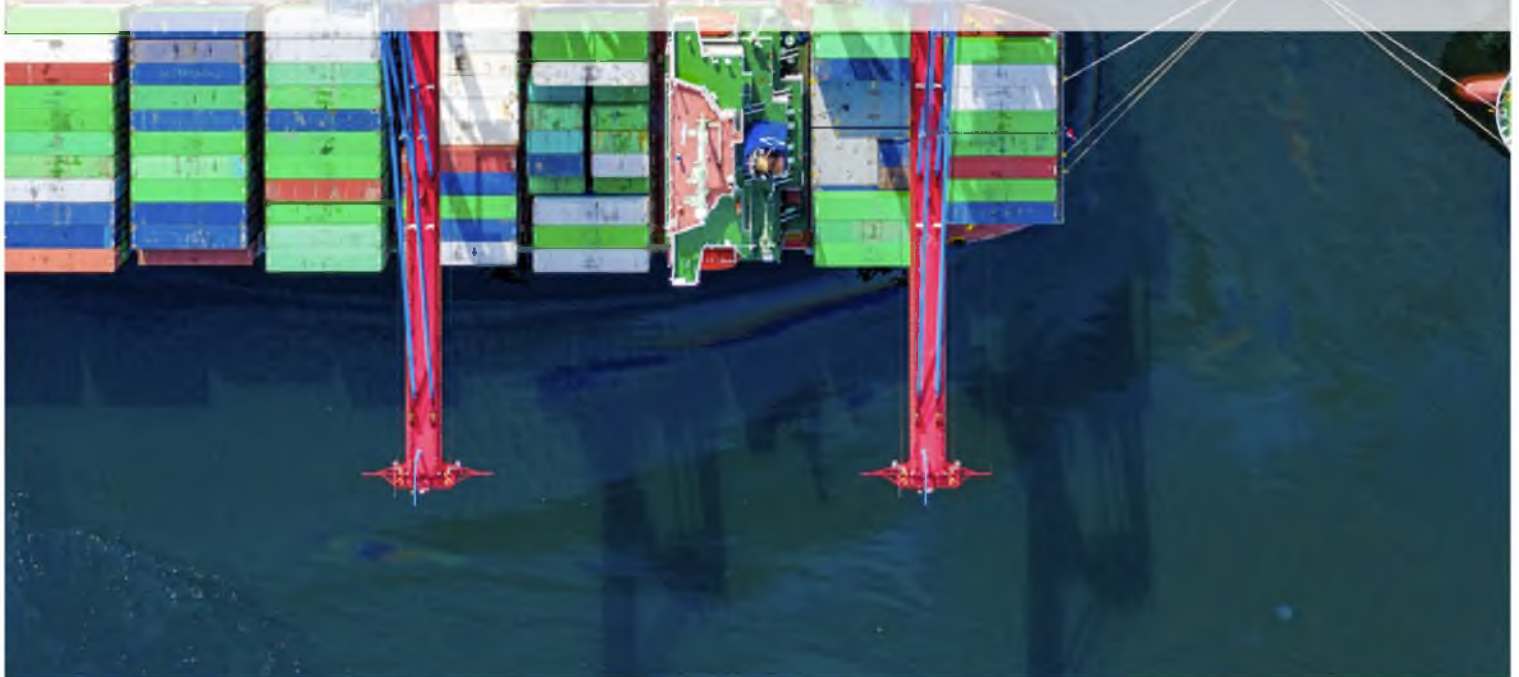




İSTANBUL BAROSU
LOJİSTİK VE TAŞIMA
HUKUKU
KOMİSYONU



BÜLTEN NİSAN-MAYIS 2022



BAŞKANIN ÖN SÖZÜ

Hayata dair çok güzel bir hikaye ile söze başlamak istiyorum.

Adamın biri bilge bir kral olmakla ün salmış kralın yanına gider. Krala şunu sorar "Efendim söyleyin bana hayatta özgürlük var mıdır?". Kral "Elbette" der, "Kaç bacağı var senin?". Adam soruya şaşırarak "İki efendim" der. Kral "Pekala, tek bacağının üstünde durabilir misin?", "Elbette" diye cevap verir adam. Kral "O halde hangi bacağın üstünde duracağına karar ver". Adam biraz düşünür ve sol bacağı üstünde durmaya karar verir. "Tamam" der Kral, "Şimdi de öteki bacağınızı kaldır." Adam şaşırır "Bu imkânsız kralım" der. "Gördün mü?" der Kral " Özgürlük budur. Sadece ilk kararı almakta özgürsün. Ondan sonrasında değil."*(Tiziano Terzani'nin Atlıkarıncada Bir Tur Daha adlı kitabından)*

Mesleğimizi seçerken de aynı şey söz konusu olmadı mı ? Hukuk fakültesine girdiğimiz an, hangi bacağımızın üzerinde duracağımıza karar verdiğimiz andı. Bu karardan sonra süreç ilerledi, eğitimimizin devamı ile birlikte, hayatın bize sorumluluklar verdiğini hem kendimize hem toplumumuza karşı görevlerimizin olduğunu gördük. İlerledikçe; insanlar ve toplumlar arası ilişkilerde tarafların sadece birbirlerine değil, aynı zamanda bu ilişkileri çevreleyen hukuki yapıya da güven duymalarını gerektiğini ve bunu sağlamanın görevimiz olduğunu öğrendik.

Profesyonel yaşantımız içinde, adalet, hakkaniyet ve güven temelli çalışmalar yaparken, hukuk biliminin derinliklerine dalmayı, araştırma yapmayı, bilgilerimizi, tecrübelerimizi geliştirmeyi, paylaşımı, çalıştığımız alanlarda uzmanlaşmanın çok önemli olduğunu fark ettik. Kararımızı verdiğimiz o ilk günden itibaren süreç devam ediyordu, mesleğimizde ilerlerken, profesyonel başarılar kazanma, uzmanlaşma kişisel gelişimimizin bir parçası olmalıydı.

İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu, meslektaşlarımızın uzmanlaşması ve mesleki gelişiminin sağlanmasını öncelikli ilke edinerek kuruldu. Komisyon olarak, mesleki gelişime katkı sağlarken, ilgi alanlarındaki tüm güncel gelişmeleri meslektaşlarımıza ve sektör profesyonellerine ulaştırma amacı içinde olduk.

Bugün, mesleğimizin geldiği noktada, hukukta uzmanlaşmanın çok önemli olduğu ilkesinden hareket ile eğitim çalışmaları, panel ve konferanslar düzenlemekte, bunların görsel ve yazılı ortamlarda yaygınlaşmasına çalışmaktayız.

Ekonomi ve hukuk, ulusal ve uluslararası olarak belirlenmiş resmi standartlar olmadan iyi işleyemez. Standartların belirlenmesi ve objektif kuralların ortaya konulması ve iyi uygulanabilmesi için hukuk bilimine ve uzman hukukçulara ihtiyaç vardır. Hukuk kuralları, kabul edilebilir ve güvenilebilir bir ortam yaratılması halinde işlerlik kazanır ve daha iyi uygulanabilir.

Lojistik ve Taşıma Hukuku, uluslararası düzeyde Dünya Ticaret Örgütü'nün kurulması, ithalat ve ihracata dayalı ticaret politikalarının teşvik edilmesi ile son yıllarda çok hızlı gelişmiştir. Ulusal alandaki mevzuat alt yapımız , uluslararası düzeydeki bu hızlı gelişime ayak uydurmuştur.

Hava, Kara, Demiryolu, Denizyolu, Karma Taşımaların yanında, Dış Ticaret , Gümrük, Depo Sözleşmeleri, Sigorta , Tedarik Zinciri'nin her halkası ilgi alanımız içindedir.

Lojistik, öncelikle bir hukuki alt yapısı olması şartı ile, doğasında, sözleşme yönetimi, planlama, kontrol altında tutma, organizasyon, koordinasyon, risk yönetimi ve çevreyi koruyarak faaliyet gösterme unsurlarını taşımaktadır. Uluslararası sözleşmeler ve ticaretin hızla yaygınlaştığı bir ortamda Lojistik ve Taşıma Hukukunu evrensel boyutta düşünmek ve ona göre hareket etmek zorunluluğu doğmuştur. Biliyoruz ki, hukuki zemini iyi hazırlanmış, hızlı, güvenli, çevreci lojistik ve taşıma sözleşmeleri farklılıklar yaratabilmektedir.

İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu olarak her ay çıkarmayı planladığımız Bülten'in ön sözünü yazmak bana büyük bir coşku ve mutluluk verdi. Kurulduğumuz günden itibaren, çalışmalarımız destekleyen baro başkanımız Sn. Av. Mehmet Durakoğlu, koordinatörlerimiz Yönetim Kurulu sayman üyesi Sn. Av. Muazzez Yılmaz, Yönetim Kurulu üyesi Sn. Av. Elif Görgülü'ye çok teşekkür ederiz.

Komisyon üyelerimizden oluşturulan bir ekip çalışması olarak ortaya çıkan bu bu bültenin oluşturulmasına emekleri geçen, bülten komitemizin üyeleri, değerli meslektaşlarıma çok teşekkür ediyorum.

Saygılarımla,

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

KOMİSYONUMUZ

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

Komisyonumuz, lojistik hizmetler arasında yer alan taşıma ve taşıma hukuku, sigorta, depolama, elleçleme ve gümrük alanlarındaki gelişmeleri takip etme ve bu alanlarda yapılan ve yapılması gereken yasal düzenlemelere ilişkin çalışmalar yapmak, görüş, öneri üretmek ve meslektaşlarımız ve sektör ilgilileri ile bir araya gelerek, bu konularda bilgi paylaşımında bulunmak amacıyla faaliyet göstermektedir.

Lojistik, son yıllarda çok büyük bir gelişme içindedir ve bu gelişmeler hukukçuları da yakından ilgilendiriyor. Dünya ticaretindeki gelişmeler, Gümrük Birliğindeki anlaşmalar ve Türkiye'nin konumunun etkisi göz önünde tutulması gerektiğini düşünmekteyiz.

Öncelikle sektörde çalışanların, meslektaşlarımızın mesleki alanda gelişmesini amaçlıyoruz. Biz hukukçular olarak , lojistik hizmetlerde, taşıma anlayışından, nakliyecilikten lojistiğe dönüşen gelişmeyi fark edip onun eğitsel yönüne ve mevzuat altyapısına önem vermeliyiz. Bunu başarabileceğimizi düşünüyoruz. Sadece iç hukuk düzenlemelerinin yetmediği bir alandan söz ediyoruz, önümüzde uluslararası mevzuat ve konvansiyonlarla desteklenen geniş bir alan bulunmaktadır.

Çalışmalarımızı bu düşünce ve tespitler doğrultusunda yapıyoruz. Sektördeki bir çok üniversite, dernek, birlik gibi kuruluşlarla ve diğer baro başkanlıkları ile çalışmalar yaptık. Bu çalışmalarımızı aynı hızla devam ettirmeyi amaçlıyoruz.

İÇİNDEKİLER:

Haberler-6

AB Yeşil Mutabakatı (Green Deal)'nin ve Sınırdaki Karbon Düzenlemesi'nin Lojistik Sektöründeki Genel Etkileri / Av. Sedat Tatar - 7

FBL (Fiata Multimodel Bill Of Lading) geçmişi ve FBL Sorumluluk Sigortası - 10

İnsansız Gemiler ve Temel Sorular / Av. Güneş Köksal - 11

Uluslararası Kara Taşıyıcısının Sorumluluğu ve SDR - 16

İçtihatlar - 17

Etkinliklerimiz - 19

HABERLER

Çin'in Avrupa hattı için 'B planı' Türkiye

Rusya'ya uygulanan ambargo dolayısıyla Asya ve Avrupa arasındaki kuzey rotasında sorunların ortaya çıkması Çin'i, Avrupa'ya taşımalarda alternatif güzergah arayışına yöneltti. Türkiye'nin dahil olduğu Orta Koridor bu süreçte öne çıkıyor. Sektör yetkilileri, tarihi fırsatı kaçırmamak için mevcut güzergahtaki sorunların hızla çözülmesini istiyor.

<https://www.dunya.com/sectorler/lojistik/cinin-avrupa-hatti-icin-b-plani-turkiye-haberi-652181>

Ankara Barosu Taşıma ve Lojistik Hukuku Kurulu etkinliklerine başladı.

Ankara Barosu Taşıma ve Lojistik Hukuku Kurulu tarafından düzenlenen "Taşımacının CMR Konvansiyonu Tahtında Eşyanın Ziyayı, Hasarı veya Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu " etkinliği, 11.04.2022 tarihinde ABEM Konferans Salonu'nda gerçekleştirildi.

Kurul'un İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu ile de ortak etkinlikler planlanması bekleniyor.

<http://ankarabarusu.org.tr/HaberDuyuru.aspx?DUYURU&=19780>



Şanghay'daki Karantina Tedarik Zincirini 2020'ye Döndürüyor

Çin'in en büyük üretim ve ihracat merkezlerinden biri olan 25 milyonluk Şanghay, şehir çapında süresiz olarak karantina altında. Çin, 2021'deki gibi limanlarını kapatmadı ancak bunun yerine, ülke içinde aldığı karantina önlemleri bazı fabrikaların kapanmasına ve malları fabrikalardan depolara ve limanlara taşımak için istekli kamyon şoförlerinin kritik bir sıkıntısına neden oluyor.

<https://qz.com/2152861/chinas-lockdowns-are-adding-to-supply-chain-chaos/>

Rusya'ya ihracatta kamyon karaborsada, navlun tırmanışta

Ukrayna hattı kapandığı için Gürcistan-Rusya sınırında 20 km'yi aşkın TIR kuyruğu oluştu. İhracatçı malını gönderecek kamyon bulamaz hale gelirken, navlun da bir haftada %50'ye yakın arttı. Denizyolu taşımaları da durma noktasında...

<https://www.dunya.com/ekonomi/rusyaya-ihracatta-kamyon-karaborsada-navlun-tirmanista-haberi-650677>

Bir başka büyük taşıma şirketi daha Batı'nın plastik atıklarını taşımayı reddediyor.

Dünyanın en büyük nakliye hatlarının çoğu – Maersk , MSC ve Hapag-Lloyd – 2020'de Çin'e plastik sevkiyatı yapmayı bıraktı. Bir Fransız nakliye hattı olan CMA CGM, dünyanın herhangi bir yerine plastik sevkiyatlarını reddederek bir adım daha ileri gidiyor . Bu, plastik atıkları sevk etmeye çok az şirket istekli ve bunu kabul eden çok az ülke kalıyor. Türkiye, Kanada, Vietnam ve Tayland şu anda en büyük atık ithalatçıları arasında yer alıyor, ancak kendi kısıtlamalarını uyguluyorlar.

<https://qz.com/2155412/shipping-lines-are-refusing-to-export-the-west-plastic-waste/>

AB Yeşil Mutabakatı (Green Deal)'nın ve Sınırdaki Karbon Düzenlemesi'nin Lojistik Sektöründeki Genel Etkileri

Av. Sedat Tatar

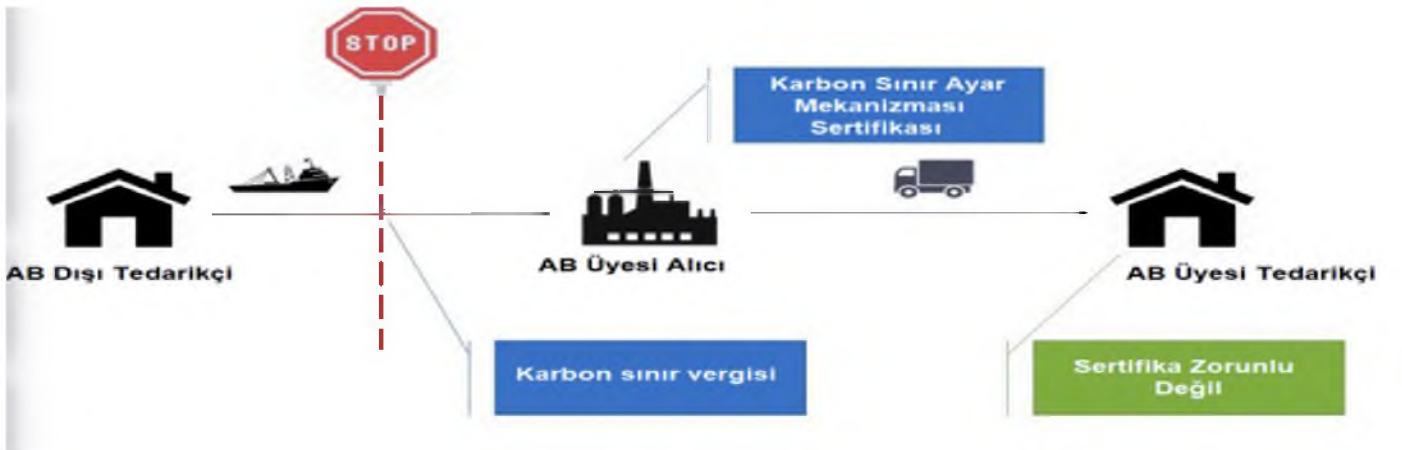
İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu
Genel Sekreteri

AB Yeşil Mutabakatı Nedir?

Avrupa Yeşil Mutabakatı, sürdürülebilir tarım, temiz enerji ve sürdürülebilir endüstri vb. alanlarla ilgili çeşitli planlar ve stratejiler geliştirerek Avrupa'yı 2050'de iklimi nötr hale getirmeyi hedefleyen Avrupa Komisyonu tarafından yürütülen bir politikadır. Bu mutabakat Paris İklim Sözleşmesi ve ondan önceki Rio ve Kyoto protokollerinin bir yansıması ve destekleyici unsuru olarak AB bünyesinde oluşturulmuştur. Paris Anlaşması temel hedefi karbon salımının Dünya genelinde 2030'a kadar %50 azaltılması, 2050'ye kadar ise sıfıra indirilmesini amaçlamaktadır. Türkiye'de işbu anlaşma kapsamında emisyon artışını 2030 itibarıyla %21 azaltma taahhüdünde bulunmuştur.



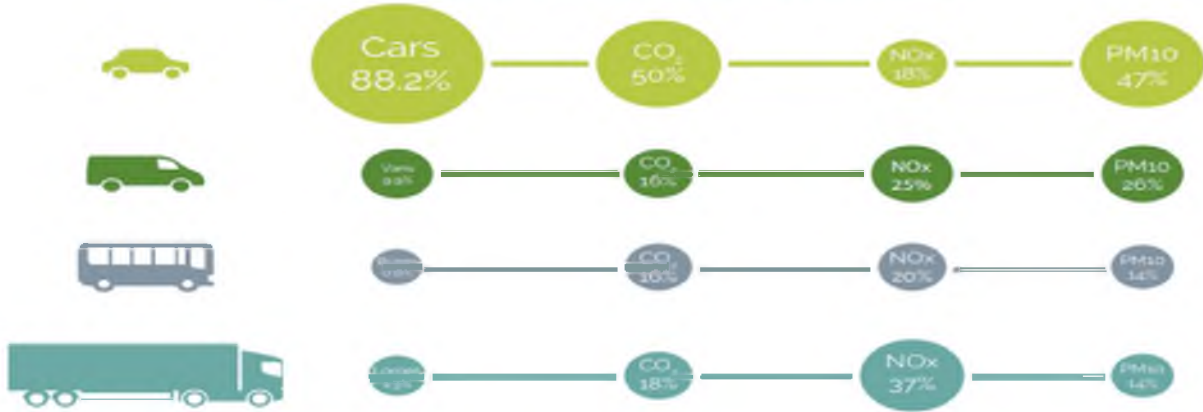
Avrupa Yeşil Mutabakatı çerçevesinde vergi düzenlemesi de yapılarak Sınırdaki Karbon Düzenlemesi (SKD) mekanizması AB tüzüğü olarak açıklanmıştır. İlgili tüzük ilk etapta AB'ye ithal edilen alüminyum, çimento, elektrik, gübre ve demir-çelik için uygulanıp ithalat aşamasında bu sektörlerin karbon emisyonunun düşürülmesine yönelik düzenleme ve vergilendirme amacıyla kurulmuştur. SKD'nin başlangıç tarihi 1 Ocak 2023 ile başlayarak 3 yıllık geçiş dönemini kapsamaktadır. 1 Ocak 2026 itibarıyla da tam uygulamaya geçmesi planlanmıştır. Bu geçiş dönemi boyunca ilgili sektörlerin SKD beyannamesi vermesi gerekmektedir. Bu beyanname AB'ye ithal edilen ürünler için doğrudan sera gazı emisyonlarının hesabını kapsayacaktır.



Avrupa Yeşil Mutabakatı ve Sınırdaki Karbon Düzenlemesi kapsamı şu an sadece kurumsal sera gazı hesaplamasını temel alınıyor olsa da ilerleyen dönemlerde ürün karbon ayak izinin de içerebilmesi muhtemeldir.

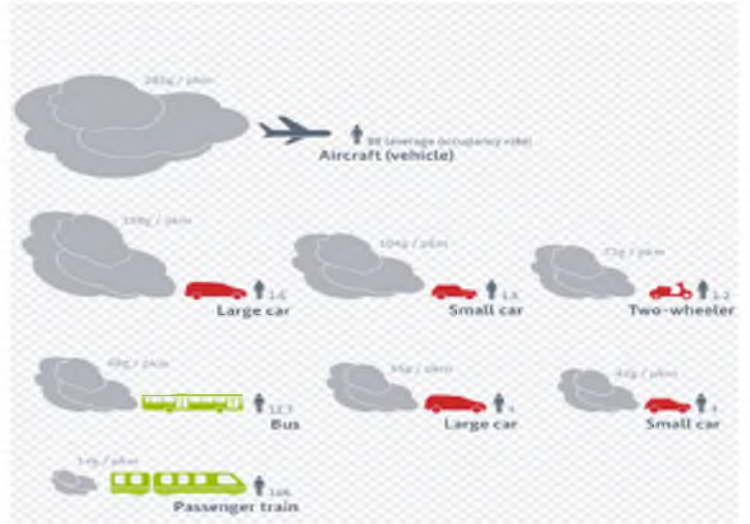
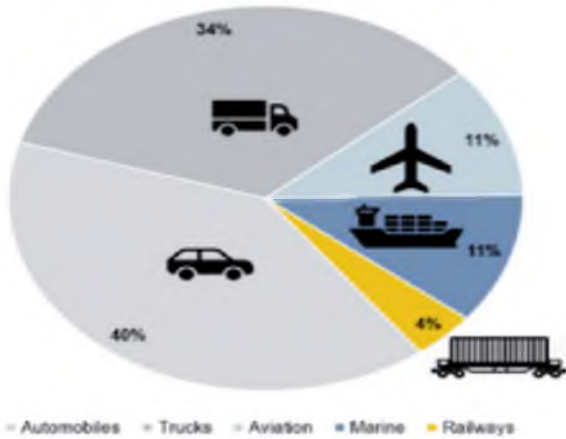
Bununla birlikte AB ile ticaret yapan ülkeler ürettikleri ürünleri düşük emisyonlu enerji ile üretmek ve bu ürünleri AB sınırları içerisinde düşük emisyonlu araçlarla taşımak zorunda kalacaklardır. Bu anlamda bu mutabakat çerçevesinde yük taşımacılığında çevreci taşıma modelleri, çevreci araçlar ve alternatif yakıtlar desteklenecektir. Aşağıdaki tabloda ilgili karayolu motorlu taşıt tiplerine göre 2015 yılı verileri ile kullanım oranı ve buna bağlı olarak emisyon salınımları belirtilmiştir.

Figure 2. Proportion of vehicles in terms of traffic and emissions⁴⁴



⁴⁴ Please note: this image is based on measurements from 2015. Since that time, the fleet of lorries has been updated and many more Euro VI lorries are active in the city. Up-to-date data is currently lacking, but Euro VI lorries emit almost no NO_x. In the current situation, this suggests that the proportion of NO_x emissions from lorries will be substantially lower than in 2015. Professional road transport actors (including the market leaders in Logistics 030) have already been using Euro VI lorries to supply the city centre for some years.

CO₂ Emissions by the Transport Sector



Marco Polo projesi kapsamında Karayolu taşımacılığın %75'i demiryolu ve iç suyollarına aktarılması hedeflenecektir. Fosil yakıtlara sağlanan bazı teşvikler sona erdirilerek alternatif yakıtların üretilmesi ve yayılması teşvik edilecektir. AB Kombine Taşımacılık Direktifi yenilecektir. Dijitalleşme ve akıllı trafik yönetim sistemlerinin önemi artacak iken havacılık emisyonlarının da düşürülmesi amaçlanacaktır. Hedef ilgili ulaşım kalemlerinde düşük emisyonlu bir sürdürülebilirlik sağlamaktır. Bunun yanı sıra enerji yeterliliğine sahip ve çevre dostu malzemeleri kullanılarak yapıldığı bina ve ulaştırma terminallerin kullanımı hedeflenmektedir.

Kaynakça

1. <https://uhdgm.uab.gov.tr/uploads/pages/yesil-lojistik-calistayi-gerceklestirildi/eren-ozceylann-avrupa-yesil-mutabakati-kapsaminda-surdurulebilir-yuk-tasimaciligi-faaliyetleri.pdf>
2. http://tda-mobility.org/wp-content/uploads/2020/12/ZEZ-F_How-to-Guide_low.pdf
3. <https://transportgeography.org/contents/chapter4/transportation-and-environment/greenhouse-gas-emissions-transportation/>
4. <https://www.transformative-mobility.org/publications/carbon-emission-per-passenger>

FBL (Fiata Multimodal Bill Of Lading) geçmişi ve FBL Sorumluluk Sigortası

FBL'in yayımlanmasından önce freight forwarder taşıyıcılık işlevini yürüteceği ve taşıyıcı sorumluluğunu üstleneceği zamanlarda kullanabileceği bir uluslararası freight forwarder belgesi mevcut değildi. Halbuki freight forwarder istemese de taşımacı sorumluluğuna tabi tutulabiliyordu.

FIATA daha 1950'li yıllarda freight forwarder'ın yükün taşımalarını üstlendiği ve konşimentoda olduğu gibi, hamiline freight forwarder'a teslim ettiği takdirde yükün teslim edilmesini sağlayan bir belge kullanmıştı (FIATA Freight Forwarders Certificate of Transport, FCT). Ne var ki, bu belgede taşıyıcılık sorumluluğu hala ve açıkça reddedilmekteydi. Müşterilerin, freight forwarder'ların kendi tarife ve taşımacılık ücretlendirmesi olmasına karşın işler kötüye gittiğinde sorumluluktan kaçınmasını anlaması güç olduğu için, tüm freight forwarder endüstrisinin imajını güçlendirecek bir belgenin kullanılmaya başlanması sadece pazarlama amacıyla bile son derece önemliydi. İşte bu koşullar altında, ancak freight forwarder sorumluluğunun sınırları konusunda büyük tartışmalar sonucunda ve risk dağılımı ve sigorta sistemi sayesinde FIATA 1992 yılında Multimodal Bill of Lading'i (FBL) dünyaya tanıttı.

Freight forwarding sözleşmelerine uygulanan genel kurallar belli ölçüde FBL için uygulananlar ile benzer özelliktedir. Bu nedenle eğer bu genel koşullara atıfta bulunulmuşsa ve FBL kullanılmışsa, freight forwarder'ın sorumluluğun doğasına, sorumluluk sınırı, bağlantı, iddia ihbarı, hak düşürücü süre ve yargı mercii ve emredici hukuk kurallarına ilişkin kural çatışması yaşanabilmektedir. Bu gibi durumlarda FBL şartları freight forwarder genel kurallarının yerine geçebilir.

FBL altında sorumluluk sigortasının piyasada değişik biçimleri bulunmaktadır. Sigorta'ya sigorta şirketi tarafından yerel olarak 'normal' freight forwarder sorumluluğunu kapsayıcı biçimde ya da sigorta şirketi tarafından dünya çapındaki acente ağı ile riskin ortaya çıktığı herhangi bir yerde zararın tazminine yönelik olabilir. Dünyada üyelerinin kar amacı gütmeyen dünya çapında bir 'klüp' kurarak, ortak riski paylaşarak klüp yönetimi aracılığıyla sigorta koruması aldığı oluşumlar mevcuttur. Gemi sahiplerinin koruma ve tazminat kulüpleri artık kanıksanmış bir örnektir. Yine freight forwarder'lara ve kombine taşımacılık operatörüne yönelik TTCLUB (Through Transport Club) bu tür ađ sigorta hizmetine bir örnek teşkil etmektedir. (FIATA MULTIMODAL BILL OF LADING EL KİTABINDAN)

İNSANSIZ GEMİLER VE TEMEL SORULAR

Av. Güneş Köksal

İnsan unsurunun kısmen veya tamamen ortadan kaldırıldığı deniz taşımaları günümüze çok da uzak olmayan bir gelecekte sıklıkla karşılaşacağımız bir durum haline gelmiştir. Ancak bu gelecek, hukuki olarak bir çok soruyu ve endişeyi de içinde barındırmaktadır. Sorular genel olarak insansız gemilerin hukuki olarak gemi sayılıp sayılmayacağı, uluslararası ve ulusal kanunlardaki denize elverişlilik şartlarına uygun olup olmayacağı, gemi sahibinin, taşıyanın ve eğer gemi kıyı kontrol merkezlerinden uzaktan kumanda ediliyorsa kontrolörün sorumluluklarının kapsamının ne olacağı, siber güvenlik risklerinin, teknik arızaların bu risklerden kaynaklanabilecek hasar ve kayıpların sigorta durumları ve deniz haydutluğu durumunda geminin nasıl korunacağı çerçevesinde tartışılmaktadır. Endişeler ise uluslararası bir standardın belirlenip tüm ülkelerin bu standartlar üzerinde anlaşamaması durumunda, taşımacılık sektörü ve çevre için çokça faydalı olabilecek otonom gemilerin, bazı ülkelerin limanlarına kabul edilmemesi gibi durumların doğma ihtimali üzerinedir.

Denizcilik sektörü siber özellikli teknolojilere uyum sağlamakta yavaş ilerlemiş ve çoğunlukla da BM Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) uluslararası standartlar ve kurallar belirlemesi için felaket denilebilecek olaylar yaşanması gerekmiştir. Örneğin Titanic'in batması denizcilerin ve yolcuların güvenliği için kurallar belirlenmesini sağladı ve SOLAS'ın kabulüne yol açtı. Deepwater Horizon patlaması, petrol sızıntılarına ilişkin IMO'nun birçok değişiklik yapmasına sebep oldu.¹ The Explorer'ın batması Polar Code'un oluşturulmasını sağladı ve 2017 yılında A.P. Moller- Maersk'e yapılan siber saldırının milyon dolarlarca zarar ortaya çıkarması siber tehlikelerle ilgili tartışma ve çalışmalara yol açtı.² Henüz denizde yük taşımayla ilgili bir siber güvenlik düzenlemesi bulunmasa da, gelecekte insansız ve otonom gemilerin yük taşımalarda kullanılması göz önünde bulundurulurken, bu sefer hukukun teknolojinin ardından gelmemesi adına, insansız gemilerin denizde yük taşımasıyla ilgili bir düzenleme ve uluslararası bir konvansiyon oluşturma çalışmaları önem arz etmektedir. (bkz. *Deniz Otonom Yüzey Gemileri - Birleşik Krallık Uygulama Kuralları, Gemi güvenliği: siber güvenlik uygulama kuralları, BIMCO Gemilerde Siber Güvenlik Rehberi, IMO MSC.1/Circ.1526, MSC-FAL/Circ.3*).

Bu makalede ticari yük taşıyan insansız ve otonom gemiler; denize elverişlilik ve taşıyan sorumluluğu yönünden, uluslararası hukuk ve Türk Ticaret Hukuku kapsamında incelenmiştir.

Geminin Denize Elverişliliği

Akıllı gemiler BM Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafında 4 seviyede tanımlanmıştır. Birinci seviyede; mürettebat gemideki sistemleri işletmek ve kontrol etmek için gemidedir, bazı işler otomatikleştirilebilir fakat mürettebat kontrolü ele almaya hazır durumdadır. İkinci seviyede; mürettebat gemidedir ancak gemi uzaktan kontrol edilmektedir, mürettebat gemideki sistemin kontrolünü ele almaya hazır durumdadır. Üçüncü seviyede; gemide mürettebat yoktur ve gemi uzaktan kumanda edilmektedir. Dördüncü seviyede ise gemi tam otonomdur, gemide mürettebat yoktur, uzaktan da kumanda edilmez, gemi kendi kendine karar verir ve sistemi işletir.³ IMO düzenlemelerinin ve uluslararası anlaşmaların çoğu insan kontrolünü merkeze alarak yapılmıştır ve 4.aşamadaki tamamıyla otonom gemiler kullanılmaya başlandığında bu düzenlemelerin yetersiz kalması kaçınılmazdır.

Otonom gemilerin hukuki olarak gemi sayılıp sayılmaması, gemi tanımından çok denize elverişlilikle ilgilidir. Çünkü bazı uluslararası konvansiyonlarda ve ulusal kanunlarda geminin denize elverişliliğinin gemide bulunan mürettebat sayısı ve niteliğiyle sağlanacağı öngörölmüştür. 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde (UNCLOS) Madde 94'te, bayrak devleti tarafından geminin uygun vasıfta ve sayıda personelle donatılmış olma yükümlölüğü getirilmiştir.⁴ Hague- Visby Kuralları'nda da geminin mürettebat sayısı ile ilgili Madde 3 fıkra 1'de taşıyanın yolculuğun başlangıcında denize elverişli bir gemi sağlamak için yeterli sayı ve nitelikte gemi adamı bulundurmak için gereken özeni gösterme yükümlölüğü bulunduğu düzenlenmiştir.⁵ Türk hukukunda ise, TTK 931'de gemi "tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da, bu Kanun bakımından 'gemi' sayılır." şeklinde tanımlanmış, Madde 932'de ise yola elverişlilik bakımından "gemi adamlarının yeterliliği ve sayısı bakımından yapılacak yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmesi için gerekli niteliklere sahip gemi" yola elverişli sayılacaktır denmiştir. Bu anlamda insansız gemilerin de hukuki olarak gemi kabul edilmesinin önünde hiçbir engel bulunmamaktadır.

Bu durumda insansız veya tam otonom gemilerde gemi adamı bulunmadığından farklı yorumlar mevcuttur. Bir görüşe göre, kıyı kontrol merkezindeki kontrolörlerin yeterliliği ve sayısı yola elverişlilik için dikkate alınabilir. ⁶ Örneğin bir kontrolör 4 farklı gemiyi idare ve kontrol etmek zorunda kalıyorsa, bu durumda yeterli gemi adamı varlığından söz edilemeyecektir ve gemi yola elverişsiz sayılabilecektir. Peki ya hiçbir şekilde insan unsuru bulunmayan tam otonom gemilerde durum ne olacaktır? İlk görüşte; 4. seviye tam otonom gemilerde geminin özelliği gereği gemi adamına gerek duymadan geminin yola çıkıp yük taşıyabilmesi, bu maddedeki gemi adamlarının yeterliliği durumunu karşılayacaktır çünkü gemi zaten içinde mürettebat olmadan da yola, yüke ve denize elverişlidir, kendi kendini yönetebilmektedir. İkinci görüşe göre ise, bu anlaşmalar ve kanunlar değişmeden ve tam otonom gemilere göre düzenlenmeden, tam otonom gemiler hiçbir zaman denize elverişli sayılmayacaktır.

Geminin denize elverişliliği ancak ve ancak kanunlarında gemi mürettebatıyla ilgili net sayılar belirten ülkelerin hukuklarında değişiklik yapılmasını gerektirecektir. Herhangi bir değişiklik yapılmaması veya insansız/ otonom gemilerle ilgili uluslararası bir konvansiyonun kabul edilmemesi durumunda ise bu gemilerin mürettebatsız bir şekilde ülke limanlarına demirlenmesi ve o ülke sularında işletilmesi belki de sorunlar yaratabilecektir. Singapur, ABD, Yeni Zelanda ve Güney Afrika kanunlarında gemi mürettebatı için belirli sayı ve nitelikler düzenlenmiştir.⁷

Taşıyanın Sorumluluğu

Taşıma hukukunda, taşıyanın esas yükümlülüğü yükü varış yerine kadar taşımak ve kendisine teslim edilen haliyle gönderilene teslim etmektir. Bu durum gerçekleşmediğinde sorumluluğu bulunmaktadır. Bu durumda taşıyan geminin denize elverişliliği veya gemide yeterli mürettebatı bulundurmasından ziyade, eşyanın kaybolması, hasar görmesi ve de geç tesliminden sorumlu olacaktır.

Denize elverişlilik hususunda, UNCLOS'ta denize elverişlilik bayrak devletinin sorumluluğuna bırakılmıştır. SOLAS, MARPOL, COLREG, Hague-Visby ve Rotterdam Kuralları gibi uluslararası deniz taşımacılığını ilgilendiren sözleşmelerse, geminin denize elverişliliğinin taşıyanın sorumluluğunda olduğunu düzenlemişlerdir. TTK 1141'de de her türlü navlun sözleşmesinde taşıyan, geminin denize, yola ve yüke elverişli bir hâlde bulunmasını sağlamakla yükümlüdür.

İnsansız- uzaktan kontrol edilen gemilerde, kıyı kontrol merkezinde gemiyi kontrol eden bir grup insan bulunacaktır ve bu kontrolörler gemide bulunmasalar bile Hague-Visby Madde 3.1 (b) çerçevesinde gemi mürettebatı kabul edilebilirler ve gerekli eğitimleri aldıkları sürece uygun mürettebat bulundurma sorumluluğu kapsamında sayılabilirler.

Tamamıyla otonom gemilerdeyse ne kıyı kontrol merkezinde kontrolörler olacaktır, ne de gemide mürettebat olacaktır. Ancak otonom bir gemi tam anlamıyla özerk olsa bile, insan faktörü bulunacaktır çünkü bir geminin hangi rotayı izleyeceği ve ne şekilde yol alacağı ile ilgili girdiler insanlar tarafından yolculuk başlamadan önce ayarlanacaktır. Otonom geminin kontrol sistemi bir duruma istenmeyen bir şekilde tepki verip yükü hasara veya kayba uğrattığında, kontrol sistemini geliştirenlerin mi hukuki sorumluluğu olacaktır, taşıyanın mı, yoksa donatanın mı? Tamamen otonom gemilerde kontrol sistemi taşıyan sayılabilir mi?

Hague-Visby Madde 4.2 (a)'ya göre kaptanın, denizcinin, kılavuz kaptanın veya geminin seyrüseferinde veya geminin yönetimindeki görevlilerinin eylemi, ihmali veya kusurundan kaynaklanan kayıp ve hasarlar taşıyanın sorumluluğunda değildir. Bu durumda, kontrol sistemini taşıyanın sorumluluğunda kabul etmek mümkün değildir. Sistem donatan tarafından seçilen geliştiriciler veya direkt olarak ayrı bir şirket tarafından geliştirilecektir. Bu durumda bu şirket veya sistemi geliştiren kişiler, sistemin arızasından ve işlev bozukluğundan sorumlu tutulacaklardır. Özellikle de siber saldırı durumunda, sistemin böyle bir saldırıya açık olması hatalı ürün olarak sayılmasına sebep olacak ve ürün sorumluluğu kapsamında geliştiricilerin sorumluluğunda kalacaktır. ⁸

TTK Madde 1178'de taşıyan eşyanın zıyayı, hasarı veya geç tesliminden sorumlu tutulmuştur. Taşımanın bir kısmı veya tamamı fiili taşıyan tarafından gerçekleştirilse bile, taşıyanın adamları veya fiili taşıyanın kusur ve ihmalden kaynaklanan zararlarda, taşıyanın kusursuz sorumluluğu öngörülmüştür. Bu durumda, Türk hukukunda da Hague-Visby Kuralları ile ilgili yapılan incelemedeki gibi insansız uzaktan kontrol edilen gemilerde, kıyı kontrol merkezindeki kontrolörler TTK 1179 uyarınca taşıyanın adamı kabul edilebilirler. Komuta sisteminin hatalı olması veya tamamıyla otonom gemilerde kontrol sisteminin arıza yapmasından kaynaklanan bir hasar durumunda ise yine yukarıda yapılan incelemedeki gibi sistemi geliştiren kişi veya şirketler sorumlu tutulacaktır ve taşıyan gerekli özeni gösterdiği ve kusuru bulunmadığını kanıtladığı sürece bir sorumluluğu bulunmayacaktır.

Sonuç

Gemi ve taşıma genel olarak insan faktörüyle birlikte değerlendirilen ve düzenlenen bir konu olmuştur ancak insansız ve tam otonom gemilerin ticari yük taşımalarında kullanılmaya başlanması insan faktörünün azalması veya tamamen ortadan kaldırılışıyla beraber yürürlükteki anlaşmaların birçok maddesinin kullanılamaması ve çıkabilecek birçok problemin boşlukta kalmasına sebep olabilir.

İnsansız uzaktan kumanda edilen ve tamamıyla otonom gemilerin üretimi, kontrolü ve kullanılacak bilgi teknolojileri sistemleri günümüzde kullanılan gemilere kıyasla daha maliyetli olduğundan, ilk zamanlarda az sayıda geminin bu şekilde taşıma yapacağı, daha sonra ekonomi, hız ve tedarik zincirine olan faydasından dolayı daha çok kullanılmaya başlanması beklenmektedir. Bu sebeple, öncelikle insansız ve otonom gemiler gerekli idari merkezlere kaydedilip, çerçeve ve geçici bir regülasyon oluşturulabilir ve doğan ihtiyaçlara göre bu kurallar geliştirilebilir. Ancak yine de bu konu üzerinde çalışma grupları, idare, denizcilik otoriteleri ve uluslararası otoriteler tarafından detaylı çalışmalar ciddiyetle ve bağlayıcı bir şekilde yapılmalıdır ki hukuk teknolojinin ardından gelmek yerine, çıkabilecek sorunlara önceden öngörülüp hazırlıklı bir şekilde çözüm getirebilsin.

Referanslar

1. Smith, M. (2011). The deepwater horizon disaster: An examination of the spill's impact on the gap in international regulation of oil pollution from fixed platforms. *Emory International Law Review*, 25, 1477-1516. Retrieved from http://law.emory.edu/eilr/_documents/volumes/25/3/comments/smith.pdf
2. Hopcraft, R., & Martin, K. M. (2018). Effective maritime cybersecurity regulation-the case for a cyber code. *Journal of the Indian Ocean Region*, 14(3), 354-366.
3. Autonomous Shipping IMO UNCTAD Review of Maritime Transport 2019, s.102 <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx>
4. UNCLOS 1982 https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
5. Yetiş-şamlı, K. (2013). Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik. *Journal of Istanbul University Law Faculty*, 71(2), 479-496.
6. Nalbant, M. B. Uluslararası Taşımacılık Sözlüşmeleri Açısından İnsansız Gemilerde Denize Elverişliliğe Genel Bir Bakış. *Adalet Dergisi*, (66), 417-443.
7. Bolat, F., & Koşaner, Ö. (2021). İnsansız Gemilerin Güncel Statüleri. *Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi*, (23), 341-358.
8. Yang, T. (2020). *Intelligent Ships*. In *Maritime Law in Motion* ss.703-711 Springer, Cham.

ULUSLARARASI EŐYA TAŞIYICISININ SORUMLULUĞU ve SDR

Uluslararası eŐya taşımalarında taŐınan malın hasarlanması ve kaybolması durumunda taşıyanın sorumluluğunun sınırlanması esası vardır. Yapılan taşımanın özelliğine uygun olarak, taşıyanın ödeyeceği tazminat çeşitli şekilde belirlendikten sonra, ödenecek tazminat miktarına bir üst sınır getirilmiştir. Böylece ödenecek tazminat kilo başına belirlenen üst sınır rakamını geçemeyecektir. Kilo başına belirlenen ödemenin özel para birimi SDR olarak adlandırılmaktadır. Bu sınırlama için deniz yolu, kara yolu, hava yolu, demir yolu ve kombine (multimodal) taşımacılık mevzuatında getirilen tüm sınırlar ve kurallar kaybolan veya zarara uğrayan malın o taşıma yoluna özgü belirli bir hesap birimini geçemeyeceği esasına dayandırılmaktadır. Bu noktada ihtiyaç duyulan uluslararası bir değer standardı Özel Çekme Hakkı (SDR) olarak karŐımıza çıkmaktadır.

SDR, ulusal para değerlerindeki deĐiŐimlerden etkilenmeyen para birimidir. SDR, üye ülkelere IMF'deki kotaları oranında dağıtılır, başka bir deyiŐle, üye ülkelerin Fon'daki hesaplarına kaydedilir. Bir ülke dış rezerve ihtiyaç duyar ve SDR'sini kullanmak isterse, hangi ülkenin parasını, elde ederse SDR'sini o ülkeye devreder. Böylece kendisi dövize, karşı ülke de SDR'ye kavuŐmuş olur. SDR, hem bir rezerv aracı, hem bir hesap birimidir. Değeri sepet para tekniğine göre oluşur. Sepet sanayileŐmiş ülkelerin ulusal paralarının belirli miktarlarından oluşur. SDR, fiziki varlığı olan bir para değil, bir hesap birimidir. Ancak bütün paraların değerinin deĐiŐtiĐi bir ortamda SDR'nin değerinin sabit kalması ona uluslararası bir değer standardı olma fonksiyonu kazandırmıŐtır. Bugün uluslararası borç ve alacakların miktarının saptanmasında SDR'den büyük ölçüde yararlanılır. TC Merkez Bankası SDR'nin TL değerini günlük olarak ilan eder.

İÇTİHATLAR

Yargıtay Hukuk Genel Kurulu 18.05.2021 tarihli ve 2017/2771 E. 2021/558 K.

Dava konusu; rücu talebine konu navlun sözleşmesinde konteynerin davalı taşıyan tarafından temin edilmesi karşısında davalı taşıyan hakkında sınırlı sorumluluk hükümlerinin uygulanıp uygulanmayacağı ve buradan varılacak sonuca göre konşimentoda belirtilen sınırlı sorumluluk miktarının davaya uygulanma imkanının bulunup bulunmadığıdır.

Dosyadaki mevcut deliller ışığında oluşan zararın konteynerin yüke elverişsizliğinden kaynaklandığı ön kabulünde davalı taşıyanın 6762 sayılı TTK'nin 1019. maddesi gereğince başlangıçta elverişsizlikten sorumlu olduğu gözetilerek uyuşmazlığın çözülmesi gerektiği ve bu doğrultuda taşıyanın yoksun kalınan kar da dâhil olmak üzere bütün zararlardan genel hükümlere göre sorumlu olup, Kanunun öngördüğü sınırlı sorumluluk hallerinden yararlanmasının mümkün olmadığı yönünde hüküm kurulmuştur.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 28.01.2021 tarihli ve 2020/1527 E. 2021/594K.

Dava konusu; taşımayı üstlenen firmanın mal sahibinin bilgisi dışında alt taşımacı ile malları taşıması ve alt taşımacının alacak hakkına istinaden hapis hakkını kullanmasıdır. CMR 13. madde uyarınca fiili taşıyıcı, taşıma bedeli ödenmedikçe alıcıya karşı hapis hakkını kullanabilecek ise de, davacı dava dışı (akdi taşıyan) Erdem Lojistik firması ile taşıma sözleşmesi akdetmiş olduğundan, taşıma ücretini de ancak kendi akidi olan dava dışı Erdem Lojistik firmasından isteyebileceğine hüküm kurulmakla birlikte, dava dışı Erdem firması(asıl taşıyıcı) taşıma işleri komisyoncusu sıfatı ile hareket etmiş ve navlunu tahsil etmiş bile olsa fiilen taşımayı yapan davacı, onun taşıyıcısı firmaya karşı davalının navlun ödeme yükümlülüğünün sona ermeyeceği, navlun miktarı bakımından fatura bedellerinin rayice uygun olduğu, davacının da navlun bedeli bakımından sözleşme kapsamında alacağı miktar itibarı ile sabit olduğu gerekçesiyle, davanın kısmen kabulüne karar verilmiştir.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 27.10.2020 tarihli ve 2019/461 E. 2020/4448 K.

Dava konusu; emtia nakliyat sigortacısı olan davacının, zarar bedelini ödediği sigortalıya halefen açtığı davada, sigortalıya ait yükün, Türkiye'den Fransa'ya karayoluyla taşıması sırasında yükte meydana gelen zararın, taşımayı üstlenen üst ve alt taşımacılardan müştereken ve müteselsilen tahsili istemlerine ilişkindir. Karşı oya göre; dosya içeriğinden, hasarın fiili ve alt taşıyıcı olan davalının aracından ve onun sürücüsünün hatalı davranışından değil, ambalajlama, yükleme ve istiflemenin hatalı yapılmasından kaynaklandığı anlaşılmamasına rağmen alt taşıyıcı da müteselsil sorumlu tutulmuştur.

İÇTİHATLAR

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 22.06.2020 tarihli ve 2020/35 E. 2020/3050 K.

Konişmentoyu düzenleyen fiili taşıyıcı davalının ve diğer davalının taşıma işleri komisyoncusu olarak hasardan sorumlu olduğu, hasarın taşıma sırasında gerçekleşmediğinin veya yetersiz ambalajlamadan kaynaklandığının ispat yükünün davalılarda olması yönünde hüküm kurulmuştur.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 04.11.2020 tarihli 2020/632 E. 2020/4721 K.

Sigortalının sigortacının tazminat ödemesinden sonra yapacağı fiil ve işlemlerle sigortacının halefiyetini engellemesi gibi bir durumun söz konusu olup olmadığı hususunda Kanun iyiniyete hukukî bir sonuç bağlamış ise asıl olan iyiniyetin varlığı olduğu ve davacı tarafın davalının kötüniyetinin varlığını ispatlaması gerektiğine karar verilmiştir.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 04.02.2021 tarihli ve 2020/134 E. 2021/847 K

"DAP" teslim şekli itibariyle, taşıyıcının taşıma yükümü taşımaya konu malların dava dışı alıcı firmanın teslim adresine ulaşması ve teslim hazır hale gelmesi ile son bulacaktır. Bu noktadan sonra talimat vermek ve yükü boşaltma sorumluluğu teslim alana geçeceği, tırın malların teslim edileceği Fabrika sahasına ulaşmasından yükün boşaltılmasına kadar geçen sürede gerçekleşen hırsızlık olayında davalı taşıyıcıya zararın meydana gelmesinde bir kusur izafe edilip edilemeyeceği hususu değerlendirilerek bir karar verilmesinin gerektiği yönünde hüküm kurulmuştur.

ETKİNLİKLERİMİZ

GEÇMİŞ ETKİNLİKLER



İSTANBUL BAROSU LOJİSTİK VE TAŞIMA HUKUKU KOMİSYONU
LOJİSTİK VE TAŞIMA HUKUKU GÜNLERİ
ÇEVİRİMİÇİ ETKİNLİKLER 1

**TÜKETİCİ MAHKEMESİ Mİ ?
TİCARET MAHKEMESİ Mİ ?**

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

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

KONUŞMACI:
Doç. Dr. Sami Aksoy
Yaşar Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi

22/12/2021 Çarşamba, Saat : 14:00
youtube@istanbulbarosu / instagram@istanbulbarosu



İSTANBUL BAROSU
LOJİSTİK VE TAŞIMA HUKUKU KOMİSYONU
ÇEVİRİMİÇİ ONLINE ETKİNLİKLER **2**

**UKRAYNA KRİZİ İLE ORTAYA ÇIKAN AMBARGO
KARARLARI, KISITLAYICI ÖNEMLER, SWIFT
KARARININ LOJİSTİK VE TİCARETE ETKİLERİ**

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

KEREM ve KURUMSAL İKİTİM

**Ambargo Kararları ve Kısıtlayıcı Önlemlerin
Finans ve Lojistik Sektörüne Etkileri**
Prof. Dr. Nuray Eksi
Ortağın Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi

**Yatırımların Ticari Taahhütlere Etkisi
ve SWIFT Konusu**
Abdurrahman Özalp
İCC Türkiye Bankacılık Komisyonu Başkanı

10 Mart 2022, Perşembe, Saat: 15:00
youtube@istanbulbarosu / instagram@istanbulbarosu



İSTANBUL BAROSU LOJİSTİK VE TAŞIMA HUKUKU KOMİSYONU
LODER ve GALATASARAY ÜNİVERSİTESİ İŞBİRLİĞİ İLE
ÇEVİRİMİÇİ SEMİNER

**LOJİSTİK'TE DİJİTALLEŞME
ve SİBER GÜVENLİK**

15 Aralık 2021, Saat: 14:00

Açılış Konuşmaları 14.00-14.20
Prof. Dr. Mehmet TANYIŞ
LODER YK Başkanı, Mithatpaşa Üniversitesi Öğretim Üyesi
Av. Mustafa YILMAZ
İstanbul Barosu Yürütme Kurulu Sorumlu Üyesi

1. OTURUM
Moderatör:
Prof. Dr. Gülşim BAYPUKOZKAN
Galatasaray Üniversitesi Mühendislik ve Teknoloji
Fakültesi Dekanı, LODER YK Başkan Yardımcısı

**LOJİSTİK, DİJİTAL DÖNÜŞÜM
VE SİBER GÜVENLİK**

14.20-14.40
Prof. Dr. Gülşim BAYPUKOZKAN

**LOJİSTİK İŞLETMELERDE
BİLGİ GÜVENLİĞİ**

Av. Ayşe İLGAÇ ÇAKIR
15.00-15.10 Soru-Cevap

2. OTURUM
Moderatör:
Av. Baran ÇETİNKUŞAKEN
İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku
Komisyonu Başkanı Yard.

**LOJİSTİK SEKTÖRÜNDEKİ
TEKNOLOJİK GELİŞMELER
VE GETİRDİĞİ HUKUKİ PROBLEMLER (I)**

15.10-15.30
Av. Dr. Baran ÇETİNKUŞAKEN

**LOJİSTİK SEKTÖRÜNDEKİ
TEKNOLOJİK GELİŞMELER
VE GETİRDİĞİ HUKUKİ PROBLEMLER (II)**

15.30-15.50
Av. Yücel HANMURAZOĞLU

15.50-16.00 Soru-Cevap
16.00 Kapanış

youtube@istanbulbarosu / instagram@istanbulbarosu



İSTANBUL BAROSU LOJİSTİK VE TAŞIMA HUKUKU KOMİSYONU
**ULUSLARARASI TİCARET, TAŞIMA HUKUKU
ve NAKLİYAT SİGORTALARI SERTİFİKA PROGRAMI (2022)**
ÇEVİRİMİÇİ EĞİTİM PROGRAMI - VII
(Uluslararası Ticaret, Karayolu, Denizyolu, Hava yolu, Karada Taşıma ve Nakliyat Sigortaları)

Derz Günleri:
22-23 Ocak 2022 (Cumartesi-Pazar)

**Sertifika Programı kapsamında, tüm program katılımcıları
kürsüm belgesi verilecektir.**

Öğretim Görevlileri:
Prof. Dr. Nuray Eksi
Av. Prof. İ. Dr. Bülent Sözer
Av. Doç. Dr. Sami Aksoy

PROGRAM

**22 Ocak 2022 Cumartesi Sabah
(4 saat) (09.30 - 13.30)**
Uluslararası (Deniz) Ticaret
Prof. Dr. Nuray Eksi
Ortağın Üniversitesi Hukuk Fakültesi
1. Ticaret Hukukunun Kavramları ve İlkeleri/İlkeler
2. Karayolu, Deniz, Hava ve Taşıma Hukukunun Kavramları
3. Ticaret Hukukunun Kavramları ve İlkeleri/İlkeler
4. Uluslararası Ticaretin Kavramları ve İlkeleri/İlkeler
5. Uluslararası Ticaretin Kavramları ve İlkeleri/İlkeler

13:30-14:00 ARA

**22 Ocak 2022 Cumartesi Sabah
(3 saat) (14.00- 17.00)**
Deniz Ticaretinde Sorumluluk Rejimi
Av. Prof. İ. Dr. Bülent Sözer
Av. Baran Çetinkuşaken Hukuk Fakültesi

**1. Denetimli Şirket,
2. Sorumluluk Şirketi,
3. Sorumluluk Sorumluluğu**

**23 Ocak 2022 Pazar Sabah
(4 saat) (09.30 - 13.30)**
Taşıma Hukukuna Giriş
Doç. Dr. Sami AKSOY
Yaşar Üniversitesi Hukuk Fakültesi

**1. Zaman Kavramları, Taşıma Hukukunun, Taşıma Hukukunun
2. Taşıma Kavramları (Kavramları) Taşıma Hukukunun, Taşıma
Hukukunun
3. Taşıma Hukukunun Kavramları ve İlkeleri/İlkeler (CAGI, CMR,
MIRAS, S, Lohay Kararları)
4. Taşıma Statüsü (Ulusal ve Uluslararası) Kavramları ve İlkeleri**

13:30-14:30 ARA

**23 Ocak 2022 Pazar Öğleden Sonra
(4 saat) (14:30-18:30)**
Taşıma Hukukunda Sorumluluk ve Sigorta
Doç. Dr. Sami AKSOY
Yaşar Üniversitesi Hukuk Fakültesi

**1. Taşıma Hukukunun Kavramları ve İlkeleri/İlkeler (I)
(Sorumluluk Sorumluluğu)
2. Taşıma Hukukunun Kavramları ve İlkeleri/İlkeler (II)
(Sorumluluk Sorumluluğu ve Sorumluluk Sorumluluğu)
3. Sorumluluk Sorumluluğu (Deniz, Hava, Karada, Güçlü, Güçlü,
Güçlü Hukukları)
4. Taşıma Hukukunun Kavramları ve İlkeleri/İlkeler (III)
(Ulusal ve Uluslararası Sorumluluk)**

İletişim Bilgileri : 0212 393 87 88 / 0212 36 46 1144

ETKİNLİKLERİMİZ

GEÇMİŞ ETKİNLİKLER

İSTANBUL BAROSU
LOJİSTİK VE TAŞIMA HUKUKU KOMİSYONU
ÇEVİRİMİÇİ (ONLINE) ETKİNLİKLER **3**

LOJİSTİK VE İŞ HUKUKU
Lojistik Sektöründe İş Hukukuna İlişkin
Güncel Gelişmeler

Konuşmacılar:
Av. Mustafa Yılmaz
İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu Başkanı

Moderatör:
Av. Egemen Gürsel ANKARALI
İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu Başkanı

İçerik ve KONUŞMACILAR:
Lojistikte Kurucu Davaların ve Uygulamaların
Av. Nisa Ege Ege
EÜH Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku ABD.
Ticari Akademi Kurumları ve İşbirlik Tezminatları ve Uygulamaları
Av. Muhittin Doğru
EÜH Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku ABD.
Lojistikte İş Hukukuna İlişkin Uygulamalar
Av. Hasan Erdoğan
İstanbul Barosu İş ve Ticaret Hukuku Komisyonu Başkanı

23 Mart 2022, Çarşamba, Saat: 15:00
youtube@istanbulbarosu /instagram@istanbulbarosu

İSTANBUL BAROSU
LOJİSTİK VE TAŞIMA HUKUKU KOMİSYONU
LOJİSTİK VE TAŞIMA HUKUKU GÜNLERİ
ÇEVİRİM İÇİ (ONLINE) ETKİNLİKLER **4**

**Taşıma Hukukunda Hapis
Hakkının Genel Esasları ve Hapis
Hakkından Kaynaklanan Güncel Sorunlar**

Konuşmacı:
Dr. Doğu Taylan TÜRKEL
DEÜ Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku ABD.

Moderatör:
Av. Egemen Gürsel ANKARALI
İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu Başkanı

CANLI YAYIN 30 MART 2022 / ÇARŞAMBA / 15:00
youtube@istanbulbarosu /instagram@istanbulbarosu

FOTOĞRAFLAR





GELECEK PROGRAM

İSTANBUL BAROSU
LOJİSTİK VE TAŞIMA HUKUKU KOMİSYONU
ÇEVİRİMİÇİ (ONLINE) ETKİNLİKLER **5**

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

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

KONU ve KONUŞMACILAR:

1. TUBİTAK Tarafından Desteklenmesine Karar Verilen; TUBİTAK 3005 Projesi Kapsamında, Taşıma İşleri Organizatörlüğü Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartları

Dr. Öğr. Üyesi Hakan ÖZCAN
ÇESİD Genel Sigortacılar Derneği Yürütme Kurulu Başkanı

2. Konteyner Zararlarından Kaynaklanan Sorumluluk ve Konuya İlişkin Öneriler

Dr. Buğrahan BİCAN

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

CANLI YAYIN

-27 Nisan 2022

Multimodal ve Demiryolu Taşımacılığı Konferansı

-Mayıs 2022

Uluslararası Ticaret, Taşıma Hukuku ve Nakliyat Sigortaları
Sertifika Programı

Etkinliklerimizden haberdar olmak için sosyal medya hesaplarımızı takip edebilirsiniz.

Bülten Ekibimiz

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

INSTAGRAM SAYFAMIZ



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

FACEBOOK SAYFAMIZ



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

İSTANBUL BAROSU LOJİSTİK
VE TAŞIMA HUKUKU
KOMİSYONU WEB SİTESİ



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

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