

Lojistiğe Sektörel ve Hukuksal Bakış





Lojistiğe Sektörel ve Hukuksal Bakış Paneli

24 Nisan 2018, İstanbul

57 sayfa

<http://ulk.ist/kutuphane/kitapcik/lojistige-sektorel-ve-hukuksal-bakis/>

e-ISBN: 978-605-07-0683-3

Önsöz

Lojistik tarihsel olarak ilk çağdan beri bilinen ve hayatı kolaylaştıran bir faaliyet olarak tanınmıştır. Her dönem ve çağda kendini yenileyerek hayatın ve insanların ihtiyaçlarına cevap vererek, güncel kalmayı ve zamana ayak uydurmayı bilmiştir.

Ürettiğimiz ve tükettiğimiz yer aynı değilse mutlaka Lojistiğe ihtiyaç vardır. Bugün uzak coğrafyaların yakınlaşmasını, ticaretin kolaylaşmasını sağlayan en önemli etkidir.

Türkiye’imizde de, yolcu ve eşya taşıma eylemleri ile uzun yıllar önce başlayan Lojistiğin hikayesi, bu gün üretim noktasından, tüketim noktasına kadar olan tedarik zinciri içerisindeki eylemlerin çoğunu kapsayan bir alan ve sektör olarak karsımıza çıkmaktadır. Taşımacılık başta olmak üzere, depo ve antrepo, gümrük, sigorta, dış ticaret işlemleri lojistik tanım ve kapsamı içine girmektedir. Bu yüzden, bilgi ve eğitimin çok önem kazandığı bir alandan söz etmekteyiz.

Söz eğitim ve bilgidен açılmışken, Türkiye deki, Lojistik eğitimi ve Lojistik tarihi açısından çok tartışılmaz bir yeri olan İ.Ü. Ulaştırma ve Lojistik Fakültesinin, çok önemli bir yer doldurduğunu belirtmek isterim. Lojistik eğitimi denince ilk akla gelen bu kurum çok değerli bir misyon yüklenmiştir. Lojistik sektöründeki uygulamacılar, akademisyenler ve hukukçuları bir araya getirerek yaptığı çalışmaların sektöre kalıcı katkıları olmaktadır.

İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu ve İ.Ü. Ulaştırma ve Lojistik Fakültesi işbirliği ile her yıl yapmaya çalıştığımız etkinliklerden 2018 yılına ait olanı Lojistiğe Sektörel ve Hukuksal Bakış başlığı ile yapıldı. Geleceğe hazırlanan, bilgi ye önem veren öğrencilerimizin ve sektör çalışanlarının yolunu açma, geleceklerini düzenleme, bakış açılarını genişletme amacı ile bu etkinlik düzenlenmiştir.

Başta, İ. Ü. Ulaştırma ve Lojistik Fakültesi Öğretim Üyesi Dekanı Prof. Dr. Abdullah Okumuş ve Dekan Yardımcısı Doç Dr. Ebru Demirci , Dr. Bahadır Fatih Yıldırım, Arş .Grv. Burak Deligönül olmak üzere;

Konuşmacılarımız, İ.Ü. Ulaştırma ve Lojistik Fakültesi Öğretim Üyesi Dr. Turbay Özdemir, Hasan Kalyoncu Üniversitesi Öğretim Üyesi Dr. Aksoy Yavaş, Gebruder Weiss Lojistik Ltd.Şti. Genel Müdürü Mişel Yakop GAP İnşaat Yatırım ve Dış Tic. A.Ş. Lojistik Müdürü A.Mert Karakaş, İstanbul Barosu Yönetim Kurulu Üyesi Av. Muazzez Yılmaz, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, Dr. Fatih Aydoğan, , İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu Üyesi Av. Sedat Tatar ve İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu Üyesi Av. Dilek Yumrutaş'a katkılarından dolayı çok teşekkür ederim. Saygılarımla

Av. Egemen Gürsel ANKARALI

İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyon Başkanı
İ.Ü. Ulaştırma ve Lojistik Fakültesi Öğretim Görevlisi

Panel

Lojistiğe Sektörel ve Hukuksal Bakış

24 Nisan 2018, İstanbul

Sabah Oturumu

Oturum Başkanı

Dr. Öğr. Üyesi Turkay Özdemir

İ.Ü. Ulaştırma ve Lojistik Fakültesi Öğretim Üyesi

Konteyner Taşımaları

Dr. Öğr. Üyesi Aksoy Yavaş

Öğretim Üyesi, Hasan Kalyoncu Üniversitesi

Uluslararası Taşımacılık

Mişel Yakop

Genel Müdür, Gebruder Weiss Lojistik Ltd.Şti.

Taahhüt Sektöründe Proje Taşımacılığı

Ali Mert Karakaş

Lojistik Müdürü, GAP İnşaat Yatırım ve Dış Tic. A.Ş.

Konteyner Taşımaları

Dr. Öğr. Üyesi Aksoy Yavaş

Öğretim Üyesi, Hasan Kalyoncu Üniversitesi

Konteynerin tanımı ulusal mevzuatta, uluslararası konvansiyonlarda, yargı kararlarında, doktrinlerde, özellikle lojistikçiler ile biz hukukçuların kullandığı terminolojide birbirinden çok bağımsız ifadeler görüyoruz. Fakat şu kesin her düzenleme her yasal mevzuat kendi amacına uygun bir tanım yapıyor. Bu nedenle farklı farklı tanımlar görebiliriz. Bizim açımızdan ilk önem arz eden yargı kararı 1984 yılında ve şu şekildedir: “Birçok heterojen malın tek bir yükleme ve taşıma ünitesi halinde gelmesine yardım eden, içine konulan malların birkaç indirme bindirme işleminden sonra da taşınmasını sağlayan hiçbir taşıma aracına bağlı olmayan) – burada hukuki olarak bağımsız bir taşıma gereci olduğunu belirtmek isteniyor- ve bir araçtan diğerine teknik araçlar yardımı ile kolaylıkla aktarılabilen, büyüklüğü ve dizaynı indirme ve bindirmeye uygun olan, tekrar kullanılabilmesi için gerektiği kadar sağlam yapılan sandıklar ve taşıma kaplarına konteyner denilebilir.” Yargı kararları

da taşıma kabı ifadesini kullanıyor. Ama bizim açımızdan şu tanımlamanın daha isabetli olduğunu düşünüyoruz çünkü konteyner ticaret kanununda düzenlemeye de girdi, konteynerlere ait olarak açık düzenleme de var. O nedenle oradaki ifadenin esas alınması gerektiği kanaatindeyiz. “Uluslararası Standartlar Örgütü (ISO) tarafından kabul edilen tip ve ölçülere uygun olarak, her tür taşıma aracıyla taşınabilen, özellikle çok sayıda heterojen yükün tek bir taşıma birimi haline gelmesini sağlayan, taşıma araçlarından bağımsız (taşıma araçlarına bağlı olmayan) bir araçtan diğerine kendine özgü donanımı ile teknik araçlar yardımıyla aktarılabilen, taşıyacağı yüke has nitelik ve türe sahip, elleçlemeye uygun ve birçok kez kullanılmaya elverişli taşıma gerecine konteyner denir.” şeklindeki tanımın daha isabetli olduğu düşünüyoruz. Çünkü TTK 1186. Maddenin 3. Fıkrasında özel bir düzenleme var: “Eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecine konmuş ise, denizde taşıma senedine söz konusu taşıma gerecinin içeriği olarak yazılmış her koli veya ünite, ayrı bir koli veya ünite sayılır. Aksi hâlde, böyle bir taşıma gereci, tek bir koli veya ünite sayılır. Bizzat taşıma gereci zıya veya hasara uğrarsa, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma gereci ayrı bir koli sayılır.” Esasında bağımsız bir taşıma aracı olduğunu açıkça kanun düzenliyor. Bu nedenle kullandığımız tanımın TTK’deki bu tanımlamada uyumlu olduğunu düşünüyoruz. Özellikle farklı konteyner tiplerini esas olan lojistikçilerin tercih ettiği terminoloji taşıma kabıdır. Ama Platform, deadweight, açık konteynerlerin kap olduğunu söylemek çok mümkün değildir. Çünkü kap dediğimiz nesnenin içi oyuk olması gerekiyor. Bu nedenle bütün konteyner tiplerini kapsayacak terminolojinin ‘taşıma gereci’ olduğu kanaatindeyiz. Peki konteynerlerin hukuki niteliği nasıl değerlendirilmesi gerekiyor? Çünkü denizyolunda konteyner gemisi gibi karayolunda özel konteyner aracı gibi özel bir araç yok. Bu

tartışma ilk olarak denizyolu ile yük taşımalarında başlıyor. Buna ek olarak nakil vasıtası, ambalaj, kap, kutu, taşıma aracı-yük olarak değerlendirilip farklı farklı görüşler de belirtiliyor. Ancak şunu da belirtmek gerekir esasında konteyner boş olarak taşınmadıktan sonra yük olarak kabul edilmesi gereken bir taşıma gereci değildir. Dolayısıyla bir yükün başka bir yükün taşıma gereci olması başka bir husus olarak karşımıza çıkıyor. Herhangi bir trafik vasıtası da değildir yani taşıma aracı da değildir. Kaldı ki CMR ve Karayolu Trafik kanunda tanımlar mevcuttur. Konteyner bu tanımların hiçbirine uymaz fakat buna rağmen bu ifadelerin kullanıldığı görülmektedir. Ambalaj yükü birlikte geçici bir işlev görürken; konteyner, intermodal özelliği sayesinde taşımadan taşımaya kullanılabilecek nitelikte farklı bir taşıma gereci olarak karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca ambalaj yük sahibine ait iken, konteyner ise çok farklı farklı mülkiyetlikler ile karşımıza çıkmaktadır. Denizyolu ile konteyner yük taşınmasında gördükleri iş bakımından geminin yük taşınan bölümleri (ambarı vb.) eklenti- bütünleyici parça olup olmadığına yönelik tartışmalar olmuştur. Bütünleyici parça ve ekler kavramlarını inceleyerek bir sonuca varmaya çalışılmıştır. Bütünleyici parçayı basit bir örnek ile açıklarsak gözlüğümüzün camı, çerçevenin bütünleyici parçasıdır. Konteynerlerin de geminin ya da karayolundaki taşıma aracının eklenti ve bütüncül parçası olup olmadığı incelenmektedir. Denizyolunda da bütüncül parça olunabilirlik olarak bir görüş yok. Dolayısı ile ayrılmaz bir parçası olarak değerlendirmiyoruz. Ama deniz ticaretinde eklentisi olup olmadığı konusunda büyük bir tartışma bulunmaktadır. Bir görüş konteynerlerin de konteyner gemilerinin eklentisi olabileceği kanaatindedir. Katıldığım diğer görüş ise bu görüşün isabetli olmadığını izah etmeye çalışmaktadır. Eklentiği açıklayacak olursak; eklenti, asıl şey malikinin anlaşılabilen arzusuna veya yerel adetlere göre, işletilmesi, korunması veya yarar sağlaması için asıl şeye

sürekli olarak özgülünen ve kullanılmasında birleştirme, takma veya başka bir biçimde asıl şeye bağlanan taşınır maldır. Dolayısıyla asıl şey ile yani gemi ile sürekli olarak irtibat halinde olmasıdır. Fakat konteynerlerin gemide sürekli kullanıldığını belirtiyoruz ama o konteyner bir gemiden bir gemiye oradan başka gemiye oradan limana daha sonra başka bir limana, fabrikaya gibi farklı farklı hususlarla kullanılabilmektedir. Bu nedenle konteynerin eklenti olduğunu ifade etmek çok güçtür. Almanya da Steenken tarafından da belirtilmiştir. Doktrinde (Steenken); “Konteyner ve konteyner gemisi bağımsız iki unsur olarak rol oynamaktadır, bu yüzden de aralarında tabiiyet ilişkisi bulunmamaktadır.” Görüşüyle eklenti ilişkisinin bulunmadığını açıkça ifade etmektedir. Eklenti olduğunu kabul eden görüş ise çok dar bir uygulamada olabileceğini kendi de belirtmektedir.” Limandan limana taşımalarda, Taşıyana ait olması veya onun tarafından temin edilmesi durumunda, devamlı tahsis de söz konusu ise, konteyner gemisinin teferruatı sayılmalıdır” ifadesi ile görüşlerini açıklamaktadırlar. Konteynerlerin sadece limandan limana taşındığı belirtmek lojistiğin gerçekliği ile bağdaşmaz. Karayolunda konteyner ile yük taşımada eklenti vasfının olup olmadığını değerlendirecek olursak, karayolunda konteyner gemisi gibi özel bir araç olmadığı için bunu söylemek daha kolaylıkla mümkündür. Her ne kadar dorseler konteynere uygun değişim gösterse de sadece konteyner taşımak için yapılan özel hat araçlar mevcut değildir, dolayısıyla başka yüklerin taşınması mümkün. Konteyner o taşıma aracı üzerine gelip daha sonra tekrar başka bir yere aktarılır. Dolayısıyla konteynerin gerek denizyolunda gerek karayolunda herhangi özel bağı bulunmamaktadır, bağımsız bir taşıma gerecidir. Bu bakımdan sınırlı sorumluluk hükümlerinin de bağımsız bir taşıma gerecine yönelik olarak uygulanabilir olup olmadığını değerlendirmek istedik. Denizyolunda yük taşımada daha önce bahsettiğimiz gibi 1186. Madde özel bir düzenleme

bulunmaktadır. Çünkü daha çok taşındığı alan konteyner gemileri olması açısından isabetlidir. Ancak Türkiye'nin koşullarında karayolunda bu kadar çok konteyner yük taşıması yapılırken; açık bir yasal düzenleme bulunmamasından kaynaklı olarak bir çözüm önerisin getirilmesi gerekmektedir. O bakımdan üvey evlat muamelesi gören yani yasal bir düzenlemeye tabi olmayan karayolu yük taşıması çözüm alternatiflerini değerlendiriyoruz. CMR hazırlandığı dönemde konteyner daha yeni yeni ortaya çıkıyordu. Dolayısıyla o dönemde yasal düzenleme olmaması makul karşılanabilir. Ancak TTK'de düzenlemenin karayolu ile de yapılmamasını bir eksiklik olarak görmekteyim. Denizyolu ticaretinde özel düzenlemelerden kaynaklı olarak konteynere yük gibi muamele yapılmaktadır. Karayolu taşımalarındaki yaklaşımla baktığımızda örneğin CMR konvansiyonu çerçevesinde yük olarak kabul edilmediği görülmektedir. Dolayısıyla konteynerde zarar meydana geldiğinde ne olacağına baktığımızda farklı görüşler ileri sürülmektedir. Yükte zarar meydana geliyorsa bunda bir değişiklik yoktur. Konteynerle da taşınıyorsa yükte zarar meydana gelirse yasal mevzuat bellidir. Ama konteynerin kendisinde zarar meydana geliyorsa ne olacağı hususuna baktığımızda konteyneri yük olarak kabul eden 1. Görüşe göre konteynerde meydana gelen kayıp veya hasar yükte meydana gelen bir kayıp veya hasar olarak değerlendirilecektir. Yani 8.33 SDR'lik özel çekme hakkı üzerinden hesaplama yapılacaktır. CMR madde 41 üzerine düzenleme yapılamayacağından sorumluluğu sınırlandırmanız da mümkün değildir. Ancak kabul ettiğimiz görüş çerçevesinde konteynerin yük olmadığı belirttiğimiz noktada TTK ve CMR'deki düzenlemelere göre yükte meydana gelen sorumluluk sınırlı sorumluluk getiriyordu. Sınırlı sorumluluğun dışına çıkan bir alana geliyoruz. Zararın tamamının tanzim edilmesi gerekecektir. Ancak burada da farklı emredici düzenlemelere tabii olmayan yani sözleşme serbestisi ile

sınırlı sorumluluk hükümlerini düzenleyebileceğiniz ya da sorumluluğu ortadan kaldıracak şekilde bir alana getiriyorsunuz. Sözleşme serbestisi çerçevesinde zararlardan sorumlu olamayacağına dair sorumsuzluk anlaşmaları yapılabilmektedir. Birinci görüşün temelinde bu vardır. İkinci görüşte ise TTK 884 maddesinde açıkça konteynerlere yönelik tanım getirilmemiştir. Dolayısıyla bu maddedeki mantık yine sınırlı sorumluluk yüklemelerinin uygulanmasıdır. Taşımada da kural olarak sınırlı sorumluluk yükümlülükleri geçerli olduğu için bir alternatif olarak bu maddenin uygulanması düşünülüyor. TTK madde 884 'e göre 'eşyanın zıyaandan, hasarından veya taşıma süresinin aşılmasından kaynaklanmayan, eşya veya kişi zararları dışında kalan zararlardan, tam zıya halinde ödenmesi gereken tazminat miktarının üç katı ile sınırlı olmak üzere sorumludur.' Yük olmayan bir taşıma gereci olarak baktığımızda yükte meydana gelen zararın dışında bir zarar, kişi dışında meydana gelen bir zarar dolayısıyla sınırlı sorumluluk çerçevesinde tam zıya halinde ödenmesi gerek, tazminatın sınırlı olması yani sınırlı sorumlulukla paralel hüküm uygulanması düşünülebilir. Diğer alternatifler olarak son husus: Denizyolunda 1186. Maddede sınırlı sorumluluk düzenlenmiştir. Koli başına 666.67 SDR olacağı düzenlenmiştir. Bu kıyasen karayolu taşımasında da kullanılması kabul edilebilir. 1 SDR bugün itibariyle 5.86 Lira değerindedir. 3900 liraya denk gelen bir rakam oluyor. Bir konteynerin bedeli düşünüldüğünde -3000 Dolar civarında- sınırlı sorumluluk yükümleriyle paralellik gösterebilecek bir düzenlemedir. Dolayısıyla hâkim kıyasen uygulanması kabul edilebilir. Olması gereken hukuk nedir diye bakarsanız açık bir yasal düzenlemenin karayolu yük taşınmasında da düzenlenip denizyolundaki gibi belirli rakamla -666.67 SDR olabilir- sınırlı sorumluluğun konteynerde meydana gelen zarar için kabul edilmesi kanaatindeyim. Teşekkürler.

Dr. Öğretim Üyesi: Turkay Özdemir

Bir iki hususa değinmeden geçemeyeceğim. Öğrencilere ders anlatırken Tır Konvansiyonunun konteyner taşımacılığında çok etkili olduğunu yani kapalı, mühürlü taşımaya elverişli taşıma kabı olmasından dolayı Tır Konvansiyonu günümüzde de T1, T2 rejiminin çok rahatlıkla konteyner taşımacılığını teşvik ettiğini düşünüyorum. Bu durumda da Aksoy Bey'in görüşüne katılamıyorum. Platform dediğimiz yani yalnızca palet yüklemek üzerine istiflemeye yarayan aparatların ya da gereçlerin konteyner olarak Tır Sistemine ya da T1,T2 sistemine elverişli olmayacağını düşünüyorum. İkinci husus da konteyneri tedarik eden çoğunlukla taşıyanlardır. Bu nedenle konteynere zarar verildiğinde taşıyıcı ile alt yüklenicisi ve kiralık konteyner tedarikçisi arasında olduğundan bizzat konteynerin kendisi taşınmıyor ise taşıma hukuku sorunu olarak görmüyorum. Eğer konteyneri yük yetkilisi tedarik etmişse, içine yüklerini kendi doldurup sonra taşıyorsa ancak bu tartışmanın yapılabileceği kanaatimi belirtmek isterim.

2. konuşmacımız Mişel Yakop Uluslararası taşımacılıkta gerek fiili taşıyıcı gerek organizatör olarak önemli bir yere sahip olan Türkiye'de hızla büyüyen Avrupa'da tanınırlığı oldukça yüksek olan Gebrüder Weiss şirketinin genel müdürüdür. Konuşmacımız Avusturya Lisesi'ni bitirdikten sonra Viyana Üniversitesi İşletme Bölümünde lisans eğitimini tamamlamıştır.

Uluslararası Taşımacılık

Mişel Yakop

Genel Müdür, Gebruder Weiss Lojistik Ltd.şti.

Sayın dekan yardımcısı, Sayın ğretim yeleri, Sayın davetliler ve çok sevgili ğrenciler. Burada bulunduğum için kendimi çok şanslı hissediyorum. Sizlere yöneticiliğini yaptığım şirketten biraz bahsetmek istiyorum. Daha sonra da günlük yaşadığımız sorunlardan, Türkiye'nin genel uluslararası taşımacılık sektöründeki trendlerinden kısa kısa kesitler paylaşmaya çalışacağım.

Gebrüder Weiss şirketi %100 Avusturya sermayeli 500 yıllık bir aile şirketidir.500 yıl deyince herkes çok şaşırıyor fakat şu an 11. Kuşak aktif olarak şirkette rol oynuyor. Toplam 170 lokasyonda 7000 çalışan ile lojistiğın her alanında faaliyet gösteriyor. 170 lokasyon arasında Türkiye maalesef en sonuncuları arasındadır. Maalesef diyorum çünkü çok uzun sreler Gebrüder Weiss, Türkiye pazarına girmeyi çekinmiş fakat bundan 7 sene önce -rakiplerimizden de yaklaşık 30 yıl geride- kendilerine Türkiye pazarının önemini izah ettik ve Türkiye pazarına girmeleri konusunda ikna ettik. şirket 2000 yılında Weiss – Rhlig işbirliğı ile kuruldu. 2005' te jenerasyon değışti ve yeni yönetim başa geldi. 2014 'te Türkiye ve Rusya şubeleri açıldı. Kısaca Gebrüder Weiss kimdir? 626.109 m2 lojistik alanımız var. 150 olan lokasyon sayımız 170 olarak artış gösterdi. 1.547 Milyon Euro (1 buçuk milyar Euro) ciromuz bulunmaktadır. Günlük ortalama 3500

adet tırımız yollardadır. Yılda 12,7 Milyon yük taşıyoruz. 7000 çalışan ile hizmet veriyoruz. Türkiye öncelikli olarak irtibat bürosu olarak kuruldu. Bunun sebebi ise rakipleri, müşterileri ve Türkiye pazarını tanımak ve faaliyete geçtiğimizde bizi bekleyen dinamikleri ölçmektir. 2014 yılında da limited şirketimizi kurduk. 2016 yılında da İzmir şubemizi faaliyete geçirdik. 2017’de de İstanbul Atatürk Havalimanı ofisimizi açtık. 2018 ile 2019 yıllarında da Türkiye’de Bursa ve Mersin olarak en az iki şube daha açmayı planlıyoruz. Gebrüder Weiss’in Türkiye’ye gelmesinde şirket yöneticilerini bu bilgiler ile ikna edebildik. Bunlardan ilki Türkiye’nin dünya ekonomisinde 18. Sırada yer alıyor olmasıdır. Çok genç bir nüfusa sahibiz, 31.7 yaş ortalamamız var. 1996 yılından beridir Avrupa Gümrük Birliği üyesiyiz. Swot analizinde Türkiye’nin güçlü yönlerini belirtirsek; en güçlü araç filosu bizdedir. Transit ticarete Türk filosu çok önemli bir rol oynamaktadır. Gebrüder Weiss’in Türkiye’ye girmesindeki en önemli etkenlerden biri budur. Bildiğiniz gibi ticaret Asya’dan Avrupa’ya doğru kaymaktadır. Bu noktada Türk filosu çok önemli bir rol oynamaktadır. Yerel firmalara know-how transferi de çok değerli gördüğüm güçlü yönlerimizdendir. Tabi Türkiye’nin jeostratejik konumunu tartışmaya gerek yok. Fırsatlarımız ise artan uluslararası ticaret hacmidir. Türkiye’de faaliyet gösteren hiçbir şirketin pazarda %1 bile payı olduğunu düşünmüyorum. Artan ticaret hacmini buradan gözünüzün önüne getirebilirsiniz. Ayrıca pazarın henüz doymamış olmaması da önemli bir etkidir. Zayıf yönlerimiz ise fiyat kontrolü ve rekabet. Bundan 10-15 sene önce kişisel ilişkiler ile müşterileri ikna edebiliyordunuz. Kişisel ilişki her zaman önemli fakat müşterilerin şu anda ilgilendiği tek nokta maliyet noktasıdır. Maliyet avantajı sağlamadığınız sürece kişisel ilişkileriniz sadece dostluk olarak pekişiyor. Bir diğer zayıf noktamız ise belgesiz ve kaçak taşıyıcılar. Bu konuda çok açık kalplilikle söylemek isterim ki Gebrüder Weiss Türkiye’ye geldiğinde biz faaliyete geçmeden evvel

R2 Belgesini 440.000 Lirayı ödeyerek aldık. Şu anda hala sektörde R2 Belgesi olmadan faaliyette bulunan çok sayıda firma var. Çok ciddi haksız rekabet yaratıyor. Bununla ilgili yerlere yıllardır bizzat şikâyetinde bulunuyorum. Yakın zamanda bunun ile ilgili önlem alınacak diye ümit ediyorum. Demiryolu ve Gemi altyapısında modernleşme ihtiyacımız bulunmaktadır. Ayrıca demiryolu, karayolu, havayolu arasında ağ oluşturabilmek için modern multimodal hat eksikliği mevcuttur. Fakat çok yeni projeler oluşturulmaktadır, bu projelerde bu eksikliklerin giderilmesine yönelik çok ciddi hazırlıklar bulunmaktadır. Tehditlere gelecek olursak sektördeki vize sınırlandırmaları, Türk şoförlerimiz vize için çok ciddi zaman kaybına uğruyorlar. Gümrük mevzuatı Avrupa Topluluğu'na üye olmadığı için bir takım dezavantajlar hala var. Ayrıca sektördeki yüksek sermaye gereksinimi bir diğer tehdit olarak karşımıza çıkıyor. Yüksek sermaye gereksiniminden kastım şu; sektöre ilk başladığımda müşteriler peşin ödeme yapıyordu. 10 yıl geçtikten sonra vadeler başladı. 20 yıl geçtikten sonra 30 günü aşan vadeler başladı. Şu anda 60,75,90 günlük vadeler konuşuyoruz. Dolayısıyla çok ciddi sermaye gereksinimi oluşuyor. 2023 Türkiye'sine genel bir bakış yapacak olursak 2023'te Dünya ekonomisine hükmeden ilk 10 ülke ekonomisi arasında olacağız. Kişi başı gelirimizin 25.000\$ olması hedefleniyor, 500 Milyar\$ ihracat, 10.000 km yüksek hızlı tren ağı, 15.000 km konvansiyel tren ağı, 51 deniz limanı ve 19 lojistik merkezi hedefleri bulunmaktadır. 2023 yılında umuyorum her biriniz sektörün değerli şirketlerinde, çok iyi pozisyonlarda bu sunumu hatırlayacaksınız. Bir takım yeni trendler ve sektörel sorunlardan bahsetmeye çalışacağım. Bizim yaşadığımız en önemli sorun satın almaların spot'a dönüşmesidir. Müşteriler artık uzun süreli sözleşmeleri tercih etmiyorlar. Hemen hemen her taşıma için sizden spot fiyat soruyorlar. Burada da ilk başta değindiğim konu olan rekabet ve rekabetteki fiyat unsuru

karşıma çıkmaktadır. Müşterilerin ellerinde fiyatlar olsa bile belki bu sefer elimdeki fiyatın daha iyisini alırım düşüncesiyle sürekli sizden spot fiyat talep etmektedirler. Bu da bizim için çok zorlayıcı oluyor. Biz Türkiye olarak bu sene yaklaşık 17-18 bin yükleme hedefledik ve bu yüklemelerin her birinde spot fiyat sorulduğunda oluşan iş yükünü tahmin edebileceksiniz. Diğer bir mesele ise araç sahibi firmaların tedarikçi konumuna, Forwarderların müşteri konumuna gelmesidir. Türkiye'deki en önemli sorunlardan biridir. Tır sahipleri forwarderdir, forwarderin üstlendiği sorumluluk nedir, araç sahibinin üstlendiği sorumluluk nedir? Bu durum şu anda çok net ayrılmaya başladı. Araç sahibi şirketler şu anda daha çok forwarderlara hizmet veriyorlar. Avrupa'ya çıkan arkadaşlar yollarda bizim tırlarımızı görürler fakat bunların hiçbirisi bizim kendi tırlarımız değildir, sadece tente giydirmişizdir. Biz bir forwarder firmasıyız ve işini iyi yapan bütün tır firmaları bizim için potansiyel çözüm ortağıdır. Ayrıca piyasada finansal sorunlar var fakat bu pek fazla bizim sektörle ilgili değil. Son dönemde kur değişkenliği bizi oldukça zorluyor. Tahsilatların zorluğu maalesef şu anda en önemli problemlerimizden biri ve de nakliye firmalarının 180 güne kadar vadelerde esnekliğe gitmeleri. Maliyetlerin sürekli artması ancak rekabet nedeniyle müşterilere aktarılmaması da başka bir sorun olarak karşıma çıkıyor. Son 5 senede hiçbir müşteriye fiyat arttırdığımızı hatırlayamıyorum. Maliyetlerimiz her gün artıyor fakat müşteriye fiyat artışı sunduğunuzda müşteri size bugüne kadar işbirliğiniz için teşekkür ederiz cevabını veriyorlar. Sınır kapılarındaki kuyruklar en güncel sorunlarımızdan birisi. Ayrıca EU ülkelerinde TR plakalı araçlara getirilen kısıtlamalar, ek maliyetler ve Türkiye taşımalarında artan yabancı taşıyıcı paydası haksız rekabete sebep olmaktadır. Sektörün iş gücü sorunu var. Ayrıca sektörde haksız rekabet var. Sektörün iş gücü sorunu derken benim size naçizane tavsiyem; 3 gün içerisinde istediğiniz konuma gelme şansınız yok.

Bunu kendinize meslek olarak edinecekseniz bir taşımacılık şirketinin her departmanında muhakkak vakit geçirmeniz gerekiyor. Kariyer planlarınızı lütfen kısa vadeli değil orta ve uzun vadeye yayın. Kısa vadede başarılı olma şansınız yok fakat uzun vadeye yaydığınızda sektörün en iyi şirketlerinde iyi bir pozisyona gelme şansına erişeceksiniz. İkinci çok önemli tavsiyem mutlaka 2 tane yabancı dil bilmenizdir. Globalleşen dünyada iki yabancı dil bilmek sizi diğerlerinden fersah fersah ileri taşıyacaktır. Genel lojistik sektörü bilgilerinden bahsedecek olursak; nakliyelerin çoğunlukla denizyolu ile yapılması, ekonomi verimliliği totalinde sektörün katılım payı %5, sektörde 400.000 çalışanımız var, 1600 tane faaliyette bulunan firma sayısı bulunmakta, yaklaşık 14 tane lisans belgesi bulunuyor. C2 belgesi 2861, R2 belgesi 1247 adettir. Türkiye'nin ihracat yaptığı ağırlık ülkeler Irak, Suriye, Almanya, İngiltere, İtalya, Fransa ve ABD'dir. Sunumum bu kadar, bu fırsatı veren herkese teşekkür ediyorum. Başarılar diliyorum.

Dr. Öğretim Üyesi: Turkay Özdemir

Değerli sunumlarınız için teşekkür ediyorum. Öğrencilere şu konuda bir görüş belirtiyorum. En az %10-%20'niz günün sonunda girişimci olmalısınız ya da yönetime gelmelisiniz. 2 yabancı dil hedefi ağır oldu fakat bunu hedef oluşturmuş öğrencilerimiz vardır diyerek görüşümü belirtiyorum.

3.katılımcımız proje taşımacılığı ve inşaat sektörü ile ilgili sunum yapmak üzere aramızda bulunan Ali Mert Karakaş Bey'dir. GAP İnşaat lojistik müdürüdür kendileri. GAP İnşaat uluslararası alanda büyük bir müteahhitlik şirketi olarak kapsamlı ihtiyaçları ile büyük bir lojistik hizmet alan taraftadır. Öğrencilerime önce lojistik sektöründe çalışın daha sonra eğer profesyonel olacaksanız hizmet alan tarafa geçin diyorum. Genç yaşında lojistik müdürü olmuş gözükmek ile birlikte

kendisi 2016 yılından bu yana GAP İnşaat lojistik müdürü olup, öncesinde Bilfen Lisesi ve Yıldız Teknik Üniversitesi Çevre Mühendisliği mezunudur. Lojistik sektörünün güçlü firmalarından birinde bir süre çalıştıktan sonra inşaat sektöründe tedarik ve lojistik alanında çalışmaya başlamıştır.

Taahhüt Sektöründe Proje Taşımacılık

Ali Mert Karakaş

Lojistik Müdürü, GAP İnşaat Yatırım ve Dış Tic. A.Ş.

Merhaba, ilk defa bir öğrenci grubuna sunum yapıyorum. Farklı bir sunum planlıyordum fakat şimdi sunumu boşverin. Soru-cevap yapalım. Mezun olduktan sonra karşınıza çıkacak adamlardan biriyim. Ben 15 sene önce arka sırada kapıya yakın oturan ve hemen çıkılım mantığı ile hareket ederdim fakat bundan 15 sene sonra karşınızda sunum yapıyorum. Soru cevap da yapabiliriz, kafanıza takılanları sorabilirsiniz. Taahhüt sektöründen bahsedecek olursam inşaat dediğimizde dünyanın ekonomisinin % 15, Türkiye ekonomisinin %9' u gibi bir rakamdan bahsediyorsunuz. Lojistiğe geçtikten sonra, artık ben mühendislik yapmayayım ve lojistik alanında çalışayım kararını aldıktan sonra Turkon Demiryolunda demiryolu taşımacılığına başladım. Orada bir sene çalışırken elimden geldiğince bir şeyler öğrendim. Daha sonra Alarko'ya geçtim ve 6 sene inşaat lojistiği ile başladık. İnşaat lojistiğine ilk başladığım yer ise Kazakistan'dır. Slaytta 1972'den 2017 yılına kadar Türk firmalarının yurtdışında yaptığı işlerin toplamını görüyorsunuz. Yaklaşık 354 Milyar \$ ediyor, bir projenin de yaklaşık %10'u lojistik maliyetleri olsa 45 senede 35 Milyar \$'lık bir rakam ortaya çıkıyor. Rusya Federasyonu eskiden çok revaçtaydı fakat şu an bunu kaybediyor. Şu anki şirketimde Türkmenistan ile daha fazla

alışıyoruz. Geçen sene Türkiye’den Türkmenistan’a yaklaşık 6000 adet tır seferi yaptık. Tır yapmaktan çok memnun değiliz ama bunlar doğrultusunda toplamda 45 Milyon \$ ciro yönetiyoruz. Çalıştığımız lkeler sıkıntılı lkeler. Türkmenistan, Libya, Irak. Libya’daki savaş dönemi, kaçan arkadaşların hikayeleri vb. Lojistikte inşaat lojistiği çok farklıdır. Okulda gördüğünüz lojistikten sonra iş hayatına girdiğinizde bambaşka bir dünya karşınıza çıkıyor. Kazakistan’a ilk gittiğimde Boşakol diye bir maden tesis vardı. Biz ne yapıyoruz inşaat lojistikileri olarak ilk başta daha haritacılar bile gitmeden proje sahasına gidiyoruz. Proje sahası nasıl bir yermiş, ne yapabiliriz, nasıl yapabiliriz gibi lojistik planları çıkartıyoruz. Proje taşımacılığından bahsedecek olursak, Ekrem Bey’e proje taşımacılığı dedim daha sonra bana pdf’i yolladı. Proje taşımacılığının ne olduğuna baktım fakat henüz proje taşımacılığını tam olarak kafamda oturtabilmiş değilim. Sunumda da bundan bahsedecektim, hala sizin öğrendiğiniz lojistik ile piyasadaki lojistik ile aynı değil. Hala yöneticileriniz bizim için lojistik şudur diyor. Bundan 30-40 sene önce insanlar birleşip bunun tanımını yapmışlar ama halen Türkiye’de lojistik ne demek bilinmiyor ya da herkesin kendi yorumu var. şirkette yneticiysen ya da patronsan istediğin gibi tanım yapıp lojistik departmanını istediğin gibi kurabiliyorsun. Ne yazık ki hala bu konuda dünyayı yakalayabilmiş değiliz. İnşallah ileride sizler yardımcı olursunuz. Kazakistan Boşakol’dan bahsediyordum. Boşakol’a ilk gittiğimde ne yol var ne su var, hiçbir şey yoktu. -55 derece soğukta çalışıyorduk. Orada kapitalizmin ne demek olduğunu anladım. Hiçbir şeyin ortasında bir benzinlik ve benzinlikte süper benzin, Coca Cola ve Twist vardı. Yiyebileceğiniz, iebileceğiniz başka hiçbir şey yoktu. Lojistik denince ilk aklıma gelen bu oldu. Kazakistan’ın doğusunda görmediğim yer kalmamıştır. Türkmenistan’ın da birçok yerini gördüm. İnşaat lojistiğinde bir tırcı, konteynerci ya da kendine taşınacak malzeme

arar. Biz de kendi malzememize taşıyacak mod arıyoruz. Multimodal mı, kara mı, hava mı, deniz mi, nasıl gideceğiz? Çok zor şartlarda çalışıyoruz diyebilirim. Mesela geçen sene sizin pozisyonunuzda olup mezun olduktan sonra bizimle işe başlayan bir arkadaşımız var. Şu anda bir senede bayağı bir yaşlanmış vaziyette. Lojistikte ilk inşaat lojistiği yaşılanıyor diyebiliriz. Pastadaki payı göstermek amacıyla yurtdışı müteahhitlik projelerinden bahsedebiliriz. Az bulursanız vazgeçebilirsiniz ya da burada fazla pasta payı var deyip inşaat lojistiğinde çalışmaya karar vermeniz açısından fayda sağlayabilir. Yurtdışı müteahhitlik projelerinde en son 2017 yılında 15 Milyar \$ gözüktüyor ama ENR verilerinde aslında 25 Milyar \$. Yaklaşık 10 Milyar \$ fark var. Bu da yılda 1.4 ile 2.5 Milyar \$ arasında lojistik bütçesi demektir. ENR(Engineering News-Record) isimli bir dergi var. Her sene ilk 250 müteahhit firmayı yayınlamaktadır. Burada sıralamada ilk 100'e giren 10 Türk firması var. Şu an taahhüt sektöründe 46 firma ile Çin'den sonra en çok firma bulunduran ülkeyiz. Her sene yükseliyoruz, ilk 100'e giren firma sayısı artıyor. Proje taşımacılığı konusuna gelecek olursak; lojistik nedir diye yazdım ondan sonra sunumda çok ilerleyemedim aslında. Proje taşımacılığı nedir deyince yarıda kaldı. Proje taşımacılığında faaliyet gösteren Alman Universal Logistics firmasından alıntı yaparak tanımlarsak; ' Standart dışı yüklerin bir yerden başka bir yere yine standart dışı yöntemlerle taşınmasıdır.' diyor. Daha sonra da proje taşımacılığı yapan firmalar inşaat taşımasına en uygun tanımdır diyorlar. Bizim işimizin standart dışı yüklerin bir yerden bir yere taşınması en fazla %20'sidir. Geri kalan %80'lik kısım hem acil hem kritik malzemeler. Ben hala proje taşımacılığında, proje taşımacılığı budur diye bir metin bulamadım. Belki hocalarım arasında bunu daha iyi tanımlayacak olan vardır ama ben de kendi yaptığım işin tanımını yapamıyorum. Ayrıca taşıma modu seçimimiz var. Bize 1000'lerce satır ya da 10.000'lerce satır ürün geliyor. Ürün

dediklerimiz de 500 ton bir parça, 1000 ton bir parça ya da 100 metre uzunluğunda 7 metre genişliğindedir. Daha sonra mühendisler gelip bize anlatıyorlar. Timing için özel izinlerin, özel yetkilerin alınmasının ve taşınmasının daha ucuza geleceğini anlatıyorlar ve bizde pekâlâ taşıyalım diyoruz. Türkmenistan'dan örnek verebiliriz. Yaklaşık 60-80 gün arasında 800 km'lik bir taşıma yaptık. İlk önce 25-30 gün civarında bitirileceği düşünülüyordu fakat 80 güne kadar uzadı. Burada vize sorunları, yiyecek- içecek sorunlarına kadar bir sürü sorun çıkıyor. 25 günde bitirileceği düşünülüp çalışanlara 30 gün vize alınıyor. 30 gün sonunda vizesi olmayan bir grup bulup vize alıp oraya yollamak ve oradakileri geri getirmek gibi hiç planda olmayan durumlar karşımıza çıkıyor. Denizyolu taşıması bizim için en uygun fiyatlı taşımadır. Bir birim derseniz, demiryolu iki ile üç buçuk birim arasında kalıyor. Hazar Denizi'nden giriş yaptığımızda iç nehirleri çok kullanıyoruz. Bu nehirde, denizin yaklaşık 2-3 katı kadar maliyete sebep oluyor. Karayolu denizin yaklaşık 7 katı, havayolu da yaklaşık 22 katı gibi değere sahip. Bizim tercihimiz denizyolu. Hatta denizyolunu çok kullanabilmek için, gidebildiğimiz yere kadar denizden gidebilmek için şantiyelerin yakınlarına iskeleler inşa ediyoruz. Bunun izinlerini alıp, inşa etmek bir taşıma maliyeti kadar maliyet çıkarıyor belki ama kara taşımasını minimize etmeye çalışıyoruz. Proses ekipmanları bizim taşımalarımızda en kritik süreçtir. Proje taşımacılığı dedikleri iş bu aslında. Böyle büyük bir parça ise proje taşımacılığıdır ama proje taşımacılığı bizim için aslında bu değil. İngilizcede proje kargosu diyorlar, bu bence daha mantıklı bir tanım. Çünkü mutlaka bizim yükümüzün gabari dışı olmasına gerek yok. Biz ilk defa yapıyoruz o iş ve bir daha da yapmıyoruz. O nedenle her seferinde tekrar öğrenmemiz gerekiyor. Türkiye'den Avrupa'ya ya da Türkmenistan'a standart tır taşımaları tabii ki yapıyoruz fakat bizi asıl zorlayan bu değil. Bizi asıl zorlayan ilk defa yaptığımız ve bir daha yapmadığımız operasyonlardır.

Proses ekipmanlarının taşımalarında daha önce belirttiğimiz gibi ilk önce götürülecek yere gidiyoruz, inceliyoruz. Genelde çöl gibi hiçliğin ortasında bir yer oluyor. Buraya birkaç ay boyunca metre metre, santimetre santimetre ölçümlerin yapıldığı road surveyleri çıkartarak nasıl gideceğimizi belirliyoruz. En büyük sıkıntımız kavşaklar ve tren geçişleri oluyor. Bir şeyin altından geçirmemiz gerektiğinde genelde yükseklikten dolayı sıkıntı yaşıyoruz. Kavşaktan geçirirken ya o kavşağı kapatmak zorunda kalıyoruz veya etrafından geçiriyoruz. Su geçişleri de büyük bir sıkıntı yaratıyor. Road survey bittikten sonra bu işin ithalat ve yolda karşılaşacağımız mevzuat kısmı var. Bu da paralel yürüyen bir süreç. Ulaşım da çok sıkıntı olmadığı müddetçe üzerinde çok durduğumuz süreçler değil fakat ulaşım da problem oldu mu ziya nedir, tam ziya nedir gibi konular konuşulmaya başlanıyor. Neyse ki şu ana kadar böyle bir problem yaşamadık. Ufak hasarlarımız oldu fakat tam ziya ile tanışmadık. Proje taşımacılığında bizim en fazla sıkıntı yaşadığımız süreç elleçleme süreçleri. Yolda taşınırken herhangi bir problem genelde yaşamıyoruz fakat ne kadar fazla elleçleme yaparsak o kadar riskimiz artıyor ve o kadar stresli oluyoruz. Uçakların inip kalkması bir de en kritik yerler. Teşekkür ediyorum. Mezun olduğunuzda karşınıza çıkacak sorunlar vesaire 15 yıllık tecrübem doğrultusunda sorularınız var ise sorabilirsiniz.

Dr. Öğretim Üyesi: Turkay Özdemir

Hizmeti alan tarafın projeye bakışı ile hizmeti veren tarafın projeye bakışının farkını görmemizi sağladı. Normal taşıma süreçlerinde yürütemediğimiz taşımaları proje taşıması olarak değerlendiriyoruz. Siz de proje için yaratılan malzemeler perspektifi ile bakıyorsunuz ama şurası önemli; olağan taşıma sürecinde bu taşımayı kontrol etmemiz mümkün olmadığına göre bu bizim için proje işidir. Özel izinler alınır, özel yol

yapılacaktır, kırkayak hazırlanacaktır. Oysa gemiyle tır ile organize ettiğimiz taşımalar olağan lojistik faaliyetidir. Bu da daha çok inşaat sektöründe karşımıza çıkıyor. Köprü ayaklarının taşınması, kurduğunuz fabrikaların proseslerinin taşınmasını örnek olarak verebiliriz. Somut olayda taşıyıcı tünele çarpacağını fark etmiş ve taşınan eşyanın vidalarını sökmüş. Tam zayi sonucunu doğurur çünkü taşıyıcı vidaları söktüğünden artık makinenin sadece hurda değeri vardır. Oysa oradan geçmek için onun proje olarak taşınması gerekiyordu. Bu sunumu yapmanız çok faydalı oldu. Daha önce taşıma tarafından proje taşımacıları gelmişti. Onların anlatımındaki yük tanımı ile sizin tarafta ise bu proje için nelere ihtiyacım var bakış açısını görmüş olduk. Mesela extra ordinary makinelere, aletlere ihtiyaç var. Bunu kim taşıyacak? Proje taşımacıları taşıyacak. Normal taşıma yapanlar bu süreç içinde yürütemeyecek diye düşünüyorum.

Ali Mert Karakaş

Bizim açımızdan aslında proje taşımada gabari dışına proje taşınması demiyorum çünkü bizim için golf arabası taşınması da proje taşınmasıdır. Bizim işimizde belli sürede, belli bir maliyette yapmak gerekli olduğu için proje taşınması stresi ve konsantrasyonu ile taşıyoruz.

Dr. Öğretim Üyesi Turkay Özdemir

Ama normal bir malın bir piyasa fiyatı, piyasa rayici vardır. Oysa gösterdiğiniz malın bir piyasa rayici yok. Brüt kilogram başına ya da piyasa fiyatı göre bir değeri yok. Proje taşınması dediğimiz taşımalarda kendine özgü mal vardır ve değeri tamamen o işe özgü belirlenmiştir, sigortası ona göre yapılmıştır. İki tarafın da bakışını yansıtmak açısından doğru bir yaklaşım oldu. Soruları alabiliriz.

Av. Egemen Gürsel Ankaralı

Olaylar ile teori çok güzel buluşuyor burada. Aksoy Hocam konteyner taşımalarından söz etmeye başladı. Konteyner çok heyecan verici ve insanlığın gelişiminde en önemli icatlardan biridir. Aksoy Hocam'a da bir sorum olacaktır. TTK'de karma taşımalarına ilişkin bir düzenleme getirildi. Bu konudaki fikriniz nedir? Konteyner ile tam bağlantılı değil belki ama tamamlayıcı olması açısından sormak istedim. Mişel Bey'e geçecek olursam çok heyecan verici senaryo, hikaye anlattı. Bilgi ve yabancı dilden söz etti. Son olarak da Mert Bey, biraz yanlış öğrenmiş fakat çok güzel anlattı ve çok da güzel bir ifade kullandı. Bu işin tanımı yok dedi. Hizmet alan tarafından tanınıyor. Çünkü yaptığı iş ulaştığı yere yol açmaktan başlıyor. Bildiğiniz gibi lojistiğin olabilmesi için yola ihtiyaç var. Yol açmaktan, çok köklü bir olaydan bahsediyor. Kazakistan projesini biraz açabilir mi? Yol ne şekilde açılmış, neler ile karşılaşmışlar, köprü nasıl yıkılmış? Bunları öğrenmek istiyorum. Teşekkür ederim.

Mişel Yakop

Yabancı dil konusu uluslararası taşımacılığın olmazsa olmazlarından biri. Yurtdışındaki acentelerimle, muhataplarımız ile en pozitif iletişimi kuruyor olabilmemiz için onlar ile aynı dili konuşuyor olmamız gerekiyor. Fakat Türk insanı olarak basit bir kompleksimiz var yabancı dili dört dörtlük konuşmak istiyoruz. Hâlbuki adı üzerinde yabancı dil. Bunu bir kenara bırakıp yabancı dil öğrenmeye mutlaka eğilimli olmamız lazım. Kendimden örnek vereyim 35 yaşında İtalyanca öğrenmeye başladım. Çevremde baktım insanlar İtalyanca konuşuyorlar ders almaya başladım. 10 kişilik sınıfın 9'u öğrenciydi. Sonra baktık ki öğrenciler bizim yüzümüzden

geç öğreniyorlar. Çünkü 25 yaşındaki öğrenci ile 35 yaşındaki öğrencinin süngeri birbirinden farklı. Yabancı dil öğrenmek için etkili taktikler var. Siz iki fazla dediniz ama ben ısrarla uluslararası taşımacılığın bir parçası olmak istiyorsanız iki dilin gerekli olduğunu düşünüyorum. Tekrar ediyorum adı üzerinde yabancı dil, gerekli iletişimi kurabiliyor olmanız yeterli. Ana diliniz gibi konuşuyor olmanız hiçbir zaman gerekmez.

Ali Mert Karakaş

Sorudan önce ben de bir tavsiye vermek istiyorum. Gençlere en çok sorduğum soru : Hedefin ne? Sizin jenerasyonun en büyük sorunu hedefinizin olmaması yani ne yapacağınızı bilmiyorsunuz. Size 10 tane firma gösterdim. Kaçınız isimlerini not aldı, acaba staj yapabilir miyiz diye buralarda diye düşündü? Özgeçmiş hazırlıyorsunuz fakat bir de özgelecek hazırlamalısınız. 5 sene sonra neredeyim,10 sene sonra neredeyim, nerede olacağım sorularına cevap aramanız gerekiyor. Dil konusu belki 5 sonra çözülecek. Bize bir çip takacaklar belki herkes bütün dilleri konuşmaya başlayacak. WeChat diye bir platform var. Çinli müşterilere Türkçe yazıyorum onlara Çince iletiliyor, onlar Çince yazıyor Türkçe geliyor. Ruslar ile Google Translate'den sözleşme yapıyoruz. Dil tabii ki önemli fakat lojistik şu an yazılım ve finansman şirketi olmaya doğru gidiyor. Finansman ve yazılım çok önem kazandı. Endüstri 4.0 konuşuluyor. Bu ne demek Almanya, Çin ile insan gücü ile rekabet edemeyeceğini anladı, makine gücü ile mücadele etmeye başladı. Bu bizi nasıl etkileyecek. Çin'den Avrupa'ya yolu kısaltmak için uğraşıyor. Ne olacak sonunda Çin'deki ucuz ürün Avrupa'ya daha ucuza gidecek. Buradaki yerli üretim ne olacak? Bu şekilde sizin geleceğiniz ile ilgili kafamda bir sürü sorular var. Kazakistan hakkında konuşacak

olursam geçen hafta bir sigortacı ile konuşuyorduk. Proje taşımacılığına geldi konu. Proje taşımacılığı nedir diye sordum. En güzel cevap şuydu: Olağanüstü taşıma. Her gün olağanüstü, bizim olağan günümüz yok dedim. Uzak Doğu'da 12 metreden uzun ise proje taşıması veya gabari dışı taşıma olarak sayılıyor. 13.60 metrelik tırlarla götürölse bile yine proje taşıması sayılıyor. Sabaha kadar konuşulacak bir konu. Kazakistan sorusuna cevap vermedim fakat umarım faydalı olmuştur.

Dr. Öğretim Üyesi: Turkay Özdemir(Oturum Başkanı)

İlk oturum sona ermiştir. Katılımızdan dolayı teşekkür ediyorum.

Öğleden Sonra Oturumu

Oturum Başkanı

Av. Muazzez Yılmaz

İstanbul Barosu Yönetim Kurulu Üyesi

Lojistik Şirket Yöneticilerinin Hukukî ve Cezaî Sorumluluğu

Dr. Öğr. Üyesi Fatih Aydoğan

Öğretim Üyesi, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret
Hukuku Anabilim Dalı

Karayolları Taşıma Yönetmeliğindeki (Yeni) Son Gelişmeler

Av. Sedat Tatar

Arabuluculuk ve Lojistikte Arabuluculuk Uygulamaları

Av. Dilek Yumrutaş

Oturum Başkanı

Av. Muazzez Yılmaz

Değerli konuklar, değerli öğrenciler herhâlde daha çok ağırlıklı ben öncelikle hepinizi şahsi ve İstanbul barosu yönetim kurulu adına saygıyla selamlıyorum hoş geldiniz. Bugün lojistiğe sektörel ve hukuki açıdan bakışla ilgili bir panel ilk oturum eminim çok güzel geçti. Şimdi 2. oturumu gerçekleştireceğiz ve saat 14.30'a kadar sürecektir birbirinden değerli 3 konuşmacımız var. 20 şer dakika konuşma süreleri daha sonra komple olarak sizden gelen soruları alabiliriz. Şimdi ilk konuşmacımızı kürsüye davet ediyorum Sn. Fatih Aydoğan lojistik şirket yöneticilerinin hukuki ve cezai sorumluluğu ilgili bize bir sunum yapacaklar. Hocam buyurun.

Lojistik Şirket Yöneticilerinin Hukuki ve Cezai Sorumlulukları

Dr. Öğretim Üyesi Fatih Aydoğan

Öğretim Üyesi, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret
Hukuku Anabilim Dalı

Teşekkür ederim sayın başkan bende hepiniz saygıyla selamlıyorum Burada konuşmacı olarak bulunmam sağ olsunlar Egemen Beyin ve Türkay Hocamızın vaadi üzerine gerçekleşti. Benim konum şirket yöneticilerinin sorumluluğu, sunum hazır fakat sunuma bağlı kalmak istemiyorum. Çünkü orada biraz ayrıntılı hukuki meseleler var. Biz şöyle yapabiliriz daha genel itibariyle nedir ne değildir diye. Belki ağırlık olarak bizler hukukçu değiliz ama malum bilgi güçtür. Bu bilgiler her an her zaman karşınıza çıkabilir.

Geleceğin yöneticileri var burada değil mi, bir şekilde sektörün içinde olacaksınız sadece lojistik sektörü olarak düşünmemek lazım. Hangi işle uğraşsak bu konular gündeme geliyor. Şunu hepimiz kabul ederiz mevcut ekonomik düzende ekonomik faaliyetler ekonomik şirketler tarafından yürütülüyor. Marketleri işletenler şirket, elektriği sağlayan şirket, elektrik elektronik düzen sunan şirket, aklımıza ne geliyorsa belki birçok terzi lokanta vs. sanat erbabı dışında zanaatkarlar dışında hemen hemen her alanda hatta oteller de

şirketler tarafından işletiliyor. Yani ekonomik faaliyetlerin neredeyse tamamı şirketler tarafından yönetildiği için şirketlerin şirket yöneticilerinin sorumluluğu onların durumu hukukçu olsun bir manada herkesi ilgilendiriyor. Yöneticilerin sorumluluğu deyince birazdan slaytta da göstereceğim ama genel olarak şunu kastediyoruz. Anonim şirkette yönetim kurulu üyelerinin, Limited şirkette de müdürlerin sorumluluğu. Sistemde başka şirket türleri de var Kollektif komandit tüzel kişiliği olmayan Adi şirket Kooperatif son zamanlarda yeniden ticari anlamda kooperatifler var ama genelde ekonomide etkisi olanlar daha ziyade tercih edilenler anonim ve limited şirket. Şirket yöneticisi dediğimiz zaman da anonim şirkette yönetim kurulu üyelerinin, Limited şirkette de müdürleri kastediyoruz. Ama her ikisinde de bunların dışındakiler genel müdür, genel müdür yardımcısı gibi çok sayıda yöneticiler genel anlamda buna tabi. Çünkü bazen şirketlerde şöyle oluyor yönetim kurulu üyesi sermaye sahipleri olabiliyor bizzat pay sahibi yönetim kurulu üyesi olabiliyor ama bakıyoruz sorumluluklarının çoğu aşağıda çalışanlara devredilmiş. Bakıyorsunuz iş sağlığı ve güvenliğinden sorumlu kişi fabrikada bir müdür finans direktörü olmuş mesela veya Lojistikte gümrükte bir sorun çıkıyor, orada bir eşya yakalansa bunun sorumlusu fail kim. İş sağlığı güvenliği kapsamında taksirli adam öldürme kapsamına giriyor ceza hukukunda biz ceza demiyoruz ama genel olarak öyle söylenebilir. Peki, bu taksirli adam öldürme suçunu kim işledi fail kim. Fail şirketin yöneticileri, yöneticilere bakıyoruz şirket fabrikası Çerkezköy'de şirket merkezi maslakta. Bu yönetim kurulu üyelerinin hiç biri belki de fabrikaya gelip gitmiyor, oradaki işten kim sorumlu olacak. Bir bir bu tür sorunlar ortaya çıkıyor. Bir de birazdan bahsedeceğim devletin alacakları ne olacak. Devlet kendini ayrı bir yere konumlandırmış ayrıcalıklı olarak. Bu da mantıklı olabilir hukuk politikası açısından da. Mesela diyelim bir şirket yöneticisi yönetim

kurulu üyesi şirketin borcundan sorumlu değil. Ürün kısmı bir iş yapsa şirketten 10 Milyon Lira alacağı olsa bunu yöneticiye gidip de bu kadar diyemez ama devlet mesela diyor ki yeni düzenlemede birazdan bakacağız şirket YK üyeleri kamu borçlarından kamu borcu kavramı çok geniş, her türlü vergi ceza resim vs. aklınıza ne geliyorsa tüzel kişi temsilcisi sorumludur. Tüzel kişi kim nedir dersiniz temel hukuk dersi belki görmüşsünüzdür tüzel kişilere kanun tarafından kişilik veriliyor aslında yok öyle bir şey ama dernekler vakıflar şirketler bunlar tüzel kişiler. Devletinde belediyenin de mesela kamu tüzel kişiliği var. Peki, tüzel kişinin temsilcisi kimdir dediğimiz zaman anonim şirkette YK üyeleri Limited şirkette müdürler, onların mesela sorumluluğu gündeme geliyor kim sorumlu olacak böyle işlerden. Devlet diyor ki bu kişiler kamu hukukundan sorumludur. Meselenin böyle bir yönü var kamu alacağı bir diğer yönü de profesyonel yöneticiler olduğu zaman diyelim biz ileride bir gün yönetici olduk sermaye sahibi değiliz ama şirkette yöneticiyiz, bu yöneticilerin şirkete, pay sahiplerine ve şirket alacaklılarına karşı sorumluluğu. Pekala, pay sahibi dediğim yönetim kurulu üyeleri siz şirketi 2016 yılında zarar uğrattınız işte 5 milyon TL para cezasını şirkete ödeyiniz diyebilir, pay sahipleri çoğunluk şirket adına veya bazı pay sahipleri azınlık bile olsa çoğunluk tarafından şirket genelde kontrol ediliyor. Bazı pay sahipleri azınlıkta bile olsa onlara ne diyebilir, şirkete ödenmek üzere yönetim kurulu üyelerine şirketi zarar uğrattın diyebilir. Mesela bir şirketten alacaklıyız ve o şirketin yönetim kurulu üyesi var o yönetim kurulu üyesi kötü yönetiyor şirketi, alacaklılar duruma göre bu yönetici kişiyi sorumlu tutabilir ama kanun şurada sınırılıyor; ancak şirket iflas ederse alacaklılar dava açabilir onun dışında dava açamaz. Şimdi toparlayacak olursak gördüğümüz gibi 3 ana sorumluluk var. Hatta önce 2 diyelim. 1- özel hukuk sorumluluğu buna ceza da dâhil. 2- kamu borcundan sorumluluk diyebiliriz bunları ayrıca konuşacağız.

Hukuki sorumlulukta da bir hukuk sorumluluğu hakikaten -bu kavramlar karışmaz umarım- ikisinde de hukuk var ama biz ceza ve özel hukuku ayırırken hukuk diyebiliyoruz. Özel hukuk birde ceza sorumluluğu duruma göre hapis cezası var para cezası var. Oradaki süreç farklı işliyor devlet kamu adına dava açılıyor vs. Şimdi bu 3 ana yapı içerisinde özel hukuka ilişkin sorumlulukları da ayrıca tek tek başlık altında göreceğiz ama 1. olarak önce şuna bakalım hukuk özel hukuk sorumluluğu şirket yönetim kurulu üyeleri anonim şirkette, limited şirkette Müdürler veya onun altındaki genel müdür, genel müdür yardımcısı gibi yöneticiler hangi hallerde şirkete pay sahiplerine ve alacaklılara karşı sorumludur. Liste biraz uzun olduğu için hızlı hızlı geçeceğim. Şimdi burada bazı hukuki kavramlar var onlarla sizi meşgul etmeyeceğim. Hukukta teselsül diye bir kavram var. Bir borcu birden fazla kişi birlikte üstlenirse onlara biz bazı durumlarda müteselsil sorumlu diyoruz. Müteselsil sorumlu ne demek; A B C 3 kişi olsa borcun tamamını herhangi birinden isteyebildiğimiz durumlar. Yani 3 öğrenci arkadaşımız bir ev kiralasa ve sözleşmeye yazılsa A B C müteselsil sorumludur yazsa Mal sahibi kira borcunu herhangi birinden isteyebilir. İşte burada yönetim kurulu üyelerinin sorumluluğu müteselsildir yani şirkete karşı hepsi kural olarak beraber sorumlu bu sorumluluk sözleşmeye dayalı. Tabii ki ortada bir zarar olması lazım. Tazminat davasının hukukta şartı zarardır. Zarar olmadan ne olmaz bir mektupla şunu öde tazmin et denmez. Kusur karinesi var mıdır yok mudur konusunda genel kabul edilen şudur yönetim kurulu üyeleri, yöneticiler şirkete zarar verdiğinde bu kişiler kusurlu olmadıklarını ispatlayacaklar. Burada yine hukuktaki temel kurallardan bir tanesi bir kişinin bir davranışı bir zarara sebep olduysa, sebep olduğu iddiası varsa şuna bakılır; gerçekten bu zarar bu davranışın sonucumu. Buna nedensellik bağı diyoruz. Eğer zarar var ama o davranışa bağı değilse mesela şirket zarara uğramış ama bunun sebebi dövizdeki

yükselmeler ve borçların döviz olması sonucu şirket zarar uğramış. Burada şu sorulabilir niye döviz borçlandın vs. yani uygun nedensellik, illiyet bağı araştırılabilir, işte kusurlu olması lazım, doğru yüklenebilmesi lazım. Şöyle bir durumda var peki sorumluları bulduk. A B C üst yönetim kurulu üyesi onlar kendi içlerinde nasıl anlaşacak. Rücu dediğimiz mekanizma devreye girecek. Sorumlulardan bir tanesi diyelim ki 1 milyon tazminatı ödedi. A ödedi, B ve C var onlar arasındaki ilişkide kanun diyor ki; bu durumun kendi aralarındaki kusur durumunu da mahkeme belirlesin. Burada tek tek sorumlulara bakarsak kimler sorumlu yöneticiler dışında da sorumluluk var ama bunlara ben şimdi girmeyeyim. Buradaki sorumluluk yönetim kurulu üyeleri ve yönetilen kanunlardır. Kanun bir görev vermiş mesela kanun demiş ki şirketle rekabet etme, buna aykırı davranmış. Kanun yine diyor ki özenli olarak şirketi yönet yani basiretli bir iş adamı gibi yönet. Yani siz diyelim yöneticisiniz şirketi yöneteceksiniz sizden beklenen nedir, ne gibi yöneteceksiniz. Mesela boşta kalan hükümler var. Vekâlet sözleşmesi ücretsiz ise kendi işinde gösterdiği özeni göster diyorlar. Yani siz birinden ücretsiz iş istediğiniz zaman ondan beklenti ne onun kendi işinde göstereceği özen ama ücret verdiğiniz zaman o işte profesyonel olarak o işi yerine getirebilecek birinin özeni. Şimdi Lojistik şirketinde yönetici olsa kişi o zaman ne özeni beklenir ondan Lojistik şirketi yöneticisi özeni beklenir. Kişi onu taşıyor mu taşıyor mu, genelde taşıyor zaten ama bunun bir diploma şartı yok yöneticilik içeriden gelebilir, diploma olabilir orayı doldurabilir. Kanundan doğan ve esas sözleşmeden doğan yükümlülüklerini kusurlarıyla ihlal etmeleri şirkete zarar vermiş sayılır. Şöyle diyor aynı işte faaliyet gösteren bir kişinin özenini gösterecek ama ondan önce şöyle bir durumda var bazen yöneticiler yetkilerini devredebilir. Mesela şirketler yönetim kurulları kendi içlerinde bir icra kurulu oluşturabilir. İcra kurulu üyeleri bizzat işin sorumluları icracı yönetim kurulu üyesi. Şöyle şunu bir aile

düşünün çok kalabalık bir aile 11 kişi yönetim kurulunda, 7 si aile üyesi 4 ü de diplomalı veya mesleğin içinden gelmiş kişiler. O zaman Ne yapıyor bu şirket? 11 yönetim kurulu üyesi var ama 11' ide işlerin içinde günlük faaliyetleri takip edecek anlamına gelmiyor. Bunun 7 si aylık ya da 3 aylık toplantılara gelir strateji belirler önemli kararlar alıyor kalan 4 kişiyi de deniyor ki siz icra kurulusunuz yani şirketi siz yöneteceksiniz. Bu şekilde yetkilerin tamamı bu kişilere verilebiliyor, genelde bize de böyle sorular geliyor yani bize icra kurulusun diyorlar genel müdürsün diyorlar bütün iş yetki sorumluluk sende diyorlar bu ne anlama geliyor. Yani hakikaten profesyonel yönetim merak ediyor diyor ki ben ne tür sorumluyum ki bana bunu verince bunu bize izah edebilir misin diyorlar. Biz de izah etmeye çalışıyoruz. Şimdi o yönetici bir kere kime karşı sorumlu, profesyonel yönetici şirkete karşı sorumlu. Sen bu şirketi iyi yönetmedin dolayısı ile şu kadar tazminatı öde diyebilir. Memnun olmayan küçük pay sahibi diyebilir şirketi iyi yönetmedin şu kadar tazminat öde diyebilir, şirket iflas etmiş olsa alacaklılar diyebilir onun içinde görev verildiği zaman bu görev neye göre veriliyor nasıl veriliyor. Yeri gelmişken burada şunu da söylemiş olalım, şu an gündemde olan iş sağlığı ve güvenliğinden sorumluluk çünkü niye sonunda hapis cezası var sonunda, hapis cezası olunca insanlar daha çok etkileniyor. Yani iş sahipleri içinde parasal konular çok önemli ama parasal durum bir şekilde halloluyor ama bir yönetici, yönetim kurulu üyesine deseniz ki hakkında 3 yıldan 5 yıla kadar dava açılıyor deseniz, o meseleyi tamamen değiştiriyor herkes için özgürlük önemlidir yani. Dolayısıyla mesela iş sağlığı ve güvenliği dimi, mesela tır şoförü bir şekilde tır bozukmuş binmiş yaralanmış ve ölmüş mesela şimdi burada fail kim burada hâkim kime dava açacak. Eskiden şöyle oluyordu savcı 11 yönetim kurulu üyesinin tamamına davayı açıyordu çünkü fail kim, düzeltilmesi lazım o tırdaki bozukluğu; yönetim kurulu üyeleri. Çünkü kanun diyor ki şirketi yönetim kurulu

yönetir ve temsil eder. Bunun çaresi ne, çaresi 11 kişi sorumlu olmasın diyorsan kanun diyor ki bir iç yönerge ile bu sorumluluğu bir veya birkaç kişiye bırakır. Genelde işte sahada fabrikada olan kişilere sen genel müdür yardımcısıysın genel müdürsün o zaman bu tür bütün sorumluluklar sana ait. Tabi o sorumluluğu vermek için bu kişinin buna yatkın, ehliyeti olması gerekiyor, iş sağlığı ve güvenliğini biliyor mu yetkilimi harcama yetkisi verildi mi? Gümrükteki bu aksaklıkları kontrol edebilecek mi edemeyecek mi, şu anda hemen hemen bütün şirketleri bu mesele meşgul ediyor. Kanun hiç kimse kontrol dışında kalan olaylardan sorumlu değildir diyor. Yönetim kurulu üyeleri bakımından mesela kontrolü dışında bir olay gerçekleşti. Bu biraz eleştiriliyor da, kesinlikle sorumluluğun yönetim kurulu üyesine bağlı olabileceği de konuşulmaktadır. Genel kurul kararlarının icralarından kaynaklanan sorumluluk ise genel kurul kararlarını icra etmeyebilir ya da eksik icra edebilir. Başta da söylediğimiz gibi yönetim kurulu sorumlu olur. Yönetim kurullarının devredilemez yetkileri vardır. Şirketin üst düzey yönetiminin verilmesi, şirket yönetim teşkilatının belirlenmesi, muhasebe- finans sistemlerini kurmak gibi yetkiler başkalarına devredilemeyeceği için bu kurulda 11 üye varsa 11'i de sorumludur. Bu şu açıdan önemli bazı şirketler; örneğin avukat meslektaşlarımıza sizi yönetimde görmek istiyoruz, yönetim kurulu üyesi olun gibi taleplerde bulunuyor. Yönetim kurulu üyesi olmanın riskleri nelerdir? Birinci riski sorumlu oluyorsunuz, müteselsilen sorumlusunuz. İkinci riski ise ceza durumlarında yeterli sistem kurulmamışsa savcı size de dava açıyor. Üçüncü olarak da az önce konuşmuştuk, devlet vergi alacağını alamazsa yönetim kurulu üyelerine gidiyor. Bakıyor o tarihte ticaret siciline kim yönetim kurulu ise ondan, onlardan alıyor. Başka bir ölçüğe gerek yok. Şunu da demek istemiyorum: Bugün yönetim kurulları boş mu? Hayır, dolu. Herkes oraya girmek istiyor. Zaten işin içindeyseniz risk alacaksınız. İşini düzgün yapan, gerekli tedbirleri alanın endişe

etmesine gerek yok, zaten mesele de o. Sırf görüntü olsun diye yönetim kurulu üyesi olacaksak, olmaya gerek yok ya da olacaksak da bir de icra oluşturmak lazım. İcra kurulu olsun ki biz yarın diyelim ki bakın icra kurulu oluşturduk biz. Eski hocamız vardı, onlar hakkında bile yönetim kurulu üyeleri oldukları için ciddi davalar açıldı. Hoca diyor ki; ben hukuk profesörüyüm, hiçbir yerde imzam yok ama yönetim kurulu üyesisin. Adın yönetim kurulunda var, güven oluşturuyorsun. O zaman yönetim kurulunda bulunma. Aslında genel hayat tecrübesi de bunu gerektiriyor. Bir yerde bulunmak her zaman iyi bir şey değildir. Ya bulunup gereğini yapmak lazım ya da gereğini yapmıyorsak orada bulunmamak lazım. Çünkü hayatta her şeyin bir sonucu var. Biz farkında olmayız bizim ismimiz orada geçer. Birisi güvenip itimat eder, iş yapar. Ben bu kişiye güvendim der. Bir şirketin veya ismin geçmesi sorumluluk sebebidir. Özen ve bağlılık yükümlülüklerinden kaynaklanan sorunlara bakalım. Yönetim kurulu üyeleri ve yönetimle görevli üçüncü kişiler, görevlerini tedbirli bir yöneticinin özeniyle yerine getirmek ve şirketin menfaatlerini dürüstlük kurallarına uyarak gözetmek yükümlülüğü altındadır. Bu açıklama mesela tacirler bakımından kanunen basiretli iş adamı gibi hareket eder diyor. Basiret, ileriye görmek demektir. Bir sözleşme imzalıyor tacir. Gecikme halinde günde 1000\$ cezai şart öderim diyor. Tacir bunun sonuçlarını bilebilir. Dolayısı ile ileride oluşacak cezai şartı reddemez. Temsil yetkisinden kaynaklanan sorumluluk ise şirketi temsil eden kişiler 3. Kişilere karşı sorumlulardır. Mesela şirketin kendisine tahsis ettiği araca iş sırasında zarar verse şirket sorumlu, yönetim sorumlu ama bence yönetici de sorumludur. Yani 3. Kişi yöneticiye de dava açabilir. Kamu borçlarından kaynaklanan sorumluluğa değinip bitirelim. Amme Alacakların Tahsili Hakkında Hüküm var. Mükerrer Madde 35' de 'Tüzel kişilerle küçüklerin ve kısıtlıların, vakıflar ve cemaatler gibi tüzel kişiliği olmayan teşekküllerin mal varlığından

tamamen veya kısmen tahsil edilemeyen veya tahsil edilemeyeceği anlaşılan amme alacakları, kanuni temsilcilerin ve tüzel kişiliği olmayan teşekkülü idare edenlerin şahsi mal varlıklarından bu Kanun hükümlerine göre tahsil edilir.’ Diyor. Kanun temsilcileri burada yönetim kuruludur. Ben anlatacaklarım bunlar. Tekrar 3 başlıkta tekrar etmek istiyorum. Yöneticiler şirkete karşı sorumlu olabilir, tazminat sorumluluğu. Yöneticiler cezai konularda mesela gümrük, vergi, evre cezaları konusunda cezai sorumluluğa tabi olabilirler. Üçüncüsü de vergi sorununa tabi olabilirler. Teşekkür ediyorum.

Av. Muazzez Yılmaz

Biz de çok teşekkür ediyoruz Sayın Fatih Aydoğan’a özellikle sreye uyduğu için ben teşekkür ediyorum. Karayolları taşıma yönetmeliğindeki yeni ve son gelişmeler Avukat Sedat Tatar meslektaşım bu konuda sunum yapacaklar buyurun.

Karayolları Taşıma Yönetmeliğinde Son Gelişmeler

Av. Sedat Tatar

Çok teşekkür ederim sayın başkan öncelikle ben İ.Ü. ULF, İstanbul Barosu'na, İstanbul Barosu Taşıma ve Lojistik Hukuki Komisyonuna ve şahsında Egemen - Türkay hocama ve tüm emeği geçenlere bu faydalı etkinliği ve bilgi paylaşımını sizlerle buluşturduğu için çok teşekkür ederim. Bugün size yeni karayolu taşıma yönetmeliği hakkında bilgi vereceğim. İlk önce yönetmelik deyimiyle genel bilgi daha sonra yönetmeliğin kapsam dışı maddelerinde yapılan yenilikler, nitekim de tanımlar maddesine yeni getirilen hususlar ve yetki belgesi özellikleri ve maliyetlerinde yapılan değişiklikler ve en son olarak da uygulamada sıkça karşılaştığımız K ve L belgeleri arasındaki yeni durumu mukayeseli olarak incelemiş olacağız.

Biliyorsunuz yönetmelik 8 Ocak 2018'de yürürlüğe girdi. Burada dayanak kanun karayolu taşıma kanunu ve ulaştırma denizcilik ve haberleşme bakanlığının teşkilattaki görevleri hakkındaki kanuna istinaden çıkarılmış bir yönetmelik. Yönetmelik eski reformuna göre dijital taşıma anlamında daha reforje yenilikler getiriyor bunlarla ilgili aslında sunumun ilerleyen slaytlarında daha detaylı bilgiye yer vereceğiz. Yayımlı tarihine yürürlüğe girdi yani şuan yürürlükte ve eski yönetmelikte aynı zamanda yürürlükten kaldırılmış. Yönetmelikte kapsam dışı olan maddelere de birtakım yenilikler

getirildi bunla alakalı olarak 2, 3 ve 4 tekerlekli motosikletler ve ticari olmayan taşımalar kapsam dışında tutuldu. Yine aynı zamanda Kamyonet cinsi olarak tescil edilen taşıtlardan, taşıt tescil belgesinde kamyonet (BB-Van)/Panelvan olarak kayıtlı, sürücü dahil 4 veya daha fazla koltuğu bulunan taşıtlarla yapılan ve hem taşımının hem de taşınan eşyanın ticari olmadığı taşımalar kapsam dışındadır. Altı dingilin üzerindeki lastik tekerlekli vinç veya cenaze aracı veya ambulans veya naklen yayın aracı olarak tescil edilmiş araçların kullanım amaçlarına uygun olarak yapılan taşımalar veya Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından tescil edilmemiş taşıtlarla yapılan taşımalar kapsam dışındadır. Yönetmelikte tabi yüklerle ilgili uzun, çeşitli sivil toplum kuruluşlarından üniversitelerden, taslak yönetmelik hakkında bir takım görüşler toplanmıştı. Bunlar değerlendirilmiş ancak bir takım taslakta bulunmayan tanımlamaların minik yönetmelikte yeniden var olduğunu gördük. Yönetmeliğin eleştirilecek noktaları da var, reform niteliğinde yeni aslında dijitalleşme anlamında getirdiği bir takım kolaylıklar var. Yine maliyet bakımından eski yönetmeliğe nazaran maliyetler %50 oranında azaldığı için bu anlamda sektörü desteklemekte. Taslakta bulunan ve yönetmeliğe yeni giren yeni tanımlarda acente listesi, araç takip sistemi, asgari kapasite kavramı, elektronik taşıt sözleşmesi gibi gerçekten reformist bir yaklaşım oldu. Yeni yönetmelikte ve uygulamada sıkça karşılaştığımız ve her gün daha fazla artan bir hiper tebligat, e-tebligat bu anlamda alınması gereken bir kayıtlı e posta hizmetinin de yönetmelikte olduğunu görüyoruz. Yeni yönetmeliğin sektöre verdiği en büyük kazançlarından birisi de maliyet indirimi oldu %50 oranında alım ücretlerinde, vergi ücretlerinde düşüş söz konusu prosedürler anlamda daha az evrak ve daha az surede tamamlanması bu anlamda sektöre getirdiği avantajlardan ve örneğin SRC belgesi gibi belgeler yani ticari taşıma kullanımıyla ilgili şoförlerin alması

gereken belgelerinin artık dijital e devlet ortamında verilmesi söz konusu. Bunun yanı sıra eğitimlerde de yine aynı şekilde bir yenilik var. Güvenli sürüş eğitimi bu anlamda sektöre getirilen yeniliklerden ve eski yönetmelikte bulunan H ve R türü yetki belgesi sahipleri C1 ve K2 yetki belgeleri ile anlaşma ve sözleşme yapamaz hükmü kaldırılmış, bu anlamda C1 ve K2 yetki belgelilerin bu hizmeti almaları mümkün kılınmıştır. C2 belgesindeki öz mal şartı 11 den 10 birim taşıta, azami yük ağırlığı da 440 tondan 400 tona düşürülmüş durumdadır. Yine yetki belgesi türlerinde eğer bir logo kullanımı söz konusu ise bunun bakanlığa bildirilmeleri ve bildirilen logo ve varsa dışında başka bir markanın kullanılmaması gerekiyor araç üzerinde. Bununla beraber diğer diğer uygulamada K ve T belgelerinde temel örnekler vermek gerekirse bu anlamda K yetki belgesi almak için eskiden olan normal sermaye şartı artık kaldırılmıştır. Şirketlerde bu anlamda asgari sermaye şartı aranmamaktadır. Gerçek kişi taşımacılar için asgari taşıma kapasitesi 25 tona düşürülmüştür. K2 yetki belgesi için Öz malda maximum 20 yaş şartı kaldırılmıştır. Bununla beraber ODY ve ÜDY istihdam etme zorunluluğu da K1 yetki belgesi kapsamında kaldırılan yeniliklerdendir. K1 özetle spesifik bakarsak belge ücretinin %75 civarında düştüğünü görüyoruz. Yine K1 belgesindeki sektörde yaşanan en büyük şikâyetlerden biri sadece o il ile ilgili bir hızlı taşıma yapabiliyoruz şikâyeti vardı ve dolayısıyla yeni yönetmelikte bu konu açıklığa kavuşturuldu. Şu aşamada K1 belgesi sahiplerinin de il dışı taşıma yapma imkânları yeniden getirilmiştir. Belki bir diğer yenilikte biliyorsunuz K belgelerinde öz mal taşımaları söz konusudur ama çağa ayak uydurması amacıyla yönetmelikte finansal kiralama şartı getirilmiştir ve öz malının 10 katına kadar finansal kiralama araç kullanma imkanı da K2 yetki belgesi sahiplerine getirilen yeniliklerden birisi. Yine burada L1 yetki belgesindeki özelinde konuşursak da L1 belgesindeki öz mal taşıt gereksinimi 4 ten 3 e

indirilmiştir, azami yük ve ağırlık toplamda 145 ten 75 tona indirilmiş durumdadır. Sermaye gereksinimi de artık 75 bin TL asgari sermaye veya işletme sermayesi şartına düşürülmüştür. L1 belgesi için mutlaka bir depo alanı tahsis edilmesi gerekmektedir. Lojistik işletmeciliği faaliyetine uygun, en az 1000 m²'lik kapalı alan zorunluluğu yeni yönetmelikte en az 500 m²'lik alana düşürülmüştür. Tabi şirketlerin merkez dışındaki işyerleri de şube olarak tescil edildiği için şubelerle ilgili bir faaliyet olacaksa bu belgenin şubeye uyması, alınması imkânı da yönetmelikte sağlanmıştır. Tabii ki şubelerle ilgili olan kapalı alan merkezden daha düşük olarak 100m² ile sınırlıdır. L1 ve K2 belgesini bu anlamda karşılaştırdığımızda; K2 için en az 1 taşıt gerekli iken L1 belgesi için en az 3 taşıt gerekiyor. L1 içindeki öz malın 10 katına kadar kiralama imkânı vardır. K2 belgesinde hem 11 tıra kadar kiralama hem de bunun yanı sıra bu kiralamanın finansal kiralama yoluyla yapılması imkanı mevcuttur. Kapalı alan konusunda 500 m² ve 100 m² açık veya kapalı bir alanın tahsislenmesi mümkündür. ODY ve ÜDY şartı bu anlamda L1 belgesinde kalmıştır, K2 belgesinde kaldırılmış yeniliklerden biridir. Belge ücretine baktığımız zaman son belge ücreti L1 belgesi için 100 bin lira K2 belgesi için de 10 bin lira olarak belirlenmiştir. Ben çok teşekkür ederim süreme uyduğumu umuyorum ilginiz için teşekkür ederim.

Av. Muazzez Yılmaz

Ben de değerli meslektaşına çok teşekkür ediyorum her iki konuşmacıda gerçekten çok öz bir şekilde ifade ettiler ve kendi adıma faydalandığımı söyleyebilirim. Şimdi arabuluculuk ve lojistikte arabuluculuk uygulamalarıyla ilgili Sayın Avukat Dilek Yumrutaş'ı dinleyeceğiz buyrun.

Lojistikte Arabuluculuk Uygulamaları

Av. Dilek Yumrutaş

Hepinize Merhaba.Ben Dilek Yumrutaş. Avukat, Arabulucu ve Öğretim Görevlisi olarak Arabuluculuk dersleri veriyorum.

Bugün burada İstanbul Üniversitesinin Ulaştırma ve Lojistik Fakültesinde sizlerle birlikte olmak gerçekten benim için mutluluk verici. Bunu sağlayan fakülte dekanlığı ve İstanbul Barosu'nda emeği geçenlere teşekkür etmek istiyorum.

Daha önceki konuşmacılarımızda farklı olarak ben biraz daha ülkemizde yenilerde aslına baktığımızda bir 5 yıl kadar önce uygulamaya başlanan arabuluculuk dediğimiz bir alternatif uyuşmazlık çözüm yolunu sizlere tanıtmak istiyorum bugün. Hukuk fakültelerinde eğitim alan öğrencilere kısmen bu bilgiler aktarılıyor pek tabii ki. Ama özellikle lojistik ve taşıma hukuku, sigorta hukuku alanında ticari uyuşmazlıklarda uzayan yargı süreçlerine alternatif olarak çok daha kısa sürede uyuşmazlıkların barışçıl yöntemlerle çözümünü sağlayan arabuluculuğa birlikte bir göz atmak istiyorum. Arabuluculuğu bir uyuşmazlık çözme sanatı olarak tanımlıyoruz. Her şeyden önce yargıdan farklı olarak en son çare mahkeme dediğimiz ve tarafların kendi aralarında görüşmelerini gerçekleştirmekle birlikte, müzakereler düzenleyip iletişim kuramadıkları durumlarda karşımıza sağlıklı iletişimin sürdürülebileceği şekilde çıkan bir

uyuşmazlık m yoludur ve arabulucular iletişim, müzakere, hukuk ve psikoloji uzmanlıklarını bir araya getirerek uyuşmazlıkların mn sağlıyorlar ve taraflar arasında oluşan iletişim kırınlılıklarını gidermenin yolunu sağlıyorlar. Arabuluculuk neden şimdi, neden şu an diye düşünebilirsiniz. Baktığınızda tarihçesi çok eski çağlara dayanıyor ve bizim hukuk uygulamalarının Roma Hukuku'na kadar dayandıklarını görüyoruz ve bunun yanında özellikle Amerika'da 1960'lı yılların sonunda modern ülke sistemlerine uygulanan ve mediation olarak ifade edilen arabuluculuk alternatif uyuşmazlık m yolunun görüyoruz. İngiltere'de de 81 yılı ve devamında uygulanıyor. 2000'li yılların başından itibaren BM aldığı kararlarla tüm Avrupa birliğinin ye ülkelerle birlikte Türkiye'nin de AB uyum sürecinde yargı reform stratejileri kapsamında yargı-reform paketine dahil edilip 2012 yılındaki kabul edilen yasanın 2013 yılında yürürlüğe girmesiyle alternatif uyuşmazlık m olarak arabuluculuk ülkemizde uygulanmaya başlanmıştır. Arabulucular hukuk fakültesi mezunlarından 5 yıl mesleki deneyime sahip olanların yazılı ve uygulama sınavlarından sonra Adalet bakanlığı siciline kayıtlı faaliyetlerine başlıyorlar. Burada tabi neler etken; Teknolojik gelişmeler, şeffaflık bilgiye erişim, AB mevzuatıyla uyum sağlanması, Uluslararası kurumsal yönetim ilkeleriyle uyum, yine denetim ve raporlama sistemleri ve adalete hızlı ekonomik güvenli erişim, tüm bu strateji paketine alınan çalışmalarda etken faktörler. Ülkemizdeki arabuluculuk uygulamalarına baktığımızda 2014 yılı başından itibaren yargıda ortalama 2 ila 5 yıl arasında değişen srelerde sonuçlanan davaları arabuluculukta biz 2 ila 4 saatte sonulandırabiliyoruz. Bu ciddi anlamda zaman ve emek tasarrufu sağlamasının yanında tabi ki kişilere maliyetleri yönünden de kazanç sağlayan bir sistem. Buradaki istatistiklerde özellikle %55'lik kırmızı alan bizim saatlik sonulandırdığımız bölümü ifade ediyor.

Yine baktığımızda bunlar 2017 sonuna doğru yayınlanan istatistikler. Yaklaşık olarak 2017 sonu itibariyle 22.013 olayın arabuluculuğa geldiğini ve bunun yaklaşık 20 bininde anlaşma ile sonuçlandığını görüyoruz. %90 lık bir başarı oranıyla barışçıl yöntemlerle çözümlendi. Hangi alanlarda arabuluculuğu çözüm yöntemi olarak tercih edebiliriz diye baktığımızda; Burada istatistikler özellikle konularına göre istatistikler sizlerde merak ederseniz. Adalet Bakanlığı Arabuluculuk Daire Başkanlığı'nın web sayfasında sıkça sorulan sorular ve istatistikler bölümünden detaylı konu bilgilerine erişim sağlayabilirsiniz. Burada işçi işveren uyuşmazlıkları, maddi manevi tazminatlar, Fikri sinai haklar, sigorta uyuşmazlıkları, ticari uyuşmazlıklar özellikle borç alacak ilişkileri yanında tabi lojistik sektörünce en çok sorumluluk sigortaları noktasında da arabuluculuk yöntemi kullanılan uyuşmazlıkların çokça var olduğunu biliyoruz. Bu çerçevede yine trafik kazalarında tazminatlar kısmında arabuluculuğu uygulama şansımız oluyor ve uzun yıllar devam eden dava süreçlerinden kişiler çok daha kısa sürede uyuşmazlıklarını çözme imkanına kavuşuyor. Burada özellikle yargıdan ne farkı var alternatif uyuşmazlık çözümlerinin diye sorduğunuzda Şu sorunun cevabını yanıtlamamız lazım. Ben size sorsam uyuşmazlık nedir sizce desem, acaba vereceğiniz yanıt: Kazanılması gereken savaş mı çözülmesi gereken bir sorun mu? Bu vereceğiniz yanıt size öncelikle hangi uyuşmazlık çözüm yolunun tercih edeceğiniz ide belirliyor arkadaşlar. Kazanılması gereken savaş özellikle doğrudan mahkemelerdeki uyuşmazlık çözümünü bize gösteriyor. Çözülmesi gereken sorun ise arabuluculuktaki taraf ve hukuki yaklaşımını bize sunuyor. Biz uyuşmazlık çözüm yollarını genel itibariyle yargılama yapılarak ve yargılama yapılmadan çözüm diye 2 başlıkta topluyoruz. Yargılama yapılarak uyuşmazlık çözümü başlığı altında Devlet yargısı (Mahkemeler) ve Tahkim yargısı (Hakemler) görüyoruz. Yargılama yapılmadan uyuşmazlık

çözümünde ise; doğrudan tarafların anlaşması ve ADR dediğimiz Alternatif uyuşmazlık çözümlerini görüyoruz. Alternatif uyuşmazlık çözümlerinin de 5 tane türünü görüyoruz. Arabuluculuk ülkemizde 6325 sayılı hukuk uyuşmazlıklarında arabuluculuk kanunu çerçevesinde gerçekleştirilen bir çözüm yolu. Uzlaştırma ise CMK yani Ceza mahkemeleri kanununun 253 ve devamındaki maddeleri kapsamında Ceza alanındaki alternatif uyuşmazlık çözümü olarak karşımıza çıkıyor. Bunun yanında tarafsız ön değerlendirme dediğimiz bir uzman kişinin görüşünün alınması. Mini yargılama ve kolaylaştırma ülkemizde henüz kabul edilen modeller değil ama uluslararası modeller olarak karşımıza çıkıyor. Arabuluculuğun tanımına baktığımızda; tarafsız bir kişinin özellikle aralarında uyuşmazlık olan taraflar arasında uyuşmazlığı tarafsız bir şekilde dostane çözümlerle neticelendirmeyi hedeflediği yapısal süreç olarak tanımlayabiliyoruz. Arabuluculuk sistematik teknikler uygulayan, tarafları görüşmek ve müzakerelerde bulunmak amacıyla bir araya getiren, onların çözüm üretmesini sağlayan çözüm üretemediklerinde onlara çözüm sunan ve bu şekilde aralarındaki uyuşmazlığı her iki taraf içinde menfaatleri doğrultusunda kazan-kazan çözümlerle sonuçlanmasını sağlayan bir kişi olarak yönetmeliği yürüten kişidir. Şimdi burada yargıdan ne farkı var dediğimizde elbette arabuluculuk bir yargılama değil, her şeyden önce taraflar yargıda hâkimlerin kararlarına bağlı olmak zorundalar. Oysa arabuluculukta aralarında uyuşmazlık bulunan kişiler müzakerelerden sonra arabuluculukla ilgili kendi kararlarını kendileri verme hakkına sahipler ve tüm süreç boyunca kendi inisiyatiflerinde basından sonuna kadar sürdürüp sürdürmemek ya da sonuçta bir anlaşma yapmak ya da yapmamak noktasında kendi iradeleri, irade serbestisi ilkesi çerçevesinde kendi ihtiyaç ve çıkarları doğrultusunda karar verme hakkına sahiptirler. Tamamen gönüllülük ilkesine göre işler işlerlik kazanıyor, bunun yanında gizlice

bu şekilde kişisel, ticari, mesleki itibarlar kullanılmaktadır . Daha çokta özellikle ticari şirketlerin aile şirketlerinin, sağlık sektöründe kişilerin gizlilik ilkesi çerçevesinde arabuluculuğu daha çok tercih ettiğini görüyoruz. Ve arabuluculuk ücretini ödeyemeyen taraflara devlet adli yardım da sağlıyor. Bunun yanında arabuluculuk görüşmelerine taraflar kendileri katılabilir, şirketlerin kanuni temsilcileri veya avukatları katılabilir. Ülkemizde 2018 yılında işçi-işveren uyuşmazlıklarında dava şartı haline geldi. Ve burada yine şirketlerin yetkilendirdikleri çalışanlarını arabuluculukta şirketi temsil etme hakkına sahip oluyorlar. Burada arabulucu yine taraflar çözüm üretilmediğinde taraflara çözüm sunan kişi olarak karşımıza çıkıyor. Kamu idareleri de özellikle işçi-işveren uyuşmazlıkları tazminat davaları gibi uyuşmazlıklarla devletin taraf olduğu özel hukuk uyuşmazlıkları diyoruz. Burada 3 kişilik heyetle temsil ediliyorlar. Burada taraflar avukatları ve arabuluculukta tarafları temsil edenler, her şeyden önce kendi kararlarını verme süreçlerinde değerlendirmeleri gereken 2 husus var; bir anlaşma olursa avantajlarımız nelerdir, bir anlaşmaz olmazsa risklerimiz nelerdir? Dolayısıyla avantajlar ve risklerini doğru bir şekilde listeledikleri takdirde artı ve eksiler çerçevesinde kendilerini değerlendirme olanağına kavuşuyorlar. Arabuluculuğa her konu elverişli midir diye sorarsak tabi ki değildir. Burada elverişsizlik noktası gerek yasalarda hâkim kararı kamu düzenine ilişkin olduğunda, Gerekse uyuşmazlığın kendi taşıdığı özelliklerden kaynaklanabilir. Yurt dışında da ülkemizde de özellikle dava şartı kapsamında alınan işlerde arabuluculuk oturumlarına katılmamanın bir yaptırıma bağlandığını görüyoruz. Bu yaptırıma bağlanan işlerde arabulucular katılımını acaba bir mazeret olarak ne sunulabilir dendiğinde arabuluculuğa elverişli olmama nedenleri noktasında, arasında bir ayırım olduğunu görüyoruz. Ve burada özellikle mahkeme kararı gerektiren işleri, mutlaka mahkemenin bir karar vermesi istenildiği

durumları arabuluculuğa sunamıyoruz. Yine kişilerin özellikle emsal karar oluşturacak durumlarda arabuluculuk onlar için bir mahkeme kararı anlamına gelmez. Ama arabuluculukla yapılan anlaşmalar ilan niteliğinde olduğu için doğrudan taraflar arasında bir daha dava açılması söz konusu değil. Burada arabuluculuk kullanıcılarına bu sürecin faydalarına şu şekilde ifade etmişler; belirlilik ilkesi risklerin azaltılması ve sonuçların kontrolünü sağlar. Giderleri kısıbiliyoruz diyorlar. Uyuşmazlığın temel konularına odaklandığımız için daha etkin katılabiliyoruz diyorlar. Mümkün olduğu yerlerde çatışmaların artmasını önlemek ve ilişkileri korumak sürdürülebilir ticari ilişkiler, sürdürülebilir kişisel ilişkiler sağlayabilmek için tercih ediyoruz diyorlar. Mümkün olan en hızlı sonuca uyuşmazlık çözüm sonucuna ayak uydurduklarını söylüyorlar. Ve sonuç, kararların uygulanabilirliği her iki tarafın ortak kararıyla olduğu için daha mümkün olan bir süreçtir ve gizlilikte tabi ki tarafları koruyan bir süreç oluyor. Burada Anayasa Mahkemesi'nde yargıya destek olarak arabuluculuğu, yargıya destek olan bir norm olarak ifade eden kararlar var. Arabuluculuk içinde etkili müzakere için 10 kuralımız var; Mutlaka her iki tarafta karşılıklı adil sonuç istenmesi gerekiyor. Karşılıklı geri bildirimler önemlidir. Burada profesyonellik, dürüstlük, güven ve etkililiğe dayalı bir izlenim vermek. Uygun bir şekilde hazırlanmış olmak. Yine müzakere boyunca olgusal hukuki açıdan, açıkça anlaşılır belirgin ifadeler kullanmak ve notlara olan bağlılık yerine ne istiyoruz gerçek ihtiyaçlarımızın altını çizmek önemlidir. Sunumum bu kadardır teşekkür ediyorum.

Av. Muazzez Yılmaz

Sunum için bizde çok teşekkür ediyoruz. Her 3 konuşmacıda gerçekten çok yalın, çok öz bir şekilde konularını mukayese ettiler. 3'ünde çok teşekkür ediyorum gerçekten hem

baromuz adına hem de sizler adına şimdi bir 5 dakika soru cevap yapabiliriz arkadaşlar.

Soru

İlk sorum Fatih hocama. Verdiğiniz örnek olaylarda hep tek eleman ya da tek bir işveren üzerinde gittiniz, alt işveren girmesi durumunda olaylar, sorumluluklar nasıl değişir. Ve bu olaylar gerçekleştiğinde alt işverenin de olay esnasında sorumlulukları nasıl değişir?

2. sorum da bu hukuki olaylar gerçekleşirken değişirken kanunlar uygulamalar çıkarken denetlemelerde geriye gitmeler oluyor. Sektörde çalışmış biri olarak da söyleyebilirim hep denetlemede geriye gidiyoruz, denetlemede eksiklikler oluyor, yeni ticari takograflar çıkıyor ama onun denetlemeleri olmuyor. Ayrıca belgelerdeki değişimlerden dolayı sorun oluyor. Mesela ODY ve K2 belgesi çıkartılmış yeni kanunda bunun tam aksine daha çok belge istenmesi gerekirken neden geriye gidiyoruz? Çünkü bizler burada eğitim alıyoruz okumuş insanların istihdam edilmesi gerekirken sırf biraz daha ticareti hızlandırmak adına neden bu değişiklikler oluyor?

Dr. Öğretim Üyesi Fatih Aydoğan

Biz tabi şirketlerin yönetimini esas aldık, bu bahsettiğin konuda gündeme gelebilir veya şirketle alakalı iş hukukunda diyelim ki siz büyük bir projeyi aldınız şirket olarak, sonra oradaki asansörü bir başkasına ihale ettiniz taşeron gibi işin bir kısmını başkasına yaptırıyorsunuz gerçekleştiriyorsunuz, iş hukukunda bunun bir yeri var. Yani alttaki alt işverenin işçisi alacağını alamaz ise üst işveren ya da ihaleyi alan firmaya gidebiliyor. Yani o biraz bizim konumuzun dışında olduğu için değinmedik ama aslında durumda bundan ibaret. Alt işverenin

borcundan ama şirket olarak yönetici olarak değil şirketlerin sorumluluğu burada.

Av. Sedat Tatar

Soru için teşekkür ederim. Şimdi denetimler boyutunda aslında yönetmelikteki bir takım reformist yeniliklerden bahsetmiştik özellikle; dijitalleşme, e-devlet üzerinden belgelerin toplanması çıkarılması, yine aynı zamanda sözleşmelerin e-devlet üzerinden yapılabilme imkanı, elektronik takip sistemi, aslında farklı teknolojinin geliştiği alanla alakalı bakanlığın getirdiği ek takip sistemleri ve aslında fiziki denetimi gerektirmeksizin birtakım bazı veri denetimi yapma imkanı sundu. Yine aynı zamanda bu her seferin bakanlık portalında kayıt altına alınması da bu anlamda denetimin fizikiden ziyade kaydi yapılmasına da döndüren bir etkinlik oldu. Belge konusunda ise belge açıkçası daha azaltıldı, daha kolaylaştırılması yapıldı, hani şu an bulunduğumuz coğrafyaya bakarsanız Türkiye etrafındaki ülkelerle beraber lojistik sektöründe rakip halinde aslında bu anlamda bölgedeki ticareti biraz daha kolaylaştırmak ve Türkiye'nin o transit ülke olmasından kaynaklanan avantajını kullanmak için bir takım belge konusunda daha az ve daha aza indirgeyen bir yaklaşım olduğu doğru mu yanlış mı tartışılır. Farklı yansımaları tabi ki olabilir ama K2 belgesi özelinde konuşursak sorunuz ona yönelikti. K2 belgesi daha basit bir belge diyelim diğerlerine nazaran kendi malını kendi taşıyan ve küçük ölçekli bir firmanın bile, küçük ölçekli gerçek kişi tacirin bile alabileceği bir belge bu anlamda bu ekstra bir mükellefiyeti olmasın diye şoföre verilecek güvenli sürüş dışında denetimler K2 belgesi özelinde kaldırıldı.

Soru

Fatih Hocama bir soru sormak istiyorum. Şirkete kayyum atanması durumunda kayyumlarda yöneticiler gibi sorumlu oluyor mu?

Dr. Öğretim Üyesi Fatih Aydoğan

Öncelikle tebrik ediyoruz bir şekilde kayyum atandığı için. Kayyum geçici olarak bir şirkete yönetici tayini. Arada duyuyoruz bir kişi çok yaşlanınca yakınları ona bir vasi atanmasını istiyor gerçek kişiler, şirkete kendi işlerini yönetemediği zaman cezai durumlar gündeme geldiği zaman mahkemeye müracaat ediyor hak sahipleri, mahkemede geçici olarak şirkete yönetici tayin ediyor. Yönetici olduğuna göre onunda sorumlu olduğunu bunların hepsine tabii olduğunu söylemek lazım. Vergi sorumluluğu biraz tartışılabilir gerçekten, çünkü kayyum olmadı mı görevli kişide atanıyor. Ama şimdi ben de soru üzerine düşününce kayyumun sanki temsil yetkisi de var, Turkay hocam doğru mudur? Yönetici olarak atandığı için, o zaman vergi sorumluluğu da olduğunu söylemek lazım hatta kayyumun görevi sırasında bir işçi Allah korusun öldüğü zaman kayyuma bile dava açılabilir teori olarak mümkün olduğunu düşünüyorum.

Soru

Sorumluluktan kurtulamıyor mu?

Dr. Öğretim Üyesi Fatih Aydoğan

Pek mümkün gözüküyor. Yönetim kurulu üyeleri delegeyle geliyor göreve ama kayyumu delege edecek kişide yok. Şunu diyebilir kayyum tabi ki ben gerekli tedbirleri aldım kusurlu olmamak için ama ona rağmen teorik olarak sorumlu tutulabilir.

Soru

Şunu merak ettik hakikaten geçen önümüze çıktı. Ticari uyuşmazlık taraf var pay sahibi itilafli yani arabulucu nezdinde çözmüşler. Ama şöyle bir baktım ben, o kadar çok düzenleme var ki yani bu nasıl uygulanacak burada bir sıkıntı gördünüz mü sıkıntı yok mu? Çünkü bizim bildiğimiz mahkeme kararları kısa net olur. Burada o kadar çok şey var ki tutanakta, siz bir sıkıntı görüyor musunuz burada?

Av. Dilek Yumrutaş

Ben bunu şöyle açıklayayım. Arabuluculuk anlaşmalarının 2 hukuki değerinin gerçekleştirilmesi lazım. Birisi arabuluculuğa elverişli konularda uyuşmazlık söz konusu olacak. İkincisi de arabuluculuk anlaşmasında ilan niteliğinde olabilmesi için icra edilebilir olacak. Yani cebri icraya elverişli olacak. Arabuluculuk anlaşmaları eğer cebri icraya elverişli düzenlemeler içermiyorsa ilan niteliğine sahip olmuyor.

Av. Muazzez Yılmaz

Başka soru yok ise bu oturumu kapatıyorum. Hepinize katılımınız için çok teşekkür ederim sağ olun var olun, İstanbul Üniversitesi'ne de çok teşekkür ediyoruz bizi burada ağırladıkları için, işbirliği için. Umarım bundan sonra da işbirliğimiz devam eder. Sayın Egemen Gürsel Ankaralı'ya özel bir teşekkür ediyoruz komisyonumuzun çok değerli başkanına çok emeği var. Hepinize iyi günler diliyorum başka bir etkinlikte görüşeceğiz inşallah.