



GAZİANTEP UNIVERSITY JOURNAL OF SOCIAL SCIENCES

Journal homepage: <http://dergipark.org.tr/tr/pub/jss>



Araştırma Makalesi • Research Article

Lojistik Sektörü İhtilafları ve Arabuluculuk Yoluyla Çözümü

Disputes in Logistics Sector and Solution through Mediation

Tayfun ERCAN^a *

^a Dr. Öğr. Üyesi, Gaziantep Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Gaziantep / TÜRKİYE
ORCID: 0000-0002-6207-668X

MAKALE BİLGİSİ

Makale Geçmişi:

Başvuru tarihi: 2 Haziran 2020

Kabul tarihi: 12 Haziran 2020

Anahtar Kelimeler:

Lojistik Sektörü,

Lojistik İhtilafları,

Arabuluculuk

ARTICLE INFO

Article History:

Received June 02, 2020

Accepted June 12, 2020

Keywords:

The Logistics Sector,

Disputes in Logistics Sector,

Mediation

ÖZ

Ekonomik sistemin önemli bir parçası olan lojistik sektörü, küreselleşmenin artmasıyla birlikte hızla gelişmiştir. Faaliyetlerin kapsamlı olması ve farklı sektörle doğrudan bağlantısının bulunması nedeniyle çok sayıda kişiden ya da şirketten oluşan bir ağa sahiptir. Dolayısıyla gerek iş hukuku alanında gerekse ticaret hukuku alanında çok sayıda ihtilaf ortaya çıkmaktadır. Lojistik sektöründeki barışçıl çalışma ortamının sürdürülmesi için bu ihtilafların hızlı ve az maliyetli şekilde çözümü gerekir. Bu ihtiyacın karşılanması adına, lojistik sektöründeki iş ve ticari ihtilafların da taraflar arasındaki ticari ilişkinin devamını sağlayacak şekilde çözülmesi için iş ve ticari ihtilaflarda arabuluculuk yolu kabul edilmiştir. Alternatif yollarından biri olan arabuluculuk, ülkemizde en yaygın kullanılan dostane çözüm yoludur. Bu nedenle, çalışmamızın ilk bölümünde, ihtiyari ve dava şartı arabuluculuğun yasal alt yapısı ele alınmıştır. Daha sonra, lojistik sektöründeki iş hukuku ve ticaret hukuku ihtilaflarına arabuluculuk yolunun uygulamasının ayrıntıları ele alınmıştır.

ABSTRACT

The logistics sector, which is an important part of the economic system, has developed rapidly with the increase in globalization. As its activities are comprehensive and have direct links with different sectors, it has a network which includes a large number of people or companies. Therefore, a large number of disputes arise in both labor law and commercial law. These conflicts need to be resolved quickly and cost-effectively to maintain a peaceful working environment in the logistics sector. In order to meet this need, mediation in labor and commercial disputes has been adopted in order to resolve labor and commercial disputes in the logistics sector in a way that ensures the continuation of the commercial relationship between the parties. Mediation, one of its alternative ways, is the most widely used friendly solution in our country. Therefore, in the first part of our study, the legal infrastructure of voluntary and mandatory mediation has been discussed. Then, the details of the implementation of mediation to labor law and commercial law disputes in the logistics sector has been discussed.

* Sorumlu yazar/Corresponding author.
e-posta: av.tayfunercan@hotmail.com

EXTENDED ABSTRACT

Logistic activities, in order to meet the needs of the consumers, include the process starting from the receipt of the raw material until the delivery of the goods, and the delivery to the consumer after the transportation and distribution processes. Since the logistics sector has a wide field of activity, diversity in disputes are also observed. In addition, the presence of actors such as carrier, addresser, buyer, intermediary, commercial agent, broker, warehouse, customs firms in this sector makes the emergence of the disputes inevitable.

There are more than one methods to resolve disputes that may arise in the national and international arena. Alternative solutions are becoming increasingly important as disputes are lengthy and costly to resolve through courts. As alternative solutions are peaceful and friendly solutions, it also ensures the continuation of the trade between the parties of international trade. Because the aim of alternative solutions is to protect the balance of interests between the parties rather than the provision of justice.

The logistics sector is directly and indirectly linked to all sectors in the commercial life and its scope is wide because it is a sector connected with all sectors. As a disadvantage of its wide scope, it also includes businesses where conflict issues are intensely encountered. It is the largest sector in which the mediation method is implemented and will be implemented the most because of the fact that they are implementing the voluntary mediation method and are also involved in the mandatory mediation process. Therefore, it is the sector where the advantages and disadvantages of mediation will be felt most intensely.

The mediation is an alternative solution that whose process is not carried out within the framework of strict rules and procedures, unlike judicial activities carried out by the courts. Mediation has a more flexible process. In addition, the will of the parties is at the forefront and communication and negotiation are effective in resolving the dispute.

Mediation, which has been implemented for many years in Anglo-Saxon and Continental European countries, has reached legal ground with the Law No. 6325 on Mediation in Civil Disputes and Regulation of the Law on Mediation in Civil Disputes.

Later, with the Law No. 7036 on Labor Courts and Article 5 / A added to the Commercial Code No. 6102, the law has been accepted as a cause of action to apply to mediation before filing a lawsuit in clearly defined disputes.

In cases where mediation is envisaged as "cause of action" in Turkish Law, it is decided the abatement of action due to the absence of a cause of action in the case opened without resorting to mediation. After the mediation process is completed, it is possible to sue again.

In the application to the Constitutional Court with the claim that "the mandatory mediation" is against the Constitution, the Constitutional Court has decided with court decision dated 11.07.2018 and numbered F: 2017/178, D: 2018/82 (O. J date: 11.12.2018) that the implementation of mandatory mediation is not against the Constitution. Activities such as transportation, storage, insurance, customs clearance, which are included in the logistics sector, directly affect the industry and other sectors. Because the logistics sector is directly connected with all sectors. Therefore, both voluntary and mandatory mediation and implementations of them in the resolution of disputes meet a significant need in a wide area. As the implementation of mediation in the logistics sector has spread over a wide area, in our study, implementation of mediation will be discussed in the light of some important disputes.

The logistics sector, which includes many activities such as transportation, customs clearance, storage, handling, ensuring, is related to the all sectors, especially the industry sector. This also leads to numerous and diverse disputes. Due to the direct connection with all sectors in Turkey, mediation has been begun to be implemented in an effective manner also in the logistics sector, which affects many people and companies. Due to the wide variety of disputes encountered, the number of disputes to be solved through voluntary and mandatory mediations has also been very high.

In order to resolve disputes effectively in the logistics sector through voluntary and mandatory mediation, the solution of labour law disputes and commercial law disputes with expert mediators who master the unique features of these sectors is important. For this reason, logistics is the sector where the benefits and harms of mediation are felt the most.

As a result of the effective management of the mediation process, employee and employer disputes in the logistics sector and commercial disputes will not be submitted to the court and the parties will not be exposed to cost and prolonged judicial process. In addition, resolving disputes between the parties of the logistics sector through mediation will provide sectorial peace. The commercial relationship between the firms will be maintained.

Giriş

Lojistik faaliyetleri, tüketicilerin ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla, hammaddenin alınmasından başlayarak malların depolanması, taşıma ve dağıtım süreçlerinden sonra tüketiciye teslimine kadar geçen süreci kapsar. Lojistik sektörünün faaliyet alanı oldukça geniş olduğu için yaşanan ihtilaflar da çeşitlilik gözlemlenmektedir. Ayrıca, bu sektörde, taşıyıcı, gönderici, alıcı, aracı, acente, komisyoncu, antrepo, gümrük firmaları gibi aktörlerin bulunması ihtilafların ortaya çıkmasını kaçınılmaz kılmaktadır.

Ulusal ve uluslararası alanda yaşanabilecek ihtilafların çözümü için birden fazla yöntem mevcuttur (Eren, 2016, s. 63). İhtilafların, mahkemeler nezdinde çözülmesi uzun ve maliyetli olduğundan alternatif çözüm yolları giderek önem kazanmaktadır. Alternatif çözüm yolları, barışçıl ve dostane çözüm yolu olduğu için uluslararası ticaretin tarafları arasındaki ticaretin de devamını sağlar. Çünkü alternatif çözüm yollarıyla amaçlanan, adaletin sağlanmasından ziyade taraflar arasındaki menfaat dengesinin korunmasıdır.

Arabuluculuğun da dahil olduğu alternatif çözüm yolları, devletin mahkemeler aracılığıyla kullandığı yargı yetkisine halel getirilmeden uygulanan ek yöntemler olarak tanımlanmaktadır (Pekcanitez, 2010, s. 59; Taşpolat, 2012, s. 21; Kekeç, 2014, s. 31; Özbek, 2009, s. 590; Özmumcu, 2016, s. 7). Nitekim, Yargıtay 15. Hukuk Dairesi'nin E. 2016/4735 ve K. 2017/259 sayılı kararında da ifade edildiği üzere, alternatif çözüm yollarla uyuşmazlıkların çözümü için tarafların serbest iradesinin ya da bu yollara başvurulmasını zorunlu hale getiren bir yasa maddesine ihtiyaç vardır¹.

Bir alternatif çözüm yolu olan arabuluculukta süreç, mahkemelerce yürütülen yargılama faaliyetlerinin aksine, kesin kurallar ve usuller çerçevesinde yürütülmez. Arabuluculukta daha esnek bir süreç vardır. Ayrıca, tarafların iradesi ön planda olup iletişim ve müzakere ihtilafların çözümünde etkilidir.

Anglosakson ve Kıta Avrupası ülkelerinin birçoğunda yıllardır uygulanan arabuluculuk 6325 sayılı Hukuk Uyuşmazlıklarında Arabuluculuk Kanunu ve Hukuk Uyuşmazlıklarında Arabuluculuk Kanunu Yönetmeliği ile yasal zemine kavuşmuştur (Bozdağ, 2016, s. 101-136). Daha sonra, 7036 sayılı İş Mahkemeleri Kanunu ve 6102 sayılı Ticaret Kanunu'na eklenen 5/A Maddesi ile de yasa açıkça belirlenen uyuşmazlıklarda dava açmadan önce arabuluculuk yoluna başvurulması dava şartı olarak kabul edilmiştir (Bulur, 2016, s.1-34.).

6325 Sayılı Hukuk Uyuşmazlıklarında Arabuluculuk Kanunu'nun 2. maddesinde yapılan "arabuluculuk" tanımına göre; "*Sistemik teknikler uygulayarak, görüşmek ve müzakerelerde bulunmak amacıyla tarafları bir araya getiren, onların birbirlerini anlamalarını ve bu suretle çözümlerini kendilerinin üretmesini sağlamak için aralarında iletişim sürecinin kurulmasını gerçekleştiren, tarafların çözüm üretmediklerinin ortaya çıkması halinde çözüm önerisi de getirebilen, uzmanlık eğitimi almış olan tarafsız ve bağımsız bir üçüncü kişinin katılımıyla ve ihtiyari olarak yürütülen uyuşmazlık çözüm yöntemi*" dir.

Türk Hukukunda, arabuluculuğun "dava şartı" olarak öngörüldüğü durumlarda, arabuluculuk yoluna başvurulmadan açılan davada, dava şartı yokluğu nedeniyle davanın usulden reddine karar verilir². Arabuluculuk süreci tamamlandıktan sonra, yeniden dava açılması mümkündür.

¹ "Alternatif uyuşmazlık çözüm yolları arasında sayılan arabuluculuk, tahkim, hakem, bilirkişi vs. gibi yollarla uyuşmazlıkların çözümü tarafların serbest iradesi ya da bu yola başvurmayı zorunlu kılan yasa hükmünün varlığına bağlıdır."

² İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 19. Hukuk Dairesi, 2019/1176 E. 2019/1251 K. Kararı "...İstanbul 5. Tüketici Mahkemesinin 30.01.2019 tarih, 2019/9 E. 2019/37 K. sayılı dosyasında TTK'de yapılan değişiklik nedeniyle

Anayasa Mahkemesine, “dava şartı” arabuluculuğunun Anayasa’ya aykırı olduğu iddiasıyla yapılan başvuruda Anayasa Mahkemesi 11.07.2018 tarihli, 2017/178 E. 2018/82 K. (RG Tarihi: 11.12.2018) sayılı kararıyla, “dava şartı” arabuluculuk uygulamasının Anayasa’ya aykırı olmadığına karar vermiştir³.

Lojistik sektörüne dahil olan taşıma, depolama, sigortalama, gümrükleme gibi faaliyetleri özellikle sanayi sektörünü ve diğer sektörleri doğrudan etkiler. Çünkü, lojistik sektörü, tüm sektörlerle doğrudan bağlantılıdır. Bu nedenle de gerek ihtiyari gerekse de dava şartı arabuluculuğu, ihtilafların çözümünde uygulanması geniş bir alanda önemli bir ihtiyacı karşılamaktadır. Arabuluculuğun, lojistik sektöründeki uygulaması geniş bir alana yayıldığı için çalışmamızda önemli bazı ihtilaflar ışığında arabuluculuk uygulaması ele alınacaktır.

Lojistik Sektöründeki İş Hukuku Alanındaki Uyuşmazlıkların Arabuluculukla Çözümü

Uluslararası ticaretin artmasıyla birlikte, lojistik sektörü, dünyada ve ülkemizde giderek büyümektedir. Birden çok sektörle bağlantı içinde olması, uygulama alanının genişliği beraberinde istihdam olanaklarını da artırmıştır. Bu niteliği de personel sirkülasyonunu ortaya çıkarmaktadır. Özellikle, nakliye ve depo yönetimi, gümrük işlemleri, satın alma ve malzeme yönetimi, tedarik zinciri yönetimi, müşteri hizmetleri yönetimi, bilgi sistemleri, lojistik hizmet pazarlama gibi alanlarda personel ihtiyacı elzemdir. Teknolojinin gelişmesiyle birlikte, e-ticaretin gelişmesi ve otomasyon ve bilgi sistemlerinin gelişmesi uzmanlaşma gereksinimini de beraberinde getirmiştir.

Lojistik sektörü, ülkenin kalkınmasında da önemli bir işleve sahiptir. Bu özelliğinden ötürü, ülkeler, lojistik sektörüne yönelik teşvikler öngörmektedir (Koban ve Yıldırım, 2013, s. 32-43). Bu öneminden ötürü, istihdam edilen personellerin kaliteli bir eğitim alması gerekir.

İstihdamın artması sonucunda, lojistik sektöründeki işveren ve işçi arasındaki ihtilafların da sayısı artmaktadır. Bu ihtilafların, yargıya taşınması, işvereni maliyet altına girmesine ve itibar kaybına yol açarken işçinin de uzun ve maliyetli bir sürece girmesine yol açmaktadır (Oğuz, 2019, s. 9). Bu bakımdan, ihtilafların arabuluculukla çözülmesi her iki taraf bakımından da faydalı olmaktadır⁴.

Lojistik sektöründe yaşanan iş hukukundan kaynaklanan uyuşmazlıklar; işe iade, ücret alacakları, fazla mesai ücreti alacakları, sefer primi alacakları, yıllık ücretli izin alacakları, hafta tatili ve genel tatil ücreti alacakları, mazot kesintisi alacakları, ihbar ve kıdem tazminatı alacaklarına ilişkindir. Bu tür talepler, kamu düzenine ilişkin olmayan tarafların üzerinde serbestçe tasarruf ettikleri konulardır (Ekmekçi ve Özekes, 2018, s. 34).

Lojistik sektöründe sıklıkla uygulanan ibraname, işçinin bütün alacaklarını aldığını ve herhangi bir alacağının kalmadığını ispatlayan bir senettir. Yargıtay içtihatlarıyla, ibranamenin

öncelikle arabulucuya başvurulması gerektiği, bunun dava şartı olduğu gerekçesiyle davanın usulden reddine karar verilmiş, verilen bu karar davacı tarafından istinaf edilmiştir...”

³ “Sadece yargılamanın yanında olduğunu, tarafların istediği zaman arabuluculuk sürecini sonlandırabileceğini, arabuluculuk sürecinde tarafların iradesinin esas alındığını, dava şartı nedeniyle usulden reddedilen bir davanın, daha sonradan ilgili eksiklik tamamlanarak yeniden açılabilmesinin ve tüm bu nedenlerle hak arama hürriyetini ve mahkemeye erişim hakkı bakımından hakkın özünü zedeleyen bir yönünün olmadığını belirtmiştir. Sonuç olarak; mahkemeye itiraz edilen düzenlemelerin Anayasaya aykırı olmadığına ve iptal talebinin reddedilmesi gerektiğine”.

⁴ 7036 sayılı Kanunun genel gerekçesinde “... iş hayatı çok hızlı bir değişim ve gelişim göstermiştir. Nüfus artmış, iş alanları ve iş yapma şekli değişmiş, teknoloji olağanüstü seviyede gelişmiş, sosyal güvenlik hukukuna ilişkin alan genişlemiş ve işçi ile işveren arasındaki uyumsuzluk çeşit ve sayısı ciddi oranda artış göstermiştir. Bu durum, iş mahkemelerinin yükünü de diğer hukuk mahkemelerine oranla daha fazla artırmıştır.” denilerek arabuluculuğa neden ihtiyaç duyulduğu açıklanmıştır.

taşınması gereken unsurlar belirlenmiştir⁵. Buna göre, ibranamenin geçerliliğinden bahsedilebilmesi için, yazılı olması, ibra tarihi itibarıyla sözleşmenin sona ermesinden başlayarak en az bir aylık sürenin geçmesi, ibraya konu alacak ve miktarın açıkça belirtilmesi, ödemenin banka aracılığıyla yapılması zorunludur. Yargıtay, bu unsurları taşımayan ibranameleri geçersiz saymaktadır (Çelik vd., 2018, s. 626; Süzek, 2018, s. 774 vd.; Çil, 2013, s. 17).

Lojistik sektöründeki işverenler, ibranamelerle hukuken kendilerini güvende hissetmediği için, arabuluculuk yoluyla işçi ve işveren uyuşmazlıklarını çözme eğilimine girmektedir.

6325 sayılı Hukuk Uyuşmazlıklarında Arabuluculuk Kanunu'nun 18. maddesinde, arabuluculuk faaliyeti sonunda varılan anlaşmanın kapsamının taraflarca belirleneceği, anlaşma belgesi düzenlenmesi halinde bu belgenin taraflar ve arabulucu tarafından imzalanacağı belirtilmiştir. Ayrıca, tarafların arabuluculuk faaliyeti sonunda bir anlaşmaya varırlarsa, bu anlaşma belgesinin icra edilebilirliğine ilişkin şerh verilmesini talep edebileceği kabul edilmektedir. Bununla birlikte, davanın görülmesi sırasında arabuluculuğa başvurulması durumunda ise anlaşmanın icra edilebilirliğine ilişkin şerh verilmesinin, davanın görüldüğü mahkemeden talep edilebileceği ve bu şerhi içeren anlaşmanın, ilam niteliğinde belge sayılacağı açıklanmıştır.

Öte yandan, 6325 sayılı Hukuk Uyuşmazlıklarında Arabuluculuk Kanunu'nun 1. maddesinde, arabuluculuğun, yabancılık unsuru taşıyanlar da dâhil olmak üzere, ancak tarafların üzerinde serbestçe tasarruf edebilecekleri iş veya işlemlerden doğan özel hukuk uyuşmazlıklarının çözümlenmesinde uygulanacağı belirtilmiştir.

25.10.2017 tarihinde yürürlüğe giren 7036 sayılı Kanun ile yapılan değişiklik üzerine, iş hukukundan kaynaklı ihtilaflarda arabuluculuk dava şartı halini almıştır. Bu düzenleme sonrasında, iş hukukundan doğan, alacak ve tazminat talepleri ile işe iade istemleriyle ilgili dava açılmadan önce arabuluculuğa başvurulması zorunludur. Aksi takdirde, dava, dava şartı yokluğundan bahisle usulden reddedilmektedir. Dava şartı arabuluculuğu, İş Kanunu'nun yanı sıra, TBK, STİSK, Basın İş Kanunu, Deniz İş Kanunu kapsamındaki işçiler bakımından da uygulama alanı bulacaktır (Kurt, <http://tbbdergisi.barobirlik.org.tr/m2018-135-1762>, 04.02.2020).

Dava şartı arabuluculuk ışığında ele alındığında, lojistik sektöründe işçilerin talep edebilecekleri en önemli alacak kalemleri; kıdem tazminatı, ihbar tazminatı, kötü niyet tazminatı, ayrımcılık tazminatı, sendikal tazminat, belirli süreli iş sözleşmesinin süresinden önce feshi durumunda bakiye süreye ilişkin tazminat, her türlü ücret, sefer prim ücreti, fazla çalışma ücreti, yeni iş arama izni ücreti, yıllık izin ücreti, hafta tatili ücreti, ulusal bayram ve genel tatil ücreti, işçiden haksız yere kesilen paraya ilişkindir. İşverenin işçiden talep edebileceği alacak kalemleri ise; ihbar tazminatı, cezai şart, rekabet yasağına aykırılıktan doğan talepler, avansın iadesi ve eğitim gideri gibi alacak ve tazminat kalemleridir. Bunlarla birlikte, toplu iş sözleşmesinde öngörülmek kaydıyla, kıdem primi, gece zammı, vardiya primi, ikramiye, yıllık izin parası, temininde güçlük zammı, sefer primi, aile yardımı, tahsil parası,

⁵ Yargıtay 9. Hukuk Dairesi 06.06.2013 tarihli, 2011/17648 E. 2013/17351 K. kararında; "Uluslararası tır şoförü olarak çalışan davacının asgari ücrete yakın bir ücret alarak bu işi yapması işin niteliği ve uygulamadaki durum dikkate alındığında olağan olmayıp Mahkemenin bu konudaki gerekçesi yerinde değildir. Uluslararası tır şoförlerinin asgari ücret ve sefer primi alarak çalıştıkları bilinen bir gerçek olup işveren tarafından sunulan "mabuz ve ibraname" başlıklı belgede de 2004 Ekim ayı maaşı ve sefer alacağı olmak üzere 517.687.500 TL'nin davacıya ödendiği belirtilmiştir. Mahkemece yaptırılan emsal ücret araştırmasında net 850 TL ücret alabileceği bildirilmiş, davacı da Çalışma Bakanlığı'na verdiği şikayet dilekçesinde aylık 800 TL ücret aldığını ifade etmiştir. Hal böyle olunca davacının ücretinin aylık net 800 TL olduğunun kabulü gerekir."

çocuk yardımı, eğitim yardımı, yemek parası, servis ücreti vs. talepler de arabuluculuğa konu edilebilir. Özetle, iş kazası ve meslek hastalığından kaynaklanan tazminat ve alacak istemleri dışındaki bütün talepler dava şartı arabuluculuk kapsamındadır.

Lojistik sektöründe yaşanan işçi ve işveren ihtilaflarında taraflar anlaşamadıkları takdirde, arabulucu tarafından düzenlenen son tutanak/anlaşmama tutanağı ile dava şartını tamamlamış olacak ve dava açabilecektir.

Ülkemizde, lojistik sektöründe çalışan milyonlarca işçi bulunduğu için işveren ve işçi uyuşmazlıklarından kaynaklı çok sayıda dava açılmaktadır. Gerek ihtiyari gerekse de dava şartı arabuluculuk yoluyla binlerce işven-işçi uyuşmazlığı çözüme kavuşturulmaktadır. Önemle belirtmek gerekir ki, arabuluculuk, lojistik sektörden yaygın olarak kullanılmaktadır.

Arabuluculuk Daire Başkanlığı'nın 02.01.2018-19.12.2019 tarihleri arasında yapmış olduğu iş uyuşmazlıklarıyla ilgili dava şartı arabuluculuk uygulama istatistiklerinde; bu süreçte arabulucu görevlendirmesi yapılan dosya sayısı 739.255, arabuluculuk görüşmesi sonucunda anlaşma sayısı 460.090 (%65)'tir⁶.

Arabuluculuk Daire Başkanlığı'nın 2013-19.12.2019 tarihleri arasında yapmış olduğu ihtiyari arabuluculuk uygulama istatistiklerinde; bu süreçte arabulucu görevlendirmesi yapılan dosya sayısı 239.927, arabuluculuk görüşmesi sonucunda anlaşma sayısı 217.859'dir⁷. Türkiye geneli 2013 yılından itibaren İhtiyari Arabuluculuk uygulamasında dosyaların %97'sinin anlaşma ile sonlandığı, %3'ünün ise anlaşmama olarak sonlandığı görülmektedir.

Karayolu Taşımacılığındaki İhtilaflar

Lojistik sektöründe, şoför ile işvereni arasındaki işçi-işveren uyuşmazlıkları sektörün gelişiminde ve iş barışının oluşmasına manidir. Şoför ile işveren arasındaki ihtilaflar, çalışma şartlarının farklı olmaması, idari personellerden farklı çalışma sisteminde yer alması gibi nedenlerle ortaya çıkmaktadır. Ayrıca, bu ihtilafların ulusal ve uluslararası niteliği bulunduğundan, bu ihtilafların ihtisas sahibi kişiler tarafından çözümlenmesi gerekir. Örneğin, Türkiye'den aldığı eşyayı Almanya'ya götüren şoförün Yunanistan'da kaza geçirerek yaralanması ve eşyaların ayıplı hale gelmesi durumunda, ortaya çıkan bu hukuki ihtilafın çözümü çok boyutlu bir bakış açısını gerektirir. Bu yönleriyle, bu uyuşmazlıkların teknik boyutunun bulunması arabuluculuk gibi alternatif çözüm yollarının daha etkin kullanılmasının önünü açmaktadır.

Nitekim, şoför ile işveren arasındaki uyuşmazlıklar daha önce yargının önüne taşınmıştır. Yargıtay 22. H.D. E. 2012/4403, K. 2012/16027 sayılı kararına⁸ konu olaya bakıldığında, ihtilafın çözümü bakımından, uluslararası TIR şoförlerinin çalışma koşulları farklı olduğundan öncelikle, bu sektörde faaliyet gösteren şoförlerin çalışma şartları ile çalışma sistemleri hakkında bilgi sahibi olmak gerektiği anlaşılmaktadır. Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki, söz konusu uyuşmazlığın yargıya taşınması yerine, lojistik sektörünün tüm dinamiklerine hakim arabulucunun katılımıyla çözümlenmesi halinde, hem uzun yargılama süresinden hem de yargılama maliyetinden tasarruf edilmektedir.

Uygulamaya bakıldığında, lojistik sektörüyle ilgili başka bir işçi-işveren uyuşmazlığında, işçi-işveren uyuşmazlıklarının ihtiyari arabuluculuk yoluyla da çözümlendiği sıklıkla görülmektedir (Odaman ve Karaçöp, 2018, s. 46). Taraflar üçüncü bir kişi olan

⁶ <http://www.adb.adalet.gov.tr/Sayfalar/istatistikler/istatistikler/davasarti.pdf>, Erişim Tarihi: 19.02.2020.

⁷ <http://www.adb.adalet.gov.tr/Sayfalar/istatistikler/istatistikler/ihtiyari.pdf>, Erişim Tarihi: 19.02.2020.

⁸ Davacının yurtdışı TIR şoförü olarak çalıştığı, aylık ücretine ek olarak sefer başına prim ödemesi aldığı anlaşıldığı, davacının şoför olarak günlük araç kullanma saatlerinden fazla araç kullanamayacağı ve sefer başına prim alarak kendi çalışma saatlerini kendileri belirlediklerinden fazla çalışma ücretine hak kazanamayacağı düşünülmeyen fazla çalışma ücreti alacağına kabulüne karar verilmesi gerektiği belirtilmiştir.

arabulucunun huzurunda karşılıklı taleplerini ve uyuşmazlık konusunun içeriğine dair görüşmeler yapmakta talepler konusunda anlaşmaktadır. Böylelikle, işçi-işveren nezdindeki menfaat dengesi de korunmaktadır.

Ancak, her türlü ihtilafın arabuluculuk yoluyla çözümlendiğini söylemek gerçekçi olmayacaktır. Zaman zaman şoför ile lojistik sektörü ile yapılan arabuluculuk görüşmeleri olumlu sonuçlanmadığı için yargı yoluna da başvurulmaktadır.

Deniz Taşıma İşlerindeki İhtilaflar

Deniz taşıma işleri, niteliği itibarıyla farklı olduğundan İş Kanunu'nun kapsamına dahil değildir. Bu nedenle, deniz taşıma işlerine uygulanmak üzere Deniz İş Kanunu kabul edilmiştir. Deniz taşıma işlerinde çalışanların yaşadığı hukuki ihtilaflar hakkında Deniz İş Kanunu geçerlidir.

Denizde faaliyet göstermekte olan bütün gemilerde çalışanların bu kanun kapsamında yer almadığını belirtmek gerekir. Bu Kanun'un uygulanması için, denizlerde, göllerde ve akarsularda Türk bayrağını taşıyan ve en az yüz grostonalitonluk gemilerde çalışan gemi adamları ve bunların işverenleri bu kanun kapsamındadır. Ayrıca, yüz ve daha az grostonalitonluk gemi niteliği taşıyan ve toplam işçi sayısı beşi geçmeyen bir teknede deniz taşıma işi gerçekleştiriliyorsa, bu işte çalışan işçiler İş Kanunu kapsamında olmadığı gibi Deniz İş Kanunu kapsamında da yer almaz. Türk Borçlar Kanunu çerçevesinde yaşanan hukuki ihtilaflar çözülecektir. Ancak, bu türden uyuşmazlıklar dava şartı arabuluculuk kapsamında bulunmasa de ihtiyari arabuluculuğa elverişlidir.

Ayrıca, deniz taşıma işlerine yardımcı nitelikteki kıyılarda, limanlarda ve iskelelerde gemilerden karaya ve karadan gemilere yapılan yükleme ve boşaltma işlerini gerçekleştiren işçilerle ilgili İş Kanunu hükümleri uygulanacağında bu işçiler ile ilgili uyuşmazlıklarda dava şartı arabuluculuk kapsamındadır.

Hava Taşıma İşlerindeki Uyuşmazlıklar

Hava taşıma işlerinin kendine mahsus özellikleri bulunduğu için İş Kanunu kapsamı dışındadır (Gölcüklü, 2018, s. 34). İş Kanunu'nun kapsamına; hava taşıma işlerinde faaliyet gösteren pilot, hostes, kabin amiri gibi uçuş personellerinin girmediğini belirtmek gerekir. Bu çalışanlar hakkında ayrı bir özel iş kanunu bulunmadığı için, bu işçiler hakkında Türk Borçlar Kanununun hükümleri uygulanır. Hava taşıma işlerinin yürütülmesiyle ilgili bütün yer tesislerinde çalışan işçiler ise, İş Kanunu kapsamındadır. Dolayısıyla, bu işçilerle ilgili ihtilaflar dava şartı arabuluculuk kapsamındadır.

Lojistik Sektöründeki Ticari Uyuşmazlıkların Arabuluculukla Çözümü

Lojistik sektöründeki hizmetlerin ve yürütülen faaliyetlerinin niteliğinin ortaya konulması bakımından öncelikle lojistik işletmecisinin tanımını yapmak gerekir. Karayolları Taşıma Yönetmeliğinin 4'üncü maddesine göre lojistik işletmecisi, "Taşımacılık faaliyetinin yanı sıra; bağımsız bir işyerinin kullanım hakkına sahip olarak müşterilerine ait eşyayı teslim aldıktan sonra kendi gözetim ve denetimi altında yükleme, boşaltma, depolama, istifleme, paketleme, tasnif, etiketleme, satış veya pazarlama, sipariş planlaması, dağıtım, tedarik ve benzeri hizmetlerin tamamını veya bir kısmını üstlenen gerçek ve tüzel kişiler" dir.

Lojistik faaliyetlerinin hemen hemen tamamı, bir ticari işletmeyle yapıldığından ve yapılan iş ve işlemler ticari iş niteliği taşıdığından lojistik sektöründeki işletmeleri ilgilendiren ihtilaflar genelde ticari ihtilaflardır. Ticari iş kapsamı çok geniş kapsamlıdır. Örneğin, kambiyo senetlerinden (bono, poliçe, çek), haksız rekabetten, taşıma sözleşmesinden, ticari mal alım satımından, fikrî mülkiyet haklarından, komisyon sözleşmesinden ve banka ve finansal kuruluşlar ile yaşanan uyuşmazlıklar ticaridir. Ayrıca, özel hukuk ihtilafları üzerinde taraflar

serbestçe tasarruf etme imkanına sahip olup kamu düzenine ilişkin olmadığından arabuluculuğa elverişlidir.

Lojistik sektöründe en geniş pay taşımacılık faaliyetlerine aittir. Taşıma faaliyetlerinin de büyük bir bölümü de kara yolu taşımacılığına aittir. Lojistik hizmeti sunan işletmelerde ana faaliyet konusu taşıma olduğu için, ticari ihtilafların, yurt içi ve uluslararası taşımacılıkta gerek TTK gerekse de CMR kapsamında, taşıyıcının malları teslim aldığı tarihten teslim tarihine kadar geçen süreçteki zıyaı ve hasarlardan kaynaklandığı görülmektedir. Bunların yanı sıra, lojistik faaliyetlerinin kapsamına giren deniz yoluyla yapılan taşımalarda, gemideki yük fırtına nedeniyle zarar görebilir, başka bir ülkede el konulabilir ya da çalınabilir. Öte yandan, taraflar arasında mal bedelinin ödenmemesi, eksik teslim, ayıplı teslim, geç teslim gibi nedenlerle ihtilaflar ortaya çıkabilir.

Yukarıda bahsedilen örnekleri çoğaltmak mümkün olmakla birlikte, bu tür ihtilafların ihtiyari arabuluculuğa ve dava şartı arabuluculuğa uygun olduğunu belirtmek gerekir.

Lojistik sektöründeki uyuşmazlıkların öncelikle, alternatif çözüm yolu olan arabuluculukla çözümü, taraflar arasındaki ticari ilişkinin devamına ve korunmasına hizmet eder. Ayrıca, gizlilik ilkesi tarafların sürece etkin katılımını sağladığı gibi iletişim ve müzakere imkanını da artırır. Lojistik sektörünün kendine has özellikleri bulunduğu için ihtilafların çözümüne katkı sağlayacak arabulucunun sektöründe tecrübesinin bulunması daha faydalı olacaktır.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na eklenen 5/A maddesi ile “*ticari davalardan konusu bir miktar paranın ödenmesi olan alacak ve tazminat talepleri hakkında dava açılmadan önce arabulucuya başvurulmuş olması dava şartı*” olarak belirlenmiştir. Sektörel barışın sağlanması ve taraflar arasındaki ticari ilişkinin devamlılığının sağlanması adına ihtilafların dava açılmadan önce arabuluculuğa konu edilmesi yerinde bir uygulamadır. Bahsedilen kanuni düzenleme ile “*ticari davalardan konusu bir miktar paranın ödenmesi olan alacak ve tazminat talepleri hakkında dava açılmadan önce arabulucuya başvurulmuş olması dava şartı*” olarak kabul edilmiştir.

Taşıma İşleri İhtilafları

Taşıma işleri, TTK'nin 850 ila 930'uncu maddeleri arasında düzenlendiğinden ticari dava niteliği taşımaktadır. İhtiyari arabuluculuğa elverişli olan taşıma işleriyle ilgili dava açılmak istenilmesi durumunda, dava şartı arabuluculuk yoluna başvurulması gerekir. Nitekim, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin E. 2016/5840, K. 2017/4938 sayılı kararına konu olayda, taşıma işlerinin TTK'nin 4. kitabında 850-930 maddelerinde düzenlenmiş olup TTK 4/a maddesi gereğince "Bu Kanunda" öngörülen hususlardan doğan hukuk davaları ticari dava niteliğinde, TTK'nin 5. maddesi gereğince de tüm ticari dava ve işlerde Asliye Ticaret Mahkemesi görevli bulunduğu belirtilmiştir.

Lojistik faaliyetler yürütülürken, navlun sözleşmesinden kaynaklanan alacak ve tazminat talepleri, yolcu taşıma sözleşmelerinden doğan talepler, taşıma işleri komisyonculuğundan doğan alacaklar ihtiyari ve dava şartı arabuluculuğa konu edebilecek ihtilaflardır (Yeşilirmak ve Kekeç, 2017, s. 45). Bunlara ilaveten, sigorta ihtilafları, navlunla ilgili ihtilaflar, taşınan eşyadaki zıyaı ve hasar, gecikme, liman, ardiye ücretleri, bekleme ücretleri gibi taşıma işlerinden doğan ihtilaflar sektörde sıkça karşılaşılan türden ihtilaflardır. Bu türden ihtilaflar arabuluculuğa ve yargıya sıklıkla taşınmaktadır. Örneğin, İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 12. Hukuk Dairesi'nin 2017/476 E. 2018/29 K. kararına konu olayda, dava, davacının dava dışı sigortalısı ile davalı arasındaki hava yolu ile uluslararası eşya taşıma sözleşmesi kapsamında taşınan eşyanın kısmi zayı (kayıp) olması sebebiyle davacının sigortalısına ödediği sigorta tazminatının davalıdan rücu tahsili istemiyle dava açılmıştır.

Dava şartı arabuluculuğun uygulanmaya başladığı 01.01.2019 tarihinden önce yargıya taşınan bu ihtilaf niteliği itibariyle gerek ihtiyari gerekse de dava şartı arabuluculuğa elverişli olduğundan, bu ihtilaf arabuluculuğa konu edilseydi, arabuluculuk yoluyla kısa ve az maliyetli şekilde çözülecekti.

Yine taşıma işleri kapsamındaki başka bir ihtilaf Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin E. 2003/10128, K. 2004/419 sayılı kararına konu edilmiştir. Söz konusu ihtilaf, navlun, yükleme, konşimento düzenleme ve ardiye liman ücretleri alacağından kaynaklanan itirazın iptali istemine ilişkindir. Bu türden ihtilaflara, uygulamada sıklıkla rastlanmaktadır. Bu tür, ihtilafların da arabuluculuğa elverişli olduğunu belirtmek gerekir.

Lojistik sektöründe rastlanan diğer bir ihtilaf depolama faaliyetlerine ilişkindir. Örneğin Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin E. 2005/14291, K. 2007/5615 sayılı kararına konu olayda, dava antrepo ücretinin tahsili istemine ilişkindir.

Diğer bir ihtilaf konusu ise, bekleme ücretine ilişkindir. Bilindiği üzere, yükleme ve boşaltma esnasında herhangi bir nedenle 24 saati aşan gecikmeler için zarar gören taraf diğer taraftan gümrük bekleme ücreti isteyebilir. Örneğin, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi E. 2015/2790, K. 2015/4001 sayılı kararına konu olayda, davacı şirket ile davalı arasında akdedilen taşıma sözleşmesi ve ek protokol kapsamında davalıya uluslararası taşıma hizmeti verdiğini, taşıma esnasında oluşan 42.800 USD bekleme ücreti ve masrafların davalı tarafça ödenmemesi üzerine başlatılan takibe vaki itirazın iptalini talep ve dava etmiştir.

Lojistik faaliyetlerinin önemli bir bölümünü kapsayan karayolu taşımacılığı sabit maliyetlerinden ötürü ön plana çıkmaktadır. Dolayısıyla, uluslararası ticarete de yaygın şekilde kullanılmaktadır. Taşımacılığın uluslararası nitelik taşıması durumunda, ihtilafa uygulanacak hukuk kurallarının tespiti sorunsalı ortaya çıkar. Tüm ülkeler açısından sorunun çözüme kavuşturulması için yeknesak hukuk kuralları oluşturulmaya çalışılmıştır. Bu çalışmalar neticesinde muhtelif uluslararası konvansiyonlar hazırlanmıştır (Zenginkuzucu, 2017, s. 20). Bunlardan en önemlisi, CMR Konvansiyonudur. 01.01.2019 tarihi itibari ile bahse konu konvansiyon kapsamında çözümlenecek ihtilafların hemen hemen tamamına yakını dava şartı arabuluculuk kapsamındadır. Yargıtay'ın CMR Konvansiyonu kapsamında karara bağladığı çok sayıda kararı vardır. Örneğin, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin E. 1993/6337, K. 1994/4720 sayılı kararına konu olayda, "*Hamule senetlerinde taşımanın CMR'ye tabi olduğu ve tarafların bu konuda anlaşığı; CMR 2. Maddesinde eşyanın üzerinde yüklü taşıttan ayrılmadan deniz, demiryolu ve havada taşınmasının da CMR'ye tabi olmasını engellemeyeceği...*" açıklanmıştır.

Küresel nitelikteki ekonomik sıkıntıların ülkemizdeki lojistik sektörünü de derinden etkilemektedir. Dolayısıyla, ihtilafların arabuluculuk yoluyla çözümlenmesi sektörel barışın sağlanmasına katkı sağlayacak ve taraflar arasındaki ticari ilişkinin devamı mümkün olacaktır.

Deniz Ticareti İhtilafları

Deniz ticaretiyle ilgili düzenlemelere, TTK'nin 931 ila 1400 maddeleri arasında yer verilmiştir. Deniz ticaret alanında, donatan ve donatma iştirakinden doğan alacak talepleri, kaptanın sorumluluğundan doğan alacak talepleri, gemi kira sözleşmelerinden doğan alacak talepleri zaman çarteri sözleşmesinden doğan talepler, navlun sözleşmesinden doğan talepler, deniz yoluyla yolcu taşımacılığında doğan talepler, denizde çatmadan doğan talepler, denizde kurtarmadan doğan taleplere ilişkin ihtilaflar dava şartı arabuluculuk kapsamındadır.

Uygulamaya bakıldığında, denizcilik sektöründeki birlikler nezdinde arabuluculuk kurumları düzenlendiği görülmektedir. Örneğin, denizcilik şirketlerinin kurduğu özel bir birlik olan *The Baltic and International Maritime Council* (BIMCO), donatanların haklarını korumak için önemli bir işlev üstlenmektedir. Bu hakların korunması için *Carter* parti ve *Carter* parti

klozlarına ilişkin taslak hazırlama yoluna gitmiştir. Ayrıca, BIMCO' da tahkim klozuna ilişkin düzenleme yapılmıştır.

Sigorta Hukuku İhtilafları

Sigorta hukukuna ilişkin düzenlemelere TTK'nin 1401-1520 ve 1298-1319 maddeleri arasında yer almaktadır. Lojistik faaliyetleri yürütülürken eşyanın tam ve sağlam şekilde teslimi önemlidir. Bu nedenle de rizikoların teminat altına alınması oldukça önemlidir. Riskin paylaşılmasının şartı, sigortadır. Lojistik faaliyetlerinin sürdürülebilirliği açısından sigorta hukuku önemli bir kavramdır.

Zarar sigortalarından ve can sigortalarından doğan taleplerle ilgili ihtilaflar dava şartı arabuluculuk kapsamındadır. Örneğin, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi E. 2016/1892, K. 2017/2475 kararına konu olayda, dava nakliyat emtia sigortası sebebiyle sigortacı tarafından ödenen bedelin rücu tazmini talebine ilişkindir (Ayata, 2019, s. 111-138). Karara konu olay, dava şartı arabuluculuğun yürürlüğe girdiği 01.01.2019 tarihinden sonra gerçekleşmiş olsaydı, dava şartı arabuluculuk kapsamında çözüme kavuşturulacaktı.

Ticari İşletmelerle İlgili İhtilaflar

Ticari işletme, TTK'nin 11. maddesinde tanımlanmıştır. Lojistik sektöründe, ticari işletme alanında, ticaret unvanı, haksız rekabet, cari hesap ve acentelik konularında ihtilaf yaşanmaktadır. Ticaret unvanı hakkında lojistik sektöründe yaşanan çok sayıda ihtilaf mahkemeye taşınmaktadır. Örneğin, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin, E. 2005/2527, K. 2006/2292 sayılı kararına konu olayda, dava, davalının tescilli lojistik markasının hükümsüzlüğünün ve fiillerinin haksız rekabet olup olmadığının tespiti, terkinin, haksız olarak kullanılan ticaret unvanının tescil olduğu ticaret sicil kayıtlarının değiştirilmesi veya silinmesi, maddi ve manevi tazminat istemine ilişkindir (Ayata, 2019, s. 139-180). Söz konusu ihtilaf, dava şartı arabuluculuğun yürürlüğe girdiği 01.01.2019 tarihinden sonra gerçekleşmiş olsaydı, dava şartı arabuluculuk kapsamında çözülecekti.

TTK m. 54'te düzenlenen haksız rekabet, aldatici ve dürüstlük kuralına aykırı hukuka uygun olmayan uygulamalarla rakiplerin birbirlerini ya da müşterilerine karşı ilişkileri etkileyen davranışlardır. TTK m. 55'te ise, haksız rekabet teşkil eden sınırlı sayıda olmayan davranışlar sayılmıştır⁹. Lojistik sektöründe de bu tür davranışlara sıklıkla rastlanmakta olup ticari dava niteliğindeki bu ihtilaflar dava şartı arabuluculuk kapsamındadır.

TTK m. 89'da düzenlenen cari hesap ise, taraflar arasında karşılıklı alacak borç ilişkisini göstermekte olup yazılı bir cari hesap sözleşmesiyle ortaya çıkar. Lojistik sektöründeki firmalara arasındaki ticari ilişkinin devamlılığı dikkate alındığında cari hesapla çalışması kaçınılmazdır. Bu nedenle, taraflar arasında ihtilafların çıkması doğaldır. Cari hesap sözleşmeleri de ticari dava niteliği taşıdığından dava şartı arabuluculuğa elverişlidir.

Lojistik sektörü için önemli diğer bir kavram olan acenteler ise TTK m. 102'de düzenlenmiştir. Buna göre, acente, şirketlerin ticari işletmesi ile ilgili sözleşmelerde aracılık faaliyeti yürütmekte veya bu faaliyetleri şirketler hesabına yapar. Lojistik faaliyetlerinde

⁹ Örneğin, seçilmiş bazı malları, iş ürünlerini veya faaliyetleri birden çok kere tedarik fiyatının altında satışa sunmak, bu sunumları reklamlarında özellikle vurgulamak ve bu şekilde müşterilerini, kendisinin veya rakiplerinin yeteneği hakkında yanıltmak, Malların, iş ürünlerinin veya faaliyetlerin özelliklerini, miktarını, kullanım amaçlarını, yararlarını veya tehlikelerini gizlemek ve bu şekilde müşteriyi yanıltmak, müşterilerle kendisinin bizzat sözleşme yapabilmesi için, onları başkalarıyla yapmış oldukları sözleşmelere aykırı davranmaya yönelmek, üçüncü kişilerin işçilerine, vekillerine ve diğer yardımcı kişilerine, hak etmedikleri ve onları işlerinin ifasında yükümlülüklerine aykırı davranmaya yöneltebilecek yararlar sağlayarak veya önererek, kendisine veya başkalarına çıkar sağlamaya çalışmak.

acentelik sözleşmesi yapıldığından bu konuda da ihtilaflar ortaya çıkmaktadır. Niteliği itibariyle bu tür ihtilaflar da dava şartı arabuluculuğa elverişlidir.

Ticari İşlemlerde Taşınır Rehni Kanunu'nun m. 3'te düzenlenen ticari işletme rehin sözleşmesinin tarafları, taşıyıcı, ihracatçı, ithalatçı, yükleten, acente, komisyoncu, sigortacı, antrepo ve gümrük firmaları olabilir (Ayata, 2019, s. 139-180). Bu tür ihtilaflarda, arabuluculuğu da dava şartı arabuluculuk kapsamındadır.

Bunların yanı sıra, TBK m. 279-378 arasında düzenlenen kira sözleşmelerinden, TBK m. 581-603 maddeleri arasında düzenlenen kefalet sözleşmelerinden, TBK m. 520-525 arasında düzenlenen simsarlık sözleşmelerinden, TBK m. 207-281 arasında düzenlenen satış sözleşmelerinden, TBK m. 379-392 arasında düzenlenen ödünç sözleşmelerinden, TBK m. 526-531 arasında düzenlenen vekaletsiz iş görme sözleşmelerinden, TBK m. 49-76 arasında düzenlenen tacirler arasındaki haksız fillerden kaynaklanan tazminatlardan, TBK m. 555-560 arasında düzenlenen havale ilişkilerinden, TBK m. 561-580 arasında düzenlenen saklama sözleşmelerinden, TBK m. 620 vd. düzenlenen adi ortaklık sözleşmelerinin tasfiyesinden doğan ihtilaflar da arabuluculuğa elverişlidir.

Ticaret Şirketleri İhtilafları

TTK m. 124'e göre, kolektif şirket, komandit şirket, anonim şirket, limited şirket ve kooperatif şirketler ticaret şirketleridir. Lojistik faaliyetleri, ticari şirketler tarafından gerçekleştirildiği için şirketler hukukunda öngörülen kurallardan kaynaklanan ihtilafların büyük bir bölümü dava şartı arabuluculuk kapsamındadır. TTK m. 127'de nelerin ticaret şirketlerine sermaye olarak konulabileceği düzenlenmiştir¹⁰. TTK m. 128'de ise, ortakların usulüne göre düzenlenmiş ve imza edilmiş şirket sözleşmesiyle koymayı taahhüt ettiği sermayeden dolayı şirkete karşı borçlu oldukları açıklanmıştır. Bu düzenlemelere göre, ortakların koymayı taahhüt ettikleri sermayelerin ödenmesinden kaynaklanan ihtilaflar dava şartı arabuluculuk kapsamındadır.

Lojistik firmaları ilgilendirebilecek diğer bir düzenleme ise, TTK m. 134-194 arasında düzenlenen birleşme, bölünme ve tür değiştirme işlemlerinden kaynaklanan ihtilaflardır (Ayata, 2019, s. 139-180). Bu türden ihtilaflarda, nitelikleri itibariyle, dava şartı arabuluculuk kapsamındadır.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile getirilen şirketler topluluğuna ilişkin hükümlerle, hakim şirket ve bağlı şirket arasındaki hukuki ilişki düzenlenmiştir. Şirketler topluluğu şeklinde örgütlenen bir lojistik firmasında TTK m. 195-209 arasında düzenlenen şirketler topluluğuna ilişkin hükümlere aykırılıktan kaynaklanan bir ihtilaf ortaya çıkarsa, bu tür bir ihtilaf dava şartı arabuluculuk kapsamında olacaktır.

Öte yandan, TTK m. 211-644 arasında, ticaret şirketlerle ilgili genel düzenlemelere yer verilmiştir. Bu bakımdan lojistik firmalarının, yönetim ve denetim kurulu üyelerinin kusurlarından kaynaklanan tazminat talepleri, huzur hakkından kaynaklanan alacak talepleri, kâr payı talepleri, ortaklıktan çıkma ya da çıkarılmadan kaynaklanan alacak talepleri, pay devrinden doğan alacak talepleri de dava şartı arabuluculuk kapsamında olacaktır.

¹⁰ TTK m.127 “para, alacak, kıymetli evrak ve sermaye şirketlerine ait paylar, fikrî mülkiyet hakları, taşınır ve her çeşit taşınmaz, taşınır ve taşınmazların faydalanma ve kullanma hakları, kişisel emek, ticari itibar, ticari işletmeler, haklı olarak kullanılan devredilebilir elektronik ortamlar, alanlar, adlar ve işaretler gibi değerler, maden ruhsatnameleri ve bunun gibi ekonomik değeri olan diğer haklar, devrolunabilen ve nakden değerlendirilebilen her türlü değerın konulabileceği” düzenlenmiştir.

Kıymetli Evrak İhtilafları

TTK'nin üçüncü kitabında ayrıntılı olarak düzenlenen kıymetli evraklarla ilgili davalar, ticari dava niteliğinde olduğu için dava şartı arabuluculuk kapsamındadır. Kıymetli evrakla ilgili bir kısım davalar, ticaret mahkemeleri yerine iş mahkemelerinde, tüketici mahkemelerinde ve fikri ve sınai haklar hukuk mahkemelerinde görülse de bu durum ticari dava niteliğini kaybettirmez.

Tarafların üzerinde serbestçe tasarruf ettikleri ve kamu düzene ilişkin olmayan kıymetli evraklardan kaynaklanan ihtilaflar, arabuluculuğa elverişlidir. Ancak, dava şartı arabuluculuk kapsamında değerlendirilebilmesi için, ihtilaf konusunun para alacağının ödenmesiyle ilgili olması ve talebin tazminat veya alacakla ilgili olması ya da her ikisini birlikte içermesi gerekir.

Uygulamada en çok rastlanılan ihtilaflar, bono ve çeklere ilişkindir. Bono ve çeke ilişkin ticari davalar, genelde, menfi tespit davası olarak açılmaktadır. Ancak, menfi tespit davasının dava şartı arabuluculuk kapsamında olup olmadığı konusunda yargı tarafından verilmiş farklı kararlar vardır. İzmir Bölge Adliye Mahkemesinin 17. Hukuk Dairesi 2019/2133 kararında menfi tespit davasının dava şartı arabuluculuk kapsamında olduğuna dair karar vermiş ancak İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi'nin 14. Hukuk Dairesi E. 2019/521, K. 2019/423 sayılı kararında zorunlu arabuluculuğa tabi olmadığına ilişkin karar vermiştir.

Hukuki tartışmaların odağında bulunan ticarî nitelikteki menfi tespit davalarının TTK m. 5/A kapsamında dava şartı zorunlu arabuluculuğa tâbi olup olmadığı konusunda, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi ile 19. Hukuk Dairesi'nin farklı kararları mevcuttur. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin E. 2019/3048, K. 2020/1093 sayılı kararına göre, TTK m.792'ye göre açılan çek istirdadı davasında davacının talebi, bir miktar paranın ödenmesi, alacak veya tazminat değil kıymetli evrak olarak çeki haksız olarak elinde bulundurduğu iddia edilen hâminden çekin iadesi olduğundan, bu davada arabulucuya başvurmak dava şartı değildir. Menfi tespit davasında davacı, davalıya borçlu olmadığına tespitini istemekte; davalı ise davacının borçlu olduğunu savunmaktadır. Mahkeme menfi tespit davasında davacının borçlu olup olmadığına tespitini ile birlikte davalının da alacaklı olup olmadığına tespitini yapacaktır. Menfi tespit davasında dava konusunun bir miktar alacağa ilişkin olduğu açık olup TTK m. 5/A hükmü kapsamında menfi tespit davasında arabulucuya başvurmak dava şartıdır. Ancak, menfi tespit davası, arabuluculuk dava şartına tâbi olmayan çek istirdadı davası ile birlikte açıldığında, menfi tespit talebi de arabuluculuk dava şartına tâbi olmayacaktır. Yargıtay 19. Hukuk Dairesi'nin, E. 2020/85, K. 2020/454 sayılı Bölge Adliye Mahkemeleri Hukuk Dairelerinin Kesin Nitelikteki Kararları Arasındaki Uyuşmazlığın Giderilmesine Yönelik Kararı'nda ise, menfi tespit davalarının dava şartı arabuluculuğuna tabi olmadığına yani menfi tespit davası açmak için öncelikle arabuluculuk yoluna başvurmanın zorunlu olmadığına karar verdi. Anlaşılacağı üzere, menfi tespit davasının dava şartı arabuluculuğu kapsamında olup olmadığı Yargıtay 11 ve 19. Hukuk Daireleri arasında görüş ayrılığı bulunduğundan bu konuda içtihadı birleştirme kararı alınması gerektiği düşünülmektedir.

Sonuç

Alternatif çözüm yollarının dünyada gösterdiği gelişime paralel olacak şekilde Ülkemizde arabuluculuk yoluyla ilgili düzenleme yapılarak 6325 sayılı Hukuk Uyuşmazlıklarında Arabuluculuk Kanunu kabul edilmiştir. Arabuluculuğun ilk uygulamalarından beklenen faydanın beklenenden fazla olmasından ötürü, 7036 sayılı İş Mahkemeleri Kanunu'nda yapılan değişiklikle işe iade talepleri ile işçi işveren arasındaki alacak ve tazminat taleplerde arabuluculuk dava şartı olarak kabul edilmiştir. Dava şartı arabuluculuğun iş hukuku ihtilaflarının çözümünde başarı sağlamasıyla birlikte, 6102 sayılı TTK'ye eklenen 5/A maddesi ile, ticari davalardan konusu bir miktar paranın ödenmesi olan alacak ve tazminat talepleri bakımından da arabuluculuk dava şartı olarak kabul edilmiştir.

Böylelikle, başlangıçta ihtiyari arabuluculukla başlayan süreç dava şartına dönüşmeye başlamıştır. 01.01.2018 tarihinden itibaren işçi-işveren arasındaki ihtilaflarda, 01.01.2019 tarihinden itibaren de tacirler arasındaki ihtilaflarda, arabuluculuk dava şartı olarak uygulanmaya başlamıştır.

Bünyesinde taşıma, gümrükleme, depolama, elleçleme, sigortalama gibi birçok faaliyeti barındıran lojistik sektörü başta sanayi sektörü olmak üzere tüm sektörle ilgilidir. Bu durum aynı zamanda, ihtilafların da çok sayıda ve çeşitli olmasına da yol açmaktadır. Türkiye'deki tüm sektörlerle doğrudan bağlantısı olması nedeniyle çok sayıda kişiyi ve şirketi etkileyen lojistik sektöründe de arabuluculuk etkin bir şekilde uygulanmaya başlamıştır. Karşılaşılan ihtilafların çeşitli olması nedeniyle ihtiyari ve dava şartı arabuluculuğa konu edilen ihtilaf sayısı da çok fazladır. Bu nedenle, arabuluculuğun faydalarının ve zararlarının en çok hissedildiği sektördür.

Lojistik sektöründeki ihtilafların ihtiyari ve dava şartı arabuluculukla etkin bir şekilde çözümlenmesi için, iş hukuku ve ticaret hukuku ihtilaflarının sektörün kendine özgü özelliklerine hakim olan uzman arabulucularla çözümü önem taşımaktadır.

Arabuluculuk sürecinin etkin bir şekilde yürütülmesi sonucunda, lojistik sektöründeki işçi ve işveren ihtilafları ile ticari ihtilafların yargıya taşınarak tarafların maliyete ve uzun süren yargılama sürecine maruz kalmaları önlenecektir. Ayrıca, lojistik sektörünün tarafları arasındaki ihtilafların arabuluculukla çözümlenmesi sektörel barışı da sağlayacaktır. Firmalar arasındaki ticari ilişkinin devamı sağlanacaktır.

Kaynakça

- Ayata, D. (2019). *Lojistik sektörü uyumsuzlukları ve arabuluculuk*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Altınbaş Üniversitesi, İstanbul.
- Bozdağ, G. (2016). "Arabuluculuk ve arabuluculuğun ebeveynler arasındaki uluslararası ihtilaflarda uygulanabilirliği". *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. C. XX. Y. 2016. s. 101-136. Erişim Tarihi: 08.02.2020, http://webftp.gazi.edu.tr/hukuk/dergi/20_1_4.pdf.
- Bulur, A. (2019). "Alternative Dispute Resolutions and Mediation". *Arabuluculuk.com*. 1-34.
- Çelik, N. vd. (2018). *İş hukuku dersleri*. 31. Bası. İstanbul: Beta Yayım.
- Çil, Ş. (2013). *İş hukukunda ibraname*, Ankara: Yetkin Yayınları.
- Ekmekçi, Ö. vd. (2018). *Hukuk uyumsuzluklarında ihtiyari ve zorunlu arabuluculuk*.
- Eren, M. Y. (2016). *Teoride ve uygulamada uluslararası arabuluculuk*.
- Gölcüklü, İ. (2018). *Hava hukuku*, İstanbul: On İki levha Yayıncılık.
- <http://www.adb.adalet.gov.tr/Sayfalar/istatistikler/istatistikler/davasarti.pdf>, Erişim Tarihi: 19.02.2020.
- <http://www.adb.adalet.gov.tr/Sayfalar/istatistikler/istatistikler/ihtiyari.pdf>, Erişim Tarihi: 19.02.2020.
- Kekeç, E. K. (2014). *Arabuluculuk yoluyla uyumsuzluk çözümünde temel aşamalar ve taktikler*, Ankara: Adalet Yayınevi.
- Koban, E. ve Yıldırım, Keser, H. (2013). "Rekabet Edebilirlikte Türk Lojistik Sektörünün İstihdam Yapısının Analizi ve İstihdama Yönelik Devlet Destekleri", *Çalışma İlişkileri Dergisi*, C.4. S.2. 32-43.

- Kurt, R. “İş Yargısında Arabuluculuk”. Erişim Tarihi: 04.02.2020.
<http://tbbdergisi.barobirlik.org.tr/m2018-135-1762>.
- Odaman, S. ve Karaçöp, E. (2018). “İş Hukukunda Zorunlu Arabuluculuk Müessesesinin Bugünü ve Geleceğine İlişkin Genel Bir Değerlendirme”. *Sicil İHD*. S.39, 46.
- Oğuz, Ö. (2019). *Türk iş hukukunda dava şartı olarak arabuluculuk*. İstanbul: Legal Yayınevi.
- Özbek, M. S. (2009). *Alternatif uyuşmazlık çözümü*. Ankara: Yetkin Yayınları.
- Özmumcu, S. (2016). “Karşılaştırmalı hukuk ve Türk hukuku açısından zorunlu arabuluculuk sistemine genel bir bakış”, Erişim Tarihi: 12.01.2020.
<https://dergipark.org.tr/download/article-file/292467>.
- Pekcanitez, H. (2010). “Hukuki uyuşmazlıklarda arabuluculuk sempozyumu 5-6 Kasım 09”, İngiltere Büyükelçiliği, Ankara, Erişim Tarihi: 12.01.2020.
<http://hukuk.deu.edu.tr/dosyalar/dergiler/dergimiz-16-ozel/ciltI.pdf>.
- Süzek, S. (2018). *İş hukuku*, İstanbul: Beta Yayınevi.
- Taşpolat, Tuğsavul, M. (2012). *Türk hukukunda arabuluculuk*, Ankara: Yetkin Yayınevi.
- Yeşilırmak, A. ve Kekeç, E. (2017). *Temel arabuluculuk eğitimi katılımcı kitabı*. Arabuluculuk Daire Başkanlığı. Ankara.
- Zenginkuzucu, D. (2017). *Uluslararası ticaret ve yatırım uyuşmazlıklarında dostane çözüm*, İstanbul: Legal Yayıncılık.