

## TÜRK E-TİCARET VE LOJİSTİK SEKTÖRLERİNDE PANDEMİ SÜRECİNİN ETKİLERİ ÜZERİNE HUKUKİ BİR DEĞERLENDİRME

*Dr. Öğr. Üyesi Nazım AKSOY\**

Malum olduğu üzere tüm dünyayı esir alan ve belirsizliği hala devam eden Koronavirüs (COVID-19) salgınının henüz tam olarak ülke mevzuatlarına etkilerinin gösterildiği söylenemez. Oysa genel bir tabloya bakıldığında bu tarz virüslerin ortaya çıkışları ve küresel anlamdaki etkileri ülkelerin ekonomi, sosyal, sağlık, hukuk ve neredeyse her alan ve sektörlerinde hissedilmektedir. İnsanların bağışıklıklarının yaz aylarında üst düzeyde olmalarına karşın virüsün hala bu denli yaygın olması özellikle de son bahar ve kış aylarında daha ciddi sonuçları beraberinde getireceğini tahmin etmek güç değildir. Ülke ekonomisini baştan sona etkileyen bu virüs sebebiyle yaşanan işçi çıkarmaları, dükkân kapatmaları gibi krize sebep olabilecek davranışlar için devletin söz konusu salgını daha ciddi bir şekilde ele alarak gerekirse mevzuattaki yenilikler ve ilgili destek programları ile özellikle de KOBİ vasfındaki işletmelerin ayakta durabilmelerine yardımcı olması gerekir. Bu bağlamda, sağlık ve ekonomik tedbirlerin sağlam zeminde yürütülebilmesini teminen kanuni bir takım düzenlemelerin de güncellenerek ticari ilişkilerin ayakta tutulması hedeflenmelidir. Bunun için ise küresel salgına sebep teşkil eden COVID-19 virüsünün toplumsal ilişkiler açısından hastalığın seyri ve özellikleri dikkate alınarak teknolojinin nimetlerinden yararlanılmak suretiyle devlet tarafından tedbirler sıkılaştırılmalıdır. Örneğin pandemi süreci ile birlikte uzaktan eğitime geçilmesi, alışverişlerin marketlerin sanal ortamlarından yapılması gibi e-ticarete destek verilmesi, başta sağlık ekipmanlarının ve ilaç sektörünün gümrük işletmelerinin sadeleştirilmesi ve bunun gibi benzer tedbirlerin diğer sektörler açısından da düşünülerek hayata geçirilmesi öncelikli yapılması gereken işlemler arasında nitelendirilebilir. Dolayısıyla tıpkı Avrupa

---

\*Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İşletme Bölümü Ticaret Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, [naksoy@mehmetakif.edu.tr](mailto:naksoy@mehmetakif.edu.tr) , [ORCID ID: 0000-0002-1835-7476](https://orcid.org/0000-0002-1835-7476).

Birliği (AB) ülkeleri, Rusya, Çin vs. ülkelerde alınan tedbirlere benzer çalışmaların Türkiye açısından da değerlendirilerek ele alınması gerekebilecektir.

COVID-19 pandemisi sadece tüketicilerin değil, aynı zamanda bölgesel ve küresel çapta “pazar oyuncuları”nın pozisyonlarında da değişikliklere sebep olmuştur. Tüm dünya çapında ülkeler tarafından alınan izolasyon tedbirleri kapsamında gümrüklerin kapatılması ile iç pazarlara çekilme sonucunda uluslararası ticari işlem mübadelelerinin işleyişinde ciddi bir sorun yaşandığı gözlemlenmiştir. Dolayısıyla bu durum nihai kullanıcılar olan tüketicilere de yansımıştır. Bununla birlikte, bu durumdan en çok etkilenen lojistik şirketleri olmuştur. Zira, örneğin gümrük kapılarının kapatılması, dolar kurunun yükselmesi, alışveriş merkezlerinin kapatılması, insanların izolasyonu, mal ve hizmet taleplerindeki düşüş, işten çıkarmalar, insanlardaki korku ve panik psikolojisi sonucunda büyük çaptaki yüklemelerin akışlarının ciddi oranda düşmesine sebep olmuştur.

Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) tarafından 11 Mart 2020 tarihinde pandemi olarak ilan edilen COVID-19 salgınının başladığı Çin Halk Cumhuriyeti’ne (ÇHC) bir göz atalım. Her ne kadar ÇHC’nde artık Avrupa’ya kadar uzanan taşımacılık eski haline dönme girişimlerine başlamış olduğu söylenebilirse de havayolu, demiryolu, karayolu taşımacılığının tamamı zarar görmüştür. Lojistik şirketleri kırılğan alanlara, örneğin ülke içi karayolu ile taşımacılık yerine demir yolu taşımacılığına geçme gibi ekstrem koşullar uygulayarak alternatif taşıma yolları arayışlarına girmişlerdir. Zira karayolu taşımacılığında otomotiv sanayinin kendisi yedek parça ve toplama fabrikaların işleyişinin durma noktasına gelmesi sebebiyle zarar görmekte idi. Çin’de demiryolu taşımacılığı sayesinde anti epidemiy ilaçları ile medikal yüklerin taşınması sağlanmıştır. Ağırlaştırılmış tam mesai şeklinde yürütülen demiryolu taşımacılığı sayesinde Rusya ve Asya ülkeleri başta olmak üzere ÇHC Mayıs 2020 sonuna doğru toparlamaya başlamıştır. Bununla birlikte toparlama sürecinde Çin gümrük birimlerinin de aktif rollerinin katkıları olmuştur. Özellikle de anti-epidemi ilaçların ve medikal yüklerin taşınması, ayrıca ham madde ve yedek parça gibi yüklerin gümrük birimlerince tescil süreçlerinde “yeşil koridorlar” oluşturularak “önce geçir- sonra gümrük işlemlerini uygula” rejimi ile toparlama süreci hızlandırılmıştır.

Avrupa Birliğinde (AB) lojistikte pandemi sürecinde aksamalar olmakla birlikte yük taşımacılığı konusunda belirli sınırlamalar getirilmesine karşın, herhangi bir durdurulma vs. olmamıştır. Bununla birlikte müşteri ve talep konusunda ciddi azalma yaşanmıştır. Bunun gibi Avrupa içinde ve uluslararası alanda yük taşımacılığında ciddi azalmalar görülmüş, nüfus izolasyonu sonucunda yollar boş kalmıştır. Hafta sonları yük taşıtlarının taşımacılığının yasaklayan tedbirler kaldırılmıştır. Uzmanlara göre Avrupa pazarındaki yük taşımacılığı en az % 40 oranında düşüşle sonlanacaktır. Bu konuda Avrupa Birliği (AB) üye ülkelerden özellikle Almanya, Letonya ve İtalya çeşitli tedbirler kapsamında pandemi sürecinde vergi tarifelerini düşürmüştür. Bunun yanı sıra pandemi sürecinde mücbir sebeplere dayandırılarak tarafların sözleşmelerini sona erdirilmesi durumlarında (dönme veya fesihlerde), ilgili yerel birimlerden (Letonya’da örneğin bu birim Sanayi ve Ticaret Odası olmaktadır) mücbir sebebe dayandırılarak ifanın engelleneceğini belgelemesi durumunda artık her hangi bir yargı sürecine ihtiyaç kalmadan borç ilişkilerinin sona erdirilebileceği yönünde yasal yenilikler getirilmiştir. Son olarak ise Avrupa ülkeleri arasındaki vergi vs. matrahlar düşürülmüştür.

Rusya Federasyonu (RF) lojistikte pandemi sürecinde çok iyi durumda olduğu söylenemez. Uzmanlara göre 2020 Mayıs ayına kadar Rusya taşımacılığında 230 milyar Rus Ruble’si tutarında zararın olduğu, bunun büyük oranın ise havayolu taşımacılığında yaşandığı ve neredeyse bu taşımacılık türünün durma noktasına geldiğini söylemektedirler. Depolar pandemi sürecinde yüklerin gelmemesinden dolayı boş durmaktadırlar. Benzer bir zorluklar demir ve karayolu taşımacılığında da yaşandığı söylenebilir. Yine uzmanlara göre taşımacılık sektöründe en az hasar şüphesiz ki demir yolu taşımacılığında olmuştur. AB ile olan ithalat ve ihracatlarında yine de düşme gözlemlenmektedir. Şöyle ki, Rusya pandemiden dolayı AB ile olan ticaretinde 507 milyar Rus Ruble’si tutarında zarara uğramış bu rakamın neredeyse yarısına yakın oran ise 230 milyar Rus Ruble’si tutarı sadece taşımacılık sektörünün zararını oluşturmaktadır. Rusya’nın coğrafi olarak AB ve ÇHC ile arada olmasından dolayı kara ve deniz yolu taşımacılığının da günde güne zayıflamasından dolayı, Rus hükümeti şirketlerin faaliyetlerinin sürdürebilmelerine destek olmak amacıyla vergi tatilleri, kredi ertelenmeleri, banka sübvansiyonları, kira ödemelerinin geçici ertelenmesi gibi ek tedbirler almaktadır.

Dünya çapında neredeyse her bir ülkeye yayılan COVID-19 salgınının Türkiye'deki ilk resmi tespit edilmiş vakası Sağlık Bakanlığı tarafından 10 Mart 2020'de duyurulmuştur. İlk vakanın akabinde Türkiye Cumhuriyeti (TC) Milli Eğitim Bakanlığı, Millî Savunma Bakanlığı, Diyanet İşleri Başkanlığı, Hâkimler ve Savcılar Kurulu, Türk Hava Yolları vb. ilgili tüm kurum ve kuruluşların kararı ile okulların uzaktan eğitim şeklinde yapılması, cemaatle namaza ara verilmesi, askerî kışlalarda tüm celp, sevk ve terhis işlemlerinin bir ay boyunca ertelenmesi, tutuklu ve acil işler ile zaman aşımı davaları dışındaki tüm duruşma, müzakere ve keşiflerin 15 Haziran'a kadar durdurulması, havayolu şirketleri tüm yurt dışı ve yurt içi uçuşlarını ikinci bir duyuruya kadar sonlandırılması yönünde vb. tedbirler alınmıştır. Bununla birlikte, bazı illerde sokağa çıkma yasağı, belirli yaş kriterlerinin süreli sokağa çıkma izinleri, maske takma zorunluluğu gibi idari tedbirler de peyderpey alınmıştır. Ayrıca salgının cezaevlerine sıçramasının engellenmesi, kamu düzeninin bozulması riskinin bertaraf edilebilmesini teminen cezaevlerindeki doluluğu azaltmayı amaçlayan infaz indirimini öngören yasanın mecliste kabul edilerek 90 bine yakın mahkûm ve tutuklunun tahliye edilmesi de kayda değer diğer tedbirlerdendir. Son olarak yüzlerce köy, mahalle ve kasaba COVID-19 tedbirleri kapsamında karantinaya alınmıştır. COVID-19 pandemik krizi gerek dünya genelinde gerekse de ülkemizde insanların tüketim alışkanlıklarını değiştirdiğini ileri sürebiliriz. Zira önceki yıllara kıyasla tüketicilerin resmi makamların “evde kal” çağrısı üzerine ve idari yaptırımların da göz önünde bulundurulmasını da hesaba katarak evlerinde kalmaya gayret etmiştir. Bunun sonucu olarak ise tüketiciler birçok ülkede (Çin hariç) görüldüğü üzere, özellikle de Türkiye’de e- ticarete 15 Mart 2020 tarihinden itibaren ani bir sıçrayış yaşanmış ve bu durum 14 Mayıs 2020 tarihine kadar hep yüksek seyirde kalmıştır. Böylelikle tüketicilerin fiziksel mağazalardan alışveriş yapmanın yanı sıra sanal mağazacılığın getirdiği imkânlardan faydalanarak daha çok temassız olan online platformlara geçtiği görülmektedir. Bu değişimin zorunlu sonucu olarak ise sosyal ve ticari yaşamın artık eskiye oranla dijitalleşmeye doğru gittiği anlaşılmaktadır. Bu kapsamda ülkelerin internet teknolojisinin küreselleşen tüketim değişikliklerine ayak uydurabilmesi durumunda ve bu gelişimin küresel gelişime paralel bir hızda yaygınlaşmasını sağlayabilecek yasal zeminin adaptasyonu durumunda bu tarz krizlerden çok düşük oranda tüketimi etkileyeceğini söyleyebiliriz.

Mevzuat açısından söz konusu duruma bakıldığında, COVID-19 salgından dolayı ilk tedbir düzenlemeleri yargı alanındaki hak kayıplarının önlenmesi amacıyla yargılama sürelerine ilişkin Kanun ve Cumhurbaşkanı Kararı olmuştur. Şöyle ki, 25.03.2020 tarih ve 7226 sayılı “Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun” ile daha sonra yürürlüğe giren 29 Nisan 2020 tarihinde alınan ve 30 Nisan 2020 tarihinde 31114 sayılı Resmi Gazete’de (RG) ve 2480 sayılı “*Yargı Alanındaki Hak Kayıplarının Önlenmesi Amacıyla Getirilen Durma Süresinin Uzatılmasına Dair*” Cumhurbaşkanı Kararı’dır. Yukarıda belirtilen 7226 sayılı Kanun’un Geçici Madde 1 ile, COVID-19 salgın hastalığının ülkemizde görülmesinden dolayı yargı alanındaki hak kayıplarının önlenmesi amacıyla aşağıdaki düzenleme yapılmıştır. Buna göre: “a) *Dava açma, icra takibi başlatma, başvuru, şikâyet, itiraz, ihtar, bildirim, ibraz ve zamanaşımı süreleri, hak düşürücü süreler ve zorunlu idari başvuru süreleri de dâhil olmak üzere bir hakkın doğumu, kullanımı veya sona ermesine ilişkin tüm süreler; 6/1/1982 tarihli ve 2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanunu, 4/12/2004 tarihli ve 5271 sayılı Ceza Muhakemesi Kanunu ve 12/1/2011 tarihli ve 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu ile usul hîkmü içeren diğer kanunlarda taraflar bakımından belirlenen süreler ve bu kapsamda hâkim tarafından tayin edilen süreler ile arabuluculuk ve uzlaştırma kurumlarındaki süreler 13/3/2020 (bu tarih dâhil) tarihinden, b) 9/6/1932 tarihli ve 2004 sayılı İcra ve İflas Kanunu ile takip hukukuna ilişkin diğer kanunlarda belirlenen süreler ve bu kapsamda hâkim veya icra ve iflas daireleri tarafından tayin edilen süreler; nafaka alacaklarına ilişkin icra takipleri hariç olmak üzere tüm icra ve iflas takipleri, taraf ve takip işlemleri, yeni icra ve iflas takip taleplerinin alınması, ihtiyati haciz kararlarının icra ve infazına ilişkin işlemler 22/3/2020 (bu tarih dâhil) tarihinden itibaren 30/4/2020 (bu tarih dâhil) tarihine kadar durur. Bu süreler, durma süresinin sona erdiği günü takip eden günden itibaren işlemeye başlar. Durma süresinin başladığı tarih itibarıyla, bitimine on beş gün ve daha az kalmış olan süreler, durma süresinin sona erdiği günü takip eden günden başlamak üzere on beş gün uzamış sayılır. Salgının devam etmesi halinde Cumhurbaşkanı durma süresini altı ayı geçmemek üzere bir kez uzatabilir ve bu döneme ilişkin kapsamı daraltabilir. Bu kararlar Resmî Gazete’de yayımlanır”.*

Bununla birlikte, COVID-19 pandemisi’nin uzamasından dolayı 29 Nisan 2020 tarihli ve 2480 sayılı Cumhurbaşkanı Kararı ile 30 Nisan 2020 tarihine kadar durdurulan sürelerin 6 aya kadar uzatma yetkisi bir kereye mahsus olmak üzere Cumhurbaşkanı’na

verilmiştir. Cumhurbaşkanlığı Kararı ile söz konusu durma sürelerinin (Kamu İhale Kanunu'nda öngörülen zorunlu idari başvuru yoluna ilişkin süreler hariç), 15 Haziran 2020 tarihine uzatılmıştır. Haziran, Temmuz ve Ağustos 2020 ayları itibarıyla ise kayda değer herhangi bir yasal düzenleme veya bir karar alınmamış, tedbirler gevşetilmiş ve hastalık seyirinde doğal olarak artış gözlemlenmiştir.

Bunların yanı sıra, yukarıda yer alan 2480 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı'nın yorumlanmasında bu düzenlemeler çerçevesinde özellikle çeklere ilişkin sürelerin durup durmayacağı yönünde doktrinde görüş farklılıkları oluşmuştur. Bazı yazarlara göre 7226 sayılı Kanun'un Geçici Madde 1/a bendinde yer alan dava açma, icra takibi başlatma, başvuru, şikâyet, itiraz, ihtar, bildirim, ibraz ve zamanaşımı süreleri gibi sürelerin 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda (TTK) yer alan çeklerin ibrazına ilişkin süreleri (TTK m. 796/1-2) kapsamadığını, aksine yorumunda bankaların şu ana kadar yapmış oldukları çek ödemelerinin yasal olmadığını geçersiz olması gerektiği; buna karşın bazı yazarların ise bu sürelerin çekleri de kapsamaması gerektiği, aksi takdirde karşılıklarının olmamasından dolayı çek düzenlemelerinin bankada karşılıkları olmadığı takdirde karşılıksız çek suçuna maruz kalabilecekleri savunulmuştur.

Günümüzde pandemi süreci ile önemini daha fazla gün yüzüne çıkaran sektör şüphesiz ki yük taşımacılığıdır. Bunun temel örneği yurt içinde yapılan taşımacılık, diğer bir ifade ile en basit şekli kargo faaliyetleridir. Zira siyasilerin “evde kal” çağrısı üzerine evlerinden bilgisayar, tablet veya mobil telefonlar gibi çeşitli araçlardan internet aracılığı ile yapılan e-ticaret sonucunda en büyük iş kargo şirketlerine düşmektedir. Bu şirketlerin de Türkiye çapında sayısının fazla olmamasından dolayı ciddi gecikmeler yaşanmıştır. Bu gecikmeler sebebiyle geç kalınmış ifa gibi sorunlar ortaya çıkmış gibi gözükse de ülke çapında ilan edilen sokağa çıkma yasağı, insanlarda oluşan işsizlik psikolojisi, mikrop kapma korkusu gibi sair tedbirler nedeni ile geç kalınmış ifa mücbir sebepten kaynaklı olarak nitelendirilebilmekteydi. Keza bu şekilde alınan ürünlerde genellikle yine sanal ortamda onaylanan sözleşmelerde kargo şirketlerinde yaşanabilecek gecikmelerin normal taşımacılık döneminde daha uzun olabileceği konusunda satım yapan siteler tarafından tüketicilere uyarı mesajları iletilmekte ve mesafeli satış sözleşmelerinin kapsamında bu durum konusunda bilgilendirme yapılmakta idi. Bununla birlikte, mesafeli satışlarda ödeme sistemleri meydana getirmektedir. Sanal âlemde yapılan ödemelerde kredi kartı

bilgilerinin paylaşılması tüketicilerde bir tedirginlik ve şüpheli bir tavır sergilemelerine neden olmaktadır. Zira yapılan alıveriş sonucunda tüm bilgiler aynı şekilde tekrar satıcı tarafından kullanılarak daha fazla para çekilmesine sebep verebilecektir. Bu nedenle güvenli olmayan sitelerden alışveriş yapılmaması konusunda uyarılar internet ortamında genellikle yer almaktadır. Keza bir elektronik ürün almanıza rağmen kutu içinde yapılan alıverişle ilgisi olmayan ürünlerin çıkmasını bertaraf edilmesi için tüketicilere “şeffaf kargo” alternatifinin getirilmesi de bir tedbir olarak görülebilir düşüncesindeyiz.

Ödeme konusunda şüpheli durumlara sebebiyet vermemek için de ödeme işlemlerinin sistemli bir hale getirilmesi gerekir. Örneğin bazı ünlü e-ticaret siteleri (gittigidiyor.com.tr, n11.com.tr, hepsiburada.com.tr vs.) ödemelerin kendi hesapları üzerinde tuttuğu ve ürününü alıcıya tesliminin alıcı tarafından kontrollerin yapılmasından sonra onay vermesi ile sitelerin satıcılara paranın hesaplarına geçmelerini sağladığı da görülmüştür. Bu durumda alıcı ve e-ticaret sitesi arasında satıcı üzerinde ortak bir kontrol mekanizması sağlanmasına vesile olmasından dolayı tüketicinin korumasına yönelik bir anlayış gibi gözükse de, aslında satıcıyı da korumaya almaktadır. Zira tüketicinin olası para ödememe durumuna karşın, e-ticaret sitesinin parayı hesabında tutması ve satıcı şirketin edimlerini eksiksiz ifa edildiği durumda parasını eksiksiz olarak alacağını teminat altına alınmış olmaktadır. Diğer bir ifade ile “Sıfır Risk Sistemi” denilen bu ödeme-onay sistemi ile hem alıcılar hem de satıcılar daha güvenli bir e-ticareti yapması sağlanmıştır. Bunun gibi evinde kullanılmayan eşyaların trampa veya normal satış yoluyla da yine e-ticaret platformunda elinden çıkarmaya çalışan “letgo” gibi diğer e-ticaret siteleri özellikle de pandemi ve benzer krizlerde tüketiciler için farklı alternatifler oluşturmuştur.

Çalışmada Türkiye ile yakın ticari ilişkileri olan birkaç ülkenin pandemi sürecindeki ekonomik durumlarına ilişkin kısa bilgiler verilmiştir. Çalışmada ayrıca virüs nedeniyle e-ticarete geçilmesi ve bu sebeple etkilenen lojistik sektöründe yaşanan sorunlara genel birkaç ülkeler açısından değinildikten sonra, Türkiye’deki söz konusu alanda mevcut duruma değinilmiştir. Son olarak COVID-19 kaynaklı pandemi sebebiyle ülkede yapılan mevzuat değişikliklerinin yanı sıra, bu dönemde taşımacılık sektörü açısından neler yapılabileceği konusunda fikir yürütülmüştür.

