

İSTANBUL BAROSU
TAŞIMA HUKUKU
VE
LOJİSTİK
KOMİSYONU



BÜLTEN OCAK-ŞUBAT 2024

ÖNSÖZ

2024 yılının ilk sayısında da bizimle olup değerli vaktinizi ayırdığınız için öncelikle teşekkür ederim. 2022 nisan ayından itibaren büyük bir özveri ve emekle hazırladığımız bültenimizde her sayıda aynı heyecanı yaşıyor, sizlerin dönüşleriyle motive oluyoruz. Yaklaşık iki yıl alan yolculuğumuz umarım sizler için de faydalı olmuştur.

Sektörden paydaşların seslerini dinlediğimiz röportajlar bölümüne bu sayımızda da devam ediyoruz. İTO Lojistik Hizmetler Komitesi(24. Komite) adına Komite Başkanı Sayın Ercan Karakurt ile gerçekleştirdiğimiz röportajımızı umarız ilgiyle okursunuz.

Bu sayımızın çalışma konusu ise Karma Taşımalarda CMR Konvansiyonun Uygulanabilirliği ve Örnek Kararlar. Değerli katkıları için Av. Egemen Gürsel Ankaralı ve Av. Yener Tanoba'ya çok teşekkür ederiz. Konusu itibariyle önemli ve değerli olan bu çalışmanın faydalı olmasını diliyorum.

Yeni yılda, lojistik sektöründe sürdürülebilirliğin ve profesyonelliğin artması, karbon salınımının azalmasını ve genel olarak barışın çok uzaklarda olmadığı bir yıl geçirirken huzur, sağlık ve mutluluğun hayatlarımızda kalıcı olmasını ümit ediyorum.

Bültenimizi keyifle okumanızı diliyorum.

Saygılarımla,

Av. Arb. Fulya Karataş Saylam
İstanbul Barosu Taşıma Hukuku ve Lojistik Komisyonu Üyesi

KOMİSYONUMUZ

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

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

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

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

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

İÇİNDEKİLER:

Haberler-5

İstanbul Ticaret Odası Lojistik
Hizmetler Komitesi (24. Komite) /
Hazırlayan: Av. Arb. Fulya Karataş
Saylam -6

Karma Taşımalarda CMR
Konvansiyonunun Uygulanabilirliği
ve Örnek Kararlar / Av.Egemen
Gürsel Ankaralı-Av.Yener Tanoba
-9

İçtihatlar -14

Etkinliklerimiz -16

HABERLER

Kızıldeniz krizi nedeniyle navlun 5 bin doları zorluyor

UTİKAD Başkanı Bilgehan Engin, “UTİKAD olarak gelişmeleri takip ettiklerini belirterek “Keskin maliyet artışlarının, birçok noktada dış ticaretimizdeki güncel dengeleri sarsabileceğini düşünüyoruz ve beklenmedik maliyetlerle karşılaşılması riskine karşı tüm dış ticaret paydaşlarının dikkatli ve ihtiyatlı olmasını salık veriyoruz” dedi.

<https://www.dunya.com/sectorler/lojistik/kizildeniz-krizi-nedeniyle-navlun-5-bin-dolari-zorluyor-haberi-714601>

Kızıldeniz krizi elektrikli otomobil sektörünü sarsıyor

Otomotiv devleri Tesla ve Volvo, Avrupa'da elektrikli araçlarının (EV) üretimine ara verdiklerini duyurdu. Elektrikli araçlar dünya çapında rekor satış ve talep görüyor ancak parça eksikliği, fabrikaların üretimlerini sürdürmeyeceği anlamına geliyor.

Bunun nedenleri karmaşık. Husi isyancıların saldırıları gemileri Kızıldeniz'den kaçınmaya zorladığından parçaların teslimatı daha uzun sürüyor. Ayrıca Çin fabrikalarının önemli lityum piller de dahil olmak üzere pek çok elektrikli araç bileşeni üzerindeki tekeliyle ilgili sorunlar da mevcut.

Bu faktörler, Avrupa'daki EV üretimini desteklemek için parçaların dünya çapında taşınmasını zorlaştırdı (ve daha pahalı).

<https://www.maritime-executive.com/editorials/red-sea-crisis-is-disrupting-the-electric-car-industry>



Sigortacılar ABD ve İngiltere gemilerini Kızıldeniz kapsamından çıkarmak istiyor

Sigorta şirketleri, ABD ve İngiltere'ye ait ticari gemileri Kızıldeniz'de artan savaş riskleri nedeniyle teminat altına almaktan kaçınıyor.

<https://www.sozcu.com.tr/sigortacilar-abd-ve-ingiltere-gemilerini-kizildeniz-kapsamindan-cikarmak-istiyor-p15974>



Türkiye, Avrupa'nın en büyük atık müşterisi oldu

Türkiye, AB ülkelerinin atık ihracı ettiği ülkeler sıralamasında birinci oldu. Türkiye Avrupa'dan bir yılda 12,4 milyon ton atık satın aldı.

Bu rakam AB'nin toplam atık ihracının yüzde 39'unu oluşturuyor.

<https://www.ekonomim.com/gundem/turkiye-avrupanin-en-buyuk-atik-musterisi-oldu-haberi-725625>

Röportaj: İstanbul Ticaret Odası Lojistik Hizmetler Komitesi (24. Komite)

24. Komite Başkanı Ercan KARAKURT

Hazırlayan: Av. Arb. Fulya Karataş Saylam

Röportaj serimize İstanbul Ticaret Odası Lojistik Hizmetler Komitesi (24. Komite) Başkanı Ercan KARAKURT ile devam ediyoruz. Yine röportajımıza katkı sunan Dr. Kayıhan Özdemir Turan'a da teşekkür ederiz. Sektöre dair konulara değindiğimiz ve tüm paydaşlara katkı sağlayacağını düşündüğümüz röportajımızı umarız severek okursunuz.

1-İTO 24. Komite, lojistik komitesi olarak görev yapıyor. Öncelikle şunu sormak istiyorum, bu komite neden var?

11000 üyesi bulunan tüm paydaşlara çatı görevi yapan büyük bir kurumun (dünyanın ikinci büyük ticaret odası) temsilcileriyiz. Ulaştırma ve alt yapı bakanlığı ve TOBB ile istişareli sektör sorunlarına ivedilikle dokunan ve çözüm üreten bir komiteyiz oda tarihinde ilk sanırım, komitesinde üç kadın temsilci bulunduran tek komiteyiz.

Lojistik sektörümüzün tüm paydaşlarının üyesi olduğu bu komite ülke ekonomisine önemli destekler veren lojistik sektöründe öncelikli problemlerin belirlenmesi ve bu problemlerin çözüm önerilerinin karar verici makamlara iletilmesi, yeni projelerin oluşturulması, 11000 üyesi olduğu firmalara dokunması ve çift taraflı sürdürülebilir bir iletişim kanalının hayata geçirilmesi için varlığını sürdürmektedir.

2-Komitenizin çalışma alanları ve/veya çalışmak istediği alanlar hakkında bilgi verir misiniz?

Lojistik kavramı birbirleriyle etkileşim halinde olan 8 ögenin bir araya gelmesi ile ifade edilmektedir: sipariş yönetimi, depolama-stok yönetimi, depolardaki katma değerli hizmetler(etiketleme barkodlama paletleme vb), terminal hizmetleri(muane expertiz gözetim bağlama emniyete alma vb), gümrükleme, sigorta ve 4 ara taşıma modu ile ifade edilen taşımacılık (deniz hava kara demiryolu) komitemiz tüm bu alanlarda çalışmalar yapmaktadır

3-Komitenizin Ülkemizde ve Dünyada neler yaptığından, çalışma alanlarınızdan kısaca bahsetmek ister misiniz?

Odamız bünyesinde toplam 81 adet meslek komitesi yer almaktadır. Ticaretin tamamının kapsadığı bu meslek komitelerinin her birinde eğitimden bilgi teknolojilerine, girişimcilikten yatırım imkanlarına ulusal ve uluslararası boyutu ile çok geniş bir yelpazede çalışma yapmakta ve hizmet üretmektedir.

4-Sektörün paydaşlarından olarak lojistik sektörünün Türkiye'deki gelişimini dünya çapında nasıl değerlendiriyorsunuz?

Dünya haritasında gözünüzü kapayarak ortasına parmak basmak isterseniz karşınıza Türkiye çıkar. 3 tarafı denizlerle çevrili bir coğrafyada doğu ile batı kuzey ile güney hattında tam bir köprü konumunda olan ülkemizde lojistik faaliyetlerinin her biri ve özellikle transit ticaret alanında üstün rekabet gücüne sahiptir.

5-Sektörde sıkça karşılaşılan hukuki sorunlar var mıdır? İTO olarak bu konularda ne yapıyorsunuz?

İnsan kaynakları, iş gücü, yetişmiş operasyon elemanı, karayolu sınır hatlarında zorlaştırıcı alt yapı, uzun kuyruklar, yük taşıtı sürücü mesleğindeki artan yaş ortalaması, yatırım imkanları için yetersiz finansal kaynaklar ve değişken dünya siyaseti ile karşılaşılan haksız rekabet ortamı ve şartları bunlarla ilgili çıkan hukuksal süreçler hepimizin motivasyonunu düşürmektedir.

İTO olarak ilgili kurumlar ve İstanbul Barosu ile ortak çalışmalar yapılıyor. Özellikle işveren işçi süreçlerinin profesyonel bilirkişilerden uzak ve ağırlıklı tek taraflı sonuçlanmaları da ayrı bir hukuki sorun olarak gündemimizde yer almaktadır.

6-Yeşil mutabakat ile ilgili olarak kurumsal yaklaşımınız nedir?

İTO olarak büyük ölçekte yapılanlar, ülke politika ve siyasetlerinde paralel faaliyetlerdir. Komite üyelerimiz ve sektör olarak elektrikli araç yatırımları, yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanıldığı depolar, yeşil ofis uygulamaları, atık yönetimi gibi faaliyet konularında yaşadığımız topluma ve sosyal çevreye duyarlı olmaya, daha az karbondioksit salımı yapmaya gayret ediyoruz.

7-Son olarak, yurtiçi nakliyat taşımacılığında tam olarak profesyonelleşmenin sağlanması için neler yapılmalı veya neler yapılmıyor?

Yurtiçi nakliye hizmeti sağlamak için hiçbir öğretim yada meslek dersi alınmadan ve deneyim tecrübe aranmaksızın, herkesin nakliyeci olduğu malumdur. Profesyonel olmak için yasaların sağladığı tüm kararlara uyulmalı ve denetim olmalı. Yurtiçi nakliye yapacaklar staj gibi belli bir süreyi başarılı bir şekilde tamamladıktan sonra mesleğe hak

kazanmalı, deneyimi fazla olmalıdır. Okullar yetmemeli firmalar bu konuda bir çalışmanın içinde olmalıdır.

Biraz önce bahsettiğim durumların gerçekleşmesi halinde sektörün elde edeceği ve yaratacağı istihdam başarısı ortaya çıkacaktır. Profesyonellik ülkemizde eğitimin dışında usta/çırak ilişkileri ile elde edilmektedir. Yurtiçi nakliyecinin mali kaydı ulaştırma bakanlığının belirlediği yetki belgeleri ve sektörel bir derneğe üyeliği şart. Lojistik okulların lise ve üniversitelerin çoğalarak gençlerin tercih edilmesi sağlanmalı, kamu spotu şart, bu konuda yetkililer bir kamu spotu hayata geçirmeli ve tüketici acilen bilinçlendirilmelidir. web portallardaki taşıma siteleri komisyonculuktan acilen çıkmalı ve bu portallara yasal bir düzen getirilmelidir.

İTO da yaptığım en büyük projelerden biri evden eve nakliyat sektörünün yapısı, sorunları ve çözüm önerileri kitabını çıkarmaktır. Yaklaşık 92 sayfadan oluşan kitabı İTO'nun desteği ile İstanbul Ticaret Üniversitesine yaptırdık. Yaklaşık iki yıllık bir emeğin ürünü. Biraz komik olacak ama sektörün kitabını yazdım diye bir söz vardır, biz yazdık gerçekten.

Karma Taşımalarda CMR Konvansiyonunun Uygulanabilirliği ve Örnek Kararlar

Av.Egemen Gürsel ANKARALI

Av.Yener TANOBA

I. KARMA TAŞIMA KAVRAMI

A. KARMA TAŞIMA TANIMI

Uygulamada karma taşıma, multimodal taşıma, kombine taşıma, çok türlü taşıma gibi değişik ifadelerle tanımlanan karma taşıma, TTK'da 'Değişik tür araçlar ile taşıma' ifadesiyle tanımlanmıştır.

TTK'da ilk kez 6100 sayılı kanun ile yerini bulan karma taşıma, uluslararası anlaşmalara da konu olmuştur. 24.05.1980 tarihli Uluslararası Karma Taşımacılığa İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu (Cenevre)¹ karma taşımayı; çok modlu taşıma operatörü tarafından bir ülkeden teslim alınan eşyanın, tek bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde ve en az iki farklı taşıma aracıyla, farklı bir ülkeye taşınması şeklinde tanımlamıştır.

Uygulamada genel olarak karma taşıma olarak adlandırılan, yasal ifadesiyle değişik tür araçlar ile taşıma; kullanılan taşıma yöntemlerinin birden fazla ve karma şekilde olması nedeniyle karma taşıma olarak ifade edilmesi² kanımızca da isabetli olmalıdır. Dolayısıyla bu çalışmamızda karma taşıma ismiyle ifade edilecektir.

B. UNSURLARI

Yukarıda bahsi geçen konvansiyonda tanımı yapılmış olan karma taşımanın unsurları; tek bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde taşıma işinin üstlenilmiş olması, taşımanın en az iki değişik türde taşıma aracıyla yapılması ve tüm taşıma işi için taşıyıcıya/taşıma operatörüne tek bir ücret ödenmiş olması şeklinde sayılabilir.

C. HUKUKİ NİTELİĞİ

6100 sayılı TTK ile tipik bir sözleşme türü haline gelen karma taşıma sözleşmeleri, TTK m.902 ila 905 arasında yerini bulmuştur. 6100 sayılı TTK'ye getirilen yenilik ile m.902'de a) Eşyanın taşınması bütünlük gösteren bir taşıma sözleşmesine dayanıyorsa. b) Bu sözleşme bağlamında taşıma değişik türde araçlarla yapılacaktır. c) Taraflar, her bir türdeki araç için ayrı sözleşme yapmış olsalardı, söz konusu sözleşmelerin en az ikisi farklı hükümlere bağlı tutulacak idiyse.

1.United Nations Convention on International Multimodal Transport of Good <https://unctad.org>

2.Turkey Özdemir 'Eşya Taşımalarına İlişkin Uluslararası Konvansiyonlar Bakımından Taşıyıcının Zıya Ve/Veya Hasar Sorumluluğu' İstanbul, 2005, s.15

d) Aşağıdaki hükümlerle, uygulanması gerekli milletlerarası sözleşmelerde aksi yolda bir düzenleme yoksa, TTK'nın dördüncü kitabının Birinci ve İkinci Kısım hükümlerinin karma taşıma sözleşmelerine de uygulanacağı belirtilmiştir.

II.CMR KONVANSİYONUN KARMA TAŞIMALARDA UYGULANABİLİRLİĞİ

A. CMR KONVANSİYONU UYGULANMA KAPSAMI

CMR Konvansiyonu m.1 incelendiğinde, konvansiyonun kapsamının oldukça geniş tutulduğu görülmektedir. Buna göre bir taşıma sözleşmesinin CMR kapsamında değerlendirilebilmesi için; taşıma akdinden kaynaklı bir borç ilişkisinin varlığı aranır. Ayrıca taşımanın karayolu ile yapılması, taşıma sözleşmesinin konusunun eşya taşımacılığı olması, taşınacak eşyanın CMR kapsamı dışında tutulmaması, taşımanın bir ücret karşılığında yapılması, yükleme ve teslim yerlerinin iki farklı ülkede bulunması ve son olarak yükleme ve teslim yerlerindeki ülkelerden bir tanesinin CMR'ye taraf bir ülkede olması gerekir.³

B.CMR M.2 HÜKMÜ GEREĞİNCE KARMA TAŞIMALARDA KONVANSİYONUNUYGULANABİLİRLİĞİ

CMR Konvansiyonu m.2 ; 'Mal yüklü taşıt, 14 üncü madde hükümlerinin uygulandığı haller dışında yolun bir kısmın dadeniz, demiryolu, nehir, kanal veya havayoluyla yük boşaltılmadan taşındığı hallerinde de bu anlaşma taşımanın tümü için uygulanır. Ancak diğer taşıtlarla yapılan taşımalarda ortaya çıkan kayıp, hasar veya gecikmelerin, karayolu taşımacısının bir fiil veya ihmalden doğmayıp yüklerin diğer taşıtlarda taşınması sırasında ve nedeniyle oluşabileceği kanıtlanır ise, Karayolu taşıyıcısının sorumluluğu bu anlaşmaya göre, eğer söz konusu diğer taşıtlar ile yükün taşınması için yasal koşullara uygun olarak o taşıt taşıyıcısı ile gönderen arasında bir sözleşme yapılmış sayılır ve o sözleşmeye konulması gelenekleşmiş hükümlere göre tayin edilir. Ancak, konulmuş bu gibi koşulların bulunmaması hallerinde, karayolu taşıyıcısının sorumluluğu bu anlaşmaya göre tayin edilir.' şeklindedir.

Esasında madde hükmü yükün taşıma aracından boşaltılmadan taşındığı hallerde CMR hükümlerinin uygulanabilirliğine ilişkindir. Dolayısıyla bir karma taşımada esas alınacak ilk ölçüt yükün araçtan boşaltılıp boşaltılmadığıdır. Bu noktada esasında gönderen ile taşımacı arasındaki anlaşma ve taşımacının bu anlaşmaya uygun bir taşıma gerçekleştirip gerçekleştirmediği de konvansiyonun uygulanabilirliğine etki ettiğine değinmek gerekir.

1. MAL YÜKLÜ TAŞIT

Ro-Ro taşımacılık olarak adlandırılan taşıma türü, bu hususa verilecek yerinde örnek denilebilir. Bir denizyolu taşımacılığında, yük karayolu taşıtı ile birlikte taşınıyorsa buna Ro- Ro (Roll On-Roll Off) taşımacılığı denmektedir. Yani konteyner yüklü taşıt,

3.Ziya Akıncı, Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, Seçkin, 1999, s.27

boşaltılmadan Ro- Ro gemisiyle taşımanın deniz ayağını tamamlarsa ve zarar taşımanın deniz ayağından kaynaklanan bir sebepten doğmazsa, CMR m.2 gereğince konvansiyon hükümleri uygulanacaktır.

2. YÜKÜN BOŞALTILMADAN TAŞINMASI HALİ

Doktrindeki bir görüşe göre⁴, bir karma taşımada CMR Konvansiyonunun uygulanabilmesi için, malın araç içinde yüklü olması şarttır. Bu durum CMR m.2/1'in orijinal metninde carriage of the goods in vehicles denilerek, esasında 'malların taşıt içerisinde nakli' olarak açık bir şekilde düzenlenmiş olsa da, konvansiyonun Türkçe metninde 'malların taşıt ile karadan nakli' olarak tercüme edilmiş ve aynı netlikte aktarılmamıştır. Oysaki CMR'nin uygulama alanı bulabilmesi için yükün araç içerisinde yani boşaltılmadan taşınması gerekir. Dolayısıyla CMR m.2/1'in işaret ettiği yükün taşıt içerisinde (boşaltılmadan) taşınmasıdır.

Diğer bir görüşe göre ise⁵, CMR m.2'nin uygulama alanı açısından önemli olan bir diğer husus eşyanın boşaltılması ile aktarılması arasındaki farktır. Zira CMR m.2 hükmünün uygulanması açısından, karayolu taşımacısının eşyanın aktarma yapıldığı taşıma aracında taşımayı fiilen sağlayıp sağlamadığı önemsizdir. Burada önemli olan eşyanın taşıttan boşaltılmadan, başka bir taşıma aracına aktarılmasıdır ve böyle bir durumda da CMR'ye tâbi bir karma taşıma söz konusu olur. Yani hükmün uygulanması açısından karma taşıma sözleşmesine konu edilen eşyanın, 'bir taşıma aracından farklı bir taşıma aracına, boşatılarak aktarılması' gerekir.

CMR m.2 hükmünde eşyanın taşıttan boşatılarak başka bir taşıma aracına aktırılmasını öngören taşıma sözleşmeleri için bir düzenleme bulunmamaktadır. Örneğin bir Lo-Lo taşımasında, yükün, bir taşıttan farklı bir taşıta, yükün boşaltılması suretiyle taşıma işi gerçekleşmiş olabilir. Ancak bu gibi taşımalarda ziya, hasar veya gecikmenin taşımanın hangi aşamasında gerçekleştiğinin tespit edilmesi de güç olacaktır. Bu gibi durumlarda uygulanacak hukuku belirlemek gerekecektir. CMR Konvansiyonunda hüküm bulunmayan hallerde TTK hükümleri uygulama yeri bulacaktır. TTK m. 903 gereği ziya, hasar veya gecikmeye yol açan olayın taşımanın hangi ayağında gerçekleştiği belirli değilse, TTK eşya taşıma kitabına ilişkin hükümler uygulama yeri bulacaktır.

Burada dikkat edilmesi gereken bir diğer husus ise konteyner taşımacılığına ilişkindir. Doktrinde farklı özellikleri ele alınarak farklı tanımlar yapılmış olan konteyner; teslim, boşaltma gibi işlemler sırasında yükleri içinde bulunduran, birtaşıma aracından diğer bir taşıma aracına aktarılabilen ve bu taşıma aracından ayrılabilen, taşıma kabıdır⁶. Taşımacı

4 Akıncı, s. 39

5 Hakan Karan/Özgenür Kara/İzel Varan, Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi, Yetkin, 2020, s.108-112

6 Ezgi Hepgülerler, Denizyoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu, Seçkin, 2011, s.19-22

tarafından tedarik edilen bir konteyner, hukuki mahiyeti açısından bir taşıma kabı olarak değerlendirildiğinde; taşıtın kasası ve bir parçası gibi de sayılabileceğinden, boşaltılmadan farklı bir taşıma aracına aktarılması mümkündür. Bu gibi hallerde yükün boşaltılması söz konusu olmayacağından, uyuşmazlığa CMR hükümlerini uygulamak mümkündür. Keza TTK 903. Maddesi de bu görüşü destekler durumdadır⁷.

3.HASARIN TAŞIMANIN HANGİ AYAĞINDA GERÇEKLEŞTİĞİNİN BİLİNMEMESİ

Karma taşımada kayıp, hasar veya gecikmenin karayolu taşıması sırasında meydana gelmesi halinde uyuşmazlığa CMR hükümleri uygulanacaktır. Ancak söz konusu kayıp, hasar veya gecikmenin, taşımanın hangi ayağında meydana geldiği tespit edilemiyorsa, uyuşmazlığa yine CMR hükümleri uygulanacaktır⁸. Ne var ki uyuşmazlığa konu olayın taşımanın kara dışındaki bir ayağında gerçekleştiği tespit edilmesi halinde, CMR hükümleri uygulama yeri bulmayacaktır. Yani örneğin kara + deniz + kara şeklinde gerçekleşen bir karma taşımada, hasarın taşımanın deniz ayağında ve deniz taşımasından kaynaklı olduğu tespit edilmiş ise uyuşmazlığa CMR hükümleri uygulanamayacaktır.

C.GÖREVLİ MAHKEMENİN BELİRLENMESİNE DAİR YARGITAY ve İSTİNAFIN YAKLAŞIMI

İstanbul BAM, 43. HD., E. 2021/53 K. 2022/1452 T. 27.12.2022:

" Davalı'nin sorumluluğunda elektrik pano ve ekipmanları cinsi emtia dolu Flat Rack Konteynerlerin M/VJOLLY PERLA gemisi ile deniz yoluyla İtalya'dan Mersin'e, akabinde 2 farklı TIR'a yüklenmek suretiyle Velayat-Türkmenistan'a nakliye edildiği ve emtianın hasara uğradığını...Zıyaa, hasara veya teslimdeki gecikmeye yol açan olayın taşımanın hangi kısmında meydana geldiğine ilişkin ispat yükü, bunu iddia eden tarafa ait olup eldeki davada hasarın taşımanın hangi kısmında meydana geldiğine ilişkin bir ispat bulunmamaktadır. Bu halde CMR'nin 2. Maddesi uyarınca, yük,denizyolu ve karayolu taşıması şeklinde taşındığından CMR Sözleşmesinin uygulanması gerekir.. Uyuşmazlık kara taşımasına ilişkin hükümlerden kaynaklandığından TTK'nın 4/1 ve 5/1. Maddeleri uyarınca eldeki davada asliye ticaret mahkemelerigörevlidir. Hal böyleyken mahkemece görevsizlik kararı verilmesi gerekirken davanın hak düşürücü süre yönünden reddine karar verilmesi isabetli olmamıştır".

İstanbul BAM, 12. HD., E. 2018/5 K. 2018/89 T. 8.2.2018:

"Taşımanın kombine deniz ve kara taşıması biçiminde yapıldığı, gemiden sonra konteynerlerin açılmadan kamyon ile taşınmasının sağlandığı, teslim anında eksikliklerin tespit edildiği, zarar sebebi ise taşınan kolilerin eksikliği ve bir kısım paketlerin

⁷ Karan/Kara/Varan, s.114

⁸ Akıncı, s.41

açılmasından kaynaklandığı iddiası mevcuttur. Deniz taşıması ile ilgili zarar (sudan kaynaklı zarar gibi) iddia edilmemektedir.Yükün, taşımanın bir kısmında boşaltılmadan taşımanın devam etmesi emtiada ki zararın nerede gerçekleştiği tespit edilemiyorsa uyuşmazlığa CMR 2. maddesi gereği CMR Konvansiyonu hükümlerinin uygulanması gerekecektir. Mevcut uyuşmazlığa karma taşıma niteliğinde olması nedeniyle CMR hükümleri uygulanacağından, davada özel görevli Deniz Ticareti davalarına bakmakla görevli İst. 17. Asliye Ticaret Mahkemesi görevli olmayıp, Asliye Ticaret Mahkemeleri görevlidir. İlk Derece Mahkemesi davaya bakmaya görevli iken görevsizlik kararı verilmesi yerinde görülmemiş, davacı vekilinin istinaf başvurusunun kabulü ile ,HMK 353/1-a-3 maddesi gereğince mahkemenin görevsizlik kararının kaldırılarak yeniden yargılama yapılmak üzere dosyanın mahkemesine iadesine karar verilmiştir".

Yukarıdaki kararlarda görüleceği üzere karma taşımada yükün boşaltılmadan taşındığı bir halde, zararın taşımanın hangi ayağında gerçekleştiğinin tespit edilememesi durumunda CMR hükümlerinin uygulanacağı belirtilmiştir.

Yargıtay 11. HD., E. 2020/1615 K. 2022/3580 T. 28.4.2022:

"Somut uyuşmazlıkta, İstanbul'dan Türkmenbaşı Limanı'na kadar deniz yolu ile taşınan emtia, Limanda tıra yüklenmiş olup, tırTürkmenabat Şantiyesi'ne gitmekte iken meydana gelen kaza sebebiyle hasarlanmıştır. Hasarın meydana geldiği taşıma kesimikarayolu kısmı olup, bu husus uyuşmazlık konusu değildir. Hal böyle olunca CMR hükümlerinin uygulanması suretiyle davanınçözümüne gidilmesi gerekirken, aksi düşünce ile TTK hükümleri uygulanarak uyuşmazlığın halli isabetli olmamıştır".

Yukarıdaki kararda ise karma taşımada hasarın kara yolunda taşındığı ispatlanmış olup, uyuşmazlığa CMR hükümleri uygulanacağı belirtilmiştir. Çalışmanın bütününde belirtildiği üzere, kararda bahsi geçen olayda hasarın taşımanın farklı bir ayağında gerçekleştiğinin ispat edilmesi halinde, uyuşmazlıkta CMR hükümleri yer bulamayacaktır.

Yararlanılan Eserler:

Akıncı Ziya, Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, Seçkin, 1999, s.27

Karan Hakan/Kara Özgenur/Varan İzel, Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon CMR Şerhi, Yetkin, 2020, s.108-112

Hepgülerler Ezg., Denizyoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu, Seçkin,2011, s.19-22

Özdemir Turkay 'Eşya Taşımalarına İlişkin Uluslararası Konvansiyonlar Bakımından Taşıyıcının Zıya Ve/Veya Hasar Sorumluluğu' İstanbul, 2005, s.15

İÇTİHATLAR

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 31/10/2023 tarihli 2022/6760 E. 2023/6321 K.

Dava, davacının taşımasını üstlendiği saç emtiasının, alt taşımacı olan davalı şirket ile ifa yardımcısı (şöför) olan diğer davalının taşıması sırasında hasara uğraması nedeniyle, davacı tarafından taşıtana ödenen hasar bedelinin davalılardan rücuen tahsili istemine ilişkindir.

Yerel Mahkemece, davalı şirket aleyhindeki davanın kabulüne karar verilmiş, diğer davalı hakkındaki dava ise, davalı gerçek kişinin taşıma sözleşmesini davalı şirket adına imzaladığı, şirket hakkındaki davanın kabulüne karar verildiği, temsilci olan davalı gerçek kişinin sorumlu tutulamayacağı gerekçesiyle davalı gerçek kişi aleyhindeki davanın reddine karar verilmiştir.

Taşıma ilişkisinde ifa yardımcısının sorumluluğu, 6098 sayılı TBK 49 maddesinde düzenlenen haksız fiil sorumluluğu olup, kusur esasına dayanmaktadır.

Bu halde davalı gerçek kişinin, hasarın doğmasında kusuru bulunup bulunmadığının dosya içeriğine göre saptanarak sonucuna göre karar verilmesi gerekirken bu yönde araştırılma yapılmadığından yerel mahkeme kararı bozulmuştur.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 04/10/2023 tarihli 2022/5404 E. 2023/5576 K.

Dava, kara taşıması sırasında taşınan emtianın çalınmak suretiyle tamamen zayı olduğu sonucu sigorta şirketinin sigortalısına ödediği bedeli halefiyet ilkesi uyarınca taşıyıcıdan rücuen tahsili talebine ilişkindir.

Dava konusu taşımada öngörülen "DAP" teslim şekli itibariyle, taşıyıcının taşıma yükümü taşımaya konu malların dava dışı alıcı firmanın teslim adresine ulaşması ve teslim hazı hale gelmesi ile son bulacağı, bu noktadan sonra talimat vermek ve yükü boşaltma sorumluluğu teslim alana geçeceğinden, davacı ... adına yurt dışında düzenlenen 22.10.2012 tarihli eksper raporunda, taşımının yapıldığı tırın 22.06.2012 cuma günü malların teslim edileceği adrese yani T... Fabrika sahasına ulaştığı ve araç sürücüsü yükü teslim hazı olduğu halde, malın alıcısı tarafından yük boşaltılmadığı gibi, fabrika sahası içinde güvenli bekleme noktası bulunduğu halde, alıcının güvenlik görevlileri tarafından fabrika sahası dışına çıkarıldığı ve kendisine gösterilen güvenlik riski yüksek yerde park etmesinin sağlandığı ve hırsızlık olayının da burada meydana geldiğinin anlaşıldığı, bu nedenle davalı taşıyıcıya zararın meydana gelmesinde bir kusur izafe edilip edilemeyeceği hususu değerlendirilerek bir karar verilmesi gerekirken, yazılı şekilde hatalı değerlendirmeye hüküm tesisi doğru olmadığına işaret edilmiş ve davalılar vekillerinin temyiz itirazlarının kabulü ile hükmün temyiz eden davalılar yararına Bölge Adliye Mahkemesi kararının kaldırılmasına ve İlk Derece Mahkemesi kararının bozulmasına karar verilmiştir.

İÇTİHATLAR

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 13. Hukuk Dairesi 26.10.2023 tarihli 2021/1226 E. 2023/1622 K.

Dava, nakliyat abonman sigorta poliçesi kapsamında taşınan emtianın kısmen zayi edilmesi nedeniyle oluşan zararın rücu tazmini talebiyle başlatılan icra takibine itiraz üzerine açılan itirazın iptali davasıdır.

Mal sigortalarında sigortacının ödeme yaptığı sigortalısının haklarına TTK'nun 1472 maddesi/1 fıkrası uyarınca halef olabilmesi için, ödemenin teminat kapsamında olması zorunludur. Teminat kapsamına ve poliçe hükümlerine uygun olmayan ödemeler ex gratia ödeme(hatır ödemesi) mahiyetinde olduklarından, halefiyet kapsamında değerlendirilemezler. Ancak bu ödemeyi yapan sigortacı sigortalısından, zarar sorumlusuna karşı olan dava hakkını TBK'nun 183 ve devamı maddeleri kapsamında alacağın temlik yoluyla devralmışsa rücu hakkına sahip olabilir.

....dorse plakalı araç brandasının ön kısmında bulunan yaklaşık bir metre boyutundaki bölümün kesilmek suretiyle yırtılan/delinen alandan içeri sirayet eden yağmur suyu nedeni ile meydana gelmiş olduğu belirtilmiş olup bu durumda söz konusu hasarın sigorta teminatı kapsamında olmadığı, bu nedenle davacının sigortalısına yaptığı ödemenin hatır ödemesi olduğu ve TTK'nun 1472 maddesine dayalı yasal halefiyetin mevcut olmadığı, ancak 21/12/2017 tarihli ibraname ve temlikname ile sigortalı, sorumlulardan olan tazminat alacaklarını TBK 183 maddesi gereğince davacıya temlik ettiğinden, davacının, davalı ile sigortalı arasındaki hizmet ilişkisine aykırılık hükümleri çerçevesinde davalıya rücu edebileceği, aktif husumetin mevcut olduğu anlaşılmıştır. Davaya konu taşıma Türkiye- İtalya arasında gerçekleştiğinden, somut uyuşmazlığın CMR Konvansiyonu hükümlerine göre çözümlenmesi gerekmektedir.

Yağmur suyu nedeni ile meydana gelmiş olduğu belirtilmiş olup bu durumun aksi davalı tarafça ispat edilemediğinden davalının meydana gelen zarar nedeniyle sorumluluğunu ortadan kaldıran hallerin ispatlandığından söz edilmesi mümkün değildir. Meydana gelen hasardan nakliyeyi gerçekleştiren davalı ... sorumludur.

İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 13. Hukuk Dairesi 26.10.2023 tarihli 2021/1216 E. 2023/1620 K.

Dava, taşıma sözleşmesinden kaynaklanan zararın, davalı taşıyıcıdan tazmini istemine ilişkindir. Mahkemece hükme esas alınan ek raporda, meydana gelen zararın gecikme ve yükün niteliğinden kaynaklandığı belirtildiği halde dosyada bulunan ve yukarıdaki tespitler doğrultusunda gecikmenin sebebinin ne olduğu buna göre davalı taşıyıcıdan kaynaklı bir gecikme olup olmadığının tartışılıp değerlendirilmemesi yerinde görülmemiştir.

Yine, CMR Konvansiyonu'nun 27. maddesinde öngörülen %5 faiz oranı ancak tazminatın yabancı para üzerinden hüküm altına alındığı hallerde uygulanabilecek bir oran olup, mahkemece talebi aşar şekilde somut olaya uygun düşmeyecek şekilde hükmedilen tazminata CMR 27.maddesi uyarınca faize hükmedilmesi yerinde görülmemiştir.

GEÇMİŞ ETKİNLİKLER

İSTANBUL  BAROSU

e-konferans

6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU TAŞIMA İŞLERİ KİTABININ 11. YILI VE TAŞIMA HUKUKUNDAKİ GELİŞMELER

Açılış Konuşmaları 11.00-11.20

Av. Filiz SARAÇ
İstanbul Barosu Başkanı

Av. Egemen Gürsel ANKARALII
İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu Sözcüsü

1. OTURUM (SABAH)

Oturum Başkanı:

Prof. Dr. Nuray EKŞİ
Marmara Üniversitesi E. Öğretim Üyesi

Konular ve Konuşmacılar :

Prof. Dr. A. Samim ÜNAN
Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı Başkanı
T.T.K.'nun Taşıma Sigortalarına Uygulanacak
Hükümlerinin Değerlendirilmesi 11.20-11.45

Prof. Dr. Pınar AKAN
Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku
Ana Bilim Dalı Başkanı
Konteyner Taşımacılığında Yükün Teslimi
ve Buna Bağlı Olarak Talep Edilen
Alacakların Hukuki Değerlendirmesi 11.45- 12.15

Dr. Doğuş Taylan TÜRKEL
DEÜ Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı .
Kara ve Deniz Terminallerinde Eşyanın
Elleçlenmesini Konu Alan Sözleşmelerin
Hukuki Niteliği 12.15- 12.40

2. OTURUM (ÖĞLEDEN SONRA)

Oturum Başkanı

Prof. Dr. Kerim ATAMER
İstanbul Gedik Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dekanı

Konular ve Konuşmacılar :

Prof. Dr. Nuray EKŞİ
Marmara Üniversitesi E. Öğretim Üyesi
Sigortacıya Doğrudan Dava hakkı . 13.00- 13.25

Prof. Dr. Nil KULA DEĞİRMENCİ
Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi
Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü Müdürü
T.T.K.'nun Taşıma İşleri Komisyonculuğunu
Düzenleyen Hükümleri ile Hükümlerin
Uygulamadaki Yansımalarına İlişkin
Bir Değerlendirme 13.25- 13.50

Dr. Turkey ÖZDEMİR
İstanbul Üniversitesi Ulaştırma, Lojistik Fakültesi
T.T.K. madde 888 Hükümünde Fiili Taşıyıcı
ve Sorumluluğu 13.50 – 14.15

Soru-Cevap 14.15- 14.30

Tarih: 23 EYLÜL 2023

Yer : ÇEVİRİMİÇİ / İstanbul Barosu Youtube

Etkinliklerimizden haberdar olmak için sosyal medya hesaplarımızı takip edebilirsiniz.

GEÇMİŞ ETKİNLİKLER



İSTANBUL BAROSU LOJİSTİK VE TAŞIMA HUKUKU KOMİSYONU
ve İSTANBUL BAROSU AFET MERKEZİ ORTAK ÇALIŞMASI
ÇEVİRİM İÇİ ETKİNLİK

İSTANBUL'U BEKLEYEN İKİNCİ BÜYÜK TEHLİKE TSUNAMİNİN SONUÇLARI, LİMAN DEPO, ULAŞIM YOLLARINA ETKİLERİ ve SİGORTA

Açılış Konuşması:

Av. Filiz Saraç

İstanbul Barosu Başkanı

Av. Gülderen Zerrin Kavak Yıldırım

İstanbul Barosu Yönetim Kurulu Üyesi

Moderatör:

Av. Egemen Gürsel Ankaralı

*İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku
Komisyonu Sözcüsü*

Konular ve Konuşmacılar:

Oğuz Cebeci

Uzun Yol Kaptanı - Bilirkişi

Prof. Dr. A.Samim Ünan

Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı Başkanı

Soru-Cevap

Tarih: 11 EKİM 2023, Saat : 13.30 - 15.00

Çevrimiçi / İstanbul Barosu Youtube

Etkinliklerimizden haberdar olmak için sosyal medya hesaplarımızı takip edebilirsiniz.

GEÇMİŞ ETKİNLİKLER

İSTANBUL BAROSU LOJİSTİK VE TAŞIMA HUKUKU KOMİSYONU 2021-2022 DÖNEMLERİ ARASINDA YAPILAN ETKİNLİK, SEMİNER, KONFERANS VE EĞİTİMLER BAĞLANTI LİNKLERİ

ÇEVİRİM İÇİ ETKİNLİKLER

1. TÜKETİCİ MAHKEMESİ Mİ ? TİCARET MAHKEMESİ Mİ ?

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

Doç. Dr. Sami Aksoy

<https://youtu.be/o3JfUII2hbE>

2. RUSYA'NIN UKRAYNA'YI İŞGALİ İLE ORTAYA ÇIKAN AMBARGO KARARLARI, KISITLAYICI ÖNLEMLER VE SWIFT LOJİSTİK VE TİCARETE ETKİLERİ
AMBARGO KARARLARI VE KISITLAYICI ÖNLEMLERİN FİNANS VE LOJİSTİK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ.

Prof. Dr. Nuray Ekşi

YAPTIRIM KLOZLARININ TİCARİ TAAHHÜTLERDE KULLANILMASI VE SWIFT KONUSU

Abdurrahman Özalp – ICC Türkiye Bankacılık Komisyonu Başkanı

https://youtu.be/FryD3gEN_tc

3. LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE İŞ HUKUKUNA İLİŞKİN GÜNCEL GELİŞMELER
LOJİSTİKTE SÜRÜCÜ İŞ DAVALARI VE UYGULAMALARI

Av. Naz Ege Ege - UND Hukuk Çalışma Grubu Başkanı

GEMİ ADAMLARININ KIDEM VE İHBAR TAZMİNATI VE UYGULAMASI-

Av. Muhittin Doğrucu

LOJİSTİKTE İŞ HUKUKUNA İLİŞKİN UYGULAMALAR

Av. Hasan Erdem

<https://youtu.be/nBN0DZfK5ec>

GEÇMİŞ ETKİNLİKLER

4.TAŞIMA HUKUKUNDA HAPİS HAKKININ GENEL ESASLARI VE HAPİS HAKKINDAN KAYNAKLANAN GÜNCEL SORUNLAR

Dr. Doğuş Taylan TÜRKELE DEÜ Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku ABD.

<https://youtu.be/nBN0DZfK5ec>

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

TUBİTAK TARAFINDAN DESTEKLENMESİNE KARAR VERİLEN;TUBİTAK 3005 PROJESİ KAPSAMINDA, TAŞIMA İŞLERİ ORGANİZATÖRLÜĞÜ MESLEKİ SORUMLULUK SİGORTASI GENEL ŞARTLARI

Dr.Öğr.Üyesi Hakan ÖZCAN

KONTEYNER ZARARLARINDAN KAYNAKLANAN SORUMLULUK VE KONUYA İLİŞKİN ÖNERİLER

Dr. Buğrahan BİCAN

<https://youtu.be/1j-87G8W9cQ>

ÇEVİRİMİÇİ SEMİNER VE KONFERANSLAR

1.LOJİSTİK'TE DİJİTALLEŞME VE SİBER GÜVENLİK

İSTANBUL BAROSU LOJİSTİK VE TAŞIMA HUKUKU KOMİSYONU,

GALATASARAY ÜNİVERSİTESİ, LODER , İŞBİRLİĞİ İLE DÜZENLENMİŞTİR.

<https://youtu.be/-aSuqQvWW6E>

2.DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI, İNSANSIZ GEMİLER, ANTREPO İŞLETİCİLERİNİN SORUMLULUĞU,SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK,YEŞİL MUTABAKAT,AVRUPA BİRLİĞİ DÜZENLEMELERİNİN TEDARİK ZİNCİRİNE ETKİLERİ,KONTEYNER KAYNAKLI ÇEVRE ZARARLARI.

<https://youtu.be/lcXEz417b8k>

https://youtu.be/2u_JkUsXPWQ

3.6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU TAŞIMA İŞLERİ KİTABININ 10.YILI VE TAŞIMA HUKUKUNDAKİ GELİŞMELER.

<https://youtu.be/fjjq8hJ5Ms0>

GEÇMİŞ ETKİNLİKLER

ULUSLARARASI TİCARET , TAŞIMA HUKUKU,NAKLİYAT SİGORTALARI,RÜCU DAVALARI VE LOJİSTİK İLE İLGİLİ EĞİTİMLER (Eğitimler kapalı gruplar ile yapıldığından Link'i paylaşılmamıştır.)

- 1.ULUSLARARASI TİCARET, NAKLİYAT SİGORTALARI, TAŞIMA HUKUKU EĞİTİMİ (VII)
- 2.ULUSLARARASI TİCARET, NAKLİYAT SİGORTALARI, TAŞIMA HUKUKU MESLEK İÇİ EĞİTİMİ.

Yürütme Kurulu

1. Av. Egemen Gürsel Ankaralı
2. Av. Burcu Çotuksöken
3. Av. Sedat Tatar
4. Av. Dr. Turkay Özdemir
5. Av. Nazigül Karaman
6. Av. Fulya Karataş Saylam
7. Av. Güneş Köksal

INSTAGRAM SAYFAMIZ



Lojistik Hukuku

FACEBOOK SAYFAMIZ



İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma
Hukuku Komisyonu

İSTANBUL BAROSU TAŞIMA
HUKUKU VE LOJİSTİK
KOMİSYONU WEB SİTESİ



<https://www.istanbulbarosu.org.tr/>

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