

T.C.
SÜLEYMAN DEMİREL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

ELEKTRONİK KONİŞMENTO VE ROTTERDAM KURALLARI'NDA
İLGİLİ DÜZENLEMELER

Ahmet Said BER

1430237503

YÜKSEK LİSANS TEZİ

DANIŞMAN

Doç. Dr. Mehmet Fahrettin ÖNDER

ISPARTA - 2018



SÜLEYMAN DEMİREL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



YÜKSEK LİSANS TEZ SAVUNMA SINAV TUTANAĞI

Öğrencinin Adı Soyadı	Ahmet Said BER
Anabilim Dalı	Özel Hukuk
Tez Başlığı	Elektronik Konişmento ve Rotterdam Kuralları'nda İlgili Düzenlemeler
Yeni Tez Başlığı ¹ (Eğer değişmesi önerildi ise)	-

Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliği hükümleri uyarınca yapılan Yüksek Lisans Tez Savunma Sınavında Jürimiz 06/06/2018 tarihinde toplanmış ve yukarıda adı geçen öğrencinin Yüksek Lisans tezi için;

☒ OY BİRLİĞİ ☐ OY ÇOKLUĞU²

ile aşağıdaki kararı almıştır.

- ☒ Yapılan savunma sınavı sonucunda aday başarılı bulunmuş ve tez **KABUL** edilmiştir.
☐ Yapılan savunma sınavı sonucunda tezin **DÜZELTİLMESİ**³ kararlaştırılmıştır.
☐ Yapılan savunma sınavı sonucunda aday başarısız bulunmuş ve tezinin **REDDEDİLMESİ**⁴ kararlaştırılmıştır.

TEZ SINAV JÜRİSİ	Adı Soyadı/Üniversitesi	İmza
Danışman	Doç. Dr. Mehmet Fahrettin ÖNDER	
Jüri Üyesi	Dr. Öğretim Üyesi Süleyman DOST	
Jüri Üyesi	Dr. Öğretim Üyesi Banu BOZKURT BOZABALI	

¹ Tez başlığının DEĞİŞTİRİLMESİ ÖNERİLDİ ise yeni tez başlığı ilgili alana yazılacaktır. Değişme yoksa çizgi (-) konacaktır.

² OY ÇOKLUĞU ile alınan karar için muhalefet gerekçesi raporu eklenmelidir.

³ DÜZELTME kararı için gerekçeli jüri raporu eklenmeli ve raporu tüm üyeler imzalamalıdır.

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM-ÖĞRETİM VE SINAV YÖNETMELİĞİ Madde 28-(4) Tezi hakkında DÜZELTME kararı verilen öğrenci sınav tarihinden itibaren en geç üç ay içinde gereğini yaparak tezini aynı jüri önünde yeniden savunur.

⁴ Tezi REDDEDİLEN öğrenciler için gerekçeli jüri raporu eklenmeli ve raporu tüm üyeler imzalamalıdır. Tezi reddedilen öğrenci, yeni tez konusu belirler.

T.C.



SÜLEYMAN DEMİREL ÜNİVERSİTESİ

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü



YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum **“Elektronik Konışmento ve Rotterdam Kuralları’nda İlgili Düzenlemeler”** adlı çalışmanın, tezin proje safhasından sonuçlanmasına kadarki bütün süreçlerde bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurulmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin Bibliyografya’da gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve onurumla beyan ederim.

Ahmet Said BER

Haziran 2018

(BER, Ahmet Said, *Elektronik Konışmento ve Rotterdam Kuralları'nda İlgili Düzenlemeler*, Yüksek Lisans Tezi, Isparta, 2018)

ÖZET

Tezimizin konusunu “Elektronik Konışmento ve Rotterdam Kuralları'nda İlgili Düzenlemeler” oluşturmaktadır. Elektronik konışmento, henüz tam olarak kabul görmüş bir düzenleme olmamakla birlikte, yeni gelişmelere ayak uydurma zorunluluğundan ötürü, kabul görmesi beklenilmektedir. Elektronik işlem ve belgelerin ayrıntılı olarak düzenlenmiş olduğu, deniz yolu taşımasını ilgilendiren tek düzenleme de Rotterdam Kuralları olarak göze çarpmaktadır. Her ne kadar Rotterdam Kuralları'nın yürürlüğe girmesi zaman alabilecekse de bazı düzenlemelerinin uygulamada yer bulabileceği düşünülmektedir. İşte bu düzenlemelerin en önemlilerinden biri Rotterdam Kuralları'nın elektronik belgeler ile ilgili olan kısımlarıdır.

Tezimiz dört ana başlıktan oluşmaktadır. İlk başlık altında geleneksel konışmento üzerinde durulacak ve konışmentonun tanımı, çeşitleri, içeriği ve işlevleri gibi konulardan bahsedilecektir. İkinci kısımda elektronik ticaret ve elektronik belgeler, bunlarla bağlantılı olarak kullanılmakta olan EDI uygulaması incelenip, elektronik işlemler ile ilgili hukuki düzenlemeler ele alınacaktır. Üçüncü kısımda ise elektronik konışmento kavramı, konışmentonun elektronikleşmesi, taşıması gereken unsurlar, senet ve kıymetli evrak olarak elektronik konışmento ve uygulamadan SEADOCS, CMI, BOLERO, @GlobalTrade, TradeCard, ESS-Databridge™, Korea Trade Net (KTNET) gibi örneklerden ve Blockchain teknolojisinden bahsedilip, elektronik konışmentonun geleneksel konışmentonun işlevlerini tam olarak yerine getirip getiremeyeceği incelenecektir. Son kısımda ise Rotterdam Kuralları'ndaki ilgili hükümlere değinilecek ve elektronik konışmento açısından değerlendirmesi yapılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Konışmento, Elektronik Konışmento, SEADOCS, CMI, BOLERO, @GlobalTrade, TradeCard, ESS-Databridge™, Blockchain Teknolojisi, Rotterdam Kuralları

(BER, Ahmet Said, *Electronic Bill of Lading and Related Regulations in Rotterdam Rules*, Master's Thesis, Isparta, 2018)

ABSTRACT

The subject of our thesis consists electronic bill of lading and related regulations in Rotterdam Rules. The electronic bill of lading is not a fully accepted regulation yet, but it is expected to be accepted because of the obligation to keep pace with new developments. Detailed editing of electronic transactions and documents and the only regulation concerning maritime transportation are drew the attention as Rotterdam Rules. Although it may take some time for the Rotterdam Rules to come into force, it is thought that some regulations may take place in practice. One of the most important of these regulations is the part of the Convention relating to electronic documents.

Our thesis consists of four main chapters. Under the first chapter, the traditional bill of lading will be emphasized and the subjects such as the definition, types, contents and functions of the conveyance will be mentioned. In the second part, electronic commerce and electronic documents, EDI application which is used in connection with them will be examined and legal regulations related to electronic transactions will be discussed. In the third part, electronic concept of bill of lading, electronization of bill of lading, necessary elements to convey, electronic bill of lading as note and commercial paper, examples from practice such as SEADOCS, CMI, BOLERO, @GlobalTrade, TradeCard, ESS-Databridge™, Korea Trade Net (KTNET) and Blockchain technology are mentioned, it will be examined whether the electronic bill of lading can fully fulfill the functions of the traditional convention. In the last part, the related provisions of the Rotterdam Rules will be referred and evaluation will be made in terms of electronic bill of lading.

Keywords: Bill of Lading, Electronic Bill of Lading, SEADOCS, CMI, BOLERO, @GlobalTrade, TradeCard, ESS-Databridge™, Blockchain Technology, Rotterdam Rules

İÇİNDEKİLER

TEZ SAVUNMA SINAV TUTANAĞI	ii
YEMİN METNİ	iii
ÖZET.....	iv
ABSTRACT	v
İÇİNDEKİLER	vi
KISALTMALAR	x
ÖNSÖZ.....	xiii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM GELENEKSEL KONİŞMENTO

I. KONİŞMENTO TARİHÇESİ VE İLGİLİ HUKUKİ DÜZENLEMELER	4
II. KONİŞMENTO KAVRAMI.....	8
III. KONİŞMENTONUN ÇEŞİTLERİ.....	11
IV. KONİŞMENTONUN DÜZENLENMESİ.....	12
V. KONİŞMENTONUN ŞEKLİ VE İÇERİĞİ	15
VI. KONİŞMENTONUN HUKUKİ NİTELİĞİ.....	21
VII. KONİŞMENTONUN İŞLEVLERİ.....	23
A. Taraflar Arasındaki Akdi İlişkiyi Belirleme ve İspatı	23
B. Teslim Alınan veya Gemiye Yüklenen Yükü İspatı.....	26
C. Yükün Taşınacağı ve Konışmentonun İbrazı Karşılığında Teslim Edileceğinin Taahhüdü	30
D. Yükü Temsil İşlevi	34
VIII. DİĞER TAŞIMA SENETLERİ	36
IX. DEĞERLENDİRME.....	37

İKİNCİ BÖLÜM ELEKTRONİK TİCARET VE ELEKTRONİK BELGELER

I. ELEKTRONİK TİCARET	38
A. Genel Olarak.....	38
B. Elektronik Ticaret Tanım ve Kapsamı.....	40
C. Deniz Ticaretinde Elektronik İşlemler, Yarar ve Sakıncaları.....	43
II. ELEKTRONİK BELGELER	45
A. Elektronik Belge ve Elektronik İmza Kavramları	45
B. Elektronik İmza Teknikleri.....	50
C. Elektronik Veri Değişimi (EDI)	53
D. İşlevsel Denklik Yaklaşımı.....	56
E. Hukuki Düzenlemeler	58
1. İç Hukuktaki Düzenlemeler	58
a. Elektronik Ticaretin Düzenlenmesi Hakkında Kanunu.....	58
b. Elektronik İmza Kanunu	59
c. Türk Ticaret Kanunu	61
d. Türk Borçlar Kanunu	62
e. Hukuk Muhakemeleri Kanunu	62

f. Diğer Kanunlar	64
2. Uluslararası Düzenlemeler.....	64
a. Hamburg Kuralları	65
b. Elektronik Ticarete İlişkin UNCITRAL Model Kanunu	66
c. Elektronik İmzaya İlişkin UNCITRAL Model Kanunu.....	69
d. Elektronik Olarak Devredilebilir Kayıtlara İlişkin UNCITRAL Model Kanunu	70
e. Milletlerarası Akitlerde Elektronik İletişiminin Kullanılmasına Dair Birleşmiş Milletler Sözleşmesi	73
f. 2000/31/EC Sayılı AB Elektronik Ticaret Direktifi	74
g. 1999/93/EC Sayılı AB Elektronik İmza Direktifi	75
h. Diğer Düzenlemeler	76
III. DEĞERLENDİRME.....	77

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM ELEKTRONİK KONİŞMENTO

I. GELENEKSEL KONİŞMENTONUN ELEKTRONİKLEŞMESİ.....	79
A. Elektronik Konişmento İhtiyacı.....	79
B. Elektronik Konişmento Tarihi ve Gelişimi.....	81
II. ELEKTRONİK SENET OLARAK ELEKTRONİK KONİŞMENTO	82
A. Genel Olarak.....	82
B. Geleneksel Anlamda Senet ile Elektronik Konişmentonun İşlevlerinin Karşılaştırılması.....	84
1. Dayanıklılık	84
2. Taşınabilirlik.....	86
C. İçeriği	90
III. ELEKTRONİK TAŞIMA SENEDİ VE KIYMETLİ EVRAK OLARAK ELEKTRONİK KONİŞMENTO	91
A. Elektronik Taşıma Senedi Olarak Elektronik Konişmento	91
1. Genel Olarak.....	91
2. Elektronik Tesellüm Veya Yükleme Makbuzu Olarak Elektronik Konişmento	92
B. Elektronik Kıymetli Evrak Olarak Elektronik Konişmento	92
1. Elektronik Konişmento İlişkisinin Kurulması	92
2. Hak ile Elektronik Konişmento Arasındaki Bağlılık.....	96
a. Hakkın Elektronik Konişmentodan Ayrı İleri Sürülememesi	97
b. Hakkın Elektronik Konişmentodan Ayrı Olarak Devredilememesi	98
3. Elektronik Konişmento Nüshaları	100
4. Elektronik Sevk İrsaliyesi	101
IV. UYGULAMADAN BAZI ELEKTRONİK KONİŞMENTO ÖRNEKLERİ.....	103
A. SEADOCS	103
B. CMI Rules for Electronic Bills of Lading	105
C. BOLERO	109
D. @GlobalTrade	113
F. ESS-Databridge™	116
G. Korea Trade Net (KTNET)	119
H. Blockchain Teknolojisi.....	120
V. DEĞERLENDİRME	125

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
ELEKTRONİK KONİŞMENTO İLE İLGİLİ ROTTERDAM
KURALLARI'NDAKİ DÜZENLEMELER

I. ROTTERDAM KURALLARI	126
A. Genel Olarak.....	126
B. Uygulama Alanı.....	127
II. ROTTERDAM KURALLARI'NDAKİ ELEKTRONİK KONİŞMENTOLARA İLİŞKİN DÜZENLEMELERİN İNCELENMESİ	129
A. Elektronik Konişmento ile İlgili Kavramlar	129
1. Hamil	129
2. Tasarruf Hakkı ve Tasarruf Eden.....	130
3. Taşıma Senedi.....	130
4. Devredilebilir Taşıma Senedi ve Devredilemez Taşıma Senedi	131
5. Elektronik İletişim	132
6. Elektronik Taşıma Kaydı	133
7. Devredilebilir Elektronik Taşıma Kaydı ve Devredilemez Elektronik Taşıma Kaydı	134
8. Devredilebilir Elektronik Taşıma Kaydının “düzenlenmesi” ve “devri”	134
B. Elektronik Konişmento ile İlgili Hükümler	135
1. Elektronik Taşıma Kayıtları.....	135
a. Elektronik Taşıma Kayıtlarının Kullanımı ve Etkileri	136
b. Devredilebilir Elektronik Taşıma Kaydının Kullanımına İlişkin Usul	137
c. Devredilebilir Taşıma Senedinin veya Devredilebilir Elektronik Taşıma Kaydının Bir Diğeriyle Değiştirilmesi	139
2. Taşıma Senetleri ve Elektronik Taşıma Kayıtları.....	141
a. Taşıma Senedi veya Elektronik Taşıma Kaydının Düzenlenmesi	141
b. Sözleşme Kayıtları	142
c. Taşıyanın Kimliği.....	144
d. İmza.....	145
e. Sözleşme Kayıtlarındaki Boşluklar	146
f. Sözleşme Kayıtlarında Yüke İlişkin Yer Alan Bilgilere Çekince Konulması	147
g. Sözleşme Kayıtlarının İspat Kuvveti	148
h. “Navlun Peşin Ödenmiştir” Kaydı	150
3. Yükün Teslimi	151
a. Devredilebilir Taşıma Senedi veya Devredilebilir Elektronik Taşıma Kaydı Düzenlenmediği Durumlarda Teslim	152
b. Taşıma Senedinin İadesinin Gerekli Olduğu Devredilemez Taşıma Senedi Düzenlendiği Durumlarda Teslim	153
c. Devredilebilir Taşıma Senedi veya Devredilebilir Elektronik Taşıma Kaydı Düzenlendiği Durumlarda Teslim	155
4. Tasarruf Edenin Hakları.....	159
a. Tasarruf Hakkının Kullanılması ve Kapsamı	159
b. Tasarruf Eden Sıfatı ve Tasarruf Hakkının Devredilmesi.....	159
c. Taşıma Sözleşmesinde Değişiklik.....	161
d. Anlaşma ile Değişiklik Yapılması	162
5. Hakların Devredilmesi	162

a. Devredilebilir Taşıma Senedi veya Devredilebilir Elektronik Taşıma Kaydı Düzenlendiğinde.....	162
b. Hamilin Sorumluluğu.....	163
III. DEĞERLENDİRME.....	164
SONUÇ.....	166
KAYNAKÇA	175
ÖZGEÇMİŞ.....	184



KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ATM	: Automatic Teller Machine (otomatik vezne makinesi)
BAL	: Bolero Association Ltd.
BIL	: Bolero International Ltd.
bkz.	: Bakınız
BOLERO	: Bills of Lading Electronic Registry Organization
C.	: Cilt
CIF	: Cost & Insurance & Freight (mal bedeli, sigorta ve navlun)
CMI	: Comite Maritime International (Milletlerarası Denizcilik Komitesi)
CMP	: Core Messaging Platform
COM	: Computer Output on Microfilm or Microfiche
DCC	: Documentary Clearance System
DISH	: Data Interchange for the Shipping Industry
DSUA	: ESS-Databridge Services and Users Agreement
E.	: Esas
EC	: European Commission
EDI	: Electronic Data Interchange (Elektronik Veri Değişimi)
EDISHIP	: Electronic Data Interchange for the Shipping Industry
EFT	: Electronic Fund Transfer
EİK	: Elektronik İmza Kanunu
ESS	: Electronic Shipping Solutions
FIATA	: International Federation of Freight Forwarders Associations
FOB	: Free on Board (bordaya kadar masrafsız)
HD	: Hukuk Dairesi
HMK	: Hukuk Muhakemeleri Kanunu
HUMK	: Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu
ICC	: International Chamber of Commerce (Milletlerarası Ticaret Odası)

IFTM	: International Freight Transport Messages
IMO	: International maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
INCOTERMS	: ICC International Commercial Terms (Milletlerarası Ticari Terimler)
INTERTANKO	: International Association of Independent Tanker Owners
K.	: Karar
KTNET	: Korea Trade Network
Ltd.	: Limited
m.	: Madde
MLETR	: UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records
MÜHF – HAD	: Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi - Hukuk Araştırmaları Dergisi
Net	: Network
No.	: Number
OECD	: Organisation for Economic Co-operation and Development (İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı)
PIN	: Personal Identification Number (kimlik tanımlama sayısı)
para.	: paragraf
P2P	: Peer to Peer File Sharing System
Rev.	: Revision (revizyon)
RG	: Resmi Gazete
TBK	: Türk Borçlar Kanunu
TCP/IP	: Transmission Control Protocol/Internet Protocol
TMK	: Türk Medeni Kanunu
TÜSİAD	: Türk Sanayicileri ve İşadamları Derneği
TT Club	: Through Transport Mutual Insurance Association Ltd.
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
S.	: Sayı
s.	: Sayfa
ss.	: Sayfalar
SDR	: Special Drawing Right (Özel Çekme Belgesi)

SEADOCS	: Chase Manhattan Bank's Seaborne Trade Documentation System
SMS	: Short Message Service (Kısa Mesaj Hizmeti)
SWIFT	: Society for World Wide Interbank Financial Telecommunication
UCP	: ICC Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (ICC Akreditiflere İlişkin Bir Örnek Usuller ve Uygulama)
UN	: United Nations
UN/CEFACT	: United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (Birleşmiş Milletler Yönetim, Ticaret ve Ulaştırma İşlemleri Kolaylaştırma Merkezi)
UN/EDIFACT	: Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport
UNCID	: Uniform Rules of Conduct for Interchange of Trade Data by Teletransmission
UNCITRAL	: United Nations Commission on International Trade Law (Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu)
UNCTAD	: United Nations Conference on Trade and Development
UNIS	: United Nations Information Service
UYAP	: Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sistemi
vb	: Ve benzeri
vd.	: Ve devamı
Vol.	: Volume
WTO	: World Trade Organization (Dünya Ticaret Örgütü)
WWW	: World Wide Web
XML	: Extensible Markup Language
Y.	: Yıl
3SNET	: Short Sea Shipping Network

ÖNSÖZ

Elektronik işlemlerin gelişen teknoloji ve günümüz ihtiyaçları göz önüne alınarak kullanım alanı gittikçe artmaktadır. Buna paralel olarak taşıma sektöründe de yapılan işlemler ve kullanılan evraklar elektronikleşmeye başlanmıştır. Deniz yolu taşımasında da gelecekte önemli bir yeri alacak olan elektronik işlem ve evrakların en önemlilerinden biri elektronik konişmento olacağı aşîkârdır. Dolayısıyla elektronik konişmentoya yönelik düzenlemelerin hem ülkelerin iç hukuklarında ayrıntılı olarak düzenlenmesi hem de uluslararası düzenlemelerin yeknesak bir yapıya dönüştürülmesi gerekmektedir. Bu bağlamda tezimizde elektronik konişmento ve elektronik konişmento ile ilgili en ayrıntılı uluslararası düzenleme olan “*Rotterdam Kuralları*” üzerinde durulacaktır.

Modern denizciliğin gelişmesiyle ve diğer ticaret kollarında elektronik ticaretin daha yaygın olarak kullanılmaya başlanmasıyla, geleneksel kâğıt konişmento günün ihtiyaçlarını karşılayamamaya başlamıştır. Küresel ticaretin 24 saat hiç durmayan bir yapı olmasından ötürü geleneksel kâğıt konişmentonun bu hıza ulaşması mümkün olamamaktadır. Bu noktada devreye elektronik konişmento girecektir. Her ne kadar elektronik ticaret yaygın bir şekilde kullanılsa da elektronik konişmentonun yeni yeni oluşması ve yeterli düzenlemelerin henüz bulunmaması, bu konunun önemini ve üzerinde durulması gereken bir amaca sahip olduğunu göstermektedir. Bu sebeplerle tezimizin amacı olarak elektronik konişmentonun işlevi, kıymetli evrak olarak niteliğı, geleneksel kâğıt konişmentonun yerini alıp alamayacağı, ilgili düzenlemelerin bilhassa Rotterdam Kuralları’nın boyutu, yeterli olup olmadıkları, iç hukukta ve uluslararası hukukta yapılması gereken düzenlemelerin ne olduğu şeklinde belirtmek mümkündür.

Tez çalışmamızda öncelikle geleneksel konişmentodan kısaca bahsedilip, elektronik ticaret ve elektronik belgeler üzerinde durulacaktır. İç hukuktaki düzenlemelerin ötesinde, uluslararası düzenlemeler ve model kanunlardan da bahsedilerek, konunun bir bütün halinde anlaşılmasına çalışılmıştır. Bir sonraki kısımda ayrıntılı olarak elektronik konişmento üzerinde durulup, uygulamada olan *SEADOCS*, *CMI*, *BOLERO*, *@GlobalTrade*, *TradeCard*, *ESS-Databridge™*, *Korea Trade Net (KTNET)* gibi elektronik konişmento örneklerine değinilecektir. Ayrıca yeni bir teknoloji olan Blockchain teknolojisinden bahsedilip, elektronik konişmento için uygulanabilirliğı araştırılacaktır. Son olarak da, uluslararası sözleşmeler içinde, elektronik belgelere ayrıntılı olarak değinen tek düzenleme olan Rotterdam Kuralları’nın ilgili maddeleri incelenip, kavram ve hükümler irdelenecektir. Sonuç kısmında ise çalışmamızdan çıkarmış olduğumuz kanaatler ve elektronik konişmento hususunda, yapılmasında yarar olan düzenlemeler hakkında düşüncelerimiz belirtilecektir.

Öğrenim sürem boyunca üzerimde emeğı bulunan tüm hocalarıma, bilhassa Prof. Dr. Metin TOPÇUOĞLU hocamıza ve tez çalışmam sırasında desteklerini esirgemeyen hocalarım Doç. Dr. Mehmet Fahrettin ÖNDER, Dr. Öğretim Üyesi Süleyman DOST ve Arş. Gör. Dr. Selim CİĞER hocalarıma teşekkürü borç bilirim.

GİRİŞ

Elektronik konişmento günümüz deniz ticaretinde henüz yeni oluşmaya başlayan bir kavram olmakla birlikte, deniz ticareti ve diğer ticaret kollarında kullanılmaya başlayan elektronik ticaret, günümüz şartlarında vazgeçilmez bir yapı haline gelmektedir.

Deniz yolu taşımasının çok büyük bir kısmında konişmento kullanılmaktadır. Bu sebeple konişmento deniz yolu taşımasında uzun bir süredir en önemli evraklardan biri olarak yerini korumaktadır.

Günümüz ilerleyen teknolojik şartlarında geleneksel olarak kullanılmakta olan kâğıt konişmento, deniz yolu taşımasının ihtiyaçlarını karşılayamaz konuma gelmektedir. Liman hizmetlerinin, yükleme boşaltma operasyonunu ayrılan sürelerin ve özellikle gemilerin hızlanması ile sefer süreleri kısalmaktadır. Ek olarak denizde kullanılan teknolojik imkânlar ile sefer süreleri daha da kısaltmakta, yükleme liman ile boşaltma limanı arasındaki süre azalmaktadır. Bu sebeple konişmentonun yükleme limanında tanzim edilip, kargo veya kuryeye verilip boşaltma limanına ulaşmasından önce gemiler boşaltma limanına varabilmektedir. Bu durumda taşıyıcı, boşaltma limanında konişmento hazır bulunmadığından orijinal konişmento ulaşana kadar yükü teslim etmemekte, dolayısıyla teslimde gecikmeler ortaya çıkabilmektedir. Bu durumda diğer ticaret kollarında da yavaş yavaş benimsenen bir yol olan elektronik ticaret ve elektronik belge kavramları karşımıza çıkacaktır.

Hem zamandan tasarruf hem de masraflardan kaçınmak için elektronik konişmento günümüz ihtiyaçlarını karşılayabilecek bir yapıya sahiptir. Bu sebeptendir ki diğer birçok taşıma türlerinde elektronik evrakların kullanılması yaygınlaşmıştır. Ancak deniz yolu taşımasının boyutu ve tek bir çatı altında ortak bir yapının bulunmamasından dolayı böyle bir düzenlemenin sektörde kullanılmasında diğer taşıma yollarına göre geç kalınmıştır. Ayrıca bu duruma, diğer taşıma yollarına göre deniz yolu taşımasının niteliği ve konişmentonun haiz olduğu özel şartları eklemek de mümkündür.

Elektronik konişmento kavramı deniz yolu taşıması için yeni bir kavram sayılmaktadır. Dolayısıyla hem iç hukukta hem de uluslararası hukukta düzenlemelere tam olarak sahip olduğunu söyleyemeyiz. Gün geçtikçe de bu boşluğu doldurma ihtiyacı

artmaktadır. Uluslararası düzenlemelere de yeni bir bakış açısı getiren ve elektronik belgeler ile ilgili ayrıntılı düzenlemeler içeren *Rotterdam Kuralları* göze çarpmaktadır. Bu sebeple, tezimizde ayrıntılı olarak konu ile ilgili maddelerin incelenmesi gerekmektedir.

Konunun literatürde daha tam anlamıyla olgunlaşmamış olması, uluslararası ve iç hukuktaki düzenlemelerin yeni yeni şekilleniyor olması sebeplerinden ötürü, çalışmamızdan önce yazılmış çok fazla kaynağa rastlanılmamaktadır. Rotterdam Kuralları'na genel olarak ve Türkiye açısından değerlendirilmesi yapılarak değinilmişse de ayrıntılı olarak elektronik belgelere odaklanılıp kapsamlı bir çalışmada bulunulmamıştır. Yine elektronik ticaret üzerine yapılmış çalışmalar oldukça çoktur. Ancak elektronik ticaretin içinde bulunan elektronik belgeler ve bilhassa elektronik konişmento üzerine yapılmış olan çalışmalar hem nadir bulunmakta hem de tarih olarak eskide kalmış sayılabilecek durumdadırlar. Rotterdam Kuralları'nın düzenlenmesinden sonra çalışmamızda olduğu gibi kurallardaki düzenlemeler ile birlikte elektronik konişmentoyu ayrıntılı olarak ele alan bir çalışmaya ise Türk literatüründe rastlanılmamaktadır.

Çalışmamızda ilk olarak, kısaca konişmento tarihçesinden ve hâlihazırda kullanılmakta olan geleneksel kâğıt konişmento hükümlerinden bahsedilecektir. Geleneksel konişmentonun tanımı, çeşitleri, şekil ve içeriği, niteliği ve işlevleri üzerinde durulacaktır.

Bir sonraki bölümde, elektronikleşme ihtiyacının çıkışı ve sürecin gelişimi, elektronik ticaret ve belgeler ve elektronik deniz ticareti incelenecektir. Deniz ticaretinde elektronik düzenlemelerin gereklilikleri, yarar ve sakıncaları açıklanacaktır. Elektronik belge ve elektronik imza teknikleri açıklanıp, *Elektronik Veri Değişimi (EDI)* üzerinde durulacak ve işlevsel denklik yaklaşımı ile beraber, kâğıt belge ile karşılaştırılması yapılacaktır. Ek olarak bu kısımda, iç hukukta ve uluslararası hukukta mevcut olan düzenlemelere de değinilecektir.

Elektronik konişmento başlıklı üçüncü bölümde, geleneksel konişmentonun elektronikleşme ihtiyacı ve gelişimi açıklanacaktır. Elektronik senet olarak elektronik konişmentonun, geleneksel senet ile karşılaştırılması yapıp, elektronik konişmentonun

içeriğine değinilecektir. Elektronik taşıma senedi ve kıymetli evrak olarak elektronik konişmentonun durumu irdelenip, uygulamada bulunan *SEADOCS*, *CMI*, *BOLERO*, *@GlobalTrade*, *TradeCard* ve *ESS-Databridge™*, *Korea Trade Net (KTNET)* gibi bazı elektronik konişmento örneklerinden bahsedilecektir. Bu örneklere ek olarak, yeni bir teknoloji olmakla beraber, yakın gelecekte teknolojiye yeni bir çağ açma potansiyeline sahip olan *Blockchain teknolojisi* açıklanıp, elektronik konişmentoda uygulanıp uygulanamayacağı üzerinde durulacaktır.

Son bölümde ise ilk olarak Rotterdam Kuralları'nın genel hükümleri ve uygulama alanı üzerinde durulacak, devamında elektronik konişmento ile ilgili kavramlar ve hükümler ele alınıp uygulamadaki durumu araştırılacaktır. Deniz yolu taşımasında, elektronik işlem ve belgeleri ayrıntılı olarak ele alan, ilk ve tek uluslararası düzenleme olmasından ötürü, Rotterdam Kuralları'nın ilgili maddelerinin üzerinde durulmasında yarar vardır.

Sonuç kısmında da yukarıda belirttiğimiz esaslar ile beraber Rotterdam Kuralları'ndaki ilgili düzenlemeler de göz önüne alınıp, elektronik konişmento üzerinde değerlendirme yapılacak, gerekli görülen düzenlemeler ve elektronik konişmentonun deniz ticaretindeki önemi belirtilip çalışmadan çıkarılan sonuçlar aktarılacaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM

GELENEKSEL KONİŞMENTO

I. KONİŞMENTO TARİHÇESİ VE İLGİLİ HUKUKİ DÜZENLEMELER

Konişmento kuralları zamanla oluşup şekillenmiş ve bugünkü halini almıştır. Bu sürecin kökenleri ortaçağlara dayanmakla birlikte diğer birçok belge türlerine göre daha eski olduğunu söylemek mümkündür. Çalışmanın anlaşılabilirliği ve geleneksel konişmento ile elektronik konişmentonun karşılaştırılabilmesi için ilk olarak geleneksel konişmentonun geçmişi ve bugünkü şeklinin anlaşılması gerekmektedir.

Denizcilik tarihinde Akdeniz milletlerinin ön plana çıktığı bilinmekle birlikte, bu milletlerin düzenledikleri kurallar günümüze kadar ulaşmamıştır. Günümüze ulaşan ilk kaynaklar Romalılara ait olanlardır¹.

Roma İmparatorluğu'nun genişlemesi ile birlikte yük sahipleri ya kendileri ya da görevlendirdikleri kişiler gemide yüke refakat etmekteydiler. Ancak her zaman yüke refakat etmek mümkün olmamaktaydı. Bir diğer husus ise yüke refakat edilse bile yük gemide taşınıyor iken yük sahibi yük üzerindeki kontrol ve fiili tasarruf imkânını kaybediyordu. Bu sorunu aşmak için yük sahipleri, kaptandan yüklenen mallara ilişkin bir belge düzenlemesini istemişlerdir². Böylece yükün teslim alındığının belgeleyen ilk makbuz ortaya çıkmıştır. Makbuz yük sahibinin ismi ve teslim alınan yük hakkında bilgileri içermektedir. Zamanla içerik genişlemiş, yükü ve tarafların anlaşılmasını daha kolay hale getiren bir yapıya sahip olmuştur³.

¹ KARAN, Hakan, *Elektronik Konişmento*, Turhan Kitabevi, Ankara, Mayıs 2004, s. 7.

² ÇAĞA, Tahir/KENDER, Rayegan, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 10. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, Ekim 2010, s. 65; KUBİLAY, Huriye/AKINTÜRK, Esen, "Elektronik Konişmento", *Prof. Dr. Hayri Domaniç'e 80. Yaş Günü Armağanı*, C. I, Beta, İstanbul, 2001, s. 334.

³ ÇAĞA/KENDER, s. 65; KARAN, s. 8.

Roma İmparatorluğu'nun çöküşünden sonrada bu tür belgelerin kullanımına devam edildiği anlaşılmaktadır. 16. yüzyılda ise taşıma senetlerine konişmento denilmeye başlanmıştır⁴.

Ortaçağ'da konişmento, gemi kâtibinin, yük sahibinin isteği üzerine kendisine ispat belgesi olması için verilen, gemideki yüklerin listesinin bir suretiydi ve zamanla kaptanın yükleri teslim aldığına dair ikrar niteliğini de taşımıştır⁵.

17. yüzyıla gelindiğinde konişmentonun üç nüsha olarak düzenlenmeye başlandığı anlaşılmaktadır⁶. Yine bu çağlarda oluşturulan kanunlarda kaptana, yükü gönderilene veya halefine teslim etme borcu yüklenmiş ve konişmentoya ilişkin günümüzde kullanılan kurallara paralel bir yapıda hükümler uygulanmıştır. Yükü temsil fonksiyonuna ise ilk olarak 18. yüzyıldaki uygulamalarda rastlanılmaktadır. Bilhassa 19. yüzyılda düzenlenen konişmentolarda bugünkü ayrıntılı olarak tarafları, yükü, gemiyi ve sorumlulukları belirten hükümleri içerdiği görülmektedir⁷. Bundan sonraki süreçte de zamanın ihtiyaçlarına göre yeni kuralları getirilip konişmento şekillenmeye devam etmiştir.

Tarihte daha öncede düzenlemeler olmasına rağmen, göze çarpan ilk önemli düzenleme 1893 yılında ABD'de çıkartılan *Harter Act*'dir. Yasanın amacı, taşıyan ve taşıtan arasında bozulan menfaat dengesinin tekrar kurulmasını sağlamaktır⁸. Her ne kadar taşıyıcının sorumluluğunu sınırlandırması, bazı şekli şartları ve ispat yükü gibi konuları düzenlememiş olmasından dolayı tam anlamıyla başarıya ulaşamamış olsa da içeriği ve ülkelere konişmento ile ilgili sorunların uluslararası düzenlemeler ile çözüm bulmaya yönelttiği için tarihte önemli bir yere sahiptir⁹. Ayrıca bu düzenleme, İngiliz ve

⁴ KARAN, s. 10-11.

⁵ ÇAĞA/KENDER, s. 65.

⁶ KARAN, s. 12.

⁷ KARAN, s. 12 vd.

⁸ ATEŞ, Ebru, "1924 Brüksel (La Haye) Sözleşmesinin Türk Hukukuna Etkisi", İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Hukuku Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2006, s. 3.

⁹ KULA DEĞİRMENCİ, Nil, "Çoklu Taşıma İşleticisi Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himayesine İlişkin Bir İnceleme", Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Programı, Doktora Tezi, İzmir, 2012, s. 143.

Kara Avrupa'sı hukukunu etkilediğinden bir bakıma Türk hukuk sistemini de etkilediğini söylemek mümkündür¹⁰.

Harter Act'ın etkilerinin sonucu olarak 1924 yılında, *“Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme” (La Haye Kuralları)* kabul edilmiştir. La Haye Kuralları'nın en önemli özellikleri, konişmento düzenlenen taşımalara uygulanacak olması, konişmentoyu tarif etmekten kaçınması, ancak buna karşılık konişmentonun düzenlenme şekli ve taşıyanın sorumluluklarını ayrıntılı bir şekilde düzenlemiş olması şeklinde söylenebilir. La Haye Kuralları, dünyada kabul gören bir sözleşme olmuş, birçok ülke tarafından imzalanmıştır. Türkiye'de La Haye Kuralları'na taraf olan ülkeler arasında yer almaktadır.

La Haye Kuralları'nın zamanla eskimesi ve günün gereksinimlerini karşılayamaması sonucu Comite Maritime International (CMI) çalışmaları ile 1969 yılında *“Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında 25 Ağustos 1924 tarihli Milletlerarası Brüksel Sözleşmesinde Değişiklik Yapan Protokol” (Visby Protokolü)* ortaya çıkmıştır. Visby Protokolü'nde genel olarak çok fazla değişiklik yapılmamış konişmentoya ilişkin birkaç konuda değişikliğe gidilmiştir.

1978 yılına gelindiğinde her ne kadar La Haye Kuralları Visby Protokolü ile yenilenmiş sayılsa da ihtiyaçlardan ötürü La Haye Kuralları'ndan tamamen bağımsız, yeni bir düzenlemeye ihtiyaç duyulmuştur. Bu sebeple *“Deniz Yoluyla Eşya Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu” (Hamburg Kuralları)* kabul edilmiştir. Hamburg Kuralları, La Haye Kuralları'nın aksine konişmentolu taşımalarda uygulanması gibi bir sınırlama getirilmemiş, sözleşmenin uygulama alanını La Haye Kuralları'na göre genişlemiştir. Hamburg Kuralları, La Haye Kuralları'nı tadil etmek amacıyla değil yerini almak amacı ile hazırlanmıştır. Bunun yanı sıra, taşıyanın sorumluluğunda temel değişiklikler getirmiş ve genel olarak kapsamlı bir yapıya sahiptir.

¹⁰ PAMUK, Nihal, “Rotterdam Kuralları ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi”, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ocak 2011, s. 4.

Hamburg Kuralları dünyada çok fazla kabul görmemiş ve dünya ticaretinin %5'i civarında uygulama alanı bulabilmiştir¹¹. Dolayısıyla Hamburg Kuralları'nın başarısız olduğunu söylemek mümkündür. Türkiye'de Hamburg Kuralları'na taraf olmamıştır.

Hamburg Kuralları'na yeterli ilginin olmaması ve Hamburg Kuralları ile birlikte gelen limandan limana taşıma anlayışı ile çoklu taşıma sözleşmelerini ele alan bir düzenlemeye ihtiyaç duyulması yeni bir düzenlemenin getirilmesini gerektirmiştir. Ayrıca Hamburg Kuralları'nın, La Haye ve Visby Kuralları'nın yerini tam anlamıyla alamaması, uluslararası kurallarda karışıklığa sebep olmaktaydı¹². Bu durumlara paralel olarak gelişen konteynır taşıması, teknolojik gelişmeler ile birlikte elektronik ticaretin yaygınlaşması ve elektronik konişmentonun düzenlenmesi ihtiyacı, limandan limana taşımadan, kapıdan kapıya taşımaya geçilmeye başlanması gibi başlıca etkenlerle yeni bir düzenlemeye ihtiyaç duyulmuştur¹³.

Yeni bir uluslararası düzenleme için süreç 1996 yılında United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) ve CMI'nin ortak çalışması başlamıştır. 1996-2001 yılları arasında CMI taslak metni hazırlayıp, 2001'de UNCITRAL'a sunulmuştur¹⁴. CMI taslak metnini hazırlarken hükümetlerin yanı sıra denizcilik sektöründeki kuruluşların da görüşleri alınarak düzenlemenin işlevselliği artırılmaya çalışılmış ve geniş bir kesim tarafından kabul görmesi amaçlanmıştır¹⁵. 2002 yılında UNCITRAL'de hükümetler ve sivil toplum kuruluşları ile birlikte taslak metin üzerinde çalışılmaya başlanmıştır. 2008 yılına gelindiğinde çalışmalar tamamlanıp Temmuz ayında UNCITRAL komisyonu tarafından onaylanmıştır. 11 Aralık 2008'de de BM Genel Kurul'unda "*Tamamen veya Kısmen Deniz Yoluyla Uluslararası Eşya Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu*" adıyla onaylanmıştır¹⁶.

¹¹ ŞİŞMANYAZICI, Harun, Rotterdam Kurallarının Değerlendirilmesi, 01.04.2010, <http://www.denizhaber.com.tr/yazi/rotterdam-kurallarinin-degerlendirilmesi-145.htm>, (24.12.2017); Ayrıntılı bilgi için bkz. WILSON, John F, *Carriage of Goods by Sea*, 7th Edition, Pearson/Longman, UK, June 2010, Chapter 1, Section 7.

¹² SÜZEL, Cüneyt, "Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten Kavramları: Hakları, Borçları ve Sorumlulukları", İstanbul Bilgi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul, 2013, s. 34-35.

¹³ PAMUK, s. 11 vd.

¹⁴ PAMUK, s. 14.

¹⁵ SÜZEL, s. 39-40.

¹⁶ PAMUK, s. 14.

Düzenleme, 20-23 Eylül 2009 tarihlerinde Hollanda/Rotterdam şehrinde imzaya açılmış ve 16 ülke tarafından onaylanmıştır. İmzaya açıldığı yerin ismini almış olup kısaca “*Rotterdam Kuralları*” olarak da anılmaktadır. İmzaya sunulduğunda 16 ülke imzalamış olmakla birlikte bu sayı 25 olmuştur. Ancak imzalayan bu 25 ülkenin henüz 3 tanesi Rotterdam Kuralları’nı onaylamıştır. Onaylayan ülke sayısının 20’ye ulaşmasından bir yıl sonra yürürlüğe girecektir.

II. KONİŞMENTO KAVRAMI

Konişmento, yükletenin talebi üzerine taşıyan veya taşıyanı temsilen kaptan (veya yetkili acente) tarafından düzenlenen, yükün taşıyanca sevk edilmek üzere teslim alındığını veya gemiye yükletildiğini tevsik eden, sefer sonunda ise kanunen yetkili hamile, senedin iade edilmesi karşılığında yükün teslim edileceği taahhüdünü içeren kıymetli bir evraktır¹⁷. Ayrıca konişmento taşıyan ile taşıtan arasında düzenlenen navlun sözleşmesinin içeriğini belirlemeye de yaramaktadır¹⁸.

Tanımdan anlaşılacağı üzere konişmento taşıyan için, taşımak üzere yükü teslim aldığına ilişkin bir beyan ve ikrar içermekte, ayrıca yolculuğun sonunda senedin yasal hamiline yükü, teslim borcunu ihtiva etmektedir. Yasal hamilin konişmentoyu ibraz etmesi durumunda navlun sözleşmesine tabi olmaksızın, yükün kendisine teslimini isteme hakkı bulunmaktadır.

Konişmento, kıymetli bir evrak olmasından dolayı malı temsil etmekte ve yükün taşınması esnasında yük üzerinde tasarruf işlemlerinin yapılmasına olanak sağlamaktadır¹⁹.

Konişmento tanımı uzun bir süre hem ülkelerin iç hukuklarında hem de uluslararası düzenlemelerde yapılmaktan kaçınılmıştır. Tanımın yeni gelişmeleri kısıtlayıp engellemesinden çekinildiği için düzenlemelerde tanımına yer verilmemiştir.

¹⁷ ÇAĞA/KENDER, s. 65; KENDER, Rayegan/ÇETİNGİL Ergon, *Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) - Temel Bilgiler*, 8. Bası, Arıkan Basım Yayım Dağıtım, İstanbul, Ocak 2007, s. 121; BOZKURT, Tamer, Themis Serisi, *Ticaret Hukuku - Cilt V*, 8. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, Ocak 2016, s. 145; SÖZER, Bülent, *Deniz Ticareti Hukuku - I (Ders Kitabı)*, 3. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, Mart 2014, s. 367.

¹⁸ KENDER/ÇETİNGİL, s. 121.

¹⁹ ÇAĞA/KENDER, s. 65; ULUĞ, İlknur, “Konişmentonun Kıymetli Evrak Niteliği”, *Prof. Dr. Hüseyin Ülgen’e Armağan*, Cilt I, Vedat Kitapçılık, İstanbul, Eylül 2007, s. 783-784.

Örnek olarak, 1924 tarihli La Haye Kuralları'nda konişmentoyu açıkça tanımlayan ya da belirten bir madde bulunmamaktadır. Ancak bu görüş bazı sorunları da beraberinde getirmektedir. Düzenlemelerde konişmentoya ilişkin bir tanımın bulunmaması hukuksal bir boşluğa sebep olmakta, bazı taşıma senetlerinin konişmento vasfına haiz olup olmadığı hakkında çelişkiler çıkabilmektedir²⁰. Bu durumu ortadan kaldırmak amacıyla Hamburg Kuralları ve sonraki düzenlemelerde konişmento tanımına yer verilmeye çalışıldığı görülmektedir²¹.

Hamburg Kuralları m. 1/7'ye göre:

“Konışmento deniz yoluyla taşıma sözleşmesini ve taşıyan tarafından eşyanın yüklendiğini veya teslim alındığını ispatlayan bir belgedir ve taşıyan bu belgenin kendisine verilmesi karşılığında eşyayı teslim etmeyi üstlenmiştir. Belgedeki, eşyanın belirli bir kişinin emrine, emre ya da hamiline teslim edileceği yönündeki bir hüküm böyle bir taahhüt oluşturur”²².

Rotterdam Kuralları'nda ise konişmento taşıma senedi ve elektronik taşıma kaydı olarak ele alınmış ve her iki türün de devredilir-devredilemez şeklinde olmak üzere ayrı ayrı tanımları ifade edilmiştir.

Rotterdam Kuralları m. 1/14'de:

“Taşıma senedi, taşıma sözleşmesi kapsamında taşıyan tarafından düzenlenen,

(a) Taşıyanın veya ifa edenin taşıma sözleşmesi kapsamında eşyayı teslim aldığını ispat eden; ve

(b) Taşıma sözleşmesini ispat eden veya içeren, senettir”²³.

²⁰ BULUT, Özlem, “Konışmentonun Teslimdeki Rolü ve Konışmentosuz Teslimde Taşıyanın Sorumluluğu”, Yeditepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Hukuk Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2008, s. 19.

²¹ ULUĞ, s. 785; KARAN, s. 35.

²² Tüm Hamburg Kuralları madde çevirileri, Can EKEN tarafından hazırlanan ve İstanbul Barosu Dergisi, C. 88, S. 2014/1'de yayınlanan çeviriden alınmıştır.

²³ Tüm Rotterdam Kuralları madde çevirileri, Cüneyt SÜZEL/ Duygu DAMAR tarafından hazırlanan ve Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi C. XXVI, S. 2, Haziran 2010'da yayınlanan çeviriden alınmıştır.

Rotterdam Kuralları m. 1/18’de ise:

“Elektronik taşıma kaydı, taşıma sözleşmesi kapsamında taşıyan tarafından elektronik iletişim aracılığıyla oluşturulmuş bir ya da birden çok mesaj içerisindeki elektronik taşıma kaydının, taşıyan tarafından düzenlendiği anda veya düzenlenmesini takiben kendisine eklenen veya diğer bir şekilde ilişkilendirilme yoluyla elektronik taşıma kaydının bir parçası hâline gelen, elektronik taşıma kaydı ile uygun şekilde bağdaştırılabilen bilgiyi de içeren:

(a) Taşıyanın veya ifa edenin taşıma sözleşmesi kapsamında eşyayı teslim aldığını ispat eden ve

(b) Taşıma sözleşmesini ispat eden veya içeren, bilgidir.”

İç hukukumuzda, 6102 sayılı *Türk Ticaret Kanunu (TTK)*’nın²⁴, Altıncı Ayırım’ın başlığı “*Denizde Taşıma Senetleri*” şeklindedir. Bu başlık altında konişmento ve diğer taşıma senetleri şeklinde bir ayrıma gidilerek taşıma senetlerinden bahsedilmiştir. TTK 1228 - 1242 maddeleri arasındaki bu kısımda; konişmentonun tanımı, türleri, düzenlenmesi ve içeriği üzerinde durulmuştur. Konişmentonun kıymetli evrak olma niteliği ve ispat işlevi açıklanmıştır. Son olarak ise tek madde halinde diğer denizde taşıma senetleri düzenlenmiştir.

TTK md. 1228/1’e göre:

“Konişmento, bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir.”

TTK Denizde Taşıma Senetleri başlıklı kısım dışında ise “*Güvenli Elektronik İmza*” başlıklı 1526. maddede de; poliçe, bono, çek, makbuz senedi, varant ve kambiyo senetlerine benzeyen senetlerin güvenli elektronik imza ile düzenlenemeyeceği belirtilmiştir. Bu senetlere ilişkin kabul, aval ve ciro gibi senet üzerinde gerçekleştirilen işlemler güvenli elektronik imza ile yapılamayacaktır. Ancak bu ilk fıkra hükmünden sonra gelen ikinci fıkrada ise; konişmentonun, taşıma senedinin ve sigorta poliçesinin

²⁴ Bkz. aşağıda s. 58 vd.

imzası elle, faksimile baskı, zımba, ıstampa, sembol şeklinde mekanik veya elektronik herhangi bir araçla da atılabileceği anlaşılmaktadır. Düzenlendikleri ülke kanunlarının izin verdiği ölçüde bu senetlerde yer alacak kayıtlar el yazısı, telgraf, teleks, faks ve elektronik diğer araçlarla yazılabilecek, oluşturulabilecek, gönderilebilecektir. Bu fıkradan anlaşılabileceği üzere elektronik konişmentonun hukuki boyutu ve geçerliliği dar bir anlamda da olsa ele alınmıştır. Bu maddenin gerekçesinde, ikinci fıkradaki konişmentonun birinci fıkradan istisna edilmesinde, CMI düzenlemesi ve tavsiyeleri rol oynamıştır. Ayrıca konişmento ile ilgili benzer bir madde Hamburg Kuralları'nda da bulunmakta ve iç hukukumuzda etkisi olarak TTK m. 1526/2'nin düzenlendiğini söylemek mümkündür.

III. KONİŞMENTONUN ÇEŞİTLERİ

Konişmento TTK'da tesellüm ve yükleme konişmentosu olmak üzere iki çeşit olarak düzenlenmiştir. Kanun *tesellüm konişmentosunu*, taşınmak üzere teslim alınan, fakat henüz gemiye yükletilmemiş olan yük için, yükletenin izniyle düzenlenen konişmento olarak açıklamıştır. *Yükleme konişmentosu* ise yük gemiye alınır alınmaz taşıyan, yükün teslim alındığı sırada verilmiş olan geçici makbuz veya tesellüm konişmentosunun geri verilmesi karşılığında düzenlenen konişmentodur. Ancak tesellüm konişmentosu yerine, yükün teslim alındığını belgeleyen geçici bir makbuzun verilmesi de mümkündür²⁵. Ayrıca tesellüm konişmentosuna yükün ne zaman ve hangi gemiye yüklenmiş olduğuna dair şerh verildiği takdirde, yükleme konişmentosu hükmünde olacağı anlaşılmaktadır.

Yükleme konişmentosu, konişmento tarihinde daha eskidir ve eski devirlerde sadece yükleme konişmentosunun düzenlendiği görülmektedir²⁶. Günümüzde de kullanılan konişmento terimi, aslında yükleme konişmentosu terimine karşılık gelmektedir. Ancak ticari ihtiyaçların ortaya çıkması ile tesellüm konişmentosu da ortaya çıkmıştır. Özellikle düzenli (liner) hatlarda sefer yapan gemilerde tesellüm konişmentosuna ihtiyaç duyulmaktadır. Çünkü gemi limanda kısa süre kalmakta ve bu sebeple taşıyıcının yükü önceden teslim alması gerekmektedir. Teslim alınan yük rıhtımda veya liman ambarında bekletilip gemi yanaşır yanaşmaz yükleme işlemi

²⁵ BOZKURT, s. 147.

²⁶ ÇAĞA/KENDER, s. 66.

başlamaktadır. Bu avantajının yanı sıra, tesellüm konişmentosunun dezavantajları da bulunmaktadır. Yükleten, yükün hangi gemiye yüklendiği, ne zaman yüklendiği veya yükün gemiye yüklenip yüklenmediği hakkında bir bilgiye sahip olamamaktadır. Yükün rıhtımda ve liman ambarında beklerken zıya ve hasara uğraması da olasıdır²⁷. Ayrıca akreditif işlemlerde, aksine bir hüküm bulunmadıkça bankalar tarafından kabul edilen konişmento türü yükleme konişmentosudur²⁸.

Kanunda belirtilen tesellüm ve yükleme konişmentoları dışında, uygulamada görülmesinden dolayı karma/multimodal taşıma konişmentosuna da değinmekte yarar vardır.

Multimodal taşıma konişmentosu, deniz yolu haricinde başka bir taşıma yolu da kullanılarak gerçekleştirilen taşımada, taşımanın bütün safhalar için geçerli olacak şekilde düzenlenen konişmentodur²⁹.

Multimodal taşıma konişmentosu, aksine hüküm bulunmadıkça ilk taşıyan tarafından düzenlenmektedir³⁰. Aynı zamanda multimodal taşıma tek bir taşıyan tarafından üstlendiği durumlarda da bu taşıyan tarafından düzenlenir. Multimodal taşıma konişmentosunun tüm taşıyanlar tarafından müşterek düzenlenmesi de mümkündür. Yükün gecikmesi, hasarı veya zıyaı gibi durumlarda ise bütün taşıyanların, tüm taşıma safhalarında müteselsil sorumlulukları bulunmaktadır. Ancak her taşıyanın kendi taşıma safhası ile sorumlu olacağı belirlenirse, müteselsil sorumluluk söz konusu olmayacaktır³¹.

IV. KONİŞMENTONUN DÜZENLENMESİ

TTK m. 1228'den de anlaşılacağı üzere konişmentoyu düzenlemeye zorunlu ve yetkili olan şahıs taşıyandır³². Ayrıca maddeden konişmentonun, kaptan veya taşıyanın yahut kaptanın bu hususta yetkilendirdiği bir temsilcisi tarafından taşıyan ad ve

²⁷ KENDER/ÇETİNGİL, s. 122.

²⁸ ŞENER, Şebnem, "Navlun Sözleşmesine Konan Tahkim Şartının Konişmentoya Etkisi", Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, 2004, s. 25.

²⁹ YAZICIOĞLU, Emine/ÇETİNGİL Ergon/KENDER, Rayegan, *Deniz Ticareti Hukuku - Temel Bilgiler (Cilt I)*, 14. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, Ekim 2016, s. 185.

³⁰ KENDER/ÇETİNGİL, s. 123.

³¹ YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 185.

³² ÇAĞA/KENDER, s. 69.

hesabına da düzenlenebileceği anlaşılmaktadır. Taşıyanın konişmentoyu düzenleyebilmesi için donatan olması gibi bir zorunluluk bulunmamaktadır³³. Deniz yolunu kullanarak mal taşımayı taahhüt eden herkes konişmento düzenlemekte yetkili olabilmektedir³⁴.

TTK m. 1238/2’de konişmentoda taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile işletme merkezinin gösterilmemiş olduğu veya açıkça anlaşılmadığı hâllerde donatanın, taşıyan sayılacağı belirtilmiştir. Buradaki amaç konişmento hamilini korumaktır. Çünkü konişmento hamili, konişmento borçlusunu bilmek zorundadır³⁵. Fıkranın devamından, konişmento hamilinin açık istemi üzerine, donatan taşıyanın adı ve soyadını veya ticaret unvanı ile işletme merkezini bildirerek bunu belgelendirmesi durumunda, donatanın taşıyan sayılmayacağı anlaşılmaktadır.

Aynı maddenin diğer fıkrasında, kaptan veya taşıyanın diğer bir temsilcisi tarafından düzenlenen konişmentoda taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile işletme merkezinin gösterilmemiş olduğu veya açıkça anlaşılmadığı hâllerde, temsilci de donatan ile birlikte taşıyan sayılacak, yalnız konişmento hamilinin açık istemi üzerine temsilci, taşıyanın adı ve soyadını veya ticaret unvanı ile işletme merkezini bildirerek bunu belgelendirmiş olması durumunda temsilcinin taşıyan sayılmayacağı belirtilmiştir.

Konışmentonun düzenlenmesinde esas olan talep üzerine düzenlenecek olmasıdır³⁶. Yani yükletenden herhangi bir konişmento talebinin gelmemesi durumunda, taşıyanın bir sorumluluğu bulunmamaktadır³⁷. Ancak ticareti hayattaki önemli rolü sebebi ile her zaman konişmento düzenlenmesi istenmektedir. Özellikle akreditif işlemlerinde konışmentonun düzenlenmesi zorunlu hale gelmektedir³⁸.

³³ KANER, İnci Deniz, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 2. Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul, Eylül 2014, s. 47.

³⁴ ÇAĞA/KENDER, s. 69.

³⁵ ÇAĞA/KENDER, s. 69.

³⁶ SÖZER, s. 369.

³⁷ KARAN, s. 35-36.

³⁸ KENDER/ÇETİNGİL, s. 121-122.

Yükletenin konişmento talep hakkını kullanması durumunda, gecikmeden konişmentonun düzenlenmesi gerekmektedir. Ancak bunun için yükün tamamının teslim edilmiş veya yüklenmiş olması gerekmektedir³⁹.

Yine istem üzerine, yükleten, konişmentonun kendisi tarafından imzalanmış olan bir kopyasını taşıyana vermek zorundadır. Bu nüshaya uygulamada *kaptan kopyası* denilmektedir⁴⁰. Kaptan kopyası gerçek anlamda konişmento olarak sayılmamakta sadece ispat vasıtası olarak görülmektedir⁴¹.

Taşıyan yükletenin istediği kadar nüsha düzenlemekle yükümlüdür. Uygulamada genel itibarı ile 3 nüsha olarak düzenlenmekle beraber, yük ile ilgili taraf sayısındaki farklılıklara göre nüsha sayısı değişmektedir⁴². Çok nüsha olarak düzenlenmesindeki amaç hem farklı yollar ile konişmentonun gönderilene ulaştırılması hem de henüz satılmamış olan yükün farklı alıcılara, nüshaların ibrazı ile arz edebilmektir⁴³.

Bütün nüshalar asıldır ve tek bir hakkı oluşturmaktadırlar. Yükün teslim edilmesi ile hepsi birlikte hükümden düşmektedirler⁴⁴. Her bir nüshada konişmentonun kaç nüsha düzenlendiğinin gösterilmesi gerekmekte ve hepsinin aynı olması gerekmektedir⁴⁵.

TTK m. 1526/2’de konişmentonun düzenlendiği ülke kanunlarının izin verdiği ölçüde konişmentoda yer alacak kayıtların el yazısı, telgraf, teleks, faks ve elektronik diğer araçlarla yazılması, oluşturulması ve gönderilmesi mümkündür.

Tek taraflı bir borç senedi olan konişmentonda, borç altına giren tarafın yanı taşıyanın irade beyanında bulunmuş olması, konişmento ilişkisinin kurulması açısından yeterli olmaktadır⁴⁶. Ancak konişmento, yükletenin talebi üzerine düzenlenmektedir.

³⁹ KENDER/ÇETİNGİL, s. 67.

⁴⁰ KENDER/ÇETİNGİL, s. 122.

⁴¹ ŞENER, s. 23; KENDER/ÇETİNGİL, s. 122.

⁴² KARAN, s. 12.

⁴³ ÇAĞA/KENDER, s. 70.

⁴⁴ AYDOĞDU, Fatma, “Konışmentonun İspat Fonksiyonu”, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Hukuk Anabilim Dalı, Özel Hukuk Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2006, s. 16; ÇAĞA/KENDER, s. 70.

⁴⁵ AYDOĞDU, s. 16; ÇAĞA/KENDER, s. 71.

⁴⁶ KÜÇÜKPEHLİVAN, Olcay, “Sözleşmelerin İnternet Aracılığı ile Kurulması ve Geçerliliği”, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk (Medeni Hukuk) Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2006, s. 59.

Dolayısıyla, yükletenin konişmento isteğini taşıyana iletmesi *öneriye (icaba) davet*, taşıyanın düzenlemiş olduğu konişmentoyu yükletene sunmasına *öneri (icap)* ve yükletenin konişmentoyu onaylaması ise *kabul* olmaktadır⁴⁷. Böylece taraflar arasında konişmento ilişkisi kurulmuş olacaktır. Kurulan bu konişmento ilişkisi mahiyeti itibariyle hazırlar arasında kuruluyor olsa da, hazır olmayan bir tarafa devri de söz konusu olabilmektedir⁴⁸.

V. KONİŞMENTONUN ŞEKLİ VE İÇERİĞİ

Konişmento kıymetli evrak olmasından dolayı yazılı şekle tabi olması gerekmektedir. Ayrıca Kanun maddelerinden anlaşılacağı üzere tek taraflı bir borç senedi ve yazılı şekilde olan bir irade beyanıdır⁴⁹. Yazılı şekle tabi olması gerektiğinden dolayı el yazısı ile imzalanması gerekmektedir. Ancak TTK m. 1526'daki istisna ile konişmentonun imzası elle, faksimile baskı, zımba, ıstampa, sembol şeklinde mekanik veya elektronik herhangi bir araçla da atılabileceği anlaşılmaktadır.

Konişmentoda bulunması gereken ve yeterli olan imza, taşıyan veya temsilcisinin imzasıdır. Yükletenin veya konişmentonun diğer taraflarının imzasına gerek yoktur. Yalnız kaptan kopyasında yükletenin imzası ispat işlevi olarak gerekli olmaktadır⁵⁰.

Konişmentonun içeriği uluslararası ticaretteki ihtiyaçlara göre farklılık gösterebilmektedir. Buradaki birbirinden farklı içeriğinin bütününden de konişmentoyu düzenleyen taşıyanın iradesi ortaya çıkmış olmaktadır.

Uygulamada genel olarak *uzun konişmento (long form bill of lading)* tercih edildiği görülmektedir⁵¹. Uzun konişmentoda taşıyanın genel şartları konişmentonun arka yüzünde yer almaktayken; *kısa konişmentoda (short form bill of lading)* ise şartlar

⁴⁷ KARAN, s. 164-165; OĞUZMAN, M. Kemal/ÖZ, M. Turgut, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt - 1*, Vedat Kitapçılık, 14. Bası, İstanbul, Eylül 2016, s. 49 vd.

⁴⁸ KARAN, s. 165.

⁴⁹ ÇAĞA/KENDER, s. 70; ULUĞ, s. 784.

⁵⁰ ÇAĞA/KENDER, s. 70.

⁵¹ KARAN, s. 39.

konişmentoda yer almamakta, taraflar arasında düzenlenen çarter-parti hükümlerine yollama yapılmaktadır⁵².

Konişmentonun içeriğinde bulunması gereken kayıtlar TTK m. 1229'da belirtilmiştir. Ancak konişmento, şekle sıkı sıkıya bağlı senetlerden değildir. Kanunda belirtilen kayıtlardan bir veya birkaçının bulunmaması, konişmentonun geçersizliği sonucunu çıkarmamaktadır. Bu durumda TTK m. 1229/2'de senedin TTK m. 1228/1'de yazılı unsurları taşıması şartıyla, TTK m. 1229/1'de sayılan unsurlardan bir veya birkaçının konişmentoda bulunmaması senedin hukuken konişmento sayılmasını engellemeyeceği belirtilmiştir⁵³. Konişmentonun TTK m. 1228'de belirtilen unsurları, bir navlun sözleşmesini ispatı, yükün taşıyan tarafından teslim alındığı veya gemiye yüklendiğini göstermesi ve yükün teslim alınmasının konişmentonun ibrazına bağlı olması şartı şeklinde açıklamak mümkündür.

Yine benzer bir uygulamanın uluslararası sözleşmelerde de benimsendiği görülmektedir. Hamburg Kuralları m. 15/3'de sözleşmede belirtilen kayıtların bir veya daha fazlasının konişmentoda bulunmaması, bu belgenin konişmento olarak hukuki niteliğini etkilemeyeceği hüküm altına alınmıştır.

Burada önemli olan senedin konişmento olarak addedilebilmesi için gerekli olan işlevleri mümkün kılacak detayları içermesidir⁵⁴. Bir diğer önemli nokta konişmento üzerine yazılan kayıtların karine olma özelliği bulunmasıdır. Dolayısıyla konişmentonun yük, yolculuk ve varma limanı gibi bazı belli başlı unsurları açık bir şekilde içermesi gerekmektedir⁵⁵. Konişmento ifadesinin bulunması şartı yoktur⁵⁶.

TTK m. 1229'da konişmentonun aşağıdaki kayıtları içereceği belirtilmiştir:

- Taşıyanın adı, soyadı veya ticaret unvanı ve işletme merkezi: Taşıyanın konişmento ile borç altına giren kişi olması, adının belirtilmesini gerektirmektedir. Ancak bulunmaması durumunda konişmentonun geçerliliğini etkilemeyecektir. Çünkü

⁵² KARAN, s. 39; KAYA, Mehmet, "Elektronik Veri Değişiminin Özel Bir Uygulaması Olarak Elektronik Konişmento", Yeditepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Hukuk Yüksek Lisansı, İstanbul, 2006, s. 137.

⁵³ YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 185.

⁵⁴ KARAN, s. 39; KAYA, s. 87.

⁵⁵ BOZKURT, s. 148.

⁵⁶ ÇAĞA/KENDER, s. 74.

TTK m. 1238'den konişmentoda taşıyanın adı, soyadı veya ticaret unvanı ile işletme merkezinin gösterilmemiş olduğu veya açıkça anlaşılmadığı hallerde donatanın, taşıyan sayılacağı anlaşılmaktadır. Madde devamında kaptan veya taşıyanın diğer bir temsilcisi tarafından düzenlenen konişmentoda, taşıyanın adı, soyadı veya ticaret unvanı ile işletme merkezinin gösterilmemiş olduğu veya açıkça anlaşılmadığı hâllerde, temsilci de donatan ile birlikte taşıyan sayılacağı hüküm altına alınmıştır.

- Kaptanın adı ve soyadı: Yük sahiplerinin gerektiğinde kaptana başvurabilmeleri için adının yazılı olması önem arz etmesine rağmen kaptanın adının yazılıp yazılmaması konişmentonun geçerliliği üzerinde etkisi bulunmamaktadır. Düzenli (liner) hat seferlerinde genellikle kaptanın adı yazılmamaktadır⁵⁷.

- Geminin adı ve tabiiyeti: Konişmentoda, geminin adı en önemli unsurlarından biridir. Yük sahiplerine yükün hangi gemi ile taşınacağı, ne zaman ve nereden yüklendiği, yolculuk esnasında nerede olduğu ve ne zaman varacağı gibi bilgilere ulaşmasını sağlamaktadır. Gelişen teknoloji ile gemiler uydu üzerinden takip edilebilmektedirler. Bu durumda yükün takibi için gemi adının bilinmesi daha da önemli bir hale gelmektedir⁵⁸. Ancak özellikle konteynır taşıması ve kapıdan kapıya taşıma gibi modlar da birden çok geminin kullanabilir olması, konişmentodaki gemi adının belirtilmesinin önemini azaltmaktadır. Geminin tabiiyetinin tespiti ise çok kolay olmakla beraber, taraflar arasında çıkacak uyuşmazlıklarda bayrak devleti hukukunun uygulanması durumunda ve savaş durumu vb. özel durumlar önem taşımaktadır⁵⁹.

- Yükletenin adı ve soyadı veya ticaret unvanı: Konişmento, sadece “emre” kaydı ile düzenlenmiş ise yükletenin adı önem arz etmektedir. Bu durumun sebebi, TTK m. 1228/3'de de belirtildiği üzere, konişmentoda bulunan sadece “emre” kaydı, yükletenin emrine anlamını taşımasıdır⁶⁰. Konişmentodaki devir silsilesinin takibi ve ciroların geçerliliği içinde yükletenin adı esaslı bir unsurdur ve hemen hemen her zaman yazılmaktadır⁶¹.

⁵⁷ AYDOĞDU, s. 21; ÇAĞA/KENDER, s. 74.

⁵⁸ YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 187.

⁵⁹ KENDER/ÇETİNGİL, s. 125; ÇAĞA/KENDER, s. 75.

⁶⁰ KENDER/ÇETİNGİL, s. 125; Yargıtay 11. HD, 15.02.1979, E.1979/635, K.1979/721; 11. HD, 11.02.2002, E.2001/8667, K.2002/1059 (www.kazanci.com).

⁶¹ KANER, s. 49; ÇAĞA/KENDER, s. 75.

- Yükleten tarafından bildirilmişse, gönderilenin adı ve soyadı veya ticaret unvanı: Konişmentonun yetkili hamilinin belirlenmesi için gönderilenin yazılması gerekmektedir. Gönderilenin adı yükleten tarafından bildirilmiş ise konişmentoya yazılır. Ancak yük henüz taşınırken gönderilen belli olmayabilir. Bu durumda, yükleten kendisini gönderilen olarak konişmentoya yazabilir⁶². Veyahut konişmentoda herhangi bir gönderilen belirtilmeksizin emre veya hamile olarak da düzenlenebilir⁶³. Gönderilenin adı yazılmadan ve emre kaydı da bulunmadan düzenlenen konişmento *hamile yazılı konişmento* olmaktadır⁶⁴. Emre kaydı olmadan sadece gönderilenin adı yazılırsa *nama yazılı konişmento* olmaktadır⁶⁵. TTK m. 1228/3’de ifade edildiği üzere konişmento, gönderilen sıfatıyla taşıyanın veya kaptanın namına da yazılı olabilir. Konişmentoda bulunan ihbar adresi (notify adress) gönderileni ifade etmemekte, sadece kaptanın varma limanına yaklaşmasında hazırlık ihbarını kime yapacağını göstermektedir⁶⁶.

- Navlun sözleşmesine göre yükleme limanı ve taşıyanın yükü yükleme limanında teslim aldığı tarih: Yükleme limanı yükün yükleneceği limandır. Zorunlu bir kayıt olmamakla birlikte, yükün menşeyinin belirlenmesinin önemi bakımından, konişmentoda hemen hemen her zaman bulunmaktadır⁶⁷. Yükleme limanı çoğu zaman konişmentonun düzenlendiği yerde olmaktadır⁶⁸.

- Navlun sözleşmesine göre boşaltma limanı veya buna ilişkin talimat alınacak yer: Taşıyanın teslim borcunu ifa edeceği yerin boşaltma limanı olmasından ötürü konişmentoda bulunması gerekmektedir. Ancak boşaltma limanı zorunlu unsurlardan biri değildir. Konişmentoda boşaltma limanı belirtilmeden, boşaltma limanına dair talimat alınacak olan talimatı liman da yazılabilir. Ayrıca uygulamada boşaltma limanı, sefer başlangıcında belli olamayabileceği için boşaltma limanı yerine “*emir limanı*” (to order) yazılarak emir alınacak liman veya emir üzerine gidilecek olan liman şeklinde ifade edilebilmektedir.

⁶² KENDER/ÇETİNGİL, s. 125.

⁶³ YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 188.

⁶⁴ SÖZER, s. 369.

⁶⁵ ÇAĞA/KENDER, s. 75.

⁶⁶ KANER, s. 49; ÇAĞA/KENDER, s. 75.

⁶⁷ KENDER/ÇETİNGİL, s. 125.

⁶⁸ ÇAĞA/KENDER, s. 76.

- Yükün cinsi, işareti, markaları ve miktarı: Kanunda belirtildiği üzere konişmentoda, yükletenin beyanına uygun olarak gemiye yüklenen veya yüklenmek üzere teslim alınan yükün genel olarak cinsini, tanınması için zorunlu olan işaretlerini, gerektiğinde tehlikeli yük niteliğinde olup olmadığı hakkında açık bir bilgiyi, koli veya parça sayısı ile ağırlığını veya başka suretle ifade edilen miktarını içermesi gerekmektedir. Yükle ilgili kayıtların yazılması, düzenlenen senedin konişmento olarak kabul edilebilmesi için zorunludur. Yüke ait kayıtların konişmentoya yazılmasında, miktar hakkındaki beyanların hepsinin yazılmasına gerek yoktur. Yük için mutad olarak kullanılanın yazılması yeterli olacaktır. Taşıyan, yükletenin beyanına göre yüke ait kayıtları yazması gerekmele beraber, Kanunda belirtilen çekince koyması gereken durumların varlığında, bu kayıtlara ilişkin çekince koyma zorunluluğu vardır. Çünkü konişmentoya yazılan kayıtlar karine teşkil etmektedir⁶⁹. Bu karinenin aksi, konişmentoyu, içerdiği yk tanımına güvenerek, gönderilen de dâhil olmak üzere, iyi niyetle devralan üçüncü kişiye karşı ispatlanamaz.

- Yükün haricen belli olan hal ve durumu: Taşıyan yükün haricen belli olan hal ve durumuna ait kayıtlarda yükletenin beyanına uymak zorunluluğu yoktur ve gerçek şeklinde belirtme hakkına sahiptir⁷⁰. Ancak taşıyan yükün haricen belli olan hal ve durumuna ait kayıtları konişmentoda belirtmezse, konişmento, yükün haricen iyi halde olduğu hakkında karine teşkil edecektir⁷¹.

- Navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine dair kayıtlar, ödenecekse bunun miktarı: Navlunun gönderilen tarafından ödenecekse bunun konişmentoda yer alması gerekmektedir. Ancak bu kayda ilişkin hükümler için navlun sözleşmesine atıf da yapılabilir⁷². Konişmentoda hiçbir hüküm bulunmaz ve navlun sözleşmesine de herhangi bir atıfta bulunulmaz ise gönderilen, yükü teslim almasına rağmen navlunu ödemekle yükümlü olmamakta, taşıyan da navlun ödemesi için gönderilene bařvuramamaktadır⁷³.

⁶⁹ YAZICIOğLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 186.

⁷⁰ SÖZER, s. 377.

⁷¹ YAZICIOğLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 186.

⁷² KENDER/ÇETİNGİL, s. 126.

⁷³ AğA/KENDER, s. 82; YAZICIOğLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 189.

- Konişmentonun düzenlendiği yer ve tarih: Çoğu zaman yükleme limanı konişmentonun düzenlendiği yer ve yüklemenin tamamlandığı tarih veya yükün teslim alındığı tarih de konişmentonun düzenlendiği tarih olmakla beraber farklılık gösterebilmektedir. Esaslı bir unsur olmamakla beraber, yükün menşeinin tespiti bakımından ve yüklemenin belirlenen tarihe kadar bitirilmesi gibi şartların varlığı durumunda önem arz etmektedir⁷⁴. Konişmentonun nerede düzenlendiğinin bilinmesi tabi olacağı şekil şartlarını belirlemek açısından önemlidir. Çünkü uyulması gereken şekil şartları düzenlendiği ülke hukukuna göre belirlenmektedir⁷⁵.

- Taşıyan veya onu temsilen hareket eden kişinin imzası: Konişmentoyu düzenleyen imzası, konişmentonun geçerliliği için şarttır⁷⁶. İmza elle, faksimile baskı, zımba, istampa, sembol şeklinde mekanik veya elektronik herhangi bir araçla da atılabilir.

- Navlun sözleşmesinde açıkça kararlaştırılmışsa, yükün boşaltma limanında teslim olunacağı tarih ve süre: Yükün teslim olunacağı tarih ve süre hakkında tarafların anlaşmalarının da konişmentoda belirtilmesi gerekmele beraber, bu kaydın bulunması zorunlu değildir⁷⁷.

- Sorumluluk sınırlarını genişleten her şart: Kanunda taşıyanın sorumluluklarına sınırlama getirilmesinden dolayı bu sorumluluk sınırlarını genişleten her türlü şartın konişmentoda belirtilmesi gerekmektedir. Konişmentonun herhangi bir kaydı içermemesi durumunda, sorumluluk sınırlarını genişleten bir anlaşmayı, gönderilene karşı iddia etmek geçersizdir⁷⁸.

- Taraflarca uygun görülen diğer kayıtlar: Konişmentoda tarafların kendi istekleri doğrultusunda belirleyecekleri uygulanacak hukuk, yetkili mahkeme, tahkim ve müşterek avaryaya ilişkin kayıtları da içerebilir⁷⁹.

Maddede belirtilen bu kayıtlara ek olarak bazı kayıtların da konişmentoda yer almasında fayda vardır. Bunlar ise:

⁷⁴ ÇAĞA/KENDER, s. 82-83.

⁷⁵ YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 188.

⁷⁶ KENDER/ÇETİNGİL, s. 127.

⁷⁷ YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 189.

⁷⁸ YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 189.

⁷⁹ YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 189.

- Konişmentonun kaç nüsha düzenleneceği: Taşıyan, yükletenin istediği kadar konişmentoda düzenleme zorunluluğu bulunmaktadır. Bütün nüshalar aynı olmalı ve aynı kayıtları içermelidir. Ayrıca birden fazla düzenlenen konişmentonun her bir nüshasında kaç nüsha düzenlendiği belirtilmesi de gerekmektedir⁸⁰. Her ne kadar varma limanında bir tek nüshanın teslimi yeterli olsa da bir ara limanda yükün teslim edilmesi istendiğinde tüm nüshaların teslimi gerekmektedir⁸¹. Konişmentoda nüsha sayısı bulunmaması durumunda konişmento müstakil bir konişmento olarak kabul edilir⁸². Kredi işlemleri gibi bazı işlemlerde de konişmentonun *tam takım (full set)* olarak ibrazı istenebileceği için nüsha sayısının belirtilmesi önemlidir.

- Yükün değeri: Yükleten tarafından önceden bildirilmesi durumunda, yükün değeri de konişmentoya yazılmaktadır⁸³. Konişmentoya yükün değerinin yazılması durumunda, Kanunda belirtilen taşıyanın sorumluluk sınırları geçerli olmamaktadır⁸⁴. Ayrıca piyasa değeri olan yüklerde, yükün cins ve miktarının konişmentoda yazılı olması halinde, konişmentoya yükün değeri yazılmasa da yükün değeri belirlenebileceği için yükün değerinin zımnen yazılmış olduğu kabul edilmelidir⁸⁵.

VI. KONİŞMENTONUN HUKUKİ NİTELİĞİ

Taşınmak üzere taşıyan tarafından teslim alınan veya gemiye yüklenen yük için konişmento düzenlendiğinde yük, ancak konişmentonun ibrazı ile meşru hamile teslim edilebilmektedir. Konişmento ibraz edilmeden yükün teslimi veya meşru hamilin dışında başka bir şahsa yükün teslim durumlarında taşıyan, konişmentodan doğan teslim borcundan kurtulamaz⁸⁶. Buradaki talep hakkı meşru hamile ait olmakta, bu hakkın konişmentodan ayrı ileri sürülmesi mümkün değildir. Yükün teslimini talep hakkı ile senet arasında bulunan bu sıkı bağ, konişmentonun kıymetli evrak niteliğini ortaya

⁸⁰ AYDOĞDU, s. 25.

⁸¹ KANER, s. 54.

⁸² ÇAĞA/KENDER, s. 83.

⁸³ SÖZER, s. 378.

⁸⁴ YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 190.

⁸⁵ KANER, s. 54-55.

⁸⁶ BULUT, s. 58.

çıkarmaktadır. Dolayısıyla konişmento, yükü temsil eden kıymetli bir evrak olup kıymetli evrakların ayrımında emtia senetleri grubuna dâhildir⁸⁷.

Konişmentodan doğan yükü talep hakkı, sadece navlun sözleşmesinden bağımsız olup Kanunda bulunun navlun sözleşmesi ve taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlere tabi olmaktadır⁸⁸. Bu sebeple konişmento, doktrinde *yâri illi kıymetli evrak* niteliğine sahip olduğu düşünülmektedir⁸⁹.

TTK m. 1228/3’de konişmentonun nama, emre ve hamile yazılı olarak düzenlenebileceği ve aksi kararlaştırılmadıkça yükletenin istemi üzerine konişmento gönderilenin emrine veya sadece emre olarak düzenlenebileceği anlaşılmaktadır. Bu son hâlde “*emre*” yükletenin emrine demektir.⁹⁰ Bu sebeple ciro silsilesinin yükletenden başlaması gerekmektedir. Konişmento gönderilen sıfatıyla taşıyanın veya kaptanın namına da yazılı olabileceği belirtilmiştir.

Nama yazılı konişmento, sadece gönderilenin isminin yazılı olduğu konişmento olmakta, temlik beyanı ve senedin teslimi ile devredilebilmektedir⁹¹. Uygulamada nama yazılı konişmentolara çok fazla rastlanılmamaktadır. *Hamile yazılı konişmento*, gönderilen olarak herhangi bir kimsenin adının ve emre kaydının yer almadığı konişmentodur⁹². Hamile yazılı konişmento sadece senedin teslimi ile devredilmekte ve bu tür konişmentolara da uygulamada çok fazla rastlanılmamaktadır⁹³.

Emre yazılı konişmentolar ise sadece “*emre*” veya “*gönderilenin emrine*” düzenlenen konişmento türüdür. Konişmento, bu kayıtların konulması ile iradi olarak emre yazılı senet niteliğini kazanmaktadır. Uygulamada en çok rastlanılan konişmento

⁸⁷ YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 190-191.

⁸⁸ YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 191.

⁸⁹ SÖZER, s. 370-371; ULUĞ, s. 790; BULUT, s. 35.

⁹⁰ KENDER/ÇETİNGİL, s. 125; Yargıtay 11. HD, 15.02.1979, E.1979/635, K.1979/721; 11. HD, 11.02.2002, E.2001/8667, K.2002/1059 (www.kazanci.com).

⁹¹ ULUĞ, s. 793; GÜNER ÖZBEK, Meltem Deniz, “Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Konişmento ve Konişmentonun İspat Kuvveti”, *MÜHF – HAD*, C. 18, S. 3, 2012, s. 236.

⁹² YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 191-192.

⁹³ ULUĞ, s. 794; BULUT, s. 24.

türüdür⁹⁴. Emre yazılı konişmentolar senedin cirosu ve senet üzerindeki zilyetliğin teslimi ile devredilmektedir⁹⁵.

Diğer ticari senetlere göre emre yazılı konişmentolarda ciro, *temlik fonksiyonuna* ve *teşhis fonksiyonuna* sahip olmakta ve fakat *teminat (garanti) fonksiyonu* bulunmamaktadır⁹⁶. Yani hakkın devri ve hak sahibini teşhis işlevine sahip iken teminat işlevi görmemektedir. Dolayısıyla yükün teslim edilmemesi, hasar görmesi ve zıyı gibi durumlarda konişmento hamiline karşı sadece taşıyan sorumlu olmakta, cirantalara başvurma imkânı bulunmamaktadır⁹⁷.

VII. KONİŞMENTONUN İŞLEVLERİ

TTK’da konişmento hükümleri kıymetli evrak olma niteliği ve ispat işlevi olarak iki ana başlık altında açıklanmıştır. Bu hükümlerin tamamına bir bütün halinde bakıldığında ise konişmento işlevlerini 4 ana başlık altında toplamak mümkündür. Bunları; *taraflar arasındaki akdi ilişkiyi belirleme ve ispatı, teslim alınan veya gemiye yüklenen yükü ispatı, yükün taşınacağı ve konişmentonun ibrazı karşılığında teslim edileceğinin taahhüdü ve yükü temsil işlevi* şeklinde belirtmek mümkündür.

A. Taraflar Arasındaki Akdi İlişkiyi Belirleme ve İspatı

Taraflar arasında oluşan ilişki incelenip Kanun hükümleri de göz önüne alındığında, taşıyan ile konişmento hamili arasındaki hukuki ilişkide konişmento, taşıyan ile taşıtan arasındaki hukuki ilişkide ise navlun sözleşmesi hükümleri esas alınacağı anlaşılmaktadır. Ancak navlun sözleşmesinin bulunmadığı durumlarda, taşıyan ile taşıtan arasındaki ilişkide de konişmento esas alınmaktadır. Çünkü TTK m. 1228’de belirtildiği üzere konişmento, bir navlun sözleşmesinin yapıldığını ve şartlarını ispat etmektedir⁹⁸. Gönderilen navlun sözleşmesinin taraflarından biri olmadığı için

⁹⁴ GÜNER ÖZBEK, s. 237.

⁹⁵ ULUĞ, s. 791-792; YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 192.

⁹⁶ BULUT, s. 35.

⁹⁷ YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 192.

⁹⁸ YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 193; Yargıtay 11. HD, 07.04.1983, E:1983/1594, K: 1983/1772; Yargıtay 11. HD, 09.07.1982, E.1982/2937, K.1982/3360 (www.kazanci.com).

navlun sözleşmesi ile bağlı değildir. Bu durumunun istisnası ise gönderilenin aynı zamanda yükleten olmasıdır⁹⁹.

TTK m. 1237/3’de konişmentoda yolculuk çarteri sözleşmesine gönderme varsa, konişmento devredilirken çarter partinin bir suretinin de yeni hamile ibraz edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Bu takdirde çarter partide yer alan hükümler, nitelikleri elverdiği ölçüde konişmento hamiline karşı da ileri sürülebilecektir. Fıkranın son cümlesinde ise TTK m. 1245’e yollamayla yolculuk çarteri sözleşmelerinde, Kanunda belirtilen emredici hükümler uygulanmazken çarter sözleşmesine dayalı bir konişmentonun düzenlenmesi durumunda, taşıtan olmayan konişmento hamili ile taşıyan arasındaki ilişkide bu emredici hükümler uygulanacaktır.

Konişmentoda, çarter partiye genel veya özel olarak yapılan atfın tahkim klozu açısından sonuçlarının değerlendirilmesi önem arz etmektedir. Konişmentoda, her hangi bir atıf bulunmadığında tahkim ile ilgili kloz konişmento hamili açısından var olmayacaktır¹⁰⁰. Çarter partiye yapılan atıfta açık bir şekilde tahkim klocunun da dâhil olduğu belirtilirse, konişmentoyu devralan tahkim şartı ile bağlı olacaktır¹⁰¹. Ancak tahkim klozu açıkça belirtilmeden yapılan genel atıfların konişmentoyu devralan için bağlayıcı olup olmadığı hususunda farklı görüşler bulunmaktadır¹⁰². Yargıtay tarafından bağlayıcı olduğu kabul edilse de, Hamburg Kuralları’na göre m. 22/2 ile tahkim klozu açıkça belirtilmediği müddetçe iyi niyetli hamil açısından bağlayıcı olmayacaktır¹⁰³.

Taşıyan kavramı, bir navlun sözleşmesinde taşıma taahhüdünde bulunan tarafı ifade etmektedir¹⁰⁴. Taşınmak üzere yükün teslim alınması veya gemiye yüklenmesiyle taşıtanın isteği üzerine konişmento düzenlenir¹⁰⁵. Bu sebeple taşıyan sıfatı konişmento düzenlemiş olmaktan değil, taşımayı taahhüt etmiş olmaktan doğmaktadır. TTK m. 1238/1’de taşıyan, konişmentoyu taşıyan sıfatıyla imzalayan veya konişmento kendi ad

⁹⁹ BOZKURT, s. 154-155.

¹⁰⁰ EKŞİ, Nuray, *Milletlerarası Deniz Ticareti Alanında “Incorporation” Yoluyla Yapılan Tahkim Anlaşmaları*, 2. Baskı, Beta Basım, İstanbul, Haziran 2010, s. 113-114.

¹⁰¹ EKŞİ, s. 114.

¹⁰² EKŞİ, s. 115.

¹⁰³ Ayrıntılı bilgi için bkz. EKŞİ, ss. 115-125.

¹⁰⁴ KULA DEĞİRMENCİ, Nil, “Konişmentonun Hukuki İlişkiyi Belirleme İşlevinin İki Boyuta ve Bu İşlevin Özellikle FOB Satışlar Açısından Değerlendirilmesi”, *İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi*, Y. 12, S. 24, Güz 2013/2, s. 150.

¹⁰⁵ KARAN, s. 35-36.

ve hesabına imzalanan kişi olarak belirtilmiştir. Maddeden anlaşılabacağı üzere taşıyan sıfatıyla imzalayan veya konişmento kendi ad ve hesabına imzalanan kişi, taşıyan olmadığını iddia ve ispat edemez¹⁰⁶.

TTK m. 1238/2’de konişmentoda taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile işletme merkezinin gösterilmemiş olduğu veya açıkça anlaşılmadığı hâllerde donatanın, taşıyan sayılacağı anlaşılmaktadır. Konişmento hamilinin açık istemi üzerine, donatan taşıyanın adı ve soyadını veya ticaret unvanı ile işletme merkezini bildirerek bunu belgelendirmiş olması durumunda taşıyan sayılmaktan kurtulacaktır. Bir sonraki fıkrada ise kaptan veya taşıyanın diğer bir temsilcisi tarafından düzenlenen konişmentoda, taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile işletme merkezinin gösterilmemiş olduğu veya açıkça anlaşılmadığı hallerde, temsilci de donatan ile birlikte taşıyan sayılacağı hüküm altına alınmıştır. Konişmento hamilinin açık istemi üzerine temsilci, taşıyanın adı ve soyadını veya ticaret unvanı ile işletme merkezini bildirerek bunu belgelendirmiş olması durumunda da taşıyan sayılmaktan kurtulacaktır.

Maddenin son fıkrasında, taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile işletme merkezinin yanlış veya geç bildirilmiş olması halinde taşıyan, donatan veya taşıyanın temsilcisi, yanlış veya geç bildirimden doğacak zararlardan müteselsilen sorumlu olacakları belirtilmiştir. Bu takdirde Kanunda öngörülen hak düşürücü süre, taşıyanın adı, soyadı veya ticaret unvanı ile işletme merkezi doğru bildirilene kadar taşıyana yöneltilecek istemler hakkında işlemeye başlamayacaktır.

Yükü teslim almaya yetkili şahıs konişmentonun meşru hamilidir. Meşru hamil konişmentoda hukuki meşru hamil olarak görünen, konişmentoyu usulüne uygun olarak devralan ve konişmentoyu elinde bulunduran kişidir¹⁰⁷. Bu sebeple konişmento, yükün teslim edileceği gönderileni belirleme fonksiyonuna da sahiptir.

TTK 1240. maddenin birinci fıkrasına göre navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine veya yükleme limanında gerçekleşip gönderilen tarafından ödenecek olan sürastarya parasına ilişkin bir kaydı içermeyen konişmento, gönderilenin navlun veya sürastarya parası ödemekle yükümlü olmadığına karine oluşturmaktadır. Bu karinenin aksi, navlun veya sürastarya parası hakkında böyle bir kayıt içermeyen konişmentoyu,

¹⁰⁶ YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 192.

¹⁰⁷ YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 193.

gönderilen de dâhil olmak üzere, devralan üçüncü kişiye karşı ispatlanamayacaktır. Diğer fıkra da, navlun yükün ölçüsüne, sayısına veya tartısına göre kararlaştırılmış ve bunlar da konişmentoda gösterilmiş olursa, konişmentoda aksine bir şart olmadıkça, navlunun buna göre belirleneceği, Kanunda belirtilen sebeplerden dolayı yüke ilişkin her hangi bir çekince konulmasının konişmentoda aksine bir şart sayılmayacağı hüküm altına alınmıştır. Son fıkra da ise navlun için taşıma sözleşmesine yollama yapılırsa bu yollamanın kapsamına boşaltma süresi, sürastarya süresi ve sürastarya parası hakkındaki hükümlerin girmeyeceği belirtilmiştir. Bu hususlara ilişkin ayrı ve açık bir şekilde atıfta bulunulması gerekmektedir.

Hapis hakkını düzenleyen TTK m. 1201'e göre taşıyan navlun sözleşmesinden doğan bütün alacakları için yük üzerinde hapis hakkına sahiptir. Hapis hakkı, yük, taşıyanın zilyetliğinde bulunduğu süre ve ek olarak, teslimden sonra 30 gün içinde mahkemeye müracaat edilmek üzere hapis hakkından doğan yetkiler kullanılabilir. Ancak bu 30 günlük içerisindeki müracaatlarda yükün hala gönderilenin zilyetliğinde bulunması gerekmektedir. TTK 1240. ve 1201. maddeleri incelendiğinde çelişen hükümlerin bulunduğu görülmektedir. TTK 1240. maddesiyle oluşan karinenin aksine bir düzenleme olarak TTK 1201. maddesinde taşıyana tüm alacakları için yük üzerinde hapis hakkı tanındığı görülmektedir.

B. Teslim Alınan veya Gemiye Yüklenen Yükü İspatı

Taşıyanın teslim aldığı veya gemiye yüklediği yük için konişmento düzenlenmekte ve düzenlenen bu konişmentoda yükün cinsini, işaretlerini, markalarını, miktarını ve haricen belli olan hal ve durumunu belirten kayıtlar içermektedir. Bu bakımdan konişmento bir nevi makbuz hükmündedir¹⁰⁸. Bu sebeple tesellüm konişmentosu taşıyanın yükü konişmentoda beyan edildiği gibi teslim aldığına, yükleme konişmentosu ise yükün taşınmak üzere gemiye yüklendiğine karine oluşturur. Ayrıca TTK m. 1239/3'de bu karinenin aksinin çekince konulmadıkça, konişmentoyu, içerdiği yük tanımına güvenerek, gönderilen de dâhil olmak üzere iyi niyetle devralan üçüncü kişiye karşı ispatlanamayacağı belirtilmiştir. Bu hüküm, yükün haricen belli olan hal ve durumuna ait kayıtlar veya taşıyan beyan etmeyip, yükün haricen belli olan hal ve

¹⁰⁸ KENDER/ÇETİNGİL, s. 127.

durumuna ait herhangi bir kaydın bulunmaması durumlarında da geçerlidir. Ancak oluşan bu karinenin aksi herkese karşı ispatlanabilmektedir¹⁰⁹.

Konişmentoda bulunan kayıtlar, mücerret olarak teslim borcu doğurmamaktadır. Konişmentodan ortaya çıkan sorumluluk yazıdan doğan sorumluluk değil, teslimden doğan sorumluluktur¹¹⁰. Taşıyan yük olarak ne teslim almış ise onu teslim etmek zorundadır. Bu sebeple konişmento mücerret kıymetli evraklar arasında bulunmamaktadır¹¹¹.

TTK m. 1145 hükmünde taşıtan ile yükleten, yük hakkında taşıyana tam ve doğru beyanda bulunmakla yükümlü oldukları ve bunlardan her biri, beyanlarının doğru olmamasından doğan zarardan taşıyana karşı sorumlu oldukları düzenlenmiştir. Bu madde yük hakkında doğru bildirimde bulunma yükümlülüğünü düzenlediği ve TTK m. 1241/1’de konişmentoya konulan yük ile ilgili kayıtlar hakkında 1145. maddenin uygulanacağı belirtildiği için yüke ilişkin olarak konişmentoya yazılan yükletenin beyanlarında da uygulanır¹¹².

TTK m. 1239/1’de konişmento yükün genel olarak cinsi, işaretleri, koli veya parça adedi, ağırlık veya miktarı hakkında beyanları da içerip taşıyan, bu beyanların fiilen teslim alınan veya yükleme konişmentosu düzenlenmiş olması halinde, fiilen yüklenen yükü doğru ve tam olarak göstermediğini biliyor veya gösterdiğinden haklı sebeplerle şüphe ediyorsa yahut bu beyanları kontrol etmek için yeterli imkâna sahip değilse, konişmentoya bu beyanların gerçeğe uymadığını, şüphesini haklı gösteren sebepleri veya yeterli kontrol imkânının bulunmadığını açıklayan bir çekince koymak zorunda olduğu belirtilmiştir.

Maddede, konişmentoya konulacak olan çekincenin gerekçesiyle birlikte konişmentoda yer alması gerektiği vurgulanmıştır¹¹³. Konulan çekincenin amacı

¹⁰⁹ YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 194-195.

¹¹⁰ ÇAĞA/KENDER, s. 91-92.

¹¹¹ KANER, s. 56; ÇAĞA/KENDER, s. 91-92.

¹¹² YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 195.

¹¹³ 6102 Sayılı TTK Madde Gerekçeleri, 1239. madde gerekçesi.

taşıyanın konişmentoda yazan kayıtlardan oluşan karineden kurtulmak ve ortaya çıkabilecek sorumluluklardan kendisini korumaktır¹¹⁴.

Aynı maddenin bir sonraki fıkrasında ise taşıyan, yükün haricen belli olan hâlini konişmentoda beyan etmeyi ihmal ederse, konişmentoda yükün haricen iyi hâlde olduğuna dair beyanda bulunulmuş sayılacağı düzenlenmiştir. Yani yükün haricen belli olan hal ve durumuna ilişkin herhangi bir kaydın bulunmamasında, yükün haricen iyi halde teslim alındığına veya gemiye yüklendiğine dair karine teşkil edecektir. Keza yükün haricen belli olan halini taşıyanın yükletenin talebine göre değil, kendi tecrübelerine dayanarak senede koyacağı kabul edilmiştir¹¹⁵.

Yükün haricen iyi hal ve durumda olduğunu belirten veya herhangi bir kaydın bulunmadığı konişmentolara temiz veya net konişmento denilmekte, iyi hal ve durumda olmadığına dair kayıtlar içeren konişmentolara ise kirli konişmento denilmektedir.

Temiz konişmento, yükün dış görünüşü, sayı, düzen ve durumları hakkında herhangi bir şerh içermeyen veyahut yükün hasarsız ve eksiksiz olduğunu belirtmek için konişmento üzerinde “*clean on board*” vb. ifadeler içeren konişmentodur. Üzerinde herhangi bir şerh olmayan konişmentolar da temiz konişmento olarak ifade edilmekte ve bu konişmentoya binaen gemiye yüklenmiş olan yükün temiz olduğu kabul edilmektedir¹¹⁶. Bu sebeple bir konişmentonun temiz olması için “*clean on board*” vb. ifadeleri taşıması mecburi değildir.

Temiz konişmento kavramı akreditif işlemlerde önem arz etmektedir. Aksi hüküm bulunmadıkça akreditif işlemlerde temiz konişmento geçerli olmaktadır. Ayrıca bazı akreditif işlemlerde yük ile ilgili herhangi bir şerh içermemesi yeterli görülmemekte, konişmento üzerinde “*clean on board*” vb. ifadelerin de bulunması istenebilmektedir.

Yükleten açısından bakıldığında, konişmentonun temiz olması hayatı önem taşımaktadır. Çünkü temiz olmayan konişmento akreditif işlemlerinde, bankalar tarafından kabul görmeyecek ve kredi işlemlerinde sorunlara sebep olacaktır. Bu

¹¹⁴ BOZKURT, s. 157; SÖZER, s. 374-375.

¹¹⁵ 6102 Sayılı TTK Madde Gerekçeleri, 1239. madde gerekçesi.

¹¹⁶ SÖZER, s. 368.

sebeple yükleten, yük temiz olmasa da taşıyandan temiz konişmento düzenlenmesini istemektedirler. Taşıyanda, gerçeğe aykırı düzenledikleri bu konişmento ile sorumluluk altına girdikleri için ek önlemler talep etmektedirler. İşte bu gibi durumlarda taşıyan, yükletenin vereceği bir “*garanti mektubu*” (*letter of indemnity*) karşılığında, temiz bir konişmento düzenlemekte ve yükletene teslim etmektedir.

Garanti mektubunun hukuki geçerliliği uluslararası alanda tartışmalıdır. Genel kanı olarak, konişmentoyu iktisap edecek olanları kandırma kastı var ise veya hasar pek aşikâr ise garanti mektubu geçersiz sayılmakla beraber, tarafları kandırma kastının olmadığı veya bu kastın ispatının mümkün olmadığı veya hasarın pek az olduğu durumlarda ise garanti mektubu geçerli olarak görülmektedir¹¹⁷.

İç hukukumuzda baktığımızda ise bu durumun TTK m. 1241’de açık bir şekilde düzenlendiği görülmektedir.

Maddeye göre taşıyan veya onun bir temsilcisi tarafından konişmentonun, yükletenin konişmentoya konulmak üzere bildirdiği kayıtlara veya yükün haricen belli olan hal ve niteliğine ilişkin bir çekince eklenmeksizin düzenlenmesi yüzünden taşıyanın uğrayacağı zararı yükletenin tazmin edeceğine dair her taahhüt veya anlaşma konişmentoyu, gönderilen de dâhil olmak üzere iyi niyetle iktisap eden bütün üçüncü kişilere karşı geçersiz olacaktır.

Ancak böyle bir taahhüt veya anlaşma taraflar arasında geçerli olacak; yalnız, taşıyan veya onun bir temsilcisi, konişmentoya yük ile ilgili çekincenin koyulmamasında, yükün konişmentodaki tanımına güvenerek hareket eden, gönderilen de dâhil, üçüncü kişileri aldatma amacı güdülmesi durumunda taraflar arasında da geçerli olmayacaktır. Bu durumda, konişmentoya konulmayan çekince, yükleten tarafından konişmentoya yazılmak üzere bildirilen kayıtlara ilişkinse taşıyan, yük hakkında doğru bildirimde bulunma yükümlülüğüne dayanarak yükletenden tazminat isteyemeyecektir.

Maddenin son fıkrasında ise aldatma kastının varlığı hâlinde taşıyanın, konişmentodaki kayıtlara güvenerek hareket eden, gönderilen de dâhil üçüncü kişilere

¹¹⁷ ÇAĞA/KENDER, s. 80-81.

karşı, bu Kanunda öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanmaksızın sorumlu olacağı belirtilmiştir.

C. Yükün Taşınacağı ve Konişmentonun İbrazı Karşılığında Teslim Edileceğinin Taahhüdü

Konişmento, yükün taşınıp varma limanına varmasıyla, yetkili hamile teslim edileceği taahhüdünü içermektedir¹¹⁸. Kanundan konişmentonun birden çok nüsha olarak düzenlenmesinde, yükün tek nüshanın meşru hamili tarafından teslim alınabileceği anlaşılmaktadır. Hamilden diğer nüshaları da teslim etmesi istenemez. Taşıyanın tek nüshayı teslim eden meşru hamile yükü teslim etmesiyle diğer nüsha sahiplerine karşı olan teslim borcu da sona ermektedir¹¹⁹. TTK m. 1236'da yükün, ancak konişmento nüshasının, yükün teslim alındığına ilişkin şerh düşülerek geri verilmesi karşılığında teslim edilebileceği belirtilmiştir.

Emre yazılı bir konişmento birden fazla nüsha olarak düzenlenmiş ise nüshalardan birinin meşru hamili taşıyana başvurup diğer nüsha hamillerinden önce yükü alırsa, yükü teslim alan hamile karşı diğer nüsha sahipleri ellerindeki konişmentoyu ibraz edip yükün teslimini isteyemezler¹²⁰. Yani teslim alan ilk meşru hamilden gerçek malik olmadığı ileri sürülüp yükün iadesi istenememektedir. Buradan anlaşılabileceği üzere Kanun, yükü önce teslim alma kavramını esas tutmuştur¹²¹.

Ancak konişmentonun birden çok meşru hamili aynı zamanda başvurursa kaptan, hepsinin istemini reddederek yükü umumi ambara veya başka güvenli bir yere tevdi etmek ve bu şekilde hareket etmesinin sebeplerini de göstererek bunu anılan konişmento hamillerine bildirmek zorunda olduğu Kanunda düzenlenmiştir¹²². Kaptan hareket tarzına ve sebeplerine ilişkin resmî bir senet düzenleme yetkisine de sahiptir¹²³.

¹¹⁸ SÖZER, s. 378.

¹¹⁹ YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 198.

¹²⁰ BULUT, s. 45; ÇAĞA/KENDER, s. 124.

¹²¹ YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 198.

¹²² BULUT, s. 45; ÇAĞA/KENDER, s. 125.

¹²³ Yargıtay 11. HD, 16.10.2001, E.2001/8066, K.2001/7989 (www.kazanci.com).

Tevdi edilen yerden yükün teslim alınması ancak müreccah hamilin başvurusu ile mümkündür. Kaptanın araştırıp bu kişiyi bulmak gibi bir zorunluluğu olmadığı için Kanun yükün tevdi edilmesini uygun bulmuştur¹²⁴.

Tevdi yeri ile konişmento hamilleri arasındaki ilişki incelendiğinde ise müşterek ciranta tarafından tedavüle çıkarılan konişmento sahipleri arasından hak sahipliği tedavüle ilk çıkan konişmento sahibinindir¹²⁵. Konişmentoların tedavül tarihlerinin aynı olması durumunda, konişmento hamilleri müşterek hak sahibi olurlar. Dolayısıyla tevdi yerinden yükü müştereken isteyebileceklerdir. Konişmentoların müşterek ciranta tarafından tedavüle çıkarılmamaları durumunda da benzer şekilde müşterek hak sahipliği söz konusudur¹²⁶.

TTK m. 1235/2’de kaptan yükü henüz teslim etmeden birden çok konişmento hamili ona başvurup ellerinde bulundurdukları konişmento nüshalarına dayanarak yük üzerinde birbirine zıt haklar ileri sürerlerse konişmentonun birden çok nüshalarını çeşitli kişilere devretmiş olan ortak ciranta tarafından yükü teslim almaya yetkili kılacak şekilde ilk önce ciro ve teslim edilmiş olan nüshanın hamili diğerlerine tercih olunacağı hüküm altına alınmıştır. Ciro edilip de başka bir yere gönderilen konişmento nüshası hakkında gönderme tarihi konişmento hamiline teslim tarihi hükmünde olacaktır.

Yük için konişmento düzenlenmiş olması, yükün bilfiil teslim edilebilme yolunu kapamamaktadır¹²⁷. Konişmentonun kendisi ile yük ayrı ayrı şahıslara devredilmesi durumunda ise *Türk Medeni Kanunu (TMK)* m. 980/2 hükmü uygulama alanı bulmaktadır. Bu madde hükmü incelendiğinde kıymetli evrakı iyi niyetle teslim alan kimse ile yükü iyi niyetle teslim alan kimse arasında uyuşmazlık çıkarsa yükü teslim alanın tercih olunacağı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla konişmento hamilinin yük üzerindeki hakları sona erecektir.

TTK m. 1232’ye göre emre yazılı bir konişmentonun varlığında, yükleten tarafından, kaptana yükün geri verilmesi veya teslimi hususunda talimatlarının geçerli olabilmesi için konişmentonun tüm nüshalarını geri vermesi gerekmektedir. Burada

¹²⁴ KANER, s. 62.

¹²⁵ ÇAĞA/KENDER, s. 126.

¹²⁶ KANER, s. 64.

¹²⁷ KENDER/ÇETİNGİL, s. 130.

yükletenin yetkili hamil görünmediği varsayımı ele alınmıştır. Zaten yükletenin yetkili hamil olması durumunda, tek bir nüshayı teslim etmesi yeterli olacaktır. Yükletenin tüm nüshaları teslim edip yükü talep etmesi, konişmento alacaklısı olduğu için değil, mevcut olan tasarruf hakkına dayanarak talepte bulunmaktır¹²⁸. Gemi varma limanına varmadan veya ara bir limanda iken bir konişmento hamili yükün teslimini istediği durumlarda da aynı hüküm uygulanacaktır. Eğer kaptan bu hükümlere aykırı hareket ederse konişmentonun meşru hamiline karşı sorumluluğu devam edecektir. Ancak konişmento emre yazılı değil, nama yazılı düzenlenmişse, yükleten ve konişmentoda adı yazılı gönderilen muvafakat ettikleri takdirde, konişmentonun hiçbir nüshası ibraz edilmese bile yük geri verilir veya teslim edilir. Yalnız konişmentonun bütün nüshaları geri verilmiş değilse taşıyan bu yüzden doğabilecek zararlar için yükü verdiği şahıstan önce teminat göstermesini talep edebilir.

Navlun sözleşmesinin, geminin varma limanına ulaşmasından önce umulmayan bir hâl yüzünden kendiliğinden veya feshedilmesi sonucunda hükümden düşmesi hâlinde de söz konusu 1232. madde hükmü uygulanacağı Kanunda belirtilmiştir.

Yükün konişmentosuz teslim edilmesi durumunda farklı ihtimaller ortaya çıkmaktadır¹²⁹. İlk olarak konişmento zayii olmuş olabilir. Bu durumda kaptan ancak mahkemeden alınan iptal kararı ile yükü teslim edebilir¹³⁰. TTK m. 765 hükmü gereği mahkemede dava açılıp iptal kararı verilmeden önce teminat karşılığında yükün hemen teslim edilmesi emredilebilir. Zayi olan konişmentonun iptali hakkında TTK 757-765 hükümleri geçerli olacaktır¹³¹.

İradesi dışında konişmento elinden çıkan kişi, muhatabın senedi ödemekten men edilmesini isteyebilecek ve mahkeme, ödemeyi meneden kararında muhataba, vadenin

¹²⁸ ÇAĞA/KENDER, s. 128-129; Yargıtay 11. HD, 11.11.2003, E.2003/4347, K.2003/10776 (www.kazanci.com), “Dosyaya sunulan konişmentoda gönderilen emre olarak gösterilmiş, ihbar adresi olarak da Lassen Ivanov Sofya/Bulgaristan olarak belirtilmiştir. Yine asıl konişmentonun da üç nüsha olarak düzenlendiği anlaşılmaktadır. Gümrük İdaresi’ne davalının verdiği özet beyanda, üç asıl konişmentonun da kendisinde olduğu bildirilmiştir. Konişmentonun malları temsil etmesi ve malları teslim alma yetkisi vermesi nedeniyle, davalının malları gümrükten alması, onun aynı zamanda malların alıcısı olduğunu da göstermektedir.”

¹²⁹ Ayrıntılı bilgi için bkz. BULUT, ss. 58-93; ÜLGNER, M. Fehmi, “Konişmentosuz Yük Teslimi”, *İstanbul Barosu Dergisi*, C. 87, S. 1, İstanbul, 2013, ss. 39-44.

¹³⁰ ÇAĞA/KENDER, s. 127; BULUT, s. 65-66; Kıymetli evrakın zıya ve iptali için bkz. PULAŞLI, Hasan, *Kıymetli Evrak Hukukunun Esasları*, 5. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, Ocak 2017, ss. 75-100.

¹³¹ ÇAĞA/KENDER, s. 128.

gelmesi üzerine senet bedelini tevdi etmeye izin verip, tevdi yerini gösterecektir. Burada yetkili mahkeme, ödeme veya hamilin yerleşim yerindeki asliye ticaret mahkemesi olmaktadır. Konişmentoyu eline geçiren kişi biliniyorsa mahkeme, dilekçe sahibine iade (istirdat) davası açması için süre verecek, süre içerisinde davanın açılmaması durumunda mahkeme, muhatap hakkındaki ödeme yasağını kaldıracaktır. Konişmentoyu eline geçiren kişinin bilinmemesi durumunda veyahut konişmento yanma, yırtılma, yok olma vb gibi haller sonucu ortadan kalkmış ise, konişmentonun iptaline karar verilmesi istenebilecektir. Ancak burada konişmentonun ziyaa uğradığını inandırıcı bir şekilde gösteren delillerin mahkemeye sunulması gerekmekte ve konişmentonun bir suretini ibraz veya konişmentonun esas içeriği hakkında bilgi verme yükümlülüğü bulunmaktadır. Mahkeme verilen açıklamaları inandırıcı bulursa, verilecek ilanla, konişmentoyu eline geçireni, konişmentoyu belirli bir süre içerisinde getirmeye davet ve aksi takdirde konişmentonun iptaline karar vereceğini ihtar eder.

Elden çıkan konişmento mahkemeye sunulursa iade (istirdat) davası açması için dilekçe sahibine süre verir. Bu süre içerisinde dava açılmaması durumunda mahkeme, konişmentoyu sunmuş olana geri verir ve muhatap hakkında ödeme yasağını kaldırır. Ancak elden çıkan konişmento belirlenen süre içerisinde mahkemeye sunulmazsa, iptaline karar verilir. Konişmentonun iptaline karar verilmiş olsa da, dilekçe sahibi kabul edene karşı konişmentodan doğan istem hakkını ileri sürebilecektir.

Mahkeme, iptal kararını vermeden önce, kabul edene, senet bedelini tevdi etmesini ve yeterli miktarda teminat karşılığında bunu ödemesini emredebilir. Bu teminat, konişmentoyu iyiniyetle iktisap eden kişinin uğrayabileceği zararlara karşılık olur. Konişmento iptal edildiği veya konişmentodan doğan haklar başka bir sebeple ortadan kalktığı takdirde, teminat geri alınır.

Konişmentonun henüz varma limanına ulaşmamış olması durumunda ise kaptan, TTK m. 1174/1 ve 1176/2 hükümleri geri yükü umumi bir ambara veya emniyetli diğer bir yere tevdi yetkisi bulunmaktadır¹³². Ayrıca TTK m. 1176/2’de bu durum taşıyana bir mecburiyet olarak yüklenmiş ve durumu taşıtana haber vermesi zorunlu tutulmuştur.

¹³² BULUT, s. 61; ÇAĞA/KENDER, s. 128.

Uygulamada tüm bu olumsuzluklardan kaçınmak adına konişmentonun henüz ulaşmadığı durumlar için garanti mektubu verilmekte ve bir de banka garantisi alınıp kaptandan yükü teslim etmesi istenmektedir. Böyle bir taahhüdü kayıtsız şartsız kabul eden taşıyan yükü konişmentosuz teslim etmek zorundadır. Bu yükümlülüğü yerine getirmez veya kaçınır ise oluşan tüm zarardan sorumlu olur¹³³. Ancak bu çözümlerin hepsi geçici olmakta ve sorunu net bir şekilde kökünden çözememektedir. İşte tam bu durumda tezimizin de konusu olan elektronik konişmento karşımıza çıkmaktadır. Elektronik konişmento, varış limanında konişmentonun hızlı bir şekilde bulunabilmesini sağlamasından ve konişmentonun zıyaı gibi bir durumun söz konusu olmayacağından ötürü konişmentosuz teslimden doğabilecek zararların önüne kolayca geçebilecektir. Meşru hamilin izni olmaksızın konişmentosuz teslimde, taşıyanın konişmento hamiline karşı sorumluluğu devam edecektir. İzni olsa dahi ileriki süreçte taşıyan için sorun olabilmesi söz konusudur.

D. Yükü Temsil İşlevi

TTK m. 1234 hükmünde yük, kaptan veya taşıyanın diğer bir temsilcisi tarafından taşınmak üzere teslim alınınca konişmentonun, konişmento gereğince yükü teslim almaya yetkili olan kişiye teslimi, birden çok konişmento hamili ile ilgili hükümler saklı kalmak şartıyla, TMK'nın 957. ve 980. maddelerinde yazılı hukuki sonuçları doğuracağı belirtilmiştir.

Konışmentonun yükü temsil işlevi (*aynı hükmü*) vasıtasıyla, yük taşıyanın zilyetliğinde bulunsa da konişmento sayesinde yükün *temlik* veya *rehni* mümkün olmaktadır¹³⁴. Bu sayede yük henüz taşınırken kolay ve hızlı bir şekilde tekrar satılabilecek veya kredi işlemlerinde kullanılabilir. Konışmentonun yükü temsil edebilmesi için madde de belirtilen şartların hepsine sahip olması gerekmekte, herhangi birinin eksikliğinde temsil işlevini yitirmektedir¹³⁵.

İlk olarak yük, kaptan veya taşıyanın diğer bir temsilcisi tarafından taşınmak üzere teslim alınmış olması gerekmektedir¹³⁶. Yani yükün zilyetliğinin taşıyana geçmiş

¹³³ ÇAĞA/KENDER, s. 128.

¹³⁴ BULUT, s. 27-28; SÖZER, s. 379-380.

¹³⁵ YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 199.

¹³⁶ ÇAĞA/KENDER, s. 114.

olması gerekmektedir. Burada yükün gemiye yüklenmiş olması şartı aranmamaktadır¹³⁷. Zilyetliğin yükün teslimi veya gemiye yüklenmesi ile geçmesi arasında bir fark gözetilmemiştir. Bu sebeptendir ki tesellüm konişmentosu da yükleme konişmentosu gibi yükü temsile sahiptir¹³⁸.

İkinci olarak konişmentonun, usulüne uygun olarak devredilmesi gerekmektedir¹³⁹. Konişmentonun, konişmento gereğince yükü teslim almaya yetkili kişiye teslimi gerekmektedir¹⁴⁰.

Son olarak ise eski TTK'nın 1104. maddesinde olduğu gibi TTK m. 1234 hükmünde de açıkça belirtilmemiş olmasına rağmen konişmentonun usulüne uygun olarak devredildiği anda, taşıyan veya kaptanın yük üzerinde zilyetliğinin devam etmesi gerekmektedir¹⁴¹. Dolayısıyla taşıyanın zilyetliği, yükün çalınması, kaybolması gibi durumlarla sona erdiği anda, konişmentonun yükü temsil işlevinden bahsedilemeyecektir¹⁴². Ancak bu şartın aranıp aranmayacağı doktrinde tartışmalıdır. Burada iki görüş ileri sürülmektedir. İlki olan mutlak teoriye göre taşıyanın bir kez yük üzerinde zilyetliğinin olması yeterli sayılmakta ve devam etmesi aranmamaktadır¹⁴³. İkincisi olarak nisbi teorinin bir alt grubu olan temsil teorisine göre zilyetliğinin bir kere ile sınırlı kalmayıp devam etmesi şartı aranmaktadır¹⁴⁴. Herhangi bir şekilde zilyetliğin kaybedilmesi durumunda konişmentoda da yükü temsil işlevini kaybedecektir¹⁴⁵.

Belirtilen bu şartların hepsinin gerçekleşmesi durumunda, maddede yapılan yollama gereği TMK'nın 957 ve 980. maddesindeki hukuki sonuçlar ortaya çıkacaktır. TMK 980. maddeden yükü temsil eden konişmentonun teslimi, yükün teslimi gibi bir sonuç doğacaktır. TMK 957. maddeye göre ise yükü temsil eden konişmentonun rehnedilmesiyle yük üzerinde rehin hakkı doğacaktır. Dolayısıyla mülkiyetin devrinde

¹³⁷ ŞENER, s. 40.

¹³⁸ KENDER/ÇETİNGİL, s. 131.

¹³⁹ BULUT, s. 28.

¹⁴⁰ KENDER/ÇETİNGİL, s. 131.

¹⁴¹ ÇAĞA/KENDER, s. 115; BULUT, s. 28.

¹⁴² ŞENER, s. 40.

¹⁴³ ÇAĞA/KENDER, s. 100 vd.

¹⁴⁴ ULUĞ, s. 800; ÇAĞA/KENDER, s. 100 vd.

¹⁴⁵ KENDER/ÇETİNGİL, s. 131; YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 200; ÇAĞA/KENDER, s. 100 vd.

olduğu gibi konişmento vasıtasıyla yük üzerinde rehin konulabilecek ve konişmentoya konulan rehin hakkı, yük üzerine konulması ile eşit sonuç doğuracaktır¹⁴⁶.

Doktrinde tartışmalı olmakla birlikte rehin hakkının konulması için konişmentonun bütün nüshalarının teslim edilmesi istenebilmektedir¹⁴⁷. Bu durum Türk hukukunda, TMK 957/2. maddesindeki düzenleme ile daha açık hale getirilmeye çalışılmıştır. Maddeye göre, yükü temsil eden konişmentodan başka özel bir *rehin senedi (variant)* düzenlenmişse, rehinli alacak miktarının ve muaccel olduğu tarihin konişmento üzerine yazılmış olması koşuluyla rehin senedinin rehnedilmiş olması yeterli olacaktır. Ancak uygulamada bir çözüm yolu olan ikinci senet uygulamasına çok fazla rastlanılmamakta, konişmento üzerinde rehin söz konusu olduğunda tüm nüshaların teslimi istenilmektedir¹⁴⁸.

VIII. DİĞER TAŞIMA SENETLERİ

6102 sayılı TTK'da günümüz şartları da göz önüne alınarak, eski TTK'dan farklı biçimde konişmento ile ilgili hükümlerin bulunduğu ayrım "*Denizde Taşıma Senetleri*" başlığı altında düzenlenmiştir. Buradaki amaç deniz ticaretindeki ihtiyaçlardan dolayı ortaya çıkan, konişmento dışındaki senetlerinde bu ayrım altındaki hükümlere tabi olabilmesini sağlamaktır. Bu anlayışla konteynır taşımasında ön plana çıkan "*yük senedi*" (*waybill*) gibi senetleri de kapsamı sağlanmıştır. Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kuralları gibi yeni sayılabilecek uluslararası düzenlemelerde de benzer bir anlayış söz konusudur. Ancak Kanunda denizde taşıma senetleri hükümlerinin düzenlenmesinde konişmento esas alınmış, diğer denizde taşıma senetleri tek bir madde ile ele alınıp, konişmento hükümlerine yollama yapılmıştır.

Bahsi geçen bu tek madde TTK'nın 1242. maddesi olup madde başlığı "*diğer denizde taşıma senetleri*" şeklindedir. Maddede, taşıyanın taşınacak yükü teslim aldığını göstermek üzere düzenlediği konişmentodan başka her tür senet, taşıma sözleşmesinin yapılmış ve yükün senette yazılı olduğu gibi taşıyan tarafından teslim alınmış olduğuna karine oluşturacağı düzenlenmiştir. Ancak bu karinenin aksi ispatlanabilecektir.

¹⁴⁶ KANER, s. 61; KENDER/ÇETİNGİL, s. 132; YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 200.

¹⁴⁷ KANER, s. 61; ÇAĞA/KENDER, s. 116 vd.

¹⁴⁸ ÇAĞA/KENDER, s. 118-119.

Her ne kadar aynı bölümde düzenlenmiş olsa da, diğer denizde taşıma senetlerinin konişmento ile arasında farklar bulunmaktadır. Bunlar; kıymetli evrak olmamaları, yükün teslimi senedin ibrazına bağlı olmaması ve senetteki kayıtların herkese karşı aksi ispatlanabilir karine olması şeklinde belirtmek mümkündür¹⁴⁹.

IX. DEĞERLENDİRME

Geleneksek konişmentonun incelendiği bu bölümde, elektronik konişmento üzerinde durulmadan önce geleneksel kâğıt konişmentonun mahiyeti ve işlevleri açıklanarak, elektronik konişmentonun taşınması gereken nitelik ve işlevler belirlenmiş olmaktadır. Geleneksel konişmento için belirtilen nitelik ve işlevlerin en az asgari düzeyde elektronik konişmento tarafından da karşılanması gerekmektedir. Böylece tarafların geleneksel kâğıt konişmentoya duydukları güven elektronik konişmentoya karşı da oluşacak ve elektronik konişmentonun kabul görüp yaygınlaşması sağlanacaktır.

Uluslararası bir alan olan deniz ticaretinde güven esasının ön planda olması tarafların daha gelenekselci bir yapıya bürünmelerine sebep olabilmektedir. Dolayısıyla da oluşturulacak olan elektronik konişmentonun benimsenmesi ve geleneksel konişmentonun yerini alması, geleneksel konişmentonun işlevlerini ne ölçüde karşıladığına bağlı olacaktır.

¹⁴⁹ KANER, s. 64.

İKİNCİ BÖLÜM

ELEKTRONİK TİCARET VE ELEKTRONİK BELGELER

I. ELEKTRONİK TİCARET

A. Genel Olarak

Ticaret terimi ekonomik ve hukuk bilimleri açısından farklı kapsamlara sahip olmakta ve ekonomi bilimi açısından ticaret, malların üretilip tüketilmesine kadar geçen aşamalarda gerçekleşen aracılık faaliyetleridir¹⁵⁰. Hukuki olarak ise ticaret, malların üretilip tüketilmesine kadar geçen sürenin yanı sıra üretim ve tüketim aşamalarını da kapsamaktadır¹⁵¹. Yapılan işlemlerin denizde gerçekleştirilmesi durumunda ise “*deniz ticareti*” kavramı ortaya çıkmaktadır¹⁵². Buradan anlaşılabacağı üzere ticaretin, deniz ticareti kapsamında olabilmesi, satılan mal veya hizmet ile ilgili değil kullanılan ortam ile alakalıdır¹⁵³.

Ticarette *bilgi birikimi*¹⁵⁴, ticaretin yürütülmesi için izlenen adımların en önemlilerinden biridir. Çünkü bir malın üretilmesi, pazarlanması için veya satışı için gerekli olan ilk şey bilgidir. Tarihsel olarak bakıldığında bilgilerin saklanması, önce duvar ve düz zeminlere çizimlerle daha sonra kurutulan hayvan derileri gibi korunabilecek ve taşınabilecek zeminlere ve kâğıdın icadı ile de kâğıt vasıtasıyla gerçekleştirilmiştir. Ancak gelişimin kâğıt ile sınırlı kalamayacağı görülmektedir. Çünkü teknoloji ile iletişim hızlanmış, hızlı iletişim ticarete hız getirmiştir. Kâğıt her ne kadar bilgilerin saklanması ve iletilmesi için en güvenli araç olsa da bu hıza yetişmesi imkânsızdır. Bu sebeple ilk olarak günlük hayatta olmak üzere kâğıdın yerine teknolojik

¹⁵⁰ BİLGİLİ, Fatih/DEMİRKAPI, Ertan, *Ticari İşletme Hukuku*, 5. baskı, Dora Basım Yayın, Bursa, Eylül 2014, s. 1; ARKAN, Sabih, *Ticari İşletme Hukuku*, 23. Basımdan Tıpkı Basım, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, Ekim 2017, s. 1.

¹⁵¹ BİLGİLİ/DEMİRKAPI, s. 1; ARKAN, s. 1.

¹⁵² KARAN, s. 73.

¹⁵³ KARAN, s. 73.

¹⁵⁴ Ayrıntılı bilgi için bkz. TURAN, Aykut Hamit/ŞENKAYAS, Hüseyin, “İşletmeler İçin Bilgi Birikimi Yönetimi”, *Yönetim ve Ekonomi: Celal Bayar Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Yıl: 2006, C. 13, S. 1, ss. 17-26, Manisa.

yeni araçlar kullanılmaya başlanmıştır. Ayrıca kâğıt tekrar tekrar kullanılmak için çok fazla uygun bir araç değildir. Her ne kadar geri dönüşümü mümkün olsa da sınırlı kalmakta, bu da masrafların artmasına neden olmaktadır. Bu tür masrafları ticaret açısından ele aldığımızda ise hiç de azımsanmayacak boyutlarda oldukları görülmektedir¹⁵⁵. Deniz ticaretinde ise belgeleme masraflarının, taşıma bedelinin %10-15¹⁵⁶ civarına tekabül ettiği görülmektedir.

Tüm bu etkenler ile birlikte, kâğıt kullanımının devam edilebilmesi için postalama hizmetlerinin de gelişmesi gerekmektedir. Belgelemeden kaynaklanan masraflar görmezden gelinse de ticaretteki iletişim ve alış-verişin devamı için gönderilen belgelerin zamanında ulaşması en önemli ihtiyaçtır. Ancak posta hizmetlerindeki gelişmeler eskiye nazaran iyi bir konumda olsalar da ticarete hızla ihtiyaç duyulmakta ve posta hizmetleri bu hızla yetişmekte zorlanmaktadır. Dolayısıyla bu açıdan da kâğıdın günümüz ihtiyaçlarını karşılayamaması muhtemeldir.

Teknolojideki gelişmelerin geldiği boyut hem verinin saklanması hem de gönderilmesi için kâğıdın yerini alabilecek konuma gelmiştir. Hele ki bilgisayarın icadı ile bu süreç muazzam bir ivme kazanmıştır¹⁵⁷. Önceden iletişim için telgraf, faks gibi araçlardan yararlanılsa da bu ve benzer araçların bilgisayar ile kıyaslanması imkânsızdır. Ayrıca iletişim için kullanılsalar da verinin depolanması için yine kâğıda ihtiyaç duyulmaktadır¹⁵⁸.

Bilgisayarla başlayan bu süreç, internet gibi iletişim ağlarının da eklenmesiyle günlük ve ticari yaşama hız getirmiş ek olarak masraflarda da azalma meydana gelmiştir. Ayrıca bilgisayar ile kâğıda olan bağımlılıkta ortadan kalkmıştır.

Deniz ticaretinde de bilgisayar ve iletişim ağları sayesinde hem taraflar arasında hem de gemi ile kara arasında iletişim daha kolay hale gelmiştir. Verilerin tamamen

¹⁵⁵ KUBILAY/AKINTÜRK, s. 336; KAYA, s. 53-54.

¹⁵⁶ KARAN, s. 74.

¹⁵⁷ SVENSSON, Björn, “Electronic Bill of Lading”, University of Lund, Faculty of Law, Master Thesis, Lund, 2010, s. 13-14; FABER, Diana, “Electronic Bills of Lading”, *Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part II, May 1996, s. 232-233.

¹⁵⁸ KARAN, s. 74-75.

bilgisayarda saklandığı ve iletişimin de bilgisayar ile sağlandığı bu yeni süreçte karşımıza yeni bir kavram olan “*elektronik deniz ticareti*” çıkmıştır¹⁵⁹.

B. Elektronik Ticaret Tanım ve Kapsamı

Dünya Ticaret Örgütü’ne göre *elektronik ticaret*; mal ve hizmetlerin üretim, reklam, satış ve dağıtımlarının telekomünikasyon ağları üzerinden yapılması, Birleşmiş Milletler Yönetim, Ticaret ve Ulaştırma İşlemleri Kolaylaştırma Merkezi (UN/CEFACT)’a göre; iş, yönetim ve tüketim faaliyetlerinin yürütülmesi için yapılanmış ve yapılanmamış iş bilgilerinin, üreticiler tüketiciler ve kamu kurumları ile diğer organizasyonlar arasında elektronik araçlar üzerinden paylaşılması, İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD)’e göre ise; sayısallaştırılmış yazılı metin, ses ve görüntünün işlenmesi ve iletilmesine dayanan, kişileri ve kurumları ilgilendiren tüm ticari işlemler şeklinde tanımlanmaktadır¹⁶⁰.

Ayrıca 6563 sayılı *Elektronik Ticaretin Düzenlenmesi Hakkında Kanun*’u¹⁶¹ m. 2/a’da elektronik ticaret; fiziki olarak karşı karşıya gelmeksizin, elektronik ortamda gerçekleştirilen çevrim içi iktisadi ve ticari her türlü faaliyeti olarak tanımlanmaktadır.

Bu tanımlardan yola çıkarak elektronik deniz ticareti tanımını ise elektronik ya da benzeri bir sistem ile kaydedilip görüntülenen ticari içerikli verilerin, elektronik ya da benzeri bir sistem yoluyla değişimi suretiyle yapılan deniz ticareti şeklinde tanımlamak mümkündür¹⁶².

Elektronik deniz ticaretindeki unsurları ele alacak olursak ilk göze çarpan unsur, *elektronik veridir*¹⁶³. Elektronik veri, 5070 sayılı *Elektronik İmza Kanunu*¹⁶⁴ m. 3(a)’da elektronik, optik, dijital veya benzeri yollarla üretilen, taşınan veya saklanan kayıtlar olarak tanımlanmıştır. Elektronik deniz ticaretindeki ikinci unsur, verilerin elektronik ya

¹⁵⁹ KARAN, s. 76.

¹⁶⁰ GAZİOĞULLARI, Adem, “Elektronik Ticaret ve Elektronik Ticaretin Gümrük Mevzuatı Bakımından Değerlendirmesi”, Çağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Mersin, 2014, s. 13.

¹⁶¹ Bkz. aşağıda s. 56 vd.

¹⁶² KAYA, s. 5 vd; KARAN, s. 76.

¹⁶³ KARAN, s. 76.

¹⁶⁴ Bkz. aşağıda s. 57 vd.

da benzeri bir sistem ile kaydedilip görüntülenmeleridir¹⁶⁵. Buradaki önemli husus, verilerin aktarılması aşamalarının bir kısmının değil, tümünün elektronik ortamda yapılıyor olmasıdır. Son unsur ise verilerin elektronik ya da benzeri bir sistem yoluyla değişimdir¹⁶⁶. Elektronik verilerin fiziki ortama dökülmeden sadece elektronik ortamda değişimin yapılması gerektiği anlaşılmaktadır.

Elektronik ticaret, doğrudan ve dolaylı olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Elektronik ortamda yapılmakta olan bankacılık, aracılık gibi hizmetler doğrudan elektronik ticarete girmekte, fiziki belgelerin elektronik ortama aktarılmasıyla gerçekleştirilen elektronik iletişim ise dolaylı elektronik ticaret olmaktadır¹⁶⁷. Burada geçmekte olan elektronik iletişim ise geniş anlamıyla bilgisayar, televizyon, radyo, teleks, faks vb. teknolojik araçların kullanımıyla gerçekleştirilen iletişim anlamına gelirken; dar anlamda ise bilgilerin veri mesajı biçiminde bilgisayarlar vasıtasıyla oluşturulması, gönderilmesi ve görüntülenmesi suretiyle başta internet olmak üzere yalnız ağlar ile yapılan iletişimi anlamına gelmektedir¹⁶⁸.

Elektronik ticarete verilerin saklanması ve iletilmesini, birçok araç ve yöntem ile gerçekleştirmek mümkündür. Ancak günümüzde en yaygın olan araç bilgisayardır. Bilgisayarlardan sonra ise, günümüzde gittikçe yaygınlaşan tabletleri ve bilgisayarlar kadar fonksiyon sahibi olmaya başlayan cep telefonlarını söylemek mümkündür. Belirtilen bu araçlar hem verilerin oluşturulması hem saklanması hem de gönderilmesini sağlayabilmektedirler. Ancak tüm bu cihazların ortak bir noktada, yani bir iletişim ağında birleşmesi gerekmektedir. Bu da iletişim ağlarının en büyüğü olan internet vasıtasıyla mümkün olmaktadır.

Elektronik iletişimde gerekli olan, sadece elektronik araçların ağlar vasıtasıyla birbirlerine bağlanması değildir. Çünkü elektronik araçlar birbirlerinden farklı yazılıma sahip olabilmekte, farklı yazılım dili kullanabilmektedirler. Bu sebeple, ağa bağlanan elektronik araçların birbirlerini tanımaları ve veri iletiminde bulunabilmeleri için

¹⁶⁵ KARAN, s. 77.

¹⁶⁶ KARAN, s. 77.

¹⁶⁷ KAYA, s. 13-14; KARAN, s. 77.

¹⁶⁸ ÖNDER BALABAN, Semiha, “Milletlerarası Özel Hukukta Elektronik Sözleşmeler”, Süleyman Demirel Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Isparta, 2016, s. 8.

birbirlerini tanımlayacak ve bağlantının yazılımsal olarak kurulmasını sağlayacak programlara da ihtiyaç duyulmaktadır¹⁶⁹.

İnternet tanımında önce ağ kavramına değinilirse, bilgisayarlar arasında bağlantı sağlayıp ağı bağlı olan bilgisayarın birbirlerine veri aktarılmasını sağlayan teknik altyapı *ağ* olarak tanımlanmaktadır¹⁷⁰. Ağlar için; kurumsal ağlar, hususi ağlar ve iç-dış ağ olmak üzere ayrımlara gidilmektedir. *İç ağlar (intranet)* bir kurumun veya işletmenin kendi aralarındaki iletişim için kurdukları ağlardır. *Dış ağ (extranet)* ise bir kurum veya işletmenin başka bir işletme veya kurum ile iletişim kurduğu ağlara denilmektedir. Dış ağ sadece belli bir kesimin bağlanabileceği kapalı dış ağ şeklinde olabileceği gibi dünyada tüm bilgisayarların bağlanabileceği açık dış ağ (*internet*) şeklinde de olabilmektedir.

Açık dış ağın bilinen ismi internettir¹⁷¹. İnternet (international network - milletlerarası ağ) tüm bilgisayarların veya gerekli teknik donanımına sahip elektronik cihazların bağlanabileceği (Transmission Control Protocol/Internet Protocol) TCP/IP tabanlı bir veri ağıdır¹⁷². İnternetin tüm kullanıcılara açık olması beraberinde güvenlik sorunlarını da getirmektedir. Bu sebeple güvene dayalı bir yapının olduğu deniz ticaretinde daha çok kapalı dış ağ sistemi kullanılmaktadır¹⁷³. Ancak bazı kuruluşlar veya işletmeler, internet tabanlı olarak internet üzerinde sadece kendilerinin bağlanabileceği kapalı dış ağ oluşturarak kullanma yoluna da gidebilmektedirler¹⁷⁴. Dolayısıyla internet bir bakımdan kapalı bir dış ağ işlevi de görebilmektedir¹⁷⁵.

İnternetin bir merkez tarafından kontrol edilmemesi her hangi bir ülke, kurum veya kuruluşun tekelinde bulunmaması ve belgeleme, iletim masraflarını en aza indiren bir yol olmasından ötürü önemlidir¹⁷⁶. Bu sebeple elektronik ticaret ve buna bağlı olarak

¹⁶⁹ KARAN, s. 78; KAYA, s. 13-14.

¹⁷⁰ ÖNDER BALABAN, s. 4.

¹⁷¹ ÖNDER BALABAN, s. 4-5.

¹⁷² BÜYÜKBALLI, Didem, “Türk Ticaret Hukuku’nda Elektronik İşlemler”, Akdeniz Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Antalya, 2011, s. 8; KARAN, s. 80.

¹⁷³ KARAN, s. 80.

¹⁷⁴ KARAN, s. 80.

¹⁷⁵ Ayrıntılı bilgi için bkz. BÜYÜKBALLI, s. 5 vd.; KARAN, s. 80.

¹⁷⁶ ÖNDER BALABAN, s. 7.

elektronik deniz ticareti gittikçe büyümekte, gelecekte de deniz ticaretinin sadece elektronik ortam vasıtasıyla gerçekleştirileceği öngörülmektedir¹⁷⁷.

C. Deniz Ticaretinde Elektronik İşlemler, Yarar ve Sakıncaları

Deniz ticaretinde gerçekleştirilen birçok işlem yapılırken, elektronik yollar kullanılmaktadır. Yüke gemi - gemiye yük bulunması, yükün denizaşırı satılması - alınması, yükün taşınması, yükün ve geminin sigortalanması, taşıma için yapılan resmi işlemler, geminin ve mürettebatının istek ve gereksinimleri gibi geniş bir alanı kapsayan bu işlemlerin deniz ticaretinde elektronik yollardan yapılması mümkündür.

Deniz ticaretinde yapılan tüm bu ve benzeri işlemlerin kısmen elektronik ortamda yapılması, elektronikleşme adına asıl istenen sonucu vermeyebilir. Bir belgenin belli bir aşamada elektronik belgeden kâğıt belgeye dönmesi ve daha sonra tekrar elektronik belgeye dönüştürülmesi hiçbir fayda sağlamayacaktır. Örnek vermek gerekirse, elektronik olarak düzenlenen bir konişmento, düzenlendiği andan tedavülden kalktığı ana kadar elektronik olması halinde, asıl istenen sonuca ulaşılmış olacaktır. Gümrükleme veya vergilendirme gibi resmi işlemlerde geleneksel kâğıt konişmentonun istenmesi sebebiyle, elektronik konişmentonun kâğıt konişmentoya dönüştürülmesi ile konişmentonun baştan itibaren kâğıt konişmento olarak düzenlenmesi arasında fark olmayacaktır.

Günümüz şartları göz önüne alınarak, bir yükün satılıp gemiye yüklenmesinden, boşaltma limanına varıp alıcıya teslim edilmesine kadar tüm işlemlerin elektronik yoldan yapılması yakın bir zaman için güç bir ihtimaldir. Çünkü bir taşıma işleminin tüm ayaklarındaki herkesin elektronik yolları kullanmasını sağlamak zor ve uzun bir süreçtir. Bu sebeple elektronikleşmenin kısım kısım yapılması ve zamanla benimsenip kendiliğinden ticari teamül haline dönüşmesi daha uygun olacaktır. Taşıma esnasında kullanılan tüm belgelerin elektronik ortamda düzenlenmese bile sadece konişmentonun elektronik olarak düzenlenmesi, deniz ticaretindeki elektronikleşme için büyük bir adım olacaktır. Ancak burada da dikkat edilmesi gereken husus, hangi evrak olursa olsun elektronik olarak düzenlenmişse, kullanımda kaldığı sürece elektronik olarak kullanılması, kâğıt belgeye dönüştürülmemesidir.

¹⁷⁷ KARAN, s. 81; KAYA, s. 20 vd.

Deniz ticaretinde elektronik işlemlerin kullanılmaya başlaması, herhangi bir değişikliğe sebep olmayacaktır. İşlemler eskisi gibi gerçekleştirilmeye devam edilecek sadece kâğıt belge kullanmak yerine elektronik belgeler düzenlenerek, elektronik yoldan ticaret gerçekleştirilecektir. Bununla birlikte önceden olmayan elektronik şebeke hizmeti, elektronik sicil gibi elektronikleşme ile ilgili bazı yeni işlemler ortaya çıkacaktır¹⁷⁸. Yine denizaşırı satışlar, sigorta işlemleri, idari işlemler ve ödeme işlemleri gibi bazı işlemler artık elektronik ortamda yapılmaya başlanacaktır¹⁷⁹. Yeni ortaya çıkan ve elektronikleşen tüm bu hizmetlerin alt yapıları sağlanmalı ve gerekli olan hukuki zemin oluşturularak desteklenmelidir.

Deniz ticaretinde elektronik işlemler; yük ve gemi sahiplerinin kolay buluşup sözleşme yapmaları, uluslararası boyutta işlem yapma olanağı sağlaması, ulaşılabilirliğin artmasıyla rekabetin gelmesi ve bu sayede kalitenin artması, reklam ve pazarlama masraflarının azalması, bürokraside azalma ve kolaylık, ticari iş ve işlemlerin sürelerinin kısılması, daha hızlı ve anlık iletişim sağlanması, taşıma ve belgeleme maliyetlerinin azalması, mal ve navlun bedellerinin ödenmesinde hız ve kolaylık gibi yararları bulunmaktadır¹⁸⁰. İşlemlerin bilgisayar başında tek bir tuşla yapılması bile taraflar için çok büyük bir kolaylık sağlayacaktır.

Elektronik ticaret ve dolayısıyla elektronik deniz ticaretinin sakıncalarına değinilirse, en önemli sorunun, güvenlik olduğu göze çarpar¹⁸¹. Sanal ortamda gerçekleştirilen bilgisayar korsanlığı, kişisel bilgi ve verilerin çalınmasına, tarafların birbirlerine ve sisteme ön yargılı yaklaşımlarına sebep olmaktadır¹⁸². Öncelikle deniz ticaretinde elektronik işlemler kullanılmakla birlikte, konişmento gibi taşıma belgeleri için yeni yeni kullanılmaya başlanmıştır. Dolayısıyla deniz ticareti taraflarının yeni olan bu oluşuma güvenmeleri ve itimat kazanmaları zaman alacaktır. Dünyadaki deniz ticaretinin boyutu düşünüldüğünde ise bu şüpheli yaklaşım pekâlâ anlaşılmaktadır. Hele de bilgisayar korsanlığı gibi durumlarla karşılaşan tarafların çok fazla olumlu yanı olmasına rağmen elektronik işlem ve belgelere sıcak bakmamaları olasıdır. Konişmento

¹⁷⁸ KARAN, s. 85 vd.

¹⁷⁹ KARAN, s. 85 vd.

¹⁸⁰ ÇAĞA/KENDER, s. 1 vd.; KARAN, s. 73 vd.; ÖNDER BALABAN, s. 23-24.

¹⁸¹ ÖNDER BALABAN, s. 25-26.

¹⁸² ÖNDER BALABAN, s. 25-26.

gibi yükü temsil eden kıymetli evraklar söz konusu olduğunda ise elektronik işlemlere geçişte tarafların istekleri daha da kırılabilmektedir¹⁸³.

Günümüzde karşılaşılan bir diğer sorun, elektronik işlem ve belgelerin geçerliliklerini düzenleyen hukuki alt yapının uluslararası yeknesaklığının oluşturulmasıdır. Taraflar yaptıkları işlemlerde karşılaşılabilecekleri sorunlar için güvence olabilecek hukuki düzenlemeler istemektedirler. Bu sebeple hakkını tam olarak kanıtlayıp savunamayacağını düşünen bir taraf, yaptığı işlemlerde elektronik işlemleri tercih etmeyecektir. Dolayısıyla ilk olarak hukuki zemin oluşturularak tarafların güveninin kazanılması gerekmektedir. Bir sonraki aşama ise kullanılacak olan sistemlerin oluşturulmasıdır. Geliştirilen sistemler, deniz ticareti ile ilgili tarafların büyük bir kesimi tarafından kabul görüp kullanıyor olması gerekmektedir. Bu güne kadar geliştirilen birçok sistem, banka sektörü gibi, bazı sektörlerce kabul görmediği için başarısız olmuştur. İleriki kısımlarda tüm sistemler ayrıntılı olarak açıklanıp karşılaşılan güçlüklerle değinilecektir.

II. ELEKTRONİK BELGELER

A. Elektronik Belge ve Elektronik İmza Kavramları

Elektronik ticaret ile ilgili düzenlemelere geçilmeden önce elektronik belge ve elektronik imza kavramlarına değinmekte fayda vardır.

Elektronik belge, elektronik ortamda oluşturulan çeşitli bilgiler olarak belirtilebilir. Kullanıcıyı tanımlama ve ileride üzerinde durulacak olan açık ve kapalı anahtara ait bilgileri ihtiva etmektedir. Daha genel bir tanım ile elektronik ortamda oluşturulan, resmi veya resmi olmayan her türlü belgeyi, elektronik belge olarak değerlendirmek mümkündür¹⁸⁴.

Elektronik bir belge düzenlenildikten sonra belgeyi düzenleyeni belirtip, ispatlayan ve belgeyi onayladığını gösteren bir araca gereksinim duyulmuştur. Bu gereksinimi geleneksel kâğıt belgelerde imza karşılamaktadır. Elektronik belgelerde de bu ihtiyaç göz önüne alınarak *elektronik imza* terimi ortaya çıkmıştır.

¹⁸³ KAYA, s. 141-142; KARAN, s. 73 vd.

¹⁸⁴ GAZİOĞULLARI, s. 15.

Elektronik imzadan önce imzanın hukuki niteliğine bakacak olursak imza ile ilgili hükümlerin (*Türk Borçlar Kanunu*) TBK¹⁸⁵ düzenlenmiş olduğunu görmekteyiz. Sözleşmeler kural olarak herhangi bir şekil şartına bağlanmamış olmakla beraber TBK m. 14/1’de yazılı şekilde yapılması öngörülen sözleşmelerde borç altına girenlerin imzalarının bulunması zorunlu kılınmıştır. Ancak aynı maddenin bir sonraki fıkrasına göre Kanunda aksi öngörülmedikçe imzalı bir mektup, asılları borç altına girenlerce imzalanmış telgraf, teyit edilmiş olmaları kaydıyla faks veya buna benzer iletişim araçları ya da güvenli elektronik imza ile gönderilip saklanabilen metinler de yazılı şekil yerine geçecektir. Bu hükümle bağlantılı olarak TBK m.15’de de; imzanın, borç altına girenin el yazısıyla atılması zorunlu tutulmuştur. Yine burada da güvenli elektronik imzaya istisna getirilip güvenli elektronik imzanın da el yazısıyla atılmış imzanın bütün hukuki sonuçlarını doğuracağı düzenlenmiştir.

İmza kişinin kimliğini teyit ettiği gibi imzalanan belgede yazanları okuduğunu, onayladığını, belgeden doğan hak ve yükümlülükleri kabul ettiğini ve hukuken kendisini bağladığını da teyit etmektedir. Bu sebeple elektronik belgelerde kullanılan elektronik imzanın da aynı sonuçları doğuracağını söylemek mümkündür.

2001 yılında hazırlanan Elektronik İmzaya İlişkin UNCITRAL Model Kanunu¹⁸⁶ m. 2/a’ya göre *elektronik imza*, veri mesajı ile ilintili olarak imza sahibini teşhis etmede kullanılabilen ve veri mesajında yer alan bilginin imza sahibi tarafından onaylandığını gösteren veri mesajı ile mantıklı bir şekilde ilişkilendirilmiş veya veri mesajına eklenmiş olan elektronik biçimdeki veriyi ifade etmektedir¹⁸⁷.

5070 sayılı Elektronik İmza Kanunu (EİK) m. 3/b’de *elektronik imza*, başka bir elektronik veriye eklenen veya elektronik veriyle mantıksal bağlantısı bulunan ve kimlik doğrulama amacıyla kullanılan elektronik veri olarak belirtilmiştir. Kanunda geçen elektronik verinin tanımını yapmış olmakla beraber, tekrar belirtmek gerekirse, elektronik veri; elektronik, optik veya benzeri yollarla üretilen, taşınan veya saklanan kayıtlardır.

¹⁸⁵ Bkz. aşağıda s. 59 vd.

¹⁸⁶ Bkz. aşağıda s. 67 vd.

¹⁸⁷ Elektronik İmzalara İlişkin UNCITRAL Kanun Tasarısı madde çevirileri, Aslı Deniz HELVACIOĞLU tarafından hazırlanan ve *Yasa Hukuk Dergisi*, C. 20, S. 232, Mart 2001/3’de yayınlanan çeviriden alınmıştır.

EİK’da elektronik imzanın tanımı yapıldıktan sonra elektronik imza çeşitleri göz önüne alınarak hangi elektronik imzanın hukuken bağlayıcılık taşıyacağı düzenlenmiştir. Bu sebeple karşımıza “*güvenli elektronik imza*” terimi çıkmaktadır. Buradaki asıl önemli husus, çıkabilecek olan ihtilafları önlemek için açık bir şekilde EİK m. 5’de güvenli elektronik imzanın, elle atılan imza ile aynı hukukî sonucu doğuracağı belirtilmesidir. Buradan da anlaşılacağı üzere aynı hukuki sonucu doğurabilmesi için imzanın, güvenli elektronik imza olması şartı aranmaktadır.

EİK m. 4’de göre güvenli elektronik imza; münhasıran imza sahibine bağlı olan, sadece imza sahibinin tasarrufunda bulunan güvenli elektronik imza oluşturma aracı ile oluşturulan, nitelikli elektronik sertifikaya dayanarak imza sahibinin kimliğinin tespitini sağlayan ve imzalanmış elektronik veride sonradan herhangi bir değişiklik yapıp yapılmadığının tespitini sağlayan elektronik imzadır.

Kanun maddesi incelendiğinde bir imzanın güvenli elektronik imza olarak değerlendirilebilmesi için ilk şart, sadece imza sahibine bağlı olmalı ve böylece bağlayıcılık işlevini yerine getirmelidir. İmza sahibinin kim olduğunu tespit edilmesini sağlayabilmelidir. Bir diğer unsur olarak ise güvenli elektronik imza, belgenin doğruluğunu ve bütünlüğünü teyit edebilmelidir. İmza ile belge arasında bir bağlantının olması gerekmekte ve sonradan her hangi bir değişiklik yapılması durumunda, bu değişikliğin anlaşılmasını sağlayabilmesi gerekmektedir. Bu sebeple imza, belgeye ayrılmaz bir şekilde iliştilmelidir. Bir diğer unsur ise güvenli elektronik imza, imza sahibinin kim olduğunu ortaya çıkarabilmelidir. Elle atılan imzaların incelenmesi sonucunda, imzanın ait olduğu kişiyi ortaya çıkarılabildiği gibi güvenli elektronik imzanın da ait olduğu kişinin anlaşılabilmesi gerekmektedir. Son olarak ise güvenli elektronik imza oluşturma araçları ile oluşturulup imza doğrulama araçları ile de doğruluklarının tespiti gerekmektedir¹⁸⁸. Burada geçen imza oluşturma araçları, elektronik imza oluşturmak üzere, imza oluşturma verisini kullanan yazılım veya donanım aracını ifade ettiği ve imza doğrulama araçlarının ise elektronik imzayı doğrulamak amacıyla imza doğrulama verisini kullanan yazılım veya donanım araçları olduğu Kanunda belirtilmiştir. Bu güvenli imza oluşturma araçları EİK m. 6’da ve imza doğrulama araçları ise EİK m. 7’de sayılmıştır.

¹⁸⁸ KARAN, s. 143-144.

EİK m. 6'ya göre:

“Güvenli elektronik imza oluşturma araçları;

- a) Ürettiği elektronik imza oluşturma verilerinin kendi aralarında bir eşi daha bulunmamasını,
 - b) Üzerinde kayıtlı olan elektronik imza oluşturma verilerinin araç dışına hiçbir biçimde çıkarılamamasını ve gizliliğini,
 - c) Üzerinde kayıtlı olan elektronik imza oluşturma verilerinin, üçüncü kişilerce elde edilememesini, kullanılamamasını ve elektronik imzanın sahteciliğe karşı korunmasını,
 - d) İmzalanacak verinin imza sahibi dışında değiştirilememesini ve bu verinin imza sahibi tarafından imzanın oluşturulmasından önce görülebilmesini,
- sağlayan imza oluşturma araçlarıdır.”

EİK m. 7'ye göre ise:

“Güvenli elektronik imza doğrulama araçları;

- a) İmzanın doğrulanması için kullanılan verileri, değiştirmeksizin doğrulama yapan kişiye gösteren,
 - b) İmza doğrulama işlemini güvenilir ve kesin bir biçimde çalıştıran ve doğrulama sonuçlarını değiştirmeksizin doğrulama yapan kişiye gösteren,
 - c) Gerektiğinde, imzalanmış verinin güvenilir bir biçimde gösterilmesini sağlayan,
 - d) İmzanın doğrulanması için kullanılan elektronik sertifikanın doğruluğunu ve geçerliliğini güvenilir bir biçimde tespit ederek sonuçlarını değiştirmeksizin doğrulama yapan kişiye gösteren,
 - e) İmza sahibinin kimliğini değiştirmeksizin doğrulama yapan kişiye gösteren,
 - f) İmzanın doğrulanması ile ilgili şartlara etki edecek değişikliklerin tespit edilebilmesini sağlayan,
- imza doğrulama araçlarıdır.”

Uygulamada bir imzanın, bir kişiye aidiyetini belirtmek ve belgelemek için *elektronik sertifika hizmet sağlayıcıları* tarafından düzenlenen *imza sertifikaları* kullanılmaktadır. EİK’da elektronik sertifika olarak belirtilen bu belge, imza sahibinin imza doğrulama verisini ve kimlik bilgilerini birbirine bağlayan elektronik kayıt olarak tanımlanmıştır.

Günümüzün teknolojik gelişmeleri düşünüldüğünde elektronik imzaya güven duyulması oldukça zorlaşmaktadır. Bu sebeple güvenli elektronik imzanın nitelikli elektronik sertifikaya dayanması aranmıştır. Beklenen güvenin sağlanabilmesi için sertifika hizmet sağlayıcıların düzenledikleri sertifikaların da nitelikli olması istenmiştir. Bahsi geçen sertifika hizmet sağlayıcıları Kanunda, elektronik sertifika, zaman damgası ve elektronik imzalarla ilgili hizmetleri sağlayan kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek veya özel hukuk tüzel kişileri oldukları belirtilmiştir. Tüm bu durum göz önüne alınarak EİK m. 9’da nitelikli bir elektronik sertifikada bulunması gerekenler düzenlenmiştir.

EİK m. 9’a göre:

“Nitelikli elektronik sertifikada;

- a) Sertifikanın "nitelikli elektronik sertifika" olduğuna dair bir ibarenin,
 - b) Sertifika hizmet sağlayıcısının kimlik bilgileri ve kurulduğu ülke adının,
 - c) İmza sahibinin teşhis edilebileceği kimlik bilgilerinin,
 - d) Elektronik imza oluşturma verisine karşılık gelen imza doğrulama verisinin,
 - e) Sertifikanın geçerlilik süresinin başlangıç ve bitiş tarihlerinin,
 - f) Sertifikanın seri numarasının,
 - g) Sertifika sahibi diğer bir kişi adına hareket ediyorsa bu yetkisine ilişkin bilginin,
 - h) Sertifika sahibi talep ederse meslekî veya diğer kişisel bilgilerinin,
 - ı) Varsa sertifikanın kullanım şartları ve kullanılacağı işlemlerdeki maddî sınırlamalara ilişkin bilgilerin,
 - j) Sertifika hizmet sağlayıcısının sertifikada yer alan bilgileri doğrulayan güvenli elektronik imzasının,
- bulunması zorunludur.”

Kanunun üzerinde durduğu ve konumuz ile alakalı olması açısından bir diğer önemli düzenleme ise yabancı elektronik sertifikalardır. EİK m. 14’de; yabancı bir ülkede kurulu bir elektronik sertifika hizmet sağlayıcısı tarafından verilen elektronik sertifikaların hukukî sonuçları milletlerarası anlaşmalarla belirleneceği belirtilmiştir. Yabancı bir ülkede kurulu bir elektronik sertifika hizmet sağlayıcısı tarafından verilen elektronik sertifikaların, Türkiye’de kurulu bir elektronik sertifika hizmet sağlayıcısı tarafından kabul edilmesiyle yabancı ülkede düzenlenen elektronik sertifikaların nitelikli elektronik sertifika sayılacağı ve bu elektronik sertifikaların kullanılması sonucunda doğacak zararlardan, Türkiye’deki elektronik sertifika hizmet sağlayıcısının da sorumlu olacağı düzenlenmiştir.

B. Elektronik İmza Teknikleri

Elektronik imza için birçok teknik geliştirilmiştir ve teknolojinin ilerlemesine paralel olarak yeni tekniklerin geliştirilmesi de muhtemeldir. Elektronik imza tekniklerini *dijital (sayısal)* ve *biyometrik* olmak üzere ikiye ayırmak mümkünken ayrı olarak (*Personal Identification Number*) PIN “parola” sistemini de ele almakta fayda vardır. Bir belgede bulunan elle atılmış imzanın dijital kopyası, özel bir kalem vasıtasıyla bilgisayar ekranına dokunarak atılan imza, ses, retina, parmak izi, el yazısı, yüz gibi insanın fiziksel özelliklerinin tanıtılması ile gerçekleştirilen biyometrik imza yöntemleri kullanılarak gerçekleştirilen biyometrik imza ve akıllı kart, açık anahtarlı şifreleme yöntemleri gibi dijital verilerin kullanılması esasına dayanan yöntem de *dijital (sayısal) imzadır*¹⁸⁹. Aslında, ekran üzerinde “onaylıyorum” yazısına tıklamak bile bir nevi elektronik imza olmaktadır¹⁹⁰. Ancak yukarıda belirtildiği gibi asıl önemli olan, kullanılan yöntemin Kanunda belirtilen güvenli elektronik imza kapsamına girip giremeyeceğidir.

Dijital imza elektronik ortamda oluşturulan sayısal verilerden ibaret olup verilerin şifrelenmesi esasına dayanmaktadır¹⁹¹. Aslında metnin şifrelenmesindeki şifre

¹⁸⁹ BÜYÜKBALLI, s.15.

¹⁹⁰ ERBAYRAKTAR, Burcu, “Elektronik İmza ve Elektronik İmza Kanunu’na Göre Sertifika Sağlayıcının Üçüncü Kişilere Karşı Hukuki Sorumluluğu”, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2011, s. 7.

¹⁹¹ Ayrıntılı bilgi için bkz. ERBAYRAKTAR, s. 8 vd.

değeri, metne özgü olup “hash”da denilen metnin özetidir¹⁹². Dolayısıyla metinde yapılacak olan herhangi bir değişiklik, metnin hash değerinin değişmesine sebep olacak yani o metnin şifresi de değişmiş olacaktır¹⁹³. Bu sebeple kolayca metinde herhangi bir değişiklik yapıp yapılmadığı kontrol altında tutulabilmektedir.

Dijital imza, bir veri üzerinde, veri sahibinin gizli anahtarını kullanarak oluşturduğu bir nevi mühürdür. Gizli anahtara bağlı olan açık anahtar vasıtasıyla çözümlenmesi durumunda, gizli anahtarı ile veriyi oluşturan kişinin kimliğinin ve verinin bütünlüğünün korunduğunu gösterecektir. Dolayısıyla hem elle atılan imzanın tüm işlevleri karşılanmış olacak hem de verinin güvenli, şifrelenmiş bir şekilde iletilmesi sağlanmış olacaktır¹⁹⁴. Burada geçen açık anahtar, ilgili herkesin erişebileceği bir anahtar iken gizli anahtar sadece kişiye özel olan, şahsa bağlı bir anahtardır. Bu iki anahtar birbirlerine fonksiyonel bakımdan bağlı bulunmaktadır¹⁹⁵. Gizli anahtar ile veri mühürlenmekte ve karşı tarafa iletilmektedir. Gizli anahtar ile şifrelenmiş veriyi alan karşı taraf, açık anahtarı kullanarak veriyi çözümleyebilmektedir.

Bu gibi çift anahtarın kullanıldığı *asimetrik şifreleme* sistemlerinin yanı sıra tek şifrenin kullanıldığı *simetrik şifreleme* sistemleri de bulunmaktadır¹⁹⁶. Tek bir anahtar olduğu için bu anahtar kişiye özgü olmamakta, ilgili tüm taraflar kullanabilmektedir. Tek bir kişiye izafe edilememesinden ötürü bu tür şifreleme sistemlerinin elektronik imza olarak değerlendirilmesi mümkün değildir. Çünkü bu tür sistemler verinin güvenliğini ve bütünlüğünü korumakla beraber kim tarafından oluşturulup şifrelendiği anlaşılamamaktadır.

Bahsi geçen açık ve gizli anahtarlar gibi anahtarların kime ait oldukları ise elektronik sertifikalar sayesinde anlaşılmaktadır. *Elektronik sertifika hizmet sağlayıcıları*¹⁹⁷ kişinin kimliğini, kullanıcıya ait açık anahtarlarını ve kullanım koşulları gibi hususları içeren bir belge düzenlemektedir. Bu belge, yayınlayanın elektronik

¹⁹² ERTURGUT, Mine, *Medeni Usul Hukukunda Elektronik İmzalı Belgelerin Delil Olarak Değerlendirilmesi*, Yetkin Yayınları, Ankara, Temmuz 2004, s. 69; KAYA, s. 72-73.

¹⁹³ ERTURGUT, s. 69.

¹⁹⁴ ARIKAN, A. Saadet, “Elektronik Ticaret, Hukuk ve Ticaret; Elektronikte Gelişmeler ve Hukuk Sempozyumu”, *Noterlik Hukuku Araştırma Enstitüsü Vakfı*, Ankara 2001, http://enoter.hukuk.tripod.com/saadet_arikan.htm, (25.12.2017), ÖNDER BALABAN, s. 68-69.

¹⁹⁵ KARAN, s. 151.

¹⁹⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. KAYA, s. 69 vd.

¹⁹⁷ Ayrıntılı bilgi için bkz. ERBAYRAKTAR, s. 140 vd.

imzası ile imzalanarak sertifikaya dönüşmektedir¹⁹⁸. Bu sertifikaların düzenlenme yetkisi, elektronik sertifika hizmet sağlayıcılarına tanınmıştır¹⁹⁹. Elektronik imza sahipleri, aldıkları bu sertifika ve anahtarları akıllı kartlar içerisinde saklamaları uygundur²⁰⁰. Akıllı kartı kullanan kişi, karta hem fiziksel olarak kendini tanımlamalı hem de uygun bir şifre girerek güvenliğini arttırmalıdır²⁰¹.

Diğer bir elektronik imza tekniği ise *biyometrik imzadır*. Bu teknikte kişinin ses, retina, parmak izi, el geometrisi ve tuşlama hassaslığı gibi biyometrik unsurlardan yararlanılması esasına dayanmaktadır²⁰². Elektronik sistemler ile kişinin biyometrik verileri dijital olarak kaydedilmekte ve bu dijital kayıtlar belgeye dâhil edilmektedir. Biyometrik kaydı da içeren belge muhataba gönderildikten sonra muhatap, elinde bulunan biyometrik veriler ile belgedeki veriyi karşılaştırıp belgenin doğruluğunu onaylayacaktır²⁰³. Bu tür biyometrik unsurlar kişiye özeldir ve taklit edilmesi çok zordur. Bu sebeple günümüzde kullanılan geleneksel kâğıt belgelerdeki elle atılan imzalardan çok daha güvenli bir yol olduğunu söylemek mümkündür²⁰⁴. Ancak bu tekniğin maliyetinin yüksek olması bir dezavantaj olmakla beraber, gün geçtikçe gelişen teknoloji ile maliyetleri azalacak ve yaygınlaşacaktır. Yeni çıkan gelişmiş telefonlarda tuş kilidi şifresi yerine parmak izi kullanılmakta ve yine benzer olarak banka ATM'lerinde parmak izi ile işlem yapabilme özelliği getirilmektedir. Tüm bu gelişmeler biyometrik imzanın kullanım alanının gün geçtikçe daha da artacağını göstermektedir.

Biyometrik imzada bir diğer sorun, belge ile biyometrik imzanın sıkı sıkıya birbirine bağlanması, belge ile bütünlüğünün sağlanmasıdır. Bu sorundan ötürü biyometrik unsurlar daha çok belgeye güvenli ulaşım aracı olarak kullanılmaktadır²⁰⁵.

¹⁹⁸ BÜYÜKBALLI, s. 17.

¹⁹⁹ ERBAYRAKTAR, s. 140-141.

²⁰⁰ BÜYÜKBALLI, s. 17.

²⁰¹ GÜLAÇTI, Ersin, "Elektronik İmza: Sertifika ve Açık Anahtar Yapısı", *TÜBİTAK UEKAE Dergisi*, C. 2, S. 2, (Ocak-Nisan 2010), s. 28 vd.; ERBAYRAKTAR, s. 25.

²⁰² SAĞLAM ATABARUT, İpek, *Elektronik Sözleşmeler*, Legal Yayınevi, İstanbul 2007, s. 157.

²⁰³ İNAL, Emrehan, *E-Ticaret Hukukunda Gelişmeler ve İnternette Sözleşmelerin Kurulması*, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2005, s. 27; SAĞLAM ATABARUT, s. 158.

²⁰⁴ KARAN, s. 148.

²⁰⁵ ERBAYRAKTAR, s. 13.; KARAN, s. 148-149.

Dolayısıyla tek başına kullanılmasından çok, dijital imza tekniğine ek olarak, PIN parola sistemi ile birlikte veya yalnız kullanılmaktadır²⁰⁶.

Son olarak *PIN*, personel tanımlama numarası kullanılarak yapılan parola tekniğinde ise bir belgenin tarafları kendilerince üretilen bir parola ile belgeyi onaylamakta ve göndermektedirler²⁰⁷. PIN kişiye özel olduğu için işlemi hangi kişinin yaptığını ispatlayabilmektedir²⁰⁸. Bunun yanı sıra, PIN parola sistemi bankacılık işlemlerinde uzun süredir kullanılmaktadır. Ancak biyometrik imzada olduğu gibi bu tekniğin de tek başına kullanılması önerilmemekte, teknik ve güvenlik sorunları ile karşılaşılması muhtemel olduğu için dijital imza ile birlikte kullanılması tavsiye edilmektedir²⁰⁹.

Belirtilen üç farklı tekniğin içerisinde en güvenli olanın dijital (sayısal) imza olduğunu söylemek mümkündür. Diğer iki teknik tek başlarına kullanılmayıp daha çok dijital imzayı destekleyen teknikler olarak görülmeleri uygun olacaktır.

C. Elektronik Veri Değişimi (EDI)

Elektronik ticaretin en önemli ve yaygın yapılarından biri olan EDI sistemi, aynı zamanda elektronik ticaretle de doğrudan ilişkili bir sistemdir²¹⁰. Sistem, onaylı standart mesajların bilgisayar ve iletişim ağlarının kullanılmasıyla transferidir²¹¹. Bir diğer ifade ile EDI, bilgisayar ve iletişim ağlarını kullanarak iletişim içinde olan iki kurum ve kuruluşun, yapılanmış bilgi veya belge değişimini sağlayan sistemi ifade etmektedir²¹². Burada üzerinde durulması gereken en önemli husus, sistemin insan faktörü olmaksızın çalışmasıdır²¹³. Açık ağlarda kullanılabileceği gibi kapalı ağlarda da kullanılması mümkündür²¹⁴.

²⁰⁶ ERBAYRAKTAR, s. 13.

²⁰⁷ KARAN, s. 149.

²⁰⁸ ERBAYRAKTAR, s. 80; KARAN, s. 149.

²⁰⁹ KARAN, s. 149.

²¹⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz. KAYA, s. 53 vd.

²¹¹ GAZİOĞULLARI, s. 75; KAYA, s. 54.

²¹² ÖNDER BALABAN, s. 43; CANPOLAT, Önder, *E-Ticaret ve Türkiye'deki Gelişmeler*, T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Hukuk Müşavirliği, Ankara 2001, s. 9.

²¹³ KESKİN, Fırat, "Avrupa Birliği Hukukunda Elektronik Ticaret ve Türkiye'deki Gelişmeler", Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı, Avrupa Birliği Hukuku Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2008, s. 12; İstanbul Ticaret Odası (İTO), "Sorularla E-Ticaret, E-İş",

EDI farklı kuruluşların uygulamaları arasındaki yapısal veri değişimi şeklinde de tanımlanabilir²¹⁵. Bu yolla veriler yapısal bir formatta gönderilmekte ve yapısal veri kavramı, günümüzde kullanılan geleneksel kâğıt belgeyi ifade etmektedir²¹⁶.

Sistemde, önceden belirlenmiş standart bir mesaj formatına yerleştirilecek veriler ile bu verileri anlamlı bir dile dönüştürebilecek bir söz dizimi vasıtasıyla bilgisayarlar arasında veri değişimi yapılmaktadır. Mesajların standartlaştırılması sistemi kolaylaştıran en önemli etkidir²¹⁷. Elektronik postada yapılanmamış dokümanların transferi gerçekleştirilirken bu sistemde yapılanmış dokümanların transferi gerçekleştirilmekte ve bu fark sistemi elektronik postadan ayırmaktadır²¹⁸.

Sistemde insan faktörü ortadan kaldırılmakta ve işlemler iki bilgisayar arasında dışarıdan insan müdahalesi olmadan yürütülmektedir. Bir taraftan gelen mesaj, karşı tarafın bilgisayarı tarafından direk işleme alınmakta, ilgili kişilere iletilmektedir. Bu sayede önceden belirlenmiş olan stok miktarının altına düşen bir ürün için sistem otomatik olarak sipariş vermekte, gerekli olan fatura ve belgeleri hazırlamakta ve karşı tarafa göndermektedir²¹⁹. Karşı tarafın bilgisayarı da gelen mesajı işleme alıp, siparişi onaylamaktadır. Böylece siparişin fiziken teslimi dışında kalan tüm diğer işlemleri, sistem üzerinden otomatik olarak gerçekleştirebilme imkânı doğmaktadır²²⁰. Sonuç olarak mal veya hizmetin siparişinin verilmesi ve alınması, fatura ve irsaliye gibi belgelerin düzenlenmesi ve konişmento gibi taşıma esnasında gerekli olan belge ve diğer işlemlerin insana gereksinim duyulmadan, otomatik olarak yapılması sağlanabilmektedir²²¹.

Hazırlayan: KORKMAZ, Nuray, İstanbul, *İşletme Yönetiminde Yeni Eğilimler Dizisi*, Yayın No: 2004-27, 2004, s. 17.

²¹⁴ KAYA, s. 59 vd.; GAZİOĞULLARI, s. 75.

²¹⁵ GAZİOĞULLARI, s. 75; KESKİN, s. 12.

²¹⁶ GAZİOĞULLARI, s. 75.

²¹⁷ KESKİN, s. 12-13; AYTEKİN, Gülçin, “Elektronik Ticaret”, T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı, Ankara, Kasım, 1998, s. 3.

²¹⁸ CANPOLAT, s. 9; ÖNDER BALABAN, s. 44; KESKİN, s. 12.

²¹⁹ FALCIOĞLU, Mete Özgür, *Türk Hukukunda Elektronik Satım Sözleşmesi ve Kuruluşu*, Yetkin Yayınları, Ankara, 2004, s. 60.

²²⁰ FALCIOĞLU, 60 vd.

²²¹ KÜÇÜKPEHLİVAN, Olcay, “Sözleşmelerin İnternet Aracılığıyla Kurulması ve Geçerliliği”, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk (Medeni Hukuk) Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2006, s. 21; ÖNDER BALABAN, s. 44.

Kamu ve özel sektördeki kuruluşların ihtiyacı doğrultusunda ortaya çıkan EDI, postadan veya iletişimden kaynaklanan gecikmeleri ortadan kaldırmakta, zamandan ve maliyetten tasarruf sağlamakta, stok yönetimini daha verimli kılmakta, insan faktörünün olmaması sebebi ile hata payını azaltmakta ve en önemlisi işlemleri standartlaştırmaktadır²²². Tüm bu faydaların yanında sistemin kullanılabilmesi için tarafların birbirlerine güven duyması gerekmektedir. Bu sebeple sistemin kullanılması daha çok kapalı dış ağlar vasıtasıyla belirli kişiler arasında gerçekleştirilmektedir. Ancak sistemin getirmiş olduğu birçok kolaylık ve faydadan ötürü ileriki süreçte, gerekli hukuki ve teknik alt yapının sağlanması ile açık ağlarda da kullanılmaya başlanması beklenmektedir²²³.

EDI sisteminin en önemli yapı taşı *standartlar* kelimesidir. Standartlar mesajın yapısını belirlemektedir. Bu standartların oluşturulması ve kullanılması ise tamamen tarafların isteği doğrultusunda gelişmektedir. Bu standartların belli işletmeler veya sektörler için belirlenmesi, sistemin tekdüzeliğini sağlayacaktır. Dolayısıyla daha çok kurum veya kuruluş sisteme uyum sağlayabilecek, sistemde bir bütünlük yakalanacaktır. Standartların oluşturulması her ne kadar baskın kurum veya kuruluşlarca oluşturulup dayatılsa da sistemde standartlaşmayı sağladıkları yadsınamaz. Diğer yandan ulusal veya uluslararası kuruluşların tüm kesime açık bir şekilde oluşturdukları standartlardan da bahsetmek mümkündür. Bu türün en önemli örneği *UN/EDIFACT*²²⁴ standartlarıdır²²⁵. Birleşmiş Milletler tarafından oluşturulan standartlar sayesinde ticaret ve taşıma alanları ile ilgili standartlar belirlenmiştir. Denizcilik sektörünü de kapsayan bu standartlar, ilgili kurum veya kuruluşlarca kendi verilerini bu standartlara uygun mesajlara dönüştürerek, veri transferinde kullanılmaktadır.

Deniz ticareti alanında da EDI uygulamalarına rastlamak mümkündür. Bunların ilk örnek uygulaması Avrupalı taşıyanlarca taşıma işlerinde standart oluşturmak için tasarlanan (*Electronic Data Interchange for the Shipping Industry*) *EDISHIP* uygulaması olmakla beraber yazılımsal yetersizlik ve ilgi duyulmamasından ötürü uzun

²²² KAYA, s. 73 vd.; KESKİN, s. 12; KARAN, s. 83.

²²³ KARAN, s. 83-84; KAYA, s. 63 vd.

²²⁴ Birleşmiş Milletler tarafından yönetim, ticaret ve taşıma için belirlenmiş uluslararası EDI standartları (*Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport*)

²²⁵ KAYA, s. 57-58; KARAN, s. 84.

ömürlü olamamıştır²²⁶. Daha sonra kabul edilen (*Data Interchange for the Shipping Industry*) *DISH* uygulamasının da başarılı olamadığı görülmüştür²²⁷. İlerleyen süreçte (*International Freight Transport Messages*) *IFTM* ve (*Short Sea Shipping Network*) *3SNET* gibi standartlar geliştirilip bu alanda gelişme kaydedilmeye çalışılmıştır.

D. İşlevsel Denklik Yaklaşımı

Kâğıt belgelerin elektronikleştirilme çalışmaları devam etmekle beraber bu çalışmaların bir sonuca ulaşabilmesi için ticari tarafların bazı isteklerinin karşılanması gerekmektedir. İlk olarak elektronikleşme için gerekli olan alt yapı ve hukuki düzenlemeler oluşturulmalıdır. Bir sonraki adım olarak tarafların güveninin kazanılması gerekmektedir. Getirilecek hukuki düzenlemeler ile tarafların elektronik belgelerin güvenli birer araç olduklarına ikna olmaları gerekecektir. Düzenlemelerde eksik kalan hususlar veya tarafların istedikleri ek düzenlemeler dikkate alınmalı, elektronik belgelere teşvik edici bir tavır takınılmalıdır. Tüm bu düzenlemeler ile geleneksel kâğıt konişmentonun taraflara uzun bir zamandır sağladığı hukuki güvence, elektronik belgeler ile de sağlanacaktır. Bu güvenin sağlanabilmesi için yıllardır alışlagelmiş geleneksel kâğıt belgelerin yerini alacak olan elektronik belgelerin işlevsel olarak geleneksel kâğıt belgeler ile denk olması gerekmektedir.

İşlevsel denklik aranırken, elektronik belgelerin kâğıt belgelerden daha yararlı olduğunun veya kâğıt belgelerden daha çok işlevinin bulunduğu aranması doğru değildir²²⁸. Çünkü bu durum elektronik belgelerin maliyetini artırmak veya elektronik belgelerin kullanımını zorlaştırmak gibi durumlara sebep olabilir. Bu sebeple aranması gereken sadece işlevsel olarak kâğıt belgelerin yerini alıp alamayacağının ve alabiliyorsa işlevsel olarak denk sayılmalarının sağlanmasıdır. Hatta kâğıt konişmentonun tüm fonksiyonları bile aranmamalı, kâğıt konişmentonun gerektirdiği asgari şartların sağlanması yeterli görülmelidir²²⁹.

²²⁶ KARAN, s. 89-90.

²²⁷ KARAN, s. 90.

²²⁸ KARAN, s. 116.

²²⁹ KARAN, s. 116.

İşlevsel denklik yaklaşım ilk olarak Elektronik Ticarete İlişkin UNCITRAL Model Kanunu'nda²³⁰ ortaya konan bir görüş olmakla beraber, temellerinin 1990 yılında kabul edilen *CMI Elektronik Konişmento Kuralları'nda (CMI Rules for Electronic Bills of Lading)*²³¹ atıldığını ve benzer bir yaklaşım ile oluşturulduğunu söylemek mümkündür²³².

İşlevsel denklik yaklaşımı, Elektronik Ticarete İlişkin UNCITRAL Model Kanunu'nda kâğıt belge kullanımındaki amaç ve işlevlerin değerlendirilmesi daha sonra da bunların elektronik ortam tekniklerinde nasıl sağlanacağını belirlenmesi için geliştirilmiştir²³³. Böylece elektronik belgeler işlevsel olarak kâğıt belgeler ile denk sayılmış ve işlevsel olarak denk sayılabilmeleri için taşımaları gereken unsurların belirlenmesi yoluna gidilmiştir. Basit bir şekilde örnek vermek gerekirse *yazılı olma*, *imza* ve *orijinallik* gibi geleneksel kâğıt konişmentoya mahsus kavramlar, eşdeğerleri olan elektronik veriler ile karşılanmakta ve böylece geleneksel kâğıt belgeler ile elektronik belgelerin aynı işleve sahip olması amaçlanmaktadır²³⁴.

Bu yaklaşımın bir diğer nedeni UNCITRAL Model Kanunu'nun elektronik belgelerle ilgili olarak belirttiği gereklilikleri yerine getirmek için devletlerden kendi iç düzenlemelerinde değişiklikler talep etmekten kaçınmaktır²³⁵. Bu yolla geleneksel kâğıt konişmentonun temelinde yatan ilkeler korunmuş ve kullanılmaya devam ediyor olmaktadır.

İşlevsel denklik yaklaşımı UNCITRAL tarafından çıkarılan bir diğer Model Kanun olan, Elektronik İmzaya İlişkin UNCITRAL Model Kanunu'nda da benimsenmiş ve elle atılan ıslak imza ile elektronik imza işlevsel olarak denk kabul edilmiştir.

²³⁰ Bkz. aşağıda s. 64 vd.

²³¹ Bkz. aşağıda s. 105 vd.

²³² CLARK, David Martin, "Electronic Documents Under the Rotterdam Rules", *The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules*, D. R. Thomas, ed. London, Lloyd's List, 2010, para. 14.19.

²³³ ERBAYRAKTAR, s. 15.

²³⁴ HAMID, Abdul Ghafur, "The Legal Implications of Electronic Bills of Lading: How Imminent is the Demise of Paper Documents", *The Journal of the Malaysian Bar*, XXXIII No 3, 2004, s. 5.

²³⁵ SVENSSON, s. 20.

Yine yeni bir Model Kanun olan Elektronik Olarak Devredilebilir Kayıtlara İlişkin UNCITRAL Model Kanunu’nu²³⁶ da aynı yaklaşımı benimsemiş elektronik belgeleri kâğıt belgeler ile işlevsel olarak denk tutmuştur.

Elektronik ticaret ve elektronik belgeler ile ilgili daha sonra yapılan birçok düzenlemelerde de işlevsel denklik yaklaşımının benimsendiği görülmektedir. Benzer şekilde Rotterdam Kuralları’nda da geleneksel kâğıt konişmento ile elektronik taşıma belgeleri işlevsel olarak denk tutulmuştur.

E. Hukuki Düzenlemeler

Elektronik belgeler ile ilgili hukuki düzenlemeleri incelenirken iç hukuktaki düzenlemeler ve uluslararası hukukta yer alan düzenlemeler olmak üzere iki ana başlık altında incelemekte yarar vardır.

İç hukuktaki bazı düzenlemeler doğrudan elektronik ticaret ve belgeler ile ilgili iken bazı düzenlemelerin sadece belli kısım veya maddeleri ile ilişkileri bulunmaktadır. Bu sebeple tüm bu düzenlemelere kısaca değinilmeye çalışılacaktır. Uluslararası hukukta ise düzenlemelerin çokluğundan ötürü, sadece elektronik ticaret ve belgeler ile doğrudan ilişkisi bulunan düzenlemelere yer verilmeye çalışılacaktır.

1. İç Hukuktaki Düzenlemeler

a. Elektronik Ticaretin Düzenlenmesi Hakkında Kanunu

Elektronik ticaretin gelişmesi ve yaygınlaşması ülkeleri bu alanda yeni düzenlemeler yapmaya itmiştir. Ayrıca elektronik ticaret ulusal bir alanın ötesinde uluslararası bir alana sahiptir²³⁷. Dolayısıyla yapılacak olan düzenlemelerin uluslararası mevzuata uygunluğu ve teknolojinin devamlı ilerlemesinden dolayı güncelliğini koruyor olması gerekmektedir²³⁸.

Türkiye’de kendi iç hukukunda gerekli olan hukuksal düzenlemeyi sağlayabilmek için 21.10.2011 tarihinde, Türk Büyük Millet Meclisi Komisyonunca 24. Dönem ve 2. Yasama Yılında, 240 Sıra Sayısı ile sunulan Kanun Tasarısı, 23.10.2014

²³⁶ Bkz. aşağıda s. 68 vd.

²³⁷ GAZİOĞULLARI, s. 61-62.

²³⁸ GAZİOĞULLARI, s. 61-62.

tarihinde 6563 sayılı *Elektronik Ticaretin Düzenlenmesi Hakkında Kanun* adı altında kabul edilmiştir. Kanun 05.11.2014 tarihinde Resmi Gazete’de yayınlanmış²³⁹, 01.05.2015 tarihinde de yürürlüğe girmiştir²⁴⁰.

Kanunun 1. maddesinden anlaşılabacağı üzere *Kanunun amacı*, elektronik ticarete ilişkin esas ve usulleri düzenlemektir. *Kapsam* olarak ise; ticari iletişimi, hizmet sağlayıcı ve aracı hizmet sağlayıcıların sorumluluklarını, elektronik iletişim araçlarıyla yapılan sözleşmeler ile elektronik ticarete ilişkin bilgi verme yükümlülüklerini ve uygulanacak yaptırımları kapsamaktadır. Kanun maddelerinde bakıldığında; bilgi verme yükümlülüğü, sipariş, ticari iletişime ilişkin esaslar, ticari elektronik ileti gönderme şartı, ticari elektronik iletinin içeriği, alıcının ticari elektronik iletiyi reddetme hakkı, aracı hizmet sağlayıcılarının yükümlülükleri, kişisel verilerin korunması, bakanlık yetkisi ve cezai hükümleri ayrıntılı olarak ele alındığı anlaşılmaktadır.

6563 sayılı Elektronik Ticaretin Düzenlenmesi Hakkında Kanun’u dayanak alınarak “*Elektronik Ticarete Hizmet Sağlayıcı ve Aracı Hizmet Sağlayıcıları Hakkında Yönetmelik*” ile “*Ticari İletişim ve Ticari Elektronik İletiler Hakkında Yönetmelik*” hazırlanmıştır. Bu düzenlemeler ile birlikte gerekli olan hukuki zemin oluşturulmaya çalışılmıştır.

b. Elektronik İmza Kanunu

Tez konusu ile ilgili iç hukuktaki düzenlemeler incelendiğinde en önemli ve gerekli olan düzenlemelerden biri 15.01.2004 tarihinde kabul edilip 23.01.2004 tarihinde Resmi Gazete’de yayınlanan 5070 sayılı *Elektronik İmza Kanunu*’dur. EİK m. 25 gereği bu Kanun, yayımı tarihinden itibaren altı ay sonra yürürlüğe girmiştir.

EİK m.1’de elektronik imzanın hukukî ve teknik yönleri ile kullanımına ilişkin esasları düzenlemenin, amaç olarak belirlendiği anlaşılmaktadır. Madde 2’de ise Kanun’un, elektronik imzanın hukukî yapısını, elektronik sertifika hizmet sağlayıcılarının faaliyetlerini ve her alanda elektronik imzanın kullanımına ilişkin işlemleri kapsadığı belirtilmiştir. Belirtilen kapsamdan da anlaşılabacağı üzere elektronik

²³⁹ GAZİOĞULLARI, s. 62.

²⁴⁰ Eleştiriler için bkz. TÜSİAD, “Elektronik Ticaretin Düzenlenmesi Hakkında Kanun Tasarısı’na İlişkin TÜSİAD Görüşü”, TS/BTK/12-01, 03.02.2012, Rev. 08.02.2012.

imzanın birçok alanda kullanılıyor olmasına dikkat çekilerek her alanda elektronik imzanın kullanımına ilişkin işlemleri kapsayacağı göz önünde bulundurularak düzenlenmiştir.

Kanun bölümleri incelendiğinde, güvenli elektronik imza, güvenli elektronik imza oluşturma ve doğrulama araçları, elektronik sertifika hizmet sağlayıcısı, nitelikli elektronik sertifika ve yabancı elektronik sertifikalar, denetim ve ceza hükümleri başlıklarını taşıdığı görülmektedir. Kanun maddeleri incelendiğinde en önemli hususlardan biri; AB düzenlemelerine paralel olarak, Türk hukukunda da güvenli elektronik imza ayrımına gidilmiş olması ve sadece güvenli elektronik imza niteliğine sahip elektronik imzaların, elle atılan imza ile aynı hukukî sonucu doğuracağının düzenlenmesidir. Kanunun 5. maddesinde ele alınan bir diğer önemli düzenleme ise kanunların resmî şekle veya özel bir merasime tabi tuttuğu hukukî işlemler ile banka teminat mektupları dışındaki teminat sözleşmeleri, güvenli elektronik imza ile gerçekleştirilemeyeceğinin belirtilmesidir.

Elektronik İmza Kanunu'nun uygulanabilmesi ve nitelikli sertifika hizmetlerinin verilebilmesi için bazı ikincil düzenlemelere ihtiyaç duyulmuştur. Bu sebeple *“Elektronik İmza Kanununun Uygulanmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik”* ile *“Elektronik İmza ile İlgili Süreçlere ve Teknik Kriterlere İlişkin Tebliğ”*, 06.01.2005 tarihinde 25692 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanmıştır. Böylece nitelikli sertifika hizmetleri ilişkin çalışmalar başlamış ve hizmet sağlayıcı kuruluşlar kurulmaya başlanmıştır²⁴¹.

Teknolojinin sürekli gelişen esnek yapısından dolayı EİK’da teknolojiden bağımsız ifadeler kullanılmıştır. Herhangi bir elektronik imza tekniğinden bahsedilmiş olsa idi ileriki süreçte yeni çıkabilecek olan tekniklere kapalı bir yapıda olacaktı. Bunun önüne geçilmek için her hangi bir elektronik imza tekniğine değinilmemiş, güvenli elektronik imzanın sahip olması gereken işlevlere odaklanılmıştır²⁴². Güvenli elektronik imzanın nitelikleri belirtilip bu niteliklere sahip olan tüm elektronik imzaların güvenli elektronik imza sayılacakları belirtilerek genel bir çerçeve çizilmiştir.

²⁴¹ ERBAYRAKTAR, s. 61-62.

²⁴² ERBAYRAKTAR, s. 63.

c. Türk Ticaret Kanunu

Yürürlükte olan 6102 sayılı TTK incelendiğinde elektronik ortam ve elektronik ortam araçlarının kullanımı ile ilgili birçok düzenleme bulunduğu görülmektedir²⁴³.

Bu düzenlemelerden konumuz ile ilgili olan kısımlara bakıldığında, “*güvenli elektronik imza*” başlıklı TTK m. 1526’nın 1 ve 2. fıkrası göze çarpmaktadır. TTK m. 1526/1’de poliçe, bono, çek, makbuz senedi, varant ve kambiyo senetlerine benzeyen senetlerin güvenli elektronik imza ile düzenlenemeyeceği, bu senetlere ilişkin kabul, aval ve ciro gibi senet üzerinde gerçekleştirilen işlemlerin güvenli elektronik imza ile yapılamayacağı belirtilmiştir. TTK m. 1526/2’de ise konişmentonun, taşıma senedinin ve sigorta poliçesinin imzası elle, faksimile baskı, zımba, ıstampa, sembol şeklinde mekanik veya elektronik herhangi bir araçla da atılabileceği anlaşılmaktadır. Ek olarak, düzenlendikleri ülke kanunlarının izin verdiği ölçüde bu senetlerde yer alacak kayıtlar el yazısı, telgraf, teleks, faks ve elektronik diğer araçlarla yazılabilecek, oluşturulabilecek ve gönderilebilecektir. Maddenin diğer fıkralarında ise güvenli elektronik imzanın diğer kullanım alanlarına değinilmiştir.

Bu madde dışında ihtar, ihbar ve beyanların yapılması, elektronik arşivleme, elektronik ortamda ticari defterin tutulması, cari hesap, elektronik ortamda kurullar gibi ilgili düzenlemeler bulunmaktadır²⁴⁴.

TTK’nın uygulama alanı ile ilgili maddeler incelendiğinde ticari nitelikli işlerde uygulama alanı bulacağı anlaşılmaktadır. TTK m. 3 ve 19’a göre ticari nitelikli işler, TTK’de düzenlenen ve bir ticari işletmeyi ilgilendiren bütün işlem ve fiillerdir. Ancak taraflardan yalnız biri için ticari iş niteliğinde olan sözleşmeler, Kanunda tersine hüküm olmadıkça diğer taraf için de ticari iş sayılacaktır. Bu düzenlemeler göz önüne alınarak ticari bir işletmenin elektronik ortamda yaptığı işlemlerin de TTK hükümlerine tabi olacağı çıkarılabilecektir. Bu bağlamda, elektronik ortamla ilgilenen, elektronik ortam şirketleri de ticari işletme sayılabileceklerdir²⁴⁵.

²⁴³ ERBAYRAKTAR, s. 66.

²⁴⁴ ERBAYRAKTAR, s. 66.

²⁴⁵ ORGAN, Arzu; COŞKUN KARADAĞ, Neslihan, “İşletmecilik Açısından Elektronik Ticaret ve Hukuki Altyapısı” PAÜ Makaleler, Denizli 2011, s. 100; GAZİOĞULLARI, s. 58.

d. Türk Borçlar Kanunu

6098 sayılı TBK, kişiler arasındaki borç ilişkilerini düzenlemektedir. TBK m. 12’de de belirtildiği üzere Türk hukukunda, sözleşmelerin geçerliliği Kanunda aksi öngörülmedikçe hiçbir şekle bağlı değildir. Bu yaklaşımdan yola çıkarak sözleşmelerin elektronik olarak da düzenlenebileceği ve elektronik ortam araçlarının kullanılabileceği anlaşılmaktadır.

TBK m. 14’de, yazılı şekilde yapılması öngörülen sözleşmelerde borç altına girenlerin imzalarının bulunması zorunlu tutulmuştur. Kanunda aksi öngörülmedikçe imzalı bir mektup, asılları borç altına girenlerce imzalanmış telgraf, teyit edilmiş olmaları kaydıyla faks veya buna benzer iletişim araçları ya da güvenli elektronik imza ile gönderilip saklanabilen metinler de yazılı şekil yerine geçecektir. Ayrıca imza ile ilgili hükümleri düzenleyen TBK m. 15’de ise imzanın, borç altına girenin el yazısıyla atılması zorunlu olduğu ve güvenli elektronik imzanın da el yazısıyla atılmış imzanın bütün hukuki sonuçlarını doğuracağı belirtilmiştir. Bu düzenlemelerin esas çıkış noktası EİK m. 22’ye dayanmaktadır. EİK m. 22, Borçlar Kanunu ile ilgili görülüp yerine işlenmiştir. Bu şekilde Yeni TBK’da da yer almaya devam etmiştir.

e. Hukuk Muhakemeleri Kanunu

6100 sayılı *Hukuk Muhakemeleri Kanunu (HMK)*, içerdiği bazı düzenlemeler ile elektronik ticaret ve belgeler için önemli bir yere sahiptir.

İlk olarak HMK m. 199/1’de elektronik ortamdaki veriler ve bunlara benzer bilgi taşıyıcıları HMK’ya göre belge olarak kabul edilmiştir. HMK m. 205/2’de ise usulüne göre güvenli elektronik imza ile oluşturulan elektronik veriler, senet hükmünde olacağı belirtilmiştir. Bu madde ilk olarak EİK m. 23’de düzenlenmiş oradan *Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu (HUMK)* ile ilgili bulunup HUMK m. 295/A’ya taşınmıştır. Senet sayılmalarının sonucu olarak ispat hukuku açısından aksi ispat oluncaya kadar kesin delil olacaklardır²⁴⁶.

²⁴⁶ BİÇKİN, İnci, “Elektronik İmza ve Elektronik İmza ile İlgili Yasal Düzenlemeler”, *TBB Dergisi*, S. 63, 2006, s. 124.

HMK m. 205/2’de üzerinde durulması gereken önemli bir husus, güvenli elektronik imzanın varlığının aranmasıdır. Yani güvenli elektronik imza niteliğine sahip olmayan bir elektronik imzalı veri senet olarak bile kabul edilmeyecek ancak delil başlangıcı niteliğinde olabilecektir²⁴⁷. Ancak bir diğer görüşe göre maddenin karşıt anlamından yola çıkarak, sırf güvenli elektronik imzaya sahip olmadığı için bir elektronik verinin senet olarak kabul edilmemesi, elektronik konişmentoya güvenerek kullanmaya başlayan tarafları zor duruma sokacaktır²⁴⁸. Uygulamada bulunan bazı elektronik konişmento sistemleri, güvenli elektronik imzaya sahip olmasalar da kendi içlerinde sertifikasyona gittikleri ve güvenilirlikleri onaylandığı için senet olarak kabul edilmeleri uygun olacaktır²⁴⁹. Taraflar, Kanuna göre güvenli olmayan imzalardan dolayı çıkabilecek sorunları önlemek için kendi aralarında yazılı delil sözleşmesi yaparak verilerin senet gibi ispat gücüne sahip olacağını veya elektronik konişmentoya ispat gücü veren bir ülke hukukunun uygulanacağını belirleyebilirler²⁵⁰.

Bir diğer ilgili düzenleme ise HMK m. 219’da bulunmaktadır. Maddeye göre taraflar, kendilerinin veya karşı tarafın delil olarak dayandıkları ve ellerinde bulunan tüm belgeleri mahkemeye ibraz etmek zorunda tutulmuş, elektronik belgeler ise belgenin çıktısı alınarak ve talep edildiğinde incelemeye elverişli şekilde elektronik ortama kaydedilerek mahkemeye ibraz edileceği hüküm altına alınmıştır. HMK m. 205/3’de ise hâkim mahkemeye delil olarak sunulan elektronik imzalı belgenin, güvenli elektronik imza ile oluşturulmuş olup olmadığını resmen inceleyeceğini belirtmiştir. Güvenli elektronik imzayla oluşturulmuş verinin inkârı hâlinde, hâkim tarafından veriyi inkâr eden taraf dinlendikten sonra bir kanaate varılamamışsa bilirkişi incelemesine başvurulacağı ise HMK m. 210/1’de düzenlenmiştir.

Elektronik devlet uygulamalarından biri olan *Ulusal Yargı Ağı Bilişim Sistemi (UYAP)* ile ilgili düzenlemeler HMK m. 445’de “*elektronik işlemler*” başlığı altından düzenlenmiştir. Maddeye göre UYAP, adalet hizmetlerinin elektronik ortamda yürütülmesi amacıyla oluşturulan bir bilişim sistemidir. Dava ve diğer yargılama işlemlerinin elektronik ortamda gerçekleştirildiği hâllerde UYAP kullanılarak veriler

²⁴⁷ ÖNDER BALABAN, s. 80.

²⁴⁸ KARAN, s. 158.

²⁴⁹ Ayrıntılı bilgi için bkz. KARAN, s. 155 vd.

²⁵⁰ KARAN, s. 158-159.

kaydedilecek ve saklanacaktır. Ayrıca düzenlemeye göre elektronik ortamda, güvenli elektronik imza kullanılarak dava açılabilir harç ve avans ödenebilecek ve dava dosyaları incelenebilecektir. Fizikî olarak hazırlanması öngörülen tutanak ve belgeler güvenli elektronik imzayla elektronik ortamda hazırlanabilmesi ve gönderilebilmesi mümkündür. Güvenli elektronik imza ile oluşturulan tutanak ve belgeler ayrıca fizikî olarak gönderilmeyecek, belge örneği aranmayacaktır.

f. Diğer Kanunlar

Yukarıda değinilen kanunlar dışında bazı kanunlarda elektronik ticaret ve belgeler ile ilgili hükümler bulunmakta veya ticaret, taşıma ve belgeler ile ilgili düzenlemeler içermelerinden dolayı ilgileri bulunmaktadır.

Bu kanunların bazılarını belirtmek gerekirse; 5809 sayılı *Elektronik Haberleşme Kanunu*, 213 sayılı *Vergi Usul Kanunu*, 4458 sayılı *Gümrük Kanunu* ve 7201 sayılı *Tebliğat Kanunu*'dur. Ayrıca 07.10.2009 tarihli, 27369 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan *Gümrük Yönetmeliği* ve 19.01.2013 tarihli 28533 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan *Elektronik Tebliğat Yönetmeliği*'ni de burada belirtmekte fayda vardır.

2. Uluslararası Düzenlemeler

Ülkelerin hukuk sistemlerinin birbirlerinden farklı olması veya farklı düzenlemelere sahip olmaları, uluslararası alanda yeknesaklığı engelleyen en büyük sorunlardan biridir. Bu sorunun çözümü iki yolla mümkündür. İlk çözüm yolunu uluslararası kuruluşların hazırladıkları “model kanunlar” oluşturmaktadır²⁵¹. Böylece ülkeler iç hukuklarındaki düzenlemeleri oluştururken bu model kanunları örnek alabilecekler, ülkelerin düzenlemeleri aynı kaynaktan yararlanılarak oluşturulduğu için yeknesaklık yakalanabilecektir²⁵². Bu tür düzenlemelerden Elektronik Ticarete İlişkin UNCITRAL Model Kanunu ve Elektronik İmzaya İlişkin UNCITRAL Model Kanunu gibi bazılarına bu kısımda yer almaktadır. İkinci çözüm yolu ise “uluslararası sözleşmeler” hazırlamaktır²⁵³. Hamburg Kuralları ve Milletlerarası Akitlerde Elektronik

²⁵¹ GAZİOĞULLARI, s. 50.

²⁵² GAZİOĞULLARI, s. 50.

²⁵³ GAZİOĞULLARI, s. 51.

İletişiminin Kullanılmasına Dair Birleşmiş Milletler Sözleşmesi gibi bazıları da bu kısım yer almaktadır.

Elektronik belgeler ile ilgili hükümler içeren önemli düzenlemelerden biride Rotterdam Kuralları'dır. Elektronik konişmento ile olan ilişkisinden ve elektronik belgeleri ayrıntılı olarak ele almasından ötürü, bu kısımda yer verilmeyip IV. Bölümde ayrıntılı olarak ele alınacaktır.

a. Hamburg Kuralları

Hamburg Kuralları'nda elektronik ticaret ve belgeler ile ilgili doğrudan bir hüküm bulunmamakla beraber teknolojinin ilerlemesi ve günün şartlarını karşılayabilmek için elektronik ortama geçişin ilk adımlarının atıldığını söylemek mümkündür.

Hamburg Kuralları 2. maddesi, “uygulama alanı” başlığını taşımaktadır. Bu maddede Hamburg Kuralları'nın geçerli olacağı uygulama alanı belirtilmiştir.

Madde 2/1'e göre:

“Bu Konvansiyonun hükümleri aşağıdaki şartlarla iki farklı ülke arasındaki bütün deniz yoluyla taşıma sözleşmelerine uygulanabilir:

- (a) Deniz yoluyla taşıma sözleşmesinde öngörüldüğü üzere yükleme limanı sözleşmeye taraf bir ülkede bulunuyorsa, ya da
- (b) Deniz yoluyla taşıma sözleşmesinde öngörüldüğü üzere boşaltma limanı sözleşmeye taraf bir ülkede bulunuyorsa, ya da
- (c) Deniz yoluyla taşıma sözleşmesinde öngörülen alternatif boşaltma limanlarından birisi fiili boşaltma limanıysa ve bu liman yine taraf ülkede bulunuyorsa, ya da
- (d) Konişmento ya da deniz yoluyla taşıma sözleşmesini tevsik eden herhangi bir belge sözleşmeye taraf bir ülkede düzenlenmişse, ya da
- (e) Konişmento ya da deniz yoluyla taşıma sözleşmesini tevsik eden herhangi bir belge, bu Konvansiyonun hükümlerinin ya da bu hükümlere yürürlük tanıyan herhangi bir ülkenin mevzuatının taşıma sözleşmesine uygulanacağı öngörülmüşse.”

Madde hükmü incelendiğinde açıkça görülmektedir ki Hamburg Kuralları'nın uygulanabilmesi için konişmento düzenlenmesi mecburiyeti bulunmamaktadır. Dolayısıyla kendinden önceki La Haye ve La Haye-Visby Kuralları'ndan farklı olarak konişmento düzenlenme mecburiyetinin olmaması konişmento olarak kabul edilmeyen diğer deniz taşıma senetlerinin (*sea waybill, ship's delivery order, mate's receipt vb.*) ve elektronik konişmentonun önünü açtığını söylemek mümkündür. Bu sayede bu tür belgelerin kullanımının yaygınlaştırıldığı ve desteklendiği düşünülmektedir²⁵⁴.

Hamburg Kuralları'ndaki bir diğer önemli düzenleme ise “*Taşıma Belgeleri*” başlıklı IV. Bölüm'de bulunan 14. maddenin 3. fıkrasıdır.

Madde 14/3'e göre:

“Konışmentonun düzenlendiği ülkenin hukukuna aykırı değilse konişmento üzerindeki imza el yazısı, tıpkıbasım, delikli, mühürlü, sembollü, ya da diğer mekanik veya elektronik yollarla atılabilir.”

Bu madde ile elektronik imza hüküm altına alınmıştır. Böylece tarafların elektronik verilerde kullandıkları elektronik imzaların, uluslararası bir boyutta hukuki zemine kavuşturulduğunu söylemek mümkündür.

Hamburg Kuralları'ndaki bu iki düzenleme birlikte ele alındığında, elektronik ortama geçiş için gerekli olan düzenlemelerin ilk adımlarının atıldığı görülmektedir. Ancak ayrıntılı olarak elektronik belgeler ile ilgili hükümler içermemesi günümüz şartlarını sağlayamamasına ve bu da Hamburg Kuralları'nın ömrünün kısalmasına sebep olmuştur. Çünkü günümüzde elektronik ticaret ve belgeler birer keyfi uygulamadan çok, zaruret haline gelmektedir.

b. Elektronik Ticarete İlişkin UNCITRAL Model Kanunu

Ticaretin elektronik ortam üzerinden yapılması ile ortaya çıkan elektronik ticarete kullanılmak üzere elektronik belgelere de ihtiyaç duyulmuştur. Ayrıca bu belgelerin hukuki açıdan geçerliliğinin sağlanabilmesi için hukuki alt yapının da sağlanması gerekmektedir. Bu sebeple UNCITRAL (Birleşmiş Milletler Uluslararası

²⁵⁴ KULA DEĞİRMENCİ, *Çoklu Taşıma İşleticisi Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himayesine İlişkin Bir İnceleme*, s. 167.

Ticaret Hukuku Komisyonu), 1993 yılında elektronik ticaret için model kanun tasarısı üzerinde çalışmaya başlamış ve çalışmaların tamamlanması ile 16 Aralık 1996 tarihinde “*Elektronik Ticarete İlişkin UNCITRAL Model Kanunu*” olarak Genel Kurul’ca kabul edilmiştir.

Model Kanunu’nun hazırlanmasındaki amaçları ülkelerin iç hukuklarındaki düzenlemelere kaynak oluşturmak, uluslararası düzeyde kurallar oluşturmak, elektronik ticareti ve gelişmesini engelleyen sorunların çözümüne ilişkin yollar göstermektir. Ayrıca güvenli ve işlevsel bir elektronik ticaret için gerekli olan hukuki zeminin nasıl olması gerektiği hakkında ülkelere yol göstermek ve elektronik ticaretin kullanımını teşvik etmek şeklinde belirtmek mümkündür.²⁵⁵

Elektronik Ticarete İlişkin UNCITRAL Model Kanunu’na göre elektronik ticaretin en önemli engeli yazılı belge kullanılmasının zorunlu tutulduğu hukuk kurallarıdır. Bu sebeple yazılı belgelerde aranan, “*yazılı olma*”, “*imza*”, “*orijinal*” gibi kavramların tanımlarını bilgisayar teknolojisini de kapsayacak biçimde genişleterek sorunun üstesinden gelinmeye çalışılmıştır²⁵⁶.

Model Kanunu’nun maddelerine bakıldığında göze çarpan bazı düzenlemeler bulunmaktadır. Madde 5’e göre; kâğıt belgeler ile veri mesajları arasında bir fark gözetilmemesi gerektiği ve sadece veri mesajı olmasından ötürü bilginin yasal etkisinin ve geçerliliğin etkilenmemesi gerektiği belirtilmiştir. Burada belirtilen işlevsel denklik yaklaşımı ilk defa bu düzenlemede açıkça ifade edilmiştir.

Model Kanunu’nun 6. maddesinde; eğer bir husustaki ilgili Kanun yazılı belge istiyor ise içeriğindeki bilgiye daha sonrada ulaşılabilmesi şartıyla bilgiyi kapsayan veri mesajı da yazılı belge kapsamına gireceğini düzenlemiştir. Madde 7 ise imza ile ilgili bir düzenleme içermektedir. Maddeye göre elektronik imzanın, el yazısı imzası ile aynı işleve sahip olabilmesi için imza atan kişinin tespitini sağlaması ve elektronik belgedeki

²⁵⁵ T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi (İGEME), “Elektronik Ticaret ve Ticaret Noktaları”, Hazırlayan: ERSOY, Zeynep, Ankara, 1999, s. 62; İNAL, s. 27; KESKİN, s. 30.

²⁵⁶ ÖZDEMİR KOCASAKAL, Hatice, “Elektronik İmzanın Geçerliliği ve İspat Gücü Açısından Uluslararası Planda Yaşanan Gelişmeler”, *Prof. Dr. Ergun Önen’e Armağan*, Alkım, İstanbul, 2003, s. 223; ERBAYRAKTAR, s. 47.

irade beyanının, elektronik imza ile imza atan kişiye ait olduğunu belirleyebilecek güvenilir bir yöntemin kullanılması ile atılmış olması gerekmektedir.

Yazılı olma, imza ve orijinallik birbirleriyle yakından ilişkili kavramlardır²⁵⁷. Belgede aranan bu kavramlar ile belgenin yazılı olması, geçerli bir imzayı taşıması ve orijinal bir belge olması gerektiği anlaşılmaktadır. Burada geçen orijinallik kavramından kasıt, belgenin özgün ve bütünlüğünün korunmuş olmasıdır²⁵⁸. Madde 8'e göre tarafların, mesajın son şeklini aldığı andan itibaren bütünlüğünün bozulmamış olmasından emin olmaları gerekmektedir. Maddede düzenlenen bir diğer husus ise orijinal mesajın sunulması gerektiğinde mesajın görüntülenebilir olmasıdır. Mesajın orijinalliğinden bahseden kişinin, bu mesajı görüntüleyebilmesi gerekmektedir. Belirtilen bu iki husus ile yazılı belgelerin sahip olduğu işlevlerin, asgari şekilde elektronik veri mesajlarında da sağlanabilmesi amaçlanmıştır²⁵⁹. Maddeye göre orijinalliğin elde edilebilmesi için gerekli olan temel yapı mesajın bütünlüğüdür.

Bir diğer önemli madde olan 9. madde de elektronik belgelerin kabul edilebilirlikleri ve ispat güçleri düzenlenmiş, ispat gücüne sahip oldukları belirtilmiştir. Ancak buradan bazı hususlar dikkate alınarak değerlendirilmeleri gerektiği anlaşılmaktadır. Bu sayede sadece elektronik olmalarından ötürü delil olarak değerlendirilmemelerinin önüne geçilmeye çalışılmıştır.

Sözleşmelerin kurulması aşamasındaki irade beyanların aksine bir hüküm bulunmadıkça elektronik yollarla yapılabilecekleri 11. madde de düzenlenmiştir. İrade beyanlarının sadece elektronik yollar ile açıklanmış olması sözleşmenin geçerliliği ve bağlayıcılığını etkilemeyecektir. Ayrıca sözleşmenin sadece elektronik formatta olmasından ötürü hukuki geçerliliğinin inkâr edilmemesi gerekmektedir.

Elektronik ticarete geçişte karşılaşılan en büyük zorluk, elektronik belge ve mesajların, yükü temsil ve devredilebilirlik işlevlerine sahip olabilmeleridir²⁶⁰. Her ne kadar Model Kanunu'nun 16. ve 17. maddelerindeki hükümler ile bu sorunun çözümüne değinilmiş ise de asıl çalışmalar devam etmektedir. Bu kısımda ele alınacak olan,

²⁵⁷ SVENSSON, s. 23.

²⁵⁸ SVENSSON, s. 23.

²⁵⁹ SVENSSON, s. 23.

²⁶⁰ KUBILAY/AKINTÜRK, s. 340.

Elektronik Olarak Devredilebilir Kayıtlara İlişkin UNCITRAL Model Kanunu ile çalışmalar büyük bir ilerleme kaydedecektir.

Elektronik Ticarete İlişkin UNCITRAL Model Kanunu m. 16'da taşıma sözleşmesi ile ilgili eylemlere m. 17'de de taşıma belgeleri hakkındaki düzenlemelere değinilmiştir.

Model Kanunu m. 17/3'deki düzenlemeye bakıldığında, mesajın benzersizliği üzerinde durulduğu görülmektedir. Bu yaklaşım ile devredilen bir mesajdaki hak ve yükümlülüklerin kesin olarak sadece tek bir kişiye ait olacağı anlaşılmaktadır. Her ne kadar mesajın benzersiz olması aranmaktaysa da hak ve yükümlülüğün iletildiği mesajın tek bir mesaj olması gerekmediği de vurgulanmıştır.

Model Kanunu'nda kâğıt belge ile elektronik veri mesajlarının aynı anda kullanılmasını engelleyip kopyalamayı önleyen hükümlerde bulunmaktadır. Böylece elektronik veri mesajı kullanımda iken kâğıt belgeler geçerli olmayacaktır²⁶¹.

c. Elektronik İmzaya İlişkin UNCITRAL Model Kanunu

1996 yılında kabul edilen Elektronik Ticarete İlişkin UNCITRAL Model Kanunu'nda elektronik imzaya ilişkin sadece bir madde bulunmaktaydı. Zamanla bu alanda daha ayrıntılı düzenlemelere ihtiyaç duyulmaya başlanmış ve 1998 yılında aynı komisyon tarafından elektronik imzaya ilişkin bir model kanun tasarısı oluşturmak için çalışmalara başlanmıştır. Çalışmaların tamamlanmasıyla 5 Temmuz 2001 tarihinde Elektronik İmzaya İlişkin UNCITRAL Model Kanunu kabul edilmiştir.

Yukarıda da değinildiği üzere belgelerin yazılı olma şartı elektronik belgelerde en büyük sorunu teşkil etmektedir. Ancak bu şart beraberinde imza ve orijinallik gibi şartları da getirmekte, hepsi bir bütün olarak ele alınmaktadır. Dolayısıyla belgelerin yazılı olma ve elle atılan ıslak imza taşımaları şartlarının, elektronik belgelere geçişi zorlaştırdığını söylemek daha doğru olacaktır²⁶². Benzer bir şekilde TBK m. 14/1'de yazılı şekilde yapılması öngörülen sözleşmelerde, borç altına girenlerin imzalarının

²⁶¹ SVENSSON, s. 24.

²⁶² KUBILAY/AKINTÜRK, s. 341-342.

bulunması zorunlu tutulmuş ve bu iki kavramın birlikte ele alındığının bir göstergesi olmuştur.

Belirtilen bu sebeplerle, elektronik belgelerin desteklenmesi ve hukuki zemine sahip olabilmeleri için aynı zamanda elektronik imzanın da hukuki bir zemine oturtulması gerektiği anlaşılmaktadır. Model Kanunu bu amaçla hareket ederek ülkelerin elektronik imza ile ilgili düzenlemelerine örnek teşkil etmesini de amaçlamıştır²⁶³. Model Kanunu'nun konusu; imza, onay kurumu ve sayısal imza boyutu olmuştur²⁶⁴.

Model Kanunu m. 1'de bu Kanununun, elektronik imzaların ticari faaliyetler bağlamında kullanılması halinde uygulanacağı belirtilmiştir. Maddeden anlaşılabileceği üzere Model Kanunu ticari olmayan faaliyetlerdeki elektronik imza kullanımını kapsamamaktadır. Madde metninde geçen “*ticari*” teriminin, ticari niteliğe sahip tüm ilişkilerden çıkan konuları kapsayan, geniş bir şekilde yorumlanması gerektiği belirtilmiştir²⁶⁵.

Model Kanunu'nun 6. maddesi imzanın gerçekleşme şartlarını düzenlemekte ve elektronik imzanın hukuken geçerliliği için; güvenli olması, sadece imza sahibi ile bağlantılı olması, imza tarihinde imzanın sadece imza sahibinin kontrolünde olması, imza tarihinden sonra elektronik imza ve veride yapılan her hangi bir değişikliğin algılanabilir olması gerekmektedir. Yani elektronik imzanın güvenli olmasının, metnin bütünlüğünün bozulmadan iletilmesinin ve imzalayan kişinin kimliğini doğrulayabilmesinin arandığı anlaşılmaktadır²⁶⁶.

d. Elektronik Olarak Devredilebilir Kayıtlara İlişkin UNCITRAL Model Kanunu

UNCITRAL tarafından elektronik ticaret ile ilgili bir Model Kanun çalışması daha yürütülmüştür. Daha önceki Elektronik Ticaret ve Elektronik İmza ile ilgili oluşturulan Model Kanun'lara ek olarak, Elektronik Olarak Devredilebilir Kayıtlara İlişkin UNCITRAL Model Kanunu da kabul edilip elektronik belgeler için gerekli olan hukuki altyapı oluşturulmaya çalışılmıştır.

²⁶³ ERBAYRAKTAR, s. 48.

²⁶⁴ İGEME, s. 64; KESKİN, s. 30.

²⁶⁵ ERBAYRAKTAR, s. 48.

²⁶⁶ BÜYÜKBALLI, s. 18.

UNCITRAL Çalışma Grubu IV (Elektronik Ticaret) tarafından 2011'deki 45. Çalışma Grubu oturumunda başlatılan taslak çalışması, 2016'daki 54. oturuma kadar devam etmiştir²⁶⁷.

Bu çalışmaların sonucunda Model Kanun Tasarısı, UNCITRAL tarafından 13 Temmuz 2017'de Viyana'da gerçekleştirilen 50. UNCITRAL oturumunda kabul edilmiştir. Model Kanunu'nu İngilizce tam adı "*UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records*" ve kısaltması "*MLETR*" şeklindedir. MLETR m. 1'de uygulama kapsamının, devredilebilir elektronik kayıtlar olduğu belirtilmiştir.

UNCITRAL tarafından 17 Temmuz'da yapılan açıklamaya göre MLETR, yasal olarak konişmentolar, senetler, ödeme senetleri (promissory notes) ve depo makbuzları da dâhil olmak üzere devredilebilir belgeler ve araçlar ile işlevsel olarak eşdeğer olan elektronik olarak devredilebilir kayıtların kullanımını sağlamaktadır²⁶⁸. Açıklamadan da anlaşılacağı üzere elektronik belgeler ile kâğıt belgelerin işlevsel olarak denk oldukları Model Kanun tarafından kabul edilmiştir. Bu yaklaşım ile elektronik olarak devredilebilen kayıtların kullanılması, iletim hızı, güvenliği ve ayrıca içerdiği bilginin tekrar kullanılması imkânı da dâhil olmak üzere elektronik ticarete bir takım avantajlar getirebileceği ifade edilmiştir²⁶⁹. En önemlisi ise elektronik belgelerin işlevsel olarak denk kabul edilmeleri ile elektronik ticaretin daha da yaygınlaşmasına ve elektronik belgelerin kullanım ve geçerliliklerinin artmasına yardımcı olacaktır. Elektronik olarak devredilebilen kayıtların özellikle, taşıma, lojistik ve finans sektörlerinde kullanımının uygun olacağı belirtilerek bu yolla kâğıtsız bir ticaret ortamı kurulmasının mümkün olabileceği vurgulanmıştır²⁷⁰.

Devletlerin oluşturacakları yeni düzenlemelerin hazırlanmasında yardımcı olacak ve diğer kullanıcılara rehberlik edecek bir *Açıklayıcı Not (Explanatory Note)*'da

²⁶⁷ UNIS Press Releases, UN Commission on International Trade Law adopts the UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records, UNIS/L/251, 17 July 2017, <http://www.unis.unvienna.org/unis/en/pressrels/2017/unisl251.html>, (20.07.2017).

²⁶⁸ UNIS/L/251.

²⁶⁹ UNIS/L/251.

²⁷⁰ UNIS/L/251.

Model Kanunu'na eklenmiş ve MLETR'nin son halinin de yayınlanacağı internet adresi açıklamada belirtilmiştir²⁷¹.

MLETR, elektronik olarak devredilebilen bir kaydın kullanımına ilişkin gereklilikleri ortaya koymaktadır. Model Kanunu'nun asıl üzerinde durduğu husus ise işlevsel denkliktir²⁷². MLETR diğer öğelerin yanı sıra ayrıca elektronik olarak devredilebilen kayıtların yönetimi için kullanılan metodun güvenilirliğinin değerlendirilmesine, kâğıt ortamdan elektronik ortama veya elektronik ortamdan kâğıt ortama geçilmesine ve sınır ötesi görünüme ilişkin rehberlik edecektir²⁷³.

MLETR elektronik ticaret ile ilgili diğer UNCITRAL metinlerinde yer alan temel ilkeleri esas almaktadır. Özellikle işlevsel denklik ilkesinin benimsenmesi, herhangi bir değişikliğe sebep olmadan çalışmaya izin vermekte ve teknolojinin tarafsızlığı ilkesinin benimsenmesi de günümüzde kullanılan ve gelecekte olabilecek olan teknolojik yapıların tümüne açık olduğu anlamına gelmektedir²⁷⁴. Ayrıca günümüzde mevcut olan ilgili maddi hukuk kurallarının değiştirilmemesi ve alternatif olarak görülmemesi Model Kanunu'nda benimsenen bir diğer ilkedir²⁷⁵.

Elektronik Olarak Devredilebilir Kayıtlara İlişkin UNCITRAL Model Kanunu'na genel olarak bakıldığında, elektronik ticaretin gelişimi için atılmış önemli bir adım olduğu anlaşılmaktadır. Bu Model Kanun ile elektronik olarak devredilebilir kayıtların uluslararası dolaşımdaki yasal engellerin ortadan kalkması beklenmektedir. Yukarıda da ifade edildiği üzere elektronik olarak devredilebilir kayıtların kullanımının en çok ilişkili olduğu alanlardan biri taşıma sektörüdür. Dolayısıyla bu UNCITRAL Model Kanunu'nun, konumuzu da oluşturan elektronik konişımentonun gelişmesine çok büyük yararı dokunacağı düşünülmektedir.

²⁷¹ UNIS/L/251.

²⁷² UNIS/L/251.

²⁷³ UNIS/L/251.

²⁷⁴ ALBA FERNANDEZ, Manuel, "The (to be) new UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records", *FIATA Headquarters Session 2017*, 30 March-2 April 2017, Zürich, Switzerland, s. 2.

²⁷⁵ ALBA FERNANDEZ, s. 2.

e. Milletlerarası Akitlerde Elektronik İletişiminin Kullanılmasına Dair Birleşmiş Milletler Sözleşmesi

Elektronik ticaretin gün geçtikçe büyümesi, ülkelerin iç hukuklarında ve uluslararası hukukta yeni düzenlemelere ihtiyaç duyulmasına sebep olmuştur. Geleneksel ticarete oturmuş hukuk düzenlemeler ile ticaret güvenli bir şekilde yapılırken yeni oluşan elektronik ticarete oturmuş düzenlemeler bulunmamakta ve bu da bazı ihtilaflara sebep olmaktadır. Bu sorunun aşımı için Birleşmiş Milletler tarafından elektronik akitler için yeknesak kuralların oluşturulması ve ihtilaflı konulara çözüm bulunması amacı ile Haziran 2001’de başlatılan çalışmalar, 23 Kasım 2005 tarihinde Birleşmiş Milletler Genel Kurulu’nca onaylanmış ve 16 Ocak 2006 - 16 Ocak 2008 tarihleri arasında imzaya açılmıştır²⁷⁶. Günümüze kadar olan süreçte birçok devlet sözleşmeyi imzalamıştır. Sözleşmenin yürürlüğe girebilmesi için en az üç devletin onay, kabul, uygun bulma veya katılım belgesinin teslim etmesi gerekmekte ve teslim gününü takip eden altı aydan sonraki ayın ilk günü yürürlüğe gireceği madde 23/1’de belirtilmiştir²⁷⁷.

Honduras, Singapur ve Dominik Cumhuriyeti’nin katılım belgelerini teslim etmelerinden sonra m. 23/1’deki sürenin de geçmesi ile 1 Mart 2013’de sözleşme yürürlüğe girmiştir.

Sözleşmenin uygulama alanına bakıldığında, uygulama alanının ayrıntılı olarak ele alındığı görülmektedir. Uygulama alanının belirlenmesinin yanı sıra uygulama alanı dışında kalan konularda açıkça belirtilmiştir. Sözleşmenin 1. maddesine göre farklı devletler işyerleri olan taraflar arasında yapılan akitlerde, akdin kuruluşu ve ifasına ilişkin olarak kuruluş ve ifa esnasında elektronik iletişim yollarının kullanılması için uygulanacaktır²⁷⁸. Ayrıca tarafların sözleşme hükümlerinin uygulanmaması için anlaşmamış olmaları gerekmektedir. Sözleşmenin 2. maddesine göre uygulanmayacağı

²⁷⁶ GÜMÜŞLÜ, Gülce, “Milletlerarası Akitlerde Elektronik İletişimin Kullanılmasına Dair Birleşmiş Milletler Sözleşmesi”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 63 (2), 2014, s. 334.

²⁷⁷ GÜMÜŞLÜ, s. 334.

²⁷⁸ GÜMÜŞLÜ, s. 337 vd.

alanlar ise, tüketici sözleşmeleri, sözleşmede belirtilmiş olan bazı finansal işlemlerde ve ticari senetler, tapu senetleri gibi belgelerdir²⁷⁹.

Sözleşmenin dayandığı temel ilkelere bakıldığında *teknolojik tarafsız ilkesi* ve *fonksiyonel eşitlik ilkesinin* esas alındığı görülmektedir. Hiçbir teknolojiyi ön plana çıkarmadan tarafsızca yaklaşmış ve kısıtlamaya gidilmediği içinde teknolojinin gelişmesi engellenmemiş, ileriki süreçte çıkabilecek olan teknolojik yeniliklerinde kabul görmesi sağlanmıştır. Ayrıca geleneksel yollar vasıtasıyla elle yazılan belge ile elektronik belge ve elle atılan imza ile elektronik imza fonksiyonel olarak eşit sayılmıştır. Fonksiyonel eşitlikle, sırf elektronik yollar ile oluşturulmasından ötürü bir belgenin geçersiz sayılmasının önüne geçilmeye çalışılmıştır.

Sözleşmenin içeriği incelendiğinde; milletlerarası akitlerde elektronik iletişimin kullanılması ve akdin hukuki olarak tanınmasını, elektronik akitlerin şekli konusunu, elektronik akdin kurulmasını sağlayacak elektronik verinin gönderme ve alma anını, tarafların elektronik iletişime geçmek için davet ve otomatik davet sistemlerinin kullanımı ile ilgili hükümlerden oluştuğu görülmektedir²⁸⁰.

f. 2000/31/EC Sayılı AB Elektronik Ticaret Direktifi

Avrupa Birliği Parlamentosu ve Konseyi tarafından 8 Haziran 2000 tarihinde kabul edilen 2000/31/EC Sayılı Elektronik Ticaret Direktifi, 17.07.2000 tarihinde Topluluk Resmi Gazetesi'nde yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Ayrıca üye devletlerin, 17 Ocak 2002 tarihinden önce direktife uyum sağlamaları için gerekli hukuki ve idari düzenlemeleri yürürlüğe koymaları gerekmektedir. Direktifin tam adı "*Bilgi Toplumu Hizmetlerinin Bazı Hukuki Yönleri ve Özellikle İç Pazarda Elektronik Ticaret Konusunda 8 Haziran 2000 tarihli 2000/31/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi*" şeklindedir.

Elektronik Ticaret Direktif'inin amacı m. 1'de; üye devletler arasında bilgi toplumu hizmetlerinin serbest dolaşımını temin ederek iç pazarın düzgün işleyişine katkı sağlamak olduğu belirtilmiştir. Ayrıca yönerge ile tüm AB ülkeleri arasında elektronik ticarete ilişkin düzenlemelerin yeknesak bir şekilde uyum sağlamaları ve

²⁷⁹ GÜMÜŞLÜ, s. 344.

²⁸⁰ GÜMÜŞLÜ, s. 335.

tüketicinin korunması istenmiştir²⁸¹. Direktifin konusunu, AB iç pazarında elektronik ticaret için açık ve genel bir çerçeve oluşturarak hukuki belirsizliği ortadan kaldırmak, tüketiciye güven vermek ve AB üyesi ülkeler arasında bilgi hizmetlerinin bir engelle takılmadan dolaşımını sağlamak şeklinde belirtmek mümkündür²⁸².

Direktifte ele alınan konular ise iç pazara ilişkin bilgi toplumu hizmetleri, hizmet sunucuların kuruluşu, ticari iletişim, elektronik sözleşmeler, araçların sorumluluğu, davranış kuralları, yargı dışı uyuşmazlıkların çözümü yolları, dava türleri ve üye devletlerarası işbirliğidir.

Bilgi toplumu hizmetleri, elektronik ticareti de içeren çok geniş kapsamlı bir yapıya sahiptir²⁸³. Bilgi toplumu hizmetlerini; kullanıcının isteği üzerine para karşılığında, uzaktan ve elektronik yollarla verilen her türlü hizmet olarak tanımlanabilir²⁸⁴. Her ne kadar direktifte bilgi toplumu hizmetlerinden bahsetse de direktif genel olarak ele alındığında daha çok elektronik ticaretin hukuki boyutu ele alınmıştır²⁸⁵.

Direktifte diğer uluslararası düzenlemelerde de olduğu gibi sözleşmelerin sadece elektronik ortamda yapılmalarından ötürü geçersiz sayılmamaları gerektiği belirtilmiş ve ülkelerin hukuki zeminlerinin elektronik ortamda sözleşme kurulmasına engel olmaması gerektiğine değinilmiştir²⁸⁶. Ancak AB üyesi devletlerin, direktifte belirtilen bazı sözleşme kategorilerinde istisna getirebilecekleri de düzenlenmiştir²⁸⁷.

g. 1999/93/EC Sayılı AB Elektronik İmza Direktifi

Avrupa Birliği Parlamentosu ve Konseyi tarafından getirilen bir diğer önemli düzenleme ise 13 Aralık 1996 tarihinde kabul edilen, 1999/93/EC Sayılı AB Elektronik

²⁸¹ KILIAN, Wolfgang, “Dijital İletişim ve Sözleşme Hukuku”, Uluslararası İnternet Hukuku Sempozyumu, 21-22 Mayıs 2002, *Dokuz Eylül Üniversitesi Yayını*, İzmir, s. 167.

²⁸² ANDERSEN, Arthur, *İnternette Gelişimde Türkiye*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2002, s. 223.

²⁸³ DEMİREL, İnci, “Hukuk Elektronik Yaşam ve Ticaretin Hizmetinde veya Siber Uzayda Hukukun Yükselişi”, *T.C. Başbakanlık, Dış Ticaret Müsteşarlığı, Ekonomik Araştırmalar ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü, e-Ticaret Genel Koordinatörlüğü*, s. 3, <http://home.ku.edu.tr/~daksen/mgis410/materials/SiberUzaydaHukuk.pdf>, (14.03.2017).

²⁸⁴ DEMİREL, s. 3; İNAL, s. 43.

²⁸⁵ İNAL, s. 42; ÖNDER BALABAN, s. 13.

²⁸⁶ ERBAYRAKTAR, s. 31.

²⁸⁷ ERBAYRAKTAR, s. 31-32.

İmza Direktifidir. Direktif 19.01.2000 tarihinde Topluluk Resmi Gazetesi'nde yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Ayrıca üye devletlerin, 19 Temmuz 2001 tarihinden önce direktife uyum sağlamaları için gerekli hukuki ve idari düzenlemeleri yürürlüğe koymaları gerekmektedir.

Elektronik İmza Direktifinin 1. maddesine göre direktifin amacı; elektronik imzanın kullanılmasını kolaylaştırmak ve elektronik imzanın hukuken tanınmasına katkıda bulunmaktır. Bu amaç doğrultusunda direktifte; elektronik imzalar, sertifika hizmet sağlayıcıları ve bu sağlayıcıların denetimi, elektronik imza sertifikaları gibi temel konularda düzenlemeler içermektedir. Ayrıca önemli bir husus olarak direktifte, el yazısıyla atılan ıslak imza ile elektronik imza işlevsel olarak denk tutulmuştur.

Direktif kapalı ağlarda uygulanmayıp, sadece açık ağ olan internet üzerinde yapılan hukuki ilişkilerde uygulama alanı bulacaktır²⁸⁸.

h. Diğer Düzenlemeler

International Chamber of Commerce (ICC) Incoterms ve ICC Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (UCP) ilgili uluslararası düzenlemelerden bazılarıdır. *ICC International Commercial Terms (Incoterms)*, merkezi Paris'te olan ICC tarafından geliştirilip uluslararası ticarete yaygın olarak kullanılan terimlerin yorumlanması için uluslararası kurallar sağlamak amacı ile oluşturulmuştur²⁸⁹.

Incoterms, uluslararası bir satış işleminin gerçekleştirilmesi için taraflara çeşitli modeller sunmaktadır²⁹⁰. Günümüzde yürürlükte olan Incoterms 27 Eylül 2010 tarihinde yayınlanıp 1 Ocak 2011 tarihinde yürürlüğe giren Incoterms 2010'dur. Son gelişmeler ışığında ICC tarafından yeni bir düzenleme üzerinde çalışıldığı ve adının Incoterms 2020 olacağı belirtilmektedir²⁹¹. Her ne kadar en güncel hali son yayınlanan Incoterms 2010 olsa da taraflar istedikleri sürümü kullanabilmekte ve her hangi bir karışıklığa mahal vermemek için hangi Incoterms'e göre işlemin yapıldığını belirtmelerinde fayda vardır.

²⁸⁸ ÖZDEMİR KOCASAKAL, s. 229; ERBAYRAKTAR, s. 33.

²⁸⁹ BRUNNER, Raphael, "Electronic Transport Documents and Shipping Practice Not Yet a Married Couple", L.L.M. Shipping Law Thesis, Zürich, Switzerland, 25 April 2007, (European Transport Law, Volume 43/2, Antwerpen, Belgium, 2008, (ss. 123-168)), s. 16.

²⁹⁰ BRUNNER, s. 16.

²⁹¹ <https://en.wikipedia.org/wiki/Incoterms>, (18.07.2017).

Incoterms 1990, 2000 ve 2010 sürümlerinde elektronik ticarete ilişkin hükümlere yer verilmiştir. Ayrıca A8 kurallarında, satıcı ve alıcının elektronik ortamda iletişim kurmayı kabul etmelerinde, kurallarda belirtilen belge kavramının, eşdeğer olan EDI mesajıyla değiştirilebileceği ifade edilmiştir. Kurallarda elektronik konişmentonun, gelişimini engelleyebileceği endişesiyle, tanımının yapılmasından kaçınılmıştır²⁹².

Milletlerarası Ticaret Odası (ICC) tarafından geliştirilen bir diğer önemli kurallar dizisi ise uluslararası ticaret işlemlerinin finanse edilmesi ve ödenmesi ile ilgili prosedürler için akreditif işlemlerini düzenleyen *Akreditiflere İlişkin Bir Örnek Usuller ve Uygulama (UCP)*'dir²⁹³. Günümüzde yürürlükte olan UCP600 sürümü, 2007 yılında revize edilmiş ve 1 Temmuz 2007 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Kurallar, uluslararası bir ticaret işleminde satıcı ile alıcı arasındaki ilişkiyi etkilemekte, taşıma sözleşmesine her hangi bir etkisi bulunmamaktadır²⁹⁴. Ancak bir akreditif işleminde taşıma belgelerine ihtiyaç duyulmaktadır.

UCP'nin elektronik ibraz tarafını düzenleyen kuralları ihtiva eden eUCP, çalışma grubu tarafında Mayıs 2000'de ilk sürümü tamamlanıp Bankacılık Komisyonu tarafından Kasım 2001'de onaylanmıştır. Yürürlüğe ise 1 Nisan 2002'de girmiştir. Hem günümüz şartları hem de UCP600 göz önüne alınarak 2007 yılında revize edilmiş ve Versiyon 1.1 adıyla yürürlüğe girmiştir. UCP600'un sonuna ek olarak yayınlanan bu sürüm günümüzde de geçerliliğini korumaktadır. Uluslararası ticarete elektronik işlemlerin gün geçtikçe daha çok kullanılmasıyla akreditif işlemlerin elektronik ortamda ibrazı üzerine çalışmaların daha kapsamlı ve daha çok olacağı muhtemeldir.

III. DEĞERLENDİRME

Geleneksel kâğıt konişmentonun üzerinde durulduğu ilk bölümden sonra gelen bu bölümde elektronik ticaret ve elektronik belgeler açıklanmaya çalışılmıştır. Ayrıca EDI ve işlevsel denklik yaklaşımı gibi önemli hususlara da yer verilmiştir. Elektronik ticaret ve elektronik belgeler ile ilgili iç hukukta ve uluslararası alanda yer alan

²⁹² KAYA, s. 101-102; KARAN, s. 160.

²⁹³ BRUNNER, s. 16.

²⁹⁴ BRUNNER, s. 16-17.

düzenlemeler belirtilerek günümüze kadar oluşturulan hukuki düzenlemelerde gelinen son noktaya dikkat çekilmiştir.

Geleneksel konişmentonun ele alındığı ilk bölüm ve elektronik ticaret ve elektronik belgelerin açıklandığı bu bölüm elektronik konişmento konusuna giriş mahiyetinde olup konunun anlaşılabilirliği için üzerinde durulmuş hususlardır. Bu bölümden sonra gelen elektronik konişmento başlıklı üçüncü bölüm, tez çalışmasının temelini teşkil eden bölüm olacaktır. Yine bir sonraki bölümde SEADOCS, CMI, BOLERO, @GlobalTrade, TradeCard, ESS-Databridge™, Korea Trade Net (KTNET) gibi elektronik konişmento uygulamaları ve Blockchain teknolojisi üzerinde durulacaktır. Ayrıca elektronik konişmentonun açıklanmasından sonra son bölümde de Rotterdam Kuralları'nda yer alan ilgili düzenlemeler ayrıntılı olarak değerlendirilecektir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ELEKTRONİK KONİŞMENTO

I. GELENEKSEL KONİŞMENTONUN ELEKTRONİKLEŞMESİ

A. Elektronik Konişmento İhtiyacı

Uzun bir süredir geleneksel kâğıt konişmentonun kullanılıyor olmasına rağmen birçok nedenden ötürü elektronik konişmentoya ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır. Bu nedenlerden bazılarını; konişmentonun teslimdeki rolü, konişmentonun birden çok nüsha olarak düzenlenmesi, akreditif ve kredi işlemlerindeki gelişmeler ve belgelemeden dolayı ortaya çıkan kâğıt evrak maliyetleri²⁹⁵ şeklinde belirtmek mümkündür.

Teknolojik ilerlemeler ile deniz taşımasına gelen bazı yenilikler olmuştur. Gemi inşa sanayi gelişmiş, daha hızlı gemiler inşa edilmeye başlanmıştır. Bu da sefer sürelerinin kısılmasını sağlamıştır. Konteynır taşımasının yaygınlaşmasıyla ve yine teknolojik ilerlemeler ile yükleme-boşaltma süreleri kısalmıştır²⁹⁶. Sürelerin kısılması olumlu bir gelişme olmakla birlikte posta hizmetleri bu hıza ayak uyduramamıştır. Dolayısıyla kâğıt konişmentonun boşaltma limanına ulaştırılmasından önce gemiler boşaltma limanına varmaya başlamıştır. Dolayısıyla konişmentosuz teslim konusu ortaya çıkmış ve bu durumda çıkabilecek sorumluluklardan kaçınmak için daha hızlı iletebilen bir konişmentoya ihtiyaç duyulmuştur²⁹⁷.

İletişim teknolojisindeki gelişmeler ile bölgesel pazarlar, yerlerini küresel pazarlara bırakmıştır. Ticaret küreselleşmiş ve ticarete en önemli unsur zaman olmuştur. İşlemlerin hızlanması için başvurulacak bir yol da yükün taşınması esnasından birden çok alıcıya sunulmasıdır²⁹⁸. Bu sayede hem zamandan tasarruf hem de en iyi fiyatı verecek olan alıcının bulunması kolaylaşmaktadır. Ancak yükün taşınma

²⁹⁵ KARAN, s. 97 vd; KUBİLAY/AKINTÜRK, s. 336.

²⁹⁶ PAMUK, s. 12.

²⁹⁷ KUBİLAY/AKINTÜRK, s. 336.

²⁹⁸ KARAN, s. 101.

esnasında ispatı için her alıcıya bir konişmento gönderilmesi gerekmektedir. Dolayısıyla konişmentonun birden çok nüsha olarak düzenlenmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu durum beraberinde dolandırıcılık ve sahtecilik gibi olumsuz sonuçları da getirmektedir. Kâğıt üzerine yazılan yazıların üzerinde oynama yapılması yeterli düzeyde engellenemediği için geleneksel kâğıt konişmento dolandırıcılık ve sahteciliği engellemekte yetersiz kalmaktadır²⁹⁹.

Konişmento, günümüzde sadece yükü temsil etmek için değil aynı zamanda kredi ve teminat işlemleri gibi bazı bankacılık işlemleri için de kullanılmaya başlanmıştır. Ancak ticaretin küreselleşmesiyle yük boşaltma limanına varana kadar birçok kez el değiştirebilmekte, dolayısıyla da birçok kez kredi ve akreditif işleme tabi olabilmektedir. Her işlemde tarafların konişmentoyu incelemesi vakit almakta, bu da gecikmelere sebep olmaktadır. Gecikmeleri önlemek için çeşitli yollara başvurulsa da bu yollar daha fazla masraf ve sorumlulukların ortaya çıkmasına sebep olmaktadır.

Bir diğer önemli sorun ise geleneksel kâğıt konişmentonun, belgeleme masraflarıdır. Taşıma masraflarının %10-15'ini belgeleme masrafları oluşturmaktadır³⁰⁰. Konteynır ve petrol taşıması gibi bazı alanlarda belgeleme işlemlerinin çok olmasından ve çok sayıda nüsha istenmesinden dolayı, masraflar büyük bir meblağa ulaşabilmektedir³⁰¹.

Tüm bu ele alınan sebepler ile beraber deniz taşımasında gecikmelere sebep olmayacak, işlemlerin yapılması anında hazır bulunabilecek, ek masraflara yol açmayacak, evrakta sahtecilik ve dolandırıcılıkta istenen güveni sağlayabilecek yeni bir konişmentoya ihtiyaç duyulmakta ve günümüz şartlarıyla birlikte düşünüldüğünde, ihtiyaç duyulan bu yeni konişmentonun “elektronik konişmento” olabileceği düşünülmektedir³⁰².

²⁹⁹ KARAN, s. 101.

³⁰⁰ BASU BAL, Abhinayan, “Electronic Transport Records: An Opportunity for the Maritime and the Logistics Industries”, *Journal of Transportation Law, Logistics & Policy*, Vol. 81, Issue No. 1, 2014, s. 18 vd; BRUNNER, s. 9-10; KARAN, s. 100.

³⁰¹ BASU BAL, s. 18.

³⁰² KARAN, s. 101-102; KUBİLAY/AKINTÜRK, s. 336.

B. Elektronik Konişmento Tarihi ve Gelişimi

1960'lı yıllarda aynı işleve sahip birbirinden farklı belgelerin kullanımı bırakılıp sevkiyatta kullanılan belgelerde standartlaşmaya gidildiği görülmektedir³⁰³. Bu yola başvurulmasının sebebi uluslararası taşımalarda farklı ülkelerin farklı düzenlemelerini bir çatı altında toplamak ve ticarete yeknesaklığı yakalayarak farklı ülkelerdeki taraflar arasındaki ticareti kolaylaştırmaktır. Ayrıca karşılaşılan bir diğer zorluk, konişmentonun ihracat ülkesinden ithalat ülkesine fiziki olarak taşınmasıydı³⁰⁴. Bu sorunların aşılabilmesi için belirlenmiş standartlara sahip konişmentonun, elektronik ortama aktarılması yoluna gidildiği görülmektedir.

Uzun zamandır kâğıdın kullanılması ile gerçekleştirilen işlemlerin yukarıda belirttiğimiz bazı nedenlerden ötürü ve elektronikleşme ihtiyacından dolayı 1980'lerin başından itibaren konişmentonun elektronik ortamda nasıl olacağı üzerinde durulmuş ve çalışmalar hızlandırılmıştır³⁰⁵. Elektronik belgelere geçişteki asıl hedef ise sevkiyatta kullanılan tüm belgelerin elektronikleştirilmesi ve böylece kâğıt konişmento kullanımını tamamen ortadan kaldırmaktır³⁰⁶.

İlerleyen süreçte birçok farklı elektronik konişmento uygulaması ve kuralları geliştirilmiştir. Elektronik konişmentonun geliştirilmesi ve istenen düzeye gelmesi için günümüzde de çalışmalara devam edilmektedir. Ancak geliştirilen uygulamalarda belgelerin aktarılması için katalizör görevi gördüğünden dolayı EDI, ayrı bir öneme sahiptir³⁰⁷.

Elektronik konişmentonun karşılaması gereken şartlar ele alındığında ilk olarak birçok tarafça kabul edilmesi gerektiği anlaşılmaktadır³⁰⁸. Çalışmaların başarıya ulaşabilmesi için taşıyıcılar, taşıtanlar, alıcılar, sigortacılar, P&I Kulüpleri ve özellikle

³⁰³ CHANDLER, George F., "The Electronic Transmission of Bills of Lading", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 20, 1989, s. 572.

³⁰⁴ Proctor, C., "The Legal Role of the Bill of Lading", *Sea Waybill and Multimodal Transport Document*, Vol. 1, (Integral Pretoria 1997), s. 146.

³⁰⁵ SVENSSON, s. 15; KARAN, s. 107.

³⁰⁶ CHANDLER, s. 571.

³⁰⁷ SENEKAL, Jan-Hendrik, "The Electronic Bill of Lading: A Legal Perspective", Dissertation Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements of the Degree Magister Legum in Import and Export Law at the North-West University, April, 2010, s. 24.

³⁰⁸ SVENSSON, s. 15.

bankalar tarafından kabul görmesi gerekmektedir³⁰⁹. Günümüze kadar geliştirilen birçok elektronik konişmento uygulamasının, bazı taraflarca kabul görmemesinden dolayı başarısız olması, bu hususun önemini ortaya koymaktadır. İkinci olarak ise geleneksel kâğıt konişmentonun işlevlerini karşılaması gerekmektedir³¹⁰. Ancak burada karşılaşılan en büyük zorluk konişmentonun sahip olduğu devredilebilir fonksiyonunun, elektronik konişmentoya aktarılmasıdır. Yükü temsil işlevi ele alındığında, elektronik konişmentonun devredilebilir veya devredilemez olduğuna dikkat edilmesi gerekmektedir³¹¹. Bu konu üzerine yapılan çalışmalar günümüzde de halen devam etmektedir.

II. ELEKTRONİK SENET OLARAK ELEKTRONİK KONİŞMENTO

A. Genel Olarak

Konışmentonun elektronikleşmesinde sorunların aşılabilmesi için geleneksel konişmento unsurlarının elektronik ortama aktarılabilmesi gerekmektedir. Burada aşılması gereken en büyük sorunlardan biri, geleneksel konişmentonun aynı zamanda bir senet olması ve elektronik konişmentonun da senet olarak kabul edilebilmesidir³¹².

İlk olarak geleneksel anlamda senedin asgari unsurları ele alınıp elektronik ortamda bu unsurların karşılanıp karşılanamayacağının belirlenmesi gerekmektedir³¹³. Eğer gerekli olan asgari unsurlar sağlanabiliyor ise elektronik konişmentonun da bir senet olduğu pekâlâ kabul edilebilecektir.

Senet, kelime kökeni olarak Arapçadan gelmekte ve Türk Hukuk Lügatinde hukuki bir işlemi veya olayı belgelemek amacıyla yazılan ve resmi makam tarafından düzenlenmiş ve onaylanmış yazı olarak tanımlanmaktadır³¹⁴. Tanımdan da anlaşılacağı

³⁰⁹ KUBİLAY/AKINTÜRK, s. 341.

³¹⁰ SVENSSON, s. 15.

³¹¹ SVENSSON, s. 15; KUBİLAY/AKINTÜRK, s. 340.

³¹² KUBİLAY/AKINTÜRK, s. 337 vd; KARAN, s. 117.

³¹³ KARAN, s. 117-118.

³¹⁴ PULAŞLI, s. 2.

üzere resmi makam tarafından düzenlenip onaylanmış senetler resmi senet, sadece borç altına girence düzenlenip imzalanmış senetler ise adi senet olarak ifade edilmektedir.³¹⁵.

Özel hukuk açısından bakıldığında ise önemli bir açıklamayı ihtiva eden yani özel hukuk bakımından önemli bir irade açıklamasını içeren yazılı belge olarak tanımlamak mümkündür³¹⁶.

6100 sayılı HMK'nın dördüncü kısmının ikinci bölümü, “*Belge ve Senet*” başlığı taşımakta ve m. 199/1’de belgenin tanımı yapılmıştır. Maddeye göre:

“Uyuşmazlık konusu vakıaları ispata elverişli yazılı veya basılı metin, senet, çizim, plan, kroki, fotoğraf, film, görüntü veya ses kaydı gibi veriler ile elektronik ortamdaki veriler ve bunlara benzer bilgi taşıyıcıları bu Kanuna göre belgedir.”

Her ne kadar tanımlarda yazılı olması gerektiği üzerinde durulsa da bu yazılı belgenin kâğıt olma zorunluluk bulunmamaktadır. Yukarıdaki kısımlarda da değinildiği üzere TTK m. 1526/2’deki düzenleme ile konişmentonun taşıma senedinin ve sigorta poliçesinin imzası elle, faksimile baskı, zımba, ıstampa, sembol şeklinde mekanik veya elektronik herhangi bir araçla da atılabileceği hüküm altına alınmıştır. Dolayısıyla konişmentonun kâğıt üzerine yazılı bir belge olması gibi bir zorunluluğu bulunmamaktadır. Esasen diğer senetlerde de kâğıt üzerine yazılı olma gerekliliği, imzanın elle atılması mecburi olduğu durumlarda ortaya çıkmaktadır³¹⁷. Ancak konişmentoda imzanın elle atılması gibi bir zorunluluk olmadığı için kâğıt üzerinde yazılı olması gerekliliği de bulunmamakta ve elektronik ortamda düzenlenmesine herhangi bir engel oluşturmamaktadır³¹⁸.

Bir diğer önemli husus senette bulunan *irade beyanıdır*. Ayrıca belge ile beyanın birbirine bağlanmış olması gerekmekte ancak ayrılmaz bir şekilde sıkı sıkıya olması

³¹⁵ KARSLI, Abdurrahim, *Medeni Muhakeme Hukuku*, 4. Baskı, Alternatif Yayıncılık, 2014, s. 583 vd; PEKCANITEZ, Hakan/TAŞ KORKMAZ, Hülya/AKKAN, Mine/ÖZEKES Muhammet, *Pekcanitez Usul - Medeni Usul Hukuku (Cilt II)*, 15. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, Mart, 2017, s. 1765 vd.

³¹⁶ PULAŞLI, s. 2; KARSLI, s. 583-583.

³¹⁷ PULAŞLI, s. 3; ÖZTAN, Fırat, *Kıymetli Evrak Hukuku*, 21. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, Eylül 2017, s. 12; ÜLGEN, Hüseyin/HELVACI, Mehmet/KENDİGELEN, Abuzer/KAYA, Arslan, *Kıymetli Evrak Hukuku*, 10. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2017, s. 15-16.

³¹⁸ KARAN, s. 180-181; 6102 Sayılı TTK Madde Gerekçeleri, 1526. madde gerekçesi.

değil, sürekli olması gerekmekte ve yeterli görülmektedir³¹⁹. İrade beyanının hangi yollar ile ne şekilde dışa vurulduğunun bir önemi bulunmamaktadır. Taraflarca veya hukuk kurallarınca aksi öngörülmedikçe iradenin sözlü, yazılı veya elektronik ortamda dışa vurulması her hangi bir farklılık oluşturmayacaktır³²⁰. Burada önemli olan husus iradenin dışa yansıyarak aleniyet kazanmasıdır³²¹.

Günümüze kadar olan süreçte irade beyanlarının dışa vurulmasında, güven esasından ötürü kâğıt kullanımına gidilmiştir³²². Ancak şartlar zamanla değişmekte ve kâğıdın yerini elektronik ortam almaktadır³²³. Ayrıca kâğıda dayalı oluşan bu yapının yerini hiçbir şekilde başka yapılarca doldurulamayacağını düşünmek doğru olmayacaktır³²⁴.

Elektronik ortamın senet olarak değerlendirilebilmesi kâğıdın sağladığı güven ortamının elektronik ortamda da sağlanabilmesine ve kâğıda olan güvenin elektronik ortama karşıda duyulmasına bağlı olacaktır³²⁵.

B. Geleneksel Anlamda Senet ile Elektronik Konişmentonun İşlevlerinin Karşılaştırılması

Geleneksel konişmentoda kâğıdın sağladığı güvenden ötürü uzun bir süredir kullanılmakta ve kâğıdın sağladığı bu güvenin ana sebepleri olarak *dayanıklılık* ve *taşınabilirlik* ön plana çıkmaktadır³²⁶. Eğer bu unsurları elektronik konişmentoda da karşılayabilirse elektronik ortamın senet olarak değerlendirilebileceği anlaşılmaktadır.

1. Dayanıklılık

Kâğıdın dayanıklılık unsuruna sahip olmasından ötürü iradeyi belgelediği ve üzerinde yapılan tahrifatı ortaya koyduğu anlaşılmaktadır³²⁷. Kâğıt üzerindeki yazı iradeyi dışa vurmakta ve belgelemektedir. Buradaki yazının el ile yazılması gibi bir mecburiyet bulunmamaktadır. Yazılan yazıyı anlayabilen her kişi tarafından

³¹⁹ PULAŞLI, s. 4; ÖZTAN, s. 12.

³²⁰ KARAN, s. 118; KUBİLAY/AKINTÜRK, s. 337-338; PULAŞLI, s. 3.

³²¹ KAYA, s. 104; KARAN, s. 118.

³²² SVENSSON, s. 7-8.

³²³ GAZİOĞULLARI, s. 1-2; KARAN, s. 119; BASU BAL, s. 19-20.

³²⁴ ÜLGİN/HELVACI/KENDİGELEN/KAYA, s. 15; KUBİLAY/AKINTÜRK, s. 338; KARAN, s. 119.

³²⁵ KAYA, s. 104; KARAN, s. 119.

³²⁶ KARAN, s. 119.

³²⁷ ÖZTAN, s. 10-11; KARAN, s. 119 vd.

okunabilmekte ve herkese açık bir yapıya sahip olmaktadır. Elektronik ortamda ise irade beyanları elektronik ortamda çeşitli araçlar kullanılarak kayıt altına alınmakta ve istenildiğinde elektronik ortamda açılıp gösterilmektedir. Burada da kayıt altına alınırken kâğıt üzerinde olduğu gibi harf ve rakamlar kullanılmakta, tarafların istediği lisanda yazılmaktadır. Fark olarak göze çarpan tek husus, kâğıt üzerine yazılan irade beyanlarının her an okunabilirken, elektronik ortamdaki irade beyanlarının ise açılıp ekran üzerinde veya yazıcı vasıtası ile çıktısı alınarak okunabilmesidir³²⁸. Ancak bu farkın elektronik ortamın dezavantajı olduğunu söylemek yanlıştır. Çünkü irade beyanlarının herkesin değil de istenilen kişiler tarafından okunabilecek olması daha güvenli bir yapının oluşmasını sağlayacaktır. Dolayısıyla bu özellik ele alındığında elektronik ortamın daha güvenli bir zemin oluşturduğunu söylemek mümkündür³²⁹.

Dayanıklılık unsurunda ele alınması gereken bir diğer önemli husus ise kâğıt senedin üzerinde yapılan tahrifatı ortaya koymasıdır. Aslında burada değinilmek istenen kâğıdın hiçbir şekilde tahrifata maruz kalmayacağı değil yapılan tahrifatın çıplak gözle veya inceleme sonucunda ortaya çıkarılabileceğidir³³⁰. Çünkü kâğıt da yanabilir, yırtılabilir, üzerindeki yazılar tahrif edilebilir veya değiştirilebilir. Benzer şekilde elektronik ortamda da veriler değiştirilebilir veya silinebilirler. Her ne kadar ekranda bakıldığında veya yazıcıdan çıktısı alındığında yapılan değişiklikler fark edilemeyebilecek ise de elektronik ortamda yapılan her işlem kayıt altına alındığı için yapılan değişiklik teknik inceleme sonucu ortaya çıkarılabilmektedir. Her mesajın büyüklüğü ve *hash değeri (hash value)* sayesinde üzerindeki oynamalar açıkça saptanabilmektedir³³¹. Ayrıca değişikliğin yapıldığı zaman ve yapan kişiyi bile tespit etme imkânı bulunmaktadır. Bu gibi durumlarda kâğıt üzerindeki değişiklikleri belirlemek mümkün olsa da kim tarafından ve ne zaman yapıldığına dair kesin delillere ulaşmak oldukça güçtür. Bir diğer önemli husus ise elektronik verilerin yetkisiz üçüncü kişilerce müdahale edilmesi (ele geçirilmesi) durumu dışında “*salt okunur*” olarak kaydedildiklerinde üzerlerinde her hangi bir değişiklik yapılması mümkün dahi

³²⁸ KARAN, s. 120.

³²⁹ BRUNNER, s. 9-10; KARAN, s. 120.

³³⁰ KARAN, s. 122.

³³¹ Ayrıntılı bilgi için bkz. ERBAYRAKTAR, s. 8 vd; KAYA, s. 72-73.

olmayacaktır³³². Dolayısıyla bu durum, kâğıtta bulunmayan sadece elektronik ortama has bir avantajdır³³³.

Elektronik ortamın getirdiği bir diğer avantaj ise taşıyanın düzenleyip teslim ettiği konişmentoyu takip edebilmesine olanak sağlamasıdır³³⁴. Geleneksel konişmentoda taşıyan, yükletene konişmentoyu teslim ettikten sonra varma limanına kadar konişmento üzerinde yapılan değişikliklerden haberi olmamaktadır. Ayrıca varma limanında çok kısa bir süre içerisinde konişmentoyu teslim eden kişinin yetkili hamil olduğunu karar vermesi ve konişmento üzerinde tahrifat yapılmadığına emin olması gerekmektedir³³⁵. Bu da beraberinde hataları getirebilmektedir. Oysa elektronik ortamda konişmento üzerinde yapılan değişiklikler kayıt altına alınıp izlenebilmekte ve yetkisiz müdahaleler belirlenip, kısıtlanabilmektedir³³⁶. Bu sayede elektronik ortamın sahteciliği önleyici ve caydırıcı bir etkisinin de olduğunu söylemek mümkündür³³⁷.

Dayanıklılık unsurunda belirtilen tüm bu hususlar ele alındığında elektronik ortamın kâğıda göre sadece ilgili kişilerin ulaşabildiği, tahrifatın daha kolay anlaşılabilirdiği, tahrifatın yapıldığı zaman ve kişinin belirlenmesinin daha kolay olduğu, daha iyi bir koruma sağlayabildiği ve sahteciliği önlemede daha etkili olduğu söylenebilir. Böylece elektronik ortamın en az kâğıt kadar hamiline güven vereceği ve dayanıklılık unsurunu en az kâğıt kadar yerine getirebileceği anlaşılmaktadır.

2. Taşınabilirlik

Dayanıklılık unsurundan başka kâğıdın sahip olduğu bir diğer önemli unsur taşınabilirliktir. Taşınabilirliğin kâğıda, *iradeyi beyan etme, beyan olunan iradeyi kaydetme* ve *kaydedilen iradeyi gizleme* özelliklerini verdiği görülmektedir³³⁸. Bu hususlar elektronik ortamda da sağlanabiliyor ise, elektronik ortamında taşınabilirlik unsurunu karşılayabileceğini söylemek mümkün olacaktır.

³³² KARAN, s. 123.

³³³ KARAN, s. 123.

³³⁴ KAYA, s. 123; KARAN, s. 123.

³³⁵ KARAN, s. 123.

³³⁶ KARAN, s. 123.

³³⁷ KAYA, s. 74-75; KARAN, s. 123.

³³⁸ ÜLGİN/HELVACI/KENDİGELEN/KAYA, s. 15-16; KAYA, s. 104; KARAN, s. 124 vd.

İlk olarak, kâğıt üzerindeki yazılar sayesinde irade açığa vurulmuş olmakta ve kâğıda sahip olan kişi aynı zamanda kâğıtta yazılı olan verilere de sahip olmaktadır. Böylece kâğıt el değiştirdiğinde kâğıt üzerindeki verilerde el değiştirilip iletilmektedir. Beyan edilmiş olan irade beyanının taşınabilirliğinin elektronik ortamda da mümkün olduğu aşîkârdır³³⁹. Ancak burada taşınan verinin fiziksel olarak kaydedildiği disk değil elektronik ortam kullanılarak verinin bir mesaj halinde taşınmasıdır. Veriler parçalar halinde taşınmakta ve varış yerinde tekrar birleştirilmektedirler³⁴⁰. Böylece kâğıtta olduğu gibi elektronik ortamda da veriler, kaydedildikleri son halleri ile bozulmadan, değiştirilmeden ve tahrif edilmeden bir bütün halinde alıcıya ulaşmış olmaktadır³⁴¹. Parçalar halinde taşınması verinin veya mesajın bütünlüğünün bozmamakta, aksine gönderici ve alıcı dışındaki üçüncü kişilerin verinin bütünlüğüne ulaşmasını engelleyerek daha da güvenli bir yapının oluşmasını sağlamaktadır. Dolayısıyla taşınabilirlik unsurunda bulunan irade beyanının taşınabilirliğinin, elektronik ortamda da mümkün olduğu söylenebilir³⁴².

İkinci olarak, kâğıt üzerine yazılanlar iradeyi beyan ettiği gibi aynı zamanda kayıt altına da alınmış olmaktadır. Hukuk kuralları çoğu zaman verilerin belli bir süre kayıtlı tutulmasını emretmektedir³⁴³. Dolayısıyla bu özelliğin elektronik ortamda da bulunması gerekmektedir. Bu sebeple elektronik ortamda verilerin tutulacağı *elektronik veri sicillerine* ihtiyaç duyulmuştur.

Elektronik veri sicilleri, bağımsız üçüncü kişilerce kurumsal sicil olarak tutulabileceği gibi genellikle kaydı ilk oluşturan kişi tarafından veya taraflardan herhangi biri tarafından *ad hoc sicil* olarak tutulması da mümkündür³⁴⁴.

Kurumsal siciller, *resmi kurumsal sicil* ve *özel kurumsal sicil* olarak ikiye ayrılmaktadır. Resmi kurumsal siciller devletler tarafından tutulmakta ve uluslararası bir yapıya sahip olan konişmentonun bir devletin kontrolü altında olması tercih edilmemektedir. Diğer yandan uygulamada özel kurumsal sicillere rastlamak mümkünse de tarafların dışında üçüncü kişilerin müdahil olunması istenmeyebilmektedir. Ayrıca

³³⁹ ÖZTAN, s. 11-12; ÜLGEN/HELVACI/KENDİGELEN/KAYA, s. 15-16; KARAN, s. 124.

³⁴⁰ ÖNDER BALABAN, s. 4-5.

³⁴¹ KARAN, s. 124.

³⁴² ÖZTAN, s. 11-12; KARAN, s. 125.

³⁴³ KARAN, s. 125.

³⁴⁴ KAYA, s. 106-107; KARAN, s. 126.

sadece sisteme üye olanlar arasında işleyebilmekte, bu da uluslararası boyutta olan deniz ticaretini kısıtlamaktadır. Ek olarak sadece kayıtlı olanların piyasaya hâkim olmaları ve bu avantajı kötüye kullanmalarına yol açmakta, rekabet kurallarının çiğnenmesine sebep olabilmektedir³⁴⁵.

Ad hoc sicil için de çok fazla başarılı olduğunu söylemek mümkün değildir. Her ne kadar kurumsal sicillere göre maliyetinin daha az olması ve herkese açık bir yapının olması ile sınırlayıcı olmaması avantaj olarak görünse de bir tarafın sicili tutmasından ötürü güven sorunu ortaya çıkmaktadır³⁴⁶.

Sicil modellerini farklı bir yaklaşımla; *devlet sicilleri, merkezi siciller ve özel siciller* olarak da ayırmak mümkündür³⁴⁷.

Belirttiğimiz sicillerin istenen düzeyde işlevlere sahip olamamalarından ötürü yeni sistemler üzerinde çalışmalar devam etmektedir. Bu sistemlerden biri de *Blockchain teknolojisi* olarak adlandırılan bağımsız, her hangi bir merkezi olmayan, anonim sicil sistemidir³⁴⁸. Bu sistem ile istenen düzeyde bir sicil sisteminin oluşturabileceğini imkânı bulunmakla beraber daha oluşum aşamasından olmasında ötürü nihai çözüm olacağını söylemek doğru olmayacaktır. Çalışmanın ilerleyen kısımlarında bu sistem üzerinde ayrıntılı bir şekilde durulanacaktır.

Her ne kadar sicil sistemleri üzerindeki çalışmalar devam etse de herhangi bir elektronik sicile kaydedilen verinin, kâğıttaki veriden farkı bulunmadığını söylemek mümkündür³⁴⁹.

Üçüncü ve son husus olarak kâğıt, kaydedilen irade beyanlarını gizlemektedir. Kâğıda yazılanlar sadece taraflarca veya ancak ilgili kişiler tarafından okunup, bilinebilmektedir. Dolayısıyla kâğıt, üzerine yazılanları gizleyici bir yapıya sahip olmaktadır. Ancak kâğıt ilgili olmayan kişilerin eline geçtiğinde bu gizlilik ihlal edilmiş olmaktadır. Bir anlamda gizlilikten kasıt, kâğıdı elinde bulunduran kişiye özel

³⁴⁵ KARAN, s. 126; DENG, Chun, “The Future of Electronic Commerce in International Sea Carriage through Exercise of Right of Control - A Critical Analysis from Chinese Law Perspective”, Lund University, Faculty of Law, Master Thesis, Spring, 2012, s. 46 vd.

³⁴⁶ KARAN, s. 126; KAYA, s. 107.

³⁴⁷ BASU BAL, s. 31-32; DENG, s. 46 vd.

³⁴⁸ TAKAHASHI, Koji, “Blockchain Technology and Electronic Bills of Lading”, *The Journal of International Maritime Law*, 22/2016, s. 202 vd.

³⁴⁹ KARAN, s. 127.

olmasıdır³⁵⁰. Benzer şekilde elektronik ortamda da oluşturulan veriler sadece ilgili kişilerin erişimine açıktır. Yalnız kâğıtta olduğu gibi, elektronik ortamda da veriler ilgili olmayan kişilere yollanabilir veyahut da istenmeyen kişiler tarafından erişile bilinmektedir. Bunun önüne geçmek için koruyucu programlar geliştirilmekte, şifreleme yollarına gidilmekte ve güvenlik düzeyini artırıcı önlemler alınmaktadır³⁵¹. Ayrıca elektronik ortamda kullanılan sistemler, yazılımlar birbirlerinden farklı dilde olabilmekte ve veri akışının sağlanabilmesi için iki tarafın aynı dili kullanması gerekmektedir³⁵².

Elektronik ortamları birbirlerine bağlayan ağlar ne kadar büyük ve açık olursa o kadar güvenlik sorunu ile karşılaşmak mümkündür³⁵³. Ancak kapalı dış ağların kullanımda da, ticareti sınırlayıcı bir yapı oluşması ve sadece üyelere yönelik bir yapının olmasından ötürü dezavantajları bulunmaktadır. Bu sebeple açık dış ağların kullanılması ve güvenlik sorunlarının çözülebilmesi içinde şifreleme yoluna gidilmesi tavsiye edilmektedir³⁵⁴.

Şifrelemenin (encryption), kâğıt üzerinde de yapılması mümkün olmakla beraber elektronik ortamda yapılması daha hızlı ve masrafsızdır. Gelişen teknoloji ile kırılması ancak gelişmiş bilgisayarlar ile mümkün olan karmaşık şifreleme metotları geliştirilmektedir³⁵⁵. Ayrıca *şifreleme (encryption)* ve *deşifre etme (decryption)* süreleri de kısalmaktadır. Elektronik ortamdaki şifreleme tekniklerindeki bu gelişmeler ile kâğıt üzerinde yapılan şifrelemeye göre daha güvenli ve gizliliği daha iyi sağladığını şüphesizdir³⁵⁶.

Taşınabilirlik unsurunda ele alınan bu üç husus değerlendirildiğinde elektronik ortamın en az kâğıt kadar taşınabilirlik unsurunu yerine getirebileceği görülmektedir. Şifreleme tekniklerindeki ilerleme ile kâğıtta daha güvenli bir yapının oluştuğunu söylemek mümkündür. Sicil sistemleri üzerindeki çalışmalar da istenilen düzeye gelindiğinde çok daha efektif bir yapıya sahip olacağı anlaşılmaktadır.

³⁵⁰ KARAN, s. 127; KAYA, s. 108.

³⁵¹ GAZİOĞULLARI, s. 21 vd.

³⁵² ÖNDER BALABAN, s. 5; KARAN, s. 127-128.

³⁵³ ERBAYRAKTAR, s. 7-8; KARAN, s. 128.

³⁵⁴ KARAN, s. 128; KAYA, s. 69 vd.

³⁵⁵ GAZİOĞULLARI, s. 21 vd.

³⁵⁶ KARAN, s. 129.

C. İçeriği

Geleneksel konişmentonun şekle sıkı sıkıya bağlı senetlerden olmadığı, önceki bölümlerde açıklanmıştı³⁵⁷. Senetten, konişmento olduğunun anlaşılabilmesi için gerekli olan zorunlu unsurları içermesi yeterli ve elzemdir³⁵⁸. Konişmentoda gerekli olan unsurların hangi araçların kullanımı ile yapıldıklarının bir önemi yoktur. Önemli olan nokta, yazılı, yani taraflarca anlaşılabilir olmasıdır. Bu sebeple elektronik ortamda yapılan ilgili her işlem, bir nevi elektronik konişmentonun unsuru hükmündedir³⁵⁹. Böylece elektronik konişmento, geleneksel konişmento için gerekli ve yeterli olan unsurları içermesi durumunda geçerli olacaktır. Birçok uluslararası düzenlemede de elektronik konişmentodaki kayıtların, geleneksel konişmentodaki kayıtlarmış gibi düşünüleceği belirtilmiş ve işlevsel olarak denk tutulmuştur³⁶⁰.

Elektronik konişmentonun elektronik ortamdaki görünüşü ve kullanılacak olan yazılımın belirlenmesi, tamamen tarafların tercihinine göre şekillenmektedir³⁶¹.

Her ne kadar yukarıda yapılan inceleme ile de elektronik ortamın geleneksel kâğıt senedin işlevlerine sahip olduğu sonucunu çıkarsak da hukuki açıdan bir sorun ile karşılaşılması veya ortaya çıkan sorunların kolayca çözümü için tarafların kendi aralarında elektronik konişmento kullanımına dair sözleşme yapmaları, sorunların doğmadan çözülmesini sağlayacaktır³⁶². Yapılan anlaşma içerisinde EDI kullanımı da kararlaştırılabilir³⁶³.

Elektronik konişmento, geleneksel konişmentoda olduğu gibi, taraflar arasındaki taşıma sözleşmesini ve yükün taşınmak üzere teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini belgelediği için, aynı zamanda bir ispat aracıdır³⁶⁴. Elektronik konişmentonun en az geleneksel konişmentonun sahip olduğu ispat işlevlerine sahip olması gerekmektedir. Çünkü tarafların geleneksel kâğıt konişmentoya karşı

³⁵⁷ Bkz. yukarıda s. 14 vd.

³⁵⁸ ULUĞ, s. 787.

³⁵⁹ KARAN, s. 136.

³⁶⁰ SVENSSON, s. 19-20; CLARK, para. 14.19-14.21; BASU BAL, s. 23; HAMID, s. 5.

³⁶¹ KAYA, s. 112 vd.; KARAN, s. 137.

³⁶² KARAN, s. 132.

³⁶³ Ayrıntılı bilgi için bkz. KAYA, s. 76 vd; KARAN, s. 132; CLARK, para. 14.3-14.4.

³⁶⁴ Bkz. yukarıda s. 22 vd.; KARAN, s. 155.

kazandıkları güven duygusu, elektronik konişmentonun geleneksel konişmentonun işlevlerini karşılayabildiği ölçüde elektronik konişmentoda da oluşabilecektir.

III. ELEKTRONİK TAŞIMA SENEDİ VE KIYMETLİ EVRAK OLARAK ELEKTRONİK KONİŞMENTO

Elektronik konişmentonun senet olup olmadığının incelemesinden sonra, benzer bir inceleme *taşıma senedi* ve *kıymetli evrak* olup olmadığı üzerine de yapılması gerekmektedir. Çünkü elektronik konişmento bir senet olarak kabul edilse de bu senet geleneksel konişmentonun işlevlerini en az asgari düzeyde yerine getirmesi gerekmektedir.³⁶⁵.

A. Elektronik Taşıma Senedi Olarak Elektronik Konişmento

1. Genel Olarak

Elektronik senedin konişmento olarak değerlendirilebilmesi için aynı zamanda bir *elektronik taşıma senedi* olabilmesi yani hukuki bir ilişkiyle maddi bir olayı belgeleyebilmesine ve ispat edebilecek güce sahip olabilmesine bağlıdır³⁶⁶.

Elektronik senet, bir taşıma sözleşmesinin varlığını gösterip, taşıma sözleşmesi ile ilgili hükümleri içeriyorsa, aynı zamanda bir elektronik taşıma senedi olacaktır.³⁶⁷ Elektronik bir senedin, elektronik taşıma senedi sayılması ile kazandığı en önemli husus, taşıyanın yükü teslim taahhüdünü tevsik etmesidir³⁶⁸. Böylece geleneksel taşıma senetleri gibi elektronik konişmentoda borç senedi niteliği taşıyacaktır³⁶⁹.

Elektronik senedin konişmento olarak kabul edilmesi, yük hakkında bilgiler içermesi ve borç ikrarını içeren taşıyanın imzasını taşıması, onun elektronik de olsa taşıma senedi olarak nitelendirilmesi için yeterli olacaktır³⁷⁰. Ayrıca geleneksel konişmentonun içeriğindeki unsurların elektronik konişmentoda da bulunması gerektiği için elektronik konişmentonun aynı zamanda elektronik taşıma senedi olarak

³⁶⁵ ÖNDER BALABAN, s. 80; KARAN, s. 139; KUBİLAY/AKINTÜRK, s. 337 vd.

³⁶⁶ KENDER/ÇETİNGİL, s. 121; KANER, s. 46; KARAN, s. 139.

³⁶⁷ KARAN, s. 139.

³⁶⁸ KARAN, s. 139.

³⁶⁹ ÇAĞA/KENDER, s. 70; KARAN, s. 139.

³⁷⁰ KARAN, s. 139; KUBİLAY/AKINTÜRK, s. 337 vd.

nitelendirilmesinde bir engel yoktur³⁷¹. Zaten konişmento şekle sıkı sıkıya bağlı senetlerden değildir³⁷².

2. Elektronik Tesellüm Veya Yükleme Makbuzu Olarak Elektronik Konişmento

Elektronik senet, geleneksel konişmentoda olduğu gibi taşınmak üzere yükün teslim alınması veya gemiye yüklenmesi ile ilgili detayları içerdiğinde *elektronik tesellüm* veya *yükleme makbuzu* halini almaktadır³⁷³.

Geleneksel konişmentonun, konişmento olarak değerlendirilebilmesi için yüke dair kayıtları içermesi gerekliliği, elektronik konişmento içinde geçerlidir. Dolayısıyla yüke ilişkin kayıtlar elektronik ortamda da tutulması gerekmekte ve kayıtların bir sicil vasıtasıyla tutulması yeterli olacaktır³⁷⁴. İşlevsel denklik yaklaşımının sonucu olarak geleneksel konişmentoda yer alan kayıtların bağlayıcılığı, elektronik konişmentoda yer alan ve sicile kaydedilen kayıtlar içinde aynı düzeyde bağlayıcılığa sahip olması gerekmektedir.

Elektronik konişmento, yükün teslim edilmesi ile tesellüm konişmentosu veya gemiye yüklenmesi ile yükleme konişmentosu şeklinde düzenlenebilir. Yükün taşınmak üzere teslim edilmesi ile sicilde düzenlenen tesellüm konişmentosu, yükün gemiye yüklenmesi ile yükleme konişmentosuna dönüştürülmesi istenebilir.

B. Elektronik Kıymetli Evrak Olarak Elektronik Konişmento

1. Elektronik Konişmento İlişkisinin Kurulması

TTK m. 645'e göre:

“Kıymetli evrak öyle senetlerdir ki, bunların içerdikleri hak, senetten ayrı olarak ileri sürülemediği gibi başkalarına da devredilemez.”

Tanımdan da anlaşılacağı üzere, kıymetli evrakın senet olmakla beraber iki temel unsuru belirtilmiştir. İlk olarak hak senede bağlı ve senetsiz ileri

³⁷¹ Bkz. yukarıda s. 14 vd.

³⁷² YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 185.

³⁷³ Bkz. yukarıda s. 8 vd; KARAN, s. 154.

³⁷⁴ KARAN, s. 154; DENG, s. 45-46; BASU BAL, s. 30-31.

sürülemeyecektir. Diğer unsur ise hak senetten ayrı devredilemeyecektir. Böylece hakkın senet ile sıkı sıkıya bağlı olduğu ve ancak senet ile ileri sürülebileceği veya devredilebileceği anlaşılmaktadır³⁷⁵.

Konişmento, Türk hukukunda sınırlı sayı prensibinin benimsendiği kıymetli evraklardan biridir³⁷⁶. Kıymetli evrak özel şekil şartlarına bağlı olmakla beraber konişmento şekle sıkı sıkıya bağlı senetlerden değildir³⁷⁷. Ayrıca kıymetli evrakta *soyutluk (mücerretlik) ilkesi* geçerli olmakla beraber konişmento, *yâri illi kıymetli evrak* niteliğine sahip bir senettir³⁷⁸.

Elektronik konişmentonun ise geleneksel kâğıt konişmentoda olduğu gibi tarafların senet ile üzerindeki hakkın ayrılmaz bir bütün olduğu, senet üzerindeki hakkın senetsiz ileri sürülemeyeceği ve devredilemeyeceği hususlarında anlaşmaları, kıymetli evrak olarak değerlendirilebilmesi için yeterlidir³⁷⁹. Böyle bir anlaşmanın kurulabilmesi için ilk olarak taraflar arasında bir konişmento ilişkisinin kurulması gerekmektedir. Konişmento ilişkisinin geleneksel konişmentonun aksine elektronik ortamda kurulması herhangi bir fark oluşturmayacaktır. Bu sebeple elektronik konişmento ilişkisi, geleneksel konişmento ilişkisinin kurulması gibi elektronik senedin borçlandırma maksadıyla taşıyan tarafından elektronik ortamda yükletene sunulması ve yükletenin yine elektronik ortamda kabulü ile kurulacaktır³⁸⁰. Kabul ile ortaya bir kıymetli evrak ilişkisi yani *elektronik konişmento düzenleme sözleşmesi* çıkmaktadır³⁸¹.

Bir sözleşmenin elektronik ortamda yapıldığından bahsedebilmek için ilk olarak, kurucu irade beyanlarının her ikisinin de elektronik ortamda yapılması gerekmektedir³⁸². Her iki tarafın da sözleşme kurmak amacıyla karşılıklı ve birbirlerine uygun irade

³⁷⁵ PULAŞLI, s. 29; ÜLGEN/HELVACI/KENDİGELEN/KAYA, s. 13-14.

³⁷⁶ Bkz. yukarıda s. 21.

³⁷⁷ PULAŞLI, s. 37-38; Bkz. yukarıda s. 16.

³⁷⁸ PULAŞLI, s. 35 vd.; YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 191; BULUT, s. 35; SÖZER, s. 370-371.

³⁷⁹ KUBİLAY/AKINTÜRK, s. 340 vd.; KARAN, s. 164.

³⁸⁰ KAYA, s. 26 vd.; ÇAĞA/KENDER, s. 67 vd.; KARAN, s. 164.

³⁸¹ KARAN, s. 164.

³⁸² BAYRAM, Aziz Erman, “Güncel Gelişmeler Işığında Elektronik Sözleşmelerinin Kurulması”, *TBB Dergisi*, S. 119, 2015, s. 334.

beyanlarının elektronik ortamda gerçekleşmesi sonucunda elektronik sözleşmelerden bahsedilebilir³⁸³.

Kurulan elektronik konişmento düzenleme sözleşmesi her ne kadar hazırlar arasında yapılan sözleşme gibi tesir etse de hukuki açıdan hazır olmayanlar arasında yapılan bir sözleşmedir³⁸⁴. Çünkü tarafların her an elektronik ortamda bulunmaları veya her an elektronik ortama ulaşabilmeleri mümkün değildir. Elektronik sözleşmelerin kurulmasında kullanılan iletişim aracına göre hazırlar arasında veya hazır olmayanlar arasında yapıldığı belirlenmekle beraber elektronik konişmento düzenleme sözleşmesi için tarafların aynı anda elektronik ortamda bulunması ve konişmento hükümlerini inceleyip onaylamaları beklenemez³⁸⁵.

Elektronik konişmento düzenleme sözleşmesinde yükletenin konişmento isteğini elektronik ortam vasıtasıyla taşıyana iletmesine *öneriye (icaba) davet*, taşıyanın düzenlediği elektronik konişmentoyu yükletene elektronik ortamda iletmesine *öneri (icap)* ve yükletenin yine elektronik ortamda elektronik konişmentoyu onaylayıp, vermiş olduğu cevap ise *kabul* olmaktadır³⁸⁶. Dolayısıyla, geleneksel anlamda konişmento ilişkisinin kurulmasıyla karşılaştırdığımızda her hangi bir farkın olmadığı görülmektedir.

TBK m. 5'e göre, kabul için süre belirlenmeksizin, taşıyan tarafından yükletene yapılan öneri, zamanında ve usulüne uygun olarak gönderilmiş bir yanıtın ulaşmasının beklenebileceği ana kadar önereni bağlamaktadır. Öneri elektronik ortamda yükletene aktarıldığı anda varmış olmakta; ancak burada önerinin taşıyanın hâkimiyetinden çıkıp yükletenin hâkimiyetine girmesi yeterli olmamakta, aynı zamanda yükleten tarafından okuma ve öğrenme imkânına sahip olması da gerekmektedir³⁸⁷.

TBK m. 10'a göre ise önerisinden dönmek isteyen taşıyanın geri alma açıklaması, yükletene öneriden önce veya aynı anda ulaşmış ya da daha sonra ulaşmakla birlikte yükletence öneriden önce öğrenilmiş olursa, öneri yapılmamış sayılacaktır.

³⁸³ ÖNDER BALABAN, s. 28.

³⁸⁴ KARAN, s. 164-165; ÖNDER BALABAN, s. 34-35.

³⁸⁵ KESKİN, s. 88-89; ÖNDER BALABAN, s. 34-35; KARAN, s. 165.

³⁸⁶ KARAN, s. 164-165; OĞUZMAN, M. Kemal/ÖZ, M. Turgut, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt - 1*, Vedat Kitapçılık, 14. Bası, İstanbul, Eylül 2016, s. 49 vd.

³⁸⁷ KARAN, s. 166; ÖNDER BALABAN, s. 51-52.

Madde hükmünden yola çıkarak, yükletenin elektronik ortamdaki taşıyana ait öneri mesajını okumak için çağırdığı andan itibaren taşıyanın öneriden dönmeyeceğini söylemek mümkündür³⁸⁸.

Her ne kadar TBK m. 1’de irade açıklamalarının açık veya örtülü olabileceği belirtilmiş olsa da yükleten tarafından yapılan kabul beyanının, açık irade beyanı ile yapılması, elektronik konişmentonun tartışmalı yapısından ötürü çıkabilecek olan uyuşmazlıkları önlemek adına önem arz etmektedir³⁸⁹. TBK m. 6 gereği öneren, kanun veya işin özelliği ya da durumun gereği açık bir kabulü beklemek zorunda değilse öneri uygun bir sürede reddedilmediği takdirde, sözleşme kurulmuş sayılacak, bunun dışındaki durumlarda cevap verilmemesi kabul anlamında yorumlanmaması gerekmektedir. Ancak yükleten almış olduğu konişmentoyu her hangi başka bir ilişkide işleme koyarsa, kabul beyanını kapalı olarak yaptığı düşünülebilir³⁹⁰. TBK m. 10’da belirtildiği üzere öneride olduğu gibi kabul beyanından dönüşte de geri alma açıklaması, taşıyana kabul beyanından önce veya aynı anda ulaşmış ya da daha sonra ulaşmakla birlikte taşıyanca kabul beyanından önce öğrenilmiş olursa, kabul yapılmamış sayılacaktır.

TBK m. 1’de sözleşmenin, tarafların iradelerini karşılıklı ve birbirine uygun olarak açıklamalarıyla kurulacağı belirtilmiştir. Elektronik konişmento düzenleme sözleşmesinin kurulma anı ise yükletenin kabul beyanının taşıyana vardığı andır³⁹¹. Ancak yukarıda da belirtildiği üzere buradaki önemli husus sadece varması değil, taşıyan tarafından kabul beyanını okuma ve öğrenme imkânına sahip olduğu andır³⁹². Sözleşme sonuçları ise geçmişe etkili olarak kabul beyanının gönderildiği anda doğmaya başlayacaktır³⁹³. Sözleşme sonuçları için taşıyanın kabul beyanını okuma ve öğrenmesi şartı aranmamakta, yükletenin hâkimiyetinden çıkıp elektronik ortama girmesi yeterli olmaktadır³⁹⁴. Geleneksel konişmentoda esas alınan usule benzer şekilde elektronik konişmentoda da tarafların anlaşması durumunda, elektronik konişmento

³⁸⁸ KARAN, s. 166-167; ÖNDER BALABAN, s. 59-60.

³⁸⁹ KARAN, s. 167.

³⁹⁰ ÖNDER BALABAN, s. 59-60; KARAN, s. 167.

³⁹¹ KESKİN, s. 97.

³⁹² BÜYÜKBALLI, s. 26.

³⁹³ KARAN, s. 168; BÜYÜKBALLI, s. 26.

³⁹⁴ BÜYÜKBALLI, s. 26; KARAN, s. 168.

düzenleme sözleşmesinin kurulduğu ve sonuçlarının doğduğu tarihi, elektronik senet üzerinde yazmak suretiyle değiştirebilirler³⁹⁵.

Konişmentonun düzenlendiği tarihin yanı sıra bir diğer önemli husus, tabi olacağı şekil şartları ve uygulanacak olan hukukun belirlenmesi, ehliyet gibi konularda önemli olan, konişmentonun düzenlendiği yerdir³⁹⁶. Taraflar hemen hemen her zaman konişmentoda düzenlenen yeri yazılmakta ve uygulanacak olan hukuk hakkında açıklamalar da eklenmektedirler³⁹⁷.

EDI uygulamasında ise durum farklılık göstermekte, öneriye davet, öneri ve kabul gibi durumlar insan müdahalesi olmadan, uygulama üzerinde, kendiliğinden gerçekleşmektedir. Ancak uygulamanın işlemleri kendiliğinden yapması diğer elektronik sözleşmelere göre bağlayıcılığında bir eksiklik olarak düşünülmemelidir³⁹⁸. Çünkü uygulamaya girilen komutların aynı zamanda tarafların irade beyanları olduğu düşünülmesi gerekmekte ve onlara atfedilmelidir³⁹⁹. Öneri ve kabulün, anlık olarak uygulama üzerinde kendiliğinden gerçekleşiyor olması, öneri veya kabulden dönülmesini hemen hemen imkânsız hale getirmektedir.

Elektronik konişmento düzenleme sözleşmesinin tanzim edilmesiyle beraber kural olarak alttaki taşıma sözleşmesinden bağımsız yeni bir kıymetli evrak ilişkisi ortaya çıkmaktadır⁴⁰⁰. Ancak taraflar, TBK m. 133'deki hükme paralel olarak, düzenlenen bu senetle birlikte taşıma borcunun yenilendiği hususunda açık irade beyanlarını belirterek anlaşırlar. Böylece elektronik konişmento her düzenlendiğinde, yeni bir taşıma taahhüdünde bulunulmuş olunmaktadır⁴⁰¹.

2. Hak ile Elektronik Konişmento Arasındaki Bağlılık

Elektronik konişmentonun kıymetli evrak olarak kabul edilmesi durumunda, hakkın elektronik konişmentodan ayrı ileri sürülemeyeceği ve devredilemeyeceği bir

³⁹⁵ KARAN, s. 168.

³⁹⁶ YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 188; KENDER/ÇETİNGİL, s. 126.

³⁹⁷ ÇAĞA/KENDER, s. 83; KARAN, s. 168-169.

³⁹⁸ ÖNDER BALABAN, s. 49-50; KARAN, s. 169.

³⁹⁹ Ayrıntılı bilgi için bkz. KAYA, s. 59 vd.; KARAN, s. 169.

⁴⁰⁰ YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 191; BULUT, s. 35; SÖZER, s. 370-371; KARAN, s. 169.

⁴⁰¹ KARAN, s. 169.

yapının sağlanması gerekmektedir⁴⁰². Bu sıkı bağ, *kanun veya örf ve adet kuralları* vasıtası ile kurulabileceği gibi Türk hukukunda tarafların aralarında anlaşmaları ile de kurulması mümkündür⁴⁰³. Geleneksel konişmentonun ticaretteki kullanım amacı onun kıymetli bir evrak olması yani yükün taşınması esnasında yükü temsil edip tekrar ticari bir ilişkide kullanılabilmesidir. Dolayısıyla konişmentonun teslimi, yükün teslimi gibi hüküm doğurmakta ve bu sayede taraflar yük taşıma esnasında iken tekrar satışa sunabilmektedir. Bu sebeple elektronik senedin üzerine konişmento ibaresinin yazılması ve konişmento gibi telakki edilip kullanılması, bir bakıma tarafların aralarında anlaşmasını göstermektedir⁴⁰⁴.

a. Hakkın Elektronik Konişmentodan Ayrı İleri Sürülememesi

Elektronik konişmento üzerindeki ikili hak, konişmentonun yetkili hamiline hem yükü taşıyandan teslim alma hakkı hem de yük üzerinde zilyetliğe bağlı hâkimiyet hakkı vermektedir⁴⁰⁵.

Geleneksel konişmentoda yük, konişmentonun ibrazı ile istenebilmekte ve teslim edilebilmektedir. Elektronik konişmento da ise ibraz edilebilecek fiili bir senet bulunmamaktadır. Dolayısıyla konişmento hamili, elektronik ortamda konişmentoyu taşıyana devretmek, yani senedi iade etmek vasıtasıyla senedi ibraz etmiş ve elektronik konişmento ilişkisini sonlandırmış olacaktır.

Elektronik ortamda konişmentonun yetkili hamili olarak gözüken kişi, elektronik senette belirtilen yükün zilyedi sayılmaktadır. Bu sayede geleneksel konişmentoda olduğu gibi elektronik konişmentoda da yük üzerinde zilyetliğe bağlı hâkimiyet sağladığını söylemek mümkündür.

Türk hukukunda konişmentonun kıymetli evrak sayılması, elektronik senet üzerinde konişmento ibaresi yazılmasıyla, onunda kıymetli evrak sayılması için yeterli olacaktır⁴⁰⁶. Yine de taraflar, çıkabilecek olan uyuşmazlıkların önüne geçebilmek için

⁴⁰² PULAŞLI, s. 29; KUBİLAY/AKINTÜRK, s. 340 vd.

⁴⁰³ KARAN, s. 170.

⁴⁰⁴ KARAN, s. 170.

⁴⁰⁵ ÇAĞA/KENDER, s. 65; KARAN, s. 170.

⁴⁰⁶ KUBİLAY/AKINTÜRK, s. 341-342; KARAN, s. 171.

elektronik konişmento üzerine, senedin ibrazı karşılığında yükün teslim edileceğini yazarak, kıymetli evrak kaydını düşmeleri yararlı olacaktır⁴⁰⁷.

b. Hakkın Elektronik Konişmentodan Ayrı Olarak Devredilememesi

Elektronik konişmentonun, elektronik ortamda geleneksel konişmento gibi devredilebilirliğini sağlanması gerekmekte ve bu husus konişmentonun elektronikleşmesinde karşılaşılan engellerden biridir. Bu engel ancak geleneksel konişmentonun devrinde olması gereken şartların, işlevsel olarak elektronik konişmentoda da sağlanmasıyla aşılabılır⁴⁰⁸.

Geleneksel konişmentoda devir işlemine bakıldığında senet hangi türde olursa olsun, ilk şartın senedin zilyetliğinin devri olduğu görülmektedir⁴⁰⁹. Elektronik konişmento, elektronik ortamda tutulduğu için fiili bir senet bulunmamakta; bu sebeple de devir işlemi ancak elektronik ortamda kaydi olarak yapıp kayıt altına alınmaktadır. Dolayısıyla elektronik veri sicilinde tutulan elektronik konişmentonun her devrinin sicile işlenmesi ve devir ile ilgili işlemlerin sicilde kaydının tutulması zorunludur⁴¹⁰. Devir işleminde aranan şartlar ve devirde ortaya çıkan sonuçlar karşılaştırıldığında geleneksel konişmentodan farklı değildir⁴¹¹.

Hamile yazılı konişmentolarda, elektronik ortamda senedin zilyetliğinin devredildiğini gösteren kayıtlar yeterli olacaktır. Ancak nama yazılı elektronik konişmentolarda zilyetliğin devrine ilişkin kayıtların yanı sıra elektronik olarak yazılı devir kaydının yapılması gerekmektedir⁴¹². Emre yazılı elektronik konişmentolarda ise zilyetliğin devrine ilişkin kayıtlar ile birlikte senedin elektronik cirosu yapılarak devri mümkün olacaktır⁴¹³.

⁴⁰⁷ KARAN, s. 171.

⁴⁰⁸ KARAN, s. 171; KAYA, s. 123 vd.

⁴⁰⁹ Bkz. yukarıda s. 21-22.

⁴¹⁰ KARAN, s. 171-172.

⁴¹¹ KAYA, s. 127; ÇAĞA/KENDER, s. 88 vd.; KARAN, s. 172.

⁴¹² KAYA, s. 121-122.

⁴¹³ ÇAĞA/KENDER, s. 88 vd.; KARAN, s. 172-173.

Geleneksel konişmentolarda olduğu gibi elektronik konişmentolarda da en yaygın olarak kullanılan tür, emre yazılı elektronik konişmentolardır⁴¹⁴.

Nama yazılı senetlerdeki devir kaydının ve emre yazılı senetlerdeki ciro kaydının elektronik ortamda gerçekleştirilmesinde elektronik imzanın kullanılmasında bir sorun bulunmamakta, inkâr edilmedikleri sürece de kesin delil hükmünde olacaklardır⁴¹⁵. Name yazılı elektronik konişmentonun devir beyanında gerekli olan imzanın el yazısıyla atılması gibi bir zorunluluk yoktur ve fakat elektronik olarak atılması da mümkündür. Benzer şekilde emre yazılı bir elektronik konişmentonun ciro edildiğine dair kaydın sicile işlenip, elektronik olarak cirosunun gerçekleştirilmesi sırasında elektronik imzanın kullanılmasında bir mahsur yoktur. Kambiyo senetlerinden farklı olarak konişmentonun cirosunda el yazısıyla imzalanması zorunluluğu yoktur. Çünkü konişmentonun *garanti fonksiyonu* bulunmamakta ve cirantalar kendilerinden önce gelen kimselere başvuruda bulunamamaktadırlar⁴¹⁶. Böylece ciro, cirantaları borç altına sokmamakta ve TBK 15. maddesi anlamında cirodaki imzanın el yazısıyla atılması zorunluluğu da ortadan kalkmaktadır⁴¹⁷.

Hamile yazılı senetlerin elektronik ortamda devirlerinde her ne kadar devralanın doğrulanması yapılsa da kimliğı gizli kalmakta, benzer şekilde emre yazılı senetlerdeki beyaz cirolarda da sahibin kimliğı gizli tutulmaktadır⁴¹⁸.

Emre yazılı elektronik konişmentoların ciroları elektronik ortamda kayıt altında tutulmaları ile ciro silsilesi kaydedilmiş olmakta ve geleneksel konişmento gibi elektronik konişmentoda *teşhis fonksiyonunu* taşımaktadır⁴¹⁹. Ayrıca elektronik konişmentonun devri *temlik*, *teminat* veya *temsil* amacı ile yapılması mümkündür; bu sebeple yapılan işlemin açıklaması ve elektronik ortamda kaydının tutulması yararlı olacaktır⁴²⁰.

Kamu güvenine mazhar geleneksel konişmentolarda iyi niyetle iktisap eden hamil korunmakta; dolayısıyla benzer bir anlayışın elektronik konişmentoda da geçerli

⁴¹⁴ GÜNER ÖZBEK, s. 237; KARAN, s. 172.

⁴¹⁵ ÇAĞA/KENDER, s. 88 vd.; KARAN, s. 172.

⁴¹⁶ YAZICIOĞLU/ÇETİNGİL/KENDER, s. 192; BULUT, s. 35.

⁴¹⁷ KARAN, s. 62.

⁴¹⁸ KARAN, s. 172-173; KAYA, s. 127.

⁴¹⁹ Bkz. yukarıda s. 23; KARAN, s. 173.

⁴²⁰ KARAN, s. 173; KAYA, s. 123-124.

olması gerekmektedir⁴²¹. Geleneksel konişmentoda iyiniyetle iktisap fiili zilyetlik ile ortaya çıkarken elektronik konişmentoda ise elektronik ortamdaki kaydı zilyetliğin devri ile ortaya çıkabilmektedir⁴²². Elektronik ortamdaki kayıtlara güvenerek işlem yapan kişinin, elektronik ortamdaki kayıtlara güveninin korunması gerekmekte; dolayısıyla elektronik ortamdaki kaydın doğru olmadığını bilmeyen, bilebilecek durumda olmayan yeni hamilin, senet üzerindeki hakları devralmış sayılması gerekmektedir⁴²³.

3. Elektronik Konişmento Nüshaları

Kıymetli evrak hukukunda birden çok nüsha olarak düzenlenen nadir kıymetli evraklardan biri konişmentodur. Çok nüsha olarak düzenlenmesindeki amaç hem farklı yollar ile konişmentonun gönderilene ulaştırılması hem de henüz satılmamış olan yükün farklı alıcılara, nüshaların ibraz edilebilmesidir⁴²⁴. Bu faydalarının yanı sıra, konişmentonun birden fazla nüsha olarak düzenlenmesinin sakıncaları da bulunmaktadır. Nüshaların farklı kişilerce tedavüle çıkarılması, yetkisiz hamillerin eline geçerek, konişmentoya konu olan yük üzerinde tasarrufta bulunmaları ve en önemlisi de konişmento üzerinde tahrifat riski ortaya çıkmaktadır⁴²⁵. Daha çok deniz aşırı satışlarda görülen bu uygulama, günümüzün teknik ve hukuki gelişmeleri ve belirtilen risklerden dolayı gittikçe önemini yitirmektedir⁴²⁶.

Geleneksel konişmentodaki ihtiyaçlardan ötürü başvuru alan çok nüsha uygulaması, elektronik konişmentoda ise bir sorun ve gereksinim olmaktan çıkmaktadır. Elektronik konişmento, tek bir asıl nüsha olarak düzenlenip elektronik ortamda kayıt altına alınmaktadır. Ticari ihtiyaçlardan ötürü üçüncü taraflarca incelemek üzere veya farklı nedenler ile nüsha gereksinimi doğduğunda, isteyen taraflara erişime açılıp incelenmesi ve kaydedilmesi olanağı bulunmaktadır. Gerekli görüldüğü takdirde çıktısının alınması da mümkündür.

⁴²¹ ÇAĞA/KENDER, s. 86-87; Ayrıntılı bilgi için bkz. ERDOĞAN, Mehmet Şirin, “Kambiyo Senetlerinde İyiniyetli Hamilin Korunması”, *TBB Dergisi*, S. 2, 1999, ss. 364-394.

⁴²² ÇAĞA/KENDER, s. 86-87; KARAN, s. 174.

⁴²³ KARAN, s. 174.

⁴²⁴ ÇAĞA/KENDER, s. 70.

⁴²⁵ PULAŞLI, s. 185; KARAN, s. 174.

⁴²⁶ PULAŞLI, s. 185.

Geleneksel konişmentoda, farklı yollar ile konişmentonun gönderilene ulaştırılması ve henüz satılmamış olan yükün farklı alıcılara, nüshalarının ibraz edilmesi gibi amaçlar ile kullanılan çok nüsha uygulamasına elektronik konişmentoda ihtiyaç duyulmamaktadır. Çünkü konişmentonun farklı yollar ile gönderilene ulaştırılmak istenmesi, konişmentonun ulaştırılmasında ortaya çıkabilecek olan gecikmeleri önlemektir. Ancak elektronik konişmentoda zaten böyle bir sorun bulunmamaktadır. Elektronik ortamda konişmentonun gönderilmesi çok kısa bir zaman diliminde mümkün olmaktadır. Ayrıca henüz satılmamış olan yükün farklı alıcılara, nüshaların ibrazı için de birden çok nüsha düzenlemeye gerek duymadan, elektronik konişmento ile gerçekleştirmek mümkündür. Elektronik ortamda hızlı bir şekilde, farklı alıcılara incelenmek üzere gönderilen elektronik konişmento, birden çok nüsha düzenlemeye gerek kalmadan sağlanabilmektedir.

4. Elektronik Sevk İrsaliyesi

Sevk irsaliyesi konişmentoya benzeyen ancak konişmentonun tüm fonksiyonlarını karşılamayan bir taşıma senedidir⁴²⁷. Sevk irsaliyesinin ihbar fonksiyonunu bulunmasından ötürü, taşıma sözleşmesini belgelemekte, belli bir yükün taşınmak üzere teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini göstermektedir⁴²⁸. Sevk irsaliyesini konişmentodan ayıran fonksiyon ise yükü temsil fonksiyonuna sahip olmamasıdır. Konişmentonun önemli iki fonksiyonunun birini karşılayıp birini karşılamadığından ötürü konişmentonun üvey kardeşi şeklinde adlandırılmaktadır⁴²⁹.

Sevk irsaliyesinin getirdiği en önemli avantaj, varış limanına konişmentonun yükten sonra varması ile ortaya çıkan gecikmeleri engellemesidir⁴³⁰. Çünkü eşyanın varış limanında teslim alınması için sevk irsaliyesinin ibrazı gerekmemekte, senet üzerinde ismi yazılı herhangi bir kişi tarafından yükün teslim alınmasına olanak sağlamaktadır⁴³¹. Çoğu zaman yükün tekrar satılmasının söz konusu olmadığı ve

⁴²⁷ KARAN, s. 66; KAYA, s. 124.

⁴²⁸ SVENSSON, s. 12; Bkz. TTK, m. 1242.

⁴²⁹ UGWUOKPE, Kenneth Sunday, “The Bill of Lading in an Era of Electronic Commerce: Legal Developments and The Reform Options for Nigeria”, Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree of Master of Laws at Dalhousie University, Halifax, Nova Scotia, April, 2016, s. 33.

⁴³⁰ UGWUOKPE, s. 34.

⁴³¹ UGWUOKPE, s. 34; KARAN, s. 66.

zamanın ön plana çıktığı konteynır taşıması gibi alanlarda daha çok sevk irsaliyesi tercih edilmektedir⁴³².

Sevk irsaliyesi yükü temsil etmediği için taşınma esnasında yükün tekrar satışı mümkün olmamakta ve yine yükü temsil fonksiyonu bulunmadığı için kredi işlemleri gibi bankacılık işlemlerinde geçerli olmamaktadır⁴³³. Ayrıca yükü temsil etmemesinden ötürü taraflarca ve bankacılık sektörü tarafından aranan güven duygusunu da tam anlamıyla karşılamamaktadır⁴³⁴. Her ne kadar bazı koşulları sağlaması durumunda, kredi işlemlerinde geçerli olacağı UCP600’de belirtilmişse de, uygulamada bankalarca çok fazla kabul görmemektedir⁴³⁵.

Yukarıda belirtilen nedenlerle birlikte sevk irsaliyesinin birbirlerine güvenen tarafların, yükün taşınması esnasında tekrar satışının ve kredilendirilmesinin planlanmadığı ve gecikmelerden çıkabilecek masraflardan kaçınıldığı ticari işlemlerde kullandıklarını söylemek mümkündür⁴³⁶.

Bir elektronik senet, kıymetli evrak fonksiyonuna sahip olmakla beraber, taşıma sözleşmesini ve yükün taşınmak üzere teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini belgeliyorsa bu senedin geleneksel anlamda sevk irsaliyesi hükmünde bir elektronik sevk irsaliyesi olduğu söylenebilir⁴³⁷. Geleneksel sevk irsaliyesinde olduğu gibi elektronik sevk irsaliyesi de daha çok birbirlerine güvenen taraflarca, yükün taşınması esnasında tekrar satışının ve kredilendirilmesinin planlanmadığı ticari işlemlerde tercih edildiği görülmektedir⁴³⁸.

⁴³² SVENSSON, s. 12.

⁴³³ UGWUOKPE, s. 34.

⁴³⁴ HAMID, s. 3; MARUSIC, Miran, “A Gateway to Electronic Transport Documentation in International Trade: The Rotterdam Rules in Perspective”, Lund University, Faculty of Law, Maritime Law, Master Thesis, Spring, 2012, s. 28-29; UGWUOKPE, s. 34.

⁴³⁵ TODD, Paul, *Bills of Lading and Bankers’ Documentary Credits (Maritime and Transport Law Library)*, Informa Law, Taylor & Francis, Düzeltmiş 4. Baskı, Mayıs 2013, s. 225-226; DUBOVEC, Marek, “The Problems and Possibilities for Using Electronic Bills of Lading as Collateral”, *Arizona Journal of International & Comparative Law*, Vol. 23, No. 2, 2006, s. 445-446.

⁴³⁶ SVENSSON, s. 12; UGWUOKPE, s. 34; KARAN, s. 66-67.

⁴³⁷ BRUNNER, s. 35; KARAN, s. 175.

⁴³⁸ KARAN, s. 175.

IV. UYGULAMADAN BAZI ELEKTRONİK KONİŞMENTO ÖRNEKLERİ

Elektronik konişmento konusunda, günümüze kadar olan süreçte bazı elektronik konişmento örnekleri dikkat çekmektedir. Geliştirilen tüm örneklerin başarıya ulaştığını söylemek mümkün olmasa da her bir örneğin elektronik konişmentonun istenilen düzeye gelebilmesi için atılan bir adım olarak görülmesi gerekmektedir. Dolayısıyla konunun bütünlüğünün sağlanabilmesi için öne çıkan bazı elektronik konişmento örneklerine yer verilecektir. Uygulamada öne çıkan örneklerle değinilmeye çalışılacaksa da burada değinilen elektronik konişmento örneklerinin dışında uygulamaların da bulunduğu unutulmamalıdır.

A. SEADOCS

Elektronik konişmento uygulamalarının ilk ciddi adımlarından biri olan Chase Manhattan Bank's Seaborne Trade Documentation System (SEADOCS), petrol yüklerinde geleneksel konişmentonun yetersizliğinden ötürü International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO), 1983 yılında Chase Manhattan Bank ile işbirliği yaparak, SEADOCS projesini faaliyete geçirmiştir⁴³⁹. Londra'da SEADOCS Registry Ltd. şirketin kurulmasıyla merkezi sicil sistemine dayalı bir yapı oluşturulmuştur⁴⁴⁰.

Tam otomatik bir yapıya sahip olmayan SEADOCS, düzenlenen geleneksel konişmentonun sicile tevdi edilmesi ve tevdi edilen geleneksel konişmentonun elektronik ortamda kayıt altına alınmasından oluşmaktaydı⁴⁴¹. Sicile kayıt işleminden sonra gerçekleşen işlemler SEADOCS Registry Ltd. tarafından hem geleneksel konişmentoya hem de elektronik ortama işlenmekteydi⁴⁴². SEADOCS Registry Ltd. merkezi sicil sistemini çalıştırmakta, aynı zamanda ilgili tüm taraflarının karşılıklı temsilcisi gibi hareket etmekteydi⁴⁴³.

Sicile geleneksel konişmentonun tevdi edilmesiyle, SEADOCS Registry Ltd. yetkili hamile bir *elektronik anahtar* vermekte ve hamilin konişmentoyu devretmek

⁴³⁹ SVENSSON, s. 33; KARAN, s. 104; BRUNNER, s. 46.

⁴⁴⁰ BRUNNER, s. 46; SENEKAL, s. 43.

⁴⁴¹ BRUNNER, s. 46; KARAN, s. 104.

⁴⁴² KARAN, s. 104; KAYA, s. 93-94.

⁴⁴³ MARUSIC, 43; UGWUOKPE, s. 101.

istemesi durumunda, bu elektronik anahtarı devralan yeni hamile verip, sicile devir işlemini bildirmektedir⁴⁴⁴. Bildirimden sonra yeni hamil, kendisine verilmek üzere yeni bir anahtar için sicile başvurmakta, bildirim ve başvuruları inceleyen SEADOCS Registry Ltd.'de uygun bulması durumunda yeni hamili sicile işleyip yeni bir anahtar vermekte ve eski anahtarı sicilden silmekteydi⁴⁴⁵.

Yükün boşaltma limanına varması ile SEADOCS, taşıyan ve sicilde görünen hamile bir *kod* gönderecekti. Bu kodla, her iki taraf tanımlanmış olacak ve meşru hamile yükü teslim alma hakkı verilmiş olacaktı⁴⁴⁶. Ayrıca hamil isterse orijinal geleneksel konişmentoyu da sicilden alıp yükü teslim alabilme imkânına sahiptir⁴⁴⁷. Oluşturulan bu yapı itibari ile SEADOCS projesinin geleneksel konişmentoyu ortadan kaldırmak yerine, elektronik ortamda verilen talimatları bir temsilci sıfatıyla geleneksel konişmentoya işlenmesi tarzında tasarlanmıştır⁴⁴⁸.

SEADOCS projesi hukuki açıdan her hangi bir problemle karşılaşmasa da uygulamadaki bazı sebeplerden ötürü başarısız olmuş ve proje sektörde destek bulamamıştır⁴⁴⁹. Bu sebeplerden ilki, tarafların yaptıkları işlemlerin, merkezi bir sicilde kayıt altına alınmasını istememeleridir. Çünkü kayıt altına alınan veriler, vergi denetimi gibi hususlarda devletin denetimine açık hale gelmekte, yine rakip firmalar veya diğer ticari tarafların yapılan işlemlerden haberdar olmasına sebep olmaktaydı⁴⁵⁰. İkinci olarak, son hamiller konişmentonun geleneksel olarak düzenlenmemiş olmasından rahatsız olmakta, bu sebeple de konişmentoyu sicilden geleneksel konişmento olarak istemekte ısrar etmekteydiler⁴⁵¹.

Bir diğer önemli husus, bankalar rakipleri olan Chase Manhattan Bank'a bilgi paylaşmaktan ve yine rakipleri olan bu bankanın sicile ayrıcalıklı erişime sahip olmasından rahatsızlık duymaktaydılar. Bu sebeple Chase Manhattan Bank sistemden beklenen güvenilir üçüncü taraf sıfatını tam olarak sağlayamıyordu⁴⁵². Ayrıca sistemde

⁴⁴⁴ MARUSIC, 44; BRUNNER, s. 46.

⁴⁴⁵ UGWUOKPE, s. 101; KARAN, s. 104.

⁴⁴⁶ MARUSIC, s. 44.

⁴⁴⁷ BRUNNER, s. 46.

⁴⁴⁸ KARAN, s. 105; KAYA, s. 93.

⁴⁴⁹ SVENSSON, s. 33; BRUNNER, s. 46.

⁴⁵⁰ UGWUOKPE, s. 102; DUBOVEC, s. 450.

⁴⁵¹ BRUNNER, s. 46; SVENSSON, s. 33.

⁴⁵² BRUNNER, s. 47; KUBİLAY/AKINTÜRK, s. 347-348.

akreditif işlemlerin göz ardı edilip gerekli düzenlemeye gidilmemesi, bankaların konişmentoyu incelemelerine mani olmaktaydı⁴⁵³. SEADOCS Registry Ltd. tarafından inceleme işlemi yapılsa da, çıkabilecek sorunlardan dolayı her hangi bir sorumluluk kabul etmemesi, sisteme gereken güveni sağlayamıyordu⁴⁵⁴.

SEADOCS projesindeki katılımcıların sorumluluğunun belirsizliği, sicil operasyonunun sigortalanmasının pahalı olmasına sebep olmaktaydı⁴⁵⁵. Ayrıca P&I Kulüplerinin sisteme dâhil olmaması, sistemin güvenilirliği ve sigortalanması hususunda bir diğer sorun olarak ortaya çıkmaktaydı⁴⁵⁶. Sözleşmeden doğan hakların transferi ve asıl yükleten dışında, konişmentoyu devralanın sorumluluğu hususlarında herhangi bir hüküm bulunmaması, sistemin bir diğer sorunu olarak göze çarpmaktaydı⁴⁵⁷.

Sistemin kapalı sicil sistemini benimsemesi, yani sicilin bir bankanın tekelinde olması, eleştirilen bir husus olmuştur⁴⁵⁸. Ayrıca sistemin işleyebilmesi için tüm tarafların sisteme girmesi ve SEADOCS şartlarına sadık kalmayı kabul etmesi gerekmektedir. Dolayısıyla kurulacak olan sistemin bir banka veya kuruluşun kontrolü altında oluşturulmasından çok, tarafsız ve bağımsız bir kuruluşun oluşturulması ilgili taraflarca daha çok destekleneceği görülmüştür⁴⁵⁹.

Yukarıda belirttiğimiz uygulamadaki aksaklıklar ile birlikte kısıtlayıcı ve tekелci yaklaşım, sistemin bir yıldan az bir sürede sona ermesine sebep olmuştur. Ancak tüm bu hatalar ve uygulamada elde edilen tecrübeler, sektörün arzuladığı, ideal sistemin oluşturulmasında bir adım olmaktadır.

B. CMI Rules for Electronic Bills of Lading

1980 yılından itibaren elektronik konişmento hakkında çalışmalara başlayan CMI, diğer uluslararası düzenlemelerle birlikte SEADOCS projesinden kazanılan deneyimleri de değerlendirerek, 1990 yılında taşıyan üzerinden elektronik veri

⁴⁵³ KAYA, s. 94; KARAN, s. 105.

⁴⁵⁴ KARAN, s. 105; BRUNNER, s. 47.

⁴⁵⁵ DUBOVEC, s. 450; KUBİLAY/AKINTÜRK, s. 347.

⁴⁵⁶ KARAN, s. 105-106; KUBİLAY/AKINTÜRK, s. 347.

⁴⁵⁷ SVENSSON, s. 33.

⁴⁵⁸ MARUSIC, s. 44.

⁴⁵⁹ DUBOVEC, s. 450.

değişiminin yapılacağı bir sistem oluşturmuş ve sistem kurallarını CMI Rules of Electronic Bills of Lading (CMI Elektronik Konişmento Kuralları) olarak kabul etmiştir⁴⁶⁰. SEADOCS projesinin sicil ve sicili tutacak kurum veya kuruluş hakkındaki tereddütlerden dolayı başarısız olması, CMI'nin sicil üzerine çalışmalar yapmasına ve yeni bir yapı oluşturmaya sebep olmuştur⁴⁶¹.

CMI Elektronik Konişmento Kuralları geleneksel konişımentoyu yöneten kuralları değiştirmeye yönelik bir girişim olmamakla beraber SEADOCS gibi ayrıntılı olarak düzenlenmiş bir bilgisayar sistemi de değildir⁴⁶². Kurallar elektronik belgelere geçiş için bir şans yakalayan taraflara, yasal bir çerçeve çizmek istemiş ve bu sebeple de Kuralların uygulanmasında gönüllülük esas alınmıştır⁴⁶³. Kurallarda gönüllülük esas alındığı için işlem taraflarının elektronik konişımento kullanacakları ve konişımentoya CMI Kurallarının uygulanacağı hususunda anlaşmaları gerekmektedir⁴⁶⁴.

CMI Kuralları ayrıntılı olarak düzenlenmiş bir elektronik konişımento sistemi olarak değil, taşıyanlar tarafından kullanılmak üzere elektronik konişımento sisteminin bir modeli olarak tasarlanmıştır⁴⁶⁵. Dolayısıyla teknik ayrıntılara değinilmemiş, elektronik mesajın taraflarca istedikleri şekilde düzenlemeleri istenmiştir⁴⁶⁶. Ayrıca kurallar, elektronik konişımentonun düzenlenmesini, onaylanmasını ve aktarılmasını yöneten her hangi bir kurum veya kuruluş kurmadığı için bir sistem değildir⁴⁶⁷.

SEADOCS sisteminden farklı olarak kurallar herkese açık tutulmuş, tarafların herhangi bir üyeliğe ihtiyaç duymadan katılımları sağlanmıştır⁴⁶⁸. Ancak tarafların elektronik ortamı kullanabilmeleri için belli bir teknolojiye ihtiyaçları vardır⁴⁶⁹. Kurallar, diğer herhangi bir teknik altyapıda, özellikle kurumsal sicil ortamında, uygulanması mümkün olmakla beraber, verilerin kaydının taşıyan tarafından

⁴⁶⁰ KARAN, s. 107; KAYA, s. 95; UGWUOKPE, s. 45.

⁴⁶¹ MARUSIC, s. 45; KARAN, s. 107.

⁴⁶² BRUNNER, s. 44; MARUSIC, s. 45.

⁴⁶³ MARUSIC, s. 45; DUBOVEC, s. 451; KUBİLAY/AKINTÜRK, s. 343.

⁴⁶⁴ LIVERMORE, John/EUARJAI, Krailerk, "Electronic Bills of Lading and Functional Equivalence", *Journal of International, Law and Technology*, Issue 2, 1998, Chapter 3.1; KARAN, s. 108.

⁴⁶⁵ UGWUOKPE, s. 45.

⁴⁶⁶ KARAN, s. 108; KAYA, s. 108.

⁴⁶⁷ UGWUOKPE, s. 45-46.

⁴⁶⁸ DUBOVEC, s. 451.

⁴⁶⁹ DUBOVEC, s. 451.

tutulmasından ötürü *ad hoc sicil* olarak işlediğini söylemek mümkündür⁴⁷⁰. İletişimde kullanılan elektronik mesajlar, United Nations Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport (UN/EDIFACT) ve Uniform Rules of Conduct for Interchange of Trade Data by Teletransmission (UNCID) tarafından tasarlanan mesaj standartlarına uygun olacaktır⁴⁷¹.

CMI Elektronik Konişmento Kuralları 4. maddesinde taşıyan, yükü teslim alır almaz, yükleten tarafından belirlenen elektronik adrese, yükün teslim alındığına dair bir mesaj gönderecektir. Aynı maddede mesajın içeriğinde bulunması gereken hususlar; yükletenin adı, geleneksel kâğıt konişmento düzenlendiğinde gerekli olacak şekilde yükün tasviri ve yük ile ilgili kayıtlar, yükün teslim alındığı tarih ve yer taşıyanın taşıma şartları ve koşullarına atıf ve son olarak da sonraki devir işlemlerinde kullanılacak olan *özel anahtar (private key)* şeklinde belirtilmiştir. Yükletenin veya mesaj devredilmiş ise son devir alan kişinin talebi üzerine mesaj, yük gemiye yüklenir yüklenmez, yükün teslim alındığı yer ve tarih ile güncellenecektir. Yükletenin bu mesajı alması durumunda taşıyana teyit mesajı göndermesi gerekmektedir. Böylece taraflar arasında elektronik konişmento ilişkisi kurulmuş olacaktır⁴⁷². Maddenin son fıkrasında mesajın içeriğinde bulunan hususların geleneksel kâğıt konişmentodaki kayıtlar ile aynı güce ve etkiye sahip olduğu belirtilmiş ve böylece geleneksel konişmento ile mesaj, işlevsel olarak denk tutulmuştur.

Mesaj içeriğinde bulunması gereken ve elektronik konişmentonun devrinin yapılmasını sağlayan özel anahtar, kuralların 8. maddesinde ele alınmıştır. 2. maddenin f fıkrasında ise özel anahtar, tarafların bir iletimin özgünlüğünü ve bütünlüğünü korumak için kabul edebileceği sayı ve/veya harf kombinasyonu gibi teknik açıdan uygun herhangi bir formu ifade edeceği belirtilmiştir.

CMI Elektronik Konişmento Kuralları 8. maddesinden özel anahtarın, yükü teslim almaya, yani yük üzerinde hak sahibi olan her kişiye özgü, benzersiz olduğu anlaşılmaktadır. Dolayısıyla hak sahibi tarafından özel anahtarın devri mümkün değildir. Her özel anahtar yapılan işleme özel olmakta, yeni bir devir sonrası önceki

⁴⁷⁰ KARAN, s. 108; KUBİLAY/AKINTÜRK, s. 344.

⁴⁷¹ BRUNNER, s. 45; UGWUOKPE, s. 46.

⁴⁷² KARAN, s. 108; KAYA, s. 126.

özel anahtar iptal edilmektedir. Özel anahtarı elinde tutan kişiye, konişmentonun yetkili hamiline tanınan haklar tanınmıştır⁴⁷³. Ancak burada eleştiri alan husus, geleneksel konişmentoda taşıyanın kendisine gerek duyulmadan yapılan devir işleminin, böyle bir uygulamayla her devir işleminde, özel anahtar tayini için taşıyanın dâhil olmasıdır⁴⁷⁴. Bir diğer görüşe göre, taşıyanın elektronik konişmentonun hareketlerinden haberdar olup, yük üzerinde son hak sahibi olan nihai alıcıyı bilmesi, belgenin takibi ve güvenliği için bir avantajdır⁴⁷⁵.

CMI Elektronik Konişmento Kuralları m. 8/c'de özel anahtarın, taşıma sözleşmesini tanımlamak için kullanılan araçlardan ve bilgisayar ağına erişmek için kullanılan güvenlik şifresinden veya tanımlamasından ayrı ve farklı olması gerektiği belirtilmiştir. Ancak kuralların teknik alt yapıya yönelik bir düzenleme içermemesinden ötürü ayrıntılı bir düzenlemeye gidilmemiştir⁴⁷⁶. Madde hükmü ile özel anahtarı destekleyecek güvenlik araçlarının bulunması gerektiği ima edilmiş ancak güvenliği arttırmak için özel anahtardan farklı olmaları gerektiği belirtilmiştir.

Kurallarda özel anahtara sahip olan kişiye, taşıyandan kâğıt konişmento talep etme hakkı da tanınmıştır. Böyle bir durumda özel anahtar iptal edilecek ve taşıyan tarafından geleneksel kâğıt konişmento düzenlenecektir⁴⁷⁷.

Kuralların 11. maddesine göre tüm tarafların CMI Elektronik Konişmento Kurallarını uygulamayı kabul etmeleri durumunda elektronik verilerin yazıya eş değer olduğunu ve sözleşmenin yazılı olmadığına dair savunma yapmayacaklarını da kabul etmiş sayılacaklardır⁴⁷⁸. Böylece tüm tarafların elektronik mesajı hem yazıya hem de imzaya yasal olarak eşdeğer olarak tanımları zorunlu kılınmıştır⁴⁷⁹.

CMI Elektronik Konişmento Kuralları genel itibarı ile geleneksel konişmento işlevlerini karşılarsa da kurallarda herkese açık bir yapının benimsenmesi beraberinde güvenlik açıklarını da getirmiştir⁴⁸⁰. Bankalar ve diğer taraflarca prosedürü kontrol

⁴⁷³ BRUNNER, s. 45; KARAN, s. 109.

⁴⁷⁴ DENG, s. 47; MARUSIC, s. 46.

⁴⁷⁵ DUBOVEC, s. 451; KUBİLAY/AKINTÜRK, s. 343.

⁴⁷⁶ KARAN, s. 109; KAYA, s. 97.

⁴⁷⁷ UGWUOKPE, s. 47-48; KAYA, s. 136.

⁴⁷⁸ LIVERMORE/EUARJAI, Chapter 3.1.

⁴⁷⁹ LIVERMORE/EUARJAI, Chapter 3.1; KUBİLAY/AKINTÜRK, s. 345.

⁴⁸⁰ MARUSIC, s. 46.

altında tutmak için daha ayrıntılı kuralların düzenlenmesi istenmiş ancak bu kurallar CMI tarafından düzenlenmemiş ve bu sebeple de sektörün taleplerini karşılayamamıştır⁴⁸¹. Ayrıca işlemlerin taşıyan üzerinde yapılması ve verilerin taşıyan tarafından tutulması, diğer taraflarca çok fazla benimsenmemiştir⁴⁸². Zaten taşıyan açısından değerlendirildiğinde de taşıyana daha fazla sorumluluk ve işlem getirdiği için çok fazla ilgi görmemiştir⁴⁸³. Ek olarak, kuralların prosedürün işleyişi sırasında ortaya çıkan sistem hatalarıyla ilgili, her hangi bir yönergesi bulunmamaktadır⁴⁸⁴.

C. BOLERO

Bills of Lading Electronic Registry Organization (BOLERO), bankalar, tacirler, taşıyanlar, telekomünikasyon şirketleri ve AB Komisyonu tarafından desteklenen bir proje olarak 1993 yılında başlamıştır⁴⁸⁵. CMI Elektronik Konişmento Kurallarının, sektörün taleplerini karşılayamayacağının anlaşılmasıyla başlatılan projede CMI uygulamasında taşıyanın üstlendiği rol, merkezi sicil gibi davranan üçüncü bir yapıya, yani Bolero Association Ltd. (BAL)'a bırakılmıştır⁴⁸⁶. BAL, Society for World Wide Interbank Financial Telecommunication (SWIFT) ve Through Transport Mutual Insurance Association Ltd. (TT Club) öncülüğünde kurulmuştur⁴⁸⁷. 1998 yılında deneme süreci geçiren proje 27 Eylül 1999'da faaliyete geçmiştir⁴⁸⁸.

BOLERO dışı kapalı bir sistem olup sisteme dâhil olabilmek için üye olunması gerekmekte ve *Bolero Rule Book*'ta belirtilen şartların kabul edilmesi gerekmektedir⁴⁸⁹. İngiliz yasalarına göre düzenlenen Bolero Rule Book hem üyelerin kendi aralarındaki ilişkileri hem de üyeler ile BAL arasındaki ilişkileri düzenlemektedir⁴⁹⁰. BAL, üyeleri temsilen hareket edip üyeler arasındaki iletişimi sağlamakta ve kayıt altına almaktadır⁴⁹¹.

⁴⁸¹ MARUSIC, s. 46.

⁴⁸² KARAN, s. 109; BRUNNER, s. 45.

⁴⁸³ BRUNNER, s. 45.

⁴⁸⁴ LIVERMORE/EUARJAI, Chapter 3.1.

⁴⁸⁵ MARUSIC, s. 47; KUBİLAY/AKINTÜRK, s. 348; KARAN, s. 111.

⁴⁸⁶ KARAN, s. 111.

⁴⁸⁷ KAYA, s. 97.

⁴⁸⁸ MARUSIC, s. 47.

⁴⁸⁹ BRUNNER, s. 47; UGWUOKPE, s. 103.

⁴⁹⁰ HAMID, s. 13; BASU BAL, footnote 52, s. 32; BRUNNER, s. 49.

⁴⁹¹ KARAN, s. 112; UGWUOKPE, s. 103-104.

BAL ile birlikte BOLERO sistemin oluşturan bir diğer kurumsal yapı Bolero International Ltd. (BIL)'dir. BIL, mesajlaşma sistemi ve elektronik konişmento işlemleri merkezi gibi teknolojik bileşenleri yönetmekte ve kullanıcılara e-şebeke hizmeti sunmaktadır⁴⁹². Ayrıca sistemin kapalı dış ağ yapısından dolayı kullanıcıların ve kurumsal yapıların birbirlerine bağlanabilmesi için internet tabanında işleyen bir ağa gereksinim duyulmuş ve bolero.net oluşturulmuştur⁴⁹³.

UN/EDIFACT standartlarına uygun, kapalı bir EDI sistemi sunan BOLERO, iki tekniğe dayanmaktadır⁴⁹⁴. Birbirlerinden ayrı olmak üzere bu tekniklerden ilki, EDI ve dijital imzalar, ikincisi ise ayrık *Extensible Markup Language (XML)* standartlarıdır⁴⁹⁵. EDI mesajlarının değişimine dayanan sistemin güvenliği, dijital imza ve şifreleme tekniklerinin kullanılmasıyla sağlanmakta ve bu tekniklerde kullanılan harf ve rakamların akılda tutulması mümkün olmadığı için akıllı kartlara kaydedilmektedir⁴⁹⁶. Kullanıcılar bu kartlar vasıtasıyla işlemlerini gerçekleştirmektedirler⁴⁹⁷.

BOLERO sistemi iki kısma ayrılmıştır; ilki, tarafların birbirleriyle elektronik olarak iletişim kurdukları Core Messaging Platform (CMP) - Ana Mesaj Platformu, ikincisi ise hak sahipliği ve devir gibi elektronik konişmentoya ait verilerin kaydının tutulduğu özel bir sicil olan Bolero Title Registry'dir⁴⁹⁸.

CMP, kullanıcılar arasındaki mesaj trafiğini sağlamakta ve mesajların alındı bilgisini, yollayan tarafa göndermektedir.⁴⁹⁹ Ayrıca CMP, mesajları kaydedip kimlik ve imza kontrolünü de yapmaktadır⁵⁰⁰. BOLERO sisteminde bir mesajın sonuç doğurabilmesi için CMP tarafından alındı teyidinden itibaren 24 saat içerisinde reddedilmemesi gerekmektedir⁵⁰¹.

Taşıyan düzenlemiş olduğu elektronik konişmentoya, elektronik imzasını ve referans numarası ekleyip CMP'ye göndermekte, CMP ise gelen mesajın gerekli

⁴⁹² UGWUOKPE, s. 103.

⁴⁹³ KARAN, s. 112.

⁴⁹⁴ BRUNNER, s. 47; KARAN, s. 112.

⁴⁹⁵ SVENSSON, s. 31.

⁴⁹⁶ KARAN, s. 112; HAMID, s. 13; LIVERMORE/EUARJAI, Chapter 3.2; SENEKAL, s. 38.

⁴⁹⁷ HAMID, s. 13.

⁴⁹⁸ MARUSIC, s. 47; UGWUOKPE, s. 103.

⁴⁹⁹ BRUNNER, s. 48.

⁵⁰⁰ BRUNNER, s. 48; KARAN, s. 112.

⁵⁰¹ KARAN, s. 112; KAYA, s. 124-125.

kontrollerini yaptıktan sonra kaydedip alındığını taşıyana bildirmektedir⁵⁰². Daha sonra CMP, onaylanan elektronik konişmentoyu elektronik veri sicili olan Bolero Title Registry'e göndermekte ve konişmento sicile kaydedilmektedir⁵⁰³. Bu aşamadan sonra onaylanan ve sicile kaydı gerçekleştirilen konişmento, sicil tarafından yükletene gönderilmekte, yükleten de CMP vasıtasıyla konişmentoyu aldığını taşıyana bildirmektedir⁵⁰⁴. Burada yükleten, bu bildirimden itibaren 24 saat içerisinde konişmentoyu kabul etmediğine dair bir bildirimde bulunmaz ise taşıyan ve yükleten arasında konişmento ilişkisi kurulmuş olacaktır⁵⁰⁵.

BOLERO sisteminde bir konişmentonun devri söz konusu olduğunda devreden, devir beyanını CMP vasıtasıyla devralana ve taşıyana göndermektedir⁵⁰⁶. Taşıyan, bu mesajı yine CMP vasıtasıyla teyit etmekte ve devralan yeni hamilin 24 saat içinde her hangi bir reddi söz konusu olmaması durumunda, konişmentoyu kabul etmiş sayılıp, sicilde gerekli değişiklikler yapılmaktadır⁵⁰⁷.

Diğer elektronik konişmento uygulamalarında olduğu gibi BOLERO'da da konişmentonun sisteme dâhil olmayan bir kişiye devrinde BAL, geleneksel kâğıt konişmento düzenlemekte ve yeni hamile teslim etmektedir⁵⁰⁸.

Konışmentonun devri ile BOLERO Elektronik Konişmento Kurallarında tanınmış haklar devredilmekte, bunun dışında her hangi bir hakkın devri veya başka bir surette senede hamil olabilme imkânı bulunmamaktadır⁵⁰⁹. Konışmentoya bağlı olan tüm hakların devri, İngiliz Hukuku'nda benimsenen *atama (attornment)* ve *yenileme (novation)* usulü ile gerçekleştirilmektedir⁵¹⁰. Varma limanında yükün teslim alınması için elektronik sicilde hamil olarak gözükülmesi yeterli olmakta, geleneksel konişmento ibrazına gerek olmamaktadır⁵¹¹.

⁵⁰² MARUSIC, s. 47; SENEKAL, s. 38; HAMID, s. 13.

⁵⁰³ KARAN, s. 112; KAYA, s. 98.

⁵⁰⁴ SENEKAL, s. 38.

⁵⁰⁵ KARAN, s. 113; KUBİLAY/AKINTÜRK, s. 349.

⁵⁰⁶ MARUSIC, s. 47-48; UGWUOKPE, s. 104; HAMID, s. 13.

⁵⁰⁷ DENG, s. 48; MARUSIC, s. 47-48; KARAN, s. 112.

⁵⁰⁸ KAYA, s. 125; KARAN, s. 113.

⁵⁰⁹ KARAN, s. 113.

⁵¹⁰ MARUSIC, s. 48; HAMID, s. 13; BRUNNER, s. 49.

⁵¹¹ SENEKAL, s. 39; KARAN, s. 113.

Sistem, geleneksel kâğıt konişmentonun yerini almaya çalışmamış daha çok onunla işlevsel olarak denk olan bir yapı oluşturmaya çalışmıştır⁵¹². Ayrıca BOLERO bütünleşik bir sistem olup elektronik ortamda her türlü elektronik belgenin gönderilmesine olanak sağlamaktadır. Bu sayede sadece elektronik konişmento değil, diğer elektronik ticari belgelerin de sistem üzerinden gönderilmesi mümkündür⁵¹³.

Sistemin faaliyete geçtiği ilk zamanlarda P&I Kulüpleri tarafından sigortalanmasa da ilerleyen süreçte ihbar edilmesi şartıyla BOLERO Konişmentosu düzenlenerek yapılan taşımalar da sigortalanmaya başlamıştır⁵¹⁴.

BOLERO sistemi getirdiği avantajlar ve SWIFT, TT CLUB gibi oluşumların desteklemesinden ötürü zamanla yaygınlaşmış, azımsanmayacak düzeyde kullanıcı kitlesine sahip olmuştur. Sisteme üyelik ücretinin de düşük olması bir diğer önemli avantajdır⁵¹⁵. Ancak tüm bu olumlu yanlarına rağmen sistemin başarılı olduğunu söylemek mümkün değildir⁵¹⁶.

Sistemin dışı kapalı olması güvenliği arttırdığı için olumlu görülmesine rağmen kapalı devrelerin herkese açık olmaması ve yaygınlaşmasının zor olması eleştiri almaktadır⁵¹⁷. Bir diğer olumsuz husus ise merkezi sicil sisteminin (BAL) sınırlı sorumluluk miktarının yeterli olmadığıdır⁵¹⁸. Her ne kadar sorumluluk sınırında zamanla artışa gidilmiş olsa da sektörün güvenliğini kazandığını ve istenen düzeye geldiğini söylemek pek mümkün değildir⁵¹⁹. Olumlu yanlarının bulunması ve zamanla yaygınlaşmasına rağmen bankacılık sektörünün desteğini istenen düzeyde kazanamamış, bu sebeple de bazı taraflarca başarıya ulaşamamış bir uygulama olarak görülmüştür⁵²⁰. Ayrıca BOLERO sistemine üye olunması çeşitli birçok sözleşmeye ve

⁵¹² MARUSIC, s. 48.

⁵¹³ MARUSIC, s. 50; KARAN, s. 113.

⁵¹⁴ KARAN, s. 114.

⁵¹⁵ KARAN, s. 114.

⁵¹⁶ MARUSIC, s. 49-50; BRUNNER, s. 50.

⁵¹⁷ GOLDBY, Miriam, "Electronic Bills of Lading and Central Registries: What is Holding Back Progress?", *Information & Communications Technology Law*, Vol. 17, No.2, June 2008, s. 131 v; DENG, s. 49-50; DUBOVEC, s. 453.

⁵¹⁸ HAMID, s. 14; KARAN, s. 114.

⁵¹⁹ HAMID, s. 14; DENG, s. 48-49.

⁵²⁰ DUBOVEC, s. 452; MARUSIC, s. 50; SVENSSON, s. 31; SENEKAL, s. 39.

geniş kurallar ve şartlara maruz kalınmasına sebep olmuş, bu da beklenen düzeyde başarıya ulaşmasını engellemiştir⁵²¹.

D. @GlobalTrade

@GlobalTrade, bilgisayar yazılım şirketi CCEWeb tarafından tasarlanan ve Toronto/Kanada'da kurulan Global Trade Corporation tarafından yönetilen bir sistemdir⁵²². Sistem; Adobe, Capgemini, Sitpro ve Visa gibi birçok farklı iş ortağı ile yakın bir şekilde çalışmaktadır⁵²³.

Önceki projelerin aksine @GlobalTrade sistemi, konişmento ve yükü temsil eden diğer belgeler için çözüm bulmaya çalışmamış, denizde elektronik sevk irsaliye üzerine kurulan sistem, asıl olarak akreditif mektubu işlemlerine odaklanmıştır⁵²⁴. Aslında @GlobalTrade ve bir sonraki başlıkta incelenecek olan TradeCard uygulamaları, elektronik konişmento sistemi olmaktan daha çok, bir ödeme aracı olarak tasarlanmışlardır. Ayrıca @GlobalTrade ve TradeCard uygulamalarında kullanılan belgeler, devredilemez makbuzlardır⁵²⁵.

Açık bir sistemde çalışan @GlobalTrade, kendisinse ait bir *Rule Book* ve kullanıcı sözleşmesine sahiptir. Esnek bir yapıya sahip olan sistem, UCP500 (eUCP dâhil) ve INCOTERMS 2000'e dayanmaktadır ve CMI Uniform Rules for Sea Waybills'e tamamen uygundur⁵²⁶.

Sistemin amacı, akreditif mektuplarının yaptığı işlevi, kredi kartları ile yapılmasını sağlamaktır⁵²⁷. @GlobalTrade sistemi bir nevi takas odası şeklinde çalışmakta, alıcının satıcıya yapması gereken ödemeyi elektronik olarak yapmaktadır⁵²⁸.

@GlobalTrade sistemine dâhil olan bir banka aracılığı ile üye olan kullanıcı, sistem üzerinden kredi başvurusu yapmakta ve bu başvuru ile kullanıcı şartlarını kabul

⁵²¹ BRUNNER, s. 50.

⁵²² KARAN, s. 94; BRUNNER, s. 50.

⁵²³ BRUNNER, s. 50.

⁵²⁴ BRUNNER, s. 50.

⁵²⁵ SVENSSON, s. 32.

⁵²⁶ DUBOVEC, s. 455; BRUNNER, s. 50.

⁵²⁷ DUBOVEC, s. 455; KARAN, s. 94.

⁵²⁸ KARAN, s. 94.

etmesi gerekmektedir⁵²⁹. Daha sonra kullanıcı, yapılan işlem ile ilgili sağlayıcılardan gerekli olan elektronik belgeler istemekte ve tüm bu belgeleri sistemin temel altyapısını oluşturan Documentary Clearance System (DCC)'ye göndermektedir⁵³⁰. Tüm elektronik mesajların güvenliği, kriptografik teknolojide dâhil olmak üzere dijital imzalar ile sağlanmaktadır⁵³¹.

DCC, her türlü ticaret, ulaşım, sigorta ve finansal belgeleri denetlemekte, merkezileştirmekte ve akreditif mektubu veren bankanın rolünü etkili bir şekilde üstlenmektedir⁵³². İşlemlerin hepsinin tek bir merkez olan DCC üzerinden yapılması, işlemlerin 24 saat veya daha az bir sürede tamamlanmasına olanak sağlamıştır⁵³³. Bunun yanı sıra sistemin bir diğer avantajı, belge yönetim hizmetlerinin işlem bazında fiyatlandırılması ve böylece üyelik ücreti alınmamasıdır⁵³⁴.

@GlobalTrade sistemi belli bir kullanıcı kitlesine sahip olsa da bazı önemli dezavantajları bulunmaktadır. İlk olarak sistem, yükü temsil eden veya devredilebilir herhangi bir belgeyi desteklememektedir⁵³⁵. Dolayısıyla sistem üzerinde geleneksel kâğıt konişmentonun tüm işlevlerine haiz bir elektronik konişmentonun kullanılabilmesi için sistemin revize edilmesi gerekmektedir. İkinci olarak ise ticari işlemin sadece bir akreditif mektubu ile finanse edilmesi halinde çalışmaktadır⁵³⁶. Ayrıca bankacılık sektörünün desteğini kazanmasına rağmen, sistemin otomatik olmaması, yanı DCC'de insanların el ile belgelerin kontrolünü yapması, sistem için bir diğer olumsuz husustur⁵³⁷.

⁵²⁹ BRUNNER, s. 50.

⁵³⁰ BRUNNER, s. 50.

⁵³¹ SVENSSON, s. 32; BRUNNER, s. 50-51.

⁵³² SVENSSON, s. 32; DUBOVEC, s. 455.

⁵³³ DUBOVEC, s. 455.

⁵³⁴ DUBOVEC, s. 455.

⁵³⁵ BRUNNER, s. 51.

⁵³⁶ BRUNNER, s. 51.

⁵³⁷ DUBOVEC, s. 458.

E. TradeCard

TradeCard, 1994 yılında Dünya Ticaret Merkezleri Birliği tarafından kurulmuş bir e-ticaret sistemidir. TradeCard adı verilen bir kredi kartı sunan sistem, akreditife gerek duyulmayan, küçük meblağlardaki ticari işlemlerde kullanılmaktadır⁵³⁸.

Sistemin dikkat çeken bir özelliği INCOTERMS ile işbirliğinin bulunması ve bu sayede kullanıcılara, sigorta kapsamı üzerine görüşme ve anlaşma imkânı sunmasıdır⁵³⁹. Çünkü INCOTERMS, alıcının ve satıcının elektronik iletişimin kullanılması hususunda anlaşmaları durumunda, elektronik yollardan iletişim kurulmasına izin vermektedir⁵⁴⁰. Böylece, bir ticari işlemde kullanılan kâğıt belgelerin yerini, işlevsel olarak eşdeğerleri olan elektronik belgelerin alması mümkün olmakta ve bu sayede sistem, elektronik ortamda kargo sigortası satın alma seçeneği sunabilmektedir⁵⁴¹.

Sistem internet tabanlı olup, satın alma emirleri için dijital imzalarla karakterize edilmiştir⁵⁴². Sisteme üye olan alıcı ve satıcı, TradeCard üzerinden elektronik bir satım sözleşmesi düzenlemekte ve sistem, alıcının gönderdiği semeni bir tesellüm makbuzu ve sigorta poliçesi karşılığında satıcıya göndermektedir⁵⁴³.

Herhangi bir kâğıt belge kullanılmadan sigorta kapsamı sunması, mallar için sözleşme ve ödeme yapılabilmesi gibi çeşitli hizmetler sunabilen TradeCard sistemi, akreditif ile aynı işlevi görmekte, yani kâğıt akreditif mektubunun tüm işlevlerini kâğıt olmadan gerçekleştirebilmektedir⁵⁴⁴.

TradeCard sistemi diğer sistemler ile karşılaştırıldığında, ilgili tarafları çekebilme konusunda en başarılı sistemlerden biri olduğu söylenebilir⁵⁴⁵. Ayrıca sistem tam otomatik bir şekilde çalışmakta ve bir finansal anlaşmada, akreditif mektubu kullanmadan işlemleri gerçekleştirebilmektedir⁵⁴⁶. Ancak @GlobalTrade sisteminde olduğu gibi TradeCard sistemi de daha çok bir ödeme aracı olarak tasarlanmıştır. Yine

⁵³⁸ KARAN, s. 94.

⁵³⁹ SVENSSON, s. 32.

⁵⁴⁰ DUBOVEC, s. 456.

⁵⁴¹ DUBOVEC, s. 456-457.

⁵⁴² SVENSSON, s. 32.

⁵⁴³ KARAN, s. 94.

⁵⁴⁴ DENG, s. 90; SVENSSON, s. 33; KARAN, s. 94.

⁵⁴⁵ DUBOVEC, s. 458.

⁵⁴⁶ DUBOVEC, s. 457-458.

benzer bir şekilde sistemde kullanılan belgeler devredilemez makbuzlardır. Bu sebeplerden ötürü bankacılık sektörünün desteğini kazanmış bir uygulama olmasına rağmen geniş ölçüde kabul görmesi ve geleneksel kâğıt konişmentonun tüm fonksiyonlarını karşılayıp yerini alabilmesi zordur⁵⁴⁷.

F. ESS-Databridge™

Electronic Shipping Solution (ESS) şirketi tarafından 2003 yılında kurulan ESS-Databridge projesi, geleneksel taşıma belgelerinin kaydıleştirilmesini ve böylece elektronik ortama aktarılmasını amaçlamıştır⁵⁴⁸. 2005 yılında deneme amaçlı çalıştırılmaya başlanan sistem, Ocak 2010'da faaliyete geçmiştir⁵⁴⁹.

Petrol endüstrisi ile birlikte yürütüldüğü düşünülen proje, kullanıcılara orijinal elektronik belge hazırlamak, bu belgeleri göndermek ve onaylamak için ESS-Databridge adında bir elektronik belge değişimini sunmaktadır⁵⁵⁰. Sistemde depolanan orijinal elektronik belge, kâğıt tabanlı yükü temsil eden bir belgenin mülkiyeti yerine geçmektedir⁵⁵¹.

Sistem kullanıcılarına birçok alanda hizmet sunmakta ve bu alanlardan biri de elektronik konişmentonun oluşturulup devredilebildiği *CargoDocs*'dur⁵⁵². BOLERO sisteminden farklı olarak bir elektronik sicil (Title Registry) bulunmamakta ve CMI Elektronik Konişmento Kuralları'nı kapsamamaktadır⁵⁵³. BOLERO sistemi ile benzer yönü ise bir belgenin devredilebilirliğinin, *atama (attornment)* ve *yenileme (novation)* suretiyle gerçekleştirilmesidir⁵⁵⁴.

Diğer birçok elektronik konişmento uygulamasında olduğu gibi bu kapalı sistemde de üyelik gerekme ve tüm kullanıcıların *ESS-Databridge Services and Users Agreement/ESS-Databridge Hizmet ve Kullanıcı Sözleşmesi (DSUA)* şartlarını

⁵⁴⁷ DUBOVEC, s. 459.

⁵⁴⁸ UGWUOKPE, s. 105.

⁵⁴⁹ UGWUOKPE, s. 105.

⁵⁵⁰ CLARK, para. 14.53.

⁵⁵¹ CLARK, para. 14.53-14.54.

⁵⁵² UGWUOKPE, s. 105.

⁵⁵³ MARUSIC, s. 50.

⁵⁵⁴ MARUSIC, s. 50.

kabul edip onaylaması gerekmektedir⁵⁵⁵. Böylece sistemin tüm kullanıcılarını bağlayan, yasal bir çerçevesi oluşturulmuştur⁵⁵⁶. Sistemin, belirli aralıklarla kullanıcıları kontrol edip doğrulaması ve yaptıkları işlemleri kontrol altında tutması, yüksek seviyede güvenli bir sistem oluşmasını sağlamıştır⁵⁵⁷. DSUA, İngiliz yasalarına tabi olmakla birlikte, taşıma sözleşmesinin ABD yasalarına tabi olduğu durumlarda, DSUA kapsamındaki yükün hâkimiyetinin devri, *New York Uniform Commercial Code ve the United States Uniform Electronic Transactions Act 1999*'u içeren New York Eyaleti yasalarına tabi olacaktır⁵⁵⁸.

DSUA ile geleneksel kâğıt belgelerin, sistemde kullanılan elektronik belgelerle işlevsel olarak denk tutulmaları amaçlanmıştır. Bu sebeple DSUA ile kullanıcılardan, dijital imzalı bir elektronik belgenin elle imzalanmış bir kâğıt belge ile aynı konumda olduğunu kabul etmeleri istenmiştir⁵⁵⁹. DSUA'nın bir diğer amacı ise, kullanılan elektronik belgelerin yükü temsil işlevine haiz olmaları ve sistemde kullanılan elektronik belgeler devredildiğinde, belgeye bağlı olan yükün sahipliğinin de devredilmesini sağlamaktır. Dolayısıyla kullanıcılar arasında elektronik konişmento gönderildiğinde, elektronik yoldan yükün sahipliğinin de devredildiği kabul edilmiş olacaktır⁵⁶⁰.

DSUA'nın belirtilen amaçları sayesinde ESS-Databridge sisteminde kullanılan elektronik konişmentonun, geleneksel kâğıt konişmento ile işlevsel olarak denk olması ve geleneksel kâğıt konişmentonun tüm işlevlerini karşılar hale gelmesi sağlanılmaya çalışılmıştır. *CargoDocs* hizmeti sayesinde, kendisinden önceki elektronik konişmento uygulamalarını ile karşılaştırıldığında ESS-Databridge, geleneksel kâğıt konişmentonun işlevlerinin tümünü karşılamaya en yakın uygulama olduğunu söylemek mümkündür⁵⁶¹.

ESS-Databridge sisteminin sunmuş olduğu bir diğer husus, kullanıcıların belgeyi devretmeden önce bir konişmentoyu onaylayabilmeleridir⁵⁶². Gerekli olan diğer

⁵⁵⁵ BASU BAL, s. 32-33; CLARK, para. 14.54; UGWUOKPE, s. 105.

⁵⁵⁶ UGWUOKPE, s. 105.

⁵⁵⁷ MARUSIC, s. 50.

⁵⁵⁸ BASU BAL, s. 33; UGWUOKPE, s. 105-106.

⁵⁵⁹ CLARK, para. 14.54.

⁵⁶⁰ CLARK, para. 14.53-14.54.

⁵⁶¹ UGWUOKPE, s. 106.

⁵⁶² MARUSIC, s. 50.

belgelerde, onaylanan konişmentoya elektronik yoldan eklenebilmektedir⁵⁶³. Bir kez elektronik konişmentonun onaylanmasıyla, devredilen kişinin kabul etmeyip iadesi dışında, devreden kişi orijinal konişmento üzerindeki kontrolünü kaybetmekte ve yalnızca belirlenmiş bir kopyasına kayıtlar için erişimi bulunmaktadır⁵⁶⁴. Böylece konişmento bir kez onaylandığında, konişmentonun işlevselliği kaybolmakta ve bu durumda işlevsellik, devralanın konişmentosuna ait olmaktadır⁵⁶⁵.

ESS-Databridge sisteminde BOLERO sistemin aksine veri mesajları kullanılmamış, fiziksel benzeri ile aynı görünüme sahip bir konişmentonun, ekranda temsil edilmesi üzerine kurulmuştur⁵⁶⁶. Kullanıcıların aşına olduğu geleneksel kâğıt konişmento ile aynı görünümüne sahip olması sisteme ayrı bir avantaj daha katmıştır⁵⁶⁷. Gümrük işlemleri veya devredilecek olan yeni hamilin isteği gibi gerekli durumlarda elektronik konişmentonun, kâğıt konişmentoya dönüştürülebilme imkânı da bulunmaktadır⁵⁶⁸. Ayrıca sisteme eUCP de dâhil edilmiştir⁵⁶⁹.

Sistemin sahip olduğu önemli hususlardan bir diğeri de DSUA'da, ESS'nin üstlendiği sorumlulukların belirtilmesi ve böylece ESS-Databridge sisteminde üstlenilen sorumlulukların açık bir şekilde düzenlenmiş olmasıdır⁵⁷⁰. ESS sigortasında sorumluluklar; ESS tarafından türetilmiş bir terim olup sistemin çökertilmesi gibi *dış riskler (eCrime)* ve/veya sistemin iç operasyonlarından ötürü karşılaşılan riskler (*eFailure*) anlamına gelen *eRisk* ve *DSUA kapsamında doğan diğer sorumluluklar* olmak üzere iki gruba ayrılmış ve iki grup için farklı sorumluluk üst sınırları belirlenmiştir⁵⁷¹.

ESS-Databridge sistemi elektronik konişmento için büyük bir ilerlemeyi göstermektedir ve geleneksel kâğıt konişmentonun elektronikleşmesinde büyük bir adımdır. Bu sebeple sistem, farklı sektörlerden birçok şirketin katılımını sağlamış ve

⁵⁶³ MARUSIC, s. 50.

⁵⁶⁴ UGWUOKPE, s. 106.

⁵⁶⁵ MARUSIC, s. 50-51.

⁵⁶⁶ BASU BAL, s. 32-33; MARUSIC, s. 51.

⁵⁶⁷ MARUSIC, s. 51.

⁵⁶⁸ UGWUOKPE, s. 106.

⁵⁶⁹ MARUSIC, s. 51.

⁵⁷⁰ MARUSIC, s. 51.

⁵⁷¹ MARUSIC, s. 51.

gün geçtikçe bu katılım artmaktadır⁵⁷². Ayrıca dünya çapında önemli şirketler tarafından kabul görüp katılımlarını sağlaması, sistemin yaygınlaşması ve sürdürülebilirliği için önemli bir husustur⁵⁷³. Petrol sektöründen destek alan ve gelişmekte olan ülkelerden çok fazla kullanıcı kitlesine sahip olan ESS-Databridge sisteminin, geliştirilmeye devam edilmesi ve devletlerin elektronik konişmentoya yönelik düzenlemeleri artırmalarıyla daha da başarılı olması mümkündür⁵⁷⁴.

Birçok olumlu yanı bulunan ESS-Databridge sisteminin, üyelik gerektiren kapalı bir sistem olması ve üyelik ücreti ödenmek zorunda kalınması, olumsuz yanlar olarak dikkat çekmektedir.

G. Korea Trade Net (KTNET)

Korea Trade Net (KTNET), Commercial Act, 2001'in 862(5) hükmünün yetkisini uygulayan, *the Presidential Decree on the Implementation of the Electronic Bill of Lading Provision of the Commercial Act, 2008*'e uygun olarak Federal Kore Cumhuriyeti tarafından kurulan, devlet idaresindeki merkezi bir sicildir⁵⁷⁵.

KTNET, kurulan bu sicil sayesinde ayrıcalıklı bir kontrol elde etmekte ve sistemin kontrolünü tek başına elinde tutmaktadır⁵⁷⁶.

KTNET, günlük tanımlanan ve uyum içinde beraber çalışacak şekilde birbirine bağlı iki kayıttan oluşan bir elektronik konişmento oluşturmaktadır⁵⁷⁷. Sicilde saklanan ilk kayıt, elektronik konişmentonun hamilini tanımlarken, ikincisi konişmentonun içeriğini oluşturmakta ve uTrade Document Repository'de (uTrade Belge Deposu) saklanmaktadır⁵⁷⁸. Sistemde, benzersiz kimlik teşhis numaralarının kullanılması, elektronik kayıt veya konişmentonun tekilliğini güvence altına almaktadır⁵⁷⁹.

Sistemde, elektronik konişmentonun oluşturulduğuna dair bildirim gelmesiyle, konişmento üzerinde kontrol hakkı doğmakta ve elektronik konişmentonun

⁵⁷² UGWUOKPE, s. 106.

⁵⁷³ MARUSIC, s. 51.

⁵⁷⁴ CLARK, para. 14.54; UGWUOKPE, s. 106-107; MARUSIC, s. 51.

⁵⁷⁵ UGWUOKPE, s. 107.

⁵⁷⁶ BASU BAL, s. 32.

⁵⁷⁷ UGWUOKPE, s. 107.

⁵⁷⁸ UGWUOKPE, s. 107.

⁵⁷⁹ UGWUOKPE, s. 107.

devredilmesi istendiğinde operatöre bildirilmekte, operatörde sistemde işlemi gerçekleştirip tarafları bilgilendirmektedir⁵⁸⁰.

Sistemin getirdiği avantajlardan biri, elektronik konişmentonun yetkili hamilinin isteği üzerine kâğıt konişmentoya dönülmesinin mümkün olmasıdır⁵⁸¹. Ayrıca devlet tarafından desteklenmesi, kullanıcıların sisteme olan güvenini artırmaktadır⁵⁸².

KTNET sisteminin devlet tarafından idare edilip denetlenmesinin, kullanıcılar için getirdiği bazı dezavantajları da bulunmaktadır. İlk olarak sadece devlet idaresindeki siciller tarafından yayınlanan elektronik konişmento yasal kabul edilmekte ve geleneksel kâğıt konişmento ile işlevsel olarak denk sayılmaktadır⁵⁸³. Bir diğer önemli sorun, devlet herhangi bir hatada genellikle sorumluluk almamakta ve bu durum kullanıcıların ödemelerinde ilave masrafların ortaya çıkmasına sebep olmaktadır⁵⁸⁴. Yine devlet kontrolündeki sicillerdeki bir diğer olumsuz husus, kullanıcıların ticari işlemlerini devlet ile paylaşmak zorunda kalmalarıdır. Dolayısıyla vergi ve ülkelerarası ticari kısıtlamalar gibi bazı sebeplerden ötürü ticari işlemlerini devlet ile paylaşmak istemeyen tarafların, sisteme katılmalarına mani olmaktadır.

H. Blockchain Teknolojisi

Blockchain tabanlı bir elektronik konişmento günümüzde henüz bulunmamaktadır. Ancak denizcilik sektörünün önde gelen kuruluşları EDI ve geleneksel kâğıt tabanlı sistemlerin yeri almak üzere Blockchain tabanlı sistemler üzerinde çalışmakta ve kullanılan belge ve kayıtları, Blockchain teknolojisi üzerine kurulmuş bir yapıya dönüştürmeye çalışmaktadırlar⁵⁸⁵. Blockchain teknolojisi, elektronik konişmentonun uygulanabilirliği için birçok avantaj sunmasının yanı sıra elektronik konişmento uygulamalarında karşılaşılan bazı problemlerin çözümünü sağlayabilme imkânına da sahiptir. Dolayısıyla bu kısımda Blockchain teknolojisinin

⁵⁸⁰ UGWUOKPE, s. 107-108.

⁵⁸¹ UGWUOKPE, s. 108.

⁵⁸² UGWUOKPE, s. 108.

⁵⁸³ UGWUOKPE, s. 108.

⁵⁸⁴ BASU BAL, s. 31.

⁵⁸⁵ MEARIAN, Lucas, "Maersk, IBM Create World's First Blockchain-Based, Electronic Shipping Platform", 16 January 2018, <https://www.computerworld.com/article/3247758/emerging-technology/maersk-ibm-create-worlds-first-blockchain-based-electronic-shipping-platform.html>, (21.01.2018).

incelenmesi ve blockchain tabanlı elektronik konişmentonun üzerinde durulmasında yarar vardır. Ancak Blockchain teknolojisinin tüm ayrıntıları ile bu kısımda ele alınması mümkün değildir. Ayrıca bu yeni teknolojinin tüm teknik özelliklerinin ve işleyiş mekanizmasının bilinmesine gerekte yoktur. Burada önemli olan husus, Blockchain teknolojisinin tarihte ilk kez, merkezi olmayan açık bir sistemin var olabileceğini göstermiş olduğunun kabul edilmesidir⁵⁸⁶.

Blockchain⁵⁸⁷ kelimesi yeni yeni duyulmakla beraber asıl olarak *Bitcoin* kripto parasını oluşturmak için 2009 yılında icat edilmiştir⁵⁸⁸. *Blockchain*, var olan verinin silinemediği veya düzeltilemediği, sadece eklenti yapılabildiği bir çevrimiçi kayıt defteridir⁵⁸⁹. Sistemin temeli bloklara dayanmakta ve bloklar, bir blok zincirini oluşturmaktadır. Her bir blok onaylanmış işlemlerden oluşmakta ve bir işlemin çıktısı, kendisinden sonra gelen işlemin girdisi olarak devam ederek blok zinciri oluşmaktadır⁵⁹⁰. Sisteme yeni bir blok eklenmesi durumunda, sistemdeki son bloğun özeti (*hash*) alınmakta ve bu özet ile birlikte yeni blok oluşturulup zincire eklenmektedir⁵⁹¹. Oluşturulan bu yapı sayesinde her blok, kendisinden bir önceki bloğun özetini içermekte ve böylece blok zincirinin tamamı birbirini tamamlayan ve doğrulayan bir yapı haline gelmektedir⁵⁹².

Blockchain teknolojisinden önce *Peer to Peer File Sharing System (P2P)* teknolojisi geliştirilmiş ve herhangi bir merkezi depolamanın olmadan verinin paylaşılabilirdiği ve iletişime geçilebildiği sistemler oluşturulmuştur⁵⁹³. Bu sistemlerde veri, bir merkezde değil, sisteme dâhil olan tüm kullanıcılarda bulunmaktadır. Sisteme dâhil olanlar verinin tamamına veya bir kısmına sahip olabilmekte ve veriye ulaşmak isteyen kullanıcılar, veriye sahip olan diğer kullanıcılara bağlanarak veriyi elde

⁵⁸⁶ TAKAHASHI, s. 204.

⁵⁸⁷ Ayrıntılı bilgi için bkz. USTA, Ahmet/DOĞANTEKİN, Serkan, *Blockchain 101*, MediaCat Kitapları, İnkılap Kitabevi, İstanbul, Mayıs 2017.

⁵⁸⁸ TAKAHASHI, s. 202.

⁵⁸⁹ TAKAHASHI, s. 202.

⁵⁹⁰ TAKAHASHI, s. 202-203.

⁵⁹¹ USTA/DOĞANTEKİN, s. 46.

⁵⁹² USTA/DOĞANTEKİN, s. 46.

⁵⁹³ AYHAN, H. Lale, “AB ve Türk Hukuklarına Göre İnternet Ortamında Fikri Mülkiyet Haklarının İhlali”, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Avrupa Birliği Hukuku Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2010, s. 178; USTA/DOĞANTEKİN, s. 36.

etmektedirler⁵⁹⁴. Sisteme dâhil olup verinin alınması sırasında, veriye ulaşmak isteyen diğer kullanıcılar içinde sunucu konumunda olunmakta ve veriye ulaşılan kısım, diğer kullanıcılar ile paylaşılmaktadır⁵⁹⁵. Böylece bir kişi aynı zamanda hem veriye ulaşan, hem de veriyi sunan konumunda olmakta ve sistemin tümü düşünüldüğünde bir merkezin olmadığı, sisteme dâhil olan tarafların kendi aralarında veri alış verişi sağladığı bir yapının ortaya çıktığı görülmektedir. Bu sistemler ile birlikte ortaya, *Dağıtık Kayıt Defterleri (Distributed Ledger Systems)* çıkmış ve Blockchain teknolojisi de bu yapıda çalışmaktadır⁵⁹⁶.

Oluşturulan P2P sistemlerinde her hangi bir şifreleme bulunmamakta ve bu sebeple de güvenli bir yapı oluşmamaktadır⁵⁹⁷. Bu sorunun aşımı için Blockchain teknolojisinde dijital imza kullanılarak, aktaranın kimliği doğrulanmakta ve işlemin değişmezliği sağlanmaktadır⁵⁹⁸. Böylece açık, merkezi olmayan bir sistem olmasına rağmen tekillik garantisi de verebilen bir sistem ortaya çıkmıştır.

Sistemin bir *Dağıtık Kayıt Defteri* şeklinde işlemesiyle ortaya çıkan en önemli husus, merkezi bir yapısının olmaması ve sisteme katılmak için her hangi bir üyeliğe ihtiyaç duyulmamasıdır. Her ne kadar sistem içerisinde açık ve kapalı (özel) blockchain ağları⁵⁹⁹ oluşturmak mümkün olsa da oluşturulacak bir açık blockchain ağı ile istenen düzeyde bir elektronik konişmentoya ulaşmak mümkündür⁶⁰⁰.

Bir blockchain kayıt defteri, tutulan *belirteçlerin (token)* -konişmentoya karşılık gelen simge- tutulduğu adresleri görüntülemekte ve adresler, belirteçlerin -konişmentonun- hamillerinin kriptografik kimliklerine karşılık gelmektedir⁶⁰¹. Buradan anlaşılacağı üzere sistemde hamillerin gerçek adları kullanılmamakta, kişilere tanımlanan adresler, yani kriptografik kimlikler kullanılmaktadır. Her adrese karşılık gelen bir *özel anahtar (private key)* bulunmakta ve bu özel anahtarlar kişiye özgü gizli bir yapıya sahip olmaktadır⁶⁰². Adresler arasında token aktarma işlemi, kullanıcılar

⁵⁹⁴ AYHAN, 178-179.

⁵⁹⁵ AYHAN, 178-179.

⁵⁹⁶ USTA/DOĞANTEKİN, s. 37.

⁵⁹⁷ USTA/DOĞANTEKİN, s. 44.

⁵⁹⁸ TAKAHASHI, s. 203.

⁵⁹⁹ Ayrıntılı bilgi için bkz. USTA/DOĞANTEKİN, s. 47 vd.

⁶⁰⁰ TAKAHASHI, s. 210-211.

⁶⁰¹ TAKAHASHI, s. 209.

⁶⁰² TAKAHASHI, s. 209.

arasında bir belgenin devredilmesi anlamına gelmektedir. Böylece sistemde oluşturulacak token formundaki bir konişmento, kullanıcıların kriptografik kimliklerini tanımlayan adresleri arasında aktararak, konişmentonun devri gerçekleştirilebilecektir⁶⁰³.

Günümüze kadar oluşturulan elektronik konişmento örneklerinde farklı farklı problemlerle karşılaşmış olsa da en önemli engellerden biri oluşturulan sistemlerin üyelik gerektirmesidir⁶⁰⁴. (United Nations Conference on Trade and Development) UNCTAD tarafından yapılan bir ankete göre de bu durum desteklenmektedir. Ankete göre, elektronik alternatiflerin önündeki en büyük engel, %51 oranında altyapı, piyasa veya ticari ortakların hazır olmadığı şeklindedir⁶⁰⁵. Anketten çıkan sonuç yorumlandığında, üyelik gerektiren sistemlerin istenen düzeyde üyeye sahip olamamaları ve tarafların üye olmayan kişilerle de ticaret yapıyor olmaları, tarafların elektronik konişmento örneklerine yönelmelerini engelleyen etkenlerden biri olduğu anlaşılmaktadır⁶⁰⁶. Ancak Blockchain tabanlı bir elektronik konişmento sisteminin oluşturulmasıyla böyle bir sorun kalmayacaktır.

Blockchain teknolojisinin sunduğu avantajlar, istenen düzeyde bir elektronik konişmento uygulamasının oluşturulmasına olanak sağlasa da sistemin yasal bir altyapı ile desteklenmediği sürece başarılı olması zordur. Yasal altyapının oluşmasını sağlayacak iki önemli düzenleme ise Rotterdam Kuralları ve Elektronik Olarak Devredilebilir Kayıtlara İlişkin UNCITRAL Model Kanunu'dur.

Blockchain teknolojisi, Rotterdam Kuralları'nın kabulünden sonra ortaya çıkmış bir teknoloji olmakla birlikte, blockchain tabanlı bir elektronik konişmento, Rotterdam Kuralları'nda belirtilen "*devredilebilir elektronik taşıma kaydı*" terimini karşılayabilecek niteliktedir⁶⁰⁷. Rotterdam Kuralları'nda işlevsel denklik prensibi esas alınmış ve devredilebilir elektronik taşıma kaydının kullanılması için gerekli olan prosedürler m. 9'da belirtilmiştir.

⁶⁰³ TAKAHASHI, s. 204.

⁶⁰⁴ GOLDBY, s. 131 vd.

⁶⁰⁵ UNCTAD, "The Use of Transport Documents in International Trade", UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3, 2003, para. 79, tablo 6.

⁶⁰⁶ GOLDBY, s. 132.

⁶⁰⁷ Ayrıntılı bilgi için bkz. TAKAHASHI, s. 206 vd.

Maddede belirtilen unsurlar incelendiğinde, Blockchain teknolojisinde konişmentonun tutulduğu adrese karşılık gelen *özel anahtar (private key)* kullanımıyla, konişmentonun münhasır kontrolünün sağlandığı görülmektedir⁶⁰⁸. Böylece, münhasıran kontrol altında tutulabilecek şekilde düzenlenen elektronik konişmento, bir diğer kullanıcının sistem üzerindeki adresine gönderilerek kayıt üzerindeki münhasır kontrolün devri gerçekleştirilebilecektir. Her ne kadar sistemde kullanıcıların gerçek adları kullanılmayıp kriptografik kimliklerini gösteren adresler kullanılsa da bu durum, hamilin kendisini ispatlayabilmesine engel olmaması gerekmektedir⁶⁰⁹. Sistemde kullanılan adresler, özel anahtarlar ile birlikte kullanıcıya mahsus olmakta ve bu sebeple hak sahipliğini ispatlayabilmekte yeterli görülmesi gerekmektedir. Bir diğer unsur olan devredilebilir elektronik taşıma kaydının bütünlüğünü muhafaza ettiğine dair güvence ise dijital imza kullanımı ve üst düzey kriptografik şifreleme metotları ile blokların korunmasıyla Blockchain teknolojisinde de sağlanmaktadır. Son unsur olarak ise geleneksel kâğıt konişmentoda olduğu gibi blockchain tabanlı bir elektronik konişmentoda da sistemin bir şekilde biçimlendirilmesiyle taşıyanın yükü yetkili hamile teslim etmesi üzerine, konişmento taşıyana devredilecek ve böylece elektronik taşıma kaydının etkisinin ve geçerliliğinin sona ermesi sağlanmış olacaktır⁶¹⁰.

Elektronik Olarak Devredilebilir Kayıtlara İlişkin UNCITRAL Model Kanunu, henüz yeni kabul edilmiş bir düzenlemedir. Ancak Model Kanun hükümlerinin devletler ve ilgili taraflarca nasıl bir tepki alacağı belirsizdir. Ancak kabul edilen son hali itibari ile Model Kanun'da, işlevsel denklik ve teknolojinin tarafsızlığı ilkelerinin benimsendiği görülmektedir. Dolayısıyla Blockchain teknolojisi kullanılarak oluşturulan bir elektronik konişmentonun hukuki geçerliliğinde, Model Kanun'a göre herhangi bir engel bulunmamaktadır. Bununla birlikte Model Kanun'un, devletlerin iç hukuklarındaki düzenlemelerinin şekillenmesinde etkili olacağından, oluşturulan hükümlerin Blockchain teknolojisi ile uyumlu bir yapıya sahip olması, blockchain tabanlı elektronik konişmentoların kullanımının kolaylaşması ve yaygınlaşıp sektörde kabul görmesi için önem arz etmektedir⁶¹¹.

⁶⁰⁸ TAKAHASHI, s. 210.

⁶⁰⁹ TAKAHASHI, s. 210-211.

⁶¹⁰ TAKAHASHI, s. 207.

⁶¹¹ TAKAHASHI, s. 211.

Belirtilen bilgiler ışığında, elektronik konişmentonun geleneksel kâğıt konişmentonun yerini almasında gerekli olan teknolojik yapıya, açık, merkezi olmayan ve üyelik gerektirmeyen yapısıyla Blockchain teknolojisi ile ulaşılabilceğı görölmektedir. Ancak diğér elektronik konişmento uygulamalarında olduğı gibi ilerde oluşturulabilecek olan blockchain tabanlı bir elektronik konişmentonun da yasal bir altyapı ile desteklenmesi şarttır.

V. DEĞERLENDİRME

Geleneksel kâğıt konişmentonun günün şartlarını karşılayamamasından ötürü bir ihtiyaç olarak ortaya çıkan elektronik konişmento, zamanla gelişmekte ve her geçen gün geleneksel konişmentonun işlevlerini karşılamaya daha yakın örnekler ile karşımıza çıkmaktadır. Henüz geleneksel kâğıt konişmentonun işlevlerini istenen düzeyde karşılayabilecek bir elektronik konişmento uygulaması bulunmasa da, böyle bir sistemi oluşturmanın mümkün olmadığı anlamına da gelmemektedir. Elektronik konişmentonun elektronik senet, elektronik taşıma senedi ve elektronik kıymetli evrak olarak değerlendirilmesinde herhangi bir engel bulunmamakta, bir diğér deyiş ile en az geleneksel kâğıt konişmento kadar bu unsurlara sahip olabilmektedir.

Günümüze kadar olan süreçte birçok elektronik konişmento uygulamaları geliştirilmiş ve her birinin elektronik konişmentonun gelişmesinde katkısı olduğı aşikârdır. Ancak istenen düzeyde bir elektronik konişmento uygulaması henüz geliştirilememiştir. Yeni bir teknoloji olan Blockchain teknolojisi ile sektörün isteklerini ve geleneksel konişmentonun tüm işlevlerini en az asgari düzeyde karşılayabilecek bir elektronik konişmentonun oluşturulması mümkün gözükmemektedir. Ancak Blockchain tabanlı bir elektronik konişmento oluşturulsa bile, Rotterdam Kuralları ve Elektronik Olarak Devredilebilir Kayıtlara İlişkin UNCITRAL Model Kanunu gibi hukuki düzenlemeler ile desteklenmesi gerekmektedir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

ELEKTRONİK KONİŞMENTO İLE İLGİLİ ROTTERDAM KURALLARI'NDAKİ DÜZENLEMELER

I. ROTTERDAM KURALLARI

A. Genel Olarak

*Rotterdam Kuralları*⁶¹² bu zamana kadarki uluslararası düzenlemeler içerisinde en kapsamlı olan düzenlemedir. Hem içerdiği madde sayısı hem de maddelerin kapsamı kendisinden önceki uluslararası düzenlemelere göre daha geniştir. Bu durum beraberinde dezavantajlar getirmekle beraber, içerdiği elektronik belgelere ilişkin hükümler gibi bazı hükümler ilk defa düzenlenmiş ve günümüzün ihtiyaçlarını karşılaması bakımından önemlidir. Dolayısıyla elektronik konişmento hususunda incelenmesi gereken en önemli ve temel düzenlemelerden biri olduğu söylenebilir. Rotterdam Kuralları, taşımanın bir ayağının uluslararası deniz yolu ile taşıma olacağının öngörülmesi şartıyla multimodal taşıma sözleşmelerinde de uygulama alanı bulmaktadır. *Multimodal taşıma sözleşmesi*, multimodal taşımayı üstlenen işleticinin, navlun karşılığında, uluslararası multimodal taşımayı gerçekleştirmeyi veya sağlamayı taahhüt ettiği sözleşme anlamına gelmektedir⁶¹³.

Rotterdam Kuralları, hem karmaşık bir yapısının olmasından, hem de kısmen deniz yoluyla yapılan taşımaları da kapsamamasından ötürü eleştiri aldığı görülmektedir⁶¹⁴. Ancak olumsuz yanları ile birlikte, uluslararası hukukta yeknesaklığın yakalanması için

⁶¹² Bkz. yukarıda s. 6-7.

⁶¹³ United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980, m. 1/3.

⁶¹⁴ NEELS, Pieter, "The Rotterdam Rules and Modern Transport Practices: A Successful Marriage?", *Tijdschrift Vervoer & Recht*, 1-2011, s. 17-18; FIATA, "FIATA Position on the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea (the "Rotterdam Rules")", Doc. MTI/507, Annex II, https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/FIATApaper.pdf, (27.01.2017).

tek alternatif konumundadır⁶¹⁵. Ayrıca kendisinden önceki uluslararası düzenlemelere göre, taşıyanın sorumsuzluk hallerinden teknik kusurun kaldırılması, üst limitlerin arttırılması ve en önemlisi, elektronik işlemlerin kullanımına kapı açması gibi yararları da bulunmaktadır⁶¹⁶. Ancak kurallar uluslararası hukukta geçerlilik kazanamazsa kendisinden önceki uluslararası bir sözleşmeye ek düzeltme veya protokol eklenerek elektronik işlem ve belgeler için gerekli olan hukuki alt yapının sağlanması takdire şayan olacaktır⁶¹⁷.

B. Uygulama Alanı

Rotterdam Kuralları'nın ikinci bölümü uygulama alanını düzenlemektedir. İkinci bölümdeki 5. maddede, uygulama alanı bulabilmesi için gerekli olan temel şartlar açıklanmıştır. Maddeye göre, 6. madde hükümleri de dikkate alınarak yükün taşınmasının, en az birinin Rotterdam Kuralları'na taraf olduğu iki farklı ülke arasındaki, uluslararası sözleşmelerine uygulanacağı belirtilmiştir⁶¹⁸. Burada geçen taşıma sözleşmesi Rotterdam Kuralları m. 1/1'de, taşıyanın navlun karşılığında bir yerden başka bir yere yükü taşımayı üstlendiği ve sözleşmenin deniz taşımasını içerdiği veya deniz taşımasına ek olarak başka bir ortamda gerçekleşen taşımaları da kapsadığı sözleşme şeklinde tanımlanmıştır. Ancak 5.maddeye göre, multimodal taşıma sözleşmelerinde teslim alma ve teslim etme yerlerinin farklı ülkelerde olması gerekmekte ve deniz taşımasının yükleme limanı ve aynı taşımanın boşaltma limanının da farklı ülkelerde olması aranmaktadır. Bu şartların oluşması durumunda teslim alma yeri, teslim etme yeri, yükleme limanı veya boşaltma limanından herhangi birinin Rotterdam Kuralları'na taraf ülkede bulunduğu taşıma sözleşmelerine uygulanacaktır. Ayrıca maddenin ikinci fıkrasında, geminin ve ilgili tüm tarafların milliyetlerine bakılmaksızın hükümlerin uygulanacağı belirtilmiştir.

Rotterdam Kuralları m. 6'da bazı özel istisnalar açıklanmış ve bu istisnaların oluşması durumunda Rotterdam Kuralları hükümlerinin uygulanmayacağı belirtilmiştir. Maddeye göre, düzenli hat taşıması kapsamındaki charter parti ve geminin veya geminin

⁶¹⁵ KARAN, Hakan, "Any Need for a New International Instrument on the Carriage of Goods by Sea: The Rotterdam Rules", *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 42, No. 3, July, 2011, s. 451; PAMUK, s. 100.

⁶¹⁶ FIATA, s. 5.

⁶¹⁷ FIATA, s. 5; NEELS, s. 18.

⁶¹⁸ MARUSIC, s. 18.

herhangi bir kısmının kullanımına dair diğer sözleşmelerde uygulanmayacaktır. Ayrıca Rotterdam Kuralları hükümleri, düzenli hat taşıması niteliği dışındaki taşımalarda uygulanmayacak, ancak geminin veya geminin herhangi bir kısmının kullanımına dair taraflar arasında charter parti veya başka bir sözleşme bulunmuyorsa ve bir *taşıma senedi (belgesi)*⁶¹⁹ veya bir *elektronik taşıma kaydı* düzenlenmişse uygulama alanı bulacaktır.

Uygulama Alanı bölümünün son maddesi olan 7. maddede ise, Rotterdam Kuralları hükümlerinin belirli kişilere uygulanması düzenlemektedir. Maddeye göre, 6. madde dikkate alınmaksızın Rotterdam Kuralları hükümleri, taşıyan ile charter partiye veya Rotterdam Kuralları hükümlerinin uygulanmasından hariç tutulan başka bir taşıma sözleşmesine taraf olmayan gönderilen, tasarruf eden ve hamil arasında uygulanacaktır. Ancak maddenin devamından Rotterdam Kuralları'nın, 6. madde uyarınca uygulama alanı dışında tutulan bir taşıma sözleşmesinin taraflarına uygulanmayacağı anlaşılmaktadır.

Rotterdam Kuralları'nın 7. maddesindeki düzenleme sayesinde, kendisinden önceki uluslararası düzenlemelere göre, üçüncü taraflara daha iyi bir koruma sağladığını söylemek mümkündür⁶²⁰. 6. maddede belirtilen özel istisnalarda bile, taşıma senedinin üçüncü bir tarafın elinde bulunduğu, Rotterdam Kuralları'nın uygulanmasını engelleyemeyecektir⁶²¹. Üçüncü tarafları koruyucu bu düzenleme sayesinde Rotterdam Kuralları'nın güvenilirliği ve uygulanabilirliği artmaktadır⁶²².

Rotterdam Kuralları, kendisinden önceki uluslararası sözleşmeler ile karşılaştırıldığında, uygulama alanı ile ilgili bazı farklılıklar göze çarpmaktadır. İlk olarak La Haye Kuralları'nda olduğu gibi, konişmentonun düzenlendiği yere göre uygulama alanının belirlenmesi gibi bir durum bulunmamakta ve konişmentonun

⁶¹⁹ Rotterdam Kuralları İngilizce metninde “transport document” olarak geçen terim, öğretide “taşıma senedi” ve “taşıma belgesi” olarak kullanılmaktadır. Esas alınan çeviri ve TTK ile uyumu göz önüne alınarak bu çalışmada “taşıma senedi” kullanımı tercih edilmiş ve bu kısımdan itibaren sadece “taşıma senedi” olarak ifade edilecektir.

⁶²⁰ BERLINGIERI, Francesco, “A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules and The Rotterdam Rules”, https://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HV_R.pdf, (27.01.2017), s. 4; MARUSIC, s. 19.

⁶²¹ MARUSIC, s. 19.

⁶²² BERLINGIERI, s. 4; MARUSIC, s. 19.

düzenlendiği yere her hangi bir atıfta bulunulmamaktadır⁶²³. Bir diğer önemli husus, Rotterdam Kuralları'nda konişmento olarak tanımlanacak bir belgenin bulunmaması ve taşıma senedi tanımının yer almasıdır. Bu sebeple, Rotterdam Kuralları'nın uygulanabilmesi için konişmento düzenlenmesi gibi bir zorunlulukta bulunmamaktadır⁶²⁴.

II. ROTTERDAM KURALLARI'NDAKİ ELEKTRONİK KONİŞMENTOLARA İLİŞKİN DÜZENLEMELERİN İNCELENMESİ

A. Elektronik Konişmento ile İlgili Kavramlar

1. Hamil

Rotterdam Kuralları'nda elektronik konişmento ile ilgili ele alınması gereken ilk tanım, madde 1/10'da yer verilen “*hamil*” tanımıdır.

Rotterdam Kuralları m. 1/10'a göre “*hamil*”:

“(a) Devredilebilir taşıma senedini zilyetliğinde bulunduran; ve (i) emre düzenlenmiş olan bir senette, taşıtan veya gönderilen olarak gösterilen, veya senedin usulüne uygun olarak kendisine ciro edildiği kişi; veya (ii) beyaza ciro edilen veya hamiline düzenlenen bir senette, senedin hamili; veya
(b) 9'uncu maddenin 1'inci fıkrasındaki koşullara uygun olarak elektronik taşıma kaydının kendisine keşide edildiği veya devredildiği kişidir.”

Madde metninden anlaşılacağı üzere hamil; taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydının, taşıyan veya devreden kişi tarafından, fiziksel veya elektronik olarak düzenlenilen veya devredilen kişidir⁶²⁵. Ancak burada dikkat çeken husus, hem taşıma senedi için hem de elektronik taşıma kaydı için devredilebilir olmasının aranmasıdır. Bu

⁶²³ KULA DEĞİRMENCİ, *Çoklu Taşıma İşleticisi Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himayesine İlişkin Bir İnceleme*, s. 252.

⁶²⁴ KULA DEĞİRMENCİ, *Çoklu Taşıma İşleticisi Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himayesine İlişkin Bir İnceleme*, s. 252.

⁶²⁵ MARUSIC, s. 55.

sebeple, sadece devredilebilir taşıma senedi veya devredilebilir elektronik taşıma kaydının hamili, yük ile ilgili olarak kontrol hakkını kullanabilecektir⁶²⁶.

2. Tasarruf Hakkı ve Tasarruf Eden

Hamil, taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydının meşru hamili olup tasarruf hakkını kullanabilecek olan tek kişidir⁶²⁷. Rotterdam Kuralları m. 1/12'ye göre yükün “*tasarruf hakkı*”, taşıma sözleşmesi gereğince taşıyana, 10. bölümde yer alan hükümlere uygun olacak şekilde yük ile ilgili talimat verme hakkını ifade etmektedir. Madde 1/13'de ise, 51. madde uyarınca tasarruf hakkının kendisine tanınmış olan kişi “tasarruf eden” olarak tanımlanmıştır.

3. Taşıma Senedi

Rotterdam Kuralları'nda “*taşıma senedi*” tanımı, kendisinden önceki La Haye ve Hamburg Kuralları gibi uluslararası düzenlemelere göre çok daha geniş bir şekilde ele alınmış ve konişmento, sea waybill gibi geleneksel terimlere atıf yapılmadan genel bir terim olarak “*taşıma senedi*” terimi tercih edilmiştir⁶²⁸. Rotterdam Kuralları hazırlanırken ülkelerin farklı hukuk sistemlerine sahip olması ve her hukuk sisteminde konişmento, sea waybill gibi terimlerin farklı hükümlere tabi olması göz önüne alınmıştır⁶²⁹. Bu sebeple de yeknesaklığı yakalayabilmek ve uygulama alanını genişletebilmek için taşıma senedi terimi kullanılarak yalnızca temel özellikleri belirten hükümlere yer verilmiştir⁶³⁰.

Rotterdam Kuralları m. 1/14'deki tanıma göre:

“Taşıma senedi, bir taşıma sözleşmesi kapsamında, taşıyan tarafından düzenlenen,

(a) taşıyanın veya bir ifa edenin bir taşıma sözleşmesi kapsamında eşyayı teslim aldığını ispat eden; ve

(b) bir taşıma sözleşmesini ispat eden veya içeren

⁶²⁶ CLARK, para. 14.41.

⁶²⁷ MARUSIC, s. 55.

⁶²⁸ PAMUK, s. 68; MARUSIC, s. 54.

⁶²⁹ MARUSIC, s. 54.

⁶³⁰ MARUSIC, s. 54.

senet anlamına gelmektedir.”

Taşıma senedi tanımında dikkat çeken husus, sadece iki fonksiyona yer verilmesi ve taşıma senedinin, kıymetli evrak işlevine sahip olması gerekliliğinin olmamasıdır⁶³¹. Dolayısıyla yükün taşınmasını veya teslim edilmesini talep etme hakkı, senedin teslimine bağlı değildir⁶³². Yine yükü temsil terimi Rotterdam Kuralları’nda bulunmasa da taşıma senedinin devredilebilirliği, yapılan düzenlemeler ile sağlanmıştır⁶³³. Her ne kadar yükü temsil işlevine Rotterdam Kuralları’nda yer verilmemiş olsa da hem devredilebilir hem de devredilemez taşıma senetleri veya elektronik taşıma kayıtları bu işlevi yerine getirebilirler⁶³⁴. Sonuç olarak, bir taşıma sözleşmesi kapsamında taşıyan tarafından düzenlenip, tanımda geçen iki fonksiyonun asgari olarak bulunması durumunda, Rotterdam Kuralları’na göre taşıma senedi olarak kabul edilecektir.

4. Devredilebilir Taşıma Senedi ve Devredilemez Taşıma Senedi

Rotterdam Kuralları m. 1/15’e göre:

““Devredilebilir taşıma senedi”, “emre” veya “devredilebilir” gibi kayıtlarla veya senede uygulanacak hukuk uyarınca aynı etkiyi doğurduğu kabul edilen başka bir kaydın yer aldığı, eşyanın taşıtanın emrine, gönderilenin emrine veya hamiline gönderildiğinin belirtildiği ve “devredilemez” veya “devri mümkün değil” kayıtlarının açıkça yer almadığı taşıma senedir.”

Tanımdan da anlaşılacağı üzere bir taşıma senedi devredilemez olarak düzenlenmedikçe devredilebilir taşıma senedi terimi, emre veya hamile taşıma senedi anlamına gelecektir⁶³⁵.

⁶³¹ KARAN, Hakan, “Transport Documents in the Light of the Rotterdam Rules”, *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Springer Berlin Heidelberg, 2011, s. 233.

⁶³² KARAN, *Transport Documents in the Light of the Rotterdam Rules*, s. 233.

⁶³³ UGWUOKPE, s. 42.

⁶³⁴ DENG, s. 27.

⁶³⁵ KARAN, *Transport Documents in the Light of the Rotterdam Rules*, s. 234.

Rotterdam Kuralları m. 1/16 hükmünde ise “*devredilemez taşıma senedi*” tanımı yapılmış ve devredilebilir bir taşıma senedi olmayan taşıma senedi anlamına geleceği belirtilmiştir. Devredilemez taşıma senedi olarak sadece nama yazılı taşıma senedini örnek vermek mümkündür⁶³⁶.

5. Elektronik İletişim

Rotterdam Kuralları m. 1/17, elektronik ticaretin hukuki altyapısını sağlayan hükümlerin özünü oluşturan ve “*elektronik iletişim*” olarak nitelendirilen terimi tanımlamaktadır⁶³⁷. Hükme göre:

““Elektronik iletişim”, elektronik, optik, dijital veya benzer yollarla oluşturulan, gönderilen, teslim alınan veya depolanan, ve iletilen bilginin sonradan kullanılmaya elverişli şekilde ulaşılabilir olduğu bilgidir.”

Rotterdam Kuralları’nda yer alan elektronik iletişim tanımında iki temel unsur göze çarpmaktadır. İlki, taşıma kayıtlarındaki bilgilerin iletişimini ele alan yöntemlerle ilgili iken ikincisi, bilginin erişilebilirliği ile ilgilidir⁶³⁸. Elektronik iletişim kavramı, taraflara, iletişimin yazılı olarak gerçekleştirildiği her durumda elektronik iletişim araçlarını kullanabilmelerini sağlamaktadır⁶³⁹. Ancak elektronik iletişim araçlarının kullanılmasının yanı sıra, ileriki süreçte erişilebilirliğinin sağlanabilmesi ve kontrol için kayıt altına alınması gerektiği de belirtilmiştir⁶⁴⁰.

İletişim konusunda Rotterdam Kuralları, kendisinden önceki düzenlemelere göre daha geniş bir kapsama sahiptir⁶⁴¹. Bu hükümle birlikte Rotterdam Kuralları herhangi bir yöntemi zorunlu tutmamış ve böylece elektronik iletişim kayıtlarının düzenlenmesi veya kaydedilmesi için tüm elektronik iletişim araçlarının kullanılmasına olanak sağlamıştır⁶⁴². Bu durum, Rotterdam Kuralları’nın tarafsızlığı olarak yorumlanmakta ve

⁶³⁶ KARAN, *Transport Documents in the Light of the Rotterdam Rules*, s. 235.

⁶³⁷ MARUSIC, s. 54.

⁶³⁸ MARUSIC, s. 54.

⁶³⁹ MARUSIC, s. 54.

⁶⁴⁰ DENG, s. 25.

⁶⁴¹ MARUSIC, s. 54.

⁶⁴² DENG, s. 25.

günümüzde kullanılan iletişim yollarının yanı sıra gelecekte kullanılabilecek olanları da kapsamını sağlamaktadır⁶⁴³.

6. Elektronik Taşıma Kaydı

Rotterdam Kuralları m. 1/18’de “elektronik taşıma kaydı” tanımını yapmış ve hükme göre:

““Elektronik taşıma kaydı”, taşıma sözleşmesi kapsamında taşıyan tarafından elektronik iletişim aracılığıyla oluşturulmuş bir ya da birden çok mesaj içerisindeki, elektronik taşıma kaydının taşıyan tarafından düzenlendiği anda veya düzenlenmesini takiben kendisine eklenen veya diğer bir şekilde ilişkilendirilme yoluyla elektronik taşıma kaydının bir parçası hâline gelen, elektronik taşıma kaydı ile uygun şekilde bağdaştırılabilen bilgiyi de içeren:

- (a) Taşıyanın veya ifa edenin taşıma sözleşmesi kapsamında eşyayı teslim aldığını ispat eden ve
- (b) Taşıma sözleşmesini ispat eden veya içeren, bilgidir.”

Madde de belirtilen tanım incelendiğinde bir veya birden fazla mesajdaki bilgilerin göz önünde bulundurulması farklı görülse de teknolojik gelişmeler ile uyumlu bir yaklaşım olduğu anlaşılmaktadır⁶⁴⁴. Çünkü teknik olarak günümüzde, bilginin bir elektronik iletişim içinde farklı mesajlarda bulunması ve kaydedilmesi mümkün olmaktadır⁶⁴⁵. Böylece gerekli olan bilgilerin, farklı kaynaklardan gelen elektronik iletişim ile sağlanması mümkün olmaktadır⁶⁴⁶. Ancak tek bir belge olan geleneksel kâğıt taşıma senetlerinin aksine, elektronik taşıma kayıtları farklı kaynaklardan gelen parçalardan oluşabilmekte ve bu durum eleştiri almaktadır⁶⁴⁷. Ayrıca kâğıt bir belge gibi tek bir parçadan oluşmaması, hiçbir bilginin gözden kaçırılmaması veya kaybedilmemesi için ayrı bir özen gerektirmektedir⁶⁴⁸. Benzer şekilde birden fazla mesaj bir mesaj altında toplanıp birleştirilmek zorunda kalınabilecek yani elektronik taşıma

⁶⁴³ DENG, s. 25.

⁶⁴⁴ DENG, s. 26.

⁶⁴⁵ DENG, s. 26.

⁶⁴⁶ MARUSIC, s. 55.

⁶⁴⁷ MAGKLASI, s. 122.

⁶⁴⁸ MAGKLASI, s. 122.

kaydı, elektronik iletişimin birleşimi olarak değerlendirilebilecektir⁶⁴⁹. Tüm bu hususlar ve m. 1/18 metni göz önüne alındığında, elektronik taşıma kaydının bir senet (belge) olmadığı ancak işlevsel denklik yaklaşımı ile bir senet (belge) gibi işlev görmesi gerektiği anlaşılmaktadır⁶⁵⁰.

Taşıma senedinde olduğu gibi elektronik taşıma kaydında da; taşıyanın veya ifa edenin taşıma sözleşmesi kapsamında yükü teslim aldığını ve taşıma sözleşmesini ispat etmeyen veya içermeyen bir elektronik kayıt, elektronik taşıma kaydı olarak değerlendirilemeyecektir⁶⁵¹. Elektronik taşıma kaydı tanımında, taşıma senedinde bulunması gereken asgari şartlara ek olarak, elektronik ortamda olması gereken gereklilikler de belirtilmiştir.

7. Devredilebilir Elektronik Taşıma Kaydı ve Devredilemez Elektronik Taşıma Kaydı

Rotterdam Kuralları m. 1/19’da tanımlanan “*devredilebilir elektronik taşıma kaydı*”, devredilebilir taşıma senetleri ile aynı tanımı taşımakla birlikte, devredilebilir taşıma senedi tanımına ek olarak, kullanımı Rotterdam Kuralları’nın 9. maddesinin 1. fıkrasındaki koşulları da sağlayan elektronik taşıma kaydı olduğu belirtilmiştir. Madde 1/20’de ise “*devredilemez elektronik taşıma kaydı*” tanımı yapılmış ve devredilebilir elektronik taşıma kaydı olmayan elektronik taşıma kaydı olduğu anlaşılmaktadır. Her ne kadar Rotterdam Kuralları m. 9/1(b) uyarınca devredilemez elektronik taşıma kayıtları, devredilebilir elektronik taşıma kaydının bütünlüğünü muhafaza ettiğine dair güvence gerektiren usullere tabi olmasa da devredilemez olmakla beraber tesliminin gerektiği bir elektronik taşıma kaydı söz konusu olduğunda benzer bir hükme tabi olması gerekmektedir⁶⁵².

8. Devredilebilir Elektronik Taşıma Kaydının “düzenlenmesi” ve “devri”

Rotterdam Kuralları m. 1/21’de, devredilebilir elektronik taşıma kaydının “düzenlenmesi” tanımlamakta ve hükme göre:

⁶⁴⁹ MAGKLASI, s. 122.

⁶⁵⁰ MAGKLASI, s. 122.

⁶⁵¹ KARAN, *Transport Documents in the Light of the Rotterdam Rules*, s. 235; Rotterdam Kuralları, m. 1/18.

⁶⁵² KARAN, *Transport Documents in the Light of the Rotterdam Rules*, s. 235.

“Devredilebilir elektronik taşıma kaydının “düzenlenmesi”, kaydın düzenlenmesinden, hüküm ifade etmesi veya geçerliliğinin son bulduğu ana kadar kaydın münhasıran kontrol altında tutulduğunu temin eden usullere uygun bir şekilde düzenlenmesidir.”

Madde hükmünde ele alınan temel esas tekillik kavramıdır⁶⁵³. Devredilebilir elektronik taşıma kaydının düzenlenmesi, sadece kayıtların münhasır kontrol sağlanmasıyla yasal hale getirilebilir⁶⁵⁴. Münhasır kontrol, kaydın düzenlenmesinden, hüküm ifade etmesi veya geçerliliğinin sona ermesine kadar bir seferde sadece bir kişiye (hamile), kayıt üzerindeki hakların kontrolünü vereceği anlamına gelmektedir⁶⁵⁵. Tekillik ilkesini de kapsayan bu gereklilik, devredilebilir elektronik taşıma kaydının bir konişmento olması ve bu sayede yükü temsil işlevine sahip olması için yerine getirilmesi gerekmektedir⁶⁵⁶.

Rotterdam Kuralları’nın 1. maddesinin 22. fıkrasında ise devredilebilir elektronik taşıma kaydının “*devri*”, kayıt üzerindeki münhasır kontrolün devredilmesi olarak tanımlanmıştır. Bu hükümde de esas alınan nokta olarak tekillik kavramı göze çarpmaktadır⁶⁵⁷.

B. Elektronik Konişmento ile İlgili Hükümler

1. Elektronik Taşıma Kayıtları

Rotterdam Kuralları’nın 3. bölümü, “*Elektronik Taşıma Kayıtları*” başlığını taşımakta ve elektronik taşıma kayıtları ile ilgili hükümleri içermektedir. Bu bölümün temel amacı taşıma senedinin elektronik formunun tanınması ve elektronik taşıma kayıtlarının, taşıma senetleri ile aynı etkiye sahip olmalarının sağlanması için yasal bir yapı sunmaktır⁶⁵⁸. Ayrıca elektronik taşıma belgeleri için teknoloji tarafsızlığı benimsenerek elektronik taşıma kayıtları için gerekli olan asgari gereklilikler

⁶⁵³ CLARK, para. 14.40.

⁶⁵⁴ MARUSIC, s. 56.

⁶⁵⁵ MARUSIC, s. 56.

⁶⁵⁶ MARUSIC, s. 56.

⁶⁵⁷ CLARK, para. 14.40.

⁶⁵⁸ DENG, s. 28.

oluşturulmuş ve yasal geçerliliğin sağlanması için asgari gerekliliklerin karşılanması yeterli görülmüştür⁶⁵⁹.

a. Elektronik Taşıma Kayıtlarının Kullanımı ve Etkileri

Rotterdam Kuralları'nın 3. bölümünün ilk maddesi olan 8. madde, elektronik taşıma kayıtlarının kullanımını ve etkilerini düzenlemektedir. Maddeye göre:

“Sözleşmede yer alan şartlara tabi olarak:

(a) Bu sözleşme kapsamında taşıma senedinde bulunması gereken her şey, elektronik taşıma kaydının düzenlenmesi ve müteakip kullanımına taşıyan ve taşıtanın rıza göstermesi şartıyla, elektronik taşıma kaydında yer alabilir.

(b) Elektronik taşıma kaydının düzenlenmesi, münhasır kontrolü veya devredilmesi, taşıma senedinin düzenlenmesi, senede zilyetlik veya senedin devredilmesi ile aynı etkiyi doğurur.”

Madde metni incelendiğinde iki hususu hükme bağladığı görülmektedir. İlk olarak Rotterdam Kuralları altında herhangi bir taşıma belgesi, elektronik olarak kaydedilebilecektir⁶⁶⁰. Böylece madde hükmünün, tüm taşıma senetlerini kapsamı sağlanmıştır⁶⁶¹. İkinci olarak ise bir elektronik taşıma kaydının düzenlenmesi, münhasır kontrolü veya devredilmesi, fiziki bir belge olan taşıma senedinin düzenlenmesi, senede zilyetlik veya devredilmesi ile aynı etkiye sahip olmasıdır⁶⁶². Maddede elektronik taşıma kayıtlarının “*münhasır kontrolü*” teriminin, taşıma senetlerinin “*senede zilyetlik*” terimine eşdeğer olarak kullanıldığı görülmektedir⁶⁶³. Yapılan tüm bu düzenlemelerle elektronik kayıtların hem kullanımları bakımından hem de etkileri bakımından geleneksel kâğıt belgeler ile eşit muamele görmesi sağlanmış ve işlevsel olarak denk kabul edilmiştir⁶⁶⁴. Ayrıca devredilebilir elektronik taşıma kaydının fiziksel olmayıp

⁶⁵⁹ MARUSIC, s. 61.

⁶⁶⁰ SVENSSON, s. 26.

⁶⁶¹ MARUSIC, s. 60.

⁶⁶² SVENSSON, s. 26.

⁶⁶³ GOLDBY, s. 127.

⁶⁶⁴ PAMUK, s. 70; KARAN, *Transport Documents in the Light of the Rotterdam Rules*, s. 232-233.

elektronik ortamda olmasına rağmen devredilebilirliğinin korunması da amaçlanmıştır⁶⁶⁵.

Rotterdam Kuralları'nın 8. maddesinde göze çarpan bir diğer önemli husus, *taşıyan ve taşıtanın rızasının* aranmasıdır. Yine 3. maddede de şekil şartları ele alınmış ve maddede belirtilen fıkralarda yer alan bildirim, onay, rıza, sözleşme, beyan ve diğer haberleşmelerin yazılı şekilde yapılacağı düzenlenmiştir. Ayrıca maddede elektronik haberleşme yolunun, haberi gönderenin ve haberi alan muhatabın, yani her iki tarafın da rızası durumunda kullanılabileceği hüküm altına alınmıştır. Buradaki önemli husus, elektronik haberleşme yolunun sadece taşıma sözleşmesinin taraflarının rızasıyla ve taşıma sözleşmesine taraf olmamakla birlikte ticari işlemle ilgili olan diğer ilgililerin de rızasıyla kullanılabilecek olmasıdır⁶⁶⁶. Taşıma sözleşmesinin tarafların elektronik haberleşme yolunun kullanımına ilişkin anlaşmış olmaları, diğer ilgili tarafları bağlamamaktadır. Sonuç olarak bir işlemde elektronik haberleşme yolu kullanılacaksa haberi gönderen ve haberi alan muhatabın kim olduğuna bakılmaksızın rızaları durumunda elektronik haberleşme yolu kullanılabilecektir. Dolayısıyla her iki maddenin birbiri ile bağlantısı bulunmakta ve her iki madde de aranan rızanın amacı taraflara kabul etmedikleri bir husus için sorumluluk yüklemekten kaçınmaktır⁶⁶⁷. Benzer şekilde, elektronik kayıtların kabul edilmediği veya kâğıt belgelerin zorunlu tutulduğu bir hukuki rejime tabi olan tarafların karşılaşacakları zorluklar da engellenmiş olacaktır⁶⁶⁸.

b. Devredilebilir Elektronik Taşıma Kaydının Kullanımına İlişkin Usul

Rotterdam Kuralları, her ne kadar taşıma senetleri ile elektronik taşıma kayıtlarının işlevsel olarak denk kabul edilmelerini sağlamaya çalışsa da devredilebilir elektronik taşıma kayıtlarının, taşıma senetleri ile aynı etkiye sahip olabilmesi için bazı kural ve işlemleri ilave etmenin gerekli olduğunu da kabul etmiştir⁶⁶⁹. Ortaya çıkan bu ihtiyaçtan ötürü Rotterdam Kuralları'nın 9. maddesinde, devredilebilir elektronik taşıma

⁶⁶⁵ SVENSSON, s. 42.

⁶⁶⁶ MAGKLASI, Ioanna, ““Electronic Transport Records”: Assessing the Contribution of the Rotterdam Rules to e-commerce”, *Computer Law & Security Review*, 29/2013, s. 121.

⁶⁶⁷ MARUSIC, s. 59.

⁶⁶⁸ BASU BAL, s. 34.

⁶⁶⁹ CLARK, para. 14.46.

kaydının kullanımına ilişkin bir dizi usul belirlenmiştir. Ayrıca maddeye göre bu usuller sözleşme kayıtlarında belirtilmeli ve kolayca tespit edilebilmelidir⁶⁷⁰. Böylece tarafların elektronik taşıma kayıtlarının kullanılmasına ilişkin sözleşmeyle anlaşmalarının yanı sıra sözleşmenin maddede belirtilen usulleri içermesi de gerekecektir⁶⁷¹.

Rotterdam Kuralları m. 9'a göre:

- “1. Devredilebilir elektronik taşıma kaydının kullanılması,
- (a) Söz konusu kaydın müteakip hamiline keşide edilmesine ve devredilmesine ilişkin yönteme,
 - (b) Devredilebilir elektronik taşıma kaydının bütünlüğünü muhafaza ettiğine dair güvenceye,
 - (c) Hamilin hamil olduğunu ispatlayabileceği yönteme; ve
 - (d) Hamile teslimin gerçekleştiğini doğrulayan, veya 10'uncu maddenin 2'nci fıkrası veya 47'nci maddenin 1(a)(ii) ve (c) bendine uygun olarak elektronik taşıma kaydının etkisi veya geçerliliğinin sona erdiğine dair yönteme,
- ilişkin usullerin öngörülmesine tabidir.
2. Bu maddenin 1'inci fıkrasındaki usule sözleşme kayıtlarında atıfta bulunulmalı ve bu usul kolaylıkla doğrulanmalıdır.”

Rotterdam Kuralları 9. maddesi sayesinde, devredilebilir elektronik taşıma kaydının bütünlüğü korunmakta, hamilin kim olduğunun kanıtlanması sağlanmakta, müteakip hamile keşide edilmesine ve devredilmesine ilişkin yöntemi ve hamile teslimin gerçekleştiğini veya elektronik taşıma kaydının geçerliliğinin sona erdiğini doğrulayan yöntemi düzenlemiş olmaktadır⁶⁷². Maddede, bir önceki maddede olduğu gibi tarafların rolü vurgulanmakta ve rızalarının aranmasını amaçlamaktadır⁶⁷³. Sözleşmede belirlenen usullerin kolayca tespit edilebilir olması gerekliliği, hem meşru hamilin hem de ileriki süreçte meşru menfaatleri olabilecek tarafların erişebileceği bir yapının olması gerektiği anlamına gelmektedir⁶⁷⁴. Dolayısıyla kayıtların sadece güvenli

⁶⁷⁰ KARAN, *Transport Documents in the Light of the Rotterdam Rules*, s. 233.

⁶⁷¹ DENG, s. 29.

⁶⁷² SVENSSON, s. 26.

⁶⁷³ BASU BAL, s. 34.

⁶⁷⁴ DENG, s. 29.

olması aranmamış aynı zamanda ilgili diğer taraflara da açık olması gerektiği vurgulanmıştır⁶⁷⁵. Ayrıca madde metninden tekillik garantisinin sağlanmaya çalışıldığı da anlaşılmaktadır⁶⁷⁶.

Rotterdam Kuralları'nın 9. maddesinin sadece devredilebilir elektronik taşıma kayıtlarını kapsaması dikkat çeken bir diğer husustur. Böylece devredilemez bir elektronik taşıma kaydı için herhangi bir ek usule gerek duyulmayacaktır. Devredilebilir elektronik taşıma kayıtları içinse bu ek usuller sayesinde taşıma senetleri ile işlevsel olarak denklikleri sağlanmış olmaktadır⁶⁷⁷.

Rotterdam Kuralları'nın devredilebilir elektronik taşıma kayıtları için ek usuller oluşturması hukuki alt yapıyı oluşturulmuş olsa da taraflar arasında kullanılması gereken başka bir yapıya da ihtiyaç duyulduğunu göstermektedir⁶⁷⁸. Rotterdam Kuralları'nda teknoloji tarafsızlığı esas alınarak, asgari gereklilikleri taşıyan herhangi bir yapı aracılığıyla elektronik taşıma kayıtlarına devredilebilirliği sağlanmış olacaktır⁶⁷⁹.

c. Devredilebilir Taşıma Senedinin veya Devredilebilir Elektronik Taşıma Kaydının Bir Diğeriyle Değiştirilmesi

Rotterdam Kuralları'nın 10. maddesi, devredilebilir taşıma senedi veya devredilebilir elektronik taşıma kaydının birbirleri ile değiştirilme usulünü düzenlemektedir. Maddeye göre bir devredilebilir taşıma senedinin düzenlenmesinden sonra taşıyan ve hamil senedi bir devredilebilir elektronik taşıma kaydı ile değiştirilmesi hususunda anlaşmaları durumunda ilk olarak hamil devredilebilir elektronik taşıma senedini veya birden fazla düzenlenmişse hepsini taşıyana teslim etmesi gerekmektedir. Daha sonra taşıyan, hamilin lehine ve içinde devredilebilir taşıma senedinin yerine geçtiği beyanının da bulunduğu bir devredilebilir elektronik taşıma kaydını düzenlemesi gerekmektedir. Böylece devredilebilir taşıma senedi hiçbir etkiye veya geçerliliğe sahip olmayacaktır.

⁶⁷⁵ DENG, s. 29.

⁶⁷⁶ CLARK, para. 14.47.

⁶⁷⁷ MARUSIC, s. 60-61.

⁶⁷⁸ CLARK, para. 14.48.

⁶⁷⁹ CLARK, para. 14.48.

Maddenin 2. fıkrasında da benzer işlemler, devredilebilir bir elektronik taşıma senedinin, devredilebilir bir taşıma senedi ile değiştirilmesi istendiğinde uygulanacak usul olarak açıklanmıştır. Burada da taşıyanın, devredilebilir elektronik taşıma kaydının yerine, içinde devredilebilir elektronik taşıma kaydının yerine geçtiğini beyanının bulunduğu devredilebilir bir taşıma senedi düzenlemesi gerekmektedir. Böyle bir senedin düzenlenmesiyle devredilebilir elektronik taşıma kaydı hiçbir etkiye ve geçerliliğe sahip olmayacaktır.

Maddede dikkat çeken ilk husus, incelenen önceki maddelerde olduğu gibi tarafların anlaşmış olmaları yani rızalarının aranmasıdır⁶⁸⁰. Bir diğer önemli husus, maddenin sadece devredilebilir taşıma senedini ve devredilebilir elektronik taşıma kayıtlarını kapsayacak şekilde düzenlenmiş olmasıdır. Dolayısıyla sadece devredilebilir taşıma senedi ile devredilebilir elektronik taşıma kaydının veya devredilebilir elektronik taşıma kaydı ile devredilebilir taşıma senedinin bir diğeri ile yer değiştirilmesine izin verilmektedir. Yani devredilebilir taşıma senedi için devredilemez elektronik taşıma kaydı veyahut da devredilebilir elektronik taşıma kaydı için devredilemez taşıma senedi düzenlenemeyecektir⁶⁸¹. Bir diğer önemli husus, devredilemez taşıma senedi veya devredilemez elektronik taşıma kaydının düzenlenmesi ve tarafların bir diğeriyle değiştirmek istemesi durumunda, nasıl bir usul uygulanacağı hakkında Rotterdam Kuralları'nda herhangi bir düzenleme bulunmamasıdır. Rotterdam Kuralları incelendiğinde bir senedin bir kayıt ile veyahut da bir kayıt ile bir senedin birbirleri ile değiştirilmesini düzenleyen tek maddenin 10. madde olduğu görülmektedir. Dolayısıyla Rotterdam Kuralları'na göre, devredilemez senet veya kayıtların birbirleri ile değiştirilmesinin mümkün olmadığı söylenebilir⁶⁸².

Devredilebilir taşıma senetlerinin değişiminde birden fazla senet varsa tam takım olarak taşıyana hepsinin teslim edilmesi çok zor olmayan bir işlemdir. Ancak elektronik ortamda düzenlenmiş olan bir devredilebilir elektronik taşıma kaydının etki veya geçerliliğinin sona erdirilmesi çok daha karmaşık bir yapıya sahiptir⁶⁸³. Dolayısıyla elektronik ortamda oluşturulacak sistemlerin hukuki olarak desteklenmesinin yanı sıra

⁶⁸⁰ KARAN, *Transport Documents in the Light of the Rotterdam Rules*, s. 235.

⁶⁸¹ MAGKLASI, s. 123-124.

⁶⁸² MAGKLASI, s. 123-124.

⁶⁸³ DENG, s. 29-30.

hukuki düzenlemelere uygun, sektörün isteklerine karşılık verebilecek sistemlerin oluşturulması ve teknik olarak desteklenmesi gerektiği bir kez daha anlaşılmaktadır⁶⁸⁴.

Rotterdam Kuralları'nın 10. maddesi, gönderilenin elektronik taşıma kaydını kabul etmeyip geleneksel kâğıt taşıma senedi istemesi durumunda, hamilin taşıyan ile anlaşarak elektronik taşıma kaydının geleneksel kâğıt taşıma senediyle değiştirilmesini de sağlamış olmaktadır⁶⁸⁵. Ayrıca elektronik kayıtların kabul edilmediği veya kâğıt belgelerin zorunlu tutulduğu bir hukuki rejimde, Rotterdam Kuralları'nın 10. maddesindeki usuller izlenerek tarafların çözüm bulması sağlanmıştır.

2. Taşıma Senetleri ve Elektronik Taşıma Kayıtları

a. Taşıma Senedi veya Elektronik Taşıma Kaydının Düzenlenmesi⁶⁸⁶

Rotterdam Kuralları'nın 35. maddesi, taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydının düzenlenme şeklini ayrıntılı olarak ele almaktadır. Maddeye göre:

“Taşıtan ve taşıyanın taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı kullanılmaması hususunda anlaşmış olmaları veya taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı kullanılmamasının ticari örf ve adet, teamül veya uygulamalara uygun olması halleri dışında, eşyanın taşınmak üzere taşıyana veya ifa edene teslim edilmesi üzerine, taşıtan veya, taşıtanın razı olması durumunda yükleten, taşıtanın seçimine uygun olarak:

(a) Devredilemez taşıma senedi veya 8. maddenin (a) bendi uyarınca, devredilemez elektronik taşıma kaydını; veya

(b) Taşıtan ve taşıyanın devredilebilir taşıma senedi veya devredilebilir elektronik taşıma kaydı kullanılmaması hususunda anlaşmış olmaları veya devredilebilir taşıma senedi veya devredilebilir elektronik taşıma kaydı kullanılmamasının ticari örf ve adet, teamül veya uygulamalara uygun olması halleri dışında, uygun bir devredilebilir taşıma senedi veya 8. maddenin (a) bendi uyarınca devredilebilir taşıma kaydını, taşıyandan temin etmeye (almaya) yetkilidir.”

⁶⁸⁴ DENG, s. 30.

⁶⁸⁵ MARUSIC, s. 59-60.

⁶⁸⁶ Taşıma Senedi (Rotterdam Kuralları, m. 1.14) ve Elektronik Taşıma Kaydı (Rotterdam Kuralları, m. 1.18) tanımları için bkz. yukarıda m. 1(14), s. 128-129; m. 1(18), s. 131-132.

Madde metni incelendiğinde, Rotterdam Kuralları'nın kendisinden önceki uluslararası düzenlemelerden farklı olarak belli şartlarda, taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı olmadan taşımanın gerçekleştirilebileceğini de kapsayan bir düzenleme içerdiği görülmektedir. Böylece hem uygulamadaki ihtiyaç karşılanmış olmakta hem de Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanı, kendisinden önceki uluslararası düzenlemelere göre daha geniş bir kapsama sahip olmaktadır⁶⁸⁷. Önceki düzenlemelerden ayrılan bir diğer husus ise yükletenin devredilebilir veya devredilemez taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı almaya yetkili olmasıdır⁶⁸⁸. Her ne kadar maddede yükletenin talebi üzerine denilmek yerine, yükletenin taşıyandan temin etmeye (almaya) yetkili olduğu denilse de, hazırlık çalışmaları incelendiğinde ve senedin türünün belirleme yetkisinin taşıtana tanınmasından ötürü diğer uluslararası düzenlemelerde olduğu gibi Rotterdam Kuralları'nda da taşıyan, taşıtanın talebi üzerine taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı düzenlemekle yükümlüdür⁶⁸⁹.

b. Sözleşme Kayıtları

Rotterdam Kuralları m. 36, taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında yer alacak hususları belirtmektedir. Madde başlığı “*sözleşme kayıtları*” olarak düzenlenmiş ve Rotterdam Kuralları m. 1/23'e göre sözleşme kayıtları; taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında bulunan, taşıma sözleşmesine veya yüke ilişkin (sözleşme şartları, notlar, imza ve cirolar da dâhil olmak üzere) her türlü bilgidir. Diğer uluslararası düzenlemelerden farklı olarak sözleşme kayıtları 3 bölüme ayrılmıştır. Birinci bölüm, taşıtan tarafından sağlanacak olan kayıtları, ikinci bölüm taşıyan tarafından sağlanacak olanları ve üçüncü bölüm de duruma göre ilave edilecek veya edilmeyecek olan ve kısmen taşıtan kısmen de taşıyan tarafından sağlanacak olan kayıtları oluşturmaktadır⁶⁹⁰.

Rotterdam Kuralları m. 36'ya göre:

“1. 35'inci maddede öngörülen taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında yer alan sözleşme kayıtları, taşıtan tarafından bildirilen aşağıdaki bilgileri içermelidir:

⁶⁸⁷ DENG, s. 30.

⁶⁸⁸ BERLINGIERI, s. 25.

⁶⁸⁹ Ayrıntılı bilgi için bkz. SÜZEL, s. 193 vd.

⁶⁹⁰ BERLINGIERI, s. 25.

- (a) Taşınacak eşyanın tanımı;
- (b) Eşyanın ayırt edilmesi için gerekli ayırıcı işaretler;
- (c) Paket veya parça sayısı veya eşyanın miktarı; ve
- (d) Taşıtan tarafından bildirildiği takdirde eşyanın ağırlığı.

2. 35'inci maddede öngörülen taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydındaki sözleşme kayıtları şu bilgileri de içermelidir:

- (a) Eşyanın, taşıyan veya ifa eden tarafından taşıma amacıyla teslim alındığı andaki haricen belli olan hâl ve durumuna ilişkin açıklama;
- (b) Taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile adresi;
- (c) Taşıyan veya ifa edenin eşyayı teslim aldığı tarih veya eşyanın gemiye yüklendiği tarih veya taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydının düzenlendiği tarih; ve
- (d) Taşıma senedinin devredilebilir olması ve birden fazla nüsha olarak düzenlenmesi hâlinde, devredilebilir taşıma senedinin kaç nüsha hâlinde düzenlendiği.

3. 35'inci maddede öngörülen taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydındaki sözleşme kayıtları ayrıca şu bilgileri içermelidir:

- (a) Taşıtan tarafından bildirilmişse, gönderilenin adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile adresi;
- (b) Taşıma sözleşmesinde belirlenmişse, geminin adı;
- (c) Teslim alma yeri ve taşıyan tarafından bildirilmişse, teslim etme yeri; ve
- (d) Taşıma sözleşmesinde bildirilmişse, yükleme limanı ve boşaltma limanı.

4. Bu madde kapsamında, bu maddenin 2(a) bendinde geçen “eşyanın haricen belli olan hâl ve durumu” ibaresi,

- (a) Taşıtanın ambalajlanmış eşyayı taşıyan veya ifa edene teslim ettiği anda eşyanın makul harici muayenesine; ve
- (b) Taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı düzenlenmeden önce taşıyan veya ifa eden tarafından gerçekleştirilen her türlü ek muayenelere, dayanan eşyanın hâl ve durumunu ifade eder.”

c. Taşıyanın Kimliği

Rotterdam Kuralları'nın 37. maddesinde ele alınan taşıyanın kimliği daha önceki uluslararası düzenlemelere göre tamamen yeni bir hüküm olarak dikkat çekmektedir⁶⁹¹. Rotterdam Kuralları, taşıyanın tanımlanması şartını getirmekte ve taşıyanın ispatlanma ölçüsünü belirlemektedir⁶⁹². Rotterdam Kuralları'ndan önceki düzenlemelerde, taşıyanın tanımlanması ve ispatlanması ile ilgili hükümler olmaması ve taşıma belgelerinde taşıyanın kimliğinin belirtilmesi gibi bir şartın bulunmaması, uygulamada taşıyanın belirlenmesi ve ispatlanması hususunda zorluklara sebep olmaktaydı. Bu maddeye yer verilerek, uygulamada karşılaşılan bu ve benzeri sorunların çözülmesinin amaçlandığı anlaşılmaktadır.

Rotterdam Kuralları m. 37/1'e göre, sözleşme kayıtlarında taşıyanın ismen belirlenmiş olması durumunda, taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında taşıyanın kimliği ile ilgili yer alan diğer bilgiler, sözleşme kayıtlarıyla farklılık gösterdiği ölçüde her hangi bir etki doğurmayacaktır. Maddenin ikinci fıkrasına göre:

“36'ncı maddenin 2(b) bendi kapsamında sözleşme kayıtlarında herhangi bir kişi taşıyan olarak gösterilmemiş ve fakat sözleşme kayıtlarından eşyanın ismen belirli bir gemiye yüklendiği anlaşılıyorsa, söz konusu geminin sicile kayıtlı maliki taşıyan sayılır, ancak sicile kayıtlı malikin, taşıma esnasında geminin çıplak gemi kirasına konu olduğunu ispatlaması ve kiracının kimliğini ispat etmesi ve adresini göstermesi hâlinde, söz konusu çıplak gemi kiracısı taşıyan sayılır. Sicile kayıtlı malik ayrıca, taşıyanın kimliğini tespit ederek ve adresini bildirerek kendisinin taşıyan sayıldığına ilişkin karinenin aksini ispat edebilir. Çıplak gemi kiracısı da taşıyan sayıldığına ilişkin karinenin aksini aynı şekilde ispat edebilir.”

Maddenin son fıkrasında ise, madde de bulunan hiçbir hükmün, istem sahibinin, taşıyanın sözleşme kayıtlarında tanımlanan kişi veya bu maddenin 2. fıkrasınca belirlenen kişiden bir başkası olduğunu ispatlamasını engelleyemeyeceği belirtilmiştir.

⁶⁹¹ BERLINGIERI, s. 25.

⁶⁹² DENG, s. 31.

d. İmza

Rotterdam Kurallar m. 38 imza ile ilgili hükümleri düzenlemekle beraber elektronik imzanın tanımına ayrı olarak yer verilmemiş sadece taşıması gereken asgari unsurlar belirtilmiştir. Maddeye göre, taşıma senedi taşıyan veya onun adına hareket eden kişi tarafından imzalanması gerekmektedir. Benzer şekilde elektronik taşıma kaydı da, taşıyanın veya onun adına hareket eden kişinin imzasını içermesi gerekmektedir. Bu elektronik imzanın, elektronik taşıma kaydındaki imza sahibinin kimliğini belirleyebilmesi ve taşıyanın elektronik taşıma kaydını onayladığını göstermesi aranmaktadır.

İmza, taşıma senetleri için büyük öneme sahip bir unsurdur. Taşıyan veya onun adına hareket eden kişinin imzasını içermeyen bir belgenin bağlayıcı bir hükmü yoktur⁶⁹³. Benzer şekilde elektronik taşıma kayıtlarının da geçerlilik kazanabilmeleri için bir elektronik imza içermeleri gerekmektedir. Rotterdam Kuralları'nda elektronik imza için güvenli elektronik imza gibi bir ayrıma gidilmediğinden güvenli elektronik imza olarak tanımlanmayan bir imzayı içeren elektronik taşıma kaydı da geçerli olacaktır⁶⁹⁴.

Rotterdam Kuralları'nda, taşıma senetleri ile elektronik taşıma kayıtlarında olduğu gibi fiziksel imzalar ile elektronik imzalarda da eşit ölçüde geçerliliklerinin olduğu kabul edilmiş, herhangi bir ayrıma gidilmemiştir⁶⁹⁵. Ayrıca her hangi bir elektronik imza teknolojisine atıfta bulunulmayarak *teknolojik tarafsızlık ilkesi* bu hususta da benimsenmiştir⁶⁹⁶. Her ne kadar ayrıntılı bir düzenlemeye gidilmeyerek belirsizlik oluşmuş gibi görünse de taraflara daha geniş bir özgürlük tanınmış ve elektronik imzanın güvenilirlik seviyesinin belirlenmesinin, tarafların kendi aralarında anlaşmaları daha uygun bulunmuştur⁶⁹⁷.

⁶⁹³ KARAN, *Transport Documents in the Light of the Rotterdam Rules*, s. 238.

⁶⁹⁴ KARAN, *Transport Documents in the Light of the Rotterdam Rules*, s. 238-239.

⁶⁹⁵ MARUSIC, s. 56.

⁶⁹⁶ MARUSIC, s. 56.

⁶⁹⁷ MARUSIC, s. 56-57.

e. Sözleşme Kayıtlarındaki Boşluklar

Rotterdam Kuralları'nın 39. maddesinde, sözleşme kayıtlarındaki boşluklar, eksiklikler ele alınmıştır. Maddenin ilk fıkrasına göre, 36. maddenin 1, 2 veya 3. fıkralarında belirtilen sözleşme kayıtlarından bir veya birkaçının eksik veya hatalı olması tek başına taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydının hukuki niteliğini ve geçerliliğini etkilemeyecektir. Ancak Rotterdam Kuralları'nda açıkça belirtilmemiş olsa da taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı, m. 1(14) ve 1(18)'de belirtilen asgari şartları içermeli ve iki yönlü bir işleve sahip olmalıdır⁶⁹⁸. Aksi takdirde böyle bir senet veya kayıt, taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı olarak nitelendirilemeyecek, sadece mevcut durumunun bir kanıtı olacaktır⁶⁹⁹.

Rotterdam Kuralları m. 39'un ikinci fıkrasında iki hususa dikkat çekilmiş ve ayrı olarak düzenlenmiştir. İkinci fıkra göre:

“Sözleşme kayıtlarında tarihin yer alması ancak neyi işaret ettiğinin belirtilmemesi durumunda, tarih;

(a) Sözleşme kayıtlarında eşyanın gemiye yüklendiği belirtilmişse, taşıma senedinde veya elektronik taşıma kaydında belirtilen eşyanın tamamının gemiye yüklendiği tarih; veya

(b) Sözleşme kayıtlarında eşyanın gemiye yüklendiği belirtilmemişse, taşıyan veya ifa edenin eşyayı teslim aldığı tarih, olarak kabul edilir.”

Düzenlenen bu hüküm, sözleşme kayıtlarının bir tarihi içerip neyi işaret ettiğinin bilinmediği durumlarda yararı dokunacak, taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydının hiçbir tarihi içermediği bir durumda her hangi bir yararı olmayacaktır⁷⁰⁰.

Rotterdam Kuralları'nın 39. maddesinin 3. fıkrası ise yükün haricen belli olan hal ve durumunun belirtilmesine ilişkin bir düzenleme içermektedir. Yükün, taşıyan veya ifa eden tarafından taşıma amacıyla teslim alındığı andaki haricen belli olan hâl ve durumunun sözleşme kayıtlarında belirtilmesi gerektiği m. 36/2(a)'da hüküm altına

⁶⁹⁸ KARAN, *Transport Documents in the Light of the Rotterdam Rules*, s. 238; Bkz. yukarıda m. 1(14), s. 128-129; m. 1(18), s. 131-132.

⁶⁹⁹ KARAN, *Transport Documents in the Light of the Rotterdam Rules*, s. 238.

⁷⁰⁰ GIRVIN, Stephen, “Evidentiary Aspects of Transport Documents and Electronic Transport Records under the Rotterdam Rules”, *European Journal of Commercial Contract Law*, 1/2-2010, s. 116.

alınmıştır. Ancak bu düzenlemeye aykırı olarak, taşıyan veya ifa edenin yükü teslim aldığı tarihte yükün haricen belli olan hal ve durumu sözleşme kayıtlarında belirtilmemişse taşıyan veya ifa edenin yükü teslim aldığı tarihte yükün haricen iyi hâl ve durumda olduğunun sözleşme kayıtlarında belirtildiği kabul edilecektir.

f. Sözleşme Kayıtlarında Yüke İlişkin Yer Alan Bilgilere Çekince Konulması

Rotterdam Kuralları'nın 40. maddesi, 36. maddenin 1. fıkrasına göre taşıtan tarafından bildirilecek olan bilgilerin doğruluğu bakımından taşıyana çekince koyma hakkı tanımaktadır.

Rotterdam Kuralları'nın 40. maddesinin ilk fıkrasında belirtilen durumlarda taşıyanın çekince koyması zorunludur. Bu fıkraya göre:

“Taşıtan tarafından bildirilen bilgilerin doğruluğu bakımından sorumluluk üstlenmek istemediğini açıklamak isteyen taşıyan, aşağıdaki hâllerde 36'ncı maddenin 1'inci fıkrasındaki bilgilere çekince koymalıdır:

- (a) Taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında yer alan herhangi temel bir açıklamanın yanlış veya hatalı olduğunun taşıyan tarafından gerçekten biliniyor olması; veya
- (b) Taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında yer alan temel bir bilginin yanlış veya yanıltıcı olduğuna dair taşıyanın haklı sebebe dayanan şüphesinin olması.”

Ayrıca maddenin devamındaki fıkralarda, bazı durumlar için taşıyana çekince koyma hakkı tanınmıştır. 40. maddenin 2, 3 ve 4. fıkralarına göre:

“2. Bu maddenin 1'inci fıkrası saklı kalmak şartıyla taşıyan, 36'ncı maddenin 1'inci fıkrasında belirtilen bilgiye bu maddenin 3 ve 4'üncü fıkralarında belirtilen hâllerde ve şekilde, taşıtan tarafından bildirilen bilginin doğruluğu ile ilgili olarak sorumluluk üstlenmeyeceğini belirten bir çekince koyabilir.

3. Eşyanın taşıma için kapalı konteyner veya taşıt içinde taşıyan veya ifa edene teslim edilmemesi, veya kapalı konteyner veya taşıt içinde teslim

edilen eşyanın taşıyan veya ifa eden tarafından fiilen muayene edilmesi hâlinde, taşıyan, 36'ncı maddenin 1'inci fıkrasında belirtilen bilgiye,

(a) Taşıyanın taşıtan tarafından bildirilen bilgiyi fiziksel olarak veya ticari bakımdan makul bir şekilde muayene etmesinin mümkün olmaması hâlinde, hangi bilgiyi kontrol etme imkânına sahip olmadığını belirten; veya

(b) Taşıyanın, taşıtanın bildirdiği bilginin hatalı olduğuna inanmasının haklı sebeplere dayanması hâlinde, doğru olduğuna haklı bir sebeple inandığı bilgiyi gösteren, bir çekince koyabilir.

4. Eşyanın taşıma için kapalı bir konteyner veya taşıt içinde taşıyan veya ifa edene teslim edilmesi hâlinde, taşıyan

(a) 36'ncı maddenin 1(a), (b) veya (c) bentlerindeki bilgi hakkında,

(i) Konteyner veya taşıtın içindeki eşyanın taşıyan veya ifa eden tarafından gerçekten muayene edilmemesi; ve

(ii) Gerek taşıyan, gerekse ifa edenin taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı düzenlenmeden önce konteyner veya taşıtın içeriği hakkında herhangi bir şekilde doğrudan bilgisinin bulunmaması; ve

(b) 36'ncı maddenin 1(d) bendinde geçen bilgi hakkında,

(i) Gerek taşıyan, gerekse ifa edenin konteyner veya taşıtı tartmaması ve taşıtan ve taşıyanın konteyner veya taşıtın taşıma öncesinde tartılacağı ve ağırlığın sözleşme kayıtlarına dâhil olacağını kararlaştırmış olmaması; veya

(ii) Konteyner veya taşıtın ağırlığının kontrol edilmesinin fiziksel yönden elverişli veya ticari yönden makul olmaması, hâllerinde çekince koyabilir.”

g. Sözleşme Kayıtlarının İspat Kuvveti

Sözleşme kayıtlarının ispat kuvvetini düzenleyen Rotterdam Kuralları'nın 41. maddesi, 3 bentten oluşmakta ve maddenin ilk cümlesinde, taşıyanın 40. madde de belirtilen hal ve durumlarda sözleşme kayıtlarına çekince koyması saklı tutulmuştur.

Maddenin (a) bendinde, taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydının, taşıyanın yükü sözleşme kayıtlarında belirtildiği şekilde teslim aldığına ilişkin karine teşkil ettiği

düzenlenmiştir. Maddenin (b) ve (c) bentlerinde ise, (a) bendine göre oluşan karinenin, hangi şartlarda aksinin ispat edilemeyeceği belirtilmiştir⁷⁰¹. Rotterdam Kuralları'nın 41. maddesi, (b) ve (c) bentlerine göre:

“(b) Sözleşme kayıtlarının,

(i) İyiniyetli üçüncü kişiye devredilmiş, devredilebilir taşıma senedinin veya devredilebilir elektronik taşıma kaydının içinde yer alması; veya

(ii) Eşyanın teslimi için senedin teslim edilmesi gerektiğini belirten, devredilemez taşıma senedinin içinde yer alması ve iyiniyetli gönderilene devredilmiş olması;

hâllerinde herhangi bir sözleşme kaydının aksi taşıyan tarafından ispat edilemez.

(c) Devredilemez taşıma senedi veya devredilemez elektronik taşıma kaydının içinde yer alan herhangi bir sözleşme kaydına güvenerek hareket eden iyiniyetli gönderilene karşı,

(i) Taşıyan tarafından bildirilmesi hâlinde 36'ncı maddenin 1'inci fıkrasında öngörülen sözleşme kayıtlarının;

(ii) Konteynerlerin sayısı, cinsi ve belirleyici numarası, ve fakat konteyner mührünün belirleyici numarası hariç olmak üzere; ve

(iii) 36'ncı maddenin 2'nci fıkrasında öngörülen sözleşme kayıtlarının, aksinin taşıyan tarafından ispatlanması mümkün değildir.”

Rotterdam Kuralları'nın 41. maddesindeki hükümler her ne kadar kendisinden önceki uluslararası düzenlemelerdeki hükümlere benzese de bazı önemli farklılıklar bulunmaktadır. İlk olarak Rotterdam Kuralları'nda maddenin kapsamı geniş tutulmuş, taşıma senetleri ve elektronik taşıma kayıtlarının tümünü kapsayan bir yapı oluşturulmuştur⁷⁰². Bir diğer önemli fark, madde uyarınca gerekli olan ayrıntıların çok daha kapsamlı ve gruplandırılmış bir şekilde ele alınmış olmasıdır⁷⁰³. Daha önemli bir husus ise devredilemez taşıma senedi veya devredilemez elektronik taşıma kayıtlarında yer alan kayıtların aksinin ispat edilemeyeceğinin düzenlenmesi, yeni ve ilk defa

⁷⁰¹ SÜZEL, s. 472.

⁷⁰² GIRVIN, s. 116.

⁷⁰³ GIRVIN, s. 116.

Rotterdam Kuralları'nda bulunan bir hüküm olarak göze çarpmaktadır⁷⁰⁴. Ayrıca devredilebilir ve devredilemez taşıma senetleri ile devredilebilir ve devredilemez elektronik taşıma kayıtlarının birlikte ele alınması ve elektronik taşıma kayıtlarının fiziksel emsallerinde olduğu gibi sözleşme kayıtlarını nasıl kanıtlayabileceklerinin ortaya konması, uluslararası düzenlemeler içerisinde Rotterdam Kuralları'nda ilk defa ele alınmış olmasından ötürü önem arz etmektedir⁷⁰⁵.

Sonuç olarak taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı Rotterdam Kuralları'nın 41. maddesi uyarınca, taşıyan ve taşıtan arasında bir karene; taşıyan ve taşıma sözleşmesine taraf olmayan iyiniyetli üçüncü kişiler arasında da, kesin delil haline gelmekte veya sözleşmenin kendisi olarak anlaşılabilmektedir.

h. “Navlun Peşin Ödenmiştir” Kaydı

Rotterdam Kuralları'nın 42. maddesi “*navlun peşin ödenmiştir*” başlığı taşımakta ve sözleşme kayıtlarında “*navlun peşin ödenmiştir*” kaydı veya benzer bir kaydın bulunması durumunda, taşıyanın yetkili hamil veya gönderilene karşı navlunun ödenmediğini iddia edemeyeceği düzenlenmiştir. Ancak düzenlenen bu hüküm yetkili hamil veya gönderilenin aynı zamanda taşıtan olması durumunda uygulanmayacaktır.

Düzenlenen bu hüküm sayesinde hem taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan gönderilen hem de yetkili hamil veya gönderilenin aynı zamanda taşıtan olması durumunda taşıyan, koruma altına alınmış olmaktadır⁷⁰⁶. Taşıyan, sözleşme kayıtlarında böyle bir kaydın bulunduğu bir taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydını devralan üçüncü taraftan navlun talebinde bulunamayacaktır⁷⁰⁷. Ancak 42. madde hükmü, böyle bir kayıt bulunsa dahi taşıyanın taşıtandan navlun talebinde bulunmasını engellememektedir⁷⁰⁸. Diğer önemli bir husus, yetkili hamil veya gönderilenin aynı zamanda taşıtan olması durumunda taşıyan, navlun bedelinin ödenmediğini iddia edip yükü teslim etmeyi reddedebilecektir⁷⁰⁹.

⁷⁰⁴ SÜZEL, s. 472.

⁷⁰⁵ MARUSIC, s. 58.

⁷⁰⁶ KARAN, *Transport Documents in the Light of the Rotterdam Rules*, s. 240; SÜZEL, s. 310.

⁷⁰⁷ SÜZEL, s. 310.

⁷⁰⁸ SÜZEL, s. 310.

⁷⁰⁹ KARAN, *Transport Documents in the Light of the Rotterdam Rules*, s. 240.

Sözleşme kayıtlarında navlunun peşin ödenip ödenmediğine dair herhangi bir kaydın bulunmaması durumunda ise taşıyan, üçüncü taraf yetkili hamil veya gönderilenden navlun talebinde bulunabilecektir⁷¹⁰.

3. Yükün Teslimi

Rotterdam Kuralları'nın 9. bölümü yükün teslimi hakkında hükümler içermektedir. La Haye-Visby ve Hamburg Kuralları'nda benzer hükümler bulunmamakta ve ilk defa Rotterdam Kuralları'nda yer almasından ötürü dikkat çekmektedir.

Bölümde yer alan maddeler incelendiğinde, ilk madde olan 43. maddeye göre taşıma sözleşmesi uyarınca yükün teslimini talep eden gönderilenin, teslimi kabul etme yükümlülüğü altında olduğu anlaşılmaktadır⁷¹¹. Bir sonraki madde olan 44. maddede ise, yükü teslim eden taşıyan veya ifa edenin istemi üzerine gönderilenin yükü teslim aldığını onaylaması gerektiği düzenlenmiş ve gönderilenin böyle bir onaydan kaçınması durumunda, taşıyanın teslimden kaçınabileceği belirtilmiştir.

Rotterdam Kuralları'nın 9. bölümündeki 48. madde de yükün hangi hallerde teslim edilememiş sayılacağı belirtilmiş ve bu durumlarda taşıyanın sahip olduğu hak ve yükümlülöklere yer verilmiş⁷¹².

Bölümün son maddesi olan 49. maddeye göre ise:

“Bu sözleşmede yer alan hükümler, muaccel alacakların güvence altına alınması için eşyanın alıkonulmasına yönelik taşıma sözleşmesi veya uygulanacak hukuk uyarınca taşıyana veya ifa edene tanınmış olabilecek hakları etkilemez.”

Rotterdam Kuralları, taşıma senetlerini devredilebilir ve devredilemez olmak üzere ikiye ayırmış olsa da devredilemez taşıma senetleri de kendi içlerinde ikiye ayrıldığı görölmektedir. Bunlar, 46. maddede düzenlenen yükü teslim almak için iadesinin gerekli olduğu devredilemez taşıma senetleri ve 45. madde de düzenlenen

⁷¹⁰ SÜZEL, s. 310-311.

⁷¹¹ DENG, s. 42-43.

⁷¹² BERLINGIERI, s. 60.

yükü teslim almak için iadesinin gerekli olmadığı devredilemez taşıma senetleridir⁷¹³. Rotterdam Kuralları'nın 47. maddesinde ise devredilebilir taşıma senedi veya devredilebilir elektronik taşıma kaydı düzenlendiği durumlarda yükün teslimi düzenlenmiştir. Belirtilen bu üç madde, taşıma senetleri ve elektronik taşıma kayıtları ile doğrudan ilgili düzenlemeler oldukları için ayrıntılı olarak değinilecektir.

a. Devredilebilir Taşıma Senedi veya Devredilebilir Elektronik Taşıma Kaydı Düzenlenmediği Durumlarda Teslim

Rotterdam Kuralları'nın 45. maddesi yükün tesliminde devredilebilir taşıma senedi veya devredilebilir elektronik taşıma kaydının düzenlenmediği durumları ele almaktadır. Maddenin (a) bendinde, taşıyanın 43. madde de belirtilen zaman ve yerde gönderilene yükü teslim etmesi gerektiği belirtilmiş ve gönderilen olduğunu iddia eden ancak taşıyanın talebi üzerine kendisinin gönderilen olduğunu gereği gibi ispat edemeyen kişiye teslimin taşıyan tarafından reddedilebileceği düzenlenmiştir.

Maddenin (b) bendine göre, gönderilenin adı, soyadı veya ticaret unvanı ile adresinin sözleşme kayıtlarında bulunmaması durumunda, yükün varma yerine ulaşmasından önce veya ulaştığında gönderilenin adı, soyadı veya ticaret unvanı ile adresi, tasarruf eden tarafından taşıyana bildirilmesi gerekmektedir. Bu hüküm ile tasarruf edene tanınan hakların yanı sıra bazı yükümlülüklerinde yüklendiği anlaşılmaktadır⁷¹⁴.

Maddenin (c) bendinde, taşıyanın bazı durumlarda gönderilen hakkında bilgi alamaması halinde sırasıyla başvuracağı kişileri belirtmektedir. Rotterdam Kuralları'nın 45. maddesinin (c) bendine göre:

“48'inci maddenin 1'inci fıkrası saklı kalmak üzere, (i) varma bildiriminin gönderilene ulaşması ve eşyanın varma yerine ulaşmasından sonra, gönderilenin 43'üncü maddede düzenlenen zaman veya zaman aralığı içinde eşyanın teslimini taşıyandan talep etmemesi sebebiyle, (ii) kendisinin gönderilen olduğunu iddia eden kişinin kendisinin gönderilen olduğunu gereği gibi ispatlayamaması sebebiyle, veya (iii) taşıyanın

⁷¹³ SÜZEL, s. 184.

⁷¹⁴ DENG, s. 42-43.

makul bir çaba göstermesine rağmen teslimata ilişkin talimatları istemek için gönderilenle bağlantı kuramaması sebebiyle, eşyaların teslim edilememesi durumunda; taşıyan durumu tasarruf edene bildirerek eşyanın teslim edilmesi ile ilgili tasarruf edenden talimat isteyebilir. Taşıyan makul bir çaba göstermesine rağmen tasarruf eden ile bağlantı kuramıyorsa, durumu taşıtana bildirerek eşyanın teslim edilmesi ile ilgili taşıtandan talimat isteyebilir. Taşıyan makul çabayı göstermesine rağmen taşıtan ile bağlantıya geçemiyorsa, durumu yükletene bildirerek eşyanın teslim edilmesi ile ilgili yükletenden talimat isteyebilir.”

Rotterdam Kuralları’nda açıkça belirtilmemiş olmamakla beraber, yükle ilgililere halef olan kargo sigortacıları gibi yükün teslimini talep etme hakkına sahip kişilerin halefleri (c) bendinde belirtilen bu hakkı kullanabilecektir⁷¹⁵.

Maddenin son bendi olan (d) bendinde ise tasarruf eden, taşıtan veya yükletenin talimatıyla bu maddenin (c) bendine uygun bir şekilde yükü teslim eden taşıyanın, taşıma sözleşmesi kapsamında yükü teslim etme borcundan kurtulacağı düzenlenmiştir.

b. Taşıma Senedinin İadesinin Gerekli Olduğu Devredilemez Taşıma Senedi Düzenlendiği Durumlarda Teslim

Rotterdam Kuralları’nın tümüne bakıldığında taşıma senetleri ile elektronik taşıma kayıtları arasında hiçbir ayrıma gidilmeden birlikte değerlendirilmiş ve hakları, yükümlülükleri ve kanıtlayıcı etkileri eşit sayılmıştır⁷¹⁶. Ancak bu yaklaşımın bir istisnası bulunmakta ve bu istisna da Rotterdam Kuralları’nın 46. maddesinde yer almaktadır. Bu madde, yükün teslim alınabilmesi için taşıma senedinin iadesinin gerekli olduğunu belirten bir devredilemez taşıma senedinin düzenlendiği durumları ele almakta, yani Türk hukukunda nama yazılı konişmento, Rotterdam Kuralları’nda ise “*straight bill of lading*” olarak geçen senetlerin kullanıldığı durumları

⁷¹⁵ KARAN, *Transport Documents in the Light of the Rotterdam Rules*, s. 244.

⁷¹⁶ MARUSIC, s. 53.

düzenlemektedir⁷¹⁷. Benzer bir senedin elektronik ortamda muhtemelen var olmayacağı düşünülmektedir madde kapsamına elektronik taşıma kayıtları alınmamıştır⁷¹⁸.

Rotterdam Kuralları'nın 46. maddesinin (a) ve (b) bentlerine göre:

“(a) Taşıyan, eşyayı 43'üncü maddede belirtilen zamanda ve yerde, taşıyanın talebi üzerine kendisinin gönderilen olduğunu gereği gibi ispat eden ve devredilemez taşıma senedini iade eden gönderilene teslim etmelidir. Taşıyan, kendisinin gönderilen olduğunu iddia eden kişinin, taşıyanın talebi üzerine gönderilen olduğunu gereği gibi ispat edememesi durumunda teslimden kaçınabilir ve devredilemez taşıma senedi iade edilmediği takdirde teslimi reddetmelidir. Devredilemez taşıma senedi birden fazla asıl nüsha olarak düzenlenmişse, asıl nüshalardan birinin iadesi yeterli olacak ve diğer asıl nüshaların etkisi veya geçerliliği son bulacaktır;

(b) 48'inci maddenin 1'inci fıkrası saklı kalmak kaydıyla, (i) gönderilenin varma ihbarını aldıktan sonra 43'üncü maddede belirtilen zaman veya zaman aralığında, varma yerine ulaşan eşyanın teslimini taşıyandan talep etmemesi, (ii) kendisinin gönderilen olduğunu iddia eden kişinin gönderilen olduğunu gereği gibi ispat edememesi veya taşıma senedini iade etmemesi hâlinde taşıyanın teslimi reddetmesi, veya (iii) makul bir çabanın ardından, taşıyanın teslime ilişkin talimatları istemek için gönderilenle irtibata geçememesi, sebepleriyle eşyanın teslim edilmesinin mümkün olmaması hâlinde, taşıyan durumu taşıtana bildirebilir ve eşyanın teslim edilmesi ile ilgili taşıtandan talimat isteyebilir. Taşıyan makul bir çaba göstermesine rağmen taşıtan ile irtibata geçemiyorsa, durumu yükletene bildirip eşyanın teslim edilmesi ile ilgili yükletenden talimat isteyebilir.”

Maddenin (b) fıkrasında belirtilen durumlarda taşıtan, senedin teslim şartı olmaksızın teslimi talep etme hakkına sahip olabilmektedir⁷¹⁹. Çünkü belirtilen

⁷¹⁷ KARAN, *Transport Documents in the Light of the Rotterdam Rules*, s. 244; MARUSIC, s. 53.

⁷¹⁸ MARUSIC, s. 53.

⁷¹⁹ KARAN, *Transport Documents in the Light of the Rotterdam Rules*, s. 245.

durumlarda, taşıtanın talimat verme yetkisine haiz olduğu hükümde açıkça belirtilmiştir. Benzer şekilde taşıtana da ulaşamaması durumunda bu hak yükletene de geçebilecektir. Burada ortaya çıkan tek sorun, daha sonraki aşamada ortaya çıkan yetkili hamilin, taşıyandan yükü talep etmesi ve bu durumda taşıyanın yetkili hamile karşı tazmin yükümlülüğü altına girebilmesidir⁷²⁰. Dolayısıyla taşıyan, yükü teslim ettiği taşıtan veya yükletene karşı, herhangi bir sorumluluk doğması halinde rücu hakkına ve teminata sahip olmalıdır⁷²¹.

Maddenin son bendi olan (c) bendinde ise taşıtan veya yükletenin talimatıyla bu maddenin (b) bendine uygun bir şekilde yükü teslim eden taşıyanın, devredilemez taşıma senedinin kendisine iade edilip edilmediğine bakılmaksızın taşıma sözleşmesi kapsamında yükü teslim etme borcundan kurtulacağı düzenlenmiştir.

c. Devredilebilir Taşıma Senedi veya Devredilebilir Elektronik Taşıma Kaydı Düzenlendiği Durumlarda Teslim

Rotterdam Kuralları'nın 47. maddesi bir devredilebilir taşıma senedinin veya devredilebilir elektronik taşıma kaydının düzenlendiği durumlarda yükün teslimini düzenlemekle beraber aynı zamanda varış yerinde taşıyana yükün teslim yükümlülüğünü gerçekleştirmesini ve yetkili hamile de taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydını sunup ispatlamasını şart koşmaktadır⁷²².

Rotterdam Kuralları'nın 47. maddesi iki fıkradan oluşmakta ve ilk fıkra, devredilebilir taşıma senedinin veya devredilebilir elektronik taşıma kaydının düzenlendiği durumlardaki teslimi; ikinci fıkra ise devredilebilir taşıma senedi veya devredilebilir elektronik taşıma kaydını düzenlenmesine rağmen bazı şartlarda bu senet veya kayıtların olmadan teslimi düzenlemektedir.

Rotterdam Kuralları m. 47'nin ilk fıkrasına göre:

“Devredilebilir taşıma senedi veya devredilebilir elektronik taşıma kaydı düzenlendiği takdirde:

⁷²⁰ KARAN, *Transport Documents in the Light of the Rotterdam Rules*, s. 245.

⁷²¹ KARAN, *Transport Documents in the Light of the Rotterdam Rules*, s. 245.

⁷²² MARUSIC, s. 58.

- (a) Devredilebilir taşıma senedi veya devredilebilir elektronik taşıma kaydının hamili, eşya varma yerine ulaştıktan sonra taşıyandan eşyanın kendisine teslim edilmesini isteme hakkına sahiptir, bu durumda taşıyan eşyayı 43'üncü maddede belirtilen zamanda ve yerde hamile;
- (i) Devredilebilir taşıma senedinin iade edilmesi üzerine, ve hamilin 1'inci maddenin 10(a)(i) bendindeki kişilerden biri olması durumunda; hamilin kimliğini gereği gibi ispatlaması üzerine; veya
- (ii) 9'uncu maddenin 1'inci fıkrasındaki usule uygun olarak hamilin kendisinin devredilebilir elektronik taşıma kaydının hamili olduğunu ispatlaması üzerine; teslim etmelidir;
- (b) Bu fıkranın (a)(i) veya (a)(ii) bentlerindeki koşulların sağlanmaması hâlinde taşıyan teslimi reddetmelidir;
- (c) Devredilebilir taşıma senedi birden fazla asıl nüsha olarak düzenlenmiş ve senette asıl nüsha sayısı bildirilmişse, asıl nüshalardan birinin iadesi yeterli olacak ve diğer asıl nüshaların etkisi veya geçerliliği son bulacaktır. Devredilebilir elektronik taşıma kaydı kullanıldığı takdirde, bu elektronik taşıma kaydının etkisi ve geçerliliği, 9'uncu maddenin 1'inci fıkrasındaki usule uygun şekilde hamile teslim edilmesi üzerine sona erer.”

Maddenin ilk fıkrası incelendiğinde, uluslararası düzenlemelere paralel olarak devredilebilir taşıma senedinin veya devredilebilir elektronik taşıma kaydının düzenlendiği durumlarda yükün taşıyan tarafından teslim edilebilmesi için bu senet veya kaydın ibrazını ve ibraz eden kişinin senet veya kayıta görünen yetkili hamil olduğunu ispatlaması gerektiği anlaşılmaktadır. Ayrıca bir diğer benzer düzenleme olarak birden fazla asıl nüshanın düzenlenmiş ve senette asıl nüsha sayısı belirtilmişse sadece bir asıl nüshanın teslim edilmesi yeterli olacak ve diğer nüshaların etkisi ve geçerliliği son bulacaktır. Elektronik taşıma kaydının etkisi ve geçerliliği de yükün teslim edilmesi üzerine son bulacaktır.

Rotterdam Kuralları'nın 47. maddesinin 2. fıkrasına göre ise:

“48'inci maddenin 1'inci fıkrası saklı kalmak kaydıyla, devredilebilir taşıma senedinde veya devredilebilir elektronik taşıma kaydında

devredilebilir taşıma senedi veya devredilebilir elektronik taşıma kaydı iade edilmeden eşyanın teslim edilebileceği açıkça belirtildiği takdirde, aşağıdaki kurallar uygulanır:

(a) Eşya, (i) hamilin, varma ihbarını aldıktan sonra 43'üncü maddede belirlenen zaman veya zaman aralığında varma yerine ulaşan eşyanın teslimini taşıyandan talep etmemesi, (ii) kendisinin hamil olduğunu iddia eden kişinin 1'inci maddenin 10'uncu fıkrasının (a)(i) bendindeki kişilerden biri olduğunu gereği gibi ispat edememesi üzerine taşıyanın teslimi reddetmesi, veya (iii) makul bir çabanın ardından, taşıyanın teslimine ilişkin talimatları istemek için hamil ile irtibata geçememesi, sebepleriyle teslim edilemiyorsa, taşıyan durumu taşıtana bildirebilir ve eşyanın teslim edilmesi ile ilgili taşıtandan talimat isteyebilir. Taşıyan makul bir çaba göstermesine rağmen taşıtan ile irtibata geçemiyorsa, durumu yükletene bildirip eşyanın teslim edilmesi ile ilgili yükletenden talimat isteyebilir;

(b) Taşıtan veya yükletenin talimatı üzerine eşyayı bu maddenin 2(a) bendine uygun olarak teslim eden taşıyan, devredilebilir taşıma senedinin kendisine iade edilip edilmediğine veya devredilebilir elektronik taşıma kaydına dayanarak teslimi isteyen kişinin, 9'uncu maddenin 1'inci fıkrasındaki usule uygun olarak hamil olduğunu ispat edip etmediğine bakılmaksızın, taşıma sözleşmesi kapsamında eşyayı hamile teslim etme borcundan kurtulur.

(c) Bu maddenin 2(a) bendine uygun olarak talimat veren kişi, taşıyanın bu maddenin 2(e) bendi kapsamında hamile karşı sorumlu tutulması sebebiyle uğradığı zararı tazmin eder. Taşıyan, kendisinin makul olarak talep edeceği uygun bir güvenceyi ilgili kişinin sağlamaması durumunda, söz konusu talimatları yerine getirmeyi reddedebilir;

(d) Taşıyan bu maddenin 2(a) bendine uygun bir şekilde eşyayı teslim ettikten sonra, fakat söz konusu teslimden önce kabul edilmiş sözleşmesel veya diğer nitelikteki düzenlemelere göre devredilebilir taşıma senedi veya devredilebilir elektronik taşıma kaydının hamili olan

kişi, taşıyana karşı, eşyanın teslim edilmesini isteme hakkı dışındaki taşıma sözleşmesinden kaynaklanan hakları elde eder.

(e) Bu maddenin 2(b) ve 2(d) bentleri dikkate alınmaksızın, söz konusu teslimden sonra hamil olan ve hamil olduğu anda söz konusu teslim ile ilişkin bilgisi olmayan ve makul bir şekilde bilgisinin olması mümkün olmayan hamil, devredilebilir taşıma senedi veya devredilebilir elektronik taşıma kaydına dâhil edilen hakları kazanır. Sözleşme kayıtlarının eşyanın muhtemel varma zamanına veya eşyanın teslim edilip edilmediği hakkında hangi şekilde bilgi edinebileceğine dair bilgi içermesi durumunda, hamilin hamil olduğu anda eşyanın teslimine ilişkin bilgisinin olduğu veya makul şekilde bilgisinin olabileceği kabul edilir.”

Maddenin 2. fıkrasındaki düzenlemeye uygulamada nadiren karşılaşılmaktadır. Devredilebilir taşıma senetlerinin veya devredilebilir elektronik taşıma kayıtlarının işlevlerinin kaybetmesine sebep olduğu için Rotterdam Kuralları’nın en çok eleştiri alan hükümlerinden biridir⁷²³. Her ne kadar gerekli olan şartların oluşması durumunda senet veya kaydın ibraz edilmeden yükün teslimini sağlaması uygulama için yararlı olacaksa da, deniz dolandırıcılığına da sebep olacağı düşünülmektedir⁷²⁴. Ayrıca senet veya kaydın ibraz edilmeden yükün teslim edilmesi, Rotterdam Kuralları’na göre tanımlanan devredilebilir taşıma senetlerinin veya devredilebilir elektronik taşıma kayıtlarının işlevleri hakkında soru işareti oluşturmakta ve hükümde bazı boşluklar bulunmaktadır⁷²⁵. Ancak ticaretin yavaşlamasını engellemesi ve daha önemlisi hem taşıyana fıkranın (c) bendine göre güvence sağlayarak hem de taşıyana teminat mektubu sistemiyle çalışmaktan kurtararak avantajlar sunması hükmün getirdiği olumlu sonuçlardır⁷²⁶. Zaten hâlihazırdaki uygulamada yükün teslim yerinde taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı ibraz edilmeden yükün teslimi gerçekleştirilmektedir⁷²⁷. Dolayısıyla bu hüküm sadece bazı şartlar altında tarafların anlaşması üzerine yükün teslim edilmesi için alternatif sunmaktadır⁷²⁸.

⁷²³ KARAN, *Transport Documents in the Light of the Rotterdam Rules*, s. 246; FIATA, s. 4-5; MARUSIC, s. 66.

⁷²⁴ FIATA, s. 4-5.

⁷²⁵ FIATA, s. 4-5; MARUSIC, s. 67.

⁷²⁶ MARUSIC, s. 66.

⁷²⁷ MARUSIC, s. 66-67.

⁷²⁸ MARUSIC, s. 67.

4. Tasarruf Edenin Hakları

a. Tasarruf Hakkının Kullanılması ve Kapsamı

Rotterdam Kuralları'nın 10. bölümünün ilk maddesi olan 50. madde, tasarruf hakkının kullanılması ve kapsamını düzenlemektedir. Maddenin ilk fıkrası tasarruf hakkının kapsamını belirtmiştir. Hükme göre:

“Tasarruf hakkı sadece tasarruf eden tarafından şu hâllerle sınırlı bir şekilde kullanılabilir:

- (a) Taşıma sözleşmesini değiştirmeyecek şekilde eşya ile ilgili talimat verme veya talimatta değişiklik yapma hakkı;
- (b) Kararlaştırılan bir ara limanda veya kara taşımasında yol üzerinde herhangi bir yerde eşyayı teslim alma hakkı; ve
- (c) Gönderileni, tasarruf edenin kendisi de dâhil olmak üzere, herhangi bir başka kişi ile değiştirme hakkı.”

Maddenin ikinci fıkrası ise tasarruf hakkının kullanılma süresiyle ilgilidir. Tasarruf hakkı, 12. maddede düzenlenmiş olan taşıyanın sorumluluk süresi boyunca bulunmakta ve söz konusu sürenin sona ermesi ile ortadan kalkmaktadır. Bu belirtilen süre kural olarak yükün teslim edilmesiyle sona ermektedir. Ancak 56. madde de belirtildiği üzere, bu düzenleme emredici hükümlere tabi tutulmamış ve taşıma sözleşmesi taraflarına, tasarruf hakkının süresini taşıma sözleşmesinde belirleme hakkı tanınmıştır⁷²⁹.

b. Tasarruf Eden Sıfatı ve Tasarruf Hakkının Devredilmesi

Rotterdam Kuralları'nın 51. maddesi, tasarruf eden sıfatı ve tasarruf hakkının devredilmesi hakkında hükümler içermektedir. Tasarruf eden sıfatının kime ait olduğu çeşitli ihtimalleri göz önüne alarak düzenleyen madde, taşıma senedinin niteliğine göre bir ayrıma gitmekte ve taşıma belgesinin düzenlenip düzenlenmemesi veya düzenlenmiş ise düzenlenen belgenin devredilebilir olup olmadığına göre ayrımlar yapmaktadır.

⁷²⁹ SÜZEL, s. 236-237.

Maddede tasarruf hakkı devredilebilen bir hak olarak belirtilmiştir⁷³⁰. Madde de benimsenen temel özellik, hakkı kullanmak isteyen kişinin kendini tanımlaması, yani taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydının yetkili hamili olduğunu kanıtlayabilmesidir⁷³¹.

Rotterdam Kuralları'nın 51. maddesine göre:

“1. Bu maddenin 2, 3 ve 4'üncü fıkralarındaki durumlar dışında:

(a) Taşıma sözleşmesinin kurulduğu sırada, gönderilen, yükleten veya diğer bir kişinin taşıtan tarafından tasarruf eden olarak belirlenmemesi hâlinde, taşıtan tasarruf edendir.

(b) Tasarruf eden, tasarruf etme hakkını bir başka kişiye devretmeye yetkilidir. Devir işlemi taşıyan hakkında devreden tarafından devrin kendisine bildirilmesi ile geçerli olur ve devralan tasarruf eden olur; ve

(c) Tasarruf eden tasarruf hakkını kullanırken kimliğini gereği gibi ispat etmelidir.

2. Eşyanın teslim alınması için taşıma senedinin iade edilmesinin gerekli olduğunu belirten devredilemez bir taşıma senedi düzenlenmiş ise:

(a) Taşıtan tasarruf edendir ve taşıma senedinde adı ve soyadı veya ticaret unvanı belirtilen gönderilene senedi ciro etmeden devretmesiyle tasarruf hakkını gönderilene devredebilir. Senet birden fazla asıl nüsha hâlinde düzenlenmişse, tasarruf hakkının devrinin geçerlilik kazanması için tüm asıl nüshaların da devredilmesi gereklidir; ve

(b) Tasarruf eden tasarruf hakkını kullanmak için senedi göstermeli ve kimliğini gereği gibi ispat etmelidir. Senedin birden fazla asıl nüsha hâlinde düzenlenmiş olması durumunda, tüm nüshaların gösterilmesi gereklidir, aksi takdirde tasarruf hakkı kullanılamaz.

3. Devredilebilir taşıma senedi düzenlenmişse:

(a) Hamil veya devredilebilir taşıma senedinin birden fazla asıl nüsha hâlinde düzenlenmiş olması durumunda tüm asıl nüshaların hamili, tasarruf edendir;

⁷³⁰ MARUSIC, s. 64.

⁷³¹ MARUSIC, s. 64.

(b) Hamil tasarruf hakkını, devredilebilir taşıma senedini 57'nci maddeye uygun bir şekilde bir başkasına devretmek yoluyla devredebilir. Senedin birden fazla asıl nüsha hâlinde düzenlenmiş olması durumunda, tasarruf hakkının devrinin geçerlilik kazanması için tüm asıl nüshaların söz konusu kişiye devredilmesi gereklidir; ve

(c) Hamil tasarruf hakkını kullanmak için devredilebilir taşıma senedini taşıyana göstermeli ve hamilin 1'inci maddenin 10'uncu fıkrasının (a)(i) bendinde belirtilen kişilerden biri olması durumunda, hamil kimliğini gereği gibi ispat etmelidir. Senedin birden fazla asıl nüsha hâlinde düzenlenmiş olması durumunda, bütün asıl nüshaların gösterilmesi gereklidir, aksi takdirde tasarruf hakkı kullanılamaz.

4. Devredilebilir elektronik taşıma kaydı düzenlenmişse:

(a) Hamil tasarruf edendir;

(b) Devredilebilir elektronik taşıma kaydının 9'uncu maddenin 1'inci fıkrasındaki usule uygun şekilde devri yoluyla hamil tasarruf hakkını bir başkasına devredebilir; ve

(c) Tasarruf hakkının kullanılabilmesi için, hamilin hamil sıfatını 9'uncu maddenin 1'inci fıkrasındaki düzenlemeye uygun şekilde ispatlaması gereklidir.”

c. Taşıma Sözleşmesinde Değişiklik

Rotterdam Kuralları'nın 54. maddesi, taşıma sözleşmesinde değişiklik yapılmasına yönelik hükümler içermektedir. Maddeye göre:

“1. 50'nci maddenin 1(b) ve (c) bendinde yer alanların dışında taşıma sözleşmesinde yapılacak değişikliklere ilişkin taşıyan ile anlaşmaya sadece tasarruf eden yetkilidir.

2. 50'nci maddenin 1(b) ve (c) bendinde yer alanlar da dâhil olmak üzere taşıma sözleşmesinde yapılacak değişiklikler, devredilebilir taşıma senedi veya iadesi gerekli devredilemez taşıma senedinde belirtilmeli, veya devredilebilir elektronik taşıma kaydına dâhil edilmeli veya tasarruf edenin istemi üzerine devredilemez taşıma senedinde belirtilmeli veya devredilemez elektronik taşıma kaydına dâhil edilmelidir. Bu şekilde

belirtilmiş veya dâhil edilmiş olan değişikliklerin 38’inci maddeye uygun olarak imzalanması gereklidir.”

Bu madde 56. madde de sayılan maddeler arasında yer almamakta ve bu sebeple de, emredici niteliğe sahip olmaktadır. Dolayısıyla taşıma sözleşmesinin kurulması esnasında taşıyan ile taşıtan, tasarruf edenin taşıma sözleşmesinde değişiklik yapma hakkının bulunmadığını kararlaştıramaz⁷³².

d. Anlaşma ile Değişiklik Yapılması

Rotterdam Kuralları’nın 56. maddesi, hangi maddelerin emredici niteliğe sahip olmadıklarını düzenlemekte ve taşıma sözleşmesi taraflarınca belirtilen maddelerin etkilerinin değiştirilebileceğini hüküm altına almaktadır. Maddeye göre; tasarruf hakkının kullanılması ve kapsamı ile ilgili 50. maddenin 1(b) ve 1(c) bentleri, yine 50. maddenin 2. fıkrası ve taşıyanın talimatları yerine getirmesi ile ilgili olan 52. madde taşıma sözleşmesi taraflarınca etkileri değiştirilebilecektir. Diğer bir ifadeyle belirtilen bu maddeler emredici niteliğe sahip olmamaktadır. Maddenin son cümlesinde ise belirtilen bu maddelere ek olarak tasarruf eden sıfatı ve tasarruf hakkının devredilmesi ile ilgili olan 51. maddenin 1(b) bendindeki tasarruf hakkının devredilebilirliği de taşıma sözleşmesi taraflarınca kısıtlanabilecek veya ortadan kaldırılabilir.

5. Hakların Devredilmesi

a. Devredilebilir Taşıma Senedi veya Devredilebilir Elektronik Taşıma Kaydı Düzenlendiğinde

Rotterdam Kuralları’nın 11. bölümü hakların devredilmesini düzenlemektedir. Bölümde bulunan 57. maddeden hakların devredilmesinin, taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydının devredildiğinde aynı zamanda senet veya kaydın içerdiği hak ve yükümlülüklerinde devredildiği anlamını taşıdığı anlaşılmaktadır.

Rotterdam Kuralları’nın 57. maddesine göre:

“1. Devredilebilir bir taşıma senedi düzenlendiğinde, senede dâhil edilmiş haklar hamil tarafından bir başka kişiye şu şekilde devredilebilir:

⁷³² SÜZEL, s. 235-236.

(a) Emre yazılı bir senet söz konusu ise, gerek adı geçen kişiye gerekse beyaza ciro edilerek; veya

(b) (i) hamile yazılı veya beyaza ciro edilmiş bir senet ise; veya (ii) nama yazılı bir senet söz konusu ise ve devir birinci ciranta ve senet namına düzenlenen kişi arasında gerçekleşir ise; ciro edilmeksizin.

2. Devredilebilir bir elektronik taşıma kaydı düzenlenmişse, ister emre isterse belirli bir kişinin emrine düzenlenmiş olsun, kayda dâhil edilmiş haklar hamil tarafından 9’uncu maddenin 1’inci fıkrasında geçen usule uygun olarak elektronik taşıma kaydını devretme yoluyla devredebilir.”

Hakların devredilmesinde karşılaşılan en önemli ve aşılması zor olan sorunlardan biri, elektronik kayıtlar üzerinde bulunan hakların devredilebilirliklerinin sağlanmasıdır. Elektronik taşıma kayıtlarının devri maddenin ikinci fıkrasında ele alınmış olmakla birlikte, elektronik taşıma kayıtlarının devrine ilişkin usuller tarafların seçimine bırakıldığı için bu hüküm yalnızca genel bir kuraldır⁷³³.

b. Hamilin Sorumluluğu

Rotterdam Kuralları’nın 58. maddesi, hamilin aynı zamanda taşıtan olmadığı durumlardaki sorumluluğunu düzenlemektedir. Maddenin ilk fıkrasına göre 55. maddedeki hükümler saklı kalmak şartıyla hamil aynı zamanda taşıtan değilse ve taşıma sözleşmesi kapsamında herhangi bir hakkı da kullanmıyorsa sadece hamil sıfatını taşıyor olmasından ötürü taşıma sözleşmesi kapsamında herhangi bir sorumluluk üstlenmeyecektir. Ancak maddenin ikinci fıkrasında belirtildiği üzere hamil aynı zamanda taşıtan olmamakla beraber taşıma sözleşmesi kapsamında herhangi bir hakkı kullanıyorsa sorumluluk sebeplerinin devredilebilir taşıma senedi veya devredilebilir elektronik taşıma kaydına dâhil edilmiş olması veya bunlardan anlaşılabilir olması durumunda, taşıma sözleşmesi kapsamında sorumlu tutulabilecektir.

Rotterdam Kuralları m. 58’in son fıkrasına göre ise:

“Bu maddenin 1 ve 2’nci fıkraları bakımından, hamil aynı zamanda taşıtan değilse, yalnızca:

⁷³³ DENG, s. 42.

- (a) 10'uncu maddeye uygun olarak, devredilebilir taşıma senedinin devredilebilir elektronik taşıma kaydı ile değiştirilmesi konusunda veya devredilebilir elektronik taşıma kaydının devredilebilir taşıma senedi ile değiştirilmesi konusunda taşıyan ile anlaşması; veya
- (b) 57'nci maddeye uygun olarak haklarını devretmesi, sebebine dayanarak taşıma sözleşmesi kapsamında herhangi bir hakkı kullanamaz.”

III. DEĞERLENDİRME

Bu bölümde incelenen Rotterdam Kuralları'ndaki elektronik konişmentoya ilişkin hükümler elektronik konişmento için günümüze kadar düzenlenmiş en ayrıntılı kurallar olarak göze çarpmaktadır. Her ne kadar getirilen bu düzenlemeler ayrıntılı hükümler içermeleri sebebiyle dikkat çekse de *artı denizyolu taşıması rejiminin (maritime plus regime)* benimsenmesi, anlaşılması güç ve net olmayan yeni terminolojisi, belirsiz tanımlamalar içermesi ve getirdiği yeni ispat külfetlerinden dolayı eleştirilmektedir⁷³⁴. Ayrıca Rotterdam Kuralları'nın kabul görüp görmeyeceği de belirsizliğini korumaktadır. Yine de kendisinden önceki uluslararası düzenlemeler olan La Haye ve Hamburg Kuralları'nın sağlayamadığı uluslararası alandaki yeknesaklığı yakalamak için bir fırsattır. Uygulama alanı hususunda getirilen yeniliklerle de daha geniş ve esnek bir alanda uygulama bulabileceği görülmektedir.

Rotterdam Kuralları ilk defa uluslararası bir düzenlemede *fonksiyonel eşitlik işlevini* net bir şekilde ortaya koymuştur. Her ne kadar işlevsel denklik işlevi sadece devredilebilir taşıma senetleri için geçerli olsa da geleneksel kâğıt belgelerden elektronik belgelere geçiş için önemli bir adımdır. *Teknolojik tarafsızlık* ile de tüm taraflara açık ve gelecekte de güncelliğini koruyabilecek bir yapı oluşturulmuştur.

Rotterdam Kuralları'nda *taşıyanın kimliği, sözleşme kayıtlarının ispat kuvveti, yükün teslimi, tasarruf edenin hakları ve hakların devredilmesi* gibi konularda getirdiği yeni düzenlemeler, uygulamada gereksinim duyulan boşlukları doldurmakta ve uluslararası alanda kabul görmesini kolaylaştırmaktadır. Rotterdam Kuralları'nın da

⁷³⁴ SÜZEL, s. 249.

göze çarpan bir diğer husus, elektronik haberleşme yolunun ve elektronik kayıtlarının kullanılmasında *tarafların rızasının* aranmasıdır.

Rotterdam Kuralları ve bu bölümde üzerinde durulan maddeler incelendiğinde, içerdiği yeni düzenlemeler ve elektronik konişmento ile ilgili hükümler uygulamada gereksinim duyulan hukuki altyapının sağlanması için bir fırsattır. Elektronik konişmento ile ilgili düzenlemeler, uygulamada karşılaşılan sorunların çözümü için temel oluşturan bir yapıya sahiptir. Rotterdam Kuralları'nda esas itibari ile temel yapı oluşturulmaya çalışılmış ve uluslararası bir düzenleme olarak devletlerin iç hukuklarındaki düzenlemelere yol gösterecek şekilde ele alınmıştır. Elektronik konişmento için getirilen düzenlemeler Rotterdam Kuralları'nın kabul görmesiyle daha da önem arz edecek, elektronik konişmentonun yaygınlaşması ve uygulamada beklenen hukuki altyapı sağlanmış olacaktır.

SONUÇ

Teknolojik gelişmeler her alanda yenilikler getirdiği gibi ticaretin de elektronikleşmesini ve deniz taşımasının da hızlanmasını sağlamaktadır. Teknoloji ile gelen yeniliklere ayak uyduramayan bir alanın varlığını sürdürmesi oldukça zordur. Yenilikler beraberinde kişilerin isteklerinde farklılaşmalara da sebep olmakta ve bu isteklerin karşılanabilmesi için her alanın kendisini geliştirerek yenilemesi ve tarafların isteklerini karşılayabilir hale gelmesi gerekmektedir.

Ticaretin ve işlemlerin hızlandırılabilmesi için kâğıt belgelerden elektronik belgelere geçiş başlamış ve bu geçiş süreci devam etmektedir. Ancak deniz ticaretinde bu sürecin biraz gerisinde kaldığını söylemek mümkündür. Her ne kadar iletişimde ve bazı işlemlerde elektronik imkânlardan yararlanıyor olsa da yeterli düzeyde olmadığı görülmektedir. Özellikle konişmento gibi kıymetli evrakların elektronikleştirildiğini ve kabul gördüğünü söylemek zordur. Günün şartlarına ayak uydurabilmek için bu sürecin hızlanacağı ve deniz ticaretinde de istenen düzeye geleceği düşünülmektedir.

Konişmento, taşıdığı işlevler sebebiyle deniz ticaretinde en temel evraklardan biridir ve deniz yolu taşımasının büyük bir kısmında kullanılmaktadır. Bu sebeple deniz ticaretinde en önemli evraklardan biri olduğu söylenebilir. Böyle bir belgenin tüm işlevleriyle birlikte elektronikleştirilmesi ve kabul görmesinin büyük bir çaba gerektireceği ve zaman alacağı aşîkârdır. Ancak gelişen dünyaya ayak uydurabilmek için bu aşılması gereken bir zorluktur. Bu sorunun aşılmasında en uygun yollardan biri, uluslararası alanda kabul edilecek olan bir hukuki düzenlemenin oluşturulmasıdır. Böylece elektronik konişmentonun bilinirliği, güvenilirliği ve kabul görmesi tüm dünyada daha kolay sağlanabilecektir. Ayrıca elektronik konişmento için ihtiyaç duyulan hukuki alt yapı da sağlanmış olacaktır.

Bu tez çalışmasında yukarıda belirtilen hususlar dikkate alınarak, geleneksel kâğıt konişmentonun tüm işlevlerini koruyan elektronik bir konişmentoya dönüşmesi ve uluslararası düzenlemeler içerisinde elektronik konişmento ile ilgili ayrıntılı hükümler içeren *Rotterdam Kuralları* ele alınmıştır. Yapılan değerlendirmelerden çıkarılan sonuçlar aşağıdaki şekilde özetlenebilir:

1. Konişmentonun tarihçesi incelendiğinde eski bir belge olduğu ve 3 nüsha olarak düzenlenmesinin uzun bir süredir var olduğu görülmektedir. Her ne kadar konişmentonun birden çok nüsha olarak düzenlenmesinin getirdiği avantajlar bulunsa da kıymetli evrak işlevini taşıyan bir senedin birden çok nüsha olarak düzenlenmesi beraberinde sorunları da getirmektedir. Uygulamada duyulan ihtiyaçtan dolayı ortaya çıkan bu husus, konişmentonun elektronik ortamda düzenlenip elektronik konişmentoya geçişi ile tamamen ortadan kalkacaktır. Çünkü elektronik konişmento, elektronik ortamda ağlar üzerinde hızlı bir şekilde aktarılma ve görüntülenme imkânına sahiptir. Elektronik konişmentonun kullanılmasıyla hem yükün konişmentodan önce varış yerine ulaşması gibi bir sorun olmayacak hem de yük taşınma esnasında iken farklı alıcılara elektronik ortamda kolay bir şekilde ibraz edilip satılabilecektir. Ayrıca konişmentonun zıyayı gibi bir durumunda söz konusu olması çok zordur. Yine bu hususlara paralel olarak geleneksel kâğıt konişmentoda rastlanan konişmentosuz yükün teslimi sorununun da, elektronik konişmento ile çözüleceği anlaşılmaktadır.

2. Konişmento hakkında uluslararası birçok düzenleme yapılmış olsa da uluslararası alanda tam bir yeknesaklığın yakalandığını söylemek mümkün değildir. Her ne kadar La Haye Kuralları ile büyük ölçüde başarılı olunmuşsa da bu kuralların günün şartlarını karşılayamaz hale gelmesi sonucunda yeni düzenlemelere ihtiyaç duyulmuş ve yapılan bu yeni düzenlemelerde La Haye Kuralları kadar başarıya ulaşamamıştır. Son uluslararası düzenleme olan Rotterdam Kuralları hem uluslararası camia için son bir şans olmasından hem de elektronik konişmento ile ilgili ayrıntılı hükümler içermesinden ötürü önem arz etmektedir. Ayrıca yeni bir düzenleme olan ve elektronik kayıtların elektronik ortamda devredilebilirliklerinin sağlanması için ülkelere model bir kanun sunan *Elektronik Olarak Devredilebilir Kayıtlara İlişkin UNCITRAL Model Kanunu*, elektronik kayıtların kullanımının yaygınlaşması ve kabul görebilmeleri için atılmış önemli bir adımdır.

3. Türk hukuk sisteminde elektronik konişmento ile ilgili ayrıntılı bir düzenleme bulunmamakla birlikte, TTK m. 1526/2’de konişmentoda elektronik imzanın kullanılabileceği hüküm altına alınmıştır. Böylece elektronik konişmentonun hukuki boyutu ve geçerliliği dar bir anlamda da olsa ele alınmış olmaktadır. Sonuç olarak, Türk hukukunda elektronik konişmento ile ilgili bir düzenleme bulunmamasına rağmen

elektronik konişmentonun kullanılması için her hangi bir engelin bulunmadığını söylemek mümkündür.

4. Kâğıt belge kullanımı ile belgelendirme masraflarının tüm ticaret dallarında azımsanmayacak boyutta maliyetlere tekabül ettiğı görülmektedir. Ayrıca teknoloji ile postalama hizmetleri hızlansa da ticari işlemlere ayak uydurabilecek düzeye gelmesi zordur. Tüm bu etkenler, belgelendirmenin elektronik ortamda yapılması gereksinimi ortaya koymaktadır. Bir ticaret kolunda bazı belgelerin elektronikleştirilmesi veya bir belgenin, yapılan ticaretin belli bir diliminde elektronik belge olarak düzenlenmesi olumlu bir gelişmedir. Ancak konişmento gibi deniz yolu taşımasının başlangıcından sonuna kadar var olan bir belgenin, belli bir dilim içinde elektronik olması ve diğerk kısımlarda varlığını geleneksel kâğıt belge olarak sürdürmesi, istenen düzeyde yarar sağlayamayacaktır. Dolayısıyla elektronikleşmedeki amacın, kâğıt belge kullanımını tamamen ortadan kaldıracak şekilde düzenlenmesi gerekmektedir. Deniz ticaretinde kullanılan tüm belgelerin elektronikleştirilmesi zor olmakla beraber bir belgenin elektronik ortamda düzenlenmesi durumunda tedavülden kalkana kadar elektronik olarak var olması elektronikleşmedeki istenen sonucu ulaşılmasını sağlayacaktır.

5. Konişmento gibi bir kıymetli evrakın elektronik olarak dzenlenebilmesindeki önemli engellerden biri, tarafların fiziksel olarak var olan kâğıt konişmentonun düzenlenmeden, dijital ortamda düzenlenen bir belgeye güven duymalarının sağlanabilmesidir. Bu güvenin sağlanabilmesi de, elektronik belgelerin geçerliliğini ve geleneksel kâğıt belgelerle işlevsel olarak denkliklerinin hukuki olarak desteklenmesinde yatmaktadır. Ayrıca güvenli bir yapının oluşturulması için yasal altyapı oluşturulsa dahi teknolojik olarak desteklenmesi de gerekmektedir. Yine dijital ortamda gerçekleşen siber saldırılar, tarafların elektronik ortama güven duymalarını güçleştirmektedir. Ancak elektronik belgelerin getirecekleri yararlar düşünüldüğünde, belirtilen bu sorunlar aşılması gereken engellerdir.

6. Elektronikleşme ihtiyaı her sektörde ortaya çıkan ve tarafların ayak uydurması gereken bir husustur. Bu durum denizcilik sektöründe de baş göstermiş ve birçok yeni düzenlemeler ve sistemler oluşturularak elektronik konişmentoya geçişin yolları aranmaya başlanmıştır. Bu sistemlerden biri olan EDI'nin elektronik belgelere geçişte önemli bir yere sahip olduğı görülmekte ve oluşturulan birçok uygulamanın

altyapısını oluşturduğu anlaşılmaktadır. Ancak bir elektronik belge sisteminin, geleneksel kâğıt belgenin yerini alıp başarılı olabilmesi için kâğıt belgenin tüm işlevlerini yerine getirebilmesi ve sektörün taraflarınca kabul görmesi gerekmektedir.

7. Elektronik konişmentonun geleneksel kâğıt konişmentonun yerini alabilmesi için gerekli olan en önemli unsur, kâğıt konişmentonun haiz olduğu işlevlerin elektronik konişmento tarafından da en azından asgari düzeyde karşılanabilmesidir. Dolayısıyla geleneksel kâğıt konişmentonun sahip olduğu senet, özellikle taşıma senedi ve kıymetli evrak işlevlerine elektronik konişmentonun da sahip olması gerekecektir. Geleneksel senet, irade beyanlarını güvenilir bir şekilde dışa vuran, *dayanıklılık* ve *taşınabilirlik* unsurlarına sahip olan bir belgedir. Dayanıklılık unsurunun elektronik ortamda kâğıda nazaran daha iyi korunacağı aşikârdır. Taşınabilirlik hususunda ise elektronik ortamda veri aktarımı kâğıda nazaran çok daha hızlı olmakta, gelişen yeni teknolojiler ile daha güvenli bir yapının oluşması da sağlanmaktadır. Elektronik konişmentoda irade beyanlarını dışa vurabilmekte, yazılı olan veriler elektronik ortamda kaydedilebilmekte ve irade beyanları elektronik ortamda da gizlenebilmektedir. Böylece elektronik konişmentonun, geleneksel kâğıt konişmentonun haiz olduğu senet işlevine sahip olabileceğini ve bir elektronik senet olarak kabul edilebileceğini söylemek mümkündür.

8. Elektronik konişmento, geleneksel kâğıt konişmentonun sahip olduğu taşıma senedi işlevini de taşıması gerekmektedir. Elektronik konişmentonun elektronik taşıma senedi olarak değerlendirilebilmesi için bir taşıma sözleşmesinin varlığını göstermesi ve mevzuattaki hükümlere göre uygunluk taşıması yeterli olacaktır. Dolayısıyla elektronik konişmentonun taşıma senedi olarak değerlendirilebilmesi için herhangi bir engel bulunmamaktadır. Ayrıca geleneksel kâğıt konişmento şekle sıkı sıkıya bağlı bir senet olmadığı için elektronik konişmentoda aynı durum geçerli olacaktır. Elektronik konişmentonun, elektronik tesellüm veya yükleme makbuzu olarak değerlendirilmesi, taşınmak üzere yükün teslim alınması veya gemiye yüklenmesi ile ilgili detayları içerdiğinde mümkün olmaktadır. İşlevsel denklik sonucu olarak yüke dair kayıtlar içeren elektronik konişmentoda da geleneksel kâğıt konişmentoda olduğu gibi kayıtların bağlayıcılığı söz konusu olacaktır.

9. Geleneksel kâğıt konişmentonun taşıma senedi olmasının yanı sıra kıymetli evrak olmasından dolayı, elektronik konişmentonun da bu işleve haiz olması

gerekmektedir. Kıymetli evraklarda hak senede sıkı sıkıya bağlı olmakta, senetten ayrı ileri sürülememekte ve devredilememektedir. Elektronik konişmentoda da tarafların aralarında bir konişmento ilişkisi kurup senet üzerindeki hakkın senetsiz ileri sürülemeyeceği ve devredilemeyeceği hususunda anlaşmaları ile elektronik konişmentonun da kıymetli evrak olarak değerlendirilmesi mümkün olacaktır. Hak ile elektronik konişmento arasındaki sıkı bağın kurulması kanun veya örf ve adet kuralları vasıtası ile veyahut da tarafların aralarında anlaşmaları ile kurulabilir. Ayrıca elektronik konişmento üzerine yazılacak olan konişmento ibaresi ve konişmento olarak telakki edilmesi, tarafların bu hususta anlaştıklarını gösterecektir. Her ne kadar elektronik konişmentonun devredilebilirliğinin sağlanmasında engeller bulunsa da oluşturulacak olan yeni sistemler ile aşılması mümkündür.

10. Geliştirilen konişmento uygulamalarının sektörün isteklerini tam olarak karşılayamadığı görülmektedir. Her ne kadar BOLERO ve ESS-Databridge projeleri belli bir kesim tarafından kabul görmüş olsa da sektörün büyük bir kesimi tarafından benimsenecek bir uygulama henüz geliştirilememiştir. Ancak yeni bir teknoloji olan Blockchain teknolojisiyle günümüze kadar geliştirilen elektronik konişmento uygulamalarının eksik yönlerinin giderilebileceği görülmektedir. *Blockchain teknolojisi* hem üyelik gerektirmeyen açık bir sistem sunmakta hem de kullanıcıları tekillik garantisi sunup tatmin edecek düzeyde güvenlik sunarak güven sorunun ortadan kaldırmaktadır. Böylece elektronik konişmentonun, geleneksel kâğıt konişmentonun yerini almasında gerekli olan teknolojik yapıya Blockchain teknolojisi ile ulaşılabilir. Blockchain teknolojisi, günümüze kadar olan süreçteki elektronik konişmento sistemlerinde karşılaşılan sorunların çözümlerini sağlayabilecek bir yapıya sahip olsa da ileride oluşturulabilecek blockchain tabanlı bir elektronik konişmentonun, yasal bir altyapı ile desteklenmesi gerekmektedir.

11. Deniz yolu taşıması ile ilgili uluslararası düzenlemeler istenen düzeyde yeknesaklığı yakalayamamış ve farklı düzenlemeler içermelerinden ötürü uluslararası alandan tam bir bütünlük sağlanamamıştır. Rotterdam Kuralları, oluşturulan son ve en güncel düzenleme konumundadır. Bu sebeple uluslararası alanda yeknesaklığı ve yasal kesinliği yakalayabilmek için bir şanstır. Ancak Rotterdam Kuralları'nın kapsamı çok geniş olması ve çok fazla madde içermesi, uluslararası tarafların bu maddeler üzerinde

mutabakata varmalarını zorlaştırmaktadır. Maddelerin fazlalığı ve kapsamlarının geniş olmasının yanı sıra kısmen deniz yoluyla yapılan taşımaları da kapsamı eleştiri almaktadır. Tüm bu zorluklara rağmen uluslararası alanda yeknesaklığı sağlama adına tek alternatif konumundadır. Rotterdam Kuralları'nı önemli kılan bir diğer husus, elektronik kayıtlar gibi birçok alanda yeni ve uygulamada ihtiyaç duyulan düzenlemeleri içermesidir. Uluslararası alanda bir uzlaşının sağlanamayıp Rotterdam Kuralları yürürlüğe girmese de uygulamada gerekli olan elektronik kayıtlara ilişkin düzenlemeler gibi bazı kısımlar ayrı olarak kabul edilmeli veya sadece belirli kısımları içeren yeni bir düzenleme oluşturularak uygulamadaki yasal boşluk doldurulmalıdır.

12. Rotterdam Kuralları'nda, La Haye ve Visby Kuralları'nda olduğu gibi uygulama alanı bulabilmesi için konişmento düzenlenmiş olması zorunluluğu bulunmamaktadır. Dolayısıyla elektronik taşıma kayıtları, konişmento işlevine tam olarak haiz olmasalar da kullanılabilmeleri sağlanmış olmaktadır. Ayrıca konişmentonun düzenlendiği yere herhangi bir atıf da yoktur. Zaten Rotterdam Kuralları'nda konişmento, sea waybill gibi terimlere yer verilmemiş, taşımada kullanılan tüm belgeleri kapsayacak şekilde *taşıma senedi* terimi kullanılmış ve yalnızca temel özelliklerini belirten hükümlere yer verilmiştir. Yine belli şartlarda taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı olmadan da taşımanın gerçekleştirilebileceği düzenlenmiştir.

13. Rotterdam Kuralları'nda, elektronik belgelerin en az kâğıt belgelerin sahip oldukları işlevleri asgari düzeyde karşılaması gerekliliği üzerinde durulmuş ve tüm tarafların elektronik belge kullanımı için rızaların gerektiği düzenlenmiştir. Ayrıca gerekli görülmesi durumunda, geleneksel kâğıt belgeler ile elektronik belgelerin karşılıklı olarak değiştirilebilmesi de gerekmektedir. Rotterdam Kuralları'nda elektronik belgeler için genel bir çerçeve çizilmiş ve asgari gereklilikler belirlenmiş olup elektronik belgelerin elektronik ortamda düzenlenmesi ve devredilmesi gibi teknik konulara değinilmemiştir. Aynı zamanda bu yaklaşım ile teknolojik tarafsızlık ilkesi de korunmuş olmaktadır. Ancak Rotterdam Kuralları ile oluşturulan hukuki zeminin ve elektronik belgeler için gerekli olan çerçeve düzenlenmelerin uygulamaya yansıtılabilmesi için teknik olarak oluşturulan bir sisteme ihtiyaç duyulmaktadır. Günümüze kadar gelen süreçte oluşturulan sistemlerin istenen düzeyde başarıya

ulaşamadıkları görülmekte yeni bir teknoloji olan Blockchain teknolojisi ile bu sorunun aşılacağı düşünülmektedir.

14. Elektronik belgelerde önemli bir yere sahip olan elektronik imza, önceki uluslararası düzenlemelerde olduğu gibi Rotterdam Kuralları'nda da işlevsel olarak fiziksel imzalar ile eş tutulmuş ve taşıması gereken asgari unsurlar belirtilmiştir. Burada benimsenen işlevsel denklik yaklaşımının yanı sıra teknolojik tarafsızlık ilkesinin sonucu olarak her hangi bir elektronik imza tekniğine de atıfta bulunulmamıştır. Rotterdam Kuralları'nda, konişmentonun şekle sıkı sıkıya bağlı bir senet olmamasından ötürü, sözleşme kayıtlarından bir veya birkaçının eksik veya hatalı olması, tek başına taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydının hukuki niteliğini ve geçerliliğini etkilemeyeceği belirtilmiştir. Ancak taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı, Rotterdam Kuralları'nda belirtilen asgari şartları içermelidir. Rotterdam Kuralları'na göre tüm taşıma senetleri veya elektronik taşıma kayıtları, taşıyan ve taşıtan arasında bir *karine*; taşıyan ve iyi niyetle üçüncü taraflar arasında da, *kesin delil* haline gelmekte veya sözleşmenin kendisi olarak anlaşılabilir.

15. Rotterdam Kuralları'nın kendisinden önceki düzenlemelerden farklı olarak ele aldığı yükün teslimi, tasarruf edenin hakları ve hakların devredilmesi bölümleri, taşıma senetleri ve elektronik taşıma kayıtları ile ilgili hükümler içermektedir. İlk defa Rotterdam Kuralları'nda ele alınmaları ve ayrıntılı hükümler içermeleri sebebiyle bu kısımlarda bulunan düzenlemeler taşıma senetleri ve elektronik taşıma kayıtları için önem arz etmektedir. Yükün teslimi ile ilgili hükümlerde kendisinden önceki düzenlemelerden farklı bir yaklaşım sergilemesi ve uygulamada kullanılan bazı teamüllere zıt hükümler içermesi eleştiri olsa da günün şartlarını ayak uydurmak adına yenilikçi bir yaklaşım sergilendiğini görülmektedir. Elektronik kayıtlara geçişte en önemli sorunlardan biri elektronik kayıtlar üzerinde bulunan hakların devredilebilirliklerinin sağlanmasıdır. Hakların devredilmesi bölümünde ele alınan bu husus elektronik taşıma kayıtlarının devrine ilişkin usulleri tarafların seçimine bırakmış ve yalnızca genel kurallar belirtilmiştir.

16. Rotterdam Kuralları'nda elektronik konişmento ile ilgili ele alınan düzenlemelerde genel bir çerçeve çizmiş ve elektronik konişmentonun hukuki bir zemine oturtulması amaçlanmıştır. Dolayısıyla düzenlemelerde, elektronik ortamın

kullanılmasıyla ilgili ayrıntılara girilmemiş ve teknolojik hususlarda tarafsızlık gözetilerek hiçbir teknolojiye atıfta bulunulmamıştır. Rotterdam Kuralları elektronik konişmento hususunda ayrıntılı düzenlemeler içeren ilk uluslararası düzenleme olmasından ötürü karşılaştırılma yapılması mümkün değildir. Ancak uygulamada gerekli olan hukuki alt yapının şuan için karşılayacak düzeyde olduğunu söylemek mümkündür. *İşlevsel denklik* ve *teknolojik tarafsızlık ilkeleri* üzerine kurulan hükümler Rotterdam Kuralları'nda yer alan düzenlemelerin şu an ve gelecekte güncel kalabilmesini sağlayacaktır. Rotterdam Kuralları'nın karşılaştığı asıl sorun uluslararası alanda kabul görüp göremeyeceğidir.

17. Yapılan tüm çalışmalar ve değerlendirmeler ışığında, çıkarılan sonuçları toparlayacak olursak, oluşturulacak elektronik konişmentonun işlevsel olarak geleneksel kâğıt konişmento ile asgari düzeyde denk olması gerektiği anlaşılmaktadır. Burada aranan denkliğin asgari düzeyde sağlamış olması yeterli görülmeli, asgari yeterlilik dışında kalan işlevlerin karşılanmamış olması elektronik konişmento için bir eksiklik olarak düşünülmemelidir. Günümüze kadar geliştirilen elektronik konişmento sistemlerinin istenen düzeyde başarıya ulaşamadıkları ve kalıcı bir çözüm sağlayamadıkları görülmektedir. Geliştirilen elektronik konişmento sistemleri incelendiğinde, hemen hemen her sistemde karşılaşılan ve konişmentonun elektronikleşmesinde temel sorun teşkil eden konunun, oluşturulan sistemlerin açık sistemler olmaları durumunda güvenlik sorunları ile karşılaşılması, kapalı sistemlerde ise üyelik ve üyelik ücreti gerektiren, kendi düzenlemelerine sahip sistemler olmalarından dolayı kullanıcıların kısıtlı kalması ve yaygınlaşmamasıdır. Dolayısıyla sektörün açık bir sistem olup aynı zamanda güvenli olan bir sistemi arzuladığı anlaşılmaktadır. Henüz yeni ve gelişmekte olmakla beraber, sektörün bu beklentisi Blockchain teknolojisi tabanlı oluşturulacak bir elektronik konişmento tarafından karşılanabileceği anlaşılmaktadır. Günümüzde henüz Blockchain tabanlı bir elektronik konişmento bulunmamakta ve ek olarak yeni gelişen bu teknolojinin geliştirilmesi ve bilinirliğinin artırılması gerekmektedir. Ayrıca sektörün isteklerini karşılayacak bir elektronik konişmentonun oluşturulabilmesinin yolu, yasal alt yapının sağlanması ve hukuki olarak desteklenmesinden geçmektedir. Bu sebeple uluslararası bir düzenleme olan Rotterdam Kuralları ve devletlerin iç hukuklarındaki hükümleri düzenlemeleri için model kanun olan Elektronik Olarak Devredilebilir Kayıtlara İlişkin UNCITRAL Model

Kanunu önem arz etmektedir. Günümüz ve gelecekte kabul gören ve başarılı bir elektronik konişmentodan bahsedebilmek için *Blockchain teknolojisinin, Rotterdam Kuralları'nın ve Elektronik Olarak Devredilebilir Kayıtlara İlişkin UNCITRAL Model Kanunu'nun* özümsemiği bir yapıya ihtiyaç duyulduğu düşünölmektedir.



KAYNAKÇA

Kitaplar

- ARKAN**, Sabih, *Ticari İşletme Hukuku*, 23. Basımdan Tıpkı Basım, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, Ekim 2017.
- BOZKURT**, Tamer, Themis Serisi, *Ticaret Hukuku - Cilt V*, 8. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, Ocak 2016.
- BURNETT**, Robin/**BATH**, Vivienne, *Law of International Business in Australasia*, the Federation Press, 2009.
- ÇAĞA**, Tahir/**KENDER**, Rayegan, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 16. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2010.
- ÇAĞA**, Tahir/**KENDER**, Rayegan, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 10. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, Ekim 2010.
- EKŞİ**, Nuray, *Milletlerarası Deniz Ticareti Alanında "Incorporation" Yoluyla Yapılan Tahkim Anlaşmaları*, 2. Baskı, Beta Basım, İstanbul, Haziran 2010.
- ERTURGUT**, Mine, *Medeni Usul Hukukunda Elektronik İmzalı Belgelerin Delil Olarak Değerlendirilmesi*, Yetkin Yayınları, Ankara, Temmuz 2004.
- KANER**, İnci Deniz, *Deniz Ticareti Hukuku*, 4. Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul, Ekim 2016.
- KANER**, İnci Deniz, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 2. Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul, Eylül 2014.
- KARAN**, Hakan/**AKSOY**, Sami, *Deniz Hukuku Mevzuatı*, 2. Bası, Turhan Kitabevi, Ankara, 2014.
- KARAN**, Hakan, *Elektronik Konişmento*, Turhan Kitabevi, Ankara, Mayıs 2004.
- KENDER**, Rayegan/**ÇETİNGİL** Ergon, *Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) - Temel Bilgiler*, 8. Bası, Arıkan Basım Yayım Dağıtım, İstanbul, Ocak 2007.
- LARYEA**, Emmanuel T, *Paperless Trade: Opportunities, Challenges and Solutions*, Kluwer Law International, 2002.
- ÖZTAN**, Fırat, *Kıymetli Evrak Hukuku*, 21. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, Eylül 2017.
- POROY**, Reha/**TEKİNALP**, Ünal, *Kıymetli Evrak Hukuku Esasları*, 21. Baskı, Vedat Kitapçılık, Şubat 2013.
- PULAŞLI**, Hasan, *Kıymetli Evrak Hukukunun Esasları*, 5. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, Ocak 2017.

SÖZER, Bülent, *Deniz Ticareti Hukuku - I (Ders Kitabı)*, 3. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, Mart 2014.

STURLEY, Michael F/**FUJITA**, Tomotaka/**ZIEL**, Gertjan van der, *The Rotterdam Rules: the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Sweet & Maxwell, London, 2010.

THOMAS, Rhidian, *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea - the Rotterdam Rules: An Analysis of the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Lawtext, Great Britain, 2009.

ÜLGEN, Hüseyin/**HELVACI**, Mehmet/**KENDİGELEN**, Abuzer/**KAYA**, Arslan, *Kıymetli Evrak Hukuku*, 10. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2017.

YAZICIOĞLU, Emine/**ÇETİNGİL** Ergon/**KENDER**, Rayegan, *Deniz Ticareti Hukuku - Temel Bilgiler (Cilt I)*, 14. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, Ekim 2016.

YILMAZ, Ejder, *Hukuk Sözlüğü*, 6. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, Eylül 2016.

Makaleler

BASU BAL, Abhinayan, *Electronic Transport Records: An Opportunity for the Maritime and the Logistics Industries*, Journal of Transportation Law, Logistics & Policy, Vol. 81, Issue No. 1, 2014, (ss. 17-42).

BAYRAKTAROĞLU ÖZÇELİK, Gülüm, *Konışmentooya Bağlanan Eşya Üzerindeki Ayni Hakka Uygulanacak Hukukun Tespiti*, Ankara Barosu Dergisi, Y. 66, S. 2, Bahar 2008, (ss. 57-73).

BEECHER, Susan, *Can the Electronic Bill of Lading Go Paperless?*, The International Lawyer, Vol. 40, No. 3, Fall 2006, (ss. 627-647).

BERLINGIERI, Francesco, *a Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules*, https://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf, (27.01.2017).

BİÇKİN, İnci, *Elektronik İmza ve Elektronik İmza ile İlgili Yasal Düzenlemeler*, TBB Dergisi, S. 63, 2006, (ss. 109-125).

CHAN, W.H.Felix, *In Search of a Global Theory of Maritime Electronic Commerce: China's Position on the Rotterdam Rules*, Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 40, No. 2, April 2009, (ss. 185-202).

CLARK, David Martin, *Electronic documents under the Rotterdam Rules*, The Carriage of Goods by Sea under the Rotterdam Rules, D. R. Thomas, ed. London, Lloyd's List, 2010, (ss. 283-294).

- ÇAKALIR**, Yalçın, *Garanti Mektubu Karşılığında Temiz Konişmento Düzenlenmesi*, Coşkun Kırca'ya Armağan, İstanbul, 1996, (ss.39-51).
- DEMİREL**, İnci, *Hukuk Elektronik Yaşam ve Ticaretin Hizmetinde veya Siber Uzayda Hukukun Yükselişi*, T.C. Başbakanlık, Dış Ticaret Müsteşarlığı, Ekonomik Araştırmalar ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü, e-Ticaret Genel Koordinatörlüğü, <http://home.ku.edu.tr/~daksen/mgis410/materials/SiberUzaydaHukuk.pdf>, (14.03.2017).
- DUBOVEC**, Marek, *The Problems and Possibilities for Using Electronic Bills of Lading as Collateral*, Arizona Journal of International & Comparative Law, Vol. 23, No. 2, 2006, (ss. 437-466).
- FABER**, Diana, *Electronic Bills of Lading*, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, Part II, May 1996, (ss. 232-244).
- FIATA**, *FIATA Position on the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea (the "Rotterdam Rules")*, Doc. MTI/507, Annex II, https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/FIATApaper.pdf, (27.01.2017).
- GIRVIN**, Stephen, *Evidentiary Aspects of Transport Documents and Electronic Transport Records under the Rotterdam Rules*, European Journal of Commercial Contract Law, 1/2-2010, (ss. 109-117).
- GOLDBY**, Miriam, *Electronic Bills of Lading and Central Registries: What is Holding Back Progress?*, Information & Communications Technology Law, Vol. 17, No.2, June 2008, (ss. 125-149).
- GÜMÜŞLÜ**, Gülce, *Milletlerarası Akitlerde Elektronik İletişimin Kullanılmasına Dair Birleşmiş Milletler Sözleşmesi*, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 63 (2), 2014, (ss. 329-364).
- GÜNER ÖZBEK**, Meltem Deniz, *Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Konişmento ve Konişmentonun İspat Kuvveti*, MÜHF – HAD, C. 18, S. 3, 2012, (ss. 233-254).
- HAMID**, Abdul Ghafur, *The Legal Implications of Electronic Bills of Lading: How Imminent is the Demise of Paper Documents*, The Journal of the Malaysian Bar, XXXIII, No 3, 2004.
- KARAN**, Hakan, *Any Need for a New International Instrument on the Carriage of Goods by Sea: The Rotterdam Rules*, Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 42, No. 3, July 2011, (ss. 441-451).
- KARAN**, Hakan, *Transport Documents in the Light of the Rotterdam Rules*, The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, Springer Berlin Heidelberg, 2011, (ss. 229-248).

- KUBİLAY**, Huriye/**AKINTÜRK**, Esen, *Elektronik Konişmento*, Prof. Dr. Hayri Domaniç'e 80. Yaş Günü Armağanı, C. I, Beta, İstanbul, 2001, (ss. 336-337).
- KULA DEĞİRMENCİ**, Nil, *Konişmentonun Hukuki İlişkiyi Belirleme İşlevinin İki Boyuta ve Bu İşlevin Özellikle FOB Satışlar Açısından Değerlendirilmesi*, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi, Y. 12, S. 24, Güz 2013/2, (ss. 143-165).
- LIVERMORE**, John/**EUARJAI**, Krailerk, *Electronic Bills of Lading and Functional Equivalence*, Journal of International, Law and Technology, Issue 2, 1998.
- MAGKLASI**, Ioanna, "Electronic Transport Records": Assessing the Contribution of the Rotterdam Rules to e-commerce, Computer Law & Security Review, 29/2013, (ss. 120-126).
- MEARIAN**, Lucas, *Maersk, IBM Create World's First Blockchain-Based, Electronic Shipping Platform*, 16 January 2018, <https://www.computerworld.com/article/3247758/emerging-technology/maersk-ibm-create-worlds-first-blockchain-based-electronic-shipping-platform.html>, (21.01.2018).
- NEELS**, Pieter, *The Rotterdam Rules and Modern Transport Practices: A Successful Marriage?*, Tijdschrift Vervoer & Recht, 1-2011.
- PEKTAŞ**, Behin, *Geleneksel Konişmento: (Traditional Bill of Lading) ve Elektronik Konişmentoya Dönüşme*, Bilgi ve İletişim Teknolojileri Hukuku – İct Law, 17.11.2009, <http://bilgitoplumuhukuku.blogspot.com.tr/2009/11/geleneksel-konishmento-traditional-bill.html>, (27.01.2017).
- PALLARES**, Lorena Salles, *A brief Approach to the Rotterdam Rules: Between Hope and Disappointment*, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 42, Issue: 3, 2011, (s. 453).
- STURLEY**, Michael F, *Transport law for the Twenty-First Century: An Introduction to the Preparation, Philosophy, and Potential Impact of the Rotterdam Rules*, Journal of International Maritime Law, vol. 14, 2008, (s. 461).
- TAKAHASHI**, Koji, *Blockchain Technology and Electronic Bills of Lading*, the Journal of International Maritime Law, 22/2016, (ss. 202-211).
- TÜSİAD**, *Elektronik Ticaretin Düzenlenmesi Hakkında Kanun Tasarısı'na İlişkin TÜSİAD Görüşü*, TS/BTK/12-01, 03.02.2012, Rev. 08.02.2012.
- ULUĞ**, İlknur, *Konişmentonun Kıymetli Evrak Niteliği*, Prof. Dr. Hüseyin Ülgen'e Armağan, Cilt I, Vedat Kitapçılık, İstanbul, Eylül 2007, (ss. 783-807).
- ÜLGENER**, M. Fehmi, *Konişmentosuz Yük Teslimi*, İstanbul Barosu Dergisi, Cilt: 87, Say: 1, İstanbul, 2013, (ss. 39-44).
- ÜNEL**, Nehir, *Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu*, Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi, S. 32, (ss. 51-64).

ZEVKLİLER, Aydın, *Konişmento, Mahiyeti ve Diğer Emtia Senetlerinden Farkları*, Prof. Dr. İmran Öktem'e Armağan, Ankara, 1970, (s. 525 vd.).

Tezler

ATEŞ, Ebru, *1924 Brüksel (La Haye) Sözleşmesinin Türk Hukukuna Etkisi*, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kamu Hukuku Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2006.

AYDOĞDU, Fatma, *Konişmentonun İspat Fonksiyonu*, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Hukuk Anabilim Dalı, Özel Hukuk Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2006.

BRUNNER, Raphael, *Electronic Transport Documents and Shipping Practice Not Yet a Married Couple*, L.L.M. Shipping Law Thesis, Zürich, Switzerland, 25 April 2007, (European Transport Law, Volume 43/2, Antwerpen, Belgium, 2008, (ss. 123-168)).

BULUT, Özlem, *Konişmentonun Teslimdeki Rolü ve Konişmentosuz Teslimde Taşıyanın Sorumluluğu*, Yeditepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Hukuk Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2008.

BÜYÜKBALLI, Didem, *Türk Ticaret Hukuku'nda Elektronik İşlemler*, Akdeniz Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Antalya, 2011.

DENG, Chun, *the Future of Electronic Commerce in International Sea Carriage through Exercise of Right of Control - A Critical Analysis from Chinese Law Perspective*, Lund University, Faculty of Law, Master Thesis, Spring 2012.

ERBAYRAKTAR, Burcu, *Elektronik İmza ve Elektronik İmza Kanunu'na Göre Sertifika Sağlayıcının Üçüncü Kişilere Karşı Hukuki Sorumluluğu*, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2011.

GAZİOĞULLARI, Adem, *Elektronik Ticaret ve Elektronik Ticaretin Gümrük Mevzuatı Bakımından Değerlendirmesi*, Çağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Mersin, 2014.

KAYA, Mehmet, *Elektronik Veri Değişiminin Özel Bir Uygulaması Olarak Elektronik Konişmento*, Yeditepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Hukuk Yüksek Lisansı, İstanbul, 2006.

KESKİN, Fırat, *Avrupa Birliği Hukukunda Elektronik Ticaret ve Türkiye'deki Gelişmeler*, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı, Avrupa Birliği Hukuku Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2008.

KULA DEĞİRMENCİ, Nil, *Çoklu Taşıma İşleticisi Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himayesine İlişkin Bir İnceleme*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Denizcilik

İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Programı, Doktora Tezi, İzmir, 2012.

KÜÇÜKPEHLİVAN, Olcay, *Sözleşmelerin İnternet Aracılığı ile Kurulması ve Geçerliliği*, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk (Medeni Hukuk) Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2006.

MARUSIC, Miran, *A Gateway to Electronic Transport Documentation in International Trade: The Rotterdam Rules in Perspective*, Lund University, Faculty of Law, Maritime Law, Master Thesis, Spring 2012.

ÖNDER BALABAN, Semiha, *Milletlerarası Özel Hukukta Elektronik Sözleşmeler*, Süleyman Demirel Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Isparta, 2016.

PAMUK, Nihal, *Rotterdam Kuralları ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi*, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ocak 2011.

SENEKAL, Jan-Hendrik, *The Electronic Bill of Lading a Legal Perspective*, Dissertation Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements of the Degree Magister Legum in Import and Export Law at the North -West University, April, 2010.

SÜZEL, Cüneyt, *Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten Kavramları: Hakları, Borçları ve Sorumlulukları*, İstanbul Bilgi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul, 2013.

SVENSSON, Björn, *Electronic Bill of Lading*, University of Lund, Faculty of Law, Maritime Law, Master Thesis, Autumn 2010.

ŞENER, Şebnem, *Navlun Sözleşmesine Konan Tahkim Şartının Konişmentoya Etkisi*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, 2004.

UGWUOKPE, Kenneth Sunday, *The Bill of Lading in an Era of Electronic Commerce: Legal Developments and The Reform Options for Nigeria*, Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree of Master of Laws at Dalhousie University, Halifax, Nova Scotia, April 2016.

Kanun ve Yönetmelikler

Elektronik İmza Kanunun Uygulanmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik, Resmi Gazete Sayısı: 25692, Resmi Gazete Tarihi: 06.01.2005.

Gümrük Yönetmeliği, Resmi Gazete Sayısı: 27369 (Mükerrer), Resmi Gazete Tarihi: 07.10.2009. (son değişiklik RG.: 29946, 12.01.2017).

213 Sayılı Vergi Usulü Kanunu, 1961.

4458 Sayılı Gümrük Kanunu, 1999.
4721 Sayılı Türk Medeni Kanunu, 2001.
5809 Sayılı Elektronik Haberleşme Kanunu, 2008.
5070 Sayılı Elektronik İmza Kanunu, 2004.
6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu, 2011.
6100 Sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu, 2011.
6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu, 2011.
6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçeleri.
6563 Sayılı Elektronik Ticaretin Düzenlenmesi Hakkında Kanun, 2014.

Yararlanılan Yargıtay Kararları

11. HD, 15.02.1979, E.1979/635, K.1979/721.
11. HD, 09.07.1982, E.1982/2937, K.1982/3360.
11. HD, 07.04.1983, E:1983/1594, K: 1983/1772.
11. HD, 16.10.2001, E.2001/8066, K.2001/7989.
11. HD, 11.02.2002, E.2001/8667, K.2002/1059.
11. HD, 11.11.2003, E.2003/4347, K.2003/10776.

Uluslararası Düzenlemeler

CMI Rules for Electronic Bills of Lading, 1990.

Directive 1999/93/EC of the European Parliament and of the Council of 13 December 1999 on a Community Framework for Electronic Signatures, Official Journal, No: L 013, 19.01.2000, (ss. 0012-0020).

Directive 2000/31/EC of the European Parliament and of the Council of 8 June 2000 on Certain Legal Aspects of Information Society Services, in Particular Electronic Commerce, in the Internal Market ("Directive on electronic commerce"), Official Journal, No: L 178, 17.07.2000, (ss.0001-0016).

Deniz Ticaret Odası, *Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu* Türkçe, [http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Rotterdam%20Kurallari%20\(Turkce\).pdf](http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Rotterdam%20Kurallari%20(Turkce).pdf), (27.01.2017).

Deniz Ticaret Odası, *Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu* İngilizce,

[http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Rotterdam%20Kurallari%C4%B1\(ENG\).pdf](http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Rotterdam%20Kurallari%C4%B1(ENG).pdf), (27.01.2017).

EKEN, Can, *Hamburg Kuralları, Deniz Yoluyla Eşya Taşınmasına İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu*, 1978, Türkçe çevirisi, İstanbul Barosu Dergisi, Cilt:88, Sayı:2014/1, (ss. 314-339).

eUCP V1.1 Supplement to UCP600, 2007.

Explanatory Note to the UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records, United Nations, New York, 2017.

HELVACIOĞLU, Aslı Deniz, *Elektronik İmzalara İlişkin UNCITRAL Kanun Tasarısı*, Türkçe çevirisi, Yasa Hukuk Dergisi, Mart 2001/3, Cilt: 20, Sayı: 232, (ss. 34-39). ICC Incoterms, 2010.

SÜZEL, Cüneyt/**DAMAR**, Duygu, *Rotterdam Kuralları, Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi*, Türkçe çevirisi, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi Cilt: XXVI, Sayı: 2 (Haziran 2010), (ss. 151-197).

UCP600, Akreditiflere İlişkin Bir Örnek Usulleri ve Uygulama, 2007.

UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce with Guide to Enactment 1996 with additional article 5 bis as adopted in 1998, United Nations, New York, 1999.

UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures with Guide to Enactment 2001, United Nations, New York, 2002.

UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records 2017, United Nations, New York, 2017.

United Nations Convention on the Use of Electronic Communications in International Contracts, United Nations, New York, 2007.

United Nations/Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport (UN/EDIFACT).

UNCITRAL Rapor ve Çalışma Grubu Dokümanları

UN, United Nations Commission on International Trade Law, Forty-first Session, Summary Record of the 866th Meeting, Held at Headquarters, New York, on Monday, 16 June 2008, at 3 p.m., A/CN.9/SR.866, 30 July 2008.

UN, United Nations Commission on International Trade Law, Thirty-fifth Session, New York, 17-28 June 2002, Report of the Working Group on Transport Law on the

Work of its Ninth Session (New York, 15-26 April 2002), A/CN.9/510, 7 May 2002.

UN, United Nations Commission on International Trade Law, Thirty-eighth Session, Vienna, 4-22 July 2005, Report of Working Group III (Transport Law) on the Work of its Fourteenth Session (Vienna, 29 November-10 December 2004), A/CN.9/572, 21 December 2004.

UN, United Nations Commission on International Trade Law, Thirty-eighth Session, Vienna, 4-15 July 2005, Report of Working Group III (Transport Law) on the Work of its Fifteenth Session (New York, 18-28 April 2005), A/CN.9/576, 13 May 2005.

UN, United Nations Commission on International Trade Law, Fortieth Session, Vienna, 25 June-12 July 2007, Report of Working Group III (Transport Law) on the Work of its Nineteenth Session (New York, 16-27 April 2007), A/CN.9/621, 17 May 2007.

UN, United Nations Commission on International Trade Law, Forty-first Session, New York, 16 June-3 July 2008, Draft Convention on Contracts for the international Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, Compilation of Comments by Governments and Intergovernmental organizations, Addendum, A/CN.9/658/Add.5, 18 April 2008.

UN, United Nations Commission on International Trade Law, Forty-first Session, Summary Record of the 866th Meeting, Held at Headquarters, New York, on Monday, 16 June 2008, at 3 p.m., A/CN.9/SR.866/Corr.1, 19 August 2011.

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler :

Adı ve Soyadı : Ahmet Said BER
Doğum Yeri ve Yılı : Düsseldorf/ALMANYA - 21.06.1990
Medeni Hali : Bekâr

Eğitim Durumu :

Lisans Öğrenimi : Karadeniz Teknik Üniversitesi Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği (2008 - 2013)
Yüksek Lisans Öğrenimi : Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı (2015 - 2018)

Yabancı Diller ve Düzeyi :

1. İngilizce (iyi seviyede)
2. Almanca (orta seviyede)

İş Deneyimi :

1. Dinç Denizcilik, M/V Pardi Gemisi, Telsiz Zabiti, 06/2010 - 09/2010
2. Haşlamam Denizcilik, M/V Fidan Gemisi, Telsiz Zabiti, 06/2011 - 10/2011
3. İnce Denizcilik, M/V İnce Ankara Gemisi, II. Zabit, 07/2013 - 01/2014
4. İnce Denizcilik, M/V İnce İnebolu Gemisi, II. Zabit, 04/2014 - 10/2014
5. ALKÜ, Gazipaşa MRB MYO, Ücr. Öğr. Gör., 2016/17 Bahar Dönemi

Bilimsel Yayınlar ve Çalışmalar : -