

Uluslararası Eşya Taşımalarında Taşıma Belgeleri

Bilal ÖZEL*

* Dr. Öğr. Üyesi. Mersin Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı.
bilalozel@mersin.edu.tr **ORCID:** 0000-0001-8997-8571.

ULUSLARARASI EŞYA TAŞIMALARINDA TAŞIMA BELGELERİ

ÖZ

Taşıma belgeleri, uluslararası eşya taşımalarında önemli bir yere sahiptir. Bu belgeler, taşıma sözleşmesinin içeriğini ve şartlarını belgelemenin yanı sıra, eşyanın teslim alındığına dair makbuz oluşturmak, hak ve yükümlülükleri belirlemek, mülkiyet devrini sağlamak ve uyuşmazlıklarda ispat aracı olarak kullanılmak gibi önemli işlevler görür. Taşıma belgelerinin doğru ve eksiksiz bir şekilde düzenlenmesi, taşıma faaliyetinin sorunsuz bir şekilde yürütülmesi için büyük önem taşımaktadır. Bu çalışmada, her bir taşıma modu açısından düzenlenen taşıma belgelerine genel bir bakış sunulacaktır.

Anahtar Kelimeler:

taşıma belgesi

taşıma sözleşmesi

konişmento

uluslararası taşıma

eşya taşıma

TRANSPORT DOCUMENTS FOR INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS

ABSTRACT

Transport documents have an important place in international carriage of goods. In addition to documenting the content and terms of the transport contract, these documents serve important functions such as creating a receipt for the receipt of the goods, determining rights and obligations, ensuring the transfer of ownership and being used as a means of proof in disputes. The correct and complete arrangement of transport documents is of great importance for the smooth execution of the transport activity. In this study, an overview of the transport documents issued for each mode of transport will be presented.

Keywords:

transport documents

contract of carriage

bill of lading

international carriage

carriage of goods

GİRİŞ

Taşıma faaliyetinin gereği gibi ifa edilmesi gönderenin taşıyıcıya taşınacak eşyayı teslim etmesi ve gönderilenin kimliği ile eşya hakkında gerekli bilgileri vermesine bağlıdır. Taşıyıcı, bu bilgilere sahip olduğu anda taşımayı gerçekleştirebilir ve bu bilgileri üçüncü taraflara (örneğin gümrük veya polis yetkililerine) da iletebilir. Taşıma sırasında, örneğin, gönderilen eşyayı kabul etmeyi reddettiği durumlarda ortaya çıkan bir teslim engelinde taşıyıcının gönderenden talimat alması gerekebilir. Öte yandan, gönderen, teslim kadar taşıyıcıya taşıma faaliyeti veya gönderilen ile ilgili talimatlar verebilir. Bu nedenle, taşıyıcı ve gönderen arasındaki bu sıkı ilişki nedeniyle, taşıma belgeleri ve bunların içerdiği kayıtlar önem kazanmaktadır.

Taşıma sözleşmesi, genellikle uzun mesafelerde bir satış sözleşmesini yerine getirmek veya satın alınan malları teslim almak gibi, satıcının (gönderenin) ekonomik çıkarlarına hizmet etmek için gerçekleştirilir. Bu nedenle, taşıma faaliyeti, satıcının (gönderenin) ana işini (sıklıkla uzun mesafeli bir satış sözleşmesi) başarıya ulaştırmak için ekonomik açıdan yardımcı bir işlem olarak kabul edilir. Dolayısıyla, taşıma sözleşmesinin satıcı (gönderen) adına ve lehine hareket eden bir vekâlet ilişkisi olduğu söylenebilir. Ayrıca, taşıyıcı tarafından sözleşmenin yerine getirilmesi sırasında gerçekleştirilen faaliyetler, gönderenin talimatlarına göre her zaman uyarlanabilir, hatta gönderen gönderileni ve varma yerini değiştirebilir veya taşıma sözleşmesini her zaman feshedebilir.

Taşıma sözleşmesinin amacı, kural olarak taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan gönderilene eşyanın teslimidir. Bu nedenle taşıma sözleşmesi üçüncü bir kişi (gönderilen) yararına bir sözleşme olarak adlandırılır. Gönderen (satıcı) ile gönderilen (alıcı) arasındaki bir satış sözleşmesi örneği çerçevesinde, taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesi aynı zamanda satış sözleşmesinin yerine getirilmesi anlamına gelebilir. Ancak, alıcı taşıma sözleşmesinin bir tarafı olmak zorunda değildir. Bununla birlikte, taşıma sözleşmesinin temelini oluşturan satış sözleşmesinin bir tarafıdır. Taşıyıcı, gönderen (satıcı) ve gönderilen (alıcı) arasındaki bu sıkı bağlantıdan dolayı, bunlar arasındaki taşıma hukuku ilişkileri çerçevesinde birçok bilgi alışverişine vâkıf olması gerekir. Örneğin, adres verileri, varış zamanı veya taşıma süresine ilişkin bilgiler, eşya hakkında bilgiler, teslimat şekli, kapıda ödeme, vb.

Uluslararası eşya taşımalarında kullanılan taşıma belgeleri, taşıma işleminin belgelenmesi ve sorunsuz bir şekilde gerçekleştirilmesi için hayati önem taşır. Farklı taşıma modlarına göre farklı belgeler kullanılır ve her belgenin kendine özgü bilgileri ve işlevleri vardır. Aşağıda her bir taşıma moduna göre, uluslararası anlaşmalar çerçevesinde hangi tür taşıma belgesinin düzenlendiği ve bunların niteliği açıklanmaya çalışılmıştır.

I. TERMİNOLOJİ

Taşıma belgeleri, neredeyse her bir taşıma moduna özgü olarak farklı bir biçimde adlandırılmaktadır. Bu bir yönüyle terminolojik yeknesaklığı engellerken, diğer yönüyle taşıma belgesinin ismi, taşımanın türü ve tâbi olduğu kuralları işaret etmesi bakımından karışıklığın önüne geçtiği söylenebilir.

Bu çalışmanın konusunu oluşturmayan 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun karayolu ile eşya taşımalarında “taşıma senedi” olarak adlandırılan senet, karayolu ile uluslararası eşya taşımalarına ilişkin CMR Konvansiyonu'nda^[1] “sevk mektubu” (uygulamadaki ismi ile “CMR-Taşıma Senedi”) olarak ifade edilmiştir. Hem Türk Ticaret Kanunu'nda hem uluslararası deniz yolu anlaşmalarında (Lahey, Lahey-Visby vd.)^[2] denizyolu ile eşya taşımalarında taşıma belgesi “konişmento” (Bill of Lading) olarak adlandırılmaktadır. Bunun yanı sıra denizyolu taşımalarında “deniz yük senedi” (Sea Waybill) olarak adlandırılan bir belge de vardır. Yine çalışmanın konusunu oluşturmayan 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda taşıma

[1] Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route – CMR (Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon) Karayolu ile uluslararası eşya taşınmasına ilişkin yeknesak kuralların yer aldığı uluslararası bir konvansiyondur. Ayrıca bkz. aşağıda III. A) başlığı altındaki açıklamalar.

[2] International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (Konişmentoya Mütteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme – 1924 Lahey Kuralları), Protocol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.8.1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi'nin Tadiline Dair Protokol – 1968 Lahey-Visby Kuralları), denizyolu ile eşya taşımalarına ilişkin temel uluslararası konvansiyonlardır. Lahey, Lahey-Visby Konvansiyonları ve diğer uluslararası düzenlemeler hakkında bkz. aşağıda III. D) başlığı altındaki açıklamalar.

belgesi, “hava yük senedi” şeklinde ifade edilmiştir. Uluslararası havayolu eşya taşımalarında ise, Varşova Konvansiyonu ile Montreal Konvansiyonu’nda da hava yük senedi (Air Waybill) terimi tercih edilmiştir. Demiryolu taşımalarında ise taşıma senedi Rumeli Demiryollarının Umur-u Nakliyesi Hakkında Nizamname’de “hamule senedi”, COTIF-CIM^[3]’de de “hamule senedi” olarak adlandırılmaktadır. Multimodal taşımalarda ise 1992 tarihli ICC (International Chamber of Commerce – Uluslararası Ticaret Odası) Kurallarına göre oluşturulmuş FIATA-BL (FIATA Konişmentosu) veya “Multimodal Taşıma Belgesi” düzenlenmiştir.

II. TAŞIMA BELGESİ KAVRAMI ve TAŞIMA BELGELERİNİN ÖZELLİKLERİ

Taşıma belgesi, taşıma sözleşmesinin içeriğini ve şartlarını kaydetmek için kullanılır. Bu belgeler, taşıyıcı, gönderen ve gönderilen arasında önemli bir rol oynar. Taşıma belgelerinin orijinal ve doğru olması önemlidir. Çünkü bu belgeler taraflar arasındaki uyumsuzluklar ve tazminat talepleri için ispat aracı olarak kullanılabilir.

Taşıma hukukunda, aynı yerde bulunmayan ve hatta zaman ve mekân olarak birbirinden ayrı olan kişiler taşıma ilişkisinin içerisinde yer alır. Bir taşıma sözleşmesinin tarafları gönderen ve taşıyıcıdır. Ancak taşıma sözleşmesinin tarafı olmamakla birlikte sıklıkla bu sözleşmeden etkilenen örneğin; taşınan eşyanın teslimini bekleyen gönderilen gibi üçüncü kişiler de vardır. Taşıma sözleşmesine taraf olanların nadiren aynı yerde bulunması nedeniyle, bilgi alışverişi için kağıtlar, denizyolu taşıma hukukunda köklü bir geleneğe dayanan büyük öneme sahiptir. Deniz taşımacılığında Orta Çağ’da yeni bir kurum olan konişmento türemiş ve taraflar arasında bilgi alışverişi yapmak için “taşıma belgeleri” adı verilen belgeler oluşturulmuştur^[4].

Taşıma belgeleri arasında, taşıma sözleşmesinin yerine getirilmesinde önemli olanlar ile eşyanın mülkiyetinin devrini gerçekleştirmek için büyük

[3] The Convention concerning International Carriage by Rail–COTIF (Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme) Demiryolu taşımalarına, vagonların kullanımına, işletimine ilişkin tüm kural ve sorumlulukları belirleyen uluslararası bir çerçeve konvansiyondur. COTIF’in eşya taşımalarına ilişkin eki olan CIM hakkındaki açıklamalar için bkz. III. B).

[4] Roland Dubischar, *Grundriss des gesamten Gütertransportrechts*, (Frankfurt am Main: Metzner, 1987), 4.

öneme sahip olanlar arasında ayırım yapmak gerekir. İkinciler, kıymetli evrak niteliğindeki belgeleri içerir, yani senedin üzerinde yazılı olan hakkı temsil eden belgeleri ifade eder. Bu tür belgelerin devri, kıymetli evrak hukuku düzenlemelerine tâbidir.

Uluslararası taşımalarda kurallar yeknesak olmayıp, her taşıma moduna özgü özel düzenlemeler içeren farklı uluslararası anlaşmalar geçerlidir. Bu anlaşmalar, taşıma sözleşmesinin şartlarını, taşıyıcı ve gönderenin hak ve yükümlülüklerini ve taşıma faaliyetinin tatbikini belirler.

III. TAŞIMA BELGELERİNE İLİŞKİN ÖZEL DÜZENLEMELER

A) ULUSLARARASI KARAYOLU EŞYA TAŞIMASINDA

CMR Konvansiyonu^[5], 1956 yılında kabul edilen ve uluslararası karayolu taşımacılığını düzenleyen bir anlaşmadır. Türkiye de CMR'ye taraf olduğu için, CMR hükümleri, başlangıç veya varış noktası Türkiye olan tüm uluslararası karayolu taşımalarına uygulanır.

CMR'de, sevk mektubu ve içeriği büyük öneme sahiptir. Çünkü çoğu zaman sevk mektubundaki kayıtlar, taşıma sözleşmesi tarafları (taşıyıcı ve gönderen) ile alıcı (gönderilen) arasındaki bilgi alışverişinin tek yoludur^[6].

[5] Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route – Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon, 19.05.1956 tarihinde imzaya açılmış, 02.07.1962 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye ise, CMR Konvansiyonunu 05.07.1978 tarihinde paraf ederek, 3939 sayılı Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi (CMR) ile Bu Sözleşmeye Ek Protokola Katılınmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun ile (RG: 14.12.1993 tarih ve 21788 sayı) onaylamış, ve 31.10.1995 tarihinde uluslararası bakımından Türkiye'yi bağlamıştır. Bu hususta bkz. Hakan Karan, Özgenur Kara ve İzel Varan, *Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon – CMR Şerhi*, 2. Baskı (Ankara: Yetkin Yayınları, 2020), §D5-§D9.

[6] Her ne kadar CMR Konvansiyonu'nun resmi ve akademik tercümelerinde taşımacı, gönderici ve alıcı kavramları kullanılmış olsa da, biz karayolu eşya taşımaları bakımından yeknesaklığı sağlamak adına çalışmada taşıyıcı, gönderen ve gönderilen kavramlarını kullanmayı tercih etmekteyiz.

CMR, sevk mektubunun düzenlenmesini zorunlu kılmamıştır^[7]. Ancak, CMR m. 5'e uygun şekilde düzenlenmiş ve her iki tarafça da imzalanmış bir sevk mektubu, CMR m. 9(1) uyarınca bir ispat aracı olarak kabul edilir ve aşağıdakilere ilişkin "fili karine"^[8] oluşturur:

- *Taşıma sözleşmesinin akdine;*
- *Taşıma sözleşmesinin içeriği;*
- *Eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınması;*
- *Ambalajın görünüş itibariyle iyi durumda olduğu (CMR m. 9(2));*^[9]
- *Kolilerin (Paketlerin) sayısı (CMR m. 9(2));*
- *İşaret ve numaraların sevk mektubunda yazılı beyanlara uyduğuna (CMR m. 9(2));*
- *Tehlikeli eşyaya ilişkin bilgilerin eksikliği (CMR m. 22(1)).*

Bu minvalde sevk mektubu, taşıyıcının eşyayı teslim almadan önce kontrol etme yükümlülüğünü de beraberinde getirmektedir. Taşıyıcı, sevk mektubunda yer alan bilgilerle eşyanın durumunu karşılaştırmalı ve herhangi bir tutarsızlık veya hasar tespit etmesi hâlinde sevk mektubuna çekince koymalıdır. Bu çekince, taşıyıcının sorumluluk kapsamını sınırlamaya yardımcı olabilir. Örneğin^[10] taşıma belgesine göre, taşıyıcı 565 kamerayı, bir palet üzerine istiflenmiş ve streç filmle sarılmış olarak teslim almıştır. Burada taşıyıcı, streç filmle sarılı bir palette taşıma konusu eşyayı teslim aldığını onaylayabilir. Ancak kameraların miktarını saymadan onaylayamaz. Dolayısıyla taşıyıcı, kameraların miktarını kontrol edemediğini belirten bir

[7] Thomas Wieske, "Papiere im Frachtrecht," *Schaden im Warentransport* içinde, yazar Andreas Furrer Barbara Klett, 81-110. (Zürich: Schulthess, 2016), 89.

[8] Karan, Kara ve Varan, *CMR Şerhi*, §9(2).1.

[9] "CMR Konvansiyonu'nun 9/2. maddesi hükmü uyarınca sevk mektubunda taşıyıcı tarafından dermeyan edilmiş itiraz kaydı mevcut değilse, aksi ispat edilmedikçe tesliminde malların ve ambalajlarının iyi durumda olduğu farz olunur ve taşıyıcı bu şekilde teslim aldığı malın anılan konvansiyonun 17/1. maddesi uyarınca taşıma esnasında uğrayacağı zıya ve hasardan mesuldür." Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, E. 2014/10772, K. 2014/16178, 22.10.2014, Karan, Kara ve Varan, *CMR Şerhi*, 222-225.

[10] Örnek için bkz. Wieske, "Papiere im Frachtrecht," 90-91.

çekinceyi sevk mektubuna koymalıdır. Bu, gönderilen tarafından streç filmin açılmasıyla sadece 563 kamera olduğu iddia edilirse, taşıyıcının sorumlu tutulmasını önlemek için önemlidir. İlgili çekince konulmazsa, gönderenin sevk mektubuna derç ettiği bilgiler doğru kabul edilir ve taşıyıcıya karşı delil olarak kullanılabilir. Belirtmek gerekir ki, taşıyıcının sevk mektubuna koyabileceği çekinceler CMR'de sınırlı olarak belirlenmiştir.^[11] Buna göre taşıyıcı, sadece eşyanın ve ambalajının görünüş itibarıyla iyi durumda olduğu, sayısı, işaretleri ve numaraları hakkında çekince koyabilir.

Sevk mektubu, üç asıl nüsha halinde düzenlenir ve bu nüshalar gönderen ve taşıyıcı tarafından birlikte imzalanır. İlk nüsha gönderene verilirken, ikinci nüsha eşya ile birlikte sevk edilir ve üçüncü nüsha taşıyıcıda kalır.^[12]

CMR m. 6, sevk mektubunun hangi bilgileri içermesi gerektiğini düzenler. Bu bilgiler üç kategoriye ayrılır: Her halükârda sevk mektubunda bulunması zorunlu hususlar (asgari içerik) (m. 6/1), gerektiğinde sevk mektubunda bulunması zorunlu hususlar (ek bilgiler) (m. 6/2) ve ihtiyari hususlar (eklenmesi konusunda anlaşmaya varılmış bilgiler) (m. 6/3). CMR m. 6/1'in bir zorunluluk hükmü gibi görünmesine rağmen, bu unsurlarda eksiklik olması, sevk mektubunu geçersiz hâle getirmez^[13].

CMR sevk mektubunun, elektronik olarak düzenlenmesi de mümkündür. Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyona Elektronik Sevk Mektubu ile İlgili Ek Protokol^[14] hükümleri çerçevesinde oluşturan bir elektronik sevk mektubu, fiziki CMR sevk mektubu ile eşdeğer olup, aynı ispat gücüne sahiptir (e-CMR m. 2).

[11] Karan, Kara ve Varan, *CMR Şerhi*, §9(2).3.

[12] Her nüshanın aynı önem ve işleve sahip olmasına ve bir diğerine eşit olmasına rağmen, uygulamada gönderene verilen ilk nüsha ile eşyaya eşlik eden ikinci nüshaya itibar edildiği yönünde bkz. Karan, Kara ve Varan, *CMR Şerhi*, §5(1)(1)1.3.

[13] Karan, Kara ve Varan, *CMR Şerhi*, §6(1)(1).1.

[14] Türkiye, e-CMR Protokolüne 07.03.2017 tarih ve 6937 sayılı Kanun ile katılmayı uygun bulmuştur (RG: 31.03.2017 tarih 30024 sayı).

B) ULUSLARARASI DEMİRYOLU EŞYA TAŞIMASINDA

Uluslararası taşıma hukukunun yeknesaklaştırılması adına demiryolu eşya taşımaya ilişkin temel anlaşma “Bern Konvansiyonu” olarak da anılan “Demiryolu Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi” (Concernant le Contract de Transport International Ferroviaire des Merchandises – CIM)^[15]

1980 CIM m. 11 § 1’e göre, taşıma sözleşmesinin kurulmuş sayılabilmesi için eşya ile birlikte hamule senedinin de düzenlenerek taşıyıcıya teslim edilmiş olması gerekiyordu^[16]. 1980 CIM’in aksine, 1999 CIM’de hamule senedi artık uluslararası eşya taşıma sözleşmesinin kurulması için zorunlu koşul değildir. CIM hamule senedi, yalnızca demiryolu taşıma sözleşmesinin mevcudiyetine karine teşkil eden bir belge niteliğindedir^[17].

CIM açıkça hamule senedinin kim tarafından oluşturulması gerektiğini düzenlemese de, hamule senedindeki bilgilere ilişkin sorumluluğa ilişkin hükümler gönderenin hamule senedini düzenleme yükümlülüğüne sahip olduğunu ortaya koyar^[18]. CIM’de^[19] taşıyıcı olarak adlandırılan kişi, gönderen için bilgileri girse bile, 1999 CIM m. 8 § 1’e göre bu bilgiler için gönderenin sorumluluğu devam eder.^[20]

[15] CIM 1980 yılında imzalanmış ve 1893 yılında yürürlüğe girmiştir. Daha sonra 1924 yılında demiryolu ile yolcu taşımalarına ilişkin “Demiryolu Uluslararası Yolcu Taşıma Sözleşmesi” (Concernant le Contract de Transport Ferroviaire des Voyageurs – CIV) imzalanmış ve CIM ve CIV, “Demiryolu ile Uluslararası Taşıma Sözleşmesi” (Convention Relative aux Transports Internationaux Ferroviaires – COTIF) çatısı altında ek olarak düzenlenmiştir. COTIF ve ekleri 1999 yılında değiştirilmiş ve Türkiye 2005 yılında (RG: 24.12.2005 tarih ve 26033 mükerrer sayı) onaylamıştır. Konu hakkında detaylı bilgi için bkz. Nuray Ekşi, *Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşıma (CIM 1999)*, (İstanbul: Beta, 2020), 11.

[16] Sabih Arkan, *Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları*, (Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1987), 47.

[17] Ekşi, *Demiryolu*, 129.

[18] Ekşi, *Demiryolu*, 129; Wieske, “Papiere im Frachtrecht,” 92.

[19] 1999 CIM’in resmi metninde “taşımacı” ve “gönderici” kavramları kullanılmıştır.

[20] Yargıtay 11. . Hukuk Dairesi, E. 2015/9700, K. 2016/4642, 25.04.2016, Ekşi, *Demiryolu*, 139.

CIM hamule senedinin m. 7 § 1’de gösterilen zorunlu içeriği ihtiva etmesi gerekir. Taraflarca anlaşıldığı takdirde, zorunlu bilgilere ek bilgiler de eklenebilir. CIM m. 6 § 2’ye göre, hamule senedinde yer alan eksik veya hatalı bilgiler, taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkilemez. Ancak, eksik veya hatalı bilgiler, normalde sahip olacağı yasal sonuçları doğuramaz. Örneğin, hamule senedinde teslim tarihi belirtilmemişse, taşıyıcı gecikme tazminatı ödemek zorunda kalmayabilir^[21]. CIM m. 6 § 3’e göre, hamule senedi taşıyıcı ve gönderen tarafından imzalanır. İmzanın dışında damga, hesap makinesi kaydı veya başka uygun bir yöntem de kullanılabilir.^[22] Sevki mektubu her biri orijinal beş nüshadan oluşur. CIM, sevki mektubunun elektronik ortamda da düzenlenmesine olanak vermektedir (1999 CIM m. 6 § 9). 1999 CIM m. 17 ve 19’a göre, gönden ve gönderilenin haklarını kullanabilmesi ve eşya üzerinde tasarruf yetkisine sahip olabilmesi için, özellikle “ticari belge” olarak bilinen sevki mektubunun aslının kendilerinde bulunması gerekmektedir.^[23]

C) ULUSLARARASI HAVAYOLU EŞYA TAŞIMASINDA

Uluslararası havayolu taşımacılığında taşımaya ilişkin belgeleri yeknesaklaştıran ilk düzenleme 1929 yılında imzalanan “Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme” (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air) isimli Varşova Konvansiyonu’dur.^[24] Bu anlaşma daha sonra 1955 yılında Lahey Protokolü, 1971 yılında Guatemala City Protokolü, 1975 yılında Montreal Protokolleri ve 1961 yılında Guadalajara Ek Sözleşmesi ile tadil edilmiştir.^[25] 1999 yılında ise “Havayolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalar İçin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme” (Convention for

[21] Wieske, “Papiere im Frachtrecht,” 93.

[22] Ekşi, *Demiryolu*, 130.

[23] Wieske, “Papiere im Frachtrecht,” 93.

[24] Gökhan Turhan, *Uluslararası Hava Yolu Taşımalarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu*, (İstanbul: Oniki Levha, 2016), 44-45. Varşova Konvansiyonu 13.02.1933 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye bakımından Varşova Konvansiyonunun yürürlüğe girdiği tarih 23.06.1978’dir (RG: 01.03.1977 tarih ve 15877 sayı).

[25] Mezkûr tadiller hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Akkurt, Sami. *Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Konvansiyonlar Kapsamında Sivil Havayolu ile Yolcu*

he Unification of Certain Rules for International Carriage by Air) ismiyle Montreal Konvansiyonu imzalanmıştır.^[26] Hangi konvansiyonun uluslararası bir havayolu taşımacılığında geçerli olacağı, ilgili ülkelerin konvansiyona taraf olması ve onay durumuna bağlıdır.^[27]

Montreal Konvansiyonu ve Varşova Konvansiyonu'na göre, hava yük senedi düzenlemek, havayolu taşıma sözleşmesinin zorunlu bir şartı değildir. Montreal Konvansiyonu m. 4(1) ve Varşova Konvansiyonu m. 5, her havayolu eşya taşıması için hava yük senedi düzenlenmesini öngörmüştür. Bu belgelerin hiç veya gereği gibi düzenlenmemiş olması, taşıma sözleşmesinin kurulması veya geçerliliği üzerinde etkili değildir.^[28] Varşova Konvansiyonu m. 9'a göre, hava taşımacılığı Varşova Konvansiyonu hükümlerine göre yapılıyorsa ve hava yük senedi düzenlenmemiş ise, taşıyıcı Varşova Konvansiyonu'ndaki sorumluluk sınırlamalarına başvuramaz.^[29] Hava yük senedinin düzenlenmesi, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Air Transport Association–IATA) tarafından yayınlanan 600a ve 600b Kararlar ile yeknesaklaştırılmıştır.^[30]

Montreal Konvansiyonu m. 4/2 ve Montreal Protokolü No. 4, fizik hava yük senedi yerine, ilgili verilerin elektronik olarak iletilmesine ve “taşıma ile ilgili bilgileri içeren her türlü başka kayıta” hava yük senedinin düzenlenmesine izin vermektedir. Bu sayede, havayolu eşya taşımacılığı ile ilgili bilgilerin elektronik ortamda oluşturulması ve iletilmesi mümkün hale gelmektedir. Elektronik hava yük senedi, kağıt belgeye kıyasla veri iletiminde

Taşımacılığında Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk, (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2014), 143-154; Turhan, *Hava Yolu Taşımaları*, 47-55.

[26] Montreal Konvansiyonu 04.11.2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye bakımından Konvansiyon 26.03.2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir (RG: 01.10.2010 tarih ve 27716 sayılı).

[27] Wieske, “Papiere im Frachtrecht,” 95.

[28] Turhan, *Hava Yolu Taşımaları*, 22; Ülgen, Hüseyin. *Hava Taşıma Sözleşmesi*. (Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1987), 129.

[29] Ülgen, *Hava Taşıma Sözleşmesi*, 129.

[30] Ülgen, *Hava Taşıma Sözleşmesi*, 129; Wieske, “Papiere im Frachtrecht,” 95.

büyük kolaylık ve önemli maliyet tasarrufları sağlayabilir.^[31] Eğer hava yük senedi elektronik belge şeklinde oluşturulmuşsa, gönderenin taşıyıcıdan yazılı bir teslimat onayı ve bu belgenin makbuz olarak verilmesini isteme hakkı vardır (Montreal Konvansiyonu m. 4/2). Hava yük senedi, üç nüsha olarak düzenlenir (Montreal Konvansiyonu m. 7; Varşova Konvansiyonu m. 6). Hava yük senedinin kıymetli evrak vasfı bulunmamaktadır.^[32]

D) ULUSLARARASI DENİZ YOLU EŞYA TAŞIMASINDA

Deniz taşımacılığı hukuku, “International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading” (Konişmentoya Mütellak Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme – 1924 Lahey Kuralları),^[33] “Protocol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading” (Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.8.1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi)’nin Tadiline Dair Protokol – 1968 Lahey-Visby Kuralları),^[34] “The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea” (Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi – 1978 Hamburg Kuralları)^[35] ve muhtemelen gelecekte “United Nations Convention On Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea” (Tamamen veya Kısmen Deniz Yoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Anlaşması – 2009 Rotterdam Kuralları) tarafından şekillendirilir.

[31] Bu belgenin düzenlenmesi ve kullanımı, IATA Önerilen Uygulama (RP) 1670 tarafından belirlenmiştir ancak, bu uygulama IATA’nın yetki alanının dışındaki farklı konulardan kaynaklanan (gümrük prosedürleri, veri güvenliği ve altyapı gibi) zorluklarla karşılaşmaktadır. Bu hususta bkz. Wieske, “Papiere im Frachtrecht”, 95.

[32] Wieske, “Papiere im Frachtrecht,” 97. Hava yük senedinin kıymetli evrak olarak düzenlenmesinin mümkün olup olmadığı yönünde bir açıklık bulunmamakla birlikte, kıymetli evrak niteliğinde hava yük senedinin düzenlemeyeceğine ilişkin bkz. Ülgen, *Hava Taşıma Sözleşmesi*, 150.

[33] Türkiye bakımından 4.1.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir (RG: 22.02.1955 tarih ve 11082 sayı). Konvansiyon 1924 Hague Kuralları olarak da anılmaktadır.

[34] Lahey-Visby Kuralları, 23.6.1977’de yürürlüğe girmiştir.

[35] Konvansiyon 1.11.1992’de yürürlüğe girmiş; Türkiye tarafından onaylanmamış

Deniz taşımacılığındaki tipik belge konişmento (Bill of Lading)'dur.^[36] Konişmento, taşıyan tarafından düzenlenir. Konişmentonun kaç nüsha olarak düzenleneceği koşula bağlanmamış olmakla birlikte, uygulamada genellikle üç nüsha şeklinde düzenlenmektedir.

Konişmento, bir taşıma senedi olarak kullanıldığı gibi, taşımaya konu eşyayı temsil eden bir kıymetli evrak niteliğini de haizdir.^[37] Konişmento, emre, nama veya hamiline yazılı olarak düzenlenebilir. Emre yazılı konişmento, gönderilene düzenlenir ve bir *emre kaydı* ile *emre yazılı senet* haline gelir. Eğer senette bir gönderilen belirtilmemişse, konişmento “yükleten emrine” düzenlendiği kabul edilir.^[38] Emre yazılı senet vasfı nedeniyle konişmento üzerindeki hak, ciro (tam veya beyaz ciro) ve zilyetliğin geçirilmesi ile devredilebilir. Hamiline yazılı konişmento, ne bir *emrine kaydı* içerir ne de bir *hak sahibinin adını* belirtir. Konişmentoyu elinde bulunduran kişi, konişmentodan doğan haklara sahip olur. Taşıyan, hak sahibinin ismen belirtilmemesi nedeniyle kimlik doğrulaması yapmaz.^[39] Hamiline yazılı senetlerin devri zilyetliğin geçirilmesi ile sağlanır. Nama yazılı konişmento, gönderilenin adını içerir ancak bir emir kaydı yoktur. Sadece ismen belirtilen gönderilen, eşyayı boşaltma limanında teslim alma hakkına sahiptir. Nama yazılı konişmentodan doğan hakların üçüncü bir kişiye devri, gönderilenin yazılı bir devir beyanı (temlik beyanı) ile mümkündür.^[40]

[36] Konişmentonun tarihçesi hakkında bkz. Hakan Karan, *Elektronik Konişmento*, (Ankara: Turhan Kitabevi, 2024), 7-33

[37] Rayegân Kender, Ergon Çetingil, ve Emine Yazıcıoğlu. *Deniz Ticareti Hukuku–Temel Bilgiler (Cilt 1)*, (İstanbul: Oniki Levha, 2017), 183; Wieske, “Papiere im Frachtrecht”, 100. Konişmentonun senet vasfı dolayısıyla maddi hukuka ve usul hukukuna özgü sonuçlar doğurduğu ispat ve ihdas fonksiyonlarını içeren ikili bir işlevinin bulunduğuna ilişkin açıklamalar için bkz. Karan, *Elektronik Konişmento*, 41.

[38] Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti*, 184-185.

[39] Wieske, “Papiere im Frachtrecht,” 100.

[40] Wieske, bu nedenle, nama yazılı konişmentonun kıymetli evrak niteliğinin bulunmadığı, sadece bir ispat belgesi niteliğini haiz olduğunu ileri sürmektedir. Bkz. Wieske, “Papiere im Frachtrecht,” 100-101. Ancak senedin nama yazılı olması devir şeklini ve ileri sürülebilecek def'i imkanlarında değişiklik yaratmakta fakat kıymetli evrak niteliğinde bir değişikliğe sebebiyet vermemektedir.

Konişmento taşıyanın, eşyayı meşru hak sahibine teslim etme taahhüdünü içeren bir senet niteliğindedir. Eşyanın teslimi, konişmentonun türüne göre belirlenecek olan meşru hak sahibine bir konişmento nüshasının ibrazına karşılık yapılır. Zira kıymetli evrakta senetle hak iç içe geçmiştir. Taşıyanın konişmento ve içindeki bilgilere ilişkin olarak iyi niyetli alıcıya ve konişmentonun hamili olan tüm taraflara karşı yazılı sorumluluğu bulunmaktadır. Yukarıda değinildiği gibi, konişmento genellikle üç orijinal nüsha olarak düzenlenir, ancak gönderen tarafından farklı sayıda nüsha düzenlenmesi talebinde de bulunulabilir. İlk nüshanın sunulmasından sonra, konişmentonun kalan orijinal nüshaları eşyayı temsil fonksiyonunun yitirdiğinden geçerliliğini kaybeder.^[41] Ancak, aynı anda birden fazla meşru konişmento hamili ortaya çıkarsa, taşıyan tarafından eşyanın teslimi reddedilmeli ve eşya tevdi mahalline bırakılmalıdır^[42].

Taşıma konusu eşyanın semeninin ödeneceği anda ara satıcıların elinde bulunabilecek, eşyadan önce varma limanına ulaşabilecek, masraflardan tasarruf sağlayabilecek ve evrakta sahteciliği önleyecek belge arayışı, teknolojik yeniliklerin de devreye girmesiyle elektronik konişmentoyu ticari hayatın hizmetine sokmuştur.^[43] Elektronik konişmentonun içeriği, 1996 tarihli UNCITRAL Elektronik Ticaret Model Kanunu ile UNCITRAL Deniz Eşya Taşıma Tasarısı, CMI Elektronik Kaideleri, BOLERO Elektronik Konişmento Kaideleri gibi düzenlemelerde gösterilmiştir.^[44]

Uluslararası ticaret alanındaki gelişmeler neticesinde, konişmento yerine basit bir ispat belgesinin yeterli olacağı durumlarda *deniz yük senedi* düzenlenmesi gereksinimi doğmuştur.^[45] Deniz yük senedi, kıymetli evrak niteliği

[41] Karan, *Elektronik Konişmento*, 63-64.

[42] Wieske, "Papiere im Frachtrecht," 102. Karan, taşıyana birden fazla konişmento hamili müracaat ederse, ilk önce devir olunan nüsha hamilinin diğerlerine tercih olunması gerektiğini, ilk önce devredilen konişmentoların ciro tarihleri aynı ise, nüshaları devralanlar arasında müşterek mülkiyetin var olduğu farz edildiğini belirtmektedir (Karan, *Elektronik Konişmento*, 64).

[43] Karan, *Elektronik Konişmento*, 101-102.

[44] Karan, *Elektronik Konişmento*, 136-137.

[45] Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti*, 201.

taşımayan bir taşıma belgesidir.^[46] Deniz yük senedi, satış sözleşmesinin ifası için kıymetli evrak niteliği taşıyan bir belgeye ihtiyaç duyulmadığı durumlarda kullanılmaktadır.^[47] Eşyanın teslim alınması için deniz yük senedine sahip olunması ve senet üzerinde adı geçen hak sahibi tarafından senedin ibrazı gerekmez, bu da varış limanındaki gümrük işlemlerini hızlandırabilir.^[48]

Deniz yük senedi, konişmentonun deniz taşımacılığında vazgeçilmez olduğunun varsayılması sebebiyle Lahey Kuralları veya Lahey-Visby Kuralları gibi eski anlaşmalarda düzenlenmemiştir. Bir konşimento düzenlenmemişse, Lahey Kuralları da uygulanmaz, çünkü bunlar konşimento düzenlenmesi durumundaki hukuki ilişkileri düzenler.^[49]

E) ULUSLARARASI İÇ SUYOLU TAŞIMASINDA

Uluslararası iç suyolu taşımacılığı, Budapeşte Konvansiyonu olarak da bilinen CMNI (Convention de Budapest Relative au Contract de Transport De Marchandises en Navigation Interieure) tarafından düzenlenmektedir.^[50]

CMNI m. 11, 13 ve 14'e göre, iç suyolu taşımacılığında "Taşıma Belgeleri" olarak adlandırılan iki tür belge vardır: konşimento ve yük senedi^[51]. CMNI m. 11/1'e göre, konşimento veya sadece bir yük senedi düzenlenip düzenlenmeyeceğine gönderen karar verir. Ancak konşimento ve yük senedi taşıyıcı tarafından düzenlenir ve her ikisinin de içeriği aynıdır. Bu senetlerin

[46] Karan, *Elektronik Konişmento*, 100; Wieske, "Papiere im Frachtrecht," 102.

[47] Deniz yük senedi, satıcı ile arasında güven ilişkisi bulunan ve eşyayı tekrar satmak veya kredilendirme amacıyla bulunmayan alıcıların tercih ettiği ve ticari fonksiyonunun konişmentoya oranla sınırlı olması sebebiyle petrol, maden, tahıl gibi eşyalar için kullanılmasının düşünülemeyeceği bir taşıma belgesi olduğu yönünde bkz. Karan, *Elektronik Konişmento*, 100.

[48] Wieske, "Papiere im Frachtrecht," 102.

[49] Wieske, "Papiere im Frachtrecht," 102.

[50] Bu sözleşme 22 Haziran 2000 tarihinde Budapeşte'de imzalanmış ve 1 Nisan 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

[51] Stelzel, Philip. *CMNI-Theorie und Anwendung in der Donaupraxis*. (Vienna: Institut für Transportwirtschaft und Logistik. 2011), 93. doi: 10.57938/0ba5dbce-e7cd-49de-b95b-557e0dd567fe

bulunmaması veya içeriğinin eksik ya da hatalı düzenlenmiş olması taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkilemez.^[52]

CMNI'nin 13. maddesine göre; konşimento, sadece bir taşıma belgesi değil, aynı zamanda bir kıymetli evrak niteliğini de haizdir. Bu nedenle konşimento, içeriğinde belirtilen eşyanın mülkiyetini temsil eder. Yalnızca konşimento hak sahipliği üzerinde etki yaratabilir, yani mülkiyetin devrini temsil eder, yük senedi bu etkiye sahip değildir. Konşimentonun içeriği, taşıyıcı ve gönderilen (taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan üçüncü kişiler) arasındaki ilişkide hak yaratıcı bir etkiye sahiptir.^[53]

Taşıma belgesi ister konşimento olsun isterse yük senedi niteliğinde olsun, eşya ile ilgili bilgileri gereği gibi içermiyor ise, taşıyıcı çekince koyabilir. Eşyanın miktarı bilgilerinin doğru olmadığı veya belirsiz olduğu, eşyanın dıştan görülebilir kusurlarının bulunduğu gibi durumlar bu çekincelere örnek olarak gösterilebilir.

F) MULTİMODAL TAŞIMALARDA

Taşıma modlarının her birisinin diğerine göre maliyet, taşıma süresi, taşıma faaliyetinde karşılaşılabilecek riskler, kapıdan kapıya teslim gibi avantajı ve dezavantajı bulunmaktadır. Bu avantaj ve dezavantajlar göz önünde bulundurularak en az iki farklı taşıma modu ile tek bir eşyanın taşınması multimodal taşıma adı verilen yöntem ile gerçekleştirilmektedir.^[54] Multimodal taşımalar için, güçlü mali yapıları sayesinde ilk olarak deniz taşıyanlarının bu taşımacılık faaliyetine girmelerin neticesinde konşimentoyu uyarlamış ve multimodal taşıma konşimentosu (combined bill of lading–multimodal transport document) ortaya çıkmıştır.^[55]

Multimodal taşımalarda meslek birlikleri (ICC, FIATA, BIMCO) tarafından taşıma belgeleri düzenlenmiş ve yeknesaklaştırılmaya çalışılmıştır. FIATA Konşimentosu, Uluslararası Taşıma Acenteleri Birliği Federasyonu

[52] Stelzel, *CMNI*, 49; Wieske, "Papiere im Frachtrecht," 98.

[53] Wieske, "Papiere im Frachtrecht," 98.

[54] Burak Adıgüzel, *Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu*, (Ankara: Adalet Yayınevi, 2015), 2.

[55] Karan, *Elektronik Konşimento*, 70.

(FIATA) tarafından yayınlanan ve uluslararası multimodal taşımacılıkta kullanılan bir taşıma belgesidir. ICC'nin 1975 yılı Multimodal Taşıma Belgesi Hakkındaki Yeknesak Kurallar'ında (ICC Uniform Rules for a Combined Transport Document) multimodal taşıma konişmentosunun emtia senedi olduğu açıkça vurgulanmıştır.^[56] FIATA Konişmentosu, ICC'nin UCP 600'ünün (Belge Akreditifleri için Tek Tip Kurallar ve Uygulamalar) 19. maddesine göre akreditif kabul edilebilir bir belge niteliğindedir. Ayrıca, *emrine kaydı* içermesi halinde FIATA Konişmentosu, kıymetli evrak niteliği de taşır.^[57] FIATA Konişmentosu, eşyanın taşınması ve teslim edilmesiyle ilgili bilgileri içerir.

Taşıma işleri komisyoncuları da faaliyetlerine özgü birtakım belgeler kullanmaktadırlar. Ticari işlerde, teslim makbuzu olarak FCR (*Forwarding Certificate of Receipt*) ve taşıma belgesi olarak FCT (*Forwarding Certificate of Transport*) yaygın olarak kullanılmaktadır. Bu belgeler, çoğu zaman taşıma işleri komisyoncusunun kendi oluşturdukları belgelerdir.^[58]

[56] Karan, *Elektronik Konişmento*, 70.

[57] Wieske, "Papiere im Frachtrecht," 104.

[58] Wieske, "Papiere im Frachtrecht," 104.

SONUÇ

Taşıma belgeleri, taşıma hukukunda önemli bir rol oynar ve taşıma sözleşmesinin başarılı bir şekilde yerine getirilmesine hizmet eder. Farklı taraflar için taşıma sürecinde önem taşıyan çeşitli işlevler yerine getirirler. İlk olarak bilgilendirme işlevini haizdirler. Bu belgeler, taşıma sözleşmesinin tarafları (gönderen, taşıyıcı), taşıma sözleşmesinin ilgilisi olarak gönderilen ve diğer ekonomik olarak ilgili kişiler (örneğin bankalar, sigorta şirketleri) arasında bilgi alışverişine aracılık eder. Bunun yanı sıra, taşıma belgeleri aynı zamanda bir ispat işlevi de görür. Bu yönüyle, taşıma sözleşmesinin yapıldığını ve içeriğini ispata yarar ve çoğunlukla bir karine oluşturur. Taşıma belgeleri genellikle bir makbuz işlevi de görür, yani bir alındı belgesidirler. Böylelikle, eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığı karinesi ortaya çıkar. Öte yandan, taşıma belgesi, kendisine sahip olmayan kişilerin taşıyıcıya talimat vermesini kural olarak engelleyici bir işleve de sahiptir. Taşıma belgesinin kıymetli evrak niteliğini haiz olduğu durumlarda ise bu belge, eşyayı temsil eder. Bu niteliği, taşıma belgesi yoluyla eşyanın hukuki işlemlere (satım, kira, rehin gibi) konu olmasını sağlar. Ayrıca, taşıma belgesi bir kıymetli evrak olarak düzenlenmiş olsa bile, gönderen ile taşıyıcı arasındaki ilişkide sözleşmesi hükümleri öncelikle uygulanır. Ekonomik açıdan bakıldığında, diğer taşıma türlerinden ziyade deniz taşımacılığında konişmentonun kıymetli evrak niteliğinde olmasının kendi içerisinde mantıklı bir nedene dayandığı söylenebilir. Çünkü uzun süreli deniz taşımasında taşınan eşya, tacirin sermayesinin azalmasına sebebiyet verebilir.

Bahsedilen taşıma belgeleri, saf taşıma belgeleri veya kıymetli evrak niteliğinde olanlar da dahil olmak üzere, geçmiş yüzyılın ortalarından önce ortaya çıkmıştır. Kağıtların irade beyanlarını belgelemek ve taşımak için kullanılması, ticarete önemli bir adımdır ve tüccarlar ile taşıyıcılar arasındaki iş bölümünü sağlamıştır. Modern ekonomik yaşam, dijitalleşmenin etkisiyle büyük bir dönüşüm geçirmektedir. Bu dönüşüm, uluslararası taşımacılık sektöründe de kendini göstermekte ve kâğıt tabanlı taşıma belgelerinin yerini elektronik taşıma belgelerine bırakmasına neden olmaktadır. Bir zamanlar kâğıt üzerinde düzenlenen ve taşınan hava yük senedi gibi taşıma belgeleri artık elektronik ortamda oluşturulmakta ve paylaşılabilir. Benzer durum, elektronik CIM hamule senedi, elektronik CMR sevk mektubu ve elektronik konişmentonun ortaya çıkmasında da etkili olmuştur. Elektronik taşıma belgelerine ilişkin düzenlemeler uluslararası anlaşmalarda; 1999 CIM,

1999 Montreal Konvansiyonu, 2000 CMNI, 2008 CMR Ek Protokolü, 2009 Rotterdam Kuralları şeklinde düzenlenmiştir.

Elektronik taşıma belgelerine geçiş, finansal işlemleri kolaylaştırma, maliyetleri düşürme ve verimliliği artırma potansiyeline sahiptir. Ancak bu dönüşüm, bu dijital varlıkların özgünlüğünü, güvenliğini ve bütünlüğünü sağlamada önemli yasal ve teknik zorlukları da beraberinde getirmektedir. Elektronik belge, belgelerin sahteciliği ve kimlik doğrulama gibi konularda yeni zorlukları da beraberinde getirmektedir. Mevcut deneyimler ışığında, elektronik belgelerin uluslararası ticarete güvenli bir şekilde kullanılabilmesi için, bu belgelerin merkezi bir kuruluş tarafından idare edilmesi, emanete alınması ve doğrulanması gerekmektedir.

SEÇİLMİŞ KAYNAKÇA

- Adıgüzel, Burak. *Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu*. Ankara: Adalet Yayınevi, 2015.
- Akkurt, Sami. *Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Konvansiyonlar Kapsamında Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığından Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk*. Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2014.
- Arkan, Sabih. *Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1987.
- Dubischar, Roland. *Grundriss des gesamten Gütertransportrechts*. Frankfurt am Main: Metzner, 1987.
- Ekşi, Nuray. *Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşıma (CIM 1999)*. İstanbul: Beta, 2020.
- Karan, Hakan. *Elektronik Konişmento*. Ankara: Turhan Kitabevi, 2024.
- Karan, Hakan, Özgenur Kara, ve İzel Varan. *Karayolunda Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi Hakkında Konvansiyon–CMR Şerhi*. 2. Baskı, Ankara: Yetkin Yayınları, 2020.
- Kender, Rayegân, Ergon Çetingil, ve Emine Yazıcıoğlu. *Deniz Ticareti Hukuku–Temel Bilgiler (Cilt 1)*. İstanbul: Oniki Levha, 2017.
- Stelzel, Philip. *CMNI–Theorie und Anwendung in der Donaupraxis*. Vienna: Institut für Transportwirtschaft und Logistik. 2011. doi: 10.57938/0ba5dbce-e7cd-49de-b95b-557e0dd567fe
- Turhan, Gökhan. *Uluslararası Hava Yolu Taşımalarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu*. İstanbul: Oniki Levha, 2016.
- Ülgen, Hüseyin. *Hava Taşıma Sözleşmesi*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1987.
- Wieske, Thomas. “Papiere im Frachtrecht.” *Schaden im Waretransport* içinde, yazar Andreas Furrer Barbara Klett, 81-110. Zürich: Schulthess, 2016.