

Hukuk Fakültesi Dergisi
Ankara Hacı Bayram Veli University
Faculty of Law Review

ISSN: 2651-4141 e-ISSN: 2667-4068
Cilt / Volume 30 Nisan / April 2026 Sayı / No. 2

**DEVREDİLEBİLİR TAŞIMA SENETLERİ HAKKINDA UNCITRAL
KONVANSİYONU VE KONVANSİYONUN NAVLUN İLE KARMA
TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ BAĞLAMINDA ETKİLERİ**

UNCITRAL CONVENTION ON NEGOTIABLE CARGO DOCUMENTS
AND ITS RAMIFICATIONS ON CARRIAGE OF GOODS BY SEA AND
MULTIMODAL TRANSPORT

Selim CİĞER* 

ÖZET

Yükü temsil ederek yükün taşıma esnasında üzerinde tasarrufta bulunmak imkanı sağlayan ve kolaylıkla devir kabiliyetini haiz olan bir kıymetli evrak olarak konişmentonun mevcut taşıma belgeleri arasında eşsiz bir konumu bulunmaktadır. Fakat UNCITRAL VI. Çalışma Grubu bünyesinde sürdürülen ve büyük ölçüde tamamlanan çalışmalar neticesinde bu durum yakın gelecekte değişebilir. Nitekim, UNCITRAL tarafından hazırlanan milletlerarası antlaşma taslağı ile taşımanın hangi taşıma yolu ile gerçekleştirildiğinden bağımsız olarak tüm taşıma sözleşmeleri uyarınca düzenlenebilecek ve yükü temsil ederek hamiline tasarruf imkanı sağlayan devredilebilir nitelikte taşıma senetleri ihdas edilmesi öngörülmektedir. Taslağın nihai metni kısa süre önce tamamlanarak Komisyona sunulmuş, komisyon görüşmeleri ve onayını müteakiben taslağın Genel Kurula gönderilmesi beklenmektedir. Bu

* **Dr. Öğr. Üyesi**, Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı/ISPARTA, **E-Posta:** selimciger@sdu.edu.tr, **ORCID:** 0000-0002-7546-7612, **DOI:** 10.34246/ahbvuhfd.1746534.

- **Atıf Şekli/Cite As:** Cığır, Selim, “Devredilebilir Taşıma Senetleri Hakkında UNCITRAL Konvansiyonu ve Konvansiyonun Navlun ile Karma Taşıma Sözleşmeleri Bağlamında Etkileri”, HBV-HFD, 2026, C. 30, S. 2, s. 855-914.
- **İntihal/Plagiarism:** Bu makale intihal programında taranmış ve en az iki hakem incelemesinden geçmiştir./This article has been scanned via a plagiarism software and reviewed by at least two referees.



bakımdan Taslak Konvansiyon'un içinde bulunduğumuz yıl sonuna doğru imzaya açılması kuvvetle muhtemel görülmektedir. Fakat, konvansiyonun son taslağı incelendiğinde metinde bazı aksaklık ve eksikliklerin bulunduğu, göze çarpmaktadır. Özellikle, konvansiyonun navlun sözleşmeleri bağlamında uygulama alanı, taşıma senedinin düzenlenme usulü ve karma taşıma sözleşmeleri açısından ikili kulvar yaklaşımının isabeti bağlamında bazı tereddütler mevcut olduğu işaret edilebilir. Bu durum, konvansiyon hakkında çeşitli hükümet ve uluslararası kuruluşlar tarafından bildirilen görüşler ile de sabit görünmektedir. Dolayısıyla, konvansiyonun, uluslararası ticarete muhtemel etkileri de göz önünde bulundurulduğunda, hazırlık çalışmalarının bir süre daha sürdürülerek konvansiyon metnindeki aksaklıkların giderilmesinde isabet olduğu değerlendirilmektedir.

Anahtar Kelimeler: *UNCITRAL, Devredilebilir taşıma senetleri, Taşıma senedi, Konişmento, Navlun sözleşmeleri, Karma taşıma sözleşmeleri.*

ABSTRACT

The bill of lading holds a unique position among current transport documents as a negotiable instrument widely recognised as a document of title, enabling the holder to transfer constructive possession by simply transferring the document. However, this may change in the near future as a result of the work conducted within the UNCITRAL Working Group VI. Indeed, the UNCITRAL has been working on a draft international convention which envisions the creation of transferable transport documents that may be issued under all contracts of carriage, regardless of the mode of transport, and will constitute documents of title, thereby emulating the functions of bills of lading. The final version of the draft has recently been completed and submitted to the Commission, and pending the Commission's approval, it is on track to be submitted to the General Assembly. In this respect, it is highly likely that the draft convention will be opened for signature towards the end of this year. However, upon examining the final draft of the convention, certain deficiencies and shortcomings become apparent. In particular, doubts have been raised regarding the scope of application of the convention in the context of carriage of goods by sea, the methods for issuing transport documents, and the appropriateness of the dual-track approach, which relies on the application of existing transport law regimes, for the multimodal transport contracts. These concerns appear to be confirmed by comments from various governments and international organizations on the convention. Therefore, it is argued here that the convention text requires further work and ought to be returned to

the working group; otherwise, it is likely to cause significant disruption to international trade in its current form.

Keywords: *UNCITRAL, Negotiable cargo documents, Transport documents, Bill of lading, Carriage of goods by sea, Multimodal transport.*

EXTENDED ABSTRACT

The bill of lading holds a unique position among current transport documents as a negotiable instrument widely recognised as a document of title, enabling the holder to transfer constructive possession by simply transferring the document. However, this may change in the near future as a result of the work conducted within the UNCITRAL Working Group VI. Indeed, UNCITRAL has been working on a draft international convention which envisions the creation of transferable transport documents, namely negotiable cargo documents (the NCD), which may be issued under all contracts of carriage, regardless of the mode of transport, and will constitute documents of title, thereby emulating the functions of bills of lading. The final version of the draft has recently been completed and submitted to the Commission, and pending the Commission's approval, it is on track to be submitted to the General Assembly. Consequently, it is highly likely that the draft convention will be opened for signature towards the end of this year. Moreover, considering that only three state parties are needed, there is a very good chance that the draft instrument will enter into force in the near future. However, upon examining the final draft of the convention, certain deficiencies and shortcomings become apparent. This paper argues that three issues have the potential to cause significant legal uncertainty. The first, and main issue is the potential conflict between the new Convention and the existing legal regime governing bills of lading. Though the legal underpinnings and exact mechanisms underlying the bill of lading's functions differ across legal systems, there is considerable uniformity in many jurisdictions regarding the law and practice concerning the bill of lading. Currently, being widely regarded as the only document of title to goods in many jurisdictions, the bill of lading has an irreplaceable position in international commerce, enabling the sale of goods during transport and playing a crucial role in trade finance. The new convention provides an alternative transport document to the bill of lading, closely emulating its functions. However, the interrelations between the bill of lading and the NCD envisioned under the draft convention seem to have received only cursory treatment, and the potential conflicts between these regimes were not deliberated in detail. This is partly due to differing opinions regarding whether the carriage of goods by sea ought to be included

within the scope of the draft convention, and as the delegates were unable to decide on the matter in the first few sessions during the preparatory work, the issue was postponed until the final session, where the majority decided to include it, following a brief discussion. Therefore, certain issues regarding the interaction between bills of lading and negotiable cargo documents lack clear guidance, resulting in significant legal uncertainty. Another, similar issue exists regarding multimodal transport contracts. In order to minimise the risk of conflict between the existing transport conventions, the draft convention avoids regulating matters relating to the carrier's liability under the contract and assumes that the liability would be governed by existing international transport conventions as well as applicable domestic regulations. However, this approach completely disregards the fact that currently there is no mandatory international regime applicable to multimodal transport and there is a considerable lack of uniformity regarding the solutions adopted to regulate multimodal transport throughout different jurisdictions. Therefore, it is nearly impossible to predict what laws would govern the carrier's liability in the context of multimodal transport, and this considerably erodes the viability of using the NCD to act as collateral, since banks may potentially end up with no legal recourse against the carrier, which ultimately goes against the main purpose of the draft convention. However, the problems with the convention are not confined to its relationship with other instruments or legal regimes, but also concern the essential mechanisms envisaged under the draft. Indeed, the very subject of issuing of the NCD harbours inherent ambiguities: the final draft permits issuance of the NCD as a standalone document only if no other transport document has been issued. Consequently, in other cases, the only possible route is to issue an NCD by annotating an existing transport document; however, this may cause conflicts with other international transport conventions, such as COTIF/CIM, which prohibit the transport document from functioning as a document of title. It is not wholly clear whether this result is intended despite contrary statements found in travaux préparatoires or is simply due to a drafting error; but it evidently demonstrates that the draft lacks the necessary level of refinement. These concerns appear to be echoed in comments submitted by various governments and international organizations regarding the convention; however, the Convention is widely regarded as on track to be adopted by the General Assembly. Regardless, it is argued here that the convention text requires further work and, although it is unlikely at this stage, ought to be returned to the working group; otherwise, it is highly probable to cause significant disruption to international trade in its current

form.

GİRİŞ

Hukuk düzeni tarafından kıymetli evrak niteliğini haiz bulunup, yükü temsil ettiği geniş şekilde kabul edilen tek taşıma belgesi, halen, konişmentodur. Ancak yakın bir gelecekte bu durum değişebilir. Gerçekten de halihazırda Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu'nun (UNCITRAL) VI. Çalışma Grubu tarafından yürütülen çalışmalar doğrultusunda diğer taşıma yollarında da kullanılabilir devredilebilir bir taşıma senedi ihdas edilmesi amacıyla bir taslak uluslararası konvansiyon hazırlanmaktadır. Dolayısıyla başarıyla tamamlanarak, yürürlüğe girmesi halinde konişmentonun diğer taşıma belgeleri arasındaki eşsiz konumunun sebebi olan kıymetli evrak niteliğini diğer taşıma senetleri ile paylaşacağı söylenebilir.

Bu çalışma ile UNCITRAL tarafından hazırlanmış olan Devredilebilir Taşıma Senetleri hakkındaki uluslararası konvansiyon taslağının incelenmesi amaçlanmaktadır. Bu doğrultuda, aşağıda önce genel olarak taşıma belgeleri kısaca incelenecek, sonrasında da devredilebilir taşıma senetleri ile ilgili çalışmaların kısaca tarihçesi ve amacı üzerinde durularak, ana hatlarıyla taslak hükümleri incelenecektir. Daha sonra, ise özellikle taslağın deniz ticareti ve taşıma hukukunda yaygın olarak kullanılan taşıma belgeleri ve bu belgelerin tabi oldukları hukuki rejimler ile uyumu bakımından özellik gösterebileceği değerlendirilen bazı hükümlerine işaret edilerek, muhtemel problemlere dikkat çekilecektir.

I. KONİŞMENTO, TAŞIMA BELGELERİ VE KARMA TAŞIMALAR

Uluslararası ticarete, yük taşıma sözleşmelerinin ifası bağlamında, taşımaya konu olan yüke ve ifa edilen taşımaya ilişkin bilgi içeren belgeler mutata olarak kullanılmaktadır. Bu belgeler, taşımının gerçekleştiği yol veya ortama (*mode*) göre değişen isimlerle anılmalarına karşın aralarında pek

çok ortak nokta mevcuttur. Gerçekten de, hava¹, demir², kara³, deniz⁴ veya iç su⁵ yolu taşımasında kullanılmaları ve farklı isimler taşımalarına karşın, bütün taşıma belgelerinin ispat aracı işlevini haiz olduğu söylenebilir.⁶ Bu bağlamda, Türk taşıma hukukunun genel hükümleri niteliğini de haiz bulunan IV. Kitap hükümleri⁷ uyarınca düzenlenen taşıma senedi tipik bir örnek teşkil eder. Nitekim, TTK m. 857’de sayılan kayıtları içerecek olan taşıma senedi, m. 858 bağlamında iki tarafça imzalanmak kaydıyla, “taşıma sözleşmesinin yapıldığına, içeriğine ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına kanıt”

¹ “Hava yük senedi”, Sivil Havacılık Kanunu (SHK), madde (m.) 110; “air waybill” ve “cargo receipt” Uluslararası Hava Yolu Taşımaya İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Antlaşma (Montreal Konvansiyonu MK) (The Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air), RG 14.4.2009/27200, m. 5, (Hava sevk fişi ve kargo makbuzu, resmi çeviri bkz. RG 1.10.2010/27716; alternatif olarak, hava yolu taşıma senedi veya yük makbuzu olarak çevirmek mümkündür bkz. Çiğler, Montreal Konvansiyonu, s. 377.); uygulama ve doktrinde hava yük senedi yerine “hava konişmentosu” kavramı da kullanılmaktadır. Ancak bu terim belgenin kıymetli evrak niteliği ile ilişkili değildir. Bkz. Sözer, Havayolu, s. 81 ve s. 96-97.

² “Hamule senedi”, Rumeli Demiryolları İşletme Nizamnamesi, m. 5; “taşıma belgesi” Demiryolu ile Uluslararası Taşıma Sözleşmesi (COTIF - Convention Relative aux Transports Internationaux Ferroviaries) ve B eki Demiryolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesiyle İlgili Birleşik Hükümler (CIM - Concernant le Contract de Transport International Ferroviaire des Marchandises), RG 1.6.1985/18771, m. 12; doktrinde “hamule senedi” şeklinde kullanım yaygındır. Bkz. Seven, s. 65.

³ “Taşıma senedi” ve “yük senedi”, Türk Ticaret Kanunu (TTK), m. 856 ve 859; ikisinin de kıymetli evrak niteliği bulunmamaktadır. Bkz. TTK 856 madde Gerekeşi, TBMM “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)”, (TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96), 295 vd; Seven s. 47 ve 62; krş. Adıgüzel, Taşıma Hukuku, 97. Alman hukuku’nda ise yük senedi kıymetli evrak şeklinde düzenlenebilir. Bkz. Oyal, s.136 vd. Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı için Mukavele Sözleşmesi (CMR) (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road), RG 4.1.1995/22161, m. 4,’te “consignment note” olarak ifade edilen belge ise resmi çeviride “sevk mektubu” olarak ifade edilmekteyse de alternatif olarak “taşıma senedi” şeklinde çevrilebilir. Bkz. Kendigelen/Aydın, s. 501.

⁴ “Konişmento” ve “deniz yük senedi” TTK, m. 1228 ve 1242. Bkz. Yazıcıoğlu, Deniz Yük Senedi, s. 651; Konişmentoya Müteallik bazı Kaidelerin Tevhidi hakkındaki Milletlerarası Sözleşme, Lahey Kuralları (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, The Hague Rules), RG 22.2.1955/8937, m. 1(b); (“konişmento” ve “emtia senedi” bkz. Atamer ve Stüzel, s. 181).

⁵ “Consignment note” ile “bill of lading”. Bkz. İç Su Yolları ile Yük Taşınması Konulu Sözleşmeler ile İlgili Budapeşte Konvansiyonu (CMNI - Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway) m. 1.6; (“taşıma senedi” ve “konişmento” bkz. Çiğler, CMNI, s. 1389).

⁶ Seven, s. 45 ve 48.

⁷ Bkz. Kula, Taşıma Hukuku, s.14; Seven, s. 21.

oluşturduğu gibi, maddede sayılan şartlar çerçevesinde⁸, yüke, yükün ambalajına, haricen durumuna, paketlerin sayısına, işaretleri, numaralarına ve eşyanın ağırlığı, miktarı ya da paketlerin içeriğine ilişkin olarak da karine teşkil edebilir. Çoğunlukla münhasıran karayolu taşıması için kullanılan taşıma senedinin bu fonksiyonları, farklı isimler taşımalarına karşın, belirli bir taşıma sözleşmesi bağlamında düzenlenen hava yük senedi⁹, hamule senedi¹⁰, konişmento¹¹ ve iç su yolu taşıma senedi¹² vs. gibi diğer asli taşıma belgeleri için de geçerlidir.

Bununla beraber, taşıma belgelerinden birinin diğerlerinden belirgin bir şekilde ayrıldığını söylemek mümkündür. Zira, ağırlıklı olarak deniz yolu ve kısmen de iç su yollarında gerçekleştirilen yük taşıma faaliyetleri bağlamında kullanılan konişmento¹³, diğer taşıma belgelerinden farklı şekilde kıymetli evrak niteliğini haiz olup bu niteliği sebebiyle taşıma esnasında kolaylıkla yükün satımına cevaz verdiği için de uluslararası ticarete eşsiz bir konuma sahiptir. Öte yandan, konişmentonun ortaya çıkışında belirli bir hukuki düzenlemenin öncülük etmediğini, aksine konişmentonun fonksiyonlarının ticaretin gelişim sürecinde yüzyıllar içinde ihtiyaçlara paralel biçimde şekillendiğini ifade

⁸ Bkz. TTK m. 858/2 ve 858/3.

⁹ MK m. 11.

¹⁰ COTIF – CIM m. 7 ve 12.

¹¹ TTK m. 1242; ve LK, m. III.3-4.

¹² CMNI, m. 11.

¹³ Bu çalışma bakımından, TTK'daki tercih ile paralel şekilde, konişmento kelimesi kullanılacaktır. Öte yandan uygulamada sıklıkla ilgili terimin “konşimento” olarak ifade edildiği görülmektedir. Esasen, bu ikinci varyasyonun fonetik olarak terimin aslına daha uygun olduğu işaret edilebilir. Zira, terimin kökenine, kaptanın yükü teslim aldığına dair ikrarı anlamında kullanılan Latince “*cognoscere*” (tanımak, ikrar etmek, Oxford Latin Dictionary, s. 380) kelimesinin kaynaklık ettiği ifade edilmektedir. Bkz. Çağa – Kender, s. 65; Uluğ, s. 784. Nişanyan Sözlük’e göre ise bu kökten türetilen ve “1. tanıma, teyit, 2. deniz ticaretinde teyit belgesi” anlamına gelen İtalyanca “*conoscimento*” sözcüğü konşimento kelimesinin kaynağı olarak ifade edilmektedir. Bkz. Nişanyan Sözlük, Konşimento, (<https://www.nisanyansozluk.com/kelime/kon%C5%9Fimento>, Erişim Tarihi: 19.07.2025). Muhtemelen bu kaynaktan hareketle, bazen doktrinde de bu köke atıf yapıldığı görülmekteyse de (örneğin, Taş, s. 51-52) kelimenin İtalyanca’dan dilimize geçtiği şüphelidir. Zira, İtalyanca’da konişmento yerine, “bilme, anlama hali veya bilinç” anlamına gelen (bkz. Zingarelli, s. 413) “*conoscimento*” sözcüğünden ziyade “*polizza di carico*” terimi yaygın şekilde kullanılmaktadır. Bkz. Code-luppi, s. 1212; Ricci, s. 27-28. Hatta Kanunname-i Ticaret-i Bahriye’de (1864) dahi bu terim doğrudan konişmentonun karşılığı olarak kullanılmıştır. Bkz. Aybay, s. 607. Dolayısıyla, konşimento şeklindeki kullanımın ya sözcüğün İspanyolca karşılığı olan “*conocimiento de embarque*” ya da Fransızca karşılığı olan “*connaissance*” kelimelerinin (bkz. Ricci, s. 27-28) Türkçe’ye uyarlanmasından doğmuş olması daha muhtemel görülmektedir.

etmek gerekir.¹⁴ Gerçekten de ilk konişmento örnekleri¹⁵ genellikle makbuz özelliğini haiz olup, gemiye belirli bir yükün yüklendiğini tevsik ettiği gibi, bir taşıma taahhüdü ile birlikte yükün kime teslim edileceğine ilişkin de talimatlar içermekteydi.¹⁶ Dolayısıyla, bu belgelerin esasen taşıma senedinin ilk örneklerini oluşturduğu söylenebilirse de modern anlamda konişmentonun ancak geçtiğimiz bir kaç yüzyıl içerisinde ortaya çıktığını işaret etmek gerekir.¹⁷ Nitekim, konişmentonun taşıma senedinden farklılaşmasını sağlayan kıymetli evrak niteliğine dair ilk emareler için on altıncı yüzyılın sonlarını beklemek gerekmiştir. Zira, bu dönemden kalan konişmento örneklerinde senedin devredilebilir olduğuna ve konişmentonun ibrazı ve teslimi ile asıl şekilde düzenlenen diğer parçalarının hükümden düşeceklerine dair kayıtlara sıklıkla rastlanmaktadır.¹⁸ Bu değişikliğin ticaret hayatındaki değişim ile açıklanması mümkündür; çünkü, taşıma esnasında yükün satımının giderek artan biçimde yaygınlaşması ile birlikte, artık gemi yola çıktığında taşınan malların alıcısı, çoğu zaman, bilinmemeye başlamıştır.¹⁹ İşte, taşıyanın varma limanında, yükü sadece konişmentonun hamiline, konişmentonun ibrazı üzerine teslim etmek konusundaki taahhüdünün konişmentoda yer almaya başlaması bu türden ticari ihtiyaçlara hizmet etmek üzere ortaya çıkmıştır. Zira, yalnızca konişmento hamilinin teslimi talep hakkının bulunduğu kabulü sonucunda taşınmakta olan malların alıcısı gereken güvenceye kavuşmuş bulunmaktadır.²⁰ Doğal olarak bunun için konişmentonun üçüncü kişilere kolaylıkla devrinin de mümkün olması gerekir, ki tarihi vesikalar on yedinci yüzyıldan itibaren konişmentonun ciro edilebilir şekilde düzenlendiğini göstermektedir.²¹ Böylelikle, ‘ambarın anahtarı’²² şeklinde ifade edilen konişmento yükü temsil

¹⁴ Cao/Qiu/Wang, s. 6.

¹⁵ Tahmini olarak yüke ilişkin gemide veya limanda tutulan kayıtların tarihini yaklaşık bin sene öncesine kadar götürmek mümkündür. Bkz. Mitchelhill, s. 1; Du Toit, s.15. Fakat, modern anlamda konişmentonun atası sayılabilecek örneklere genellikle 14. Yüzyıldan itibaren rastlanıldığı ifade edilebilir. Bkz. Aikens/Lord/Bools, s. 1; Du Toit, s. 17-18; Pejovic, s. 5 vd. Öte yandan Grönfors, başka bir kaynaktan naklen 2. Yüzyıldan kalma bir kayda atıf yapmakla beraber, bu belgenin gerçekliğinden şüphe eder görünmektedir. Bkz. Grönfors, s.10.

¹⁶ Aikens/Lord/Bools, s. 3; Gaskell/Asariotis/Baatz, s. 1-2; Grönfors, s. 11.

¹⁷ Grönfors, s. 9; Karan, s. 9.

¹⁸ Aikens/Lord/Bools, 3-4.

¹⁹ Aikens/Lord/Bools, 3-4.

²⁰ Stevens, s. 21.

²¹ Du Toit, s. 21.

²² *Sanders v Maclean & Co.* (1883) 11 Q.B.D. 327, 341.

eden bir senet olarak (*document of title to goods*)²³ kabul edilmeye başlamış ve yükün denizde taşınmakta olmasına rağmen satımına imkan sağlayarak ticarete önemli bir işlevin karşılanmasına hizmet etmiştir.²⁴ Bununla beraber, konişmentonun hukuki temelleri bu dönemde halen büyük ölçüde ticari teamüle dayanmaktadır.²⁵ Konişmentonun hukuk düzeni tarafından tanınması için ise on sekizinci yüzyılın sonlarını beklemek gerekmektedir. Nitekim, 1794’de *Lickbarrow v Mason*²⁶ davasında, bu yöndeki ticari teamül ilk kez mahkemece tanınarak, konişmento İngiliz hukuku bağlamında yükü temsil eden bir senet olarak kabul edilmiştir.²⁷ Benzer olarak, 1859’da Fransız Yüksek Mahkemesi tarafından konişmentonun yükü temsil ettiği ve ciro edilerek devrinin, yükün mülkiyetinin de devrini mümkün kılacağı hükme bağlanmıştır.²⁸ Almanya’da da hazırlık çalışmaları 1849’da başlayan Alman Ticaret Kanunu’nda²⁹ açıkça konişmentonun devri ile yükün zilyetliğinin devrinin aynı hukuki sonuçlara tabi olduğu kabul edilmiştir.³⁰

Modern anlamıyla konişmentonun, esasen uygulamada ortaya çıkarak, tacirler arasında yaygın kullanıma geçmesini müteakiben ve yaklaşık iki yüz senelik bir evrim sürecinin sonucunda önce müşterek hukuk çevresinde içtihat hukuku vasıtasıyla kabul edilmiş olduğu, sonrasında da kıta Avrupası hukukunda kodifiye edilerek hukuki zemininin tedricen oluştuğu görülmektedir. Günümüzde ise konişmentonun hukuki fonksiyonlarının büyük ölçüde oturmuş olduğunu işaret etmek mümkündür. İngiliz hukuku bakımından, konişmentonun üç temel hukuki fonksiyonu mevcuttur. Buna göre, konişmento, (i) bir makbuz işlevi görmekte, (ii) taşıma sözleşmesinin varlığını ve hükümlerini ispatlamakta³¹ ve (iii) devredilebilir nitelikte ve yükü temsil eden bir senet teşkil etmektedir.³² Bu bağlamda, konişmentoda yükün

²³ Aikens/Lord/Bools, 146; Stevens, s. 26-27.

²⁴ Stevens, s. 24.

²⁵ Aikens/Lord/Bools, 4.

²⁶ 100 E.R. 35; (1787) 2 Term Rep. 63; ayrıca bkz. Barber v Meyerstein, (1870) L.R. 4 H.L. 317.

²⁷ Stevens, s. 24.

²⁸ Stevens, s. 23.

²⁹ *Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch (ADHGB)* 1861

³⁰ Stevens, s. 24.

³¹ Treitel/Reynolds, para 3-08.

³² *Homburg Houtimport BV v Agrosin Private Ltd (The Starsin)* [2003] UKHL 12; [2004] 1 A.C. 715 para, 132.

taşıyan tarafından teslim alındığı ve/veya gemiye yüklendiğine, geminin ismine, yükleme tarihine, yükün miktarı, nitelikleri, haricen durumu veya ilgili diğer hususlara ilişkin kayıtlar bulunacak ve bunlar ispat aracı olarak kullanılacaktır.³³ Ayrıca, konişmento çoğunlukla kendisine müteakiben düzenlendiği navlun sözleşmesinin hükümlerini ihtiva ederek bunlara delil teşkil edecek, dolayısıyla da taşıyan ve taşıtan ile konişmento hamili arasındaki hukuku ilişkilerin tespiti bakımından rol oynayacaktır.³⁴ Son olarak, konişmento yükü temsil eden bir senet (*document of title to goods*)³⁵ olarak, Türk hukuku ve kıta Avrupası hukukundaki kıymetli evrak niteliğindeki belgelere eşdeğer bir fonksiyonu haizdir³⁶ ve hamiline konişmentonun ibrazı vasıtasıyla taşıyandan yükün teslimini talep hakkını verdiği gibi konişmentonun devir ve teslimi ile yükün zilyetliğini ve, tarafların iradesi bu yönde olmak kaydıyla da, yükün mülkiyetinin devrini mümkün kılar.³⁷ Halihazırda, İngiliz hukukunda bu bağlamda yükü temsil ederek, sadece belgenin teslimiyle yükün zilyetliğini ve mülkiyetinin devrini gerçekleştirebileceği kabul edilen tek taşıma belgesi konişmentodur.³⁸

Türk hukuku bakımından da durum benzerdir. TTK m. 1228'e göre, "bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senet" olarak tanımlanan konişmentonun Türk hukuku bağlamında da dört temel işlevi olduğuna işaret etmek mümkündür.³⁹ Konişmento öncelikle bir ispat aracıdır ve TTK m. 1228 uyarınca navlun sözleşmesinin yapıldığını ispatlayarak, taşıyanın yükü taşımak üzere teslim aldığı ve/veya gemiye yüklediğini ve gösterir. Benzer şekilde, konişmento taşıyan (TTK m. 1238) ile gönderileni (TTK m. 1230/1) ve navlun sözleşmesi ile ilgili diğer hususları (TTK m. 1229) gösterir ve yükün cinsi, işaretleri, miktarı ve değeri ile haricen belli olan durumu hakkında özel bir ispat rejimine (TTK m. 1239) bağlanmış kayıtlar içerir.⁴⁰

³³ Treitel/Reynolds, para 2-01.

³⁴ Glass/Cashmore, s. 161.

³⁵ Aikens/Lord/Bools, 146.

³⁶ de Wit, s. 253 vd.; Pejovic, s. 113.

³⁷ Treitel ve Reynolds, para 6-07.

³⁸ Treitel ve Reynolds, para 6-02.

³⁹ Krş. Karan, s. 41 vd.; Yeşilova, s. 43; Atamer, s. 256; Türkel, s. 1103 vd.; Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, s. 375; Topsoy, s. 370-371; Uluğ, s. 794-795.

⁴⁰ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, s. 375 ve 377.

İkinci olarak, konişmento taşıyan ve konişmento hamili arasındaki hukuki ilişkilere ışık tutar.⁴¹ Zira, navlun sözleşmesinin yapıldığını ve şartlarını ispatlayacağı kabul edilen konişmentonun⁴² (TTK m. 1228/1) arka yüzünde kapsamlı hüküm ve şartlar bulunması mutattır⁴³ ve bu hükümler taşıyan ile konişmento hamili arasındaki ilişkilerde esas alınır (TTK m. 1237). Üçüncü olarak, taşıyanın yükü teslim etmek borcunun, hamilin de yükün teslimini talep hakkının konişmentonun ibrazına bağlı olduğu bir senet olarak, nama, emre ve hamile yazılı şekilde düzenlenebilen (TTK m. 1228/3) bir kıymetli evrak niteliğini haizdir (TTK m. 1230) ve konişmentonun usulüne uygun şekilde devredilmesiyle yükün teslimini talep hakkının da devrini olanaklı kılar.⁴⁴ Son olarak, yükü temsil ederek, yükün tedavüle çıkarılmasını ve taşınma esnasında dahi üzerinde tasarrufta bulunmak imkânı sağlar.⁴⁵ Gerçekten de, emtiayı temsil eden senet niteliği taşıyan bir kıymetli evrak olarak⁴⁶, TTK m. 1234 uyarınca konişmentonun tesliminin TMK m. 957 ve 980’de yazılı hukuki sonuçları doğuracağı hükme bağlanmıştır. Dolayısıyla, maddede sayılan şartları sağlamak kaydıyla⁴⁷ konişmentonun rehni ile yükün rehni, teslimi ile de yükün teslimi sonucu doğacağından, yük gemide taşındığı sırada üzerinde rehin tesis etmek veya mülkiyetini devretmek mümkün hale gelir.⁴⁸ Görüleceği üzere, bu zemine temel oluşturan hukuki kurumlar değişkenlik gösterebilse de⁴⁹, konişmentonun tabi olduğu hukuki rejim ve işlevleri günümüzde farklı hukuk çevreleri bakımından da büyük ölçüde yeknesaklık gösterir.⁵⁰

⁴¹ Seven, s. 69.

⁴² Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, s. 376.

⁴³ Seven, s. 70.

⁴⁴ Türkel, s. 1103-1104; Ünan, s. 2; Uluğ, s. 790.

⁴⁵ Türkel, s. 1103-1104.

⁴⁶ Ülgen/Helvacı/Kendigelen/Kaya, s. 56; Demir, s. 357; Kara, s. 277.

⁴⁷ Madde hükmü uyarınca konişmentonun aynı hükmünün mevcut olabilmesi için taşıyanın eşyanın zilyetliğini kazanmış ve devir anında halen haiz olması ve konişmentonun usule uygun şekilde devredilmiş olması gerekmektedir. Bkz. Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, s. 383.

⁴⁸ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, s. 383.

⁴⁹ van der Ziel, s. 243-244; geniş inceleme için bkz. de Wit, s. 252 vd; Pejovic, s.114 vd; Çağa-Kender, s. 100 vd.

⁵⁰ UNCITRAL “Compilation of comments on the draft convention on negotiable cargo documents (*Devredilebilir Taşıma Senetleri Hakkında Konvansiyon Taslağına ilişkin yorumların derlenmesi*)” (11 June 2025) UN Doc A/CN.9/1214 (<https://docs.un.org> Erişim Tarihi: 19.07.2025), s. 23; örnek olarak Hollanda hukuku için bkz. Hoeks, s. 252.

Özellikle 1980'lerden sonra taşıma sektöründe farklı yollarla gerçekleştirilen taşımaların tek bir sözleşme tahtında ifa edildiği karma taşıma sözleşmelerinin (*multimodal transport contracts*) yaygınlaşmasıyla, birden çok taşıma yolunu birleştiren taşıma belgeleri ortaya çıkmıştır. Bu belgeler büyük ölçüde konişmento formunda şekillenmiş olup, konişmentoyla büyük benzerlikler taşıdığı gibi bazılarının doğrudan konişmento ismiyle anıldığı da vakidir. Esasen, bu belgelerin konişmentonun yukarıda işaret edilen işlevlerinden bazılarını yerine getirmesinde bir engel olmadığı söylenebilir.⁵¹ Örneğin bu belgelerin de makbuz fonksiyonu görerek, yükün taşınmak üzere teslim alındığını göstererek, yükün cinsi, nitelikleri, miktarı ve haricen belirli durumu hakkında ispat aracı olarak kullanılması mümkündür. Benzer şekilde, karma taşıma belgelerinin çoğunlukla, aynı konişmentoda olduğu gibi, arka yüzünde taşıma sözleşmesi hükümlerini ihtiva ettiği görülmekte, bu hükümler sıklıkla taraflar arasındaki ilişkide sözleşme hükmü olarak esas alınmaktadır. Bununla beraber, konişmentonun diğer taşıma senetlerine göre en önemli farkını teşkil eden kıymetli evrak niteliği ve onunla yakından ilişkili olan yükü temsil fonksiyonunun karma taşıma belgeleri bakımından da mevcut olup olmadığı hususu tartışmaya açıktır. Zira, çoğu zaman bu belgeler açıkça ciro edilebilir/devredilebilir şeklinde işaretlenmelerine ve yükün tesliminin ancak belgenin ibrazı ile mümkün olduğuna dair kayıtlar içermelerine rağmen, bu belgelerin konişmento gibi kıymetli evrak niteliğini haiz oldukları çoğu hukuk sisteminde kabul görmemektedir.⁵² Bu durumun geçmiş yıllarda

⁵¹ de Wit, s. 240-241; Hoeks, s. 253.

⁵² İngiliz hukuku bağlamında, karma taşıma belgeleri bakımından ticari teamülün oluştuğunu kabul eden bir mahkeme kararı mevcut olmadığından hukuk düzeni bakımında yükü temsil eden bir kıymetli evrak olarak kabul edilmemektedir. Bkz. Thomas, s. 150-152. Benzer şekilde Alman hukuku bağlamında da, kıymetli evrak tipleri sınırlı sayı ilkesine bağlı olarak sayıldığından, karma taşıma belgesinin kıymetli evrak niteliği olarak kabul edilmesi mümkün olmadığına işaret edilmekteyken, Fransa, Hollanda ve Belçika hukukları bakımından ise karma taşıma belgesinin yükü temsil eden bir kıymetli evrak olarak kabul gördüğü ifade edilmektedir, de Wit, para 6.45- 6.44. Bu ikinci gruptaki ülkelere Çin de eklenebilir. bkz. Pejovic, s. 210. Türk hukuku bağlamında ise, deniz yolu içeren bir karma taşıma bağlamında düzenlenen belgenin konişmento olarak kabul edilebileceği fakat bunun dışında kalan taşıma senetlerinin kıymetli evrakta sınırlı sayı ilkesinin geçerli olduğu görüşü doğrultusunda kıymetli evrak kabul edilemeyeceği savunulmuştur. Bkz. Deniz, s. 48 vd; Burdurlu Ahlat, s. 126. Ancak, doktrinde kıymetli evrakta sınırlı sayı ilkesinin geçerli olduğu hususunun geniş bir ittifakla kabul edilmediğini, dolayısıyla ilgililerin kıymetli evrak tanzim etmesinin mümkün olduğunu savunan görüşler bulunduğunu işaret etmek gerekir. Bkz. Öztan, s. 53; Ülgen/Helvaci/Kendigelen/Kaya, s. 54-55. Öte yandan, kanun gerekçesinde taşıma senedinin açıkça kıymetli evrak niteliği bulunmadığı ifade edildiği göz önünde bulundurulduğunda (bkz. yukarıda, dn. 3) deniz yolu ile taşıma ayağı öngörülmeyen bir karma taşıma senedinin, bu bağlamda, konişmentoya eşdeğer kabul edilebileceğini savunmak zordur. Krş. Adıgüzel,

kaleme alınan ve karma taşımaları konu alan milletlerarası antlaşmalarda⁵³ düzenlenerek açıklığa kavuşturulması amaçlanmışsa da, anılan antlaşmaların yürürlüğe girmemiş olması sebebiyle mesele ile ilgili mesafe kaydetmek mümkün olmamıştır.⁵⁴

Dolayısıyla halihazırda, mevcut taşıma belgeleri içerisinde kolaylıkla devri gerçekleştirilebilen ve taşınma esnasında yükün üzerinde etkin şekilde tasarruf imkânı sağladığı kabul gören tek taşıma belgesinin konişmento olduğunu işaret etmek gerekir. Diğer taşıma belgelerine de benzer bir fonksiyon kazandırmak için, UNCITRAL bünyesinde başlatılan girişim, 2022'den beri yürütülen çalışmalar neticesinde bir milletlerarası antlaşma taslağı halini almış ve yakın gelecekte imzaya açılmak üzere Komisyonun onayına sunulmuştur. Taslağın tanıtılması amacıyla yapılan toplantının açılış konuşmasını gerçekleştiren delege Maurice Makoolo, uluslararası ticarete kullanılan taşıma belgeleri bağlamında şunları söylemiştir:

“Bu gelişmeler ışığında, gelişmekte olan ülkelerin beklenti ve çıkarlarına daha iyi hizmet eden; aynı zamanda UNCITRAL’ın (Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu) özgün vizyonunu yaşatan bir ticaret sistemi nasıl inşa edilebilir?”

Her şeyden önce, taşıma belgeleri gibi hukuki enstrümanların, küresel ticarete adil ve kapsayıcı bir paylaşımı destekleyecek şekilde yapılandırılması gerekmektedir. Bu bağlamda, Devredilebilir Taşıma Senedi’ne⁵⁵ (Negotiable Cargo Documents - NCD) ilişkin önerilen sözleşme, önemli ve ileriye dönük bir adım teşkil etmektedir. Çok uzun bir zamandan beri kara, hava ve demiryolu taşımacılığı kapsamında düzenlenen belgeler kıymetli evrak niteliğinden yoksundur; bu da söz konusu belgelerin teminat işlevi görerek taraflar arasında serbestçe devrinin mümkün olmadığı anlamına gelmektedir. Deniz yolu taşımasına özgü konişmentolardan farklı olarak, bu tür belgeler,

MTO, s.314-315; Alhan, s. 138 ve 150-151; Yeşilova Aras, 64; Oyal, 125 ve 156 vd.; hava yük senedi ile ilgili olarak bkz. Sözer, Havayolu, s. 96-97.

⁵³ Örneğin bkz. 24.5.1980 Tarihli Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (1980 United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods) ve Tamamen veya Kısmen Deniz Yoluyla Uluslararası Eşya Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu – Rotterdam Kuralları (The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea); genel olarak bkz. Cığır, Rotterdam Kuralları, s. 4-5.

⁵⁴ Cao/Qiu/Wang, s. 2.

⁵⁵ Terimin dilimize tercümesi hakkında bkz. dn. 57.

özellikle de denize kıyısı olmayan veya coğrafi olarak denizden uzak bölgeler bakımından, ticaret finansmanına erişimi desteklememektedir.

Bu durum, Mikro, Küçük ve Orta Ölçekli İşletmelerin (MKOÖİ'lerin) finansmana erişimindeki zorlukları arttırmakta, pazarlara erişim imkanlarını sınırlamakta ve taşıma operatörlerinin taşımanın tüm safhalarını kapsayan kapıdan kapıya taşıma faaliyetleri sunmalarına engel olmaktadır.

Halihazırda müzakereleri sürdürülen sözleşme taslağı, bu sorunu, tüm taşıma türlerinde uygulanabilecek, hukuken tanınan ve devri kabil bir belgenin hukuk sistemine kazandırılması yoluyla ele almaktadır. "Devredilebilir Taşıma Senedi" (DTS - NCD) olarak adlandırılan bu belgelerin devredilebilir şekilde, teminat işlevi görmesine olanak tanınması sayesinde, önerilen sözleşme; ticaret finansmanının önünün açılması, taşıma sürecinin sadeleştirilmesi ve sınır aşan ticaretin kolaylaştırılması bakımından önemli bir potansiyel taşımaktadır."⁵⁶

Kuşkusuz, politik gayeler, tüm hukuki düzenlemeler bakımından geçerli olduğu üzere, milletlerarası antlaşmaların da oluşumu ve değiştirilmesinde kayda değer rol oynamaktadır. Ancak arzu edilen amaçlara ulaşılabilmek için, bu yönde bir iradenin mevcudiyeti, çoğu zaman, tek başına yeterli değildir. Bilakis, hukuki düzenlemelerin uygulamadaki etkinliği, kuralların teknik açıdan yeterliliğine bağlıdır. Metinde bulunabilecek eksiklikler, tutarsızlık ve uyumsuzluklar düzenlemenin amacına ulaşmasına engel teşkil eder. Dolayısıyla, UNCITRAL'in hazırladığı taslağın bu doğrultuda incelenerek muhtemel problemlerin tespiti elzem görünmektedir.

⁵⁶ Mr. Maurice Makoloo, Kenya Daimi Temsilcisi, "Shaping the Future: The Impact of Negotiable Cargo Documents on Trade Finance, Regional Connectivity and Digital Evolution" 27 Mayıs 2025, Viyana (https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/keynote_address_by_g77_chair.pdf, Erişim: 19.07.2025).

II. DEVREDİLEBİLİR TAŞIMA SENETLERİ⁵⁷ HAKKINDA ULUSLARARASI KONVANSİYON TASLAĞI

A. Konvansiyonun Tarihçesi

Konvansiyon hakkındaki çalışmaların başlangıcı esasen 2019 yılında Çin Halk Cumhuriyeti tarafından verilen bir teklife dayanmaktadır.⁵⁸ Buna göre, Çin ile Avrupa arasında, özellikle geçtiğimiz yıllarda Çin Demiryolu Ekspresi'nin hızlı gelişimi dolayısıyla, büyük artış gösteren demir yolu seferlerinin kayda değer bir ticari hacme ulaştığı ve küresel ekonominin gelişimine katkıda bulunduğu işaret edilmiş; ancak, demiryolu taşımasında düzenlenen taşıma senetlerinin sadece makbuz fonksiyonu bulunduğundan, yükün taşıma esnasında satımına olanak vermediği gibi, uluslararası ticarete sıklıkla kullanılan akreditif işlemlerinde bankalarca da kabul görmediği, dolayısıyla finansmana erişimi zorlaştırdığı ifade edilmiştir.⁵⁹ Bu durumun ticaretin gelişimine engel teşkil ettiği gerekçesiyle, konunun UNCITRAL bünyesinde ele alınarak, hem demir yolu hem de diğer taşıma yolları bağlamında da kullanılabilir konişmento benzeri bir taşıma belgesi ihdas edilmesi için bir uluslararası düzenlemenin kaleme alınması Çin Halk Cumhuriyeti tarafından teklif edilmiştir.⁶⁰ Komisyonun bir sonraki oturumunda bu öneri

⁵⁷ Esasen, “*negotiable*” terimi İngiliz hukuku bakımından konişmentoyu tarif eden temel kavramlardan biri olarak sıklıkla kullanılsa da anlamı bakımından her zaman açıklık bulunmamaktadır. “*Negotiable*” terimi genellikle kıymetli evrağın “kamu itimadına mazhar” oluşunu ifade etmektedir. Bkz. Karan, s. 58 vd. Fakat, İngiliz hukukunda konişmentoya ilişkin olarak anılan kavram sıklıkla “*transferable*” terimi yerine, başka bir deyişle, ciro edilebilirlik/devredilebilirlik kabiliyetini tarif etmek için kullanılmaktadır. Bkz. Treitel/Reynolds, paras 6-002 ve 6-041 vd; geniş bilgi için bkz. Geva, s. 578 vd. Konvansiyonun öngördüğü belgenin esasen konişmentoyu model aldığı göz önünde bulundurularak, Konvansiyonun İngilizce dilinde “*Negotiable Transport Documents*” şeklinde ifade ettiği kavramın karşılığı olarak bu çalışmada “devredilebilir” terimi tercih edilmiştir. Benzer şekilde, öngörülen taşıma belgesinin hem mevcut uluslararası konvansiyonlardaki karşılıkları dikkate alınarak hem de konvansiyon bağlamında taşıma yolundan bağımsız olarak kullanılması tasarlandığından TTK'nın 4. Kitabının taşıma hukuku bağlamında genel hüküm karakteri göz önünde tutularak “Cargo document” karşılığında da “yük senedi” yerine “taşıma senedi” terimi tercih edilmiştir. Sonuç olarak terimin Türkçe'ye aktarılması bakımından “Devredilebilir Taşıma Senedi” kavramı benimsenmiştir. RK bağlamında “*Negotiable transport document*” kavramı bakımından aynı yönde çeviri için bkz. Sützel ve Damar, s. 155.

⁵⁸ UNCITRAL, “Possible future work regarding railway consignment notes - Proposal by the Government of the People's Republic of China (*Demiryolu taşıma senetlerine ilişkin muhtemel çalışmalar – Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti tarafından sunulan teklif*)” (14 June 2019) UN Doc A/CN.9/998 (<https://docs.un.org> Erişim Tarihi: 19.07.2025).

⁵⁹ A/CN.9/998, s. 2.

⁶⁰ A/CN.9/998, s. 4.

destek görmüş fakat konunun geniş kapsamı sebebiyle önce konuyla ilgili araştırma yapılması kararlaştırılmış, bu amaçla gelecek oturumda bulgularını sunmak üzere sekreteryaya görevlendirilmiştir.⁶¹ Sekreteryanın raporu doğrultusunda⁶², komisyon uluslararası ticarete deniz yolu ile taşıma dışında da kullanılabilecek devredilebilirlik kabiliyeti bulunan taşıma belgelerine talep olduğunu kabul ederek bu konuyla ilgili bir uluslararası düzenleme kaleme alınması için ön hazırlık yapılmasına karar vermiş bu çalışmalar için de sekreteryaya görev verilmiştir.⁶³ Sekreteryaya bu doğrultuda 2022 yılına kadar ön hazırlık çalışmaları yürüterek, konuyla ilgili araştırmalar yapmış, uzmanlardan ve taşıma hukuku alanında faaliyet gösteren uluslararası kurum ve örgütlerden görüş talep etmiş ve konuyla ilgili akademik bir konferans⁶⁴ düzenleyerek kapsamlı raporlar hazırlamıştır.⁶⁵ Komisyonun 55. Oturumunda, bir taslak düzenleme metni oluşturması için sekreteryaya görevlendirilmiş ve konunun VI. Çalışma Grubuna tevdi edilerek hazırlıkların çalışma grubu bünyesinde sürdürülmesine karar verilmiştir.⁶⁶

⁶¹ UNGA, “Report of the United Nations Commission on International Trade Law on the Work of its Fifty-Second Session (*Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonunun Elli İkinci Oturumundaki Çalışmalarına İlişkin Birleşmiş Milletler Komisyonu Raporu*)” (11-19 July 2019) UN Doc A/74/17 (<https://docs.un.org> Erişim Tarihi: 19.07.2025), para 217-219.

⁶² UNCITRAL, “Possible future work on railway consignment notes (*Demiryolu taşıma senetlerine ilişkin muhtemel çalışmalar*)” (11 May 2020) UN Doc A/CN.9/1034 (<https://docs.un.org> Erişim Tarihi: 19.07.2025).

⁶³ UNGA, “Report of the United Nations Commission on International Trade Law: Fifty-third session (*Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonunun Elli üçüncü Oturumundaki Çalışmalarına İlişkin Birleşmiş Milletler Komisyonu Raporu*)” (6–17 July 2020 and 14–18 September 2020) UN Doc A/75/17 (<https://docs.un.org> Erişim Tarihi: 19.07.2025), para 81-82.

⁶⁴ UNCITRAL Webinar on “International experiences with the dematerialization of negotiable transport documents” (<https://uncitral.un.org/en/webinar-dematerialization-negotiable-transport-documents>, Erişim: 19.07.2025).

⁶⁵ UNCITRAL, “Results of the preparatory work by the UNCITRAL secretariat towards the development of a new international instrument on negotiable multimodal transport documents (*Devredilebilir Karma taşıma belgelerine ilişkin yeni bir uluslararası belgenin geliştirilmesine yönelik olarak UNCITRAL Sekreteryası tarafından yürütülen hazırlık çalışmalarının sonuçları*)” (4 May 2021) UN Doc A/CN.9/1061 (<https://docs.un.org> Erişim Tarihi: 19.07.2025); UNCITRAL “Results of the preparatory work by the UNCITRAL secretariat towards the development of a new international instrument on negotiable multimodal transport documents (*Devredilebilir Karma taşıma belgelerine ilişkin yeni bir uluslararası belgenin geliştirilmesine yönelik olarak UNCITRAL Sekreteryası tarafından yürütülen hazırlık çalışmalarının sonuçları*)” (6 May 2022) UN Doc A/CN.9/1101 (<https://docs.un.org> Erişim Tarihi: 19.07.2025).

⁶⁶ UNGA, “Report of the United Nations Commission on International Trade Law on the Work of its Fifty-Sixth Session (*Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonunun Elli Altıncı Oturumundaki Çalışmalarına İlişkin Birleşmiş Milletler Komisyonu Raporu*)” (3–21 July 2023)

Konuyla ilgili olarak, VI. Çalışma grubu 2022 sonbaharından bu yana altı toplantı gerçekleştirmiş ve yedi taslak metin kaleme almıştır. Ayrıca, devredilebilir taşıma senedi ile ilgili görüş bildiren devletler ile uluslararası örgüt ve kuruluşların teklif ve önerileri de görüşmelerde dikkate alınarak, sektör temsilcilerinin ve paydaşların da hazırlık çalışmalarına, belirli ölçüde katılımı, sağlanmıştır. Nihayet, Mart 2025'te gerçekleşen son toplantıda çalışma grubu taslağa ilişkin çalışmalarını büyük ölçüde tamamlamış ve sekreteryadan konvansiyon metnine son halini vererek, devletlerin ve uluslararası örgütlerin muhtemel itiraz veya fikirlerini belirtebilmeleri için metnin görüşe açılmasını ve bu görüşlerle birlikte metnin 58. Oturumda görüşülmesi için hazır edilerek komisyonun onayına sunulmasını talep etmiştir.⁶⁷ Komisyonun ilgili oturumda taslağı onaylaması, konvansiyon metninin onay için Genel Kurula sunulması ve nihai olarak onaylanması aşamalarını müteakiben, konvansiyonun 2025 sonuna doğru imzaya açılması muhtemel görünmektedir.⁶⁸

B. Ana Hatlarıyla Taslak Hükümleri

UNCITRAL tarafından hazırlanan Devredilebilir Taşıma Senetleri hakkındaki uluslararası konvansiyon taslağı beş ana kısım altında yirmi altı maddeden müteşekkildir.⁶⁹ Taslak Konvansiyon'un ilk kısmı genel hükümlere ayrılmıştır. Bu bağlamda, birinci maddede uygulama alanına ve ikinci maddede ise tanımlara yer verilmektedir.

Taslak Konvansiyon'un birinci maddesi uyarınca konvansiyon bir veya birden fazla taşıma yolu kullanılarak gerçekleştirilecek uluslararası yük taşıma faaliyetleriyle bağlantılı olarak düzenlenen ve konvansiyona açıkça atıfta bulunan devredilebilir taşıma senetlerine uygulanacaktır. Fakat bunun için, ya taşıma sözleşmesinde öngörüldüğü şekliyle taşıma operatörü (m. 2/18) tarafından yükün teslim alındığı yerin ya da teslim edildiği yerin bir

UN Doc A/77/17 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025), para 202.

⁶⁷ UNCITRAL, "Report of Working Group VI (Negotiable Cargo Documents) on the work of its forty-sixth session (*Çalışma Grubu VI'nin (Devredilebilir Taşıma Senetleri) Kırk Altıncu Oturumundaki Çalışmalarına İlişkin Rapor*)" (New York, 17–21 March 2025)" (28 March 2025) UN Doc A/CN.9/1205 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025), s. 107.

⁶⁸ Shaping the Future: The Impact of Negotiable Cargo Documents on Trade Finance, Regional Connectivity and Digital Evolution, (<https://uncitral.un.org/en/ncdconference2025>, Erişim: 19.07.2025).

⁶⁹ Buradaki açıklamalar bakımından A/CN.9/1213'te bulunan taslak metin esas alınmıştır. Bkz. UNCITRAL, "Draft convention on negotiable cargo documents (*Devredilebilir Taşıma Senetleri Hakkında Taslak Konvansiyon*)" (2 April 2025) UN Doc A/CN.9/1213 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025).

taraf devlet sınırları içerisinde bulunması gerekir. Birinci maddenin ikinci ve üçüncü fıkraları ise, bazı hususların Taslak Konvansiyon'un uygulama alanı içerisinde bulunmadığını hükme bağlamaktadır. Bunlardan ilki olan ikinci fıkra hükümlerine göre konvansiyon taşıma işlerinin organizasyonu düzenlenmesi ve denetlenmesi bakımından uygulama alanı bulan uluslararası sözleşme ve ulusal mevzuat hükümlerini saklı tutmakta, dolayısıyla konvansiyon hükümlerinin bu bağlamda yürürlükte olan hukuka etki etmeyeceğini düzenlemektedir. 1980 BM Multimodal Taşıma Sözleşmesinin 4. maddesinden esinlenilerek kaleme alınan bu hüküm⁷⁰ doğrultusunda taşıma işleri komisyoncusunun (*freight forwarder*)⁷¹ yeterlilikleri, yetkilendirilmesi ve denetimine ilişkin idari hususların⁷² konvansiyon kapsamında olmadığı iştirat edilmelidir.⁷³

Taslak Konvansiyon'un birinci maddesinin üçüncü fıkrası ise, konvansiyonun esas düzenleme alanı bakımından uygulama alanı bulabilecek uluslararası sözleşmeler ve ulusal hukuk mevzuatı arasındaki çatışma ihtimaline yönelik bir tedbir niteliğindedir. Buna göre, Taslak Konvansiyon, konvansiyon hükümlerinde aksi yönde düzenlenen hususlar haricinde, taşıma operatörünün, gönderen ve gönderilenin hak ve yükümlükleri ile taşıma sözleşmesine uygulanabilecek cari uluslararası sözleşmeler ve ulusal mevzuat uyarınca sorumluluğuna etki etmez. Başka bir deyişle, Taslak Konvansiyon düzenleme alanı bakımından her alanda düzenleme getirmemekte, sadece spesifik bir konuya, taşıma senetlerine, ilişkin hükümler getirmekte fakat bu senetlerin kullanımının ilişkili olduğu taşıma sözleşmeleri ile bağlantılı meseleleri cari hukuk rejimlerine bırakmaktadır. Bu yaklaşım, konvansiyonun planlanmasında esas alınan ve ikili kulvar (*dual-track*) şeklinde ifade edilebilecek temel prensibin sonucudur.⁷⁴ Esasen ikili kulvar prensibi ile, Taslak Konvansiyon düzenleme alanını sadece devredilebilir taşıma

⁷⁰ Bkz. UNCITRAL, "Negotiable Cargo Documents (*Devredilebilir Taşıma Senetleri*)" (22 September 2023) UN Doc A/CN.9/WG.VI/WP.100 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025).

⁷¹ Tanım ve kavram için bkz. Kula Değirmenci, *Taşıma İşleri Komisyonculuğu*, s. 18 ve 23 vd.

⁷² bkz. *Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği*, RG 27.8.22/31936; ayrıca bkz. TTK, m. 917-930.

⁷³ Krş. Driscoll/Larsen, s. 218 vd.

⁷⁴ Kavram için bkz. UNCITRAL, "Negotiable Multimodal Transport Documents (*Devredilebilir Taşıma Senetleri*)" (12 September 2022) UN Doc A/CN.9/WG.VI/WP.96 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025), para 8-12.

senedinin içeriği, düzenlenme usulü, fonksiyonları gibi elzem hususlarla sınırlayarak mevcut hukuki rejimlerle çatışma riskini asgariye indirmeyi amaçladığı gibi, taşımanın belirli ayakları bağlamında düzenlenebilecek diğer taşıma belgelerinin düzenlenmesini sınırlandırmayarak, devredilebilir taşıma senedinin bu belgeler ile beraber varlık göstereceğini öngörmektedir.⁷⁵ Bu bağlamda, konvansiyonun bir yandan cari uluslararası taşıma hukuku düzenlemeleri ve ulusal hukuk rejimleri ile diğer yandan da mevcut taşıma belgeleri ile simbiyotik bir ilişki tasarladığı söylenebilir.⁷⁶

Taslak Konvansiyon'un ikinci kısmı ise devredilebilir taşıma senedinin düzenlenmesi, içeriği ve ispat fonksiyonu hususlarında hüküm getirmektedir. Taslak Konvansiyon m. 2/7 bağlamında taşıma belgesi, "taşıma sözleşmesini içeren veya ispat eden ve yükün taşıma sözleşmesi uyarınca taşınmak üzere teslim alındığını ispatlayan bir belge" olarak tanımlanmıştır. Devredilebilir taşıma senedi ise, m. 2/5 uyarınca "taşıma operatörü tarafından imzalanarak düzenlenen ve de "emre" veya "devredilebilir" gibi ya da benzeri bir kayıt vasıtasıyla senette belirtilen yükün senedin meşru hamilinin (m. 2/4) emrine verildiğini gösteren bir matbu belge veya elektronik kayıt (m. 2/3)" olarak ifade edilmektedir. Devredilebilir taşıma senedinin ne şekilde düzenleneceği ise Taslak Konvansiyon'un üçüncü maddesinde hükme bağlanmıştır. Taslak Konvansiyon m. 3/1'e göre, taşıma operatörü, gönderen (m. 2/1) ile mutabık kaldıkları takdirde, bu konvansiyona atıfta bulunan açık bir şerh içeren bir devredilebilir taşıma senedi düzenlemekle yükümlüdür. Bu yükümlülük, tarafların anlaşmasına tabi olarak, iki şekilde yerine getirilebilir. Taslak Konvansiyon m. 3/2'ye göre, taşıma operatörü bir taşıma belgesi mevcut bulunmayan hallerde⁷⁷ ayrı bir devredilebilir taşıma senedi düzenleyebileceği gibi, m. 4/1'de sayılan hususları içeren bir taşıma belgesine şerh düşüp imzalamak kaydıyla da yükümlülüğünü ifa edebilir. Eğer taraflar ikinci yöntemi seçmişlerse, söz konusu şerhin açık şekilde taşıma belgesinin belirtilen tarihten itibaren devredilebilir taşıma senedi niteliğini haiz olacağını içereceği ve bu şekilde şerh konan belgenin artık tek bir taşıma belgesi olarak kabul edileceği Taslak Konvansiyon m. 3/3'te hükme bağlanmıştır. Devredilebilir taşıma senedi kural olarak taşıma operatörü tarafından yükün teslim alınması üzerine düzenlenir ancak Taslak Konvansiyon m. 3/4 bazı hallerde sonradan

⁷⁵ A/75/17, s. 53-54; A/CN.9/WG.VI/WP.96, para 17 vd.

⁷⁶ A/CN.9/WG.VI/WP.96, para 9 vd.

⁷⁷ Burada bir taşıma belgesinin hiç düzenlenmediği haller kastedildiği gibi düzenlendikten sonra yürürlükten kaldırıldığı haller de söz konusu olabilir, bkz. m. 3/2.(b).

düzenlenmesine de cevaz vermektedir. Öte yandan, Taslak Konvansiyon m. 3/5 uyarınca, devredilebilir taşıma senedi düzenlendikten sonra artık taşıma operatörü ilgili yüke ilişkin olarak, örneğin⁷⁸ taşıma faaliyetinin belirli bir bölümünü ifa etmekle yükümlü bir fiili taşıyandan⁷⁹, devredilebilir bir taşıma belgesi düzenlenmesini isteyemez. Son olarak, Taslak Konvansiyon m. 3/6'ya göre devredilebilir taşıma senedi emre veya belirli bir kimsenin emrine olacak şekilde düzenlenebilir. Şayet, senedin kimin emrine düzenlendiği belli değilse, bu durumda senedin gönderenin emrine düzenlendiği kabul olunur.

Taslak Konvansiyon'un dört ve beşinci maddeleri ise devredilebilir taşıma senedinin içeriğini düzenlemektedir. Bu bağlamda Taslak Konvansiyon m. 4/1, taşıma senedinde bulunması gereken⁸⁰ hususları saymaktadır. Buna göre senette, taşıma operatörünün ve gönderenin adı, soyadı ve adreslerinin (m. 4/1(a) ve (b)), yükün genel olarak cinsinin, yükün ayırt edilmesi için gereken ayırıcı işaretlerin, tehlikeli nitelikteyse, yükün tehlikeli niteliğine ilişkin açık beyanın, paket ve parçaların sayısının ve yükün brüt ağırlığı veya başkaca ifade edilen miktarının ve gönderen tarafından sağlanan benzeri tüm hususlara ilişkin bilgilerin(m. 4/1(c)), taşıma operatörü tarafından teslim alındığı anda yükün haricen belli olan hâl ve durumunun(m. 4/1(d)), taşıma operatörünün yükü teslim aldığı yer ve tarihin (m. 4/1(e)), eğer ayrı şekilde düzenlenmişse taşıma belgesine açıkça yapılmış atfin (m. 4/1(g))⁸¹, yükün teslim yerinin (m. 4/1(h)), devredilebilir taşıma senedinin asıllarının sayısının(m. 4/1(i)) ve taşıma ücretinin ödenip ödenmediği veya gönderen tarafından ödenip ödenmeyeceğine ilişkin kayıtların(m. 4/1(j)) bulunması gerekir. Buna ek olarak, devredilebilir taşıma senedinde, eğer taşıma operatörü ve gönderen bu hususta açıkça anlaşmışsa, teslim yerinde yükün teslim edileceği tarih veya süreye (m. 4/2(a)), planlanan taşıma rotasına, taşıma yoluna, aktarma yerlerine ve, senedin düzenlendiği tarihte bilinmekte olması şartıyla⁸², yükün

⁷⁸ Bkz. A/CN.9/1205, para 47-49.

⁷⁹ Genel olarak bkz. Aksoy, 94 vd; Yetiş Şamlı, 19 vd; Öcal, 1.

⁸⁰ Krş. m. 5/1.

⁸¹ Bu husus devredilebilir taşıma senedinin ayrı bir belge olarak düzenlendiği hallerde mevcut bulunabilecek taşıma belgesindeki kayıtların senette de tekrarlanması yönünde taslağın eski halinde getirilen zorunluluğun yerine benimsenen çözümün sonucudur, bkz. UNCITRAL, "Negotiable Cargo Documents (*Devredilebilir Taşıma Senetleri*)" (6 January 2025) UN Doc A/CN.9/WG.VI/WP.114 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025), n. 30.

⁸² Bkz. UNCITRAL, "Report of Working Group VI (Negotiable Cargo Documents) on the work of its forty-fourth session (*Çalışma Grubu VI'nin (Devredilebilir Taşıma Senetleri) Kırk Dördüncü Oturumundaki Çalışmalarına İlişkin Rapor*)" (New York, 6–10 May 2024)"

takibini sağlayan bilgilere (m. 4/2(b)), özellikle taşıma sözleşmesinin tabi olduğu uluslararası anlaşmalar olmak üzere, taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuka (m. 4/2(c)) ve taşıma operatörü ve gönderenin eklemekte mutabık kaldıkları diğer hususlara (m. 4/2(d)) da yer verilebilir.

Taslak Konvansiyon'un beşinci maddesi ise devredilebilir taşıma senedinde eksik bulunan hususlara ilişkin düzenleme getirmektedir. Taslak Konvansiyon m. 5/1' göre, m. 2/5'te ifade edilen şartları sağladığı takdirde, m. 4/1'te sayılan hususlardan bir veya birden fazlasının senette eksik bulunması devredilebilir taşıma senedinin geçerliliğine veya hukuki niteliğine etki etmez.⁸³ Buna ek olarak, maddede, senetteki eksikliklere ilişkin bazı karinelere yer verilmiştir. Taslak Konvansiyon m. 5/3'e göre devredilebilir taşıma senedinde bir tarih bulunmasına karşın tarihe ilişkin açıklama yoksa, bu tarih senedin düzenlendiği tarih olarak kabul edilecektir. Aynı madde uyarınca, şayet devredilebilir taşıma senedi ayrı bir belge olarak düzenlenmişse, aksi belirtilmedikçe, taşıma belgesi ile aynı anda düzenlendiği varsayılır. Devredilebilir taşıma senedinin ayrı bir belge olarak düzenlenmediği hallerde ise, m. 3/3(a)'da düzenlendiğinin aksine, eğer konulan şerh taşıma belgesinin hangi tarihten itibaren devredilebilir taşıma senedi fonksiyonu göreceğini belirtmemekteyse, Taslak Konvansiyon m. 5/4 uyarınca belgenin düzenlendiği tarihten itibaren devredilebilir taşıma senedi niteliği taşıyacağı kabul edilir. Son olarak, eğer senette, m. 4/1 hükmünün aksine, taşıma operatörü tarafından yükün teslim alındığı tarih bulunmuyorsa senedin düzenlendiği tarihte yükün teslim alındığı (m. 5/5), teslim alındığı anda yükün haricen belli olan hâl ve durumuna ilişkin bilgi bulunmuyorsa da, yükün haricen iyi hal ve durumda teslim alındığına ilişkin beyanda bulunulduğu varsayılacaktır (m. 5/6).

Taslak Konvansiyon'un altıncı maddesi ise devredilebilir taşıma senedinin ispat gücüne ilişkin düzenlemeler getirmektedir. Taslak Konvansiyon m. 6/2'ye göre, kural olarak, devredilebilir taşıma senedi taşıma operatörü tarafından yükün senette yazdığı şekilde teslim alındığına karine teşkil eder. Ayrıca, Taslak Konvansiyon m. 6/3 uyarınca bu karinenin aksi devredilebilir taşıma senedini içerdiği bilgilere güvenerek devir alan iyiniyetli üçüncü kişiye karşı ispatlanamaz. Bu durumun tek istisnası taşıma operatörünün çekince koyduğu hususlardır. Zira, Taslak Konvansiyon m. 6/1

(17 May 2024) UN Doc A/CN.9/1170 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025), para 112.

⁸³ Bununla beraber taşıma operatörünün uygulanacak hukuka göre bu eksikliklerden doğabilecek sorumluluğu saklıdır, bkz. m. 5/2.

uyarınca taşıma operatörü, söz konusu bilgilerin yanlış olduğunu bildiği veya doğru olduğundan haklı sebeplerle şüphe ettiği hallerde ya da bu bilgileri denetlemek için yeterli imkânâna sahip değilse, bunların doğruluğuna ilişkin sorumluluk üstlenmediğini belirtmek amacıyla devredilebilir taşıma senedinde bulunan ve gönderen tarafından m. 4/1(c) bağlamında sağlanan bilgilere ilişkin senede çekince koymak yetkisini haizdir. Böyle bir durumda, çekince koyulan hususlar bakımından, senetteki kayıtların ne m.6/2 ne de m. 6/3 çerçevesinde karine oluşturabileceği konvansiyonda hükme bağlanmaktadır.

Taslak Konvansiyon'un üçüncü kısmı devredilebilir taşıma senedi hamilinin hak, yükümlülük ve sorumluluklarına ilişkin düzenlemeler getirmektedir. Taslak Konvansiyon m. 7/1'e göre, bir devredilebilir taşıma senedini m.11'de belirtilen usule⁸⁴ uygun şekilde devralarak hamil sıfatı kazanan kimse yükün varma yerinde teslimini talep etmek, yük üzerinde tasarrufta bulunmak ve taşıma operatörüne dava açmak hakları da dâhil olmak üzere, devredilebilir taşıma senedinde sözleşmeye atıf bulunmak kaydıyla, taşıma sözleşmesinden kaynaklanan haklara sahip olacaktır. Taslak Konvansiyon m. 7/2 uyarınca, taşıma operatörü hamile karşı, senette bulunan açık hükümlerle çelişen bir taşıma sözleşmesi hükmüne dayanamaz. Ayrıca, Taslak Konvansiyon m. 7/3'e göre devredilebilir taşıma senedinin düzenlenmesi ile birlikte, senetten kaynaklanan haklar sadece hamil tarafından ileri sürülebilir. Taslak Konvansiyon'un m. 7/4 uyarınca devredilebilir taşıma senedinin düzenlenmesi ve zilyetliğinin senedin hamiline ilk devri ile, müteakip devirleri aynı etkiyi haiz olup, yüke ilişkin hakların iktisabı bakımından, yükün zilyetliğinin devri hükmündedir. Buna ilaveten, Taslak Konvansiyon m. 7/5'e göre hamil tarafından, birinci fıkrada belirtilen hakların kullanılması, devredilebilir taşıma senedini taşıma operatörüne ibrazına bağlı kılınmıştır. Öte yandan, aynı maddeye göre, eğer m. 7/1(b)'de düzenlenen tasarruf hakkının kullanılması söz konusuysa ve senet birden fazla sayıda düzenlendiyse, bu takdirde hakkın kullanılabilmesi için tüm asıllarının ibrazı gerekir. Yükün teslimi bakımından bu husus ayrıca düzenlenmektedir. Kural olarak, Taslak Konvansiyon m. 10/1 uyarınca taşıma operatöründen yükün teslim edilmesi talebi ancak devredilebilir taşıma senedinin ibrazı suretiyle mümkündür. Öte yandan, senedin birden fazla sayıda düzenlenmiş olması halinde yükün teslimi için senedin hamili tarafından tek asılın ibrazı yeterlidir;

⁸⁴ Konvansiyon, m.11'e göre devredilebilir taşıma senedinin hamili, başka bir kimseye senette mündemiç hakları senedin zilyetliğini devrederek ve ya beyaz ciro şeklinde ya da bu kimseye senedi ciro ederek devredebilir. Eğer senet beyaz ciro şeklinde devralınmışsa, senedin zilyetliğinin devri yeterlidir, bkz. m. 11/1(b).

zira, Taslak Konvansiyon m. 10/2'ye göre senet ibraz edildikten sonra diğer senet asılları hükümden düşer. Son olarak, hamilin sorumluluklarını düzenleyen Taslak Konvansiyon m. 9 uyarınca, gönderen konumunda bulunmayan bir devredilebilir taşıma senedinin hamilinin sorumluluğunun ancak, m. 7 uyarınca belirtilen haklardan birini kullandığı takdirde ve bu hakkın kullanımıyla bağlantılı ve senetten anlaşılabilir nitelikte sorumluluklarla sınırlı olarak doğabileceğini belirtmek gerekir.

Taslak Konvansiyon'un dördüncü kısmı ise devredilebilir taşıma senedinin elektronik şekilde düzenlenmesine ilişkindir. UNCITRAL'in son yıllarda aynı doğrultudaki çalışmalarına uygun şekilde, konvansiyonun elektronik taşıma belgelerine de yer vermesinin isabetli olacağı düşünülmüş ve büyük ölçüde Rotterdam Kuralları⁸⁵ ve Devredilebilir Elektronik Kayıtlar Hakkında UNCITRAL Model Kanunu⁸⁶ hükümlerine dayanılarak⁸⁷, devredilebilir taşıma senetlerinin elektronik şekilde düzenlenebilmelerine ilişkin bazı esaslar hükme bağlanmıştır.⁸⁸ Buna göre, Taslak Konvansiyon m. 12, devredilebilir taşıma senedinin elektronik kayıt şeklinde düzenlenebilmesi için gereken şartlara, m. 13 içeriğe, m. 14 imzaya, m. 15 zilyetliğe ve m. 16 ciro edilmesine ilişkin gereklilikleri düzenlemektedir. Taslak Konvansiyon m. 17, matbu bir devredilebilir taşıma senedinin elektronik kayda dönüştürülmesine cevaz vererek bunun için gerekli şartları düzenlemekte, m. 18 ise elektronik taşıma kayıtlarının düzenlenebilmesi için m. 12'de temel şartlardan biri olarak ifade edilen güvenilirlik standartlarına ilişkin temel prensipleri düzenlemektedir.

Taslak Konvansiyon'un beşinci ve son kısmı ise nihai hükümlere hasredilmiştir. Burada, mutad olduğu üzere, Taslak Konvansiyon, m.19'da

⁸⁵ Bkz. Ciğer, Rotterdam Kuralları, s.39-40.

⁸⁶ UNCITRAL, *Model Law on Electronic Transferable Records* (2017) (https://uncitral.un.org/en/texts/ecommerce/modellaw/electronic_transferable_records Erişim Tarihi: 19.07.2025) (MLETR); İstemi, s.1771.

⁸⁷ A/CN.9/WG.VI/WP.96, para 24.

⁸⁸ A/CN.9/1034, para 39; UNCITRAL, "Annotated provisional agenda (*Açıklamalı Taslak Gündem*)" (5 September 2022) UN Doc A/CN.9/WG.VI/WP.95 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025), para 7; Esasen taraf iradesine bağlı olarak uygulama alanı bulabilecek bir model kanun şeklinde tasarlanan MLETR hükümlerinin bu bağlamda ilk kez bir milletlerarası antlaşma çerçevesinde bağlayıcı şekilde uygulanmasının önü açıldığı işaret edilebilir. Bu nedenle, konvansiyon taslağına dair görüş bildiren devletlerden Çin Halk Cumhuriyeti tarafından ilgili kısmın taraf devletlerin iradesine bağlı şekilde seçimlik (*opt-in*) hale getirilmesi önerilmiştir, bkz. A/CN.9/1214 , 4-5.

depozitere, m. 20 ila 23'te taraf olma usulüne, m. 24'te yürürlüğe giriş, m. 25'te tadil ve m.26'da fesih usulüne ilişkin düzenlemeler getirilmektedir. Konvansiyonun yürürlüğe girişini düzenleyen m. 24 hükmü özellikle dikkate değer niteliktedir. Zira, anılan maddeye göre konvansiyonun yürürlüğe girişi için sadece üç devletin taraf olması yeterlidir. Taslak sözleşme, üçüncü katılma beyanının depozitere sunulmasını müteakiben yüz seksen günün sonunda yürürlüğe girecektir. Konvansiyonun kaleme alınışında Çin Halk Cumhuriyeti'nin etkin rolü göz önünde bulundurulduğunda, konvansiyona kısa süre içerisinde taraf olmasının beklenebileceği söylenebilir. Etki alanı sebebiyle Çin'in ardından pek çok ülkenin de konvansiyona katılması gerçekçi bir senaryodur.⁸⁹ Dolayısıyla konvansiyonun geniş bir katılımı yürürlüğe girmesi ihtimali son derece yüksek olduğu gibi, uygulama alanını düzenleyen m. 1 uyarınca sadece tek bir taraf ülkenin topraklarında yükün teslim alınması veya teslim edilmesinin, konvansiyonun uygulanması için yeterli olduğu göz önünde tutulursa, yeni konvansiyonun geniş uygulama alanı bulmasının kuvvetle muhtemel olduğunu işaret etmek gerekir.

III. DEVREDİLEBİLİR TAŞIMA SENETLERİ HAKKINDA ULUSLARARASI KONVANSİYON TASLAĞI İLE İLGİLİ BAZI MUHTEMEL SORUNLAR

A. Genel Olarak

Taslak konvansiyona ilişkin bilgi notlarında konvansiyonun temel amacı, uluslararası ticaret uygulamasında taşınan yükün kolaylıkla el değiştirmesini sağlamak olarak ifade edilmektedir.⁹⁰ Halihazırda taşıma esnasında yükün üzerinde tasarrufta bulunulmasına imkan veren tek taşıma belgesi olan konişmento ise sadece deniz ve iç su yolları taşımalarında kullanılabilirdiği için diğer yollarla gerçekleştirilen taşımalarda böyle bir imkân bulunmamaktadır. Fakat, UNCITRAL'a göre, son yıllarda yaşanan pandemi ya da savaş ve çatışma gibi siyasi veya toplumsal olaylar dolayısıyla tedarik zincirinde yaşanan aksaklıklar sonucunda modern taşıma faaliyetlerinin organizasyonu büyük bir esneklik ihtiyacı duymakta, ancak konişmento düzenlenerek taşınan yüklerin başka bir yolla taşınmak üzere değişik tür

⁸⁹ Krş. Ciğer, Rotterdam Kuralları, s. 68.

⁹⁰ UNCITRAL, "Fact sheet: UNCITRAL project on negotiable cargo documents (*Bilgi notu: Devredilebilir Taşıma Senetleri konulu UNCITRAL projesi*)" (13 August 2024) UN Doc A/CN.9/WG.VI/WP.106 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025), para 4.

araçlara aktarılması⁹¹ kayda değer zorluklar teşkil etmektedir.⁹² Ayrıca, uluslararası ticarete deniz yoluna alternatif olarak kullanılan rotalarda, sık yaşanan gecikmelerin sonucu yükün taşınmakta olduğu sürenin uzunluğu da dikkate alındığında, yükün, deniz yolu haricinde de, taşınma esnasında satılabilmesi imkânı sağlanmasının da isabetli olacağı düşünülmektedir.⁹³ Bununla beraber, Taslak Konvansiyon hükümlerinin bu amacı sağlamaya ne kadar uygun olduğu tartışmaya açıktır. Zira, konvansiyon çalışmaları bağlamında kabul edilen temel prensiplerden biri olan ikili kulvar (*dual-track*) yaklaşımının ne derece uygulamaya geçirilebildiği tartışmaya açıktır. Gerçekten de konvansiyonun nihai metninde, devredilebilir taşıma senedinin beraberce var olmasının amaçlandığı taşıma belgeleri arasında doğrudan rakibi sayılabilecek ve uluslararası ticarete esaslı bir rol oynayan konişmentonun tabi olduğu mevcut hukuki rejimle ortaya çıkabilecek uyumsuzluklar yeterince dikkate alınmadığı gibi, düzenleme alanı dışındaki hususların bırakıldığı cari hukuk rejimleri bağlamında, özellikle karma taşıma sözleşmeleri bakımından, mevcut hukuki belirsizlik ve tartışmalar de görmezden gelinmektedir. Buna, konvansiyonunun ihdas ettiği devredilebilir taşıma senetlerinin düzenlenme usulü gibi temel noktalarda dahi taslağın barındırdığı müphem noktalar ve eksiklikler de eklendiğinde konvansiyon metninin bazı açılardan kayda değer ölçüde tereddüt yarattığını ifade etmek gerekir. Aşağıda bu hususlara daha geniş şekilde değinilecektir.

B. Uygulama Alanı ve Navlun Sözleşmeleri

Taslak Konvansiyon'un uygulama alanına ilişkin hükümlerinin konvansiyonun en çok eleştiri alan kısımları arasında olduğunu işaret etmek gerekir.⁹⁴ Zira, konvansiyonun esas itibari ile demir yolu taşımasında kullanılan taşıma belgelerine kıymetli evrak niteliği kazandırmak amacıyla ortaya çıktığı söylenebilirse de⁹⁵, uygulama alanı demir yolu ile sınırlı şekilde tasarlanmamıştır ve olabildiğince geniştir.⁹⁶ Bu durum, “bir veya birden

⁹¹ Buna ilişkin Kızıldeniz rotasının tren yolu vasıtasıyla ekarte edildiği güncel bir örnek için bkz. DHL, “Navigating the sea of uncertainty with multimodal logistics”, (<https://lot.dhl.com/navigating-the-sea-of-uncertainty-with-multimodal-logistics/>, Erişim Tarihi: 19.07.2025).

⁹² A/CN.9/WG.VI/WP.106, para 5.

⁹³ A/CN.9/WG.VI/WP.106, para 5.

⁹⁴ A/CN.9/1214, s. 16, 20, 23; A/CN.9/1214/Add.1, s. 4-5, 16; ayrıca bkz. Cao/Qiu/Wang, s. 6.

⁹⁵ A/CN.9/998, Annex, para 3.

⁹⁶ A/CN.9/998, Annex, para 12-14; A/CN.9/1034, para 42; A/74/17, para 216; A/CN.9/WG.VI/WP.96, para 8; A/CN.9/1205, 5.

fazla yolla gerçekleştirilecek uluslararası taşımalara uygulanacağını ifade eden” Taslak Konvansiyon m. 1’de açıkça hükme bağlanmıştır. Dolayısıyla, konvansiyon, demir, hava, kara veya deniz yolu ile gerçekleştirilen taşıma sözleşmelerini kapsadığı gibi bunların farklı kombinasyonlar halinde gerçekleştirilebileceği karma taşıma sözleşmelerine de uygulanacaktır. Demir, hava ve kara yolu ile gerçekleştirilen taşımalar bakımından halihazırda konvansiyonun getirdiği devredilebilir taşıma senedi gibi kıymetli evrak niteliğini haiz bir taşıma belgesi bulunmadığı için, bu yöntemlerle yapılan taşımalarda uygulama alanı bulan mevcut düzenlemeler ile taslak konvansiyon arasında uyumsuzluk meydana gelmesi riski, nispeten, daha düşük bir seviyededir.⁹⁷ Öte yandan, taslak konvansiyon, konişmento temel alınarak oluşturulan, devredilebilir taşıma senetlerine ilişkin ihdas ettiği düzen dolayısıyla, kaçınılmaz olarak, konişmentonun yaygın şekilde kullanıldığı navlun sözleşmelerinin tabi olduğu hukuki rejimin kapsamı içerisindeki bazı konulara ilişkin düzenlemeler içermektedir. Bununla birlikte, taslak konvansiyon hükümleri ile başka hukuki kurallar arasında çıkabilecek çatışmalar bakımından benimsenmiş temel prensip, m. 1/3 hükmü aracılığıyla taslak konvansiyon hükümlerinin öncelikli olarak uygulanmasıdır. Doğal olarak, bu durum Taslak Konvansiyon’un bu haliyle yürürlüğe girmesinin navlun sözleşmeleri ve konişmentonun düzenlenmesi, fonksiyonları ve kullanılmasına dair istikrar kazanmış yeknesak hukuki düzen ve uygulama üzerinde menfi etkileri olabileceğine dair birtakım, haklı, endişelere yol açmıştır.⁹⁸

⁹⁷ Ne var ki, bu taşıma yollarına uygulanacak konvansiyonlarla, taslak konvansiyon arasında çatışma riskinin olmadığı anlamına gelmez. Nitekim, taslak konvansiyon ve CMR hükümlerinin uygulanması bağlamında da taşıma senedinin düzenlenmesi, senetdeki kayıtlar, iki taşıma belgesinin aynı anda mevcudiyeti ve taşıyıcının hapis hakkına ilişkin sorunlara işaret edilmiştir. Bkz. Csoklich/Eckart/Legros/Smeele, s.145.

⁹⁸ Bilindiği üzere deniz ticareti ve taşıma hukukunda yeknesaklık sağlanması, sözleşme tarafları arasında hukuki uyumsuzluk riskini aşgariye indirerek, başta mahkeme ve tahkim masrafları ve dolaylı olarak da sigorta primleri olmak üzere uluslararası ticarete toplam maliyetler üzerinde kayda değer tasarruf sağlanmasına imkân tanıyan önemli bir hukuki idealdir. Bkz. Sturley, 558 vd; Myburgh, 356. Bu bakımdan, halihazırda küresel ölçekte geniş uygulama bulan Lahey Kuralları ile taslak konvansiyon arasındaki muhtemel çelişkiler nedeniyle, taslak konvansiyonun deniz yolu bağlamında uygulanması özellikle tartışmalı bir konu olarak öne çıkmaktadır, bkz. A/CN.9/1214, s. 16, 20, 23; UNCITRAL “Compilation of comments on the draft convention on negotiable cargo documents – Addendum 1 (Devredilebilir Taşıma Senetleri Hakkında Konvansiyon Taslağına ilişkin yorumların derlenmesi – Ek 1)” (11 June 2025) UN Doc A/CN.9/1214/Add.1 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025), s. 4-5, 16; ayrıca krş. Cao/Qiu/Wang, s. 6.

Taslak Konvansiyon'un konişmento düzenlenen hallerde uygulanması ile ilgili temel sorunlar konişmento ile devredilebilir taşıma senedi arasındaki ilişkiler bağlamında ortaya çıkmaktadır. Konvansiyonun cari taslağı uyarınca, devredilebilir taşıma senedi mevcut bir konişmento veya deniz yük senedine şerh düşmek yoluyla düzenlenebileceği gibi⁹⁹, bunların mevcut olmadığı hallerde de ayrı bir belge olarak¹⁰⁰ düzenlenebilmektedir. Ancak, örneğin, bir konişmentoya şerh düşülerek devredilebilir taşıma senedine dönüştürüldüyse, artık konişmentonun hükmünün kalmadığını mı kabul etmek gerektiği hususu açık değildir.¹⁰¹ Taslak Konvansiyon m. 3/3.'e göre bu soruya olumlu cevap vermek gerekeceği söylenebilir de, kuvvetle muhtemel olarak konvansiyona taraf olmayan ülkeler de bulunacağı düşünüldüğünde, şerhin yok sayılarak belgenin konişmentoya ilişkin hükümler uyarınca işlem görmesini engellemek mümkün değildir. Bunun sonucunda aynı taşıma belgesinin, biri konişmentolar bakımından uygulama alanı bulan uluslararası ve/veya ulusal hukuk temelli yerleşik kuralları ihtiva eden mutlak deniz ticareti hukuku rejimi, diğeri ise taslak konvansiyon hükümleri olmak üzere iki paralel rejime tabi olabileceği söylenebilir.¹⁰² Dolayısıyla, Taslak Konvansiyon'un deniz yolu ile gerçekleştirilen yük taşımaları bağlamında uygulanmasına ilişkin ilk problemin bu rejimler arasındaki muhtemel uyumsuzluklar olduğuna işaret etmek gerekir.

Esasen, Taslak Konvansiyon'un uygulama alanı bulabilecek diğerk hukuki rejimler ile ilgili olarak benimsediği temel prensip, sadece devredilebilir taşıma senedinin kıymetli evrak fonksiyonunu ifa edebilmesine yönelik hükümler ihdas ederek, taşıma sözleşmesinden kaynaklanabilecek, örneğin hasar, zıya veya gecikmeden doğan sorumluluk gibi, diğerk bütün hususları kapsam dışında tutarak, bunlara ilişkin mevcut hukuki rejimlerin uygulanmasına müdahale etmemek şeklinde özetlenebilir.¹⁰³ Bu yaklaşım taşıma hukukunda uygulama alanı bulan diğerk uluslararası anlaşmalar ile çatışma ihtimalini asgariye indirmektesyse de, bütünüyle ortadan kaldırdığı söylenemez. Gerçekten de, konvansiyonun sınırlı düzenleme alanı bağlamında dahi mevcut hukuki rejimlerle bazı uyumsuzluklar göze çarpmaktadır. Mesela, Taslak Konvansiyon m. 6 uyarınca devredilebilir taşıma senedinde

⁹⁹ A/CN.9/1213, m. 3/2(a).

¹⁰⁰ A/CN.9/1213, m. 3/2(b).

¹⁰¹ A/CN.9/1214, s 16.

¹⁰² A/CN.9/1214/Add.1, s. 16.

¹⁰³ A/CN.9/WG.VI/WP.96, para 8 vd.

bulunan ve yüke ilişkin olup da doğruluğu şüpheli ya da denetlenemeyecek bazı bilgilerin kendisine karşı ispat aracı olarak kullanılmasını engellemek için taşıma operatörüne senede çekince koymak imkânı sağlanmışken, Lahey Kuralları m. III.3 uyarınca aynı husus taşıyanın bu tür bilgilere konişmentoda yer vermekle yükümlü olmadığı şeklinde düzenlenmiştir.¹⁰⁴ Benzer şekilde, aynı madde uyarınca, Lahey Kuralları'na göre taşıyan, yükletenin talebi üzerine konişmento düzenleyerek kendisine vermekle yükümlüyken¹⁰⁵, Taslak Konvansiyon m. 3/1 bağlamında devredilebilir taşıma senedi düzenlenmesi taşıma operatörü gönderenin talebiyle bağlı değildir; ancak, iki taraf mutabık kalırsa düzenlenecektir.¹⁰⁶ Ne var ki, bu tür risklerin hazırlık çalışmaları sırasında geniş şekilde tartışıldığı söylenemez. Gerçekten de bu bağlamda, sadece bu ikinci sorunun gündeme geldiği görülmektedir.¹⁰⁷ Çalışma grubunda ileri sürülen bir görüşe göre Taslak Konvansiyon m. 3/1 ile LK m. III.3 arasında bir çatışma olası değildir, zira gönderen ve taşıma operatörü zaten devredilebilir taşıma senedi düzenlenmesi hususunda anlaşmışlardır.¹⁰⁸ Fakat, bu anlaşmaya rağmen, LK bağlamında yükleten sıfatı taşıyan bir gönderenin, taşıyan sıfatını haiz bir taşıma operatöründen, LK m.III.3 uyarınca bir konişmento düzenlenmesini talep etmesine engel bir hüküm konvansiyonda mevcut değildir. Bu bağlamda devredilebilir taşıma senedi düzenlendikten sonra konişmento düzenlenmesine engel olabilecek hükümlere ilişkin olarak Taslak Konvansiyon m. 3/5'e işaret edildiyse de¹⁰⁹, bu örnek isabetli olamaz. Zira, anılan madde, esasen taşıma operatörünün yükün deniz yolu ile taşınması için bir alt navlun sözleşmesi yaptığı hallerde yükü taşımayı taahhüt eden fiili taşıyandan yük için bir konişmento düzenlenmesini engellemek amacıyla kaleme alınmıştır.¹¹⁰ Dolayısıyla, mezkur örnekte, taşıma operatörünün yükü teslim aldıktan sonra devredilebilir taşıma senedi düzenleyerek gönderene teslim etmesinden sonra, teorik olarak, gönderenin yükleten sıfatıyla yükün gemiye yüklenmesini müteakiben LK m. III.3 uyarınca bir konişmento düzenlenmesini talep etmesi mümkün görünmektedir. Bu nedenle, aynı

¹⁰⁴UNCITRAL, "Compilation of comments from organizations (*Örgütlerden gelen yorumların derlenmesi*)" (12 March 2025) UN Doc A/CN.9/WG.VI/WP.116/Rev.1 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025), s. 5.

¹⁰⁵Krş. TTK, m. 1228/2.

¹⁰⁶A/CN.9/1214, s. 25.

¹⁰⁷A/CN.9/1205, para 15.

¹⁰⁸A/CN.9/1205, para 15.

¹⁰⁹A/CN.9/1205, para 15.

¹¹⁰A/CN.9/1205, para 47.

taşıma bağlamında iki farklı hukuki rejimin eş zamanlı olarak uygulama alanı bulması riskinin mevcut olduğu açıktır.

Bununla beraber, bu türden bir ikiliğin tek sakıncası sadece muhtemel uyumsuzluklar değildir. Zira iki hukuk rejimi arasında düzenlemelerin kapsamı bakımından da fark vardır. Nitekim, Taslak Konvansiyon pek çok hususa ilişkin çerçeve hükümler getirmekle birlikte, bu hükümler çoğu zaman düzenlemenin amacına hangi mekanizmalarla ulaşılabileceğine ilişkin yeterli derecede açıklıktan uzaktır. Üçüncü kısım hükümleri bu duruma belirgin bir örnek teşkil etmektedir. Mesela Taslak Konvansiyon m. 7 ile devredilebilir taşıma senedinin hamilinin, diğer hakların yanı sıra, tasarruf hakkına sahip olacağı ifade edilmekteyse de, konvansiyon bu hakkın kapsamı veya içeriğine ilişkin düzenleme getirmemektedir.¹¹¹ Bu durum kara, demir, hava veya iç su yolu ile taşınan yüklere ilişkin sözleşmelere binaen düzenlenen devredilebilir taşıma senetleri bakımından kayda değer bir sorun teşkil etmeyebilir, zira bu tür taşıma sözleşmelerini düzenleyen milletlerarası anlaşmalarda tasarruf hakkı açıkça düzenlenmektedir.¹¹² Fakat, deniz yolu ile gerçekleşen taşımalarda bu mesele konişmento bağlamında ele alındığından, ne Lahey ve Lahey – Visby ne de Hamburg Kuralları’nda tasarruf hakları ile ilgili düzenlemeler mevcuttur. Gerçekten de deniz yoluyla taşıma sözleşmelerini düzenleyen milletlerarası anlaşmalar bakımından konuyla ilgili ilk düzenleme Rotterdam Kuralları’nda bulunmaktadır.¹¹³ Ancak, Rotterdam Kuralları yürürlükte olmadığından, kapsamlı sayılabilecek bu hükümlerin de uygulama alanı bulması mümkün değildir. Bununla beraber, esasen, konvansiyon hükümlerinin büyük ölçüde Rotterdam Kuralları’ndan ilham aldığı göz önünde bulundurulduğunda¹¹⁴, Rotterdam Kuralları hükümlerinin Taslak

¹¹¹ A/CN.9/1214, s. 7.

¹¹² Örneğin bkz. CMR, m. 12-17; COTIF- CIM m. 18-22; Montreal Konvansiyonu, m. 12-16; CMNI, m. 14-15; krş. TTK m. 868 ve 869.

¹¹³ Bkz. Ciger, Rotterdam Kuralları, dn. 174 vd.

¹¹⁴ UNCITRAL, “Report of Working Group VI (Negotiable Multimodal Transport Documents) on the work of its forty-first session (*Çalışma Grubu VI’nin (Devredilebilir Karma Taşıma Senetleri) Kırk Birinci Oturumundaki Çalışmalarına İlişkin Rapor*) (Vienna, 28 November–2 December 2022)” (9 December 2022) UN Doc A/CN.9/1127 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025), para 71; UNCITRAL, “Report of Working Group VI (Negotiable Cargo Documents) on the work of its forty-third session (*Çalışma Grubu VI’nin (Devredilebilir Taşıma Senetleri) Kırk üçüncü Oturumundaki Çalışmalarına İlişkin Rapor*) (Vienna, 27 November–1 December 2023)” (8 December 2023) UN Doc A/CN.9/1164 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025), para 88 ve 92; esasen aynı husus m. 8 ila 12 hükümleri için de söylenebilir. Bkz. UNCITRAL, “Negotiable Cargo Documents (*Devredilebilir Taşıma Senetleri*)” (19 September 2024) UN Doc A/CN.9/WG.VI/WP.107 (<https://docs.un.org>, Erişim

Konvansiyon m 7/1(b)'nin yorumunda dikkate alınabileceği savunulabilir. Ancak, iki düzenleme arasında kayda değer farklılıklar mevcuttur. Örneğin, Taslak Konvansiyon m. 7/1'de tasarruf hakkının içeriğine ilişkin bir tarif barındırmadığı gibi, maddede sayılan haklardan başka devredilebilir taşıma senedinde sözleşmeye atıf bulunmak kaydıyla, hamilin taşıma sözleşmesinden kaynaklanan başka haklara da sahip olabileceği düzenlenmekteyken, Rotterdam Kuralları m. 50/1 bağlamında tasarruf edenin hakları açıkça, maddede sayılan, yüke veya yükün teslim edileceği yere ilişkin talimatlar vermek ve gönderileni değiştirebilmek hakları ile sınırlıdır.¹¹⁵ Nitekim, başlangıçta doğrudan Rotterdam Kuralları'ndan alınarak "*right of control*" şeklinde ifade edilen terimin ismi dahi sonradan taşıma hukukuna ilişkin diğer milletlerarası antlaşmalar ile uyumlu olarak "*right of disposal*" şeklinde değiştirilmiştir.¹¹⁶ Dolayısıyla, Rotterdam Kurallarının tasarruf hakkına dair düzenlemelerinin Taslak Konvansiyon bakımından mehoz olarak dikkate alınması imkânının hazırlık çalışmalarındaki değişiklikler sonucunda sınırlı olduğu değerlendirilmektedir.

Taslak konvansiyon hükümlerinin teknik açıdan yeterliliğine ilişkin problemlerin devredilebilir taşıma senedinin devri ve hamilin yükümlülükleri bakımından da söz konusu olduğu söylenebilir. Örneğin Taslak Konvansiyon m. 9/2 hükmü uyarınca gönderen konumunda bulunmayan bir devredilebilir taşıma senedinin hamili, m. 7 bağlamında ifade edilen haklardan birini kullanması halinde, senetten anlaşılabilir nitelikte olmak kaydıyla, bu hakkın kullanılması ile bağlantılı olarak doğabilecek tüm borçlardan sorumlu tutulabilir.¹¹⁷ Söz konusu hüküm, Rotterdam Kuralları m. 58 hükmünden uyarlanarak formüle edilmiştir.¹¹⁸ Maddenin ilk halinde, kaynak hükme uygun şekilde, hamilin taşıma sözleşmesinden doğan tüm borçlardan sorumlu tutulabileceği düzenlenmekteyken¹¹⁹, Çalışma Grubunun 44. Oturumu sırasında söz konusu hükümde değişiklik yapılarak, hamilin m. 7/1(b) bağlamında tasarruf hakkını kullanması halinde, bu hakkın kullanımı ile bağlantılı olarak doğabilecek

Tarihi: 19.07.2025), s. 17-19.

¹¹⁵A/CN.9/1164, para 92.

¹¹⁶A/CN.9/1164, para 88.

¹¹⁷Krş. TTK m. 1203.

¹¹⁸Bkz. dn. 114.

¹¹⁹UNCITRAL, "Negotiable Cargo Documents (*Devredilebilir Taşıma Senetleri*)" (8 February 2024) UN Doc A/CN.9/WG.VI/WP.103 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025), 12.

tüm borçlardan sorumlu tutulabileceği düzenlenmiştir.¹²⁰ Daha sonra, 45. Oturumda, m. 9/2'nin sadece tasarruf hakkı ile bağlantılı sorumluluklara dair düzenleme yapmakta olduğu fakat diğer haklarla bağlantılı olarak doğabilecek sorumlulukları kapsamadığına dolayısıyla da eksik olduğuna dikkat çekilmişse de, devredilebilir taşıma senedi düzenlenmesinin taşıtanın tüm sorumluluklarının hamile devredildiği anlamına gelmediği gerekçesiyle maddenin kapsamını genişletmenin menfi sonuçları olacağı savunulmuş, bunun üzerine de mevcut metin muhafaza edilmiştir.¹²¹ Sonraki oturumda aynı husus tekrar gündeme gelmiş, hamilin yükün teslimini talep etmek hakkının kullanılması ile bağlantılı olarak da sorumluluk üstlenmesi gerekebileceği işaret edilmiş bunun üzerine madde hükmünde değişiklik yapılarak metin son halini almıştır.¹²² Buna göre, devredilebilir taşıma senedinin hamili, sadece tasarruf hakları ile bağlantılı olanlarla sınırlı olmaksızın, m. 7/1 bağlamında kullandıkları haklarla bağlantılı sorumluluklara tabi olabilir.

Bununla birlikte, m. 9 uyarınca sorumluluk nihai olarak yine m. 7 bağlamındaki haklarla bağlantılı olarak sınırlandırıldığı için, hangi sorumlulukların madde kapsamında olduğu konusunda ihtilaf ortaya çıkması mümkündür. Zira, kullanılan haklarla bağlantılı sorumlulukların kapsamı hususunda farklı yorumlar oluşması söz konusu olabilir. Nitekim, konvansiyon taslağı ile ilgili ortak görüş bildiren ICS, (IGP&I) ve BIMCO'ya göre, sözgelimi, gönderen tarafından yükün tehlikeli niteliğinin gizlenmesi veya belirtilmemesi üzerine çıkan yangından dolayı taşıma operatörünün uğradığı zarardan dolayı doğan sorumluluk, esasen yüklemeyele bağlantılı yükümlülüklerin ihlalden doğup, yükün teslimini istemek ya da zarardan dolayı taşıma operatörüne karşı talepte bulunmak hakları ile bağlantılı olmadığından, devredilebilir taşıma senedini m.11 hükümleri uyarınca devralan hamilin bu hususta sorumluluğu mevcut olmayacaktır.¹²³ Öte yandan, hazırlık çalışmalarında konu tartışılırken, yükün tehlikeli niteliğine ilişkin yanlış ya da eksik bilgi verilmesinden kaynaklanan zararlardan dolayı sorumluluğun, en azından bazı delegeler tarafından, yükün teslimini talep etmek hakkı ile bağlantılı olarak nitelendirildiği

¹²⁰ A/CN.9/1170, para 22.

¹²¹ UNCITRAL, "Report of Working Group VI (Negotiable Cargo Documents) on the work of its forty-fifth session (*Çalışma Grubu VI'nın (Devredilebilir Taşıma Senetleri) Kırk beşinci Oturumundaki Çalışmalarına İlişkin Rapor*) (Vienna, 9–13 December 2024)" (23 December 2024) UN Doc A/CN.9/1199 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025), para 47.

¹²² A/CN.9/1205, para 75-77.

¹²³ A/CN.9/1214/Add.1, s 22.

görülmektedir.¹²⁴ Bu bakımdan, maddenin ilk halinde¹²⁵ benimsenen geniş kapsamlı çözümün bu tür bir belirsizlik barındırmaması sebebiyle daha uygun olduğu söylenebilir.¹²⁶ Her halükarda, maddenin düzenlediği konunun önemine nispetle bu kadar kısa ve detaydan yoksun şekilde kaleme alınması eleştiriye açıktır.¹²⁷ Esasen, madde metninde belirsizlik bulunan başka hususlara da işaret etmek mümkündür. Örneğin, Taslak Konvansiyon m. 9'da, devirden ziyade, sadece hamilin de sorumlu tutulacağına ifade edildiği göz önünde bulundurulursa, gönderenin de aynı anda sorumlu kalmaya devam edeceği söylenebilir mi?¹²⁸ Bu bağlamda, yukarıdaki örnek düşünüldüğünde, yükün tehlikeli niteliğinin beyan edilmemesi halinde zarardan dolayı, devredilebilir taşıma senedinin hamilin sorumluluğuna gidilebileceği gibi, gönderenin de sorumluluğu devam etmekte midir?¹²⁹ Hazırlık çalışmaları bu soruya olumlu bir cevabı destekler görünse de¹³⁰, kesin bir yargıya ulaşmak güçtür. Benzer şekilde, hamilin sorumlu tutulabilmesi bakımından belirli bir hakkın kullanılması ön şart olduğuna göre hakkın ne zaman kullanılmış sayılacağı hususu da belirsizdir.¹³¹ Mesela, hamilin sorumlu tutulması için yükün teslimi talebinde bulunması yeterli midir? Yoksa, teslimin tamamlanmış olması mı gerekir? Ya da yükün kısmen teslim edilmiş olması halinde hamil sorumlu tutulabilir mi?¹³² Dolayısıyla, Taslak Konvansiyon m. 9'un işleyişine ilişkin pek çok soru işareti bulunduğunu işaret etmek mümkündür. Zira, m. 9.2'in mevcut metni yoruma muhtaç olduğu gibi, hazırlık çalışmalarında bu hususta oluşmuş bir konsensüs bir yana, yeterli ölçüde tartışma dahi bulunmadığı dikkate alındığında, farklı taraf devlet mahkemelerinin maddeyi aynı yönde yorumlamalarını beklemek de gerçekçi değildir. Nihai olarak, madde metnindeki bu tür belirsizliklerin konvansiyonun temel amaçlarından olan yeknesaklığın temini bakımından da menfi etkileri olması kaçınılmaz görünmektedir.

¹²⁴ A/CN.9/1205, para 75; fakat bu hususun hükmün yorumu bağlamında, düzenleme amacı bakımından dikkate alınabilecek ölçüde kabul gördüğünü söylemek mümkün değildir.

¹²⁵ A/CN.9/WG.VI/ WP.103, 12.

¹²⁶ Krş. UK Carriage of Goods By Sea Act (COGSA) 1992, s.3.1; TTK m. 1203.

¹²⁷ RK'da aynı husustaki düzenlemeler bağlamında bkz. Diamond, s. 532.

¹²⁸ RK ile karşılaştırmalı olarak bkz. Williams, s. 218.

¹²⁹ Bu hususta farklı hukuk sistemleri bakımından bkz. Güner Özbek, s.174-176.

¹³⁰ Krş. A/CN.9/1199, para 47.

¹³¹ Williams, s. 221.

¹³² Krş. *The Berge Sisar*, [2001] UKHL17; [2001] 1 Lloyd's Rep 663.

Yukarıda gösterilmeye çalışıldığı üzere, Taslak Konvansiyon'un deniz yolu ile taşıma bağlamında uygulaması ile ilgili pek çok hususta belirsizlik bulunmaktadır. Bu nedenle esasen deniz yolu ile taşımanın konvansiyonun kapsamından çıkartılması yönündeki öneriler daha hazırlık çalışmalarının başlangıcında gündeme gelmiş fakat mesele ile ilgili net bir karara varılması mümkün olmamıştır.¹³³ Konu, sonraki oturumda tekrar ele alınmış, hem konişmento düzenlenmesi halinde devredilebilir taşıma senedi düzenlenmesine gerek kalmayacağı hem de konvansiyon hükümlerinin konişmentoya ilişkin mevcut hukuki rejime olumsuz etkileri olacağı işaret edilerek, deniz yolu ile taşımanın konvansiyon kapsamından çıkarılması önerilmişse de karma taşımalar bakımından deniz yolu ayağının önemi sebebiyle bu görüşe karşı çıkmıştır.¹³⁴ Böylece, çalışma grubu konunun daha sonra tekrar ele alınmasına karar vererek, kararı ertelemiştir.¹³⁵ Nihayet mesele, yaklaşık iki sene sonra, çalışma grubunun son oturumunda ele alınmış, yukarıdaki, lehe ve aleyhe, görüşler büyük ölçüde tekrarlanarak konu görüşülmüş ve nihai olarak deniz yolunun kapsamdan çıkartılması önerisi reddedilmiştir.¹³⁶ Son olarak, hazırlık çalışmalarının son oturumunu müteakiben Taslak Konvansiyon ile ilgili görüş bildiren ülke ve kurumların önemli bir kısmı, deniz yolu ile taşıma sözleşmelerinin konvansiyon kapsamından çıkartılması ya da en azından taraf devletlere konvansiyona katılırken bu yönde bir çekince koyabilmek imkânı sağlanması önerisinde bulunmuşlardır.¹³⁷

Bu önerilerde haklılık payı olduğunu işaret etmek gerekir. Zira, konvansiyon hükümlerinin yetersizliği ve mevcut hukuki rejimler ile çatışma riskinden kaynaklanan olumsuz etkilerin konişmentonun halihazırdaki yaygın kullanımı sebebiyle en çok deniz ticareti hukuku bağlamında ortaya çıkması muhtemeldir. Gerçekten de yüzyıllardır deniz ticaretinde yaygın şekilde kullanılan konişmentonun işlevlerini yerine getirebilmesi için gerekli hukuki çerçeveye, dayandıkları hukuki kurumlar farklı hukuk sistemlerinde değişiklik

¹³³UNCITRAL, "Report of Working Group VI (Negotiable Multimodal Transport Documents) on the work of its forty-second session (*Çalışma Grubu VI'nin (Devredilebilir Taşıma Senetleri) Kırk ikinci Oturumundaki Çalışmalarına İlişkin Rapor*) (New York, 8–12 May 2023)" (23 May 2023) UN Doc A/CN.9/1134 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025), para 55.

¹³⁴A/CN.9/1164, para 22.

¹³⁵A/CN.9/1164, para 22.

¹³⁶A/CN.9/1205, para 13 vd.

¹³⁷Örnek olarak bkz. Yunanistan, A/CN.9/1214, s. 12; Japonya, s. 16; İspanya, s. 22; İsviçre, 24; CMI, A/CN.9/1214/Add.1, s. 5; ICS, IGP&I ve BIMCO, s. 20.

gösterebilse de¹³⁸, pek çok hukuk çevresinde mevcuttur ve istikrarlı şekilde uygulanmaktadır.¹³⁹ Taslak Konvansiyon ise devredilebilir taşıma senedini senedin fonksiyonlarına odaklanarak düzenlemekte fakat hukuk düzeni içerisinde bu fonksiyonların işleyebilmesi için elzem hukuki mekanizmalara ilişkin düzenlemeler içermemektedir. Bu bağlamda Taslak Konvansiyon'un öngördüğü devredilebilir taşıma senedine bir taraf devletin hukuk sistemi içerisinde işlerlik kazandırılabilmesi için kapsamlı düzenlemeler yapılması gerekeceğine işaret etmek gerekir. Bu türden düzenlemelerin gerçekleştirilmesi, hali hazırda aynı fonksiyonlara sahip bir taşıma belgesi mevcut olmadığı için kara veya hava yolu gibi diğer taşıma yolları bağlamında nispeten daha basittir. Öte yandan, devredilebilir taşıma senedinin deniz yolu ile gerçekleştirilen taşıma sözleşmelerine uygulanan hukuki rejime adaptasyonu, devredilebilir taşıma senedinin ayrı bir belge olarak ya da bir konişmentoya şerh düşülerek farklı şekillerde düzenlenebileceği dikkate alındığında, konişmento ile devredilebilir taşıma senedi arasındaki ilişkilerin de tetkik edilmesini ve ortaya çıkabilecek çelişkilerin giderilerek, hukuki rejimin uyumlaştırılmasını gerektirir.¹⁴⁰ Dolayısıyla taslağın bu şekilde yürürlüğe girmesi halinde, konişmentoya ilişkin mevcut hukuki rejimlerin etkilenmesi kaçınılmaz görünmektedir.

Buna ek olarak, navlun sözleşmeleri bağlamında konişmento düzenlenmesi zaten mümkün olduğu için Taslak Konvansiyon'un öngördüğü devredilebilir taşıma senedine yönelik kayda değer bir ihtiyaç da bulunmamaktadır. Gerçekten de, Taslak Konvansiyon kapsamındaki bir deniz yolu taşıması bağlamında, tarafların neden bir konişmento yerine bir devredilebilir taşıma senedi düzenlemek isteyecekleri sorusuna ikna edici bir cevap vermek güçtür. Zira, devredilebilir taşıma senetlerinin doğrudan rekabet içerisinde buldukları konişmento, hem tacirlerin hem de bankaların aşına olduğu, uluslararası ticarete yüzyıllardır yaygın şekilde kullanılmakta olan bir taşıma belgesidir.¹⁴¹ Bu bakımdan, yeni konvansiyonun bir eksikliği doldurduğu söylenemeyeceği gibi, deniz taşımaları bağlamında, devredilebilir taşıma senedinin konişmentoya kıyasla görünür bir üstünlüğünden de bahsedilemez. Başka bir deyişle, ulusal hukuklarla uyumlaştırılması gereken tamamen yeni bir taşıma belgesine özgü kapsamlı bir düzenleme ihtiyacını

¹³⁸van der Ziel, s. 243; bkz. dn. 49.

¹³⁹A/CN.9/1214, s. 23; A/CN.9/1214/Add.1, s. 16.

¹⁴⁰A/CN.9/1214, s. 25

¹⁴¹Cao/Qiu/Wang, s. 6.

mazur gösterebilecek tatmin edici bir gerekçe de mevcut değildir. Dolayısıyla, Taslak Konvansiyon'un ihtiyaç duyduğu kapsamlı ek düzenlemelerden doğacak külfetin ve bu hükümlerle konşimentoya uygulanan hükümler arasındaki ilişkilerdeki hukuki belirsizliklerin deniz ticaretine etkilerinin menfi olacağı açıktır.¹⁴² Bu bağlamda, yukarıda işaret edilen eleştiri ve öneriler ile paralel şekilde, deniz yolu ile gerçekleştirilecek yük taşımalarının konvansiyonun uygulama alanından çıkarılmasının uygun olacağına işaret etmek gerekir.

Hazırlık çalışmalarında deniz yolunun konvansiyonun kapsamından istisna edilmesi yönündeki önerilerde iki tür yaklaşımın öne çıktığı söylenebilir. Bunlardan ilki, Taslak Konvansiyon'a taraf devletlerin bu hükümleri deniz yolu ile gerçekleştirilecek yük taşımalarına uygulamamak yönünde bir çekince koymasına imkân veren bir hüküm eklenmesidir.¹⁴³ Önerilen diğer yöntem ise, Taslak Konvansiyon'un uygulama alanını düzenleyen hükümlerde bir değişiklik yapılarak deniz yoluyla gerçekleştirilecek yük taşımalarının doğrudan¹⁴⁴ ya da Lahey, Hamburg ya da Rotterdam Kuralları'nın kapsamına giren taşımaları istisna edilerek¹⁴⁵ veya bu konvansiyonların veya ulusal hukuk hükümlerine öncelik verilerek¹⁴⁶ dolaylı olarak Taslak Konvansiyon'un kapsamından çıkarılmasıdır. Burada ilk çözümün ideal olmadığını işaret etmek gerekir. Zira, kapsama ilişkin taraf devletlerin çekince beyan etmesine izin vermek şeklindeki bir çözüm, kaçınılmaz olarak farklı uygulamalara kapı aralayacağından, hukuki belirsizlik yaratacağı gibi konvansiyonun yeknesak bir hukuki rejim tesis etmek ihtimalini de ortadan kaldıracaktır.¹⁴⁷ Benzer şekilde, dolaylı çözümlerin de yeterli açıklık sağlamayacağı görüşünderiz. Bu nedenle, ideal çözümün, deniz yoluyla yapılan taşımaların doğrudan konvansiyonun kapsamından çıkarılması olduğunu ifade etmek gerekir. Her ne kadar bu görüşe, deniz yolu ile yük taşıma faaliyetlerinin karma taşımalar bağlamındaki önemi sebebiyle, istikrarlı şekilde muhalefet edilmişse de¹⁴⁸,

¹⁴²A/CN.9/1214, s. 25.

¹⁴³Bkz. İspanya'nın önerisi, A/CN.9/1214, s. 22

¹⁴⁴Bkz. Yunanistan'ın önerisi, A/CN.9/1214, s. 12

¹⁴⁵Bkz. İsviçre'nin önerisi, A/CN.9/1214, s. 24.

¹⁴⁶Bkz. ICS, IGP&I ve BIMCO'nun önerisi, A/CN.9/1214/Add.1, s. 18; Yunanistan'ın önerisi, A/CN.9/1214, s. 12.

¹⁴⁷Bkz. ICS, IGP&I ve BIMCO'nun eleştirisi, A/CN.9/1214/Add.1, s. 20

¹⁴⁸Bkz. Global Shippers Forum (GSF), International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA) ve International Chamber of Commerce Banking Commission (ICC)'nin eleştirileri, A/CN.9/1214/Add.1, s. 7.

konvansiyonun kapsamından sadece tamamen deniz yolu ile gerçekleşen yük taşımalarının istisna edilmesi halinde, konvansiyonun karma taşımalar bağlamında uygulanabilmesini temin etmek mümkündür. Bu tür bir çözümün, hem Taslak Konvansiyon'un deniz ticaretine olumsuz etkilerini sınırlayacağını hem de karma taşımaları kapsam dışında bırakmayarak, bu taşımalar bağlamında ihtiyaç duyulan devredilebilir taşıma belgelerinin kullanılmasına cevaz vereceği ve böylece farklı tereddütleri de dikkate alarak dengeli bir yaklaşım teşkil edeceği açıktır.

C. Devredilebilir Taşıma Senedinin Düzenlenmesi Usulü

Konvansiyon metnindeki çelişki ve aksaklıklar sadece navlun sözleşmesi ile ilgili olarak ortaya çıkmamakta, aksine konvansiyonun en temel mekanizmalarında dahi mevcut görünmektedir. Bu bağlamda devredilebilir taşıma senedinin düzenlenmesi hususunda metinden kaynaklanan bazı tereddütlere işaret etmek mümkündür. Örneğin, yukarıda ifade edildiği üzere, Taslak Konvansiyon m. 3'e göre devredilebilir taşıma senedinin ya mevcut taşıma belgesine şerh düşülerek devredilebilir taşıma senedine dönüştürülmek suretiyle (m. 3/2(a)) ya da bir taşıma belgesi mevcut değilse ayrı bir belge şeklinde düzenlenebileceği (m. 3/2(b)) öngörülmektedir. Konvansiyonun hazırlık çalışmaları sırasında, pek çok farklı yerde de kayda geçtiği üzere¹⁴⁹, Taslak Konvansiyon uyarınca devredilebilir taşıma senedinin düzenlenmesinde kural olarak bu yöntemlerden ilkinin benimsendiği görülmektedir.¹⁵⁰ Dolayısıyla, Taslak Konvansiyona göre bu yöntemden ayrılmak ancak istisnai durumlarda, örneğin taşıma sözleşmesi uyarınca uygulama alanı bulabilecek düzenlemelere göre, mesela COTIF-CIM m. 6/5 gibi, taşıma belgesinin kıymetli evrak fonksiyonu görmesine engel olabilecek hükümlerin varlığı halinde, söz konusu olacaktır.¹⁵¹

¹⁴⁹UNCITRAL “Fact sheet: UNCITRAL project on negotiable cargo documents (*Bilgi notu: Devredilebilir Taşıma Senetleri konulu UNCITRAL projesi*)” (27 December 2023) UN Doc A/CN.9/WG.VI/WP.102 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025) para 7; A/CN.9/WG.VI/WP.106, para 8-9; UNCITRAL “Interaction between draft convention on negotiable cargo documents and existing international transport law conventions (*Taslak sözleşme ile mevcut uluslararası taşıma hukuku konvansiyonları arasındaki etkileşim*)” (21 February 2025), UN Doc A/CN.9/WG.VI/WP.115(<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025), para 1-2.

¹⁵⁰UNCITRAL, “Fact sheet: UNCITRAL project on negotiable cargo documents (*Bilgi notu: Devredilebilir Taşıma Senetleri konulu UNCITRAL projesi*)” UN Doc A/CN.9/WG.VI/WP.113 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025), para 6.

¹⁵¹A/CN.9/WG.VI/WP.113, para 7.

Bununla beraber, Taslak Konvansiyon m. 3/2(b)'nin lafzı, taşıma senedinin ayrı şekilde düzenlenebileceği haller bakımından duraksama yaratmaktadır. Zira anılan maddeye göre sadece bir taşıma belgesinin mevcut olmadığı hallerde devredilebilir taşıma senedi düzenlenebileceği ifade edilmektedir.¹⁵² Dolayısıyla, şayet taşıma sözleşmesi uyarınca bir taşıma belgesi düzenlendiyse ve taraflar konvansiyon uyarınca devredilebilir taşıma senedi düzenlemek konusunda mutabık kaldıklarında halen mevcut bulunmakta ise devredilebilir taşıma senedinin ayrı bir belge olarak düzenlenmesi mümkün değildir; sadece, mevcut belgeye şerh düşülerek düzenlenebilir. Fakat, mevcut taşıma belgesine şerh düşülerek konvansiyon uyarınca devredilebilir taşıma senedine dönüştürülmesi mümkün olmayan durumlarda hangi yöntemin izlenebileceği açık değildir. Gerçekten de, yukarıda işaret edildiği gibi, eğer COTIF-CIM uyarınca bir taşıma senedi düzenlendiyse, Taslak Konvansiyon m. 3/2(b) dolayısıyla artık ayrı bir devredilebilir taşıma senedi düzenlemek olanağı yoktur. Söz konusu demiryolu taşıma senedine şerh düşülerek bu belgenin bir devredilebilir taşıma senedine dönüştürülmesi ise, konvansiyonun açıkça kaçınılmaya çalışıldığı şekilde¹⁵³, COTIF-CIM hükümlerine aykırılık teşkil ederek iki konvansiyon arasında çatışma riskini doğurur. Dolayısıyla, bu tür bir taşıma bağlamında, şayet bir taşıma belgesi düzenlendiyse, hükümsüz kılınmadığı takdirde, ne devredilebilir taşıma senedine dönüştürülmesi ne de ayrı bir belge şeklinde düzenlenmesi mümkün görünmektedir.

Taslak Konvansiyon'un hazırlık çalışmaları incelendiğinde, mevcut durumun amaçlanmadığı fakat metinde yapılan son düzenlemelerin istenmeyen bir sonucu olduğu izlenimi oluşmaktadır. Zira, m. 3'ün metni en son taslakta¹⁵⁴ kayda değer ölçüde değişikliğe uğramıştır. Esasen, aralarında bazı farklılıklar bulunmakla beraber konvansiyonun ilk taslaklarından itibaren¹⁵⁵, devredilebilir taşıma senedinin düzenlenmesi bakımından mevcut taşıma belgesine şerh düşülmesinin temel yöntem olarak benimsendiği söylenebilir.¹⁵⁶ Özellikle,

¹⁵²“...where no transport document has been issued or where a transport document has been issued and cancelled”, bkz. Taslak Konvansiyon m. 3.2(b).

¹⁵³A/CN.9/WG.VI/WP.106, para 12.

¹⁵⁴Bkz. A/CN.9/1213.

¹⁵⁵Krş. A/CN.9/WG.VI/WP.96; UNCITRAL, “Negotiable Cargo Documents (*Bilgi notu: Devredilebilir Taşıma Senetleri konulu UNCITRAL projesi*)” (1 March 2023) UN Doc A/CN.9/WG.VI/WP.98 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025).

¹⁵⁶A/CN.9/1127, para 18; A/CN.9/1134, para 54-55 ve 59 vd.

üçüncü ve dördüncü taslaktan itibaren¹⁵⁷, kural olarak, devredilebilir taşıma senedinin mevcut taşıma belgesine şerh düşülmek suretiyle düzenlenmiş sayılacağı, eğer taşıma belgesi devredilemez nitelikte ise ayrı bir belge olarak düzenlenebileceği kabul edilmiş, sonraki taslaklarda ise, buna ilave olarak, hiç taşıma belgesi düzenlenmemiş olması halinde de devredilebilir taşıma senedinin ayrı bir belge olarak düzenlenebileceği hükme bağlanmıştır.¹⁵⁸

Hazırlık çalışmalarının son oturumunda ise Taslak Konvansiyon m. 3'ün metni ile ilgili bazı sorunlar işaret edilmiştir. Bu bağlamda, altıncı taslakta¹⁵⁹ bulunan m. 3/1'in "taşıma operatörünün yükü teslim aldıktan daha sonraki bir safhada da devredilebilir taşıma senedi düzenleyebileceğini" ifade eden ikinci cümlesinin, böyle bir anlaşma olmasa da senedin tek taraflı düzenlenebileceği şeklinde anlaşılacağı işaret edilmiştir.¹⁶⁰ Buna ilaveten, m. 3/2'nin başında yer alan 'aksi kararlaştırılmadığı sürece' şeklindeki ifadenin, esasen devredilebilir taşıma senedinin düzenlenmesi bakımından m. 3/3 ve m. 3/4'te sayılan yöntemlere kıyasen esas kural olarak benimsendiğini anlatmak için getirildiği fakat, amaçlananın aksine, tarafların m. 3/2'dekinin aksi yönünde düzenleme yapılabileceği şeklinde de anlaşılacağına dikkat çekilmiştir.¹⁶¹ Ayrıca, m. 3/3'ün bir taşıma belgesi mevcut bulunup da devredilebilir olmadığı hallerde, devredilebilir taşıma senedinin düzenlenebilmesi için öngörülen tek yöntem mi olduğu yoksa alternatif bir yöntem mi teşkil ettiğinin açık olmadığına da işaret edilmiştir.¹⁶² Bu eleştiriler sonucunda, çalışma grubuna üçüncü maddenin iki ila dördüncü fıkralarının, "devredilebilir taşıma senedinin mevcut taşıma belgesine şerh düşülerek düzenlenebileceğini" vurgulayan daha basit bir düzenlemeyle değiştirilmesi yönünde bir öneri getirilmiş ve bu öneri kabul edilirse devredilebilir taşıma senedinin ayrı bir belge olarak düzenlenmesine ilişkin açık bir düzenleme yapmaya gerek kalmayacağı ifade edilmiştir.¹⁶³ Nihai olarak, çalışma grubu, konuyu Sekreterliğe sevk ederek, görüşmelerde kararlaştırılan hususlar

¹⁵⁷ A/CN.9/WG.VI/WP.100, m. 3/2-3; A/CN.9/WG.VI/WP.103, m. 3/2-3.

¹⁵⁸ A/CN.9/WG.VI/WP.107, m. 3/2, 3/3 ve 3/4; A/CN.9/WG.VI/WP.114, m. 3/2, 3/3 ve 3/4.

¹⁵⁹ A/CN.9/WG.VI/WP.114.

¹⁶⁰ A/CN.9/1205, para 40.

¹⁶¹ A/CN.9/1205, para 43.

¹⁶² A/CN.9/1205, para 45.

¹⁶³ A/CN.9/1205, para 46.

çerçevesinde ilgili fıkraların yeniden kaleme alınmasını talep etmiştir.¹⁶⁴

Sekreterlik tarafından değiştirilen son taslakta¹⁶⁵, devredilebilir taşıma senedinin düzenlenmesi açısından, “mevcut taşıma belgesine şerh düşülebileceği”¹⁶⁶ ve “eğer böyle bir belge yoksa devredilebilir taşıma senedinin münferit bir belge olarak düzenlenebileceği”¹⁶⁷ hükme bağlanmış; ancak, taşıma belgesi bulunmasına rağmen devredilebilir şekilde düzenlenmesi mümkün olmayan, hallerde de devredilebilir taşıma senedinin ayrı bir belge olarak düzenlenebilmesine cevaz veren eski m. 3/3(a)’ya¹⁶⁸ yer verilmemiştir. Bu türden bir çözüm eksiktir; zira, yukarıda işaret edildiği üzere¹⁶⁹, bu haliyle m.3 hükmü, Taslak Konvansiyon hükümlerinin COTIF - CIM hükümleri ile çatışması ihtimaline kapı aralamaktadır. Ancak, salt görüşmelerin özetlendiği raporlara dayalı olarak kesin fikir yürütmenin zor olduğunu itiraf etmekle birlikte, nihai olarak bu sonucun kasıtlı şekilde yaratılmadığı, aksine, daha önce benzerleri görüldüğü üzere¹⁷⁰, sekreterlik tarafından hükümlerin tekrar kaleme alındığı sırada gerçekleşen bir hataya dayandığı kanaatindeyiz. Zira, bu sonuç hazırlık çalışmalarının başından beri ifade edilen amaçlarla ters düştüğü gibi¹⁷¹, özel olarak devredilebilir taşıma senedinin düzenlenmesine dair hükümler kaleme alınırken COTIF - CIM’in etkisi göz önüne alınarak benimsenen çözümlerle de çelişmektedir.¹⁷² Buna ilaveten, son oturumda, devredilebilir şekilde düzenlenemeyecek taşıma belgelerine ilişkin düzenlemenin çıkarılması yönünde net bir irade oluştuğunu da söylemek mümkün değildir. Gerçekten de, oturum tutanaklarında, “uç ve

¹⁶⁴ A/CN.9/1205, para 46.

¹⁶⁵ A/CN.9/1213.

¹⁶⁶ A/CN.9/1213, m. 3/2(a).

¹⁶⁷ A/CN.9/1213, m. 3/2(b).

¹⁶⁸ A/CN.9/WG.VI/WP.114.

¹⁶⁹ Bkz. dn. 153 vd.

¹⁷⁰ Örneğin, Rotterdam Kuralları bağlamında konvansiyonun kabulünden sonra sekreteryaya tarafından metne son hali verilirken, imla kaynaklı fakat maddenin uygulamasına etki eden yazım hataları tespit edilmiş ve bu sebeple Rotterdam Kuralları m. 1/6(a) ve md. 19/1(b) metninde değişiklik yapılması gerekmiştir. Bkz. UN, “Proposed corrections to Rotterdam Rules (*Rotterdam Kuralları İçin Önerilen Değişiklikler*), (CN.563.2012.TREATIES-XI-D-8 (Annex/Annexe))” (<https://treaties.un.org/doc/publication/CN/2012/CN.563.2012-Eng.pdf> Erişim, 19.07.2025); bkz. Cığır, Rotterdam Kuralları, s.22.

¹⁷¹ Bkz. dn. 76.

¹⁷² Örneğin, bkz. A/CN.9/1127, para 16-17.

dördüncü fıkralar¹⁷³ için ayrıca düzenleme yapılması gerekemeyebileceği” dile getirilmekteyse de bunların maddeden çıkarılması yönünde bir teklif yoktur.¹⁷⁴ Öte yandan, “devredilemez bir taşıma belgesinde, ayrı şekilde düzenlenen devredilebilir taşıma senedine, atıf yapılmasını öngören m. 3/3(b)’nin, bu usulün uygulamaya bırakılması daha isabetli olduğundan silinmesinin uygun olacağı” ifade edilmiş olması, devri kabil olmayan bir taşıma senedinin varlığı halinde devredilebilir taşıma senedinin ayrı şekilde düzenlenebileceği hususunda zaten bir soru işareti bulunmadığını göstermektedir.¹⁷⁵

Son değişiklikler sonucunda ortaya çıkan Taslak Konvansiyon m. 3 metninin COTIF - CIM hükümleri ile çatışma ihtimali içermesi nedeniyle yetersiz olduğu görüşündeyiz. Zira, m. 3’te devredilebilir taşıma senedinin düzenlenmesine ilişkin olarak m. 3’te öngörülen usul Taslak Konvansiyon’un temel amaçları ve hazırlık çalışmalarında bu amaçlara uyumlu şekilde ortaya çıkan iradeyle uyumsuzdur. Gerçekten de, bu taslağın¹⁷⁶ nihai metne dönüşmesi halinde, m. 3’e göre devredilebilir taşıma senedi sadece bir taşıma belgesi mevcut olmayan hallerde ayrı bir belge olarak düzenlenebilir (m. 3/2(b)); diğer hallerde ise mevcut taşıma belgesine şerh düşmek yoluyla düzenlenecektir. (m. 3/2(a)). Bu durumda, örneğin COTIF – CIM hükümlerine tabi bir taşıma sözleşmesi bağlamında düzenlenmiş bir demir yolu taşıma senedinin varlığı halinde, Taslak Konvansiyon bağlamında bir devredilebilir taşıma senedine düzenlenmek istendiğinde, m. 3’e göre tek seçenek demir yolu taşıma senedine şerh düşülmesi olarak görünmektedir. Bu durum ise, COTIF – CIM m. 6/5 ile açık şekilde çelişerek, Taslak Konvansiyon’un uygulamasında kayda değer ölçüde belirsizliğe kapı aralamaktadır. COTIF – CIM’e ülkemizin de taraf olduğu düşünülürse, Taslak Konvansiyon’a taraf olmamız halinde anılan sorunun Türk Hukuku bakımından da mevcut olacağı açıktır. Öte yandan, COTIF – CIM’in son derece geniş bir katılım ile yürürlükte olduğu göz önünde bulundurulursa, Taslak Konvansiyon’a taraf olmaya aday pek çok ülke bakımından da bu sorun gündeme gelecektir. Nitekim, bu durum Taslak Konvansiyona ilişkin görüş bildiren devletler arasında bulunan Çin Halk Cumhuriyeti delegasyonunca da işaret edilerek, senedin düzenlenmesi yöntemi bakımından son taslakta benimsenen çözümdense, bir önceki taslak

¹⁷³ A/CN.9/WG.VI/WP.114, m. 3.3 ve 3.4.

¹⁷⁴ A/CN.9/1205, para 46.

¹⁷⁵ A/CN.9/1205, para 46.

¹⁷⁶ A/CN.9/1213.

hükümlerinin¹⁷⁷ benimsenmesinin daha isabetli olduğu ifade edilmiştir.¹⁷⁸

Yukarıda işaret edildiği üzere¹⁷⁹, önceki taslakta bulunan m. 3'ün metninde bulunan başka belirsizlikler sebebiyle aynen benimsenmesinin isabetli olmayacağı görüşünde olmakla birlikte, devredilebilir taşıma senedinin düzenlenmesi usulü bakımından söz konusu taslaktaki m. 3/3(a)'nın özünün korunması gerektiğine katılıyoruz. Zira, anılan hüküm, COTIF – CIM ile oluşabilecek muhtemel çatışmaları engellediği gibi, Taslak Konvansiyon'un amaçlarına ve hazırlık çalışmalarında ortaya konan iradeye de uygundur. Öte yandan, aynı nedenden dolayı, yine Çin delegasyonu tarafından önerildiği üzere, hükümde devredilebilir taşıma senedinin düzenlenmesi bakımından sayılan yöntemlerin sınırlayıcı olarak anlaşılması yönünde bir değişikliğin¹⁸⁰ isabetli olmadığı görüşündeyiz. Anılan hükmün Taslak Konvansiyon bakımından temel mekanizmalardan birini düzenlediği göz önünde tutulursa, devredilebilir taşıma senedi düzenlenmesine ilişkin yöntemin açık ve seçik şekilde tarif edilmesi, COTIF – CIM ile muhtemel bir çatışma ihtimalini net bir biçimde engellemesi gerekir. Dolayısıyla, burada yöntem bakımından örnekleyici bir sayımın benimsenmesi, kaçınılmaz olarak belirsizliğe yer bırakacağından isabetli bir tutum teşkil etmez. Nihai olarak, hükmün önceki taslaktaki m. 3/3'te benimsenen çözüme de yer verecek şekilde tekrar düzenlenmesi, bunun da mümkün olabilmesi için devredilebilir taşıma senedinin düzenlenme usulünün tekrar Çalışma Grubu tarafından ele alınarak görüşülmesi gerekmektedir.¹⁸¹

¹⁷⁷ A/CN.9/WG.VI/WP.114

¹⁷⁸ A/CN.9/1214, s 6-7. Bu mesele görüş bildiren diğer delegasyon ve uluslararası örgütler açısından dikkat çekmemiş görünmektedir. Öte yandan, bu meseleye özel olarak değilse de, m. 3'te öngörülen usul bakımından Almanya delegasyonu devredilebilir taşıma senedinin ayrı şekilde düzenlenmesi imkânının sadece geçerli bir taşıma belgesi mevcut bulunmayan haller ile sınırlı tutulması gerektiği yönünde görüş bildirmiştir. Bkz. A/CN.9/1214, s 9. Anılan görüşün temellerine ilişkin açıklama bulunmamakla birlikte, söz konusu pozisyon muhtemelen birden fazla taşıma belgesinin dolaşımında olmasının sakıncaları ile gerekçelendirilebilir. Fakat, COTIF – CIM ile meydana gelmesi muhtemel uyuşmazlıkların ne şekilde çözülebileceği hususu ele alınmadan dile getirilen bu görüş eksik olduğu gibi, konvansiyonun temel amaçları ile çelişkilidir.

¹⁷⁹ Bkz. dn. 160 vd.

¹⁸⁰ Bkz. A/CN.9/1214, s 6-7.

¹⁸¹ Aynı yönde bkz. A/CN.9/1214, s. 6 ve 9.

D. Hasar, Zıya veya Gecikmeden Doğan Sorumluluk

Taslak Konvansiyon'un, taşıma hukukunda uygulama alanı bulan diğer milletlerarası antlaşmalara göre ilk bakışta göze çarpan önemli bir farklılığı, taşıma sözleşmesi bağlamında başta yükün hasarı, zıya veya geç tesliminden doğan sorumluluk olmak üzere taşıma sözleşmesinin taraflarının sorumluluğuna ilişkin herhangi bir düzenleme ihtiva etmemesidir. Bu durum, bilinçli bir tercihin sonucu olup, *ikili kulvar* yaklaşımına uygun şekilde, konvansiyonun taşıma hukukuna ilişkin mevcut uluslararası antlaşma hükümleri ile çatışma riskini ortadan kaldırmak amacı doğrultusunda tasarlanması ile açıklanabilir.¹⁸² Dolayısıyla, Taslak Konvansiyon m. 1/3 aracılığıyla, prensip olarak, sadece devredilebilir taşıma senedinin düzenlenmesi, devredilmesi ve kullanılmasına ilişkin hususları düzenlemekte, taşıma sözleşmesi bağlamında arta kalan meseleleri cari hukuka bırakarak, milletlerarası antlaşmalar ve ulusal hukuk bünyesindeki düzenlemelerin uygulanmasını temin etmektedir.

Bu yaklaşımın avantajlarını yadsımak mümkün değilse de, bazı hükümlerin uygulamasıyla ilgili, dolaylı olarak da olsa, birtakım sorunların ortaya çıkabileceği değerlendirilmektedir. Örneğin CMR'nin uygulaması bağlamında, CMR uyarınca düzenlenen taşıma senedi ile Taslak Konvansiyon uyarınca düzenlenebilecek devredilebilir taşıma senedinin aynı anda mevcudiyetinin yol açabileceği çelişki ve hukuki belirsizlikler sebebiyle, pek çok halde, CMR m. 4'e dayanarak, taşıma senedi düzenlenmesinden imtina edilebileceği işaret edilmiştir.¹⁸³ Böyle bir durumda sadece Taslak Konvansiyon bağlamında devredilebilir taşıma senedi düzenlenecektir. Fakat, bu belgenin CMR uyarınca da bir taşıma senedi teşkil ettiği kabul edilmezse, bu takdirde taşıma senedindeki kayıt ve hükümlere atıf yapan ve tarafların sorumluluğuna dair CMR m. 17/4, 22/1, 24 ve 26 gibi hükümlerin uygulanması mümkün olmayabilir.¹⁸⁴ Dolayısıyla, Taslak Konvansiyon hükümleri çerçevesinde devredilebilir taşıma senedi düzenlenmesi, dolaylı olarak, konvansiyonun düzenlemekten kaçınarak başka hukuki rejimlerin uygulanacağını kabul ettiği hususlara ilişkin CMR'nin uygulanmasına engel görünmektedir.¹⁸⁵

¹⁸² Bkz. dn. 74; A/CN.9/WG.VI/WP.96, para 9; A/CN.9/WG.VI/WP.106, para 12; A/CN.9/WG.VI/WP.115, para 6.

¹⁸³ Csoklich/Eckhart/Legros/Smeele, s. 150.

¹⁸⁴ Csoklich/Eckhart/Legros/Smeele, s. 150.

¹⁸⁵ Esasen bu hususların, taslak konvansiyon m. 4.2(d) bağlamında devredilebilir taşıma senedi-ne eklenmesi mümkün olmakla birlikte, bu belgenin, yeknesak şekilde, CMR bakımından da esas alınmasını temin edecek bir hukuki mekanizma mevcut görünmemektedir. Krş. Csok-

Bununla birlikte konuyla ilgili esas problemlerin karma taşıma sözleşmeleri bağlamında ortaya çıktığını işaret etmek gerekir. Nitekim, tek bir taşıma yolu kullanılmak suretiyle gerçekleştirilecek taşıma sözleşmelerinden farklı olarak, özel olarak karma taşıma sözleşmelerinde uygulama alanı bulan bir milletlerarası antlaşma halihazırda yürürlükte değildir. Öte yandan, bazı hukuk çevrelerinde, taşıma hukukuna ilişkin mevcut milletlerarası antlaşmaların karma taşıma sözleşmeleri bağlamında ilgili taşıma ayağına uygulama yolunu benimsendiği görülmektedir. Bu konuda kapsamlı bir inceleme bu çalışmanın sınırlarını hayli aşmakla birlikte, bu tür bir uygulamanın yeknesaklıktan uzak olduğunu işaret etmek gerekir.¹⁸⁶ Zira bazı ülkelerin hukukuna¹⁸⁷ göre karma taşıma sözleşmesi ile tek bir taşıma yolu kullanılarak gerçekleştirilen taşıma sözleşmelerinin hukuki niteliği arasında farklılık bulunduğu kabul edilmekte, bunun sonucunda ise karma taşıma sözleşmelerine taşıma hukukuna ilişkin cari milletlerarası antlaşmaların doğrudan uygulanma kabiliyeti bulunduğu kategorik olarak reddedilmektedir.¹⁸⁸ Nihai olarak bir karma taşıma sözleşmesi bağlamında taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hukuki rejim sözleşmeye uygulanacak hukuka göre durum değişkenlik gösterir.¹⁸⁹ Örneğin, Türk hukuku bağlamında bu türden bir taşıma sözleşmesi TTK m. 902 uyarınca kural olarak TTK'nın dördüncü kitabının birinci ve ikinci kısım hükümlerine tabii iken¹⁹⁰, eğer zarara yol açan olayın taşımanın hangi safhasında meydana geldiği tespit edilmiş ise de o safhayı kapsayan taşıma için ayrı bir sözleşme yapılsaydı o sözleşmenin bağlı olacağı hükümlere tabii olacaktır. Buna göre, ilk halde, TTK m. 854 uyarınca, taşıma sözleşmesi hükümlerinde taşıyıcının sorumluluğunu önceden hafifletmek veya kaldırmak sonucu doğuracak değişiklikler geçersiz olacak iken, ikinci halde ise taşıma sözleşmesi hükümleri, öncelikle, o safha bakımından uygulama alanı bulabilecek CMR, Lahey Kuralları veya Montreal

lich/Eckhart/Legros/Smeele, s. 150.

¹⁸⁶CMR için bkz. Eckardt, s. 153; Montreal ve Varşova Konvansiyonları için bkz. Leloudas, s. 368; Lahey ve Lahey – Visby Kuralları için bkz. Hoeks, s. 250 vd.

¹⁸⁷Bu bağlamda bir örnek için Alman hukuku hakkında bkz. Hoeks, s.139; Trappe, s.401-402; Alman hukukunun bu husustaki düzenlemelerini mehzaz olarak benimseyen 6102 sayılı TTK'nın 901 vd. Hükümleri de bu bağlamda örnek gösterilebilir. Bkz. Kula Değirmenci, Çoklu Taşıma, s. 234.

¹⁸⁸Hoeks, 173.

¹⁸⁹Alman ve Hollanda hukukları için ayrıca bkz. Hoeks, s. 137 vd.

¹⁹⁰Bu durumda taşımanın hangi yollar ile gerçekleştirdiği veya, örneğin konteyner taşımalarında sıklıkla görüleceği üzere deniz yolu ile taşımanın karma taşıma sözleşmesinde merkezi konumda olabileceği dikkate alınmaksızın, esasen kara yolu taşıması için kabul edilmiş olan TTK, 4. Kitap hükümlerinin uygulanacağını işaret etmek gerekir; krş. Can, s. 134.

Konvansiyonu gibi milletlerarası antlaşmaların emredici hükümleri olmak üzere ilgili taşımaya uygulanacak uluslararası düzenlemeler veya ulusal hukuk mevzuatı bağlamında denetime tabi olacaktır.¹⁹¹ Sözleşme'nin İngiliz Hukuku'na tabi olması halinde, zarara neden olan olayın belirlenebilmesi şartıyla durum benzerdir; zira, İstinaf Mahkemesi'nin *Quantum Corporation v Plane Trucking*¹⁹² kararı sonrasında uygulama şartlarını sağlamak kaydıyla CMR uygulanabileceği gibi, farklı taşıma yolları bakımından da diğer milletlerarası antlaşmaların uygulamasının söz konusu olabileceği kabul edilmektedir.¹⁹³ Öte yandan, eğer zararın hangi safhada gerçekleştiği tespit edilemiyorsa, taraflar arasındaki hukuki ilişki karma taşıma sözleşmesi hükümlerine göre tayin edilecektir ve bu ihtimalde taraflar, nispeten¹⁹⁴, daha geniş bir sözleşme özgürlüğünü haizdir.¹⁹⁵ Görüleceği üzere, karma taşıma sözleşmelerinin tabi olduğu hukuki rejimin sınırları, uygulanacak hukuka göre önemli farklılıklar göstermektedir. Bu durum, karma taşıma sözleşmelerine yeknesak bir hukuki rejimin uygulanmasını imkânsız hale getirdiği gibi, mutad emredici hükümlerin karma taşımalar bakımından eksikliği, uygulamada pek çok hükmün tip sözleşmeler vasıtasıyla tek taraflı olarak düzenlendiği dikkate alındığında, taşıyıcının hâkim pozisyonunu kötüye kullanarak sorumluluklarını daraltacak veya ortadan kaldıracak sözleşme hükümleri düzenlemesine kapı aralamaktadır.

Bu bakımdan, Taslak Konvansiyon hükümleri, karma taşıma sözleşmelerinde sorumluluğa uygulanacak hükümlere dair hukuki belirsizlik hususunda herhangi bir çözüm sunmamaktadır. Nitekim, UNCTAD tarafından, bu durumun, yükün hasarı, zıyı veya gecikmesi gibi bir sebeple ortaya çıkan zararın taşıyıcıdan başarıyla talep ve tahsil edilmesi olanağını zafiyete uğrattığı ve konvansiyonun taşıma senedine konişmentoya benzer

¹⁹¹Uygulanacak hukuki çerçeveye ilişkin olarak bkz. Kula, Taşıma Hukuku, s. 112; Sözer, Karma Taşıma, s. 500; Algantürk Light, s. 21; Adıgüzel, MTO, s. 132; krş, Can, s. 134

¹⁹²*Quantum Corporation v Plane Trucking* [2002] 1 WLR 2678; Ciğer, Rotterdam Kuralları, s. 29.

¹⁹³Baughen, s. 46 vd.; Lahey ve Lahey – Visby Kurallarının karma taşımalara uygulanması için bkz. *Mayhew Foods v Overseas Containers* [1984] 1 Lloyd's Rep. 317, 320; *Volcafe Ltd v Compania Sud Americana de Vapores SA (t/a CSAV)* [2016] EWCA Civ 1103; karşı görüşün benimsendiği bir karar için bkz. *Bhatia Shipping v Alcobex Metals* [2004] EWHC 2323 (Comm), para 21.

¹⁹⁴Öte yandan sözleşmenin, her halükarda, Unfair Contract Terms Act (1977 - UCTA) hükümlerine tabi olacağı söylenebilir, Baughen, s. 57.

¹⁹⁵*Granville Oil & Chemicals Ltd v Davis Turner & Co Ltd* [2003] EWCA Civ 570, dokuz aylık zamanaşımı süresi UCTA 1977 uyarınca hukuka uygun bulunmuştur. Bkz. Baughen, s. 57.

fonksiyonlar kazandırılarak uluslararası ticarete satım sözleşmesinin ifasını kolaylaştırmak ve bankalar nezdinde teminat olarak kabul edilmesi yönündeki temel amaçları ile çeliştiği işaret edilerek, sözleşmeye ulusal veya uluslararası hukuk bakımından uygulanabilecek bir sorumluluk rejimi mevcut olmayan hallerde, konvansiyon eliyle, 1992 Tarihli Çok Türü Taşıma Belgeleri Hakkında UNCTAD/ICC Kuralları'nın¹⁹⁶ uygulanmasını temin edecek bir değişiklik yapılması önerilmiştir.¹⁹⁷ Bu önerinin son derece isabetli olduğunu ifade etmek gerekir. Zira, Taslak Konvansiyon cari taşıma hukuku konvansiyonlarıyla çatışma riski yaratmamak için sadece devredilebilir taşıma senedi odağında düzenleme getirmekteseyse de, bu yaklaşım karma taşımaya ilişkin farklı taraf devletlerde aynı milletlerarası antlaşmaların farklı şekilde uygulandığı gerçeğini göz ardı etmektedir. Dolayısıyla, Taslak Konvansiyon sorumluluk rejimine ilişkin meseleleri mevcut hukuk düzenine bırakmaktaysa da ulusal hukuk sistemlerindeki farklılıklar sebebiyle bu milletlerarası antlaşmaların uygulanacağını temin etmek mümkün değildir. Gerçekten de karma taşıma sözleşmelerine tek bir taşıma yolu ile gerçekleşen taşımaları konu alan milletlerarası antlaşmaların uygulanma kabiliyeti bulunmadığına dair görüşlerin yaygınlığı karşısında, bu tür bir yaklaşımın nihai olarak bu alanda cari emredici hukuki rejimlerin karma taşıma sözleşmeleri vasıtasıyla dolanılmasına kapı araladığı dahi ifade edilebilir.¹⁹⁸ Ancak, karma taşımalar bakımından deniz yolu ile taşımının yaygınlığı ve uluslararası ticaretteki eşsiz rolü dolayısıyla karma taşıma sözleşmeleri bağlamında da taşımının deniz ayağında sıklıkla konişmento düzenlendiği için, karma taşıma sözleşmelerinin Lahey Kuralları rejiminden tam olarak soyutlanabilmesi mümkün değildir.¹⁹⁹ Bu sebeple, işaret edilen türden bir tehlikenin bugüne kadar, bir bakıma, uygulamanın ihtiyaçları nedeniyle kontrol altında tutulabildiği söylenebilir. Öte yandan, Taslak Konvansiyon, karma taşıma sözleşmelerinin, pek çok hukuk sistemi bakımından mevcut, önemli bir sorunu olan karma taşıma senedinin kıymetli evrak niteliği olup olamayacağı hususundaki tartışmalara, devredilebilir taşıma senedine ilişkin düzenlemeleri ile bir çözüm teşkil etmektedir. Dolayısıyla, Taslak Konvansiyon'un yürürlüğe girmesi ve devredilebilir taşıma senedinin uluslararası ticarete geniş kabul görmesi

¹⁹⁶UNCTAD/ICC, "UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport" (TRADE/WP.4/INF.117/Corr.1); bkz. Amasya, s. 261.

¹⁹⁷A/CN.9/1214/Add.1, 3-4.

¹⁹⁸CMR bağlamında bkz. Ramberg, s. 22

¹⁹⁹Krş. de Wit, s. 326-327.

halinde, yakın gelecekte konişmento yerine ve konişmento kadar yaygın şekilde kullanılması ihtimal dâhilindedir. Öyleyse, Taslak Konvansiyonda, karma taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuki rejime dair belirsizlikleri göz ardı edilerek, devredilebilir taşıma senedi düzenlenen taşımalarından doğabilecek sorumluluğa ilişkin meselelerin mevcut hukuki düzene bırakılması esaslı bir eksikliktir.

Bu açıklamalar karşısında, sözleşmeye uygulanacak herhangi bir sorumluluk rejiminin mevcut olmaması halinde Taslak Konvansiyon vasıtasıyla 1992 UNCTAD/ICC Kuralları'nın uygulanmasına imkân sağlanmasının muhtemel sorumluluk talepleri bağlamında önemli bir güvence sağlayacağına işaret etmek gerekir. Bu tür bir çözüm, taşıma hukukuna dair uluslararası konvansiyonlar ile sağlanan yeknesaklığın muhafazasına hizmet edeceği gibi, aynı zamanda uygulamada geniş şekilde kullanılan tip sözleşmelerde benimsenen çözümler ile de uyumludur.²⁰⁰ Dolayısıyla, konunun Çalışma Grubu'nda tekrar ele alınarak, Taslak Konvansiyon'un kapsamına ilişkin düzenlemeler barındıran m.1 bünyesinde, UNCTAD'ın önerisine paralel bir düzenleme yapılmasında isabet olduğu görüşündeyiz.

SONUÇ

Konışmentonun mevcut taşıma belgeleri içerisindeki ayrıcalıklı konumu, şu ana dek, diğer taşıma yollarında göreceli olarak taşımanın çok daha kısa süre içerisinde tamamlanabilmesi²⁰¹, karma taşımalar bakımından da bu yöntemin ağırlıklı olarak kullanıldığı konteyner taşımalarında yükün taşıma esnasında genellikle satımının söz konusu olmaması²⁰² gibi sebepler ile açıklanmıştır. Dolayısıyla taşıma sırasında yükün satımının gerçekleştirilmesi imkanını temin edecek mekanizmalara, deniz yolu ile taşıma dışında, ihtiyaç duyulmadığı varsayılmaktadır. Son gelişmelerin gösterdiği üzere günümüzde

²⁰⁰Nitekim, devredilebilir taşıma senedi olarak kullanılacak standart formlara ilişkin yürütülen pilot projede 1992 Tarihli Çok Türlü Taşıma Belgeleri Hakkında UNCTAD/ICC Kuralları'na uygun olarak kaleme alınmış olan ve halihazırda karma taşımalar bağlamında yaygın şekilde kullanılan FIATA Karma Taşıma Konişmentosunun kullanılması öngörülmektedir. Bkz. The Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) "Pilot Projects on Negotiable Cargo Documents" (<https://www.unescap.org/projects/strengthening-dry-ports/pilot-projects>, Erişim 19.07.2025); FIATA konişmentosuna ilişkin bkz. FIATA "Documents and Forms" (https://fiata.cdn.prismic.io/fiata/e4eef4c9-9c36-4166-b702-3002fcc36adc_FIATA_Documents_and_Forms_Update.pdf, Erişim 19.07.2025); Fiata Karma Taşıma Konişmentosuna ilişkin bkz. Kula Değirmenci, Fiata, s. 407 vd.

²⁰¹Pejovic, s. 24-25; özellikle hava yolu bakımından bkz. Sözer, Havayolu, s.96

²⁰²Treitel/Reynolds, para 8-088; Ozdel, s. 247.

bu durumun değiştiği söylenebilir. Özellikle Tek Kuşak, Tek Yol (*One Belt, One Road*) gibi projelerin nclğyyle yeniden canlanan ve deniz yoluna alternatif teşkil eden ticaret rotaları ve uluslararası ticaretin istikrarsızlaşması sonucunu doğuran siyasi gelişmeler nedeniyle deniz yolu dışında da yükü temsil ederek, zilyetlik ve mülkiyetinin devrini sağlayabilecek taşıma belgelerine ihtiyaç duyulduğu görülmektedir.

Taslak konvansiyon bu amaçla kullanılabilir taşıma belgeleri yaratmak hedefi ile kaleme alınmıştır. Ayrıca, konvansiyonun doğuşu ve gelişiminde, gelişmekte olan ülkelerin çıkarlarının korunmasına yönelik siyasi beklentilerin de belirli rol oynadığı açıkça görülmektedir. Bu doğrultuda tesis edilen düzenlemeler vasıtasıyla değişik kombinasyonları da içerecek şekilde tüm taşıma yollarında kullanılabilir ve devri mümkün bir taşıma belgesi getirilmekte, bu belgenin, elektronik şekilde düzenlenmesi imkânı da dâhil olmak üzere, düzenlenmesi ve fonksiyonlarına ilişkin kapsamlı bir hukuki rejim tesis edilmektedir. Ne var ki, bu çalışmada işaret edilmeye çalışıldığı üzere, bu yeni taşıma belgesinin amaçlarına ulaşmak için kullanılacak hukuki mekanizmalar açık olmadığı gibi, mevcut hukuki rejimlerle ilişkileri bağlamında devredilebilir taşıma senedinin muhtemel etkileri de yeterince tetkik edilmemiştir. Buna ek olarak, konvansiyonda halen bazı hata ve eksiklikler bulunduğu da göz önüne alınırsa, henüz taslağın tamamlanmamış olduğu sonucuna ulaşmak kaçınılmaz görünmektedir.

Taşıma hukuku, uluslararası ticaret hukuku içerisinde, taşıma sözleşmelerine ilişkin uluslararası konvansiyonlar vasıtasıyla farklı ülke hukukları arasında büyük oranda yeknesaklığın sağlanmış olduğu bir alan olarak öne çıkar. Bu konvansiyonların geniş katılım ile yürürlükte olması sebebiyle, Taslak Konvansiyon'un mevcut uluslararası konvansiyonlar ile arz ettiği çatışma riskinin sadece kısıtlı bir hukuk çevresi ile sınırlı olmadığını işaret etmek gerekir. Aksine, taslağın yürürlüğe girmesi halinde bu sorunların, işaret edilen konvansiyonlara ülkemizin de taraf olduğu göz önünde bulundurulursa Türk Hukuku da dahil olmak üzere, pek çok ülke hukuku bakımından da cari olacağını vurgulamak gerekir. Bu tür problemlerin nihai olarak ulusal hukuklara bırakılması ise, farklı devletler tarafından benimsenecek farklı çözümler sebebiyle, bu alanda mevcut yeknesaklığın tedricen bozulmasına neden olacaktır. Modern uluslararası ticaret, büyük lde söz konusu yeknesaklığın sağladığı istikrar zemininde şekillenmiştir. Taslağın mevcut haliyle imzaya açılması durumunda, uluslararası taşıma hukuku sözleşmelerinin tabi olduğu yeknesak hukuki rejimin zayıflaması

sonucu uluslararası ticaretin de olumsuz etkileneceği açıktır. Dolayısıyla, işaret edilen sorunların Taslak Konvansiyon bünyesinde çözüme bağlanarak, tartışmalı hususların aşılması için görüşmelerin ve hazırlık çalışmalarının devamında isabet bulunduğu değerlendirilmektedir.

Bu bağlamda, Taslak Konvansiyon metninin revize edilerek, asgari olarak üç husus bakımından değişiklik yapılmasının elzem olduğu görüşünderiz. İlk olarak, navlun sözleşmelerinin Taslak Konvansiyon'un uygulama alanından istisna edilmesi gerekir. Zira, Taslak Konvansiyon ile ihdas edilmesi amaçlanan devredilebilir taşıma senedinin, uluslararası ticarete yaygın şekilde kabul görmüş ve mutad olarak kullanılan konişmentoya rakip olarak konumlandırılması isabetsizdir. Bu durum, Taslak Konvansiyon'un konişmentonun mevcut olmadığı taşımalar ve karma taşıma sözleşmeleri bağlamında ciro edilebilir bir taşıma senedi yaratmak yönündeki hedefiyle tutarsız olduğu gibi, konvansiyonun uygulaması açısından da kayda değer sorunlar oluşturmaya gebedir. Zira, konvansiyonun doğuşunda rol oynayan sebepler göze alındığında, muhtemelen başlangıçta konvansiyon ile yaratılacak devredilebilir taşıma senedinin konişmentoya alternatif olabileceği hiç düşünülmediğinden, iki taşıma belgesi arasında doğabilecek girift hukuki ilişkiler kafi derecede tetkik edilmemiştir. Bu nedenle, konişmentonun tabi olduğu hukuki rejimler ile devredilebilir taşıma senedi için öngörülen Taslak Konvansiyon hükümleri arasındaki muhtemel uyumsuzluklara ilişkin Konvansiyon bünyesinde sistematik bir çözüm sunulmamaktadır. Dolayısıyla, bu aşamada gerçekleştirilebilecek en isabetli çözüm, navlun sözleşmelerinin Taslak Konvansiyon'un kapsamından çıkarılmasıdır. Bu yaklaşım, hazırlık çalışmaları süresince deniz yolunun karma taşıma sözleşmeleri bağlamındaki önemi sebebiyle kuvvetli bir dirençle karşılaşmış olsa da, bu tür taşımaların da kapsam içerisinde kalmasını temin edebilecek şekilde salt ya da tamamen deniz yolu ile gerçekleştirilecek taşıma sözleşmelerinin kapsamdan çıkarılması seçeneğinin mevcut olduğunu işaret etmek gerekir. İki farklı görüşü telif eden bu tür bir çözümün son derece isabetli olacağı kanısındayız.

İkinci olarak, Taslak Konvansiyon bağlamında devredilebilir taşıma senedinin düzenlenme yöntemine ilişkin yaratılan belirsizliğin giderilmesi gerekir. Mevcut düzenleme, Taslak Konvansiyon'un hazırlık çalışmalarının başlangıcından beri ifade edilen temel prensiplerden birisi olan *ikili kulvar* yaklaşımı ve dolayısıyla da taşıma hukuku alanında mevcut uluslararası konvansiyonlar ile çatışma ihtimalinin asgariye indirilmesi yönündeki istikrarlı tutum ile uyumsuzdur. Buna ek olarak, konvansiyonun

temel hukuki mekanizmalarından olan devredilebilir taşıma senedinin düzenlenme yöntemine ilişkin, metinde bulunan hukuki belirsizlikler Taslak Konvansiyon'un tamamı bakımından şüphe uyandıracak niteliktedir. Bu nedenle, maddenin tekrar ele alınarak, özellikle devredilebilir taşıma senedinin düzenlenmesine ilişkin COTIF – CIM ile ilişkili olarak ortaya çıkması muhtemel çatışmaların giderilmesini temin edecek açıklığı haiz, önceki taslakta bulunan m. 3 hükmünde benimsenen yöntem ile aynı doğrultuda yeni bir düzenleme yapılması elzem görünmektedir.

Son olarak, Taslak Konvansiyon'un kapsamı içerisinde bulunan karma taşıma sözleşmelerinin bütünlüklü şekilde ele alınması gerekir. Zira, konvansiyonun ihdas ettiği devredilebilir taşıma senedinin, bu sözleşmeler bağlamında da kullanılabilmesi önemli bir yenilik olmakla beraber, daha önce birden çok uluslararası konvansiyon ile giderilmesine teşebbüs edilmiş fakat başarılı olunamamış olan bu tür sözleşmeler açısından taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin uygulanacak hukuki rejime ilişkin belirsizliklerin taslakta adeta görmezden gelinmesi son derece isabetsizdir. Zira, Taslak Konvansiyon'un hasar, zıya veya gecikmeden doğan sorumluluğu kapsam dışında bırakmasının altında yatan sebep taşıma hukuku alanındaki diğer uluslararası konvansiyonlarla çatışma riskini asgariye indirmek olsa da, karma taşıma sözleşmelerini konu alan bir uluslararası konvansiyon yürürlükte bulunmamaktadır. Bu nedenle, bu tür sözleşmelerin her halükarda bu konvansiyonların veya bu konvansiyonlar esas alınarak hazırlanmış ulusal hukuklar uyarınca çizilen emredici hukuki rejimlerin uygulamasına tabi olacağı varsayımı hatalıdır. Geçmiş tecrübelerin gösterdiği üzere konunun uluslararası bir konvansiyon bünyesinde düzenlenmesinin zorluklarını teslim etmekle birlikte, hazırlık çalışmalarında konu üzerinde hemen hemen hiç durulmamış olması şaşırtıcıdır. Yine de, örneğin UNCTAD tarafından önerilen ve Taslak Konvansiyon vasıtasıyla sözleşmeye uygulanacak herhangi bir sorumluluk rejiminin mevcut olmaması halinde 1992 UNCTAD/ ICC Kuralları'nın uygulanmasını temin eden bir düzenlemenin isabetli bir ara çözüm teşkil edeceği görüşünderiz.

KAYNAKÇA

- Adıgüzel, Burak, Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu, Adalet Yayınevi, İstanbul 2015.
- Adıgüzel, Burak, Taşıma Hukuku, 3. Baskı, Adalet Yayınevi, İstanbul 2020.
- Aikens, Richard/Lord, Richard/Bools, Michael, Bills of Lading, 1st. Ed, Routledge, London 2016.
- Aksoy, Sami, Filli Taşıyıcı, On iki Levha Yayınları, Ankara 2015.
- Alhan, Yunus, Multimodal Taşıma Operatörünün Sorumluluğu, Adalet Yayınevi, Ankara 2023.
- Algantürk Light, Didem, “Konteyner Taşımacılığında Uygulamada Ortaya Çıkan Hukuki Sorunlar” İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2017, C. 16, S. 2-3, s. 17-27.
- Amasya, Serap, “1992 Tarihli Çok Türlü Taşıma Belgeleri Hakkında UNCTAD/ICC Kuralları Üzerinde Bir İnceleme”, Prof Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, 2007, s. 261-277.
- Atamer, Kerim, “Yeni Türk Hukuku Uyarınca Incorporation, FIOST ve Arbitration London Kayıtları ile Bazı Güncel Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi”, Deniz Hukuku Dergisi, 2011, C. 11, S. 1-4, s. 241-342.
- Atamer, Kerim/ Süzel, Cüneyt (ed.), Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları C.1 Oniki Levha Yayınları İstanbul 2013.
- Aybay, Gündüz (ed.), Deniz Hukuku, Aybay Yayıncılık, İstanbul 1998.
- Baughen, Simon, “Multimodal Carriage of Goods by Sea: Time for an International Convention?”, The World of Maritime and Commercial Law: Essays in Honour of Francis Rose, Bloomsbury Professional, London 2020, s. 41-62 (Editörler: Mitchell, Charles/Watterson, Stephen).
- Burdurlu Ahlat, Özlem, Multimodal Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Hukuk, Yetkin Yayınları, Ankara 2024.
- Can, Mertol, Türk Taşıma Hukukunun Genel Esasları, İmaj Yayıncılık,

- İstanbul 2017.
- Cao, Xingguo/Qiu, Jingyi/Wang, Mengyan, “A new convention for negotiable multimodal transport documents? Challenges ahead and the way forward”, *Marine Policy*, 2024, Vol. 170, s. 106372.
- Ciğer, Selim, “İç Su Yolları ile Yük Taşınması Konulu Sözleşmeler ile İlgili Budapeşte Konvansiyonu (CMNI)”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2022, C. XII, S. 2, s. 1387-1412.
- Ciğer, Selim, “Uluslararası Hava Yolu Taşınmasına İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Antlaşma (Montreal Konvansiyonu)- Resmi Çeviri Üzerine Düşünceler ve Alternatif Bir Çeviri”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2020, C. 69, S. 2, s. 369-398.
- Ciğer, Selim, *On Yılıın Ardından Rotterdam Kuralları*, On İki Levha Yayınları, İstanbul 2021.
- Codeluppi, Livio, *A Dictionary of Business English*, Le Lettere, Florence 1993.
- Csoklich, Peter/Eckart, Tobias/Legros, Cécile/Smeele, Frank, “CMR-AC Advice No. 1 – Advice on relation to the draft Convention on Negotiable Cargo Documents and CMR”, *Transportrecht*, 2025, Vol. 5, s. 145-150.
- Çağa, Tahir/Kender, Rayegan, *Deniz Ticareti Hukuku – II*, 9. Baskı, On İki Levha yayınları, İstanbul 2009.
- de Wit, Ralph, *Multimodal Transport*, LLP, London 1995.
- Demir, İsmail, *Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı*, 2. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2023.
- Deniz, İnci, *Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları*, Fakülteler Matbaası, İstanbul 1982.
- Diamond, Anthony, “The Rotterdam Rules”, *Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2009, s. 445-536.
- Driscoll, William/Larsen, Paul., “Convention on International Multimodal Transport of Goods”, *Tulane Law Review*, 1982, Vol. 57, s. 193-281.
- Du Toit, Sarel, “The evolution of the bill of lading”, *Fundamina*, 2005, Vol.

11, s. 12-25.

Eckardt, Tobias (vd.), “Multimodal Transport Including Cross-border Road Haulage—Will the CMR Apply?”, *European Journal of Commercial Contract Law*, 2010, Vol. 3, s. 153-162.

FIATA Documents and Forms Update (https://fiata.cdn.prismic.io/fiata/e4eef4c9-9c36-4166-b702-3002fcc36adc_FIATA_Documents_and_Forms_Update.pdf, Erişim Tarihi: 19.07.2025).

Gaskell, Nicholas Asariotis, Regina/Baatz, Yvonne, *Bills of Lading: Law and Contracts*, 1st Edition, LLP, London 2000.

Geva, Benjamin, “The negotiable transport document”, *Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly*, 2022, s. 573-596.

Glass, David A./Cashmore, Chris, *Introduction to the Law of Carriage of Goods*, Sweet & Maxwell, London 1989.

Grönfors, Kurt, *Towards Sea Waybills and Electronic Documents*, Gothenburg Maritime Law Association, Gothenburg 1991.

Hoeks, Marian, *Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods*, Kluwer Law International, The Hague 2009.

İstemi, Zeynep, “Devredilebilir Elektronik Kayıtlar Hakkında UNCITRAL Model Kanunu”, *Çankaya Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2020, C. 5, S. 1, s. 1771-1797.

Kara, Hacı, *Deniz Ticareti Hukuku*, 2. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2023.

Karan, Hakan, *Elektronik Konişmento*, Turhan Kitabevi, Ankara 2004.

Kendigelen, Abuzer/Aydın, Alihan, “Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma (CMR) – Resmi Çeviriye İlişkin Sorunlar ve Bir Serbest Çeviri Denemesi–“, Prof. Dr. Ömer Teoman’a 55. Yaş Günü Armağanı, C. I, İstanbul 2002, s. 495-525.

Kula Değirmenci, Nil, “Türk Ticaret Kanunu ile Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği’nin İlgili Hükümleri Işığında Taşıma İşleri Komisyonculuğu”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, 2019, s. 17-68.

- Kula Değirmenci, Nil, “Türk Ticaret Kanunu’nun 5.Kitap Hükümleri Karşısında Atıl Durumda Bulunan 1992 FIATA Karma Taşıma Konişmentosu Matbu Şartları”, Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi, 2017, C. 6, S. 2, s. 397-443.
- Kula Değirmenci, Nil, Çoklu Taşıma İşleticisi Olarak Taşıma İşleri Komisyoncusunun Sorumluluklarına ve Sorumluluk Sigortası Himayesine İlişkin Bir İnceleme, Dokuz Eylül Yayınları, İzmir 2012.
- Kula, Nil, Türk Eşya Taşıma Hukuku, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2018.
- Leloudas, George, “Door-To-Door Application of International Air Law Conventions: Commercially Convenient, but Doctrinally Dubious”, Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly, 2015, s. 368-405.
- Makooloo, Maurice, “Shaping the Future: The Impact of Negotiable Cargo Documents on Trade Finance, Regional Connectivity and Digital Evolution”, 27 Mayıs 2025, Viyana (https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/keynote_address_by_g77_chair.pdf, Erişim Tarihi: 19.07.2025).
- Mitchell, Alan, Bills of lading law and practice, 2nd ed., Chapman and hall, London 1990.
- Myburgh, Paul, “Uniformity or Unilateralism in the Law of Carriage of Goods by Sea”, Victoria University of Wellington Law Review, 2000, S. 31, s. 255-383.
- Nişanyan Sözlük, Konşimento (<https://www.nisanyansozluk.com/kelime/kon%C5%9Fimento>, Erişim Tarihi: 19.07.2025).
- Oxford Latin Dictionary, 2nd ed., Oxford University Press, Oxford 2012
- Oyal, Ahmet Batuhan, “Taşıma Senedi ile Yük Senedine İlişkin Türk Ticaret Kanunu Hükümlerinin Alman Ticaret Kanunu Hükümleriyle Karşılaştırmalı Olarak Değerlendirilmesi”, Türk Alman Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2023, C. 5, S. 1, s. 117-186.
- Ozdel, Melis, “Multimodal Transport Documents in International Sale of Goods”, International Company and Commercial Law Review, 2012, Vol. 23, s. 238-250.
- Öcal, Muharrem, Fiili Taşıyanın Sorumluluğu, Adalet Yayınevi, Ankara 2024.

- Özbek, Güner/Deniz, Meltem, *The Carriage Of Dangerous Goods By Sea*, Springer, Berlin 2008.
- Öztan, Fırat, *Kıymetli Evrak Hukuku*, 21. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara 2017.
- Pejovic, Caslav, *Transport documents in carriage of goods by sea: international law and practice*, Routledge, London 2020.
- Ramberg, Jan, “Deviation from the legal regime of the CMR”, *International Carriage of Goods by Road, LLP*, London 1987, s. 19-30 (Editör: Theunis, Jan).
- Ricci, Julio, *Elsevier’s Banking Dictionary in Six Languages: English/American, French, Italian, Spanish, Dutch, and German*, Elsevier, Amsterdam 1980.
- Seven, Vural, *Taşıma Hukukunda Gönderilen, Yetkin Yayınları*, Ankara 2012.
- Shaping the Future: The Impact of Negotiable Cargo Documents on Trade Finance, Regional Connectivity and Digital Evolution* (<https://uncitral.un.org/en/ncdconference2025>, Erişim Tarihi: 19.07.2025).
- Sözer, Bülent, “Değişik Ortamlarda Yapılan Yük Taşımaları (Karma Taşımalar) ve Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Bazı Meseleler (Rotterdam Kuralları ve Yeni Ticaret Kanunu’nun Hükümleri ile Karşılaştırmalı Olarak)”, *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* (Prof. Dr. Erhan Adal’a Armağan), 2011, S. 8, s. 465-501.
- Sözer, Bülent, *Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2007.
- Stevens, Frank, *Bill of Lading: Holder Rights and Liabilities*, Routledge, Oxon 2018.
- Strengthening Dry Ports Pilot Projects*, (<https://www.unescap.org/projects/strengthening-dry-ports/pilot-projects>, Erişim Tarihi: 19.07.2025).
- Sturley, Michael F, “Uniformity in the law governing the carriage of goods by sea” *Journal of Maritime Law and Commerce*, 1995, S. 26, s. 553-579.
- Süzel, Cüneyt/Damar, Duygu, “Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler

- Sözleşmesi (Rotterdam Kuralları)”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, 2010, S. 26, 149-240.
- Taş, Alperen Furkan, “Blok Zincir Konşimentosunda Hukuki Altyapı Sorunu”, Uluslararası Taşıma Hukuku Konferansları Serisi –II Uluslararası Deniz Taşımacılığında Güncel Gelişmeler Konferansı Tam Metin Bildiri Kitabı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2022, (Ed: Gölcüklü, İlyas) s. 49-70.
- The Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) “Pilot Projects on Negotiable Cargo Documents” (<https://www.unescap.org/projects/strengthening-dry-ports/pilot-projects>, Erişim Tarihi: 19.07.2025).
- Thomas, Rhidian, “International Sale Contracts and MTDs: Two issues of Significance”, Carriage of Goods by Sea, Land and Air: Uni-modal and Multi-modal Transport in The 21st Century, Informa Law from Routledge, London 2014, s. 145-160 (Editörler: Soyer, Barış/Tettenborn, Andrew).
- Topsoy, Fevzi, Deniz Ticareti Hukuku I, Legal Yayıncılık, İstanbul 2020.
- Trappe, Johannes., “The Reform of German Transport Law”, Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly, 2001, s. 392-405.
- Treitel, Guenter/Reynolds, Francis, Carver on bills of lading, 3rd ed., Sweet & Maxwell, London 2011.
- Türkel, Doğuş Taylan, “Türk İspat Hukuku Açısından Konişmentonun Navlun Sözleşmesini İspat Fonksiyonu Üzerine Bazı Notlar”, Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, Çizgi Basım, İstanbul 2007, s. 1102–1114.
- Uluğ, İlknur, “Konişmentonun Kıymetli Evrak Niteliği”, Prof. Dr. Hüseyin Ülgen’e Armağan 1. Cilt, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2007, s. 783-803.
- UN, “Proposed corrections to Rotterdam Rules (*Rotterdam Kuralları İçin Önerilen Değişiklikler*), (CN.563.2012.TREATIES-XI-D-8 (Annex/Annexe))” (<https://treaties.un.org/doc/publication/CN/2012/CN.563.2012-Eng.pdf> Erişim Tarihi: 19.07.2025)
- UNCITRAL “Compilation of comments on the draft convention on negotiable cargo documents (*Devredilebilir Taşıma Senetleri Hakkında*

- Konvansiyon Taslağına ilişkin yorumların derlenmesi*)” (11 June 2025) UN Doc A/CN.9/1214 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025)
- UNCITRAL “Compilation of comments on the draft convention on negotiable cargo documents – Addendum 1 (*Devredilebilir Taşıma Senetleri Hakkında Konvansiyon Taslağına ilişkin yorumların derlenmesi – Ek I*)” (11 June 2025) UN Doc A/CN.9/1214/Add.1 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025)
- UNCITRAL “Fact sheet: UNCITRAL project on negotiable cargo documents (*Bilgi notu: Devredilebilir Taşıma Senetleri konulu UNCITRAL projesi*)” (27 December 2023) UN Doc A/CN.9/WG.VI/WP.102 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025)
- UNCITRAL “Interaction between draft convention on negotiable cargo documents and existing international transport law conventions (*Taslak sözleşme ile mevcut uluslararası taşıma hukuku konvansiyonları arasındaki etkileşim*)” (21 February 2025), UN Doc A/CN.9/WG.VI/WP.115 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025)
- UNCITRAL “Results of the preparatory work by the UNCITRAL secretariat towards the development of a new international instrument on negotiable multimodal transport documents (*Devredilebilir Karma taşıma belgelerine ilişkin yeni bir uluslararası belgenin geliştirilmesine yönelik olarak UNCITRAL Sekreteryası tarafından yürütülen hazırlık çalışmalarının sonuçları*)” (6 May 2022) UN Doc A/CN.9/1101 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025)
- UNCITRAL, “Annotated provisional agenda (*Açıklamalı Taslak Gündem*)” (5 September 2022) UN Doc A/CN.9/WG.VI/WP.95 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025)
- UNCITRAL, “Compilation of comments from organizations (*Örgütlerden gelen yorumların derlenmesi*)” (12 March 2025) UN Doc A/CN.9/WG.VI/WP.116/Rev.1 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025)
- UNCITRAL, “Draft convention on negotiable cargo documents (*Devredilebilir Taşıma Senetleri Hakkında Taslak Konvansiyon*)” (2 April 2025) UN Doc A/CN.9/1213 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025).
- UNCITRAL, “Fact sheet: UNCITRAL project on negotiable cargo documents

- (Bilgi notu: Devredilebilir Taşıma Senetleri konulu UNCITRAL projesi)” UN Doc A/CN.9/WG.VI/WP.113 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025)
- UNCITRAL, “Negotiable Cargo Documents (*Bilgi notu: Devredilebilir Taşıma Senetleri konulu UNCITRAL projesi*)” (1 March 2023) UN Doc A/CN.9/WG.VI/WP.98 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025).
- UNCITRAL, “Negotiable Cargo Documents (*Devredilebilir Taşıma Senetleri*)” (22 September 2023) UN Doc A/CN.9/WG.VI/WP.100 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025).
- UNCITRAL, “Negotiable Cargo Documents (*Devredilebilir Taşıma Senetleri*)” (6 January 2025) UN Doc A/CN.9/WG.VI/WP.114 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025)
- UNCITRAL, “Negotiable Cargo Documents (*Devredilebilir Taşıma Senetleri*)” (19 September 2024) UN Doc A/CN.9/WG.VI/WP.107 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025)
- UNCITRAL, “Negotiable Cargo Documents (*Devredilebilir Taşıma Senetleri*)” (8 February 2024) UN Doc A/CN.9/WG.VI/WP.103 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025)
- UNCITRAL, “Negotiable Multimodal Transport Documents (*Devredilebilir Taşıma Senetleri*)” (12 September 2022) UN Doc A/CN.9/WG.VI/WP.96 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025)
- UNCITRAL, “Possible future work on railway consignment notes (*Demiryolu taşıma senetlerine ilişkin muhtemel çalışmalar*)” (11 May 2020) UN Doc A/CN.9/1034 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025)
- UNCITRAL, “Possible future work regarding railway consignment notes - Proposal by the Government of the People’s Republic of China (*Demiryolu taşıma senetlerine ilişkin muhtemel çalışmalar – Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti tarafından sunulan teklif*)” (14 June 2019) UN Doc A/CN.9/998 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025)
- UNCITRAL, “Report of Working Group VI (Negotiable Cargo Documents) on the work of its forty-sixth session (*Çalışma Grubu VI’nın (Devredilebilir Taşıma Senetleri) Kırk Altıncı Oturumundaki Çalışmalarına İlişkin Rapor*)” (New York, 17–21 March 2025)”

(28 March 2025) UN Doc A/CN.9/1205 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025)

UNCITRAL, “Report of Working Group VI (Negotiable Cargo Documents) on the work of its forty-fourth session (*Çalışma Grubu VI’nin (Devredilebilir Taşıma Senetleri) Kırk Dördüncü Oturumundaki Çalışmalarına İlişkin Rapor*) (New York, 6–10 May 2024)” (17 May 2024) UN Doc A/CN.9/1170 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025)

UNCITRAL, “Report of Working Group VI (Negotiable Cargo Documents) on the work of its forty-third session (*Çalışma Grubu VI’nin (Devredilebilir Taşıma Senetleri) Kırk üçüncü Oturumundaki Çalışmalarına İlişkin Rapor*) (Vienna, 27 November–1 December 2023)” (8 December 2023) UN Doc A/CN.9/1164 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025)

UNCITRAL, “Report of Working Group VI (Negotiable Cargo Documents) on the work of its forty-fifth session (*Çalışma Grubu VI’nin (Devredilebilir Taşıma Senetleri) Kırk beşinci Oturumundaki Çalışmalarına İlişkin Rapor*) (Vienna, 9–13 December 2024)” (23 December 2024) UN Doc A/CN.9/1199 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025)

UNCITRAL, “Report of Working Group VI (Negotiable Multimodal Transport Documents) on the work of its forty-first session (*Çalışma Grubu VI’nin (Devredilebilir Karma Taşıma Senetleri) Kırk Birinci Oturumundaki Çalışmalarına İlişkin Rapor*) (Vienna, 28 November–2 December 2022)” (9 December 2022) UN Doc A/CN.9/1127 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025)

UNCITRAL, “Report of Working Group VI (Negotiable Multimodal Transport Documents) on the work of its forty-second session (*Çalışma Grubu VI’nin (Devredilebilir Taşıma Senetleri) Kırk ikinci Oturumundaki Çalışmalarına İlişkin Rapor*) (New York, 8–12 May 2023)” (23 May 2023) UN Doc A/CN.9/1134 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025)

UNCITRAL, “Results of the preparatory work by the UNCITRAL secretariat towards the development of a new international instrument on negotiable multimodal transport documents (*Devredilebilir*

- Karma taşıma belgelerine ilişkin yeni bir uluslararası belgenin geliştirilmesine yönelik olarak UNCITRAL Sekreteryası tarafından yürütülen hazırlık çalışmalarının sonuçları*)” (4 May 2021) UN Doc A/CN.9/1061 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025)
- UNGA, “Report of the United Nations Commission on International Trade Law on the Work of its Fifty-Second Session (*Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonunun Elli İkinci Oturumundaki Çalışmalarına İlişkin Birleşmiş Milletler Komisyonu Raporu*)” (11-19 July 2019) UN Doc A/74/17 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025), para 217-219.
- UNGA, “Report of the United Nations Commission on International Trade Law: Fifty-third session (*Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonunun Elli üçüncü Oturumundaki Çalışmalarına İlişkin Birleşmiş Milletler Komisyonu Raporu*) (6–17 July 2020 and 14–18 September 2020)” UN Doc A/75/17 (<https://docs.un.org>, Erişim Tarihi: 19.07.2025)
- Ülgen, Hüseyin/Helvacı, Mehmet/Kendigelen, Abuzer/Kaya, Arslan, Kıymetli Evrak Hukuku, 10. Baskı, On İki Levha Yayınları, İstanbul 2015.
- Ünan, Samim, “Yanlış Konişmento Düzenlenmesinden Kaynaklanan Çekişmelere Dair İki Yargıtay Kararı”, Deniz Hukuku Dergisi, 2002, C. 5, S. 1-4, s. 1-12.
- van der Ziel, Gert., “Delivery of the goods, rights of the controlling party and transfer of rights”, A new convention for the carriage of goods by sea - the Rotterdam Rules: an analysis of the UN Convention on Contracts for the Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea by Sea, Lawtext, London 2009, s. 242-257 (Editör: Thomas, Rhidian).
- Williams, Richard., “Transport Documentation”, A new convention for the carriage of goods by sea - the Rotterdam Rules: an analysis of the UN Convention on Contracts for the Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea by Sea, Lawtext Pub., London 2009, s. 190-224 (Editör: Thomas, Rhidian).
- Yazıcıoğlu, Emine, Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku, 16. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2020.
- Yazıcıoğlu, Emine, “Deniz Yük Senedi ve Deniz Yük Senedi ile Belgelenen Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar”, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına

Armağan, s. 651- 676.

Yeşilova, Ecehan, Konişmentonun İspat Kuvveti, Güncel Yayınevi, İzmir 2006.

Yeşilova Aras Ece, “Yük Senedinin (TTK M. 859) Türk Ticaret Kanunu’nda Yeniden Yer Alması, Karayolu Taşımacılığında Kıymetli Evraka İmkan Verilmesi Midir?”, Legal Hukuk Dergisi, 2013, C. 11, S. 123, s. 49-65.

Yetiş Şamlı, Kübra, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa *Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, 2. Baskı, Oniki Levha İstanbul 2013.

Zingarelli, Nicola, Vocabolario Della Lingua Italiana, 12. Baskı, Zanichelli, Bologna 1996.

1. Finansal Destek Beyanı | Financial Support Statement

Bu çalışma herhangi bir finansal destek almadan gerçekleştirilmiştir. | This research received no financial support.

2. Çıkar Çatışması Beyanı | Conflict of Interest Statement

Yazar, çıkar çatışması bulunmadığını beyan etmektedir. | The author declare no conflict of interest.

3. Etik Kurul Onayı | Ethics Committee Approval

Bu çalışma için etik kurul onayı gerekmemektedir. | Ethics committee approval was not required for this study.

4. Yazar Katkı Beyanı | Author Contributions

Bu makale yazar tarafından tek başına hazırlanmıştır. | This article was solely authored by the writer.

5. Araştırma ve Yayın Etiği Beyanı | Research and Publication Ethics Statement

Yazar, çalışmada akademik etik kurallara uyulduğunu ve herhangi bir etik ihlal bulunmadığını beyan etmektedir. | The author declare that all ethical guidelines for research and publication have been followed and that no violations have occurred.

6. İntihal Taraması ve Hakemlik Süreci | Plagiarism and Peer Review Statement

Makale, intihal programıyla taranmış ve çift kör hakemlik sürecinden geçmiştir. | This article was screened by plagiarism detection software and evaluated through a double-blind peer-review process.