

WAYBILL, BILL OF LADING AND DELIVERY WITHOUT BILL OF LADING IN THE PRACTICE OF TURKISH MARITIME TRADE PRACTICE

TÜRK DENİZ TİCARETİ UYGULAMASINDA TAŞIMA SENEDİ, KONİŞMENTO VE KONİŞMENTOSUZ TESLİM

GİZEM AKBULUT
CEREN BALCI

ABSTRACT

In this study, what are the waybills in Turkish Maritime Trade Law, the differences between bills of lading and seaway bills, the definition of the bill of lading, by whom the bill of lading is issued and the legal nature of the bill of lading shall be discussed. In addition, the role of the bill of lading in proving the legal relationship between the parties involved, the role of the carrier, the general type of the goods, their signs, the number of parcels or pieces, the role of proving the weight and quantity, and the significance of the bill of lading will all be examined and evaluated. While in principle, the carrier delivers the cargo in exchange for presenting the bill of lading; the emergence of delivery without a bill of lading will be discussed due to the development of shipbuilding technology, the speed of shipbuilding, the slowness of postal services, and the delays in providing bills of lading to the destination port. None the less, in this study, four different types of delivery without bill of lading will be discussed and it will be explained what problems will arise in delivering the cargo without presenting a bill of lading. Lastly, with the emergence of delivery without a bill of lading and the potential issues brought on by the various types of delivery without a bill of lading, the subject of an electronic bill of lading has been examined in response to the issues brought on by the traditional bill of lading.



KEYWORDS

BILL OF LADING, DELIVERY WITHOUT BILL OF LADING, FUNCTION OF PROOF OF BILL OF LADING, DELIVERY IN SEAFREIGHT.

ÖZET

Bu çalışmada, Türk Deniz Ticareti Hukuku'nda taşıma senetlerinin ne olduğuna, konişmento ile deniz yük taşıma senetlerinin farklarına, konişmentonun tanımına, konişmentonun kimin tarafından düzenlendiğine ve konişmentonun hukuki niteliğine değinilecektir. Bunun dışında, konişmentonun hukuki ilişkiyi ispat işlevine, taşıyanı ispat işlevine, eşyanın genel olarak cinsini, işaretlerini, koli veya parça adedini, ağırlık ve miktarını ispat işlevine ve navlunu ispat işlevine dair incelemeler ve değerlendirmeler yapılarak konişmentonun neden önemli olduğundan bahsedilecektir. Kural, konişmentonun ibraz edilmesi karşılığında taşıyanın yükü teslim etmesiyken; gemi inşa teknolojisinin gelişmesi gemi yapımının hızlanması, buna karşılık posta hizmetlerinin yavaş kalması ve konişmentoların varış limanına ulaştırılmasındaki gecikmeler nedeniyle konişmentosuz teslimin ortaya çıkışından söz edilecektir. Bununla birlikte, bu çalışmada dört farklı konişmentosuz teslim türü ele alınacak ve konişmento ibraz edilmeksizin yükün teslim edilmesi hususunun hangi problemleri ortaya çıkaracağı anlatılacaktır. Son olarak ise geleneksel konişmentonun sebep olduğu problemlere karşılık konişmentosuz teslimin ortaya çıkması ile konişmentosuz teslim türlerinin neden olabileceği sorunlara karşılık elektronik konişmento konusu incelenmiştir.



ANAHTAR KELİMELER

KONİŞMENTO, KONİŞMENTOSUZ TESLİM, KONİŞMENTONUN İSPAT İŞLEVİ, DENİZ TAŞIMACILIĞINDA TESLİM.

PART 7

In this study, what are the waybills in Turkish Maritime Trade Law, the differences between bills of lading and seaway bills, the definition of the bill of lading, by whom the bill of lading is issued and the legal nature of the bill of lading shall be discussed.

Bu çalışmada, Türk Deniz Ticareti Hukuku'nda taşıma senetlerinin ne olduğuna, konișmento ile deniz yük taşıma senetlerinin farklarına, konișmentonun tanımına, konișmentonun kimin tarafından düzenlendiğine ve konișmentonun hukuki niteliğine değinilecektir.

I. INTRODUCTION

As a result of the development of national and international trade in the world, the creation of new markets by technology, with the ease of access to information and developments through technology, national and especially international transportation has started to gain importance. In the international transport of goods, distinctions regarding road transport, air transport and maritime transport have begun to be elaborated and regulations have been made at the international level regarding these concepts. Within the framework of these regulations, waybills are used in order to protect the rights of the parties and to regulate transportation activities. In the continuation of our article, in this context, the waybills and bill of lading which is a waybill in general, will be examined and the effect of the delivery without a bill of lading on the carriage transaction and the its parties will be detailed.

II. WHAT IS WAYBILL?

In article 856 of the Turkish Commercial Code No. 6102 ("TCC")¹, the waybill is defined as "issued upon the request of one of the parties." In Article 858 of the same code, "The waybill signed by both parties con-

I. GİRİŞ

Dünyada, ulusal ve uluslararası ticaretin gelişmesi, teknolojinin yeni pazarların oluşmasına sebep olması ve yine teknoloji vesilesiyle insanların bilgi ve gelişmelere erişiminin kolaylaşması sonucu ulusal ve özellikle uluslararası taşımacılık önem kazanmaya başlamıştır. Uluslararası düzeyde gerçekleştirilen eşya taşımalarında karayolu taşımacılığı, havayolu taşımacılığı ve denizyolu taşımacılığına ilişkin ayrımlar detaylandırılmaya başlanmış ve bu kavramlara ilişkin uluslararası düzeyde düzenlemeler yapılmıştır. Bu düzenlemeler çerçevesinde, tarafların haklarını korumak ve taşımacılık faaliyetlerini düzenlemek amacıyla taşıma senetleri kullanılmaktadır. Makalemizin devamında, bu kapsamda genel anlamda taşıma senedi ve taşıma senedi olan konișmento incelenecek olup, konișmentosuz teslimin taşıma muamelesine ve taraflarına etkisi detaylandırılacaktır.

II. TAŞIMA SENEDİ NEDİR?

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun ("TTK") 856. maddesinde taşıma senedi "Taşıma senedi taraflardan birinin istemi üzerine düzenlenir." şeklinde tanımlanmıştır. Aynı kanunun 858. maddesinde yer alan "iki tarafça imza-



stitutes proof of the contract of carriage, its content and the receipt of the goods by the carrier."² the evidence function of the waybill is regulated. In line with the references made in the aforementioned code, it is possible to define the waybill as "a bill prepared upon the request of one of the parties and which constitutes evidence of receipt of the goods".

In the legislative intention of the TCC, it is stated that the waybills are not negotiable instrument, but are a means of proof that becomes evidence if signed by both parties. In addition, it is stated that in order for the waybill to have the quality of evidentiary function as stated in the code, it must be arranged in accordance with the law in its form, first of all, it must primarily contain the signature and the records contained in Article 858. The solution to the problem of whether the deficiencies in the aforementioned records will completely eliminate the evidentiary power of the deed or will it lose its power only in relation to the incomplete record are found in the doctrine and judicial decisions. In the continuation of the legislative intention; it is stated that unilateral changes in the waybills, as a rule, will not affect the evidentiary function of the waybill, the evidentiary function is against the consignee and its effect begins with the delivery and acceptance of the goods and the contrary can be proved.

lanan taşıma senedi, taşıma sözleşmesinin yapıldığına, içeriğine ve eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alındığına kanıt oluşturur."² hükmü ile taşıma senedinin ispat gücü düzenlenme altına alınmıştır. Anılan kanunda yapılan atıflar doğrultusunda taşıma senedini "taraflardan birinin talebi üzerine hazırlanan ve eşyanın teslim alındığına dair delil teşkil eden bir senet" olarak tanımlamak mümkündür.

TTK'nın gerekçesinde, taşıma senetlerinin kıymetli evrak olmadığı, iki tarafın da imzalaması durumunda delil haline gelen bir ispat aracı olduğu ifade edilmektedir. Ayrıca taşıma senedinin kanunda ifade edildiği şekilde ispat gücü niteliğine sahip olabilmesi için şekli olarak kanuna uygun bir biçimde düzenlenmiş olması, öncelikli olarak imzayı ve 858'inci maddede yer alan kayıtları içermesi gerektiği belirtilmiştir. Söz konusu kayıtlarda bulunan eksikliklerin senedin ispat gücünü tamamen mi ortadan kaldıracığı ya da yalnızca eksik kayıtlarla ilgili olarak mı gücünü kaybedeceği problemine ilişkin çözüm öğretide ve yargı kararlarında bulunmaktadır. Gerekçenin devamında; taşıma senetlerinde tek taraflı olarak yapılan değişikliklerin kural olarak senedin ispat gücünü etkilemeyeceği, ispat gücünün gönderilene karşı olduğu ve etkisinin eşyanın teslim edilmesi ve kabul edilmesi ile başladığı ve aksinin ispat edile-

FOOTNOTE

¹ Turkish Commercial Code No. 6102 m. 856, Official Gazette dated 14.02.2011, and numbered 27846 (OG).

² Turkish Commercial Code No. 6102 m. 858, Official Gazette dated 14.02.2011 and numbered 27846 (OG).

DİPNOT

¹ 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu m. 856, 14.02.2011 tarihli, 27846 sayılı Resmi Gazete (RG).

² 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu m. 858, 14.02.2011 tarihli, 27846 sayılı Resmi Gazete (RG).

PART 7

FOOTNOTE

3 Turkish Commercial Code No. 6102 m. 858, Turkish Commercial Code Draft and Justice Commission Report (1/324). Web site: <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d23/c032/tbmm23032022ss0096.pdf> (Date of Access: 12.10.2022).

4 Meltem Deniz Güner Özbek, "Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Konişmento ve Konişmentonun İspat Kuvveti", Journal of Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları, Volume 18, No. 3, 2012, p. 233-254. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/maruhad/issue/48098/608162>.

5 Hacı Kara, "Deniz Ticaretinde Elektronik Konişmento ve Siber Güvenlik", Journal of Türkiye Adalet Akademisi, Volume 10, No. 37, 2019, p. 75-106.

6 Tiba Mexico, "What is the difference between a Bill of Lading and a Sea waybill?". Mexico City, Mexico. 2017. <https://www.tibagroup.com/mx/en/difference-bill-of-lading-sea-waybill#top> (Date of Access: 12.10.2022).

7 Turkish Commercial Code No. 6102 m. 856, Official Gazette dated 14.02.2011, and numbered 27846 (OG).

8 Emre Cumalıoğlu, "Kırkkambar Sözleşmesi", Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Özel Hukuk Programı, Doctoral Thesis, İzmir 2010, p. 98.

9 Tahir Çağa/ Rayegan Kender, Deniz Ticareti Hukuku, Navlun Sözleşmesi, Volume II, 8th Edition, İstanbul 2006, p. 65.

10 Burcu Berrak, Türk Pandi Mayıs 2018, https://turkpandi.com/assets/page_docs/press/sirkuler/Konishmento-Kaynakli-Problemler.pdf (Date of Access: 27.09.2022).

While it is explained that the waybills have an important function in terms of payment, it is also explained that it means that the goods have been delivered appropriately³.

With the development and change of the commercial life, in addition to the bill of lading, other sea waybills have also been used. Sea waybill ("seawaybills"), ship's delivery order ("ship's delivery order") and electronic bill of lading are among the mentioned waybills⁴. Sea waybill ("sea waybills") is a waybill used in maritime trade and is a non-negotiable bill of lading. Ship's delivery order ("ship's delivery order") is the document used in national and international transportation and signed by the carrier, in which it approves the delivery of the cargo.

Sea waybills other than bills of lading, which will be examined within the scope of this article, are defined as;

"Any bill, other than the bill of lading drawn up by the carrier to show that he/she has received the goods to be transported, constitutes a presumption that the contract of carriage has been made and that the goods have been received by the carrier as written in the bill of lading; but this presumption can be disproved."

in article 1242 of the TCC. Considering the records they contain and the way they are arranged, it will be seen that there is no significant difference between the sea waybill and the bill of lading. The biggest difference that distinguishes sea waybills and bill of lading is that the bill of lading is negotiable. The sec-

bileceği belirtilmektedir. Taşıma senedinin ödeme yönünden önemli işlevinin olduğu açıklanmakla birlikte malların uygun teslim edildiği anlamına geldiği izah edilmiştir³.

Ticaret hayatının gelişmesi ve değişmesiyle beraber konişmentoya ek olarak başka denizde taşıma senetlerinin de kullanımı da söz konusu olmuştur. Deniz yük senedi ("seawaybills"), gemi teslim talimatları ("ship's delivery order") ve elektronik konişmento bahsedilen taşıma senetlerindedir⁴. Deniz yük senedi ("sea waybills") deniz ticaretinde kullanılan bir taşıma senedi olup ciro edilemez bir konişmento türüdür. Gemi teslim talimatları ("ship's delivery order") ise ulusal ve uluslararası taşımacılıkta kullanılan ve taşıyan tarafından imzalanması suretiyle yükün teslimine onay verdiği belgedir.

İşbu makale kapsamında incelenecek olan konişmento dışındaki diğer deniz taşıma senetleri TTK m. 1242'de;

"Taşıyanın taşınacak eşyayı teslim aldığına göstermek üzere düzenlediği konişmentodan başka her tür senet, taşıma sözleşmesinin yapılmış ve eşyanın senette yazılı olduğu gibi taşıyan tarafından teslim alınmış olduğuna karine oluşturur; ancak bu karinenin aksi ispatlanabilir."

şeklinde tanımlanmıştır. İçerdikleri kayıtlar ve düzenlenme şekline bakıldığında deniz yük taşıma senedi ve konişmento arasında büyük olarak addedilebilecek bir fark olmadığı görülecektir. Deniz yük taşıma senetleri ve konişmentoyu birbirinden ayıran en büyük fark konişmentonun ciro edilebilir olmasıdır.



ond important point is the record in the sea waybill stating that "the right to demand the delivery of the cargo is not dependent on the possession of the sea waybill"⁵. In addition, it should be noted that, "sea waybill ... does not give title to the goods"⁶.

III. DEFINITION OF BILL OF LADING

In the TCC, a distinction has been made regarding the transport bills at sea between bills of lading and other sea waybills. Bill of Lading is defined as,

"Bill of lading is a bill that proves that a contract of carriage has been concluded, shows that the goods have been received by the carrier or loaded on the vessel, and that the carrier is obliged to deliver the goods only in return for its presentation"⁷.

in Article 1128 of the TCC. The obligation mentioned in the definition of the code is an accessory obligation arising from the law and the contract⁸.

In the doctrine, the bill of lading is defined as a valuable document that includes the acknowledgment that the goods have been delivered for the purpose of transportation and the commitment that the goods will be delivered to the holder, who seems to be holder of the right, in exchange for the return of the bill after the goods are transported at the port of destination⁹.

Bill of lading is a negotiable instrument signed before loading or to prove to confirm that the cargo has been received at the port of loading for transportation. "This document shows the relationship between the shipper and the carrier"¹⁰. The bill of lading is issued by the carrier upon the request of the shipper and in the amount requested by the shipper. In order for the shipper to exercise the relevant right, all of the transported goods must have been loaded or delivered. Unless otherwise openly agreed, the shipper is not permitted to request the issuance of a partial bill of lading for the portion of the goods that have already been put into the ship. The right to claim to issue bill of lading rests with the shipper, and the authority to issue the bill of lading rests with the carrier. "Regardless of whether the carrier is also the owner, the bareboat charterer, the sub-carrier or not, every person who undertakes to

ikinci önemli husus ise, deniz yük senedinde yer alan "yükün teslimini talep hakkının deniz yük senedinin zilyetliğine bağlı olmadığını" ifade eden kayıttır⁶. İlaveten belirtmek gerekir ki "deniz yük senedi, ... mallara mülkiyet hakkı vermez"⁶.

III. KONİŞMENTONUN TANIMI

TTK'da denizde taşıma senetleri hususunda konişmento ve diğer denizde taşıma senetleri olarak ayrıma gidilmiştir. Konişmento, TTK'nın 1128. maddesinde;

"Konişmento, bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir"⁷.

şeklinde tanımlanmıştır. Kanun tanımında bahsi geçen yükümlülük, kanundan ve sözleşmeden doğan bir yan edim yükümlülüğüdür⁸.

Doktrinde ise konişmento; tek taraflı şekilde taşıyan ya da taşıyanı temsilen kaptan veya yetkili acenta tarafından düzenlenen, eşyanın taşınması amacıyla teslim edildiği ikrarını ve varma limanında eşyanın taşınması sonrası senedin iade edilmesi karşılığı hak sahibi görünen hamiline aynen teslim edileceğine dair taahhüdü içeren kıymetli evrak olarak tanımlanmıştır⁹.

Konişmento, yükleme öncesinde veya yükün taşınmak üzere yükleme limanında teslim alındığını tevsik etmek amacıyla imzalanan kıymetli bir evraktır. "Bu evrak yüklenen ile taşıyan arasındaki ilişkiyi gösterir"¹⁰. Konişmento yüklenenin talebi üzerine taşıyan tarafından ve yüklenenin istediği miktarda olacak şekilde düzenlenir. Yüklenenin ilgili hakkını kullanabilmesi için taşınan eşyanın tamamının yüklenmiş veya teslim edilmiş olması gerekmektedir. Aksi açıkça kararlaştırılmadıkça yüklenen, yüklenecek eşyanın tamamı gemiye yüklenmeden eşyanın yüklenen kısmı için kısmi konişmento düzenlenmesini talep edemez. Konişmentoyu düzenlemeyi talep hakkı yükletende, konişmentoyu düzenleme yetkisi ise taşıyandadır. "Taşıyanın aynı zamanda donatan, gemi işletme müteahhidi, alt taşıyan olup olmaması önemli değildir, deniz yolu ile eşya taşımayı taaahüt eden her şahıs konişmento düzenlemeye yetkilidir"¹¹.

DİPNOT

3 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu m. 858, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324). Web site: <https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d23/c032/tbmm23032022ss0096.pdf> Erişim tarihi 12.10.2022.

4 Meltem Deniz Güner Özbek, "Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Konişmento ve Konişmentonun İspat Kuvveti", Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, C. 18, S. 3, 2012, s. 233-254. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/maruhad/issue/48098/608162>.

5 Hacı Kara, "Deniz Ticaretinde Elektronik Konişmento ve Siber Güvenlik", Türkiye Adalet Akademisi Dergisi, C. 10, S. 37, 2019, s. 75-106.

6 Tiba Mexico, "What is the difference between a Bill of Lading and a Sea waybill?". Mexico City, Mexico. 2017. <https://www.tibagroup.com/mx/en/difference-bill-of-lading-sea-waybill#top> (Erişim tarihi, 12.10.2022).

7 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu m. 856, 14.02.2011 tarihli, 27846 sayılı Resmi Gazete (RG).

8 Emre Cumalıoğlu, "Kırkkambar Sözleşmesi", Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Özel Hukuk Programı Doktora Tezi, İzmir 2010, s. 98.

9 Tahir Çağa/ Rayegan Kender, Deniz Ticareti Hukuku, Navlun Sözleşmesi, C. II, 8. Basi, İstanbul 2006, s. 65.

10 Burcu Berrak, Türk Pandi Mayıs 2018, https://turkpandi.com/assets/page_docs/press/sirkuler/Konishmento-Kaynakli-Problemler.pdf (Erişim tarihi, 27.09.2022).

11 H. Murat Demirkıran, "Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu", Doktora Tezi, İstanbul 2007, s. 22.

PART 7

transport goods by sea is authorized to issue a bill of lading"¹¹. On the contrary, in practice, this right is transferred to the shipper due to some needs. A Bill of lading; is a transportation document that bears witness to the conclusion of a transportation contract between the shipper and the carrier. The TCC states that there are two ways to arrange bills of lading: loading and receiving. "Bill of lading received for shipment, is a bill of lading issued for the goods received for carriage with the permission of the shipper but not yet loaded on the vessel"¹². "The onboard bill of lading, is the bill of lading issued in the number of times requested by the shipper as soon as the goods are taken on board, in return for the return of the provisional receipt or bill of lading received for shipment which was given to the carrier at the time of receipt of the goods"¹³. Since it is arranged after the goods to be transported are loaded on the vessel, onboard bill of lading is used in charter transportation; contrarily, the bill of lading received is used in transports carried out under contracts for the Common Carriage of Goods by Sea, as it is in situations when it is unclear whose ship the goods would be transported on.

IV. LEGAL NATURE OF THE BILL OF LADING

Pursuant to Article 1228 of the TCC, bill of lading is a bill proving that the contract of carriage has been concluded, indicating that the goods have been received by the carrier or loaded on vessel, and that the carrier is obliged to deliver the goods only in exchange for its presentation. The related definition made in the TCC also reveals the functions of proving the carrier, proving the goods and proving the freight of the bill of lading. The bill of lading also has the quality of a document indicating that the cargo to be transported has been received by the carrier for transportation as specified in the bill of lading, or that the goods to be transported have been loaded onto the vessel. Due to the negotiable nature of the bill of lading, the right specified in the bill of lading cannot be asserted separately from the bill itself. In exchange for presenting the bill of lading, the carrier may only deliver the items to a person who is related to the products. With the expression in paragraph 1 of Article 1228 of the TCC, "it is a bill in which the carrier is obliged to deliver the goods only upon its presentation.", this function of the bill of lading is also regulated.

Buna karşılık uygulamada bazı ihtiyaçlar sebebiyle bu hakkın taşıyana devredilmesi söz konusu olmaktadır. Konşimento; taşıyan ve taşıtan arasında bir taşıma sözleşmesi yapıldığını ispatlayan bir taşıma senedir. TTK uyarınca konşimento, yükleme ve tesellüm olmak üzere iki şekilde düzenlenmektedir. "Tesellüm konşimentosu, yükletenin izniyle taşınmak üzere teslim alınan; fakat henüz gemiye yükletilmemiş olan eşya için düzenlenen konşimentodur"¹². "Yükleme konşimentosu ise eşya gemiye alınır alınmaz, taşıyana eşyayı teslim aldığı sırada verilmiş olan geçici makbuz veya tesellüm konşimentosunun iadesi karşılığında yükletenin istediği sayıda düzenlenen konşimentodur"¹³. Yükleme konşimentosu taşınacak olan eşyanın gemiye yüklenmesi akabinde düzenlenmesi sebebiyle charter taşımalarında, tesellüm konşimentosu ise taşınacak olan eşyanın hangi gemi ile taşınacağını belli olmadığı durumlarda kullanıldığından kırkambar sözleşmesi ile gerçekleştirilen taşımalarda kullanılmaktadır.

IV. KONİŞMENTONUN HUKUKİ NİTELİĞİ

TTK m. 1228 uyarınca konşimento, taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir. TTK'da yapılan ilgili tanım aynı zamanda konşimentonun taşıyanı ispat, eşyayı ispat ve navlunu ispat işlevlerini de ortaya koymaktadır. Konşimento taşınacak yükün konşimentoda belirtildiği şekilde taşınmak üzere taşıyan tarafından teslim alındığını veya taşınacak eşyanın gemiye yüklendiğini gösteren bir evrak niteliğine de sahiptir. Kıymetli evrak niteliği dolayısıyla konşimentoda belirtilen hak senetten ayrı olarak ileri sürülemez. Taşıyan ancak konşimentonun ibrazı karşılığında malı yük ilgisine teslim edebilir. TTK 1228'inci maddenin 1'inci fıkrasındaki tanımda "taşıyanın eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir." ifadesiyle konşimentonun bu fonksiyonu da düzenleme altına alınmaktadır.

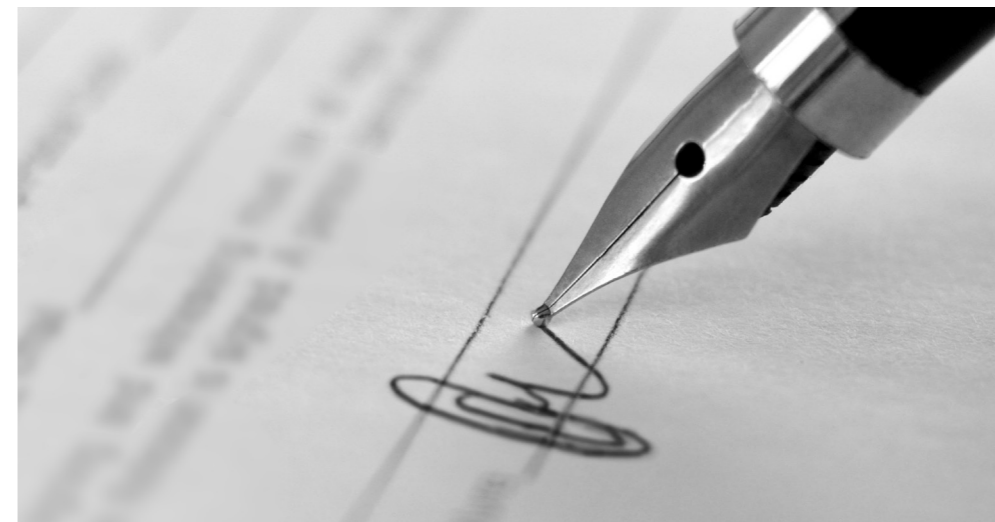
Konşimentonun ayrıca hukuki ilişkiyi ispat işlevi de vardır. "Taşıyan, taşıtan ve konşimentoda gönderilen olarak gösterilen kişi

konşimentoyla ispat edilen ilişkinin taraflarıdır"¹⁴. Konşimentonun taşıyanı ispat işlevine ilişkin olarak TTK m. 1228/2'de düzenlenen "Konşimento, kaptan veya taşıyanın yahut kaptanın bu hususta yetkilendirdiği bir temsilci tarafından taşıyan ad ve hesabına düzenlenebilir" hükmü, konşimentonun taşıyan ad ve hesabına düzenlenebileceğini hüküm altına almak suretiyle taşıyanın konşimento düzenlemeye yetkili ve zorunlu olduğunu belirtmiştir. Bu kapsamda konşimento bizzat taşıyanın kendisi tarafından veya bu konuda kanuni yetkiye sahip kaptan tarafından veya genel olarak borçlar hukuku çerçevesinde de taşıyanın bu konuda yetki verdiği bir kişi tarafından düzenlenebilmektedir¹⁵.

Konşimentonun ispat fonksiyonu taraflar arasında bir navlun sözleşmesinin mevcut olduğu ve taşınan malın konşimentoda yazılı cins, miktar ve durumda teslim alındığı konusunda karine oluşturması şeklinde iki farklı etkiye sahiptir¹⁶. Bu kapsamda temiz konşimento ("clean"), taşıyan tarafından düzenlenen, belli değil kaydı konulmayan yani taşıyanın yükü hasarsız, eksiksiz ve tam teslim aldığına karine oluşturan bir konşimento türüdür. Aksi konşimentoda belirtilmediği sürece konşimento "clean" yani temiz kabul edilir. Diğer yandan konşimentoya konulan "said to contain", "shipper load, count and seal" kayıtlarının, yani bir nevi "belli değil" kaydının taşıyanın yük nezdinde meydana gelecek eksilme, hasar ve ziya durumlarında sorumluluğunu bertaraf amacı ile eklendiğini de bu kapsamda belirtmek faydalı olacaktır.

The bill of lading also has the function of evidence in the legal relationship. "The carrier, the shipper and the person shown as consignee on the bill of lading are the parties to the relationship proven by the bill of lading"¹⁴. Regarding the function of evidence the carrier of the bill of lading, the provision "The bill of lading may be drawn up in the name and behalf of the carrier by the master or the carrier or a representative authorized by the captain in this regard" regulated in article 1228/2 of the TCC states that the carrier is authorized and obligated to issue bills of lading by stipulating that the bill of lading can be issued in the name and account of the carrier. In this context, the bill of lading may be issued by the carrier himself or by the captain who has legal authority in this regard or, in general, within the framework of the law of obligations, by a person authorized by the carrier in this regard¹⁵.

The function of evidence of the bill of lading has two different effects as it creates a presumption that a contract of affreightment exists between the parties and that the transported goods are received in the type, quantity and condition written on the bill of lading¹⁶. In this context, a clean bill of lading ("clean") is a type of bill of lading that is issued by the carrier, which does not have a said to contain record, that is, the carrier assumes that the cargo has been received undamaged, complete and whole. Unless otherwise stated on the bill of lading, the bill of lading is considered "clean". On the other hand, it would be useful to state that the "said to contain", "shipper load, count and seal" records, that is, a kind of "said to contain" record placed on the bill of lading, are added



FOOTNOTE

11 H. Murat Demirkıran, "Taşıyanın Konşimento İçeriğinden Sorumluluğu", Doctoral Thesis, İstanbul 2007, p. 22.

12 Zeynep Özgenç, "Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi", Doctoral Thesis, İstanbul 2014, p. 94.

13 Özgenç, p. 94.

14 Çağa/ Kender, p. 3-6.

15 Güner Özbek, p. 240.

16 Rayegân Kender/ Ergon Çetin-gil/ Emine Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler, İstanbul 2017, p. 194; Demirkıran, p. 23; Güner Özbek, p. 239; Tamer Bozkurt, Deniz Ticareti Hukuku, 1st Edition, Ankara 2021, p. 154; Fatma Aydoğdu, Konşimentonun İspat Fonksiyonu, İstanbul 2006, p. 26; Özgenç, 2014, p. 96; Özçelik, 2007, p. 24.

DİPNOT

12 Zeynep Özgenç, "Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi", Doktora Tezi, İstanbul 2014, s. 94.

13 Özgenç, s. 94.

14 Çağa/ Kender, s. 3-6.

15 Güner Özbek, s. 240.

16 Rayegân Kender/ Ergon Çetin-gil/ Emine Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler, İstanbul 2017, s. 194; Demirkıran, s. 23; Güner Özbek, s. 239; Tamer Bozkurt, Deniz Ticareti Hukuku, 1. Baskı, Ankara 2021, s. 154; Fatma Aydoğdu, Konşimentonun İspat Fonksiyonu, İstanbul 2006, s. 26; Özgenç, 2014, s. 96; Özçelik, 2007, s. 24.

PART 7

in order to eliminate the responsibility of the carrier in cases of loss and damage that may occur in the cargo.

V. FORCE OF PROVING OF THE BILL OF LADING

The bill of lading has four different functions of proving such as proving the legal relationship of bill of lading, proving the carrier, proving the general type, signs, the number of the parcels or pieces, the weight and the quantity of the goods, and proving the freight and the regulations regarding this has been made between the Article 1237-1240 of TCC.

A. Function of Proving the Legal Relationship

A carriage contract is a bilateral contract, whose parties are the carrier undertaking to carry the cargo and the shipper undertaking to pay the freight¹⁷. The concepts of carrier and shipper are adjectives arising from the contract, and people other than these people are defined as third parties as a rule¹⁸. These third parties are the people who are outside the parties in the transportation business and obtain rights or are liable for debts arising from the contract. The shipper who will perform the loading, the authorized holder of this bill, and the consignee, owner of the goods, who does not have the title of sender, are examples of the parties involved in the performance of the contract. If a bill of lading, waybill, or waybill with a characteristic of negotiable instruments is issued, it is specified to whom the goods will be delivered when they arrive at the port of registry¹⁹.

In Article 1237/1 of TCC²⁰, it is stated that the bill of lading will be taken as the basis in the legal relations between the bill of lading holder, who is not a party to the carriage contract, and the carrier, which is a party to the contract. Therefore, if the bill of lading is issued by the carrier at the request of the shipper, the legal relationship between the bill of lading holder and the carrier will be determined by the bill of lading. The cargo is delivered by the carrier to the person holding the bill of lading at the port of destination, and the bill of lading gives that person the right to ask the carrier to deliver the cargo. When examined in terms of the consignee, the rights and obligations of the consignee with having the bill of lading are independent from the carriage contract²¹.

V. KONİŞMENTONUN İSPAT KUVVETİ

Konişmentonun hukuki ilişkiyi, taşıyanı, eşyanın genel olarak cinsini, işaretlerini, koli veya parça adedini, ağırlık ve miktarını ve navlunu ispat gibi dört farklı ispat işlevi olmakla beraber buna ilişkin düzenlemeler TTK'nın 1237-1240. maddeleri arasında düzenlenmiştir.

A. Hukuki İlişkiyi İspat İşlevi

Navlun sözleşmesi, tarafları yük taşımaya taahhüt eden taşıyan ve navlun ödemeyi taahhüt eden taşıtan olan iki taraflı bir sözleşmedir¹⁷. Taşıyan ve taşıtan kavramları sözleşmeden kaynaklanan sıfatlar olup, bu kişiler dışında kalan kişiler kural olarak üçüncü kişi olarak tanımlanmaktadır¹⁸. Bu üçüncü kişiler, taşıma işlerinde taraflar dışında kalan ve sözleşmeden kaynaklı olarak hak elde eden ya da borç ile yükümlü olan kişilerdir. Malın bağlama limanına vardığında teslim edileceği gönderilen, yüklemeyi yapacak yükleten, konişmento ya da kıymetli evrak niteliğine sahip taşıma senedi düzenlenmesi halinde bu senedin yetkili hamili ve gönderen sıfatını haiz olmayan eşya maliki sözleşmenin ifasında ilgili kişilere örnektir¹⁹.

TTK m. 1237/1²⁰'de navlun sözleşmesinin taraflı olmayan konişmento hamili ile sözleşme tarafı olan taşıyan arasındaki hukuki ilişkilerde konişmentonun esas alınacağı belirtilmiştir. Dolayısıyla, yükletenin istemiyle birlikte taşıyan tarafından konişmento düzenlenmesi durumunda konişmento hamili ve taşıyan arasındaki hukuki ilişki konişmento ile belirlenecektir. Yük, varma limanında taşıyan tarafından konişmento hamiline teslim edilmektedir ve konişmento hamiline yükü taşıyandan teslim almak için talepte bulunma yetkisi konişmento ile sağlanmaktadır. Gönderilen bakımından incelendiğinde, gönderilen konişmento ile sahip olduğu hak ve borçlar navlun sözleşmesinden bağımsızdır²¹.

TTK m. 1237/2'de taşıyan ve taşıtan arasındaki hukuki ilişkilerin navlun sözleşmesi hükümleri ile bağlı kaldığına dair bir hüküm yer

In the Article 1237/2 of TCC, there is a provision regarding the legal relations between the carrier and the shipper are bound by the provisions of the carriage contract. Generally, the parties write the contractual issues between them on the bill of lading and do not make any other contract. Especially in contracts of carriage of goods, since the bill of lading is a means of proving the carriage contract, it regulates not only the relations between the carrier and the consignee, but also the relations between the carrier and the shipper²².

In Article 1237/3 of TCC with reserving the second sentence of the Article 1245/1 of TCC, a copy of the charter party must be given to the new holder when the bill of lading is transferred, if the bill of lading contains a reference to the voyage charter contract. In this case, it may be argued against the bill of lading holder to the extent that the provisions in the charter party give the characteristics. Therefore, in the event that a copy and the bill of lading are not submitted, it is acknowledged that the conditions in the charter party cannot be asserted to the carriers of the bill of lading other than the shipper. However, if the qualification of the relation between the carrier and the shipper is suitable, the conditions in the charter party can be asserted to the bill of lading holders except the shipper²³.

B. Function of Proving the Carrier

Unless occurred differently, the bill of lading arrangement is optional ; however, it is obligatory to be arranged upon the request of the shipper. The bill of lading is a written declaration of intention that is drawn up by the carrier or the captain and reveals a unilateral debt relationship²⁴.

Article 1238 of TCC, titled "Proof the Carrier", is related to the function of the bill of lading to prove the carrier. It is important to know who the carrier is, since the carrier is obliged to deliver the goods in return for the presentation of the bill of lading²⁵. That's why it was regulated that the person who signed the bill of lading as the carrier or the person on whose own name and account would be deemed to be the carrier in the Article 1238/1 of TCC.

In practice, it may be the case that individuals hide the carrier on the bill of lading in order

almaktadır. Genellikle, taraflar aralarındaki sözleşmeyle alakalı konuları konişmentoya yazmakta ve başkaca bir sözleşme yapmamaktadırlar. Özellikle kırkambar sözleşmelerinde konişmento navlun sözleşmesini ispat aracı olduğu için sadece taşıyan ve gönderilen arasındaki ilişkileri değil, taşıyan ile taşıtan arasındaki ilişkileri de düzenlemektedir²².

Yolculuk çarteri sözleşmesine konişmentoda gönderme olması durumunda konişmento devredilirken çarter partinin bir nüshasının da yeni hamile ibraz edilmesi gerektiği, bu takdirde çarter partide yer alan hükümlerin özellikleri verdiği ölçüde konişmento hamiline karşı da ileri sürülebileceği TTK m. 1245/1'in ikinci cümlesi saklı tutularak TTK m. 1237/3'te düzenlenmiştir. Dolayısıyla bir nüshasının konişmento ile yeni hamile ibraz edilmediği durumda çarter partide bulunan şartların taşıtan haricindeki konişmento hamillerine ileri sürülemeyeceği anlaşılmaktadır. Ancak taşıyanla taşıtan arasındaki ilişkinin niteliğinin uygun olması halinde çarter partide bulunan şartlar taşıtan haricindeki konişmento hamillerine ileri sürülebilir²³.

B. Taşıyanı İspat İşlevi

Konişmentonun düzenlenmesi aksi bir durum olmadıkça mecburi değildir; ancak yükletenin talebi halinde düzenlenmesi mecburidir. Konişmento, taşıyan yahut kaptan tarafından düzenlenmekte olup tek taraflı bir borç ilişkisi ortaya çıkaran yazılı bir irade beyanıdır²⁴.

TTK'nın "Taşıyanı İspat" başlıklı 1238. maddesi konişmentonun taşıyanı ispat etme işlevine ilişkindir. Taşıyanın konişmentonun ibraz edilmesi karşılığında eşyayı teslim etme yükümlülüğü olması nedeniyle taşıyanın kim olduğunun bilinmesi önemlidir²⁵. Bu nedenle TTK m. 1238/1'de konişmentoyu taşıyan sıfatıyla imzalayan ya da kendi ad ve hesabına konişmentonun imzalandığı kişinin taşıyan sayılacağı düzenlenmiştir.

Uygulamada, kişilerin sorumlu olmamak amacıyla taşıyanı konişmentoda gizlemesi ve dolayısıyla konişmentodan taşıyanın tes-

FOOTNOTE

17 Cansu Aytas, Konişmentonun Rolü ve İşlevi, İstanbul 2018, p. 10.

18 Fevzi Topsoy, Deniz Ticareti Hukuku 1, 1st Edition, İzmit 2020, p. 309.

19 Natig Asgarov, Yükle İlgililerin Taşıma Sözleşmesi Gereğince Beyanda Bulunma Yükümlülüğü, Ankara 2012, p. 33.

20 Turkish Commercial Code No. 6102 ("TCC") Art. 1237.

21 Bozkurt, p. 169.

22 Mehmet Bahtiyar, Makaleler I, 1st Edition, İstanbul 2008, p. 63.

23 Bozkurt, p. 170.

24 Bülent Sözer, Deniz Ticareti Hukuku, 6th Edition, Sapanca 2021, p. 450.

25 İsmail Demir, Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı, Ankara 2021, p. 324.

DİPNOT

17 Cansu Aytas, Konişmentonun Rolü ve İşlevi, İstanbul 2018, s. 10.

18 Fevzi Topsoy, Deniz Ticareti Hukuku 1, 1. Baskı, İzmit 2020, s. 309.

19 Natig Asgarov, Yükle İlgililerin Taşıma Sözleşmesi Gereğince Beyanda Bulunma Yükümlülüğü, Ankara 2012, s. 33.

20 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ("TTK") m. 1237.

21 Bozkurt, s. 169.

22 Mehmet Bahtiyar, Makaleler I, 1. Baskı, İstanbul 2008, s. 63.

23 Bozkurt, s. 170.

24 Bülent Sözer, Deniz Ticareti Hukuku, 6. Baskı, Sapanca 2021, s. 450.

25 İsmail Demir, Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı, Ankara 2021, s. 324.

PART 7

not to be liable, and therefore the carrier cannot be identified from the bill of lading. In order to prevent this situation, provisions have been made by the legislator stating that the carrier from the bill of lading must be proven and that if the bill of lading does not have the quality of proving, certain persons other than the carrier will be deemed as the carrier and these persons will be held liable.

In Article 1238/2 of TCC, it is stated that in cases where the name and surname or trade name and the business centre of the carrier are not shown in the bill of lading or the carrier are not clearly understood from the bill of lading, the owner will be deemed as the carrier. For this reason, the responsibility of the owner also comes to the fore; however, if the owner wants to avoid this responsibility, he/she must inform the name and surname or trade name and business centre of the carrier upon the express request of the bill of lading holder. *"If the name of the carrier is not shown on a bill of lading drawn up by the captain or another representative of the owner, the owner is deemed as the carrier. If the name of the carrier is reported incorrectly, the owner is responsible to the consignee for the damage arising from the inaccuracy of the declaration."* was regulated under the Article 1099 of Turkish Commercial Code No. 6762 ("oTTC")²⁶. According to Demir²⁷, the different arrangement in the new TCC is not accurate. Because, in cases where the name and surname or trade name and the business centre of the carrier are not shown or cannot be clearly understood from the bill of lading, directly considering the owner as the carrier puts the owner in a heavy position in the legal sense. Pursuant to Demir, the oTTK clause that states that in cases when the captain or the owner's representative drafts the bill of lading, the owner shall be deemed to be the carrier is more appropriate, due to the fact that the owner may not be aware of a bill of lading issued by persons other than the captain or a representative of the owner.

In Article of 1238/3 of TCC, it is regulated that if the bill of lading is issued by the captain or another representative of the carrier, in cases where the name and surname or trade name and the business centre of the carrier are not shown or are not clearly understood, the representative will be deemed to be the carrier together with the owner held responsible pursuant to the second paragraph, and the representative should also report the information and make documentation related to

pit edilememesi söz konusu olabilmektedir. Bu durumun önüne geçebilmek adına kanun koyucu tarafından konişmentodan taşıyanın ispat edilmesi gerektiğine ve eğer konişmento ispat eden niteliğe sahip değil ise taşıyan dışındaki belli kişileri taşıyan addedip o kişilere sorumluluk yükleneneğine dair hükümler düzenlenmiştir.

TTK m. 1238/2'de konişmentoda taşıyanın adı ve soyadı ya da ticaret unvanı ile işletme merkezinin gösterilmemiş olduğu veya açıkça anlaşılamadığı hallerde donatanın taşıyan sayılacağı ifade edilmiştir. Bu nedenle donatanın da sorumluluğu gündeme gelmektedir; ancak eğer ki donatan bu sorumluluktan kurtulmak istiyor ise konişmento hamilinin açık istemi üzerine taşıyanın adını ve soyadını ya da ticaret unvanı ile işletme merkezini bildirmesi gerekmektedir. Bu hüküm, 6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun ("eTTK") 1099. maddesinde²⁶, *"Kaptan veya donatanın diğer bir temsilcisi tarafından tanzim olunan bir konişmentoda taşıyanın adı gösterilmemiş olursa donatan, taşıyan sayılır. Taşıyanın adı yanlış bildirilmiş ise beyanın doğru olmamasından doğacak zarardan gönderilene karşı donatan mesuldür."* şeklinde düzenlenmekte idi. Demir'e göre²⁷, yeni TTK'daki farklı düzenleme isabetli değildir; çünkü konişmentodan taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile işletme merkezinin gösterilmemiş olduğu veya açıkça anlaşılamadığı hallerde doğrudan donatanın taşıyan sayılması donatanı hukuki anlamda ağır bir konuma getirmektedir. Kaptan veya donatanın bir temsilcisi dışındaki kişilerin tanzim ettiği bir konişmentodan donatanın haberinin olamayabileceğinden dolayı kaptan veya donatanın temsilcisinin konişmentoyu düzenlemesi halinde donatanın taşıyan sayılmasına ilişkin eTTK'da yer alan hüküm Demir'e göre daha uygundur.

Konişmentonun kaptan ya da taşıyanın diğer bir temsilcisi tarafından düzenlenmesi durumunda ise taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile işletme merkezinin gösterilmemiş olduğu veya açıkça anlaşılmadığı hallerde, temsilcinin de ikinci fıkra gereğince sorumlu tutulan donatan ile birlikte taşıyan sayılacağı ve temsilcinin de sorumluluktan kurtulabilmesi için taşıyana ilişkin bilgileri bildirip belgelendirmeyi yapması gerektiği TTK m. 1238/3'te düzenlenmiştir. Süzel'e göre²⁸, bu hüküm ihracatın Türkiye limanlarından gerçekleştiği taşımalarda konişmentoyu tanzim eden Türk acentesi açısından taşıyanın anlaşılamadığı ve belgelendirilemediği halde taşıyan sayılıp sorumlu olacağından

the carrier in order to avoid liability. According to Süzel²⁸, this provision poses a danger in transports where exports are made from Turkish ports, in cases where the carrier cannot be understood and documented in terms of the Turkish agency issuing the bill of lading, the owner will be deemed as the carrier and will be responsible. However, it should be noted that it is not highly likely that the agent cannot certify that it is the representative of the carrier.

When the TCC's article 1238, which establishes the carrier and places responsibility on parties other than the carrier, is taken into consideration, it can be said that the article's goal is to protect the holders of the bill of lading in order to determine to whom the claim arising from the bill of lading will be directed²⁹. Therefore, evaluating the *ratio legis* of the Article, although the Article 1238/2 of TCC assumes the owner as the carrier and puts the owner in a heavier position, in our opinion, Demir's opinion saying the Article 1099 of oTCC is a more reasonable solution³⁰ compared to the Article 1238/2 of TCC, is not appropriate. Due to the result of the new rule, the owner now has the chance to disprove the presumption established by the Article 1099 of oTCC by notifying the name and surname of the absent carrier or by notifying and certifying the location of the company's headquarters.

C. Function of Proving the General Type, Signs, The Number of The Parcels or Pieces, The Weight and The Quantity of The Goods

The function of proving the goods, which is another function of the bill of lading, is regulated in Article 1239 of the TCC titled *"Proving The General Type, Signs, The Number Of The Parcels Or Pieces, The Weight And The Quantity Of The Goods"*.

According to Article 1239/1 of the TCC, a reservation must be made explaining if the carrier knows or reasonably believes that the bill of lading containing the declarations about the goods does not accurately and completely depict the goods as they were actually loaded, or if the carrier lacks the opportunity to specifically check these declarations. In contracts for international sales of goods, it is possible that the goods are purchased by the buyers according to the conditions in

dolayı tehlike oluşturmaktadır. Ancak belirtmek gerekir ki acentenin taşıyanın temsilcisi olduğunu belgeleyememesi yüksek bir ihtimal değildir.

Konişmentodan doğan hak talebinin kime yöneltileceğinin bilinmesi maksadıyla taşıyanı ispat eden ve taşıyan dışındaki kişileri taşıyan addederek sorumluluk yükleyen TTK m. 1238 hükmü değerlendirildiğinde maddenin amacının konişmento hamillerinin korunmasına yönelik olduğu söylenebilir²⁹. Dolayısıyla maddenin *ratio legis*'i göz önünde bulundurulduğunda, Demir'in TTK m. 1238/2'ye kıyasla eTTK m. 1099'un daha makul bir çözüm³⁰ olduğuna ilişkin görüşü, her ne kadar TTK m. 1238/2 donatanı taşıyan sayıp daha ağır bir konuma getirse de kanaatimizce yerinde değildir. Zira zaten yeni düzenlemeyle birlikte eTTK m. 1099'da bulunmayan taşıyanın adı ve soyadını ya da ticaret unvanı ile işletme merkezini bildirerek belgelendirmesi ile sağlanan karinenin aksini ispat etme imkânı da donatana tanınmıştır.

C. Eşyanın Genel Olarak Cinsini, İşaretlerini, Koli veya Parça Adedini, Ağırlık ve Miktarını İspat İşlevi

Konişmentonun bir diğer işlevi olan eşyayı ispat işlevi TTK'nın *"Eşyanın Genel Olarak Cinsini, İşaretlerini, Koli veya Parça Adedini, Ağırlık ve Miktarını İspat"* başlıklı 1239. maddesinde düzenlenmektedir.

TTK m. 1239/1'de taşıyanın eşya hakkındaki beyanları içeren konişmentonun fiili olarak yüklenmiş olan eşyayı doğru ve tam şekilde göstermediğini bildiği ya da gösterdiğinden haklı sebepler ile şüphe ettiği veya bu beyanların kontrol edilmesi için yeterli olanağa sahip olmadığı durumlarda bunların açıklandığı bir çekincenin koyulmasının zorunlu olduğu belirtilmiştir. Uluslararası satım sözleşmelerinde eşyanın kendisi görülmeden konişmentoda yer alan koşullara göre alıcılar tarafından satın alınması ve yine bu

FOOTNOTE

²⁶ Turkish Commercial Code No. 6762 ("oTCC") Art. 1099.

²⁷ Demir, p. 324.

²⁸ Cüneyt Süzel, *Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması*, İstanbul 2021, p. 60.

²⁹ Sözer, p. 451.

³⁰ Demir, p. 324.

DİPNOT

²⁶ 6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ("eTTK") m. 1099.

²⁷ Demir, s. 324.

²⁸ Cüneyt Süzel, *Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması*, İstanbul 2021, s. 60.

²⁹ Sözer, s. 451.

³⁰ Demir, s. 324.

PART 7

the bill of lading without seeing the goods, and the assurance is accepted by the banks according to these conditions³¹. Arranging a clean bill of lading, in the letter of credit applications of banks, is important for the acceptance of the document³². A regulation regarding a clean bill of lading is included in the Uniform Rules Regarding Letters of Credit No. 600 published by the International Chamber of Commerce. In the Article 27 of these rules, it is regulated that the bank will only accept a clean waybill and a clean waybill is a document that does not contain a record expressing the condition of the goods or their packaging³³. In practice, it is not possible for the carrier to inspect the goods due to the late submission of the bill of lading and in such cases, if the carrier refrains from signing or if a defect or deficiency appears on the

koşullara göre bankalar tarafından teminat kabul edilmesi söz konusudur³¹. Bankaların akreditif uygulamalarında temiz konişmento düzenlenmesi belgenin kabul edilmesi bakımından önem arz etmektedir³². Temiz konişmentoya ilişkin bir düzenleme Uluslararası Ticaret Odası'nın yayınladığı 600 sayılı Akreditife İlişkin Yeknesak Kurallar içerisinde yer almaktadır. Bu kuralların 27. maddesinde bankanın yalnızca temiz taşıma belgesi kabul edeceği ve temiz taşıma belgesinin de eşyanın ya da ambalajının durumunu ifade eden bir kayıt bulunmayan belge olduğu düzenlenmiştir³³. Uygulamada, konişmentonun geç sunulmasından dolayı taşıyanın eşyaları incelemesi mümkün olmamaktadır ve bu gibi hallerde taşıyanın imzadan kaçınması ya da eşyanın dışından belli olan bir kusurun veya eksikliğin ortaya çıkması halinde taşıyanın

Unless occurred differently, the bill of lading arrangement is optional ; however, it is obligatory to be arranged upon the request of the shipper.

Konışmentonun düzenlenmesi aksi bir durum olmadıkça mecburi değildir; ancak yükletenin talebi halinde düzenlenmesi mecburidir.

outside of the goods, the carrier should not remain silent and state the truth. If this situation is not stated on the bill of lading or the signing is not rejected by the carrier, there will be a presumption that the goods have been delivered in good condition under the terms of the bill of lading³⁴. The provision of the Article 1239/2 of TCC confirms that if the carrier neglects to declare the external condition of the goods on the bill of lading, the goods will be deemed to have declared that they are in good external condition.

The Article 1239/3 of TCC contains the provision of "Without prejudice to the declarations made on the bill of lading based on the first paragraph, the bill of lading establishes a

sessiz kalmaması ve gerçeği belirtmesi gerekmektedir. Bu durumun konişmentoda belirtilmemesi ya da imzalamanın taşıyan tarafından reddedilmemesi hâlinde, eşyanın konişmentodaki şartlarda iyi şekilde teslim edildiğine ilişkin karinenin doğması söz konusu olacaktır³⁴. Taşıyanın eşyanın dışarıdan belli olan hâlini konişmentoda beyan etmeyi ihmal etmesi halinde eşyanın dıştan iyi durumda olduğuna ilişkin beyanda bulunmuş sayılacağına dair TTK m. 1239/2 hükmü de bunu doğrular niteliktedir.

TTK m. 1239/3, "Birinci fıkraya dayanarak konişmentoya hakkında çekince konulan beyanlar saklı kalmak üzere, konişmento, taşıyanın eşyayı konişmentoda beyan edildiği gibi

presumption that the carrier has received the goods as declared in the bill of lading or, if a bill of lading has been issued, that it has loaded it. The contrary of this presumption cannot be proved against the third party who has taken over the bill of lading in good faith, including the consignee, relying on the description of the goods it contains; The fourth paragraph of article 1186 is reserved." It is not possible to prove the contrary of what is stated in the bill of lading against bona fide third parties. In the event that the third party takes over the bill of lading by relying on the definition of the goods in it, if there is damage or loss despite the absence of reservation at the time of receipt, then the contrary of the presumption in the Article 1239 of TCC can be only proved by claiming that it was not delivered properly like it was written on the bill of lading. The person concerned with the cargo does not have to prove the fault of the carrier and that the damage occurred during transportation. It is sufficient for the person who took over the bill of lading to prove that the delivery did not take place under the conditions stated in the bill of lading, and the burden of proof is changed³⁵.

The exception to the regulation in the Article 1239/3 of TCC, which states that the presumption cannot be proven otherwise, appears to have been issued in the Article 1186/4 of TCC³⁶. In the Article 1186/4 of TCC, there is a regulation as "If the shipper's notification in accordance with the first paragraph is written on the waybill, these records constitute a presumption, but this presumption is not binding for the carrier. The third paragraph of Article 1239 does not apply to the records in question." This provision includes other waybills and the records of the goods in the bill of lading within the meaning of Article 1239/3, states that it does not have the effect of irrefutable presumption in favour of the third-party bill of lading holder³⁷.

D. Function of Proving the Freight

Regulations regarding the function of proving the freight of the bill of lading are included in the Article 1240 of TCC. In the justification of the Article³⁸, it was stated that the regulation regarding the first paragraph was transferred from the 4th paragraph of Article 16 of the Hamburg Rules.

teslim aldığına veya yükleme konişmentosu düzenlenmiş olduğu takdirde, yüklediğine karine oluşturur. Bu karinenin aksi, konişmentoyu, içerdiği eşya tanımına güvenerek, gönderilen de dâhil olmak üzere, iyiniyetle devralan üçüncü kişiye karşı ispatlanamaz; 1186'ncı maddenin dördüncü fıkrası saklıdır." hükmünü havidir. Konişmentoda belirtilenlerin aksinin ispatı iyi niyetli üçüncü kişilere karşı mümkün olmamaktadır. Üçüncü kişinin konişmentoyu içinde yer alan eşya tanımına güvenerek devralması halinde, eğer teslim alındığı anda çekince bulunmamasına karşılık hasar veya ziya var ise bu takdirde TTK m. 1239/3'teki karinenin aksi sadece konişmentoda yazılı olduğu halde teslim edilmediği ile sürülerek ispatlanabilir. Yükle ilgilinin taşıyanın kusurunu ve taşıma esnasında zararın meydana geldiğini ispat etme zorunluluğu yoktur. Konişmentoyu devralan yükle ilgilinin konişmentoda yer alan şartlarda tesliminin gerçekleşmediğini ispat etmesi yeterli olup ispat yükü yer değiştirir³⁵.

TTK m. 1239/3'teki karinenin aksi ispatlanamayan bir karine olduğuna ilişkin düzenlemenin istisnasının TTK m. 1186/4'te düzenlendiği görülmektedir³⁶. TTK m. 1186/4'te "Yükletenin birinci fıkra uyarınca yaptığı bildirim denizde taşıma senedine yazılmışsa, bu kayıtlar karine oluşturur, ancak, bu karine taşıyan bakımından bağlayıcı değildir; 1239 uncu maddenin üçüncü fıkrası, söz konusu kayıtlar hakkında uygulanmaz." şeklinde bir düzenleme bulunmaktadır. Bu hüküm, diğer denizde taşıma senetlerinde de kapsam dahilinde alarak konişmentoda bulunan eşyaya ilişkin kayıtların TTK m. 1239/3 anlamında üçüncü kişi konişmento hamili lehine aksi ispat edilemez karine etkisine sahip olmadığını ifade etmektedir³⁷.

D. Navlunu İspat İşlevi

Konışmentonun navlunu ispat etme işlevine ilişkin düzenlemeler TTK m. 1240'da yer almaktadır. Maddenin gerekçesinde³⁸, birinci fıkraya ilişkin düzenlemenin Hamburg Kurallarının 16. maddesinin 4. fıkrasından iç hukuka aktarıldığı belirtilmiştir.

FOOTNOTE

31 Zeynep Tunca Özcan, "Yükleten Tarafından Temiz Konişmento Karşılığında Verilen Garanti Mektubu ve Geçerliliği", Journal of Legal Hukuk, Volume 18, No. 214, 2020, p. 4500.

32 Topsoy, p. 374.

33 Özcan, p. 4499, 4501.

34 Özcan, p. 4502.

35 G. Venüs Cömert, Taşıyanın Gemiyi Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Borcu, İstanbul 2022, p. 327.

36 Şaban Kayıhan, Deniz Ticaret Hukuku, 2nd Edition, İstanbul 2021, p. 186.

37 Süzel, Navlun Sözleşmesi, p. 247.

38 Justification of TCC No. 6102.

DİPNOT

31 Zeynep Tunca Özcan, "Yükleten Tarafından Temiz Konişmento Karşılığında Verilen Garanti Mektubu ve Geçerliliği", Legal Hukuk Dergisi, C. 18, S. 214, 2020, s. 4500.

32 Topsoy, s. 374.

33 Özcan, s. 4499, 4501.

34 Özcan, s. 4502.

35 G. Venüs Cömert, Taşıyanın Gemiyi Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Borcu, İstanbul 2022, s. 327.

36 Şaban Kayıhan, Deniz Ticaret Hukuku, 2. Baskı, İstanbul 2021, s. 186.

37 Süzel, Navlun Sözleşmesi, s. 247.

38 6102 Sayılı TTK'nın gerekçesi.

PART 7

The Article 1240/1 of TCC concludes a regulation regarding in accordance with the subparagraph (I) of the first paragraph of Article 1229, the bill of lading, which does not include a record stating the freight will be paid by the consignee, or the bill of lading not including a record of the demurrage to be paid by the consignee at the loading port, creates a presumption that the consignee is not obliged to pay the freight or the demurrage. Considering the reference to Article 1229, it is stated that the bill of lading will contain the records that the freight will be paid by the consignee and the amount if it is to be paid.

There are two problems with the interpretation of the Article due to its transposition from the Hamburg Rules. The first problem is the reference to the subparagraph (I) of Article 1229/1 of the TCC; when looking at the provision, it is possible to say that only records such as "freight payable" or "freight collect" may not be sufficient and must be shown with the amount of freight to be paid. However, considering that the conjunction "or" in English is not reflected in this provision, this conclusion is not correct. In other words, if there is a record containing these statements, it should be concluded that the consignee can be held responsible for the freight. A second problem is that if the bill of lading does not contain a record that the freight has been paid or will be paid, it is understood that the consignee cannot be held responsible for the freight from the wording of the Article 1240/1 of TCC. However, it should be noted that it should be evaluated whether there is a reference to the charter contract and whether the record stating that the consignee will pay the freight in this agreement is a record within the meaning of paragraph 1 of Article 1240 of TCC. If the consignee takes over the charter party together with the bill of lading, it must be accepted that he/she has seen the record that she is responsible for the freight and has taken over in this way. Therefore, even if there is no "freight payable" record, the record should be concluded that it meets the condition in the Article 1240/1 of TCC³⁹.

The freight is determined according to the size, number or weight of the goods spec-

TTK m. 1240/1, 1229'uncu maddenin birinci fıkrasının (I) bendi gereğince navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine ya da yüklenme limanında gerçekleşip gönderilen tarafından ödenecek olan sūrastarya parasına ilişkin bir kaydı içermeyen konişmentonun, gönderilenin navlun yahut sūrastarya parası ödemek ile yükümlü bulunmadığına dair karine oluşturduğuna ilişkin bir düzenlemeyi içermektedir. 1229. maddeye yapılan atıf dikkate alındığında, konişmentonun navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine dair kayıtları ve ödenecekse bunun miktarını içereceği belirtilmiştir.

Hamburg Kuralları'ndan aktarılmasından dolayı madde ile ilgili yorumlamada iki problem söz konusudur. İlk problem, TTK m. 1229/1'in (I) bendine yapılmış olan atıftır; çünkü hükme bakıldığında yalnızca "freight payable" veya "freight collect" gibi kayıtların yeterli olmayabileceği ve ödenmesi gereken navlun miktarı ile gösterilmesi gerekebileceğinin söylenmesi mümkündür. Ancak İngilizcede yer alan "or" bağlacının bu hükme yansıtılmadığı göz önünde bulundurulursa bu sonuç doğru değildir. Yani bu ifadelerin bulunduğu bir kaydın olması hâlinde, navlundan dolayı gönderilenin sorumlu tutulabilmesi sonucuna varılması gerekir. İkinci bir problem ise, konişmentoda navlunun ödendiğine ya da ödeneceğine dair bir kaydın yer alması durumunda TTK m. 1240/1'in lafzından navlundan dolayı gönderilenin sorumlu tutulamayacağına anlaşılmasıdır. Fakat belirtmek gerekir ki charter sözleşmesine ilişkin bir göndermenin olup olmadığının ve bu sözleşmede gönderilenin navlunu ödeyeceğini belirten kaydın TTK'nın 1240. maddesinin 1. fıkrası anlamında bir kayıt olup olmadığının değerlendirilmesi gerekir. Gönderilenin konişmento ile beraber charter partiyi devralması halinde, navlundan dolayı sorumlu olduğuna dair kaydı gördüğünün ve bu şekilde devraldığının kabul edilmesi gerekir. Dolayısıyla da "freight payable" kaydı bulunmasa bile bu kaydın TTK m. 1240/1'deki şartı karşıladığı sonucuna ulaşılmalıdır³⁹.

TTK m. 1240/2'de, konişmentoda aksine bir şart bulunmadığı sürece, konişmentoda belirtilen eşyanın ölçüsü, sayısı ya da tartısına göre navlun belirlenmektedir. TTK m.

ified in the bill of lading, unless otherwise concluded a condition in the bill of lading, as stated in the Article 1240/2 of TCC. It is stated in the continuation of the Article that the reservation regarding the declaration in the bill of lading issued in the Article 1239/1 of TCC are not true, and the reasons justifying the suspicion, or the lack of adequate control are not a condition to the contrary as mentioned in the Article 1240/2 of TCC⁴⁰.

In Article 1240/3 of TCC, it is regulated that in the case of a reference to the carriage contract, the discharge period, the demurrage period and the demurrage money shall not be included within the scope of this reference. There must be clear provisions for this reference to cover the discharge period, the demurrage period and the demurrage money⁴¹.

VI. SITUATIONS OF DELIVERY WITHOUT BILL OF LADING

Under the Article 1230 of TCC, it was regulated that the legitimate holder of the bill of lading was authorized to take delivery of the goods. As a rule, the carrier must deliver the cargo in return for the presentation of the bill of lading. The purpose of this is to protect the carrier by the fact that the carrier will be freed

1239/1'de düzenlenen konişmentodaki beyanların doğru olmadığına, şüpheyi haklı gösteren sebeplere ya da yeterli kontrol olanağının olmadığına dair koyulan çekincenin TTK m. 1240/2'de bahsedilen aksine bir şart niteliğinde olmadığı maddenin devamında ifade edilmiştir⁴⁰.

TTK m. 1240/3'te ise taşıma sözleşmesine atıf yapılması durumunda, bu atfın kapsamına boşaltma süresi, sūrastarya süresi ve sūrastarya parası hakkındaki hükümlerin girmeyeceği düzenlenmiştir. Bu göndermenin boşaltma süresi, sūrastarya süresi ve sūrastarya parasını kapsamaması için açık hükümlerin bulunması gerekmektedir⁴¹.

VI. KONİŞMENTOSUZ TESLİM HALLERİ

TTK m. 1230'da konişmentonun meşru hamilinin eşyayı teslim almaya yetkili olduğu düzenlenmiştir. Kural olarak, konişmentonun ibraz edilmesi karşılığında taşıyanın yükü teslim etmesi gerekir. Bunun amacı; taşıyanın eşyayı konişmentonun ibraz edilmesi karşılığında teslim etmesiyle taşıma sözleşmesinin



FOOTNOTE

39 Sūzel, Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten Kavramları: Hakları, Borçları ve Sorumlulukları, Doctoral Thesis, İstanbul 2013, p. 312.

40 Ali Bozer/ Celal Göle, Kıymetli Evrak Hukuku, 10th Edition, Ankara 2021, p. 542.

41 Demir, p. 326.

DİPNOT

39 Sūzel, Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten Kavramları: Hakları, Borçları ve Sorumlulukları, Doktora Tezi, İstanbul 2013, s. 312.

40 Ali Bozer/ Celal Göle, Kıymetli Evrak Hukuku, 10. Baskı, Ankara 2021, s. 542.

41 Demir, s. 326.

PART 7

from the carriage contract and its debts arising from the bill of lading upon the delivery of the goods in return for the presentation of the bill of lading, and to protect the bill of lading holder since bill of lading holder will be safe knowing that the bill of lading will be delivered in return for the presentation of the bill of lading⁴². However, there are some situations that the delivery without presentation of the bill of lading is possible.

When we examine the first situation, we must say that in the case where there is a provision in the contract contrary to the fact that the cargo can be delivered if the bill of lading is presented, then the delivery without a bill of lading is possible⁴³.

If the goods are delivered without presenting the bill of lading, the debt does not expire and the obligation to deliver continues in carriage transactions by sea. On the other hand, if the carrier wants to avoid liability, the carrier may request the letter of guarantee and bank guarantee from the consignee. With this guarantee, if the bill of lading is not delivered on time, it is provided that the consignee and the bank undertake to pay the amount corresponding to the full value of the goods⁴⁴. Therefore, the second situation of delivery without bill of lading is the situation of giving a letter of guarantee to the carrier in return for delivering the cargo without a bill of lading. With the letter of guarantee to be given, the carrier is protected against the compensation of the damages that may occur because of the fact that the carrier delivers the cargo to the wrong person⁴⁵. In case there is not a letter of guarantee and the goods are delivered without presenting of the bill of lading, the carrier can compensate for the damages that may arise due to non-delivery or late delivery⁴⁶.

The third situation is that the bill of lading, which is a valuable paper, is lost. In the first paragraph of Article 651 titled "Cancellation Decision" in the section of the TCC on negotiable instruments, it is regulated that in case of loss of negotiable instruments, the court may decide to cancel the negotiable instruments. In addition, in the second paragraph includes "The person who has the right on the bill at the time that the negotiable instrument is lost or the loss occurs may request the cancellation of the bill.". According to Article 652 of TCC, upon to a decision to cancel, it is possible for the right holder to claim his/her right without an instrument. For this reason,

den ve konişmentodan doğan borçlarından kurtulacak olması ile taşıyanı korumak ve konişmento hamilinin konişmentonun ibraz edilmesi karşılığında teslim edilecek olduğunu bilip güvende olacağından konişmento hamilini korumaktır⁴². Ancak bazı haller vardır ki konişmento ibraz edilmeden yük tesliminin yapılabilmesi mümkündür.

İlk durumu incelediğimizde, sözleşmede konişmentonun ibraz edilmesi halinde yükün teslim edilebileceğinin aksine bir hüküm yer almakta ise bu takdirde konişmentosuz teslimin mümkün olabileceğini söylememiz gerekir⁴³.

Deniz yolu ile gerçekleşen taşımacılık işlemlerinde konişmento ibraz edilmeksizin eşyanın teslim edilmesi durumunda borcun sona ermemesi ve teslim etme yükümlülüğünün devamı söz konusudur. Buna karşılık, taşıyan, sorumluluktan kurtulmak istemesi durumunda teminat mektubunu ve banka teminatını gönderilenden talep edebilir. Bu teminat ile konişmentonun vadesinde tesliminin gerçekleşmemesi hâlinde gönderilen ve bankanın eşyanın tam değerine denk gelen tutarın ödenmesinin taahhüdü sağlanmaktadır⁴⁴. Dolayısıyla konişmentosuz teslim hallerinden ikincisi, taşıyana yükü konişmentosuz teslim etmesine karşılık teminat mektubu verilmesi durumudur. Verilecek olan teminat mektubu ile taşıyan yükü yanlış kişiye teslim etmesi sebebiyle meydana gelebilecek zararların tazminine karşı korunmaktadır⁴⁵. Teminat mektubunun bulunmaması ve eşyanın konişmento ibraz edilmeksizin teslim edilmesi halinde taşıyanın teslim etmeme ya da geç teslim sebebiyle doğabilecek zararları tazmin etmesi gündeme gelebilmektedir⁴⁶.

Üçüncü durum ise kıymetli evrak mahiyetinde bulunan konişmentonun zayı olmasıdır. TTK'nın kıymetli evraka ilişkin kısmında yer alan "İptal Kararı" başlıklı 651. maddesinin birinci fıkrasında, kıymetli evrakın zayı olması durumunda mahkemece kıymetli evrakın iptaline karar verilebileceği düzenlenmiştir. Bununla birlikte ikinci fıkrası "Kıymetli evrakın zayı olduğu veya ziyanın ortaya çıktığı anda senet üzerinde hak sahibi olan kişi, senedin iptaline karar verilmesini isteyebilir." hükmünü havidir. TTK m. 652 uyarınca da iptaline karar verilmesi üzerine hak sahibinin senet olmadan hakkını ileri sürebilmesi mümkündür. Bu nedenle de iptal kararı ile bir kimsenin senet üzerinde hak sahibi olduğunu ispatlaması sonucunda kişiye konişmento olmaksızın teslim gerçekleşebilir⁴⁷.

as a result of someone proving that he/she is the right holder on the bill with a cancellation decision, the delivery can be occurred to the person without a bill of lading⁴⁷.

Electronic bill of lading is the last situation where the cargo delivery without bill of lading is possible⁴⁸. Although the delivery of the cargo without presenting the bill of lading is possible in the above-mentioned ways possible, these methods do not completely solve the problems that can be caused by the delivery without the bill of lading. However, since the loss is not possible and providing promptly at the port of destination, the electronic bill of lading prevents the damages that may be caused by the delivery without presentation of the bill of lading⁴⁹.

VII. CONSEQUENCES OF DELIVERY WITHOUT BILL OF LADING

With the development of technology, the construction of vessels accelerated and voyage times were shortened. However, bills of lading cannot be delivered to the unloading port before the vessels arrive at the unloading port due to the fact that the postal service hasn't had an accelerated growth in the same way⁵⁰. Hence, although delivery without bill of lading is not recommended, since it may cause liability for the carrier, it is applied in international trade.

In case the cargo is delivered without a bill of lading, it may be possible to be faced with different risks and it may be in question.

Elektronik konişmento ise konişmentosuz yük tesliminin mümkün olabileceği son durumdur⁴⁸. Her ne kadar konişmento ibraz edilmeksizin yükün teslim edilmesi yukarıda bahsedilen şekillerde mümkün olsa da bu yöntemler konişmentosuz teslimin sebep olabileceği problemleri tamamen çözmektedir. Buna karşılık, elektronik konişmento ise ziyanın mümkün olmamasından ve varış limanında hızlı bir şekilde sağlanabilmesinden dolayı konişmento ibraz edilmeden yükün tesliminden kaynaklanabilecek zararları engellemektedir⁴⁹.

VII. KONİŞMENTOSUZ TESLİMİN SONUÇLARI

Teknolojinin gelişmesiyle birlikte gemilerin inşası hızlanmış ve sefer süreleri kısalmıştır. Ancak posta hizmetinin aynı şekilde hızlanamamasından dolayı gemilerin boşaltma limanına varmasından önce konişmentolar boşaltma limanına ulaştırılamamaktadır⁵⁰. Bu nedenle her ne kadar taşıyan bakımından sorumluluk doğurabilecek olmasından dolayı konişmentosuz teslim tavsiye edilen bir yol olmasa da uluslararası ticarete uygulanmaktadır.

Yükün konişmentosuz teslim edilmesi halinde farklı rizikolarla karşı karşıya kalınması ve söz konusu olabilmektedir. Söz konusu rizi-

FOOTNOTE

42 Demirkıran, p. 105.

43 İlker Erdinç Ergün, Gemi Acen-teliğinin Hukuki Çerçevesi, Master's Thesis, İstanbul 2019, p. 76.

44 Tayfun Ercan, Türk Hukukunda Konişmentonun Rolü ve İşlevi, 1st Edition, İstanbul 2020, p. 47-48.

45 Ergün, p. 76.

46 Ercan, p. 48.

47 Ergün, p. 76.

48 Ergün, p. 77.

49 Ahmet Said Ber, Elektronik Koniş-mento, 1st Edition, Ankara 2018, p. 50.

50 Ber, p. 93.

DİPNOT

42 Demirkıran, s. 105.

43 İlker Erdinç Ergün, Gemi Acen-teliğinin Hukuki Çerçevesi, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2019, s. 76.

44 Tayfun Ercan, Türk Hukukunda Konişmentonun Rolü ve İşlevi, 1. Baskı, İstanbul 2020, s. 47-48.

45 Ergün, s. 76.

46 Ercan, s. 48.

47 Ergün, s. 76.

48 Ergün, s. 77.

49 Ahmet Said Ber, Elektronik Ko-nişmento, 1. Baskı, Ankara 2018, s. 50.

50 Ber, s. 93.



PART 7

One of the risks in question is the cargo to be delivered to the wrong party related to delivery without bill of lading. In this case, the owner may be sued for delivery to the wrong person. The owner in this position will be deprived of the support of the P&I insurer and will need to resolve this issue on his/ her own responsibility with a letter of guarantee. For this, it is necessary to be careful when determining the person who will receive the cargo, to record all information carefully, and not to deliver the cargo without confirming that it is the same as the information on the letter of guarantee or the person notified by the lessee. The second risk is at the point of insurance coverage since the problems that the owner will face in case the bill of lading is not delivered will not be covered by the P&I insurance coverage. Another risk is that the owner, who accepts the delivery without bill of lading with the letter of guarantee, does not pay attention to the content of the letter of guarantee presented by the lessee. As a result, the carrier may be sued and the vessel may be arrested by the actual owner of the cargo⁵¹.

In general, against the risks that may be caused by the delivery types without bill of lading, the electronic bill of lading is kept in an electronic environment, it is not lost, and

kolardan ilki, konişmentoz teslim bağlı olarak yanlış tarafa yükün teslim edilmesidir. Bu durumda yanlış kişiye tesliminden dolayı gemi sahibine dava açılabilir. Bu konumdaki gemi sahibi, P&I sigortacısının desteğinden mahrum kalmakla beraber teminat mektubu ile kendi sorumluluğunda bu konuyu czmesi gerekecektir. Bunun için yükü teslim alacak kişinin kim olduğu tespit edilirken dikkatli olunması, tüm bilgilerinin dikkatli bir şekilde kaydedilmesi, teminat mektubu üzerinde yer alan bilgiler ile ya da kiracının bildirmiş olduğu kişi ile aynı olduğu teyit edilmeden yk teslim edilmemelidir. İkinci riziko ise konişmentonun teslim edilmemesi halinde donatanın karşı karşıya kalacağı problemler P&I sigortası teminatı kapsamında yer almayacağından dolayı sigorta teminatı noktasındadır. Diğer bir riziko ise teminat mektubuyla beraber konişmentoz teslimi kabul eden donatanın kiracı tarafından sunulan teminat mektubunun içeriğine dikkat edilmemesidir. Bunun sonucu olarak taşıyana dava açılması ve geminin yükün asıl sahibi tarafından tutuklanması söz konusu olabilmektedir⁵¹.

Genel olarak konişmentoz teslim türlerinin sebep olabileceği risklere karşılık elektronik konişmentonun elektronik ortamda kaydının tutulmasından, zayı olmamasından, geleneksel konişmentoya kıyasla daha



FOOTNOTE

51 Burcu Berrak, Konışmento Kaynaklı En Sık Karşılaşılan Problemler Ve Taşıyanlara Tavsiyeler, 2018, https://turkpanli.com/assets/page_docs/press/sirkuler/Konsimento-Kaynakli-Problemler.pdf (Access Date: 12.11.2022).

52 Ber, p. 100-102.

it can be obtained at the port of destination faster than a traditional bill of lading. If tampered with, the transactions can be recorded in the electronic environment as a result of the examination, allowing it to be determined who can do it. Due to the opportunity to track the bill of lading it has delivered, it reduces the likelihood of fraud and acts as a deterrent⁵², the electronic bill of lading substantially prevents the damages that can be caused by the delivery without bill of lading arising from the traditional bill of lading.

VIII. CONCLUSION

Consequently, the bill of lading, which has the qualities of a negotiable instrument, is crucial given the growth of global trade and the consequent expansion of international sales contracts. In this sense, the regulations have been made between the Art. 1237-1240 of TCC regarding four different proving functions such as proving the legal relationship of bill of lading, proving the carrier, proving the general type, signs, the number of the parcels or pieces, the weight and the quantity of the goods, and proving the freight. In accordance with the regulations of proving the legal relationship under the TCC, it is stated that the bill of lading will be taken as a basis in the legal relationship between carrier-holder of the bill of lading, the legal relations between carrier and shipper who are parties to charter party will be bound by the terms of the contract, and the copy of charter party must be submitted to a new holder of the bill of lading for alleging the terms of charter party against bill of lading holder in case of reference to voyage charter in the bill of lading. When we evaluate the function of proving the carrier of the bill of lading, it can be said that the article is compatible with its *ratio legis*, while considering that imposing responsibility to other people in return for concealing the carrier in order to avoid responsibility, and this regulation with also providing the possibility to disprove the presumption is conformable. Relating to the regulation on making reservations on the bill of lading and the function of proving of the bill of lading, in case there is a defect or deficiency that is obvious from the outside, the carrier should not remain silent and notify

hızlı bir şekilde varış limanında temin edilebilmesinden, tahrifat yapılırsa elektronik ortamda işlemlerin kayıt altına alınabilmesi sebebiyle inceleme sonucu kimin tarafından yapılabileceğinin ortaya ıkabilmesinden, taşıyanın teslim etmiş olduğu konişmentoyu takip etme imkanı sağlaması nedeniyle sahteciliği önlemesinden ve caydırıcı etkisinin olmasından dolayı⁵² geleneksel konişmentonun sebebiyet verdiği konişmentoz teslimin doğurabileceği zararları büyük ölçüde engellemektedir.

VIII. SONUÇ

Sonuç olarak; uluslararası ticaretin gelişmesi ve dolayısıyla uluslararası satım sözleşmelerinin yaygınlaşmasıyla birlikte kıymetli evrak niteliğinde olan konişmento büyük önem arz etmektedir. Bu anlamda, TTK m. 1237-1240 arasında konişmentonun hukuki ilişkiyi ispat, taşıyanı ispat, eşyanın genel olarak cinsini, işaretlerini, koli veya parça adedini, ağırlık ve miktarını ispat ve navlunu ispat gibi dört farklı ispat işlevine yönelik düzenlemeler yapılmıştır. TTK'nın hukuki ilişkiyi ispata ilişkin düzenlemeleri doğrultusunda konişmentonun taşıyan-konişmento hamili arasındaki hukuki ilişkilerde esas alınacağı, navlun sözleşmesi tarafları olan taşıyan ve taşıtanın arasındaki hukuki ilişkilerin sözleşme hükümlerine bağlı olacağı ve konişmentoda yolculuk arteri sözleşmesine atıfta bulunulması halinde arter partideki hükümlerin konişmento hamiline karşı ileri sürülebilmesi için arter partinin nüshasının yeni hamile ibraz edilmesinin gerektiği belirtilmiştir. Konişmentonun taşıyanı ispat işlevini değerlendirdiğimizde, sorumluluktan kaçınmak adına taşıyanın gizlenmesine karşılık başka kişilere sorumluluk yüklenmesinin konişmento hamilini korumaya yönelik bir düzenleme olduğu göz önüne alındığında maddenin ratio legis'yle uyumlu olduğu ve bu düzenlemenin karinenin aksini ispat etme imkanı da sağlamasıyla yerinde bir düzenleme olduğu söylenebilir. Konişmentoya çekince konulmasına ve konişmentonun eşyayı ispat işlevine ilişkin düzenlemeye ilişkin olarak, dışarıdan belli olan bir kusur ya da eksikliğin var olması halinde taşıyanın sessiz kalmayıp doğru olanı bildirmesinin gerektiği, aksi durumda iyi şekilde teslim edildi-

DİPNOT

51 Burcu Berrak, Konışmento Kaynaklı En Sık Karşılaşılan Problemler Ve Taşıyanlara Tavsiyeler, 2018, https://turkpanli.com/assets/page_docs/press/sirkuler/Konsimento-Kaynakli-Problemler.pdf (Erişim Tarihi: 12.11.2022).

52 Ber, s. 100-102.

PART 7

THE BILL OF LADING,
WHICH HAS THE QUAL-
ITIES OF A NEGOTIA-
BLE INSTRUMENT, IS
CRUCIAL GIVEN THE
GROWTH OF GLOBAL
TRADE AND THE CONSE-
QUENT EXPANSION OF
INTERNATIONAL SALES
CONTRACTS.

what is true. Otherwise, it is possible to say that the presumption that it was delivered well. Also, according to application of banks, in case of the presence of reservation in the bill of lading, in other words, in the absence of the clean bill of lading, the bank may avoid to pay, and therefore it may be stated that the regulation of clean bill of lading is important. Except this, although the bill of lading has the function of proving the freight, due to the transfer of the Article 1240/1 of the TCC from the Hamburg Rules, which contains the relevant regulations, we can say that the problems emerged regarding the interpretation of Article.

Despite the important function of proving of the bill of lading, the notion of the delivery without bill of lading emerged in the international trade with the progression of ship-building technology and because of the delay for not conveying the bill of lading to the port of destination before the cargo. Although the carrier has to deliver the cargo in return for the presentation of the bill of lading, it is possible to deliver the cargo without bill of lading with the electronic bill of lading, if the carrier demands a letter of guarantee against the delivery of the load, in line with the requirements in the freight transport by sea, with a contrary provision in the contract. However, the delivery without the bill of lading, causes some responsibilities and damages such as delivering the cargo to the wrong person, the insurance guarantee and the responsibility of the carrier. Nevertheless, it should be indicated that the preventing of damages, which is caused by the other delivery without the bill of lading types, is possible by using electronic bill of lading against such risks posed by the traditional bill of lading arriving late to the port of destination.

ğine dair karinenin gündeme geleceğinin söylenmesi mümkündür. Ayrıca bankaların uygulamasına göre, konişmentoda çekince olması, yani temiz konişmentonun bulunmaması halinde bankanın ödeme yapmaktan imtina edebileceği ve bu nedenle de temiz konişmento düzenlenmesinin önemli olduğu belirtilebilir. Bunun dışında, konişmentonun navlunu ispat işlevine sahip olmasıyla birlikte, buna ilişkin düzenlemeleri içeren TTK'nın 1240/1. maddesinin Hamburg Kurallarından aktarılmasından dolayı madde yorumuna ilişkin sorunların ortaya çıktığını söyleyebiliriz.

Konışmentonun önemli ispat işlevinin yanı sıra, gemi inşa teknolojisinin ilerlemesi ve konişmentonun yükten önce varış limanına ulaştırılmayıp gecikmesi ile uluslararası ticarete konişmentosuz teslim kavramı ortaya çıkmıştır. Her ne kadar taşıyanın konişmentonun ibraz edilmesi karşılığında yükü teslim etmesi gerekse de deniz yolundaki yük taşımacılığındaki gereklilikler doğrultusunda sözleşmede aksine bir hüküm konulmasıyla, taşıyanın yük teslimine karşılık teminat mektubu talep etmesiyle, konişmentonun zayi olmasıyla ve elektronik konişmentoyla konişmentosuz yük teslimi mümkündür. Ancak konişmentosuz yük teslim edilmesi yükün yanlış kişiye teslim edilmesi, sigorta teminatı ve taşıyanın sorumluluğu bakımından birtakım sorumluluklar ve zararlar doğurmaktadır. Fakat belirtmek gerekir ki varış limanına geç ulaşan geleneksel konişmentonun oluşturabileceği bu tür rizikolara karşılık elektronik konişmentonun kullanılmasıyla diğer konişmentosuz teslim türlerinin oluşturabileceği zararların önüne geçilebilmektedir.

ULUSLARARASI TİCARE-
TİN GELİŞMESİ VE DOLA-
YISIYLA ULUSLARARASI
SATIM SÖZLEŞMELERİ-
NİN YAYGINLAŞMASIYLA
BİRLİKTE KIYMETLİ EV-
RAK NİTELİĞİNDE OLAN
KONİŞMENTO BÜYÜK
ÖNEM ARZ ETMEKTEDİR.

BIBLIOGRAPHY

AHMET SAİD BER, Elektronik Konişmento, 1st Edition, Ankara 2018.

ALİ BOZER/ CELAL GÖLE, Kıymetli Evrak Hukuku, 10th Edition, Ankara 2021.

BURCU BERRAK, Konişmento Kaynaklı En Sık Karşılaşılan Problemler Ve Taşıyanlara Tavsiyeler, 2018, https://turkpandi.com/assets/page_docs/press/sirkuler/Konishmento-Kaynakli-Problemler.pdf (Date of Access: 12.11.2022).

BURCU BERRAK, Türk Pandi Mayıs 2018, https://turkpandi.com/assets/page_docs/press/sirkuler/Konishmento-Kaynakli-Problemler.pdf (Date of Access: 27.09.2022).

BÜLENT SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, 6th Edition, Sapanca 2021.

CANSU AYTAŞ, "Konışmentonun Rolü ve İşlevi", İstanbul Ticaret Üniversitesi, İstanbul 2018.

CÜNEYT SÜZEL, "Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten Kavramları: Hakları, Borçları ve Sorumlulukları", Doctoral Thesis, İstanbul 2013.

CÜNEYT SÜZEL, Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlanması, İstanbul 2021.

EMRECUMALIOĞLU, "Kırkambar Sözleşmesi", Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Özel Hukuk Programı, Doctoral Thesis, 2010.

FATMA AYDOĞDU, Konışmentonun İspat Fonksiyonu, İstanbul 2006.

FEVSI TOPSOY, Deniz Ticareti Hukuku 1, 1st Edition, Izmit 2020.

G. VENÜS CÖMERT, Taşıyanın Gemiyi Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Borcu, 1st Edition, İstanbul 2022.

H. MURAT DEMİRKIRAN, "Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu", Doctoral Thesis, İstanbul 2007.

HACI KARA, "Deniz Ticaretinde Elektronik Konişmento ve Siber Güvenlik", Journal of Türkiye Adalet Akademisi, Volume 10, No. 37, 2019.

İLKER ERDİNÇ ERGÜN, "Gemi Acenteliğinin Hukuki Çerçevesi", Master's Thesis, İstanbul 2019.

İSMAİL DEMİR, Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı, Ankara 2021.

MEHMET BAHTIYAR, Makaleler I, 1st Edition, İstanbul 2008.

MELTEM DENİZ GÜNER ÖZBEK, "Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Konişmento ve Konışmentonun İspat Kuvveti", Journal of Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları, Volume 18, No. 3, 2012.

NATİG ASGAROV, Yükle İlgililerin Taşıma Sözleşmesi Gereğince Beyanda Bulunma Yükümlülüğü, Ankara 2012.

RAYEGAN KENDER/ ERGON ÇETİNGİL/ EMİNE YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler, İstanbul 2017.

ŞABAN KAYIHAN, Deniz Ticareti Hukuku, 2nd Edition, İstanbul 2021.

TAHİR ÇAĞA/ RAYEGAN KENDER, Deniz Ticareti Hukuku II, 10th Edition, İstanbul 2010.

TAHİR ÇAĞA/ RAYEGAN KENDER, Deniz Ticareti Hukuku, Navlun Sözleşmesi, C. II, 8th Edition, İstanbul 2006.

TAMER BOZKURT, Deniz Ticareti Hukuku, 1st Edition, Ankara 2021.

TAYFUN ERCAN, Türk Hukukunda Konışmentonun Rolü ve İşlevi, 1st Edition, İstanbul 2020.

TIBA MEXİCO (2017). What is the difference between a Bill of Lading and a Sea waybill?. Mexico City, Mexico. <https://www.tbgroup.com/mx/en/difference-bill-of-lading-sea-waybill#top> (Date of Access: 12.10.2022).

ZEYNEP ÖZGENÇ, "Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi", Doctoral Thesis, 2014.

ZEYNEP TUNCA ÖZCAN, "Yükleten Tarafından Temiz Konişmento Karşılığında Verilen Garanti Mektubu ve Geçerliliği", Journal of Legal Hukuk, Volume 18, No. 214, 2020.

ZİYA AKINCI, Milletlerarası Tahkim, 6th Edition, İstanbul 2021.

KAYNAKÇA

AHMET SAİD BER, Elektronik Konişmento, 1. Baskı, Ankara 2018.

ALİ BOZER/ CELAL GÖLE, Kıymetli Evrak Hukuku, 10. Baskı, Ankara 2021.

BURCU BERRAK, Konişmento Kaynaklı En Sık Karşılaşılan Problemler Ve Taşıyanlara Tavsiyeler, 2018, https://turkpandi.com/assets/page_docs/press/sirkuler/Konishmento-Kaynakli-Problemler.pdf (Erişim Tarihi: 12.11.2022).

BURCU BERRAK, Türk Pandi Mayıs 2018, https://turkpandi.com/assets/page_docs/press/sirkuler/Konishmento-Kaynakli-Problemler.pdf (Erişim tarihi, 27.09.2022).

BÜLENT SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, 6. Baskı, Sapanca 2021.

CANSU AYTAŞ, "Konışmentonun Rolü ve İşlevi", İstanbul Ticaret Üniversitesi, İstanbul 2018.

CÜNEYT SÜZEL, "Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten Kavramları: Hakları, Borçları ve Sorumlulukları", Doktora Tezi, İstanbul 2013.

CÜNEYT SÜZEL, Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlanması, İstanbul 2021.

EMRE CUMALIOĞLU, "Kırkambar Sözleşmesi", Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Özel Hukuk Programı, Doktora Tezi, 2010.

FATMA AYDOĞDU, Konışmentonun İspat Fonksiyonu, İstanbul 2006.

FEVSI TOPSOY, Deniz Ticareti Hukuku 1, 1. Baskı, Izmit 2020.

G. VENÜS CÖMERT, Taşıyanın Gemiyi Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Borcu, 1. Baskı, İstanbul 2022.

H. MURAT DEMİRKIRAN, "Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu", Doktora Tezi, İstanbul, 2007.

HACI KARA, "Deniz Ticaretinde Elektronik Konişmento ve Siber Güvenlik", Türkiye Adalet Akademisi Dergisi, C. 10, S. 37, 2019.

İLKER ERDİNÇ ERGÜN, "Gemi Acenteliğinin Hukuki Çerçevesi", Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2019.

İSMAİL DEMİR, Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı, Ankara 2021.

MEHMET BAHTIYAR, Makaleler I, 1. Baskı, İstanbul 2008.

MELTEM DENİZ GÜNER ÖZBEK, "Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Konişmento ve Konışmentonun İspat Kuvveti", Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, C. 18, S. 3, 2012.

NATİG ASGAROV, Yükle İlgililerin Taşıma Sözleşmesi Gereğince Beyanda Bulunma Yükümlülüğü, Ankara 2012.

RAYEGAN KENDER/ ERGON ÇETİNGİL/ EMİNE YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler, İstanbul 2017.

ŞABAN KAYIHAN, Deniz Ticareti Hukuku, 2. Baskı, İstanbul 2021.

TAHİR ÇAĞA/ RAYEGAN KENDER, Deniz Ticareti Hukuku II, 10. Baskı, İstanbul 2010.

TAHİR ÇAĞA/ RAYEGAN KENDER, Deniz Ticareti Hukuku, Navlun Sözleşmesi, C. II, 8. Baskı, İstanbul 2006.

TAMER BOZKURT, Deniz Ticareti Hukuku, 1. Baskı, Ankara 2021.

TAYFUN ERCAN, Türk Hukukunda Konışmentonun Rolü ve İşlevi, 1. Baskı, İstanbul 2020.

TIBA MEXİCO (2017). What is the difference between a Bill of Lading and a Sea waybill?. Mexico City, Mexico. <https://www.tbgroup.com/mx/en/difference-bill-of-lading-sea-waybill#top> (Erişim tarihi, 12.10.2022).

ZEYNEP ÖZGENÇ, "Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi", Doktora Tezi, 2014.

ZEYNEP TUNCA ÖZCAN, "Yükleten Tarafından Temiz Konişmento Karşılığında Verilen Garanti Mektubu ve Geçerliliği", Legal Hukuk Dergisi, C. 18, S. 214, 2020.

ZİYA AKINCI, Milletlerarası Tahkim, 6. Baskı, İstanbul 2021.