



LİSANSÜSTÜ PROGRAMLAR ENSTİTÜSÜ

**ELEKTRONİK KONŞİMENTO; TÜRKİYE DENİZ
TAŞIMACILIĞI İÇİN ETKİLERİ VE FAYDALARI**

Dilara AKTAŞ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İstanbul, Mayıs 2022

YÜKSEK LİSANS TEZİ YAZIM KILAVUZU

Dilara AKTAŞ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

LİSANSÜSTÜ PROGRAMLAR ENSTİTÜSÜ

**ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK TEZLİ YÜKSEK
LİSANS PROGRAMI**

YÜKSEK LİSANS TEZ DANIŞMANI

Dr. Öğretim Üyesi Neslihan BALCI VAROL

YÜKSEK LİSANS TEZ JÜRİSİ ÜYELERİ

Dr. Öğr. Üyesi Nesli ÇANKIRI

Asst. Prof. Halim YURDAKUL

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	iii
ÖZET	vii
ABSTRACT.....	ix
KISALTMALAR.....	x
Tablo Listesi	xii
1 GİRİŞ	1
2 GENEL BİLGİLER	4
2.1 KONŞİMENTO KAVRAMI	4
2.2 KONŞİMENTONUN TARİHÇESİ.....	5
2.2.1 11. Yüzyıldan 16. Yüzyıla Kadar Olan Dönem	5
2.2.2 16. Yüzyıldan 19. Yüzyıla Kadar Olan Dönem	7
2.3 KONŞİMENTONUN TÜRLERİ.....	10
2.3.1 Tarifeli Olmayan Seferlerde Kullanılan Konşimentolar	10
2.3.2 Tarifeli Seferlerde Kullanılan Konşimentolar	11
2.4 KONŞİMENTONUN İŞLEVLERİ	14
2.4.1 İhbarı (İspat) İşlevi	14
2.4.2 İhdasi İşlevi	15
3 ELEKTRONİK KONŞİMENTO	17
3.1 ELEKTRONİK KONŞİMENTO İHTİYACI	17

3.2 ELEKTRONİK KONŞİMENTO TARİHİ VE GELİŞİMİ	18
3.3 DCSA (Digital Container Shipping Association)	19
3.4 ELEKTRONİK SENET OLARAK ELEKTRONİK KONŞİMENTO	20
3.4.1 Genel Olarak Blok Zincir Temelli Elektronik Konşimento	20
3.4.2 Geleneksel Anlamda Senet ile Blok zincir temelli elektronik konşimentonun İşlevlerinin Karşılaştırılması	21
3.4.2.1 Dayanıklılık	22
3.4.2.2 Taşınabilirlik.....	23
3.4.2.3 İçeriği.....	25
3.5 ELEKTRONİK TAŞIMA SENEDİ VE KIYMETLİ EVRAK OLARAK ELEKTRONİK KONŞİMENTO.....	25
3.5.1 Elektronik Taşıma Senedi Olarak Blok Zincir Temelli Elektronik Konşimento	25
3.5.2 Elektronik Tesellüm veya Yükleme Makbuzu Olarak Blok Zincir Temelli Elektronik Konşimento	26
3.5.3 Elektronik Kıymetli Evrak Olarak Blok Zincir Temelli Elektronik Konşimento	27
3.5.3.1 Blok Zincir Temelli Elektronik Konşimento İlişkisinin Kurulması	27
3.5.3.2 Hak ile Blok Zincir Temelli Elektronik Konşimento Arasındaki Bağlılık.....	29
3.5.3.3 Hakkın Blok Zincir Temelli Elektronik Konşimentodan Ayrı İleri Sürülememesi.....	29
3.5.3.4 Hakkın Blok Zincir Temelli Elektronik Konşimentodan Ayrı Olarak Devredilememesi	30
3.5.3.5 Blok Zincir Temelli Elektronik Konşimento Nüshaları	31
3.5.3.6 Elektronik Sevk İrsaliyesi.....	32
3.6 DENİZDE EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ	33
3.6.1 Tanımı.....	33
3.6.2 Elektronik Olarak Devredilebilir Kayıtlara İlişkin Uncitral Model Kanunu..	33

3.6.2.1 Taşıyan Bakımından	36
3.6.2.2 Taşıtan Bakımından	38
3.7 ELEKTRONİK KONŞİMENTO DÜZENLEMEKTE YAYGIN OLARAK KULLANILAN SİSTEM VE KURALLAR	39
3.7.1 Kullanılan Sistemler	40
3.7.2 Sistemlerin Çalışma Prensipleri	40
3.7.2.1 SEADOCS	40
3.7.2.2 CMI Rules for Electronic Bills of Loading	41
3.7.2.3 Bolero ve EssDOCS	41
3.7.2.4 @Global Trade & TradeCar	42
3.7.2.5 E-title Sistemi	43
3.7.2.6 Blockchain Teknolojisi	44
3.7.3 Sistemlerin Hukuki Dayanağı	44
3.8 ELEKTRONİK KONŞİMENTO DÜZENLENMESİNİ GEREKTİREN SEBEPLER VE FAYDALARI	45
3.8.1 Gecikmeden Kaynaklı Sorunların Çözümü	46
3.8.2 Maliyetlerin Azaltılması	47
3.8.3 Güvenlik Risklerinin Önlenmesi	47
4 YÖNTEM	48
4.1 Araştırmanın Modeli	48
4.2 Çalışma Grubu	48
4.3 Veri Toplama Araçları, Teknikleri ve Analizi	49
4.4 Araştırma Sorusu	49
4.5 Katılımcılara Yöneltilen Sorular	49
5 BULGULAR	51
SONUÇ VE ÖNERİLER	68
KAYNAKÇA	70

ÖZGEÇMİŞ	75
----------------	----



ÖZET

ELEKTRONİK KONŞİMENTO; TÜRKİYE DENİZ TAŞIMACILIĞI İÇİN ETKİLERİ VE FAYDALARI

Günümüzde elektronik işlemlerin hızlanmasıyla birlikte ticaretin her alanında köklü değişiklikler yaşanmaktadır. Taşımacılıkta kullanılan teknoloji de buna uyarlanmış ve özellikle deniz ve hava yolu ile eşya taşımacılığında kullanılan her türlü taşıma belgesi elektronik ortamda hazırlanarak kullanılmaya başlanmıştır. Deniz yolu taşımacılığında bu belgelerin en önemlisi şüphesiz blok zincir temelli elektronik konşimento olacaktır. Araştırmada öncelikle geleneksel konşimentodan bahsedilip blok zincir temelli elektronik konşimento üzerinde durulmuştur. Bu araştırmanın amacı deniz yolu taşımacılığında öncü olan firmaların blok zincir temelli elektronik konşimentoya bakış açılarını ve kullanımlarını araştırmaktır. Çalışmada veri toplama ve derinlemesine mülakat tekniklerinden yararlanılmıştır. Araştırma kapsamında ilgili firmaların üst düzey yöneticilerinden (genel müdür, operasyon& dokümantasyon müdürü, iş geliştirme yöneticisi),oluşan 8 kişiyle derinlemesine mülakat yöntemi kullanılarak görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Katılımcılara yönelmek üzere 20 görüşme sorusu oluşturularak blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımı ile ilgili olarak görüşleri alınmıştır. Elde edilen bulgular içerik analizi ile incelenmiştir. Araştırma sonucuna göre firmaların teknik ve hukuki alt yapı yetersizliği nedeniyle blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımına henüz hazır olmadığı saptanmıştır. Blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımının deniz yolu ticaretine hız kazandıracağı düşünüldüğü için tüm paydaşların bu kullanımına geçmesi büyük önem teşkil etmektedir. Bu geçiş sürecinin gerçekleşmesi sadece paydaşların inisiyatifine bırakılmamalı ve standartlaştırılması gerektiği sonucuna varılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Konşimento, Blok zincir temelli elektronik konşimento, Deniz yolu, Taşımacılık.

Tarih: 17.05.2022



ABSTRACT

ELECTRONIC BILL OF LADING; EFFECTS AND BENEFITS FOR MARITIME TRANSPORT IN TURKEY

Nowadays, with the acceleration of electronic transactions, fundamental changes are taking place in all areas of trade. The technology used in transportation has also been adapted to this and all kinds of transport documents used in the transportation of goods, especially by sea and air, have been prepared and used electronically. The most important of these documents in maritime transport will undoubtedly be an electronic bill of lading. In the research, first of all, the traditional bill of lading was mentioned and the electronic bill of lading was focused on. The aim of this research is to investigate the perspectives and uses of electronic bill of lading by companies that are pioneers in maritime transportation. In the study, data collection and in-depth interview techniques were used from qualitative research methods. Within the scope of the research, interviews were conducted with 8 senior managers of companies related to this field using the in-depth interview method. In order to address the participants, 20 interview questions were created and their opinions were taken regarding the use of electronic bill of lading. The findings obtained were examined by content analysis. According to the results of the research, it has been determined that companies are not yet ready to use electronic bill of lading due to lack of technical and legal infrastructure. Since it is considered that the use of electronic bill of lading will accelerate the maritime trade, it is of great importance that all stakeholders switch to this use. It has been concluded that the implementation of this transition process should not be left solely to the initiative of stakeholders and should be standardized with state support.

Keywords: Bill of Lading, Electronic Bill of Lading, Maritime Transport, Carriage

Date: 17.05.2022

KISALTMALAR

BIMCO: Baltic and International Maritime Council

CFR: Cost and Freight

CIF: Cost Insurance and Freight

CMA-CGM: Compagnie Maritime d'Affrètement & Compagnie Générale Maritime

CMI: Chartered Management Institute

COGSA: Carriage of Goods by Sea Act

DCSA: Digital Container Shipping Association

DSUA: Dynamic Special – Use Airspace

EDI: Electronic Data Interchange

ETUG: Educational Technology User Group

FCL: Full Container Load

FIATA: International Federation of Freight Forwarders Associations

FIT: Future International Trade

FOB: Free On Board

HMM: Hyundai Merchant Marine

HMK: Hukuk Mahkemeleri Kanunu

ICC: The International Chamber of Commerce

IT: Information Technologies

LCL: Less Than a Container Load

LOI: Letter of Intend

MSC: Mediterranean Shipping Company

NVOCC: Non Vessel Operating Common Carier

SDR: Special Drawing Rights (Özel Çekme Hakkı)

SWIFT: Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication

TCK: Türk Ceza Kanunu

TTK: Türk Ticaret Kanunu

YY: Yüz Yıl



Tablo Listesi

Tablo 3.6.2.1Tedarik Zincirleri ve Uluslararası Ticaret için Blok Zinciri,2021.....	35
Tablo 5.1 Firmaların Kullandığı Programın Alt Yapısının Blok zincir temelli elektronik konşimento Kullanımına İmkân Sağlıyor Mu? Görüşlerine Yönelik Bulgular.....	53
Tablo 5.2 Blok zincir temelli elektronik konşimentonun Geleneksel Konşimentoya Göre Daha Güvenilir Olabileceği Görüşlerine Yönelik Bulgular.	56
Tablo 5.3 Sadece İthalatçı, İhracatçı, Taşıyıcıların Blok zincir temelli elektronik konşimentoyu Kullanma İstekleri Blok zincir temelli elektronik konşimentonun Yaygınlaşması İçin Yeterli Midir? Görüşlerine Yönelik Bulgular.....	58
Tablo 5.4 Türkiye’de Blok zincir temelli elektronik konşimentoyu Kabul Eden Banka Var Mı, Varsa Prosedür Nasıl İlerlemektedir? Görüşlerine Yönelik Bulgular.....	59
Tablo 5.5 Blok zincir temelli elektronik konşimento Kullanmak Taşıyıcıya Ek Yükümlülükler Getirir Mi? Görüşlerine Yönelik Bulgular.	61
Tablo 5.6 Bulunduğunuz Ülke Blok zincir temelli elektronik konşimento Kullanmaya Hazır Mıdır? Görüşlerine Yönelik Bulgular.	62
Tablo 5.7 Blok zincir temelli elektronik konşimento Gibi Diğer Elektronik Evrak Kullanımının Covid 19 ile Daha Yaygın Hale Geldiğini Düşünüyor Musunuz? Görüşlerine Yönelik Bulgular.....	63
Tablo 5.8 Tamamen Blok zincir temelli elektronik konşimentoya Geçiş Süreci Sizce Uzun Sürecek Midir? Görüşlerine Yönelik Bulgular.	63
Tablo 5.9 Blok zincir temelli elektronik konşimento ve Dijitalleşmeyle İstihdamın Azalacağına İnaniyor Musunuz? Görüşlerine Yönelik Bulgular.....	64

Tablo 5.10 Blok zincir temelli elektronik konşimentonun Tamamen Geleneksel Konşimentonun Yerini Alabileceğine İnaniyor Musunuz? Görüşlerine Yönelik Bulgular.	66
--	----



1 GİRİŞ

Sınır ötesi mal ve hizmetlerin ihracatını ve ithalatını, küresel ticaret içerir. Küresel ticaret; 2021’le beraber artış göstererek uluslararası ticarete 28,5 trilyon dolara ulaştı (TIM,2022). Uluslararası ticaretin konusu malların bir ülkeden diğerine taşınması yani uluslararası taşımacılık deniz, kara ve hava taşımacılığı ile gerçekleştirilir. Uluslararası trafiğin hemen hemen %86’ü deniz yoluyla gerçekleşir(UTIKAD,2019). Uluslararası ticaret ve bir konşimentonun uluslararası ticarete merkezi bir rol oynamasını sağlayan en önemli özelliği, aynı zamanda bir malın mülkiyet belgesi olarak kullanılmasına da izin vermesidir (Kindred, 1988). 18. yüzyılda Bowen's Sanders v. Maclean örneğinde (Bowen, 1883) “Denizde kargo, taşıyıcının mülkiyetindeyken fiziksel olarak teslim edilemez. Bu transit ve seyahat döneminde, konşimento evrensel olarak taşınmakta olan yükün bir sembolü olarak kabul edilir ve konşimentonun onaylanması ve teslimi, yükün sembolik bir teslimi olarak kabul edilir.” Konşimentonun mal sahipliği olarak kullanılması, konşimentonun ticarete kullanımının en önemli sebeplerindedir. Yurt içi satışların yanı sıra, yurt dışı satışlarda tacirlere mal teslimi konşimento devriyle sağlanmaktadır (Debattista, 1990).

Konşimento, malın mülkiyetini gösteren, teslim ve teyit yoluyla elden ele geçebilen bir belge olarak taşıma sırasında mal sahibine mal üzerinde kontrol sağladığı için birçok önemli işlevi yerine getirir. Örneğin; “transit malları değiş tokuş ederek/satarak ticareti kolaylaştırır (Debattista, 2009). Özellikle, kömür, tahıl ve maden gibi malları taşıırken veya petrol tankerlerinde ticaret yaparken, kargo genellikle yolda yeniden satış için müzakere edilir ve bir kez yolda satıldığında, malların mülkiyeti birçok kez el değiştirebilir.” (Williams, 1991).

Konşimento, alıcının ya da acentenin, varış limanına vardıklarında malları fiilen teslim etmesine izin verir. Bu, mal için bir konşimento sahibi olmakla eşdeğerdir ve

konşimentonun alıcıya veya (istenirse) üçüncü bir kişiye teslim edilmesi, malın o üçüncü kişiye devrinde etkili olabilir.

Taşınan eşyanın henüz transit halindeyken ve varış yerine varmadan elden ele aktarılması, ancak konşimentoların aktarılabilmesi durumunda mümkündür. Konşimento, uluslararası ticarete taraflar bazında finansman sağlanması amacıyla bir teminat olarak da kullanılabilir. Bankalar kendi isimlerine konşimento düzenlenmesini talep ederek, yani konşimentoda belirtilen malların mülkiyetini kontrol ederek ihracatçıya finansman sağlayabilirler. Özellikle uluslararası alım satım sözleşmelerinin finansmanında, örneğin akreditifli takaslar için, bankaların mal mülkiyeti üzerindeki kontrolü nedeniyle, konşimento olması şartıyla akreditiflere esas teşkil eder. (Meral, 2018).

Deniz ticaretinin şüphesiz en önemli evraklarından olan konşimentonun elektronikleşmesi ve tüm iş birlikçilerin blok zincir temelli elektronik konşimento kullanması veya kullanmaya başlaması deniz ticareti için oldukça önemlidir. Tüm iş birlikçilerin blok zincir temelli elektronik konşimento kullanması durumunda işlemlerin hızlanması ve maliyetlerin azalması şüphesiz olacaktır. Ayrıca iş süreçlerinin hızlanması deniz ticaretinin önemli maliyetlerinden olan eşyanın bir yerde bekleme süresini de önemli derecede azaltacaktır.

Bu tez çalışması blok zincir temelli elektronik konşimentonun deniz ticareti açısından önemine dikkat çekmek, mevcut kullanım durumunun ortaya koyulması, konu ile ilgilenen araştırmacılara model oluşturması bakımından önemlidir. Çalışmada paydaşlara blok zincir temelli elektronik konşimentonun mevcut durumu, devam eden ve planlanan kullanım faaliyetlerini belirlemeye yönelik sorular sorulmuştur.

Tez beş bölümden oluşmaktadır. Bu bölümlerde ise;

1. Bölümde giriş kısmına yer verilmiştir.
2. Bölümde konşimento kavramı, konşimento tarihçesi, konşimentonun türleri ve konşimentonun işlevleri üzerinde durulmuştur.

Bölümde blok zincir temelli elektronik konşimento kavramı, blok zincir temelli elektronik konşimento tarihi ve gelişimi üzerinde durulmuştur.

3. Bölümde araştırmanın modeli, çalışma grubu, veri toplama araçları, teknikleri ve analizi belirlenmeye çalışılmış olup araştırma sorularına yer verilmiştir.
4. Bölümde katılımcıların görüş ve yorumları, çeşitli kaynaklardan elde edilen bilgilerle değerlendirip sonuçlandırılmış ve konuyla ilgili öneriler sunulmuştur.



2 GENEL BİLGİLER

2.1 KONŞİMENTO KAVRAMI

Konşimentonun tarihte ilk defa ortaya çıktığı an gizemini korumakla birlikte, modern ticaret hukukuna ait çoğu temel kurum ve kavramın geliştiği orta çağlara kadar bu anın izini sürmek mümkündür. Konşimentonun ilk olarak Haçlı Seferlerinden sonra Akdeniz ve Avrupa'daki ticaret şehirlerinde ticari hayatın gelişmesiyle birlikte XI. yüzyılda doğduğu ve deniz yolu ile eşya taşımacılığının gelişmeye başlamasıyla taşıma senedinden ilk kez Roma hukuku kaynaklı 1063 tarihli Ordonnance Maritime of Trani isimli Kanunda söz edildiği tespit edilmiştir (Gierman, 2004).

Bu Kanuna göre, her kaptanın yolculuğa çıkmadan önce yanına doğru beyanda bulunacağına dair yemin etmekle yükümlü bir kamu görevlisi olan gemi kâtibi alması ve bu kâtibin yükletenden teslim alınan eşyayı, borda evrakı arasında olan bir kitaba ya da sicil defterine kaptanın, yükletenin ve bir tanığın huzurunda kaydetmesi gerekmiştir. Anılan bu kayıtlar eşyanın teslim alındığına dair delil teşkil etmiştir. O dönem denizde taşıma esnasında tacir, eşyayla birlikte gemide bulunduğundan eşyanın tesellümüne dair bir makbuz ihtiyacı doğmamıştır. Taşıma sözleşmesi de genellikle tacir ile aynı zamanda kaptan olan taşıyan arasında sözlü olarak akdedilmiştir. Ne var ki yaklaşık olarak XII. yüzyılda tacirler gemide eşyaya eşlik etmeyi sona erdirdiğinde önceleri eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığına dair ayrı bir makbuz, ardından taşıyanın eşyayı taşıma ve teslim yükümlülüğü şartlarını içeren ve konşimentonun öncüsü olarak kabul edilebilecek bir belge ortaya çıkmıştır. Bu belge, XIV. yüzyıldan itibaren sadece eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını ifade etmekle kalmamış, ayrıca gemiye yüklenen eşyanın türü, miktarıyla birlikte teslim alındığı sıradaki hal ve durumu olmak üzere eşya hakkında bilgileri de içerir hale gelmiştir. Zira uluslararası ticaretin gelişmesine bağlı olarak taşıyanın ve gemi kâtibinin eşyayla birlikte yolculuk etmekten

kaçınmalarıyla, hangi eşyanın gemiye yüklendiğini ispat edecek delile olan ihtiyaç artmıştır. XIV-XVI. yüzyıllar arasında gemi başına düşen eşya miktarındaki artış, her defasında taşıma sözleşmesi akdedilmesini uygulanmaz kılmış ve taşıma sözleşmesi hükümlerinin de konşimentoya eklenmesini gerektirmiştir. XVI. yüzyıla gelindiğinde neredeyse günümüzdeki işlevlerin tamamını bünyesinde bulunduran bu belgenin eşyanın tesellümüne dair ikrar içermesi dolayısıyla konşimento olarak anıldığı görülmüştür (Gierman, 2004).

Hukuki düzenlemelerde, bir yandan gelişimine engel olabileceği düşüncesi ile diğer yandan ticari teamüllere göre konşimento olarak nitelendirilen herhangi belgenin konşimento olarak kabul edilmesini sağlamak, taşıyanın sorumluluğunu emredici hükümlere tabi kılmak ve böylece yükle ilgilileri korumak amacıyla konşimento hakkında tanım yapılmaktan kaçınılmıştır. Tüm sorumluluk sistemi konşimento düzenlenmesine bağlı olan Lahey Kuralları ve Lahey/Visby Kuralları'nda konşimentonun tanımına rastlanmamaktadır (Reynolds, 2010).

Buna karşılık Hamburg Kurallarında, uygulama alanı konşimento ile sınırlanmasa da konşimentonun uluslararası alanda kabul gören anlamı ile uyumlu olarak tanımlandığı görülmektedir. Türk hukukunda ise mehzazı 1897 tarihli Alman Ticaret Kanununda değişiklik yapan 1937 tarihli Kanun gibi 6762 sayılı eski Türk Ticaret Kanunu'nda konşimento tanımına yer verilmemiştir. Ancak mehzazlarından biri Hamburg Kuralları olan 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1228. Maddesinde konşimento "...bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın yükleyici tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve yükleyen eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senet..." olarak tanımlanmıştır. Konşimentonun fonksiyonları da dikkate alınarak yapılan bu tanım ile uluslararası uygulamada ve özellikle bankacılık sisteminde hangi konşimentolar konşimento olarak kabul edilebilir hakkındaki tereddütler önlenmek istenmiştir (Kender vd., 2012).

2.2 KONŞİMENTONUN TARİHÇESİ

2.2.1 11. Yüzyıldan 16. Yüzyıla Kadar Olan Dönem

Konşimentonun kökenine ilişkin araştırmalar, bu belgenin ilk versiyonunun Orta Çağ'da bir gemi kâtibi tarafından hazırlandığını ve göndericiye yalnızca destekleyici bir belge olarak teslim edildiğini ve geminin yükünün bir listesini içerdiğini göstermektedir

(aa ve Kender), 2001). 1063 tarihli Trani Deniz Mahkemesi'nde bahsedildiği gibi, her kaptan özel bir zabitle yola çıkar ve o zabıt gemiye yüklenen yükün kaydını tutar. Bu notlar kaptan, nakliyecisi ve tanığın huzurunda parşömene yazılır veya gemide tutulan bir deftere işlenirdi. Kargo kaydına verilen önem giderek artmıştır ve bir memurun tuttuğu kayıtlar da hata ihtimali durumunda, kusurlu olmasa bile sağ kolun kesileceğine dair bir kararname düzenlenmiştir (McLaughlin 1926). Deniz Ticaret Hukuku adlı kitabında, Fransız yazar Desjardins, 1255 tarihli "Le Fuero Real" başlıklı bir belgede "ekipmanın gemiye yüklenen malları miktar ve kalite dahil olmak üzere kaydetmesi gerektiği" bilgisini içerdiğini belirtmektedir (Mitchellhill, 1990). 1316'da diğer Fransız yazar, Pardessus; "kaptanların, yüklerini taşımayı taahhüt ettikleri tüccarlara yazılı teminat verdiğini bildirmektedir" (Bennett, 1914). Bu süre zarfında konşimento değil, yükün kaydının yapıldığı bir defterdir. (McLaughlin, 1926).

Tüccarların kargolarıyla seferlere çıkmasıyla; kargoya ait bilgilerin kaydedildiği defterler artık onboard belge niteliğine sahiptir. Paris'te özel bir kaptan tarafından hazırlandığına inanılan The Sea Custom adlı 14. yüzyıldan kalma el yazısıyla yazılmış bir belgenin bulunması, gemiye yüklenen yükün kayıtlarının tutulduğuna dair ipuçları verdi. Bu süre zarfında gemi denizcilik geleneğine göre, yükünü taşıyacak olan tacirin, mallarını gemi hareket etmeden önce gemideki kargo defterine kaydetmesi gerektiği, aksi takdirde taşıyıcının sorumlu tutulmayacağı belirlenmiştir. Ödeme ve ödeme makbuzlarının da bahsi geçen kargo defterine kaydedildiği ve sevkiyatın tanık veya sevk defterinde yer alan kayıtlarla teyit edileceği belirtilmiştir. (Mitchellhill, 1990).

Tüccarların malları ile seyahat etmeyi reddederek taşıyıcıya olan güveni, deniz ticaretinde yeni bir boyut açtı ve ayrıca malları varış limanında teslim alacak taraf için de birtakım ispatlar istendi. Bu ihtiyaç, bir nüshası göndericide bulunan ve taşıma koşullarını içeren kaptan tarafından imzalanmış bir belgeyle karşılanmıştır. Bu belge sayesinde gemiye yüklenen yükün miktarı, taşıma koşullarının belirlenmesi ve varış limanına teslim edilen kargo ile karşılaştırılması mümkün olmuştur. Fakat, özellikle bu belgenin kaybolması durumunda, nakliyeciler kaptanın merhametiyle baş başa kalmıştır. (Mitchellhill, 1990).

Konşimento düzenleme süreci modern anlamıyla, her şey yükleme davasının sözlü bir kanıtıyla başladı, daha önce bu kanıt yeterli olmadığında, kargonun miktarı ve özellikleri kargo defterine kaydedildi, tüccarlar ve taşıyıcılar arasındaki ilişki geliştikçe yükleme makbuzu düzenlendi ve ardından bir konşimento, satıcı ve kaptan arasındaki

sözleşmenin şartlarını belirledi. Deniz hukukunda bu sürecin tarafların pratik ihtiyaçlarından doğduğunu gösteren bir belge haline geldi. (Mitchelhill, 1990).

2.2.2 16. Yüzyıldan 19. Yüzyıla Kadar Olan Dönem

16. yy. da konşimento kullanımı yaygınlaştı ve gemideki yükün miktar ve kalitesinin gemi kaptanı tarafından onaylanması da dahil olmak üzere üç nüsha olarak konşimento düzenlenmeye başlandı. İngiltere'de aynı yüzyılda, bir armatör, gemi kaptanı tarafından düzenlenen bir konşimentoya uygun olarak, kargoyu iyi durumda teslim aldığı gibi aynı şekilde teslim etmek zorunda kaldı (Greiner, 1997). 1534'te bir gemiye yüklenen eşyaların kaybolduğu iddiası ile ilgili olarak Chapman v. Pierce tarafından açılan davada, İngiltere Yüksek Mahkemesi; Yüklenici ile mal sahibi, kaptan ve gemi kiralayan arasındaki ilişkide yükleme defterine kaydedilmeyen yük için herhangi bir sorumluluğun olmayacağı kanaatine varmıştır. İngiliz mahkemeleri; konşimentonun malı temsil ettiği, navlun sözleşmesi niteliğinde olduğu ya da hak sahibine eşyanın varış limanında teslim alınmasını talep etme hakkı verdiği kabul edilir. Kaptan tarafından 1544'te Cadiz, İspanya'da düzenlenen bir konşimentoda; 112 torba kargonun iyi durumda Times Nehri üzerinden hak sahiplerine teslim edileceği taahhüt ediliyor. 1546 yılındaki başka bir konşimentoda, kaptan, alınan yükü iyi ve kuru durumda, buna hakkı varmış gibi görünenlere teslim edeceğini itiraf etti. 1549'dan itibaren kargo ile ilgili bilgiler daha net bir şekilde ifade edilmeye başlandı; Fransa'da yayınlanan bir başka konşimentoda, "Kaptan 150 ton şarabın yüklendiğini ve ölçüldüğünü onaylıyor" yazıyor. Bu süreç daha karmaşık konşimentoların düzenlenmesine yol açmış ve 1554'ten itibaren başka bir konşimentoda "(X) ton şarap ve iyi durumda elde edilen bir fiçi elmanın lehtara teslim edilmesine karar verilmiştir. (Murray, 1983).

17. yy.ın ikinci yarısı ticaretin gelişme gösterdiği bir dönemdi. Hollandalılar, İngiltere'nin en büyük rakipleri olduğu zamanın baskın ticaret gücüydü. Her gün gemiler, dünyanın dört bir yanındaki kolonilerden daha önce nadir bulunan veya bilinmeyen lüksleri (kahve, baharat, şeker, çay, çini ve ham pamuk) getiriyordu. Bu yüzyılda konşimento şimdiki anlamıyla kullanılmaya başlanmıştır. İngiliz denizcilik pratiğinde konşimento, charterpartiyle birlikte düzenlenirdi. Bu süre zarfında gemi charterparti olmadan sefer yapamaz. Şartname ile düzenlenen konşimento, malın mülkiyetini belirtir ve konşimento hamil için bağlayıcıdır. Bu dönemdeki

konşimentolarda; geminin adı, hareket tarihi, mallar, navluna ilişkin kayıtlar mevcuttu ve malları getiren tacirin malın iyi durumda teslim edildiğine dair beyanı vardı. (Bernstein, 2006).

Konşimentonun mahkemeye sunulduğu ilk dava 1793'te Sney- Prescott davasıydı. Davaya konu olan bir durumda, konşimentonun ciro yoluyla devrinin mümkün olup olmadığı tartışılmış ve konşimentonun ciro yoluyla devredilebileceği kabul edilmektedir. 1794'teki Mason-Lickbarrow davasında, konşimentonun bir ciro görevi gördüğü kabul edildi. Bu kararlar içinde konşimentoya atıfta bulunulmasına rağmen konşimento tanımı yapılmamıştır. İlk olarak hukuk sözlüğünde, konşimento tanımlanmıştır. Tanıma göre konşimento; bu, "tacirin yükünün teslimini kabul ettiğine dair gemi kaptanının onayını içeren bir muhtıra" olarak açıklandı. "19. Yy.ın ortalarına gelindiğinde seferler düzenli şekle geldi, geminin vardığı limanlar, kalkış ve varış tarihleri ve durma süreleri belirli tarifelere bağlandı. Bu yeni tarifeli uçuşların ilk örneği 1816 yılına aittir. Bugün, Blackpool şirketi New York ve Liverpool arasında düzenli olarak mal taşımaya başladı ve 1826'da Hamburg ve Kuzey Amerika arasında benzer uçuşlar düzenlendi ve düzenli deniz taşımacılığı giderek daha önemli hale geldi." (Murray, 1983).

1875'te Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra, kanalı kullanan İngiliz armatörler, Doğu Ticaret Konşimentosu adı verilen ilk genel ve standart konşimentoyu oluşturdular. Bu konşimento pratik bir anlam kazanmasa da ilk kez taşıyıcının teknik kusurlardan sorumlu olduğu, diğer yandan ticari hatalardan taşıyıcının sorumlu olduğu fikrine yer verdiği için tarihsel bir öneme sahiptir. Bu dönemde "Uluslararası Hukuk Birliği", konşimento şartlarına uygun bir birlik oluşturmaya çalıştı ve 1885 "Hamburg Konşimentosu" yayımlandı. Bu konşimento, ilgili tarafların lehine şartlar içermek ile, hatalı bir karardan sadece taşıyıcıyı sorumlu tutar. 1886'da "Hamburg ve Bremen Ticaret Odaları", Hamburg- Bremen konşimento şartlarını belirledi. Bu şartlar altında mal sahibi, kargonun istiflenmesi, muhafazası, elleçlenmesi ve teslimi ile ilgili olarak halkının kusurundan sorumludur, ancak uçuş hatasından sorumlu değildir. Bu dönemde armatörler, taşıtanlara iki tür konşimento sunmuştur. Bu konşimentolardan ilki çok az sorumluluk kaydı içeriyordu ve yüksek navlun gerekliydi. Bir başka konşimento türü, normal navlunla ilgili olarak en yüksek derecede sorumsuzluğu kaydeder. (Akıncı, 1960).

Bu sorumsuzluk, eşyayı taşıyanları denizdeki ve gemideki tüm tehlikelerden korumuştur. Denizcilik ülkelerindeki bu eğilime aşına olanlar, sorumsuzlukla ilgili makalelerle, kendi hataları da dahil olmak üzere, neredeyse tüm sorumluluk durumlarını ortadan kaldırmaya başladılar. Mal sahiplerinin en üst düzeyde konşimentoya koydukları çekinceler ile sorumsuzlukları sonucunda finans çevrelerinin hoşnutsuzluğu artmış ve mal sahipleri pazarlık yapmak zorunda kalmıştır. Bu müzakereler sonuç verdi ve 1890-1901 seneleri arasında özellikle tahıl, pamuk, kömür ve kereste ticaretinde belirli tipte konşimentolar düzenlenebildi. Pamuk ticaretinde, gemi sahiplerinin konşimento hazırlayarak malları teslim almasından sonra malların antrepo ve rıhtımlarda uzun süre kalması satıcı ve alıcı arasında sorunlara neden olmuştur. O tarihte yürürlükte olan 1855 sayılı Konşimento Yasası kapsamında dava açılmasının imkânsızlığı neticesinde, konşimento düzenleyerek malı teslim alan armatörler, yük sahipleri, Liverpool Ward sahibi, gemi sahibinin yükü teslim almasından sonra- olağanüstü durumlar dışında- en geç 21 gün içinde geminin belirtilen bir gemiye yükleneceğine dair göndericinin onayını içerir. Armatörleri konşimentoyu kabul etmeye zorladılar (Çağa ve Kender, 2001).

Mal sahipleri birlikleri ve meslek kuruluşları, kırk ahırın taşınmasında kullanılması için standart konşimentolar geliştirmiş ve bu alanda birlik için çaba göstermektedir. Almanya'da, "Das Deutche Einheitskonnossement" ilk olarak 1912'de düzenlendi ve 1940'ta Lahey Kurallarına uyarlandı. 19. yüzyılda XIV. Denizcilik Kanunu'nda, kaptan Louis "gemiye yüklenen ve konşimentoya uygun olarak teslim edilmesi gereken tüm kargolardan" sorumludur. Aynı Kural uyarınca, kaptana yükün durumu için sorumluluğunu sınırlama fırsatı da verilir. Bu yıllarda mahkemeler konşimentoyu kanuni belge olarak görmeye başlamış ve konşimento yargı kararlarında önemli hale gelmiştir. ABD Yüksek Mahkemesi önündeki "Delaware" davası, konşimentonun önemini vurguladı; Varış yerinde yetkili bir kişiye nakliye ve teslim için kaptan tarafından imzalanmış yazılı bir onay içeren bir dokuman olarak kabul edilir. (Murray, 1983).

İngiltere'de 19. yy.da kabul edilen "14 Ağustos 1855 tarihli Konşimento Yasası", ilk olarak konşimentoların tatmin edici bir şekilde düzenlenmesini getirdiği için tarihi bir önem arz etmektedir. Aynı anda, bu Kanun İngiltere'de 1992 yılına kadar konşimento sahiplerinin kargonun kaybolması veya hasar görmesi durumunda dava açabilmelerine ilişkin hukuki ehliyetleri hakkında uygulanmış ve bugün bile kısmen

bazı ülkelerin kanunlarına dahil edilmiştir. 1855 tarihli Konşimento Yasası'nın yürürlüğe girmesinden önce İngiliz hukukunda tatmin edici bir konşimento düzenlemesi yoktu. 1855 Kanununun kabulünden önce, konşimento ile mal devri yapılamadığı gibi, benzer biçimde konşimento, hamil ile taşıyıcı arasındaki hukuki ilişkiyi düzenlemediği için de taşıyan hakkında dava açılmıyordu. 1855 Konşimento Yasası bir giriş ve üç kısımdan oluşur. Kanunun giriş ve 1. Kısımlarında, Konşimentonun ciro yoluyla devredilebileceği, bunun sonucunda malın ciro yoluyla mülkiyetinin devredileceği, ancak konşimentodan doğan hakların yükleten ya da malik üzerinde kalacağı öngörülmüştür. Bu hakların sadece mülkiyet devriyle devredilmesi tavsiye edilir. (Olawoyin, 2004).

2.3 KONŞİMENTONUN TÜRLERİ

Taşınacık eşyanın türü ve miktarı esas alındığında; deniz ticaretinde taşıma şekli ve düzenlenen konşimentolar farklılık göstermektedir. Bu nedenle taşıma şekline göre standart konşimento formları kullanılır. Deniz ulaşımı tarifersiz (tramp) ve planlı (lineer) olmak üzere ikiye ayrılır. Tarifeli olmayan uçuşlar için düzenlenen Konşimento formları, charter uçuşlarında ve dökme yük taşımacılığında yaygın olarak kullanılmaktadır. Tarifeli sefer ise bu limanlar arasında düzenli aralıklarla ve önceden belirlenmiş bir yükleme ve boşaltma limanı ile gerçekleştirilen seferleri ifade eder. Nispeten az miktarda kargo içeren kargolar için düzenli uçuşları tercih eder. Tarifeli hizmet veren hat sahibi, hattın ve taşınacık eşyanın özelliklerini dikkate alarak bir dizi konşimento düzenler ve bu konşimento taşıma koşullarını içerir. Kargo genellikle tarifeli uçuşlarda toplu olarak taşınır. (Williams, 1996).

2.3.1 Tarifeli Olmayan Seferlerde Kullanılan Konşimentolar

Tesellüm Konşimentosu (Received Bill of Lading): Konşimento, taşıyıcının malları teslim almasından sonra, fakat mallar gemiye yüklenmeden önce düzenlenen belgedir. Konşimento, boşaltma limanına yükün hangi gemide teslim edileceğinin henüz belli olmadığı durumlarda genellikle soru işareti oluşturduğundan, charter sözleşmelerinde nadiren bulunur ve ağırlıklı olarak tarifeli trafikte (çatallı ahır sözleşmeleri) kullanılır. Bu nedenle, konşimento düzenlendiği durumlarda, yukarıda belirtilen sorunları önlemek için, gemi tespit edildikten ve kargo teslim edildikten sonra

konşimento üzerine not (gem adı, yükleme tarihi 78) konulur. Bu belge, aşağıda tartışılacak olan konşimento hükümlerine tabidir. Konşimentoyu gönderene teslim ederek teslim eder kargoyu hangarına teslim eder ve daha sonra yük gemiye yüklendiğinde ayrı bir konşimento düzenlenir veya hangi geminin üzerinde olduğu konşimentoya giriş yapılır kargo yüklendi; böylece irsaliye bir konşimento haline gelir. (Aybay vd., 1998).

Yükleme Konşimentosu (Shipped Bill Of Lading): Yükleme konşimentosu, mallar belirli bir gemiye yüklendikten sonra düzenlenen ve yükleme verilerini yayınlayan bir konşimentodur. Bankalar yurt dışına satış yaparken konşimento arıyorlar. Bu nedenle deniz ticaretinde konşimento yükleme, konşimentodan daha yaygındır. Konşimento genellikle charter uçuşları için kullanılır. Çünkü bu taşımalarda çoğu durumda taşıyıcı malı yüklemekten önce kabul etmemektedir (Çağa ve Kender, 2006).

2.3.2 Tarifeli Seferlerde Kullanılan Konşimentolar

Düzenli hat konşimentosu (Liner Bill of Lading): Lineer konşimento olarak da bilinen geleneksel lineer konşimento, yükleme süreleri ve taşınacak limanların önceden kararlaştırıldığı ve düzenli olarak kalkan bir feribot tarafından düzenlenen bir konşimentodur. Kırkambar tipi navlun sözleşmelerinde hemen kalıcı yazılı bir sözleşme bulunmadığından, konşimento hem taşıyıcı- gönderici hem de taşıyıcı- konşimento hamili arasındaki hukuki ilişkiyi düzenler. Bu nedenle Kırkambar sözleşmelerine uygun olarak hazırlanan adi konşimentolar kapsamlıdır ve taraflar için geçerli olacak tüm şartları (arka yüzünde) içerir. (Ülgener, 2000).

Konteyner konşimentosu (Container Bill of Lading): Tarifeli uçuşlarda, mallar çoğunlukla konteynerlerde taşınır. Konteynerler, malların yerleştirildiği çelik kutulardır. Ürün önce konteynere yüklenir ve işlem buradan başlar. Konteyner yüklemesi hem satıcının fabrikasında hem de konteyner terminalinde veya konteyner sahalarında gerçekleştirilebilir. Bu nedenle çoğu durumda konteyner yüklemesi rıhtımda veya feribot tarafında değil, karada başlar. Taşınan kargo, standart ve universal konteynerlere yüklenebilmekte ve standart olmayan konteynerler nakliye için tahsis edilebilmektedir. Yükle ilgili yükü tam konteyner yükü / fcl veya daha küçük konteyner yükü / lcl yükü olarak taşıyabilir. Tamamen yüklendikten sonra, hırsızlığa ve hasara karşı korumak için konteyner hava geçirmez şekilde kapatılır. (Deniz, 1982).

Kombine Taşıma Konşimentosu (Combined Transport Bill of Lading):

Şimdilerde deniz taşımacılığı dahil olmak üzere iki tür taşımacılık kullanılmaktadır. Birincisi klasik anlamda limandan limana ulaşımdır. Limandan limana taşımada, taşımanın sadece deniz kısmından taşıyıcı sorumludur. Kombine taşımacılık ise, ikinci taşıma türüdür. Konteynerlerin gelişmesi, yükleme tahliye operasyonlarının hız kazanması ve door to door taşımacılığın tercih edilmesiyle birlikte tüm taşımaları üstlenecek taşıyıcılara ihtiyaç duyulmaktadır. Kombine taşımalarda, taşıyıcı malı kendisine bildirilen yerden (örneğin satıcının fabrikasından) teslim alır ve teslim edileceği yere (örneğin; “alıcının fabrikasına”) taşımayı taahhüt eder. Bu yükümlülük kapsamında taşıyan, gerektiğinde eşyanın taşınmasına ilişkin alt taşıma sözleşmeleri de akdedebilir ve eşyanın taşınmasının tüm aşamalarından sorumludur. Ayrıca birleşik bir konşimento düzenlemeyi taahhüt eder. Bu durumda taşıyıcı, taşımanın tüm aşamalarını devraldığı için tüm aşamadan sorumludur. (Hickey, 1971).

Tek Konşimento (Through Bill of Lading): Birden fazla taşıyıcı içeren gönderiler için tek bir konşimento düzenlenmesi de mümkündür. Tek bir konşimento 19. yüzyıldan beri kullanılmaktadır ve birden fazla taşıyıcının yanında birden fazla taşıma türü (deniz, kara ve hava) varsa düzenlenir. Düzenlenen tek konşimento, tüm malları temsil eder. Mallar taşıma sırasında teslim edilecekse tek bir konşimento gerekir. Uluslararası kombine taşımacılıkta mallar farklı taşıma modları ile taşınır, bunlar farklı taşıyıcılardır ve farklı hukuk sistemleri doğaldır. Taşıyıcı, tek bir konşimento düzenleyerek, taşımanın tüm aşamalarının sorumluluğunu üstlenirken, sorumluluğunu sınırlandırır. Bu taşıyıcı, diğer taşımaları düzenlemekle yükümlüdür. Bu konşimento ile nakliye operatörü, malları yükleme limanının ile varış limanına taşıma sorumluluğu üstlenmektedir. Multimodal veya kombine taşımacılık için tek bir konşimento düzenlenmesine rağmen, taşıma işletmecisinin taşıma işine dahil olan diğer tüm taşıyıcılara karşı talep edebileceği tazminat talepleri devam etmektedir. (Hickey, 1971).

Blok zincir temelli elektronik konşimento: Bir e-konşimentoyu incelemeden önce, konuyla yakından ilgili olan e-ticareti tespit etmek gereklidir. Elektronik Ticaret; “İnternet vasıtasıyla ürünlerin ve hizmetlerin pazarlanması, telekomünikasyon ve bilgisayar teknolojilerinin kullanımı, hizmetler ve ürünlerin reklamı ve ticari amaçlarla piyasaya koyulması, satışların sağlanması ve satış fiyatlarının tahsili bunlara dahil edilmesi.” Bu açıdan bakıldığında, e-ticaretin diğer iletişim araçları kullanılarak gerçekleştirilen ticari faaliyetlerden en ayırt edici özelliği, dijital teknolojilere dayalı

olması ve dijital ortamda gerçekleştirilmesidir. Elektronik deniz ticaretiyse elektronik veya benzeri bir sistemde kayıt altına alınarak görüntülenen ticari verilerin elektronik ya da benzeri alışverişi yoluyla gerçekleştirilen ticaret olarak tanımlanabilir. (Sözer, 2002).

Son zamanlarda konteyner taşımacılığının önemi ve gemi tasarımı ve nakliyesindeki diğer gelişmeler, yük taşımacılığının hızını ve verimliliğini artırmıştır. Özellikle transit sırasında birden fazla kez satılacak dökme yükler için çok sayıda belgenin onay için ilgili taraflara gönderilmesi nadir değildir. Buna karşın, kargo genellikle ilgili belge düzenlenmeden önce tahliye limanına ulaşır. Bu durumda, uygun belgeler sağlanmadan mal alıcıya teslim edilmeyeceğinden, kargo limanda bekleyecek bu da maliyetleri artıracaktır.

Uluslararası arenada deniz ticaretinde yazılı belgelerin kullanımını kolaylaştırmaya yönelik girişimlerin 40 yıllık bir geçmişi olduğu tespit edilmiştir. Elektronik belgeler, veriliş ve iletim hızları nedeniyle uluslararası ticaretin tercih ettiği bir unsurdur. Elektronik belgelerin iletim hızı, deniz ticaretinde kullanılan belgelerin geç teslim edilmesinden kaynaklanan rahatsızlığı ortadan kaldırır. Ayrıca elektronik belgelerin otomasyonla uyumlu olması, deniz ticaretinde uygulama bulan ve akreditif hatalarını en aza indiren otomasyonun zaman ve akreditif hazırlığı açısından hızlı olmasını sağladığı bir gerçektir. (Sözer, 2006)

Bu durumlara karşın denizcilik sektöründe geleneksel konşimentoların sadeleştirilmesi istenir. Bu bağlamda deniz konşimentosu düzenlenmesi bir çare, “Elektronik Veri Değişimi (EDI)” sistemidir. Elektronik veri alışverişi; İnsan müdahalesi olmadan sadece bilgisayarlar arasında gerçekleştirilen standart bilgi alışverişi olarak tanımlanır. EDI’de belirli bir formattaki bilgiler bir bilgisayara girilir ve karşı tarafa gönderilen bilgiler diğer bilgisayar tarafından algılanır. Bilgisayar girişi, akreditif ve indirme bilgileri gibi kâğıt belgelerin elektronik bir şeklidir. EDI, şirketlerin geleneksel kâğıt belgelerin iletimi, biriktirilmesi ve geliştirilmesi yoluyla elektronik olarak veri toplamasını sağlar. Bu sayede fiyat listeleri, siparişler, yükleme detayları, gümrükler aktarılabilir. (Sözer, 2006).

Ancak yukarıda verdiğimiz genel tanım açısından EDI genel anlamda elektronik ticaret türü şeklinde kabul edilse de tipik bir elektronik sözleşmesi olarak kabul edilmez. Başka bir deyişle, EDI bir sözleşme olamamaktadır. Bunun nedeni sözleşmeden bahsedilmesi için sözleşmenin taraflarının karşılıklı ve uygun bir şekilde iradelerini

ifade etmeleri, istek ve niyetlerini karşılıklı bilgi ve algı alanına iletmeleri gereklidir. EDI'de ise sadece bilgisayarlar birbirine bağlı ve etkileşim halindedir ve belirli koşullar yerine getirildiğinde, belirli mesajları sıralı bir program tarafından tanımlanan bir prosedüre göre iletirler. EDI, bir sözleşmenin imzalanması değil, kurulmuş bir sözleşmenin yerine getirilmesinde kullanılan bir yöntemdir. (Sözer, 2006).

2.4 KONŞİMENTONUN İŞLEVLERİ

2.4.1 İhbarı (İspat) İşlevi

Taşıyanın eşyayı denizde taşıma borcunu ikrar ettiği bir borç senedi olarak konşimentonun hem maddi durumu hem bir hukuki ilişkiyi teyit eden ikili bir ihbari (ispat) işlevi bulunmaktadır. Konşimentonun ihbari işlevinin ilki, eşyanın konşimentoda tarif edildiği gibi gemiye yüklendiğini veya yüklenmek üzere teslim alındığını ispat eden bir makbuz (receipt) olmasına ilişkindir. Bir makbuz olarak konşimento üzerinde eşya tarifini içeren boş alan, tüm konşimentonun neredeyse en hayati kısmıdır. Çünkü denizaşırı ticarete yükle ilgililerin, eşyanın hal ve durumu hakkında konşimentodaki beyanların doğruluğunu eşyayı fiziken inceleyerek kontrol etmek imkânı kural olarak yoktur (Karan, 2004).

Doğru bilgiler içermesi halinde konşimentonun bu işlevi, denizaşırı satış ilişkilerinde bir yandan satıcının teslim borcunu ifa ettiğini ispatlayıp semeni tahsil etmesini sağlarken, diğer yandan alıcı da eşyayı konşimento üzerinden satın alabilir, tekrar piyasaya sunabilir veya teminat gösterebilir. Bunun için elbette somut olaya göre eşyanın genel olarak işaretleri, cinsi, parça ya da koli adedi, miktarı ya da ağırlık ile dış görünümü konşimentoda açıkça tarif edilmeli ve eşyanın diğerlerinden ayırt edilmesi sağlanmalıdır. Aksi halde hangi eşyanın denizde eşya taşıma sözleşmesine konu olduğu, taşıyan tarafından teslim alındığı ve yükle ilgiliye teslim edileceği belirlenemeyeceğinden bu senedin konşimento olduğundan söz edilemez (Karan, 2004).

Konşimentonun borç ikrarını içeren senet olması nedeniyle kesin delil niteliğinde olması, konşimentodaki eşyayı tarif eden beyanların kesin delil ile ispatlandığını gösterir. Aynı sonuca mehz Lahey/Visby Kuralları'nın 3(4). Maddesi ve Hamburg Kuralları'nın 16(3)(b). Maddesine uygun olarak kabul edilen "6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1239(3). Maddesinin 2. Cümlesi" ile konşimentodaki eşya hakkındaki beyanlara kesin karine niteliği verilerek ulaşılmıştır. "6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu"

ile bu değişiklik yapılmasaydı dahi, aynı sonuca senede karşı senetle ispat zorunluluğunu düzenleyen “12.01.2011 tarihli ve 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanununun 201. Maddesi” sayesinde ulaşılabilecekti (Karan, 2004).

Konşimentonun denizde eşya taşıma sözleşmesini ve şartlarını ispat eden bir taşıma senedi olması, onun diğer bir ihbari (ispat) işlevidir. Konşimentonun arka yüzünde taşıma sözleşmesinin hükümleri basılı olsa da konşimento, bu sözleşmenin kendisi olmayıp onu ispat eden bir belgedir. Konşimento temelinde denizde eşya taşıma sözleşmesi vardır. Rızai bir sözleşme olan denizde eşya taşıma sözleşmesi, genellikle konşimento düzenlenmeden önce veya aynı anda sözlü olarak telefon veya mektup, faks ve hatta e-posta aracılığıyla dahi akdedilebilir. Konşimento eşyanın taşıyan tarafından teslim alınmasından veya gemiye yüklenmesinden sonra düzenlenebildiği için taşıma sözleşmesinin tüm hükümlerini ayrıntıları ile içermeyebilir veya buna ihtiyaç da kalmayabilir. Örneğin, yükleme konşimentosunda eşyanın ne zaman ve nerede teslim alınacağının konşimentoda belirtilmesine gerek yoktur. Konşimentonun eşyayı betimlemesi ve taşıyan veya temsilcisinin deniz yolu ile eşya taşımayı borçlanma iradesini konşimentoya atacağı imza ile ortaya koyması, denizde eşya taşıma sözleşmesini tevsik etmesi için yeterlidir. Konşimento düzenlendiğinde içeriği, taşıma sözleşmesinden farklılık arz ediyorsa bu, taşıma sözleşmesinin konşimentodaki şartlar dairesinde değiştirildiği anlamına gelmektedir (Karan, 2004).

2.4.2 İhdasi İşlevi

Konşimentonun ihdasi işlevi kendisini, bir yandan konşimento sözleşmesinin alttaki denizde eşya taşıma sözleşmesinden tamamen bağımsız olması, diğer yandan konşimento hamili ile taşıyanın birbirlerine karşı eşyanın teslimi ile ilgili hak ve yükümlölüklerinin doğumu ve dolayısıyla aralarında bir konşimento ilişkisinin kurulması üzerinde göstermektedir. Konşimentonun taşıyan tarafından düzenlenip aralarındaki anlaşmaya istinaden yükletene verilmesi ile konşimento sözleşmesi kurulduğu andan itibaren taşıyanın denizde eşya taşıma sözleşmesi gereği o ana dek mevcut olan eşyayı teslim taahhüdü konşimentoda mündemiç kılınmaktadır. Taşıyan, yalnızca konşimentonun iadesi karşılığında eşyayı teslim borcu altına girmekte; yetkili konşimento hamilinin ise, eşyanın kendisine teslimini talep hakkı doğmaktadır. Taşıyan ile konşimento hamili arasındaki ilişkide esas alınan kıymetli evrak mahiyetindeki konşimentoda mündemiç hak ile senet arasında kurulan bağ, hakkın senetten ayrı olarak

dermeyan edilmesine ve başkasına devredilmesine izin vermeyecek ölçüde kuvvetlidir (Karan, 2004).

Taşıyan, taşıma sözleşmesi ile eşya taşımayı taahhüt etmiş olsa da konşimento düzenlediğinde bu taahhüdünü önce konşimentoya dayanarak ifa edebileceği ve taşıma sözleşmesi gereğince eşyanın teslimi talep edilir ise, eşyanın konşimentoya (kıymetli evraka) konu edildiği defisini ileri sürebileceği kabul edilmektedir. Taşıyanın taşıma taahhüdünden doğan eşyayı teslim borcu hem konşimento sözleşmesinden hem de taşıma sözleşmesinden doğan ve aynı anda varlığını sürdüren şahsi bir borç olup, hile veya ağır kusuru olmadıkça senedin mahiyetine göre yetkili hamil olduğu anlaşılan kimseye eşyayı teslim ettiğinde bu borcu sona ermektedir. Konşimento sözleşmesi gereğince konşimento hamilinin eşyanın teslimini talep hakkı, bir yandan zilyetliğe, diğer yandan aynı hakka dayanmaktadır. Ancak hangi aynı hakkı iktisap ettiği, konşimentoyu devreden ile devralan arasındaki anlaşmaya göre belirlenmekte ve konşimento hamili, eşyanın kendisine fiilen teslim edilmesi ile elde edebilecek olduğu hakları, konşimentonun devir ve teslimi ile kazanmaktadır. Konşimentonun aynı zamanda eşyayı temsil eden bir emtia senedi olması, konşimentoya zilyet olan kimseyi, her halükârda eşyanın vasıtalı zilyedi kıldığı gibi, somut olaya göre satış sözleşmesine konu malın yeni maliki veya rehin alanı olarak kabul edilmesine imkân vermektedir. Konşimentonun emtia senedi niteliğinin taraflara sunduğu eşya üzerinde tasarruf etme imkânı, o eşyanın bir “semböl” olan konşimentonun “devredilebilir” bir senet olması ile de ilgilidir (Karan, 2004).

Devir şekillerine göre konşimento emre, hamiline veya nama yazılı düzenlenebilir. Emre yazılı konşimentonun devri için ciro ve zilyetliği devri; hamiline yazılı bir konşimentodan doğan hakkın devri için zilyetliğin devri yeterlidir. Alacağın temlik hükümlerine göre devredilmesi nedeniyle nama yazılı konşimentonun aksine, emre ve hamiline yazılı konşimentonun kamu itimadına mazhar senetlerden oldukları kabul edilir. Taşıma sözleşmesinden senet metnine aktarılanlar veya senetteki taahhüdün hükümsüzlüğü hakkında olması ya da senedi iktisap ederken hamilin bilerek borçlunun zararına hareket edilmesi hali dışında, taşıma sözleşmesinden kaynaklanan şahsi defilerin iyi niyetli konşimento hamiline karşı ileri sürülememesi, konşimentonun kamu itimadına mazhar bir senet olduğunu gösterir. Konşimentonun bu mahiyeti, iyiniyetli üçüncü kişinin konşimento metnine olan güveninin korunmasına hizmet etmektedir(Karan,2004).

3 ELEKTRONİK KONŞİMENTO

3.1 ELEKTRONİK KONŞİMENTO İHTİYACI

Dünya ticaretinde satıcı, dağıtıcı, taşıyıcı, NVOCC, banka, devlet temsilcileri, sigorta şirketleri, gümrük idaresi ve terminaller gibi birçok taraf bulunmaktadır. Dolayısıyla büyük miktarda belge hazırlamak, bunları kopyalamak ve dünyanın birçok yerine göndermek anlamına gelir. Bilgi ve iletişim teknolojilerinin artmasıyla bu kişilerin daha fazlası, ticaretlerindeki işlemleri daha hızlı hale getirmek için "Elektronik Bilgi Aktarım Sistemi"ni kullanarak bilgileri bir bilgisayardan diğerine kopyalayarak iletişim kurarlar. Faturalar, rezervasyon notları, rezervasyon onay makbuzları, konşimentolar ve deniz konşimentoları gibi belgeler düzenli olarak düzenlenir ve elektronik olarak iletilir. Blok zincir temelli elektronik konşimentoların günümüzde yaygın olarak kullanılması, tedarik zincirindeki tüm katılımcılara çeşitli faydalar sunmaktadır. Klasik belgesel konşimentolarla alakalı üç ana problem şunlardır: gecikmesi, güvenlik ve maliyet riskleri. Blok zincir temelli elektronik konşimentolar yardımı ile bu problemlerin çözüldüğü gözlemlenmektedir. Diğer yandan blok zincir temelli elektronik konşimentonun doğru adres, liman, havalimanı, kâğıtsız ve kolay ticaret, imza, kimlik, ticareti belge ve şartların sunulması gibi temel işlevleri de sağlamaktadır. Aynı zamanda yaygın olarak kullanılan ve standartlaştırılmış, güvenli, tarafsız ve dünya çapında tanınan bir çevrimiçi yazılım çözümünün kullanılması esas kabul edilmektedir.

3.2 ELEKTRONİK KONŞİMENTO TARİHİ VE GELİŞİMİ

1980 yılının ortalarında, “Uluslararası Bağımsız Tanker Sahipleri Birliği” ve “Chase Manhattan Bank”, “SEADOCS” adında ortak bir elektronik sistemle deneyler yaptı. Aslen dolandırıcılıkla mücadele için somut biçimde hazırlanan konşimento, merkezi sicil olarak hizmet veren Chase Manhattan Bank'a sunuldu. Tüm tarafların temsilcisi olarak hareket eden banka, elektronik tebligat ile malın mülkiyetini (unvanını) devretmiştir. Fakat katılımcıların bankaya aktarılan bilgilerin gizliliğine ilişkin endişeleri nedeniyle sistemin çalışması devam edememiştir. Ayrıca bankanın mali sorumluluk sigortası masrafları nedeniyle bu prosedür takip edilememiştir. Öte yandan CMI, konşimentonun taşınmasından bankanın değil, taşıyıcının sorumlu olduğu bir sistem uygulamak istedi. İngiltere'nin 1992 Deniz Kargo Yasası elektronik taşıma hesaplarının düzenlenmesine izin vermesine rağmen, bu hüküm de uygulanamadı. (Karan, 2004).

1996 yılı olduğunda “Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu (UNCITRAL)”, 29. toplantıda, uluslararası denizcilik alanındaki mevcut yasal düzen ve uygulama göz önüne alındığında, taslak CMI tasarımının çalışma programlarına dahil edilip edilmeyeceği tartışıldı. Aslında, bu öneri UNCITRAL’ın 1996 senesinde sonuçlandırdığı elektronik ticaret ile alakalı, “Elektronik Ticaret Model Kanunu (UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce)” ndan kaynaklanmaktadır. Bu çalışmalar sonucunda, konşimento ve irsaliyelerin işlevleri, bu belgeler arasındaki ilişki, malın satıcısı ile alıcısı arasındaki hak ve yükümlülükler ve yasal düzenlemede önemli boşluklar olduğu tespit edilmiştir (Kara, 2018).

Smart Konşimento, günümüzde kullanımına devam edilen, basımı yapıp firmalara verilen kâğıt evraklar yerine, elektronik ortamda kullanılan konşimento anlamına gelmektedir. Smart konşimentolara ilişkin kurallar ilk olarak CMI tarafından 1990 yılında düzenlenmiştir. Daha sonra INCOTERM 2010 eCUP’ın eki olan Elektronik Kıymetli Evrak İbrasına İlişkin Yeknesak Gümrük Usuller ve Uygulamalar yasası ve UCP600 (2007)’ün devamı olan eUCP 500 ile de kapsamı genişletilmiştir. Ancak kurallar ve yasalar taraflarca, smart konşimento platformlarının üyelik gerektirmeleri, maliyetlerinin yüksek olması sebebiyle kabul görmemiştir. Bu noktada smart konşimentonun tercih edilmesini sağlamak için yeni bir elektronik yeniliğe

ihtiyaç duyulmaktadır. Blok zinciri temelli elektronik konşimento adıyla bilinen konşimento türü bu ihtiyacı karşılayacak niteliktedir. Blok zinciri temelli elektronik konşimento ise üyelik gerektirmeden ve herhangi bir sunucuya bağlı kalmadan merkezi bir güveni internet ortamında dağıtılmasına izin vermeyi amaçlamaktadır. Blok zinciri temelli elektronik konşimento, taraflar arasında konşimento ve mal transferinin hızlı, güvenli ve şeffaf bir şekilde yapılmasını sağlayacaktır(Manaadiar,2022).

Araştırmamın içeriği smart konşimentoyu da içinde barındıran blok temelli elektronik konşimento özelinde şekillenecektir.

3.3 DCSA (Digital Container Shipping Association)

2019 Nisan ayında MSC, Maersk, CMA-CMA, Hapag-Loyd, One, Evergreen, Yang Ming, HMM ve zim tarafından kurulmuştur. Kurumun amacı endüstriye dokunan tüm tarafların yararlanabileceği dijital, birbirine bağlılığı ve kesintisiz veri iletişimini kolaylaştırmaktır. Uluslararası ticaretin dijitalleşmesini standartlaşma misyonunun arkasında birleşen DCSA, BIMCO, FIATA ICC ve SWIFT, FIT ittifakını oluşturdular. FIT Alliance, uluslararası ticarete ve platformlarda ortak ve birlikte çalışabilir veri standartlarının ve ortak yasal koşulların önemi konusunda farkındalık yaratmak için çalışmaktadır. Amaç bir block zincir temelli elektronik konşimentonun taşıyanlar, sigortacılar bankacılar ve diğer tüm işbirlikçileri tarafından kabul edilmesini ve benimsenmesini kolaylaştırmaktır (BCTR Rapor,2021).

Küresel deniz ticaretini dijitalleştirmek için sistemin belirli standartlar üzerine kurulması gerekmektedir. BIMCO'nun smart konşimento standardının uluslararası ticarete kabul görmesini sağlamak için Multi Modal Referans Veri Modeli ile bütünüyle uyumlu olması gerekmektedir (DTÖ,2022).

Ticaret ve taşımacılık sektörünün tüm tarafları arasındaki birlikte çalışabilirlik, sorunsuz veri alışverişini sağlamak ve uçtan uca nakliye sürecini kolaylaştırmak için kilit temeldir. UNCTAD ve ICC tarafından onaylanan tek pazarlık edilebilir çok modlu taşımacılık belgesinin sahibi olan FIATA, uluslararası ticaretin dijitalleşmesini gerçeğe dönüştürmek için açık kaynaklı, birlikte çalışabilir, teknolojik standartlar oluşturmak için endüstri çapında bir çabanın gerekli olmasını savunmaktadır. FIATA, nakliyeciler için dijital süreçlerin benimsenmesini kolaylaştırmayı taahhüt eder. Bir konşimento (B /

L) işleminde yer alan tüm paydaşlar tarafından elektronik belgelerin kabulünü ilerletecek olan elektronik FIATA Konşimento (eFBL) standardını geliştirerek öncülük etmektedir (Graber,2022).

3.4 ELEKTRONİK SENET OLARAK ELEKTRONİK KONŞİMENTO

3.4.1 Genel Olarak Blok Zincir Temelli Elektronik Konşimento

Bir konşimentonun elektronikleştirilmesiyle ilgili sorunların üstesinden gelmek için, bir konşimentonun geleneksel unsurlarının elektronik bir ortama aktarılması gerekir. Giderilmesi gerekli en büyük problemlerden biri, geleneksel bir konşimentonun aynı zamanda bir konşimento olması ve elektronik bir konşimentonun devredilebilir olarak kabul edilmesidir. (Kubilay ve Akıntürk, 2001). Öncelikle geleneksel anlamda belgenin minimal unsurları ile ilgilenmek ve bu unsurların elektronik ortamda gerçekleştirilip gerçekleştirilemeyeceğini belirlemek gerekmektedir (Svenson, 2010). Gerekli asgari unsurlar sağlanabiliyorsa, blok zincir temelli elektronik konşimentonun da bir kambiyo senedi olduğu varsayılabilir.

“Tapu” kelimesi Arapça kökenli olup, Türk Hukuk Sözlüğü'nde hukuki bir işlemin ya da olayın belgelenmesi için yazılan, resmi bir organ tarafından çıkarılıp onaylanan madde olarak tanımlanmaktadır (Kubilay ve Akıntürk, 2001). Tanımdan da anlaşılacağı gibi, bir makam tarafından düzenlenen ve onaylanan kambiyo senetleri resmi kambiyo senetleri olarak ifade edilirken, sadece borçlu tarafından düzenlenen ve imzalanan kambiyo senetleri adi kambiyo senetleri olarak ifade edilir. Özel hukuk açısından önemli bir beyanı, yani özel hukuk açısından önemli bir irade beyanını içeren yazılı bir belge şeklinde tanımlanabilir. (Karslı, 2014).

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

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

Tanımlarda bunun kaydedilmesi gerektiği vurgulanırken, bu yazılı belgenin kâğıt olması şart değildir. Önceki bölümlerde belirtildiği gibi, TTK md. 1526/2 sayılı Kanun Hükmünde Kararname, konşimento, konşimento ve sigorta poliçesinin imzasının elle, faksla, zımba, kaşe şeklinde herhangi bir mekanik veya elektronik yolla yapılabileceğini öngörmektedir. Sonuç olarak, konşimento kâğıt üzerinde yazılı bir belge olmak zorunda değildir. Aslında diğer senetlerde de kâğıda yazılması zorunluluğu, imzanın elle atılması gerektiğinde de ortaya çıkmaktadır. Ancak konşimentoyu elle imzalama zorunluluğu olmadığı için kâğıda yazılmasına gerek yoktur ve bu da konşimentonun elektronik ortamda yayınlanmasına herhangi bir engel teşkil etmemektedir. (Karan, 2004).

Bir diğer önemli konu ise iradenin fiilde ifade edilmesidir. Ayrıca, belge ve ifade birbiriyle ilişkili olmalı, ancak ayrılmaz bir şekilde bağlantılı olmamalı, sürekli olmalı ve yeterli kabul edilmelidir. İrade ifadesinin nasıl ifade edildiği önemli değildir. Hukuk kurallarınca ya da taraflarca aksi öngörülmediği sürece, vasiyetin elektronik ortamda yazılı ya da sözlü ifade edilmesinin önemi yoktur. Burada önemli olan, iradenin dışarıdan yansıtılması ve kamuoyuna duyurulmasıdır. (Karan, 2004).

Bu süreçte bugüne kadar güven ilkesi gereği irade ifadelerini ifade etmek için kâğıt kullanılmıştır. Ancak zamanla şartlar değişir ve kâğıdın yerini elektronik kâğıt alır. Üstelik bu kâğıt yapının hiçbir şekilde başka yapılarla değiştirilemeyeceğini düşünmek yanlış olur. Elektronik ortamın senet olarak değerlendirilmesi, kâğıda sağlanan güvenin elektronik ortam içinde sağlanabilmesine ve kâğıda güveninde elektronik ortamda hissedilmesine bağlıdır (Karan, 2004).

3.4.2 Geleneksel Anlamda Senet ile Blok zincir temelli elektronik konşimentonun İşlevlerinin Karşılaştırılması

Geleneksel konşimentolarda kendisine duyulan güven nedeniyle uzun süredir kullanılmaktadır ve kâğıda duyulan güvenin ana nedenleri güvenilirlik ve taşınabilirliktir (Karan, 2004). Bu unsurlar bir blok zincir temelli elektronik konşimentoda gerçekleştirilebiliyorsa, elektronik ortamın bir konşimento olarak değerlendirilebileceği anlaşılmaktadır.

3.4.2.1 Dayanıklılık

Kâğıdın bir mukavemet unsuru olması nedeniyle, vasiyeti belgelediği ve üzerinde yapılan tahrifatı ortaya çıkardığı varsayılır. Kâğıda yazmak, iradeyi ifade eder ve belgeler. Yazılı metni anlayan herkes tarafından okunabilir ve yapısı herkese açıktır. Elektronik ortamda vasiyetnameler elektronik ortamda çeşitli araçlar kullanılmasıyla kayıt altına alınmaktadır ve talep edilmesi halinde elektronik ortam üzerinden açılarak teşhir edilmektedir. Ayrıca kâğıt üzerinde olduğu gibi yazarken de rakam ve harfler kullanır ve tarafların istediği dilde yazılır. Tek fark, kâğıda yazılan vasiyetnamelerin her an okunabilmesi, vasiyetnamelerin elektronik ortamda açılarak ekran veya yazıcıdan yazdırılabilmesidir. Fakat bu ayrımın elektronik ortamın bir dezavantajı olduğunu söylemek yanlış olur. Çünkü vasiyetnamelerin herkes tarafından değil, istenilen kişiler tarafından okunması daha güvenli bir yapı sağlayacaktır. Böylelikle bu özelliği göz önünde bulundurulduğunda elektronik ortam daha güvenli bir zemin oluşturur. (Karan, 2004).

Dayanıklılık ögesini düşünürken göz önünde bulundurulması gereken bir diğer önemli konu, bir kâğıt faturada kurcalanma tespit edilmesidir. Aslında bu, kâğıdın herhangi bir değişikliğe tabi olacağı anlamına gelmez, ancak sahtesinin çıplak gözle veya araştırma sonucunda tespit edilebileceği anlamına gelir. Kâğıt da yakılabileceğinden, yırtılabileceğinden, üzerindeki yazılar taklit edilebilmekte ya da değiştirilebilmektedir. Aynı şekilde, veriler elektronik olarak değiştirilebilir veya silinebilir. Yapılan değişiklikler ekranda görüntülendiğinde veya yazdırıldığında fark edilmese de elektronik ortamda yapılan her işlem kayıt altına alındığından teknik doğrulama sonucunda değişiklik tespit edilebilmektedir. Her mesajın boyutu ve hash değeri, içindeki dalgalanmaları net bir şekilde tanımlamayı mümkün kılar. Ayrıca, değişikliği yapan zamanı ve kişiyi de belirleyebilirsiniz. Bu gibi durumlarda, değişiklikleri kâğıt üzerinde tespit etmek mümkün olsa da kimin ve ne zaman yaptığına dair kesin bir kanıt elde etmek çok zordur. Önemli bir diğer unsur ise; elektronik verilerin yetki sahibi olmayan üçüncü kişiler tarafından ele geçirilmesi (el konulması) dışında salt okunur biçimde kaydedildiğinde üzerinde herhangi bir değişiklik yapılmasının dahi mümkün olmayacağıdır. Dolayısıyla bu, elektronik medyanın kâğıtta bulunmayan benzersiz bir avantajıdır. (Karan, 2004).

Geleneksel bir konşimentoda, taşıyıcı, konşimentonun göndericiye tesliminden sonra varış limanına kadar konşimentoda yapılan değişikliklerden haberdar değildir. Ayrıca konşimentoyu çok kısa sürede varış limanına teslim eden kişinin yetkili hamiline karar vermesi ve konşimentonun tahrif edilmediğinden emin olması gerekir. Bu da hatalara yol açabilir. Ancak konşimentoda elektronik ortamda yapılan değişiklikler kayıt altına alınabilmekte, takip edilebilmekte, yetkisiz yapılan değişiklikler belirlenebilmekte ve sınırlandırılabilir. Dolayısıyla elektronik ortamın dolandırıcılığa karşı önleyici ve caydırıcı bir etkiye sahip olduğu söylenebilir. (Karan, 2004).

3.4.2.2 Taşınabilirlik

Gücün yanı sıra taşınabilirlik de kâğıdın bir diğer önemli unsurudur. Taşınabilirliğin, kâğıda vasiyetname beyan etme, beyan edilmiş bir vasiyetname kaydetme ve kayıtlı bir vasiyetname saklama işlevlerini verdiği görülmektedir (Ülgen vd., 2017).

İlk olarak, vasiyet, kâğıt üzerindeki kayıtlar aracılığıyla ortaya çıkar ve kâğıt üzerinde yazılı olan verilerin sahibi de kâğıt sahibidir. Böylece kâğıt el değiştirdiğinde veriler kâğıt üzerinde değiş tokuş edilir ve iletilir. Açıktır ki, bir niyet beyanının elektronik ortamda aktarılması da mümkündür. Ancak burada iletilen veriler, fiziksel olarak kaydedildiği disk değil, verilerin elektronik ortam kullanılarak mesaj şeklinde iletilmesidir. Veriler parçalar halinde taşınır ve hedefinde yeniden birleştirilir. Böylece veriler bir bütün olarak elektronik ortamda ve son kaydedilen şekliyle bozulmadan, değiştirilmeden, tahrif edilmeden alıcıya ulaşmaktadır. Parsiyel taşıma, verinin veya mesajın bütünlüğünü tehlikeye atmaz, aksine alıcı ve gönderici dışındaki üçüncü kişilerin veri bütünlüğüne erişmesini engeller ve böylece daha güvenli bir yapı sağlar. Dolayısıyla taşınabilirlik unsurundaki irade ifadesinin taşınabilirliğinin elektronik ortamda da mümkün olduğunu söyleyebiliriz. (Öztan, 2017).

İkincisi, kâğıda yazılanlar sadece iradeyi ifade etmez, aynı zamanda kaydedilir. Yasal düzenlemeler genellikle verilerin belirli bir süre boyunca saklanmasını zorunlu kılar. Dolayısı ile bu fonksiyon elektronik ortam için de mevcut olmalıdır. Bu nedenle elektronik ortam üzerinde veri depolamak için elektronik veri kayıtları gereklidir. Elektronik veri kayıtları, bağımsız üçüncü taraflarca kurumsal kayıtlar olarak

tutulabileceği gibi, çoğunlukla kaydı ilk oluşturan kişi veya herhangi bir taraf tarafından özel bir defter olarak da tutulabilir. (Karan, 2004).

Şirket sicilleri, resmi şirket sicili ve özel şirket sicili olmak üzere ikiye ayrılır. Resmi şirket sicilleri devletler tarafından tutulmakta olup, uluslararası yapıya sahip bir konşimentonun devlet kontrolünde olması istenmeyen bir durumdur. Öte yandan, uygulamada özel şirket sicilleri bulunabilmekle birlikte, taraflar dışında üçüncü kişilerin dahil edilmesi istenmeyebilir. Ayrıca, sadece uluslararası deniz ticaretini kısıtlayan bir sistemin üyeleri arasında faaliyet gösterebilmektedir. Ayrıca bu durum sadece tescilli şirketlerin piyasaya hâkim olmasına ve bu avantajı kötüye kullanmasına neden olarak rekabet kurallarının ihlaline yol açmaktadır (uluslararası deniz ticaretini kısıtlayan sistemin sadece üyeleri arasında faaliyet gösterebilmektedir. Ayrıca sadece tescilli şirketler pazara hâkim olma ve kötüye kullanma) avantajı rekabet kurallarının ihlaline yol açabilir. (Karan, 2004).

Bu, özel kadro için çok fazla başarı elde ettiğini söylemek değildir. Daha az maliyetli olması ve herkese açık bir yapıya sahip olmasını kısıtlamaması bir avantaj gibi görünse de kurumsal kayıtlar göz önüne alındığında, tek tarafın kayıt tutması nedeniyle güven sorunu yaşanmaktadır. Farklı bir yaklaşımla Registry modelleri; Ayrıca, kamu sicilleri, merkezi siciller ve özel siciller olarak kategorize edilebilirler. (Basu Bal, 2014).

Üçüncü ve son nokta olarak belge, kayıtlı irade ifadelerini gizler. Kâğıt üzerinde yazılanlar sadece taraflarca veya sadece ilgililer tarafından okunabilir ve bilinebilir. Böylece kâğıt, üzerinde yazılanları gizleyen bir yapıya sahiptir. Ancak bir gazete yetkisiz kişilerin eline geçtiğinde bu gizlilik ihlal edilmiş olur. Bir manada gizlilik, kâğıdın sahibine özel olması anlamına gelir. Aynı biçimde elektronik ortamda üretilen veriler de yalnızca ilgili kişilerin kullanımına açık biçimdedir. Kâğıt üzerinde olduğu gibi, veriler elektronik ortamda dışarıdan kişilere gönderilebilmekte veya istenmeyen kişiler tarafından erişilebilmektedir. Bunu önlemek için güvenlik programları geliştirilmekte, şifreleme yöntemleri kullanılmakta ve güvenlik seviyesi için tedbirler alınır. Aynı zamanda elektronik ortam üzerinden kullanılan yazılımlar ve sistemler farklı dillerde olabilir ve veri akışının sağlanması için her iki tarafın da aynı dili kullanması gerekir. (Karan, 2004).

3.4.2.3 İçeriği

Geleneksel bir konşimentonun şekli mühürlenmiş bir konşimento olmadığı önceki bölümlerde açıklanmıştır. Konşimentonun bir konşimento olarak anlaşılması için gerekli unsurları içermesi yeterli ve önemlidir. Gerekli unsurları konşimentoya girmek için hangi araçların kullanıldığı önemli değildir. nemli bir nokta, yazılı olmasıdır, yani taraflara açıktır. Bu nedenle elektronik ortamda gerçekleşen ilgili her işlem, bir tür blok zincir temelli elektronik konşimentonun bir parçası olarak değerlendirilir. Böylelikle blok zincir temelli elektronik konşimento, geleneksel bir konşimento için yeterli ve gerekli etkenleri içeriyorsa geçerli sayılır. Pek çok uluslararası kural, elektronik bir konşimento üzerindeki kayıtların geleneksel bir konşimento üzerindeki kayıtlar olarak değerlendirileceğini ve işlevsel olarak eşdeğer tutulduğunu belirtir. (Basu Bal, 2014).

Elektronik bir konşimentonun elektronik ortamda ortaya çıkması ve kullanılacak yazılımın seçimi tamamen tarafların tercihlerine bağlıdır. Elektronik ortamın geleneksel bir kâğıt irsaliye işlevi gördüğü sonucuna varmış olsak da taraflar herhangi bir yasal sorun yaşamamak veya ortaya çıkan sorunları kolayca çözmek için blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımını kendi aralarında müzakere edebilecek ve sorunlar çözülecektir (Karan, 2004).

3.5 ELEKTRONİK TAşIMA SENEDİ VE KIYMETLİ EVRAK OLARAK ELEKTRONİK KONşİMENTO

Blok zincir temelli elektronik konşimentonun irsaliye olup olmadığını kontrol ettikten sonra aynı şekilde konşimento ve kıymetli evrak olup olmadığını da kontrol etmelisiniz. Bunun nedeni elektronik bir konşimento bir konşimento olarak kabul edilse de, bu konşimentonun geleneksel bir konşimentonun işlevlerinin azami olarak yerine getirmesi gerekir. (Kubilay ve Akıntürk, 2001).

3.5.1 Elektronik Taşıma Senedi Olarak Blok Zincir Temelli Elektronik Konşimento

Blok zincir temelli elektronik konşimentonun konşimento sayılabilmesi için ayrıca blok zincir temelli elektronik konşimento olması, yani kanuni ilişkisi olan maddi bir olayı belgeleyebilmesi ve ispatlayabilmesi gerekir. Blok zincir temelli elektronik

konşimento, bir taşıma sözleşmesinin varlığını gösteriyorsa ve taşıma sözleşmesine ilişkin hükümler içeriyorsa, blok zincir temelli elektronik konşimento da olacaktır. Elektronik faturanın elektronik irsaliye olarak en önemli avantajı, taşıyıcının malı teslim etme yükümlülüğünü teyit etmesidir. Böylece geleneksel konşimentolar gibi blok zincir temelli elektronik konşimentolar da bir konşimento karakterine sahip olacaktır. Blok zincir temelli elektronik konşimentonun, eşya hakkında bilgi içeren ve taşıyıcının imzasını taşıyan ve borç kabulü içeren bir konşimento olarak kabul edilmesi, elektronik olsa dahi konşimento olarak nitelendirilmesi için yeterli olacaktır. (Karan, 2004).

Ayrıca, geleneksel bir konşimentonun unsurlarının bir blok zincir temelli elektronik konşimentoda yer alması gerektiğinden, bir blok zincir temelli elektronik konşimentonun aynı zamanda elektronik bir konşimento olarak nitelendirilmesi için herhangi bir engel yoktur. Her halükârda konşimento, forma sıkı sıkıya bağlı olanlardan değildir. (Yazıcıoğlu vd., 2016).

3.5.2 Elektronik Tesellüm veya Yükleme Makbuzu Olarak Blok Zincir Temelli Elektronik Konşimento

Bir blok zincir temelli elektronik konşimento, geleneksel bir konşimentoda olduğu gibi, taşınacak malların alınması veya yüklenmesi hakkında ayrıntılı bilgi içeriyorsa, elektronik bir konşimento veya kargo makbuzu olur. Geleneksel bir konşimentonun, bir konşimento olarak değerlendirilebilmesi için kargo kayıtlarını içermesi şartı, elektronik bir konşimento için de geçerlidir. Bu nedenle kargo kayıtlarının elektronik ortamda tutulması gerekli olup, kayıtların sicilde tutulması yeterli olacaktır. (Karan, 2004).

Fonksiyonel eşdeğerlik yaklaşımının bir sonucu olarak, geleneksel konşimentodaki girişlerin zorunlu seviyesi, blok zincir temelli elektronik konşimentodaki girişlerle aynı düzeyde bağlayıcılığa sahip olmalı ve sicile kaydedilmelidir. Blok zincir temelli elektronik konşimento, mal tesliminde konşimento olarak veya bir gemiye yüklendiğinde konşimento olarak düzenlenebilir. Kargo, taşıma için teslim edildiğinde, sicilde düzenlenen konşimentonun, kargo gemiye yüklendikten sonra konşimentoya dönüştürülmesi gerekebilir.

3.5.3 Elektronik Kıymetli Evrak Olarak Blok Zincir Temelli Elektronik Konşimento

3.5.3.1 Blok Zincir Temelli Elektronik Konşimento İlişkisinin Kurulması

TTK m. 645'e göre: “Kıymetli evrak öyle senetlerdir ki, bunların içerdikleri hak, senetten ayrı olarak ileri sürülemediği gibi başkalarına da devredilemez.”

Tanımdan anlaşıldığı gibi kıymetli evrakın senet dışında iki ana unsuru bulunmaktadır. Her şeyden önce hak senete bağlıdır ve senetsiz talep edilemez. Bir diğer unsur da hakkın fiilden ayrı olarak devredilemeyeceğidir. Böylece hakkın fiille yakından ilgili olduğu ve ancak fiilde devredilebileceği ya da talep edilebileceği anlaşılmaktadır. Konşimento, Türk hukukunda sınırlı sayı ilkesinin benimsendiği değerli belgelerden biridir. Kıymetli belgeler özel bir formun şartlarına tabidir, ancak konşimentolar kesinlikle forma bağlı faturalar değildir. Ayrıca, ciro edilebilir belgeler için soyutlama ilkesi geçerli olsa da bir konşimento, altı aylık bir teminat niteliğine sahip bir kambyo senedidir. (Yazıcıoğlu vd., 2016).

Geleneksel kâğıt konşimentoda olduğu gibi, bir konşimento ve bir konşimento hakkının ayrılmaz olduğu ve bir konşimento olmadan bir poliçenin talep veya devredilemeyeceği konusunda taraflar arasında bir anlaşma yeterlidir. Değerli bir belge olarak kabul edilir. Taraflar arasında böyle bir anlaşmanın yapılabilmesi için öncelikle bir konşimento ilişkisinin kurulması gerekir. Geleneksel konşimentolardan farklı olarak elektronik ortamda konşimento ilişkisi kurmak herhangi bir ayrımcılığa yol açmayacaktır. Bu nedenle geleneksel konşimento bağlantısı şeklinde bir blok zincir temelli elektronik konşimento bağlantısı kurulacak ve burada bir elektronik fatura, göndericinin elektronik ortamda borçlandırılması ve yeniden kabul edilmesi amacıyla elektronik olarak göndericiye sunulacaktır. Kabul ile birlikte değerli belgeler ortaya çıkar, diğer bir deyişle blok zincir temelli elektronik konşimento sözleşmesi ortaya çıkar. (Karan, 2004).

Elektronik ortamda bir sözleşmenin kurulduğundan bahsedebilmek için öncelikle her iki ana sözleşmenin de elektronik ortamda yapılmış olması gerekir. Elektronik ortamda bir sözleşmenin akdedilmesi amacıyla her iki tarafın karşılıklı ve doğru irade

beyanı sonucunda elektronik sözleşmelere atıfta bulunulabilir. Blok zincir temelli elektronik konşimento için kurulmuş bir anlaşma, konuşmacılar arasında yapılan bir anlaşma ile aynı etkiye sahip olsa da yasal olarak buna hazır olmayanlar arasında yapılan bir anlaşmadır. Çünkü taraflar elektronik ortamda kalıcı olarak bulunamazlar veya elektronik ortama her an erişemezler. Elektronik sözleşmelerin kurulmasında kullanılan iletişim aracına göre, bunun hazır olanlar arasında ya da hazır olmayanlar arasında gerçekleştiği tespit edilse de tarafların aynı anda elektronik ortamda bulunmaları beklenemez. Blok zincir temelli elektronik konşimento sözleşmesine ilişkin konşimento hükümlerini zamanında inceler ve onaylar. (Balaban, 2016).

Blok zincir temelli elektronik konşimento düzenlenmesine ilişkin bir sözleşmede, göndericiye konşimento talebinin elektronik ortam aracılığıyla taşıyıcıya iletilmesi için bir davet, taşıyıcının blok zincir temelli elektronik konşimentoyu taşıyıcıya devretmesi için bir teklif (icap) göndericinin elektronik ortamda ve göndericinin blok zincir temelli elektronik konşimentonun elektronik ortamda kabul edildiğini teyit eden yanıtı (Karan, 2004). Yani bunu geleneksel anlamda bir konşimento ilişkisi kurmakla karşılaştırdığımızda hiçbir fark olmadığı ortaya çıkıyor.

TBK m. 5 inci maddeye göre, taşıyıcı tarafından göndericiye kabul için bir süre belirtilmeden yapılan bir teklif, zamanında ve usulüne uygun olarak gönderilen bir yanıt bekleninceye kadar teklif sahibi için bağlayıcıdır. Teklif, göndericiye elektronik biçimde iletdikten hemen sonra alınır; ancak bu, teklifin taşıyıcı hakimiyetinin ötesine geçmesi ve göndericinin baskın konumuna geçmesi için yeterli değildir, aynı zamanda göndericiyi okuyabilmeli ve inceleyebilmelidir (Balaban, 2016).

TBK m. 10 uncu madde uyarınca, teklifini reddetmek isteyen taşıyıcının iade bildirimi, göndericiye tekliften önce veya aynı anda veya göndericiye tekliften sonra, ancak tekliften önce gelirse, teklifin yerine getirilmediği kabul edilecektir. Madde hükmünden hareketle, göndericinin elektronik ortamda taşıyıcının teklifi ile mesajı okumak için aradığı andan itibaren taşıyıcının teklifi geri çeviremeyeceği söylenebilir. (Balaban, 2016).

3.5.3.2 Hak ile Blok Zincir Temelli Elektronik Konşimento Arasındaki Bağlılık

Blok zincir temelli elektronik konşimentonun ciro edilebilir bir belge olarak kabul edilmesi halinde, hakkın talep edilemeyecek ve blok zincir temelli elektronik konşimentodan ayrı olarak devredilemeyeceği bir yapının sağlanması gereklidir. Bu sabit bağ, kanunla veya örfi kurallarla kurulabileceği gibi, Türk hukukunda tarafların mutabakatıyla da kurulabilir. Geleneksel konşimentoların ticarete kullanılmasının amacı, değerli bir belge olması yani eşyanın taşınması sırasında malı temsil edebilmesi ve tekrar ticari ilişkilerde kullanılabilmesidir. Sonuç olarak, konşimentonun teslimi, malın teslimine benzer bir koşul yaratır ve böylece taraflar, malın taşınması sırasında bunu satışa çıkarabilir. Bu nedenle konşimentonun blok zincir temelli elektronik konşimento üzerine kaydedilmesi ve konşimento olarak kullanılması tarafların bir şekilde anlaşmalarını gösterir. (Karan, 2004).

3.5.3.3 Hakkın Blok Zincir Temelli Elektronik Konşimentodan Ayrı İleri Sürülememesi

Blok zincir temelli elektronik konşimento üzerindeki ikili hak, konşimentonun yetkili hamiline malları taşıyıcıdan alma hakkı ve mallara hâkim olma hakkı verir. Geleneksel bir konşimentoda, mallar, konşimentonun ibrazı üzerine talep edilebilir ve teslim edilebilir. Sunulabilecek blok zincir temelli elektronik konşimento içerisinde geçerli bir konşimento bulunmamaktadır. Sonuç olarak, konşimento hamili, konşimentoyu ibraz edecek ve konşimentoyu hamiline devrederek yani konşimentoyu iade ederek blok zincir temelli elektronik konşimento ilişkisini sonlandıracaktır. Elektronik ortamda konşimentonun yetkili hamili olarak hareket eden kişi, blok zincir temelli elektronik konşimentoda belirtilen malın maliki olarak kabul edilir. Böylece blok zincir temelli elektronik konşimentonun geleneksel konşimentolarda olduğu gibi kargoya üstünlük sağladığı söylenebilir. Türk hukukunda konşimentonun değerli bir belge olarak kabul edildiği göz önüne alındığında, konşimentonun elektronik hesaba yazılması, on kişinin değerli bir belge sayılması için yeterli olacaktır. Ancak olası ihtilafların önüne geçmek için, tarafların konşimento ibrazı karşılığında malın teslim

edileceğini blok zincir temelli elektronik konşimentoya kaydetmeleri ve teminatları kaydetmeleri faydalı olacaktır. (Kubilay ve Akıntürk, 2001).

3.5.3.4 Hakkın Blok Zincir Temelli Elektronik Konşimentodan Ayrı Olarak Devredilememesi

Elektronik bir konşimentonun, geleneksel bir konşimento gibi elektronik ortamda iletilebilmesi gerekir ve bu, bir konşimentonun elektronikleştirilmesinde ortaya çıkan engellerden biridir. Bu engel, yalnızca elektronik bir konşimentodaki geleneksel bir konşimentonun işlevsel gerekliliklerini yerine getirerek aşılabılır. Geleneksel bir konşimentoda devir işlemine baktığımızda, ilk şartın, türü ne olursa olsun senet mülkiyetinin devri olduğu görülür. Blok zincir temelli elektronik konşimento elektronik olarak saklandığından, fiili bir konşimento yoktur; bu nedenle aktarım işlemi ancak elektronik ortamda gerçekleştirilebilir ve kayıt altına alınabilir. Sonuç olarak, elektronik veri kaydında saklanan bir blok zincir temelli elektronik konşimentonun her aktarımının kaydedilmesi ve aktarımla ilgili işlemlerin kayıtlarının kayıt defterinde tutulması gerekmektedir. (Karan, 2004).

Hamiline yazılan konşimentolar için faturanın mülkiyetinin elektronik olarak devredildiğini kaydetmek için yeterli olacaktır. Ancak, tescilli blok zincir temelli elektronik konşimentolarda, mülkiyet devri kayıtlarına ek olarak, devrin elektronik yazılı kaydının yapılması gerekir. Sipariş için yazılan blok zincir temelli elektronik konşimentolarda, faturanın elektronik cirosu yapılarak mülkiyet devrine ilişkin kayıtlarla birlikte faturanın devri mümkün olacaktır. (Çağa ve Kender, 2010).

Geleneksel konşimentolarda olduğu gibi, en yaygın kullanılan blok zincir temelli elektronik konşimento türü blok zincir temelli elektronik konşimentolardır. Nama yazılı senetlerde devir kaydının ve senetlerde ciro kaydının elektronik ortam üzerinde kayıt altına alınmasında elektronik imza kullanılmasın da bir sakınca yoktur ve reddedilmediği takdirde reddedilemez delil olarak kabul edilecektir. (Çağa ve Kender, 2010).

Blok zincir temelli elektronik konşimento Beyanı'nda gerekli adın elle imzalanması zorunlu olmayıp, elektronik olarak da imzalanabilir. Aynı şekilde, bir sipariş için yazılan blok zincir temelli elektronik konşimento ve elektronik ciro için ciro kaydının tescili esnasında elektronik imza kullanılmasın da bir sakınca bulunmamaktadır. Kambiyo senetinden farklı biçimde, konşimentonun ciro üzerinde manuel olarak imzalanması gerekmez. Konşimentonun bir garanti işlevi bulunmadığından ve ciro edenler kendilerinden öncekilerle iletişime geçemezler. Böylece ciro, cirantalara borç yaratmaz ve ciroyu TBK 15 inci madde anlamında elden imzalama zorunluluğu ortadan kalkar. Doğum faturası elektronik ortamda havale edilirken alıcının kimliği doğrulanırken, kimliği gizli kalmakta ve aynı şekilde senetlerdeki beyaz cirolarda da alıcının kimliğinin gizli tutulması gerekir. Blok zincir temelli elektronik konşimento cirosunun elektronik kayıt sırasına göre kaydedilmesi nedeniyle, ciro sırası kaydedilir ve geleneksel bir konşimento gibi blok zincir temelli elektronik konşimento bir teşhis işlevi görür. Ayrıca bir blok zincir temelli elektronik konşimentonun temlik, garanti veya temsil amacıyla devredilmesi mümkündür; bu nedenle işlemin açıklanması ve elektronik kayıt tutulması faydalı olacaktır. (Karan, 2004).

3.5.3.5 Blok Zincir Temelli Elektronik Konşimento Nüshaları

Konşimento, kıymetli evrak mevzuatına uygun olarak birkaç nüsha olarak düzenlenen ender kıymetli evraklardan biridir. Birden fazla nüsha düzenlenmesinin amacı, hem konşimentonun göndericiye farklı şekillerde teslim edilmesi hem de satılmayan kargonun kopyalarının farklı alıcılara sunulmasıdır. Bu avantajların yanı sıra, birden fazla konşimento düzenlenmesinin dezavantajları da vardır. Kopyaların farklı kişiler tarafından dolaşıma girmesi, yetkisiz kişilerce bulundurulması, konşimentoya uygun olarak kargoya yerleştirilmesi ve en önemlisi konşimentoda sahtecilik riski vardır. Ağırlıklı olarak yurtdışı satışlarda görülen bu uygulama, günümüzde yaşanan teknik ve yasal değişiklikler ve söz konusu riskler nedeniyle önemini kaybetmektedir. (Pulaşlı, 2017).

3.5.3.6 Elektronik Sevk İrsaliyesi

Elektronik sevk irsaliyesi, konşimentoya benzeyen fakat konşimentonun tüm işlevlerini yerine getirmeyen bir elektronik evraktır. İrsaliye, bildirim işlevine sahip olduğundan, taşıma sözleşmesini belgeler ve belirli bir yükün taşınmak için teslim alındığını ya da bir gemiye yüklendiğini gösterir. Elektronik sevk irsaliyesini konşimentodan ayıran en önemli özellik malı temsil etme işlevinin olmamasıdır. Bir konşimentonun iki önemli işlevinden birini yerine getirmesi ve diğerini yerine getirmemesi nedeniyle konşimentonun üvey kardeşi olarak adlandırılır. (Ugwuokpe, 2016).

İrsaliye malın varış limanına teslimi için zorunlu olmadığından senet üzerinde adı geçen herhangi bir kişi tarafından malın teslimine izin verir. Çoğu durumda konşimento, konteyner taşımacılığı gibi kargonun yeniden satışının olmadığı ve zamanın ön planda olduğu alanlarda tercih edilmektedir. (Svensson, 1996).

İrsaliye kargoyu yansıtmadığı için taşıma sırasında kargonun tekrar satılması mümkün değildir ve yine kargo sunum fonksiyonu olmadığı için kredi işlemleri gibi bankacılık işlemleri için geçerli değildir. Ayrıca bir yük olmadığı için taraflar ve bankacılık sektörü tarafından aranan güven duygusuna tam olarak cevap verememektedir. UCP600, belirli koşulları sağladığı takdirde kredi işlemleri için geçerli olacağını belirtse de, uygulamada bankalarda yaygın bir kabul görmemiştir (todd, 2013).

Yukarıda belirtilen sebeplerden dolayı, güvenilen kişilerin, malın taşınması sırasında yeniden satış ve kredilendirmenin planlanmadığı ticari işlemlerinde irsaliyeyi kullandıkları ve gecikmeler sonucu ortaya çıkabilecek maliyetlerin önüne geçildiği söylenebilir. Elektronik irsaliye ciro edilebilir bir belge işlevi görse de, taşıma sözleşmesini tasdik ediyorsa ve eşyanın taşınmak üzere teslim alındığını ya da bir gemiye yüklendiğini tasdik ediyorsa, irsaliyenin geleneksel manada elektronik bir irsaliye olduğu söylenebilir. ... Geleneksel irsaliyede olduğu gibi, elektronik irsaliyenin genellikle ticari işlemlerde, sevkiyat sırasında yeniden satış veya kredi planlanmadığı durumlarda karşılıklı güven duyan taraflarca tercih edildiği görülmektedir. (Karan, 2004

3.6 DENİZDE EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

3.6.1 Tanımı

Denizde eşya taşıma sözleşmesi taşıyan ile taşıtan içinde tam iki taraf için borç yükümlülüğü olan rızai bir anlaşmadır. Bu anlaşma gereği taşıyan, deniz yolu ile eşya taşımayı; taşıtan ise bunun karşılığında navlun ödemeyi taahhüt eder. Denizde eşya taşıma sözleşmesinin akdedilmesi için eşyanın taşıyanın hâkimiyetine girmesi koşulu olmamakla birlikte, eşya taşıyanın hâkimiyetine girdikten sonra da konşimento düzenleyerek daha evvelde taraf olduğu denizde eşya taşıma sözleşmesinin varlığını tevsik etmiş olur. Ulusal ticaretle kıyaslandığında, uluslararası deniz ticareti, satış sözleşmesine mevzu eşyanın, uzak mesafeler içinde ve sıklıkla deniz yolu ile taşınmasını gerektirmektedir. Nitekim denizde eşya nakliyat sözleşmesinin temelinde çoğu zaman bir satış sözleşmesi yatmaktadır. Duruma göre gerek FOB alıcı, gerekse CIF satıcının satış sözleşmesi gereği üstlendikleri yükümlülükleri ifa etmek için akdettikleri denizde eşya nakliyat sözleşmesi üstünde satış sözleşmesinin derin bir tesiri olduğu, hatta birtakım noktalarda bu iki sözleşmenin birbiri ile iç içe girdikleri; öteki bir anlatım ile denizde eşya nakliyat sözleşmesi ve bu sözleşmeye istinaden düzenlenen belgelerin, özellikle konşimentonun satış sözleşmesi hükümlerini yansıttığı görülmektedir. Bu nedenle denizde eşya nakliyat sözleşmesinin, daha ilkin akdedilmiş olan denizaşırı satış sözleşmesinin bir nevi “maddi gerçekliğe” kavuşmasında, şu demek oluyor ki eşyanın alıcı-gönderilene fiilen “teslim” edilmesinde mühim bir işleve haiz bulunduğunu anlatım etmek gerekir (Türkel, 2007).

3.6.2 Elektronik Olarak Devredilebilir Kayıtlara İlişkin Uncitral Model Kanunu

UNCITRAL (Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu) tarafından meydana getirilen Elektronik Olarak Devredilebilir Kayıtlara İlişkin UNCITRAL Model Kanunu, ülkelerin iç hukuklarındaki düzenlemelere kaynak teşkil etmek, uluslararası alanda yeknesak kurallar oluşturmak ve devredilebilir belgelerin ve araçların elektronik ortamda kullanılmasını sağlamak amaçlarını taşımaktadır (Ber,2018).

Blok Zinciri temelli elektronik konşimento teknolojisinin konşimento uygulamasının oluşturulmasına olanak sağlamasına rağmen, bu sistemin uygulanması için yasal bir altyapının oluşturulması ihtiyaç duyulmaktadır. Yasal altyapının oluşmasına katkı sağlayacak iki önemli düzenleme ise Rotterdam Kuralları ve Elektronik Olarak Devredilebilir Kayıtlara İlişkin UNCITRAL Model Kanunu'dur. Geleneksel kâğıt konşimentoda olduğu gibi Blok Zinciri temelli elektronik konşimentoda da taşıyanın yükü yetkili hamile teslim etmesi üzerine, konşimento taşıyana devredilecek ve böylece elektronik taşıma kaydının etkisinin ve geçerliliğinin sona ermesi sağlanmış olacaktır (ASBÜ Hukuk Fakültesi Dergisi, 2019).

Uluslararası Ticaret Odası (ICC), Elektronik Ticaretlerin Ticaretle İlgili taraflarına İlişkin DTÖ Çok Taraflı Müzakereleri aralarında, hızla büyüyen dijital ekonomi etrafında simgesel Ticareti Kolaylaştırma Anlaşması üzerine kurulmuş bir dizi fikri, ortaya çıkaran Yüksek Standart Bir Sonuç için Temel Konumunu sunmuştur. Bu fikirler arasında, dijitalleşme ile ticareti daha da basitleştirerek birkaç sunulan önlem, otomatik bir risk değerlendirmesi ve tahliye öncesi işleme ve derhal serbest bırakma/gümrükleme ve zorunlu para birimi dönüşümü olmadan, hesap tabanlı, periyodik şekilde, birden çok para biriminde gümrük vergileri ve diğer tutarlar için elektronik ödemelerin kullanımını teşvik eden hükümlere olanak tanımak için tahliyeden önce gümrük belgelerinin elektronik bir şekilde sunulmasını sağlayan hükümler yer almaktadır (Tedarik Zincileri ve Uluslararası Ticaret için Blok Zinciri,2021).

Konuyla ilgili anlaşmalar aşağıdaki gibidir;

Tablo:3.6.2.1Tedarik Zincirleri ve Uluslararası Ticaret için Blok Zinciri,2021

Diğer uluslararası ticaret hukuku anlaşmalarında yer alan resmî gerekliliklerden kaynaklanan engelleri ortadan kaldırmak ve elektronik belgelerin tanınmasını kolaylaştırmak amacıyla uluslararası ticarete elektronik iletişimin kullanımını kolaylaştırmayı amaçlayan 2013 yılında kabul edilen Uluslararası Sözleşmelerde Elektronik İletişimin Kullanımına İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi
2006 yılında yürürlüğe giren Dünya Gümrük Örgütü Kyoto Sözleşmesi basit ama verimli prosedürlerin ayrıntılı bir şekilde uygulanmasını sağlayarak ticaretin kolaylaştırılmasını ve etkili kontrolleri teşvik etmektedir.
Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu (UNCITRAL) Elektronik Aktarılabilir Kayıtlar Model Kanunu, Genel Kurul tarafından 7 Aralık 2017 tarihinde kabul edilmiştir. Bu araç, dijitalleşmiş ticaret ve ticari finansman araçlarının yaygın olarak benimsenmesini amaçlamaktadır. Belirtilmeye değer önemli hükümler şunlardır: Madde 7: bir elektronik devredilebilir kayıt 'yalnızca elektronik formda olduğu gerekçesiyle yasal etkidен, geçerlilikten veya uygulanabilirlikten mahrum bırakılamaz'; Madde 8-11: elektronik ve manuel kayıtların işlevsel eşdeğerliği ve Madde 12: elektronik kayıtların imzalarını, bütünlüğünü ve diğer yönlerini doğrulamak için genel güvenilirlik standartları.

3.6.2.1 Taşıyan Bakımından

Konşimentonun kıymetli evrak niteliği sayesinde, eşya daha deniz yolu ile taşınmakta iken satılabildiğinden yükleme sırasında limanda bulunmayan denizaşırı alıcının yanılmasına engel olacak ve eşyanın durumu hakkında doğru bilgi edinmesini sağlayacak en önemli tedbir, taşıyanın konşimentoda doğru beyanda bulunma yükümlülüğünü yerine getirmesidir. Konşimentodaki yanlış beyanı sebebiyle sorumluluk altına alınması, taşıyanı doğru beyanda bulunmaya sevk eden güçlü bir yaptırımdır. Taşıyana yüklenen kontrol yükümlülüğü de, konşimentoda doğru beyanda bulunma yükümlülüğünü gereği gibi yerine getirmesini sağlamaktadır. Taşıyan, yükletenin ilettiği bilgiyi ya da bizzat tespit ettiklerini mesleki tecrübesi ışığında veya uzmanların da yardımıyla inceleyip değerlendirdikten sonra elde ettiği sonucu gerçeğe uygun olarak konşimentoya yazmalıdır (Atamer, 2002).

Temiz konşimento, genellikle aynı anda satıcı olan yükletenin, taşıyanın yapılan kontrol sonucu eşya veya ambalajında tespit ettiği ayıp ya da eksiklikleri konşimentoya aktarmaktan kaçınmasını istediği bir konşimento olarak ortaya çıkmaktadır. Ancak yükletenin bu isteğini yerine getirmesi, taşıyanın konşimento sözleşmesi sebebi ile hak sahibi olan yetkili konşimento hamili gönderilene (denizaşırı alıcı) karşı konşimentoda doğru beyanda bulunma yükümlülüğünü sona erdirmez. Taşıyan yetkili konşimento hamilinin temiz konşimento aracılığıyla eşya veya ambalajı hakkında yanlış izlenim edinmesine ve bu yüzden zarar görmesine yol açmamalıdır (Atamer, 2002).

Taşıyan düzenlediği konşimento ile farklı ülkelerde bulunan denizaşırı satıcı ile alıcı arasında bir tür köprü inşa etmektedir. Yükletenin talebi üzerine temiz konşimento düzenlediğinde bu konşimentonun, satış sözleşmesinden doğan yükümlülüklerin ifasının ispatına olan etkisi, taşıyanın tarafı olmadığı denizaşırı satıcı ile alıcı arasındaki hukuki ilişkiye dâhil olduğu izlenimini yaratmaktadır. Uygulamada çoğu uyuşmazlık, eşyadaki ayıp ya da eksikliğin taşıma esnasında mı yoksa öncesinde mi meydana geldiği hakkında doğmaktadır. Bu uyuşmazlıkların çözümü için konşimento, malı satın alan bakımından taşıyanın mı, yoksa satıcının mı sorumlu olduğunu ortaya koyan bir anahtardır. Eşyanın ayıplı durumda olduğuna dair marjinal kayıt içeren konşimento, denizaşırı satış sözleşmesi ile kararlaştırılan malın teslim edilemeyecek olması nedeniyle denizaşırı satıcının sorumluluğuna yol açarken; eşyayı temiz konşimentoda belirtildiği haliyle teslim edemeyen taşıyan, sorumsuzluk sebeplerinin gerçekleştiğini

veya teslim alınmadan önce eşyanın zaten zarar görmüş olduğunu ispatlayamadıkça bu konşimento onun taşıma sözleşmesinden doğan yüke özen borcunu ihlal sebebiyle sorumluluğuna dayanak oluşturmaktadır. Taşıyanın yükleten tarafından kendisine ibraz edilen temiz konşimentoyu eşya hakkında içerdiği beyanların doğruluğunu kontrol etmeksizin imzalaması, doğru beyanda bulunma yükümlülüğünü ihlal etmesi nedeniyle konşimento hamiline karşı sorumlu olma riskini de artırmaktadır (Pejovic, 2003).

Konşimento hamilinin içeriğine güvenerek ticarete kalkıştığı konşimentoda taşıyanın neyin doğru ve gerçeği yansıttığı hakkındaki beyanının sonuçları ağırdır. Taşıyanın gerekli olduğunu düşündüğü için konşimentoya eklediği çekincenin yanlış olması gibi, aksi kanaatte olması nedeniyle konşimentoya eklemekten kaçındığı beyanı da sorumluluğunu doğurabilir. Ancak doğru beyanda bulunma yükümlülüğünü ifa etmek amacıyla şüphe ettiği en ufak husus hakkında taşıyanı konşimentoya çekince eklemekle yükümlü kılmak doğru olmadığı gibi, bu konuda taşıyana tamamen sınırsız ve özgürce karar verme imkânı tanımak da makul bir çözüm değildir. Çünkü bu son çözüm konşimentoyu ticari açıdan değersiz bir senet haline sokabilir ve kendine duyulan güvenin sarsılmasına neden olabilir. Bu yüzden kabul edilmesi gereken taşıyanın her konşimento hamilinin kendisine güvenebileceği gerçeğe uygun konşimentoyu düzenleme yükümlülüğünün varlığıdır ve taşıyan bu yükümlülüğünü yerine getirirken dürüstlük kuralını esas alarak doğru ve güvenilir bilgiler içeren temiz konşimento düzenlemelidir (Parker, 2003).

Temiz konşimentonun gerçeğe uygun düzenlenmesi amacıyla yapılacak kontrollerin planlanması ve yerine getirilmesi için uygulamada eşya veya ambalajlama yöntemine ait spesifik özellikler, yükleme limanına özgü yükleme ve kontrol yöntemleri hakkında taşıyan bilgi sahibi olmalıdır. Böylece taşıyanın eşya veya ambalajında önceden tespit edilen problemlerin devam edip etmediğini öğrenmesi ya da yükleme yerine eşyanın nereden geldiği, ne kadar eski olduğu, nasıl karaya yerleştirildiği ve gemiye kadar nasıl taşınması gerektiği sorularına doğru yanıt bulması mümkün olacaktır. Bunun için kıdemli güverte amirlerinden birinin, hatta istenirse bağımsız denetçilerin desteği alınabilir. Aksi halde, taşıyanın konşimentodaki herhangi bir yanlışlığı düzeltmek imkânı kalmayabilir. Ayrıca geminin kalkışı sırasında uzun süren gecikmeler ile karşılaşılması, taşıyan üzerinde yükleten tarafından hazırlanan “temiz” konşimentoyu bir an evvel imzalaması konusunda dikkate değer bir baskı yaratmaktadır (Girvin, 2011).

3.6.2.2 Taşıtan Bakımından

Denizaşırı satış sözleşmesi ile denizde eşya taşıma sözleşmesi hukuken birbirinden bağımsız olarak varlıklarını sürdürse de tarafları aracılığıyla birbirlerini etki altına almaktadır. Yüklemede satış mahiyetindeki denizaşırı satış sözleşmelerinin ifası için denizde eşya taşıma sözleşmesini akdeden taşıtan, eşyanın alıcısı olabileceği gibi, eşyayı taşıyana teslim eden yükleten satıcı da olabilmektedir. Gerçekten CIF/CFR kaydı ile akdedilen denizaşırı satış sözleşmesine göre satıcı, taşıma sözleşmesini akdetmek ile yükümlü olduğundan sadece yükleten değil, aynı zamanda taşıtan kimliğini de üstlenmektedir. FOB kaydı içeren denizaşırı satış sözleşmeleri bakımından satıcı eşyayı yükleme limanında taşıyana teslim ederek aynı zamanda yükleten sıfatını alır iken, bu kez satış konusu eşya hakkında bilgi sahibi alıcı taşıyan ile taşıma sözleşmesi akdederek taşıtan sıfatını kazanmaktadır. CIF/CFR satıcı ile FOB alıcının aynı anda taşıtan olması nedeniyle taşıyan ile aralarındaki hukuki ilişki taşıma sözleşmesi hükümlerine tabi iken FOB-satıcı ve CIF/CFR alıcı ile taşıyan arasındaki hukuki ilişkide, bunların yetkili hamil olmaları kaydıyla konşimento esas alınmaktadır (Atamer, 2002).

Yukarıda açıklananlar çerçevesinde CIF/CFR ve FOB kaydı ile akdedilen denizaşırı satış sözleşmeleri taraflarının duruma göre aynı zamanda taşıtan ya da yükleten olmaları, yükümlülüklerinin yalnızca satış sözleşmesi ile sınırlı olmadığını göstermektedir. Bu nedenle örneğin, gerçeğe aykırı temiz konşimento ibraz ettiğinde aynı zamanda taşıtan olan denizaşırı CIF satıcı, sadece satış sözleşmesinden doğan yükümlülüklerini ihlal etmez. Teslim alana kadar eşya hakkında hiçbir bilgisi ve eşyayı kontrol olanağı bulunmayan taşıyanı ve dolayısı ile her ihtimalde donatanı korumak amacıyla “6762 sayılı eski Türk Ticaret Kanunundan” farklı olarak “6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 1145. Maddesi ile mehzazı Lahey/Visby Kuralları’nın 3(5). Maddesinde” olduğu gibi eşya üzerindeki tüm beyanlar hakkında taşıtan ve yükletene doğru bildirimde bulunma sorumluluğu getirilmiş ve beyanlarının yanlış olmasından doğan zarardan taşıyana karşı sorumludur.(Çağa ve Kender, 2010).

Taşıtan ile yükleten kusurları olmasa dahi eşya hakkındaki yanlış beyanlarını içeren temiz konşimento sebebiyle taşıyanın uğradığı zararı tazminle yükümlüdürler. Taşıtan ile yükletenin taşıyana doğru bilgi verme yükümlülüğünü yerine getirmeleri, temiz konşimentonun gerçeğe uygun düzenlenmesini sağlamaya ve taşıyanı

konşimentodaki beyanı sebebiyle sorumlu olmaktan kurtarmaya hizmet etmektedir (Kender vd., 2012).

Bu bilgilerin konşimentoda yer almasının doğurduğu en önemli sonuç, doğruluğu hakkında karine teşkil etmeleridir. Konşimento üçüncü kişiye devredildiğinde bu karinenin aksi ispatlanamadığından taşıtan ile yükletenin eşya hakkında ilettiği eksik veya yanlış beyana dayanarak temiz konşimento düzenlemesi, bu kez taşıyanı üçüncü kişilere tazminat ödemekle yükümlü kılar. Taşıyanın gördüğü zarar, aynı anda satıcı olan yükletenin sadece satış bedelini tahsil etmek uğruna eşya hakkında gerçeği aykırı bilgiler içeren temiz konşimento düzenlenmesine yönelik ısrarlı talebinin sonucu olduğu takdirde, bu zarardan sadece yükleten sorumlu olur. Yükletene eşya hakkında yanlış bilgiler iletip taşıyanın gerçeğe aykırı temiz konşimento düzenlemesine taşıtan neden olabilir. Yükleten taşıyanın bu yüzden gördüğü zararı tazmin ettiğinde kusuru oranında taşıtana rücu edebilir. Taşıyan, taşıtan veya yükletenin eşya hakkında yanlış bilgi verdiğini biliyor ise onlardan tazminat talebinde bulunamaz. Taşıtan ve yükletenin garanti sorumluluğu, taşıyanın kontrol ve konşimentoda doğru beyanda bulunma yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz ve ona gerçeğe aykırı temiz konşimento düzenleme hakkı vermez (Kender vd., 2012).

3.7 ELEKTRONİK KONŞİMENTO DÜZENLEMekte YAYGIN OLARAK KULLANILAN SİSTEM VE KURALLAR

Bir blok zincir temelli elektronik konşimentonun işlevsel olarak bir kâğıt konşimentoya eşdeğer kabul edilebilmesi için ele alınması gereken bir dizi kanuni konu vardır. Kâğıt konşimento imzalı yazılı bir doküman olmasına rağmen, birçok yargı alanında elektronik bir konşimentonun bir “belge” ile eşdeğer kabul edilip edilemeyeceği hala belirsizdir. Örneğin; “Lahey-Visby Kurallarının 1 (b) Maddesi, kuralların bir “konşimento veya benzeri bir belge” için geçerli olduğunu belirtir. Eğer farklı ülkeler konuya aynı doğrultuda yaklaşıyorsa blok zincir temelli elektronik konşimentonun uyumlaştırılması için uluslararası kuralların net bir şekilde belirlenmesi gerekmektedir. Uygulamada, e-fatura sağlayıcıları sürekli olarak yenilikçi ve radikal değişikliklerle yeni ürünler piyasaya sürüyor ve kullanıcıları tamamen kağıtsız bir küresel ticaret sistemine yaklaşıyor. Bir e-fatura işletmesi, zaman tasarrufu, azaltılmış

idari yük ve içerdiği ek güvenlik açısından önemli maliyet tasarrufu sağlar.” (Kara, 2017).

3.7.1 Kullanılan Sistemler

Daha önceki e-konşimento sistemlerinin karşılaştığı problemlere rağmen, bazı e-konşimento sistemleri sonunda başarılı bir biçimde geliştirilmiştir. International P&I Club Group tarafından onaylanmış yedi e-konşimento sistemi bulunmaktadır. “Uluslararası P&I kulüp grubu, 2010 yılında Bolero ve essDOCS sistemlerini ve 2015 yılında elektronik unvan sistemini” onayladı. Bu sistemler:

1. SEADOS
2. CMI
3. BOLERO
4. ESS-Databridge
5. @Global Trade & TradeCar
6. E-tittle Sistemi
7. Blockchain Teknolojisi

Yedi sistemi onaylayan International Group (IG), bu sistemlerin; Lahey veya Lahey-Visby Kurallarını içeren bir makbuz, irsaliye ve taşıma sözleşmesi gibi, bir konşimento üç ana işlevi yerine getirir; kıymetli evrak olma niteliği, ispat işlevi ve yükü temsil işlevidir (Kara, 2017).

3.7.2 Sistemlerin Çalışma Prensipleri

3.7.2.1 SEADOCS

Chase Manhattan Bank ile Intertanko’nun iş birliğiyle SEADOCS’ü oluşturmuşlardır. SEADOS Londra merkezli bir şirkettir. SEADOCS tam otomatik bir sistem olmadığı için geleneksel konşimentonun sicile teslim edilmesi ve teslim edilen geleneksel konşimentonun digital ortamda kayıt altına alınmasıyla oluşmaktadır (Svensson,2017).

SEADOCS sistemi hukuki olarak herhangi bir problem yaratmasa da uygulamadaki eksikliklerden dolayı başarılı olamamış ve sektörden destek görmemiştir. (Ber,2020).

3.7.2.2 CMI Rules for Electronic Bills of Loading

Comite Maritime International (CMI) tarafından 1990 yılında elektronik konşimento ile ilgili kurallar kabul edilmiştir. Eğer taraflar yükleten yükü taşıyana teslim edecek, taşıyan elektronik ortamda yükletene mesaj iletecek, bu mesajda yükletenin adı, yükün tanımı, yükün yer ve tarihi ve konşimentoyu elinde bulunduran taşıyıcı daha sonra yükü satabilmesi için bir bilgi içerecektir. Yükleten bu mesajı aldığını taşıyana bildirecek ve mesajların onaylanması gerekecektir. CMI kurallarının dikkate çeken yanı; CMI kurallarının dahil edilerek işlerlik kazandırması isteğe bağlı olması ve konşimentonun taşıyan tarafından hazırlanıyor olmasıdır (Author,2010).

3.7.2.3 Bolero ve EssDOCS

Bolero sistemi TT Club ve uluslararası bankacılık kuruluşu “SWIFT” tarafından ortaklaşa oluşturuldu. EssDOCS'un kurucuları, ulaşım sektörünü modernliğe doğru itecek bir sistem geliştiren iki MBA öğrencisi olarak karşımıza çıkmaktadır. İki sistemin kökleri farklı görünse de gerçekte her iki sistem de çok benzer bir şekilde çalışır. Her iki sistem de elektronik konşimentoların kaydedilmesi ve saklanması için merkezi kayıtlar tutar, böylece bu bilgiler gelecekte kullanılabilir ve referans alınabilir. Bolero bunu ortak bir mülk bilgi servisi, tapu kaydı aracılığı ile yapmaktadır ve essDOCS bunu merkezi bir veri tabanı aracılığıyla yapmaktadır. Her iki sistem de çevrimiçi olarak mevcuttur ve kullanıcıların özel donanımına yatırım yapmasına gerek yoktur. (Kara, 2017).

Her iki sistemde de bilgi; Harici bilgisayar korsanlığı, virüsler ve diğer siber saldırılara karşı koruma için sürekli kontrol edilmektedir. Aynı zamanda, sağlayıcının sistemlerinden kaynaklanabilecek olası kayıplara karşı her iki sistemde de siber riskler sigortalıdır. Örneğin; “essDOCS, e-fatura başına 20 milyon dolarlık standart bir marj sağlamaktadır. Bolero sigorta bilgileri kamuya açık değildir. Taşıma faaliyetlerinde yer alan tüm kişilerin (taşıyıcı, banka, alıcı vb.) aynı sistemi kullanabilmeleri için kaydolmaları gerekmektedir. Dolandırıcılığa karşı korunmak için sisteme giriş yapan kişiler güvenlik kontrollerinden geçmektedir. Elektronik hesabın

durumunu ve elektronik hesap sahibinin kimliğini belirlemek için sistem günlüklerine yalnızca yetkili kişiler erişebilir. Tüm kullanıcılar için, kullanıcıları tanımlamak için kendi özel dijital anahtarları oluşturulur. Kullanıcılar tarafından verilen tüm talimatlar bu sistemler üzerinden dijital olarak imzalanmaktadır. Kullanıcılar tarafından şifrelenebilirler, böylece mesajlar sadece hedeflenen alıcılar tarafından okunabilir. Sistemde blok zincir temelli elektronik konşimento oluşturulur, yüklenir ve gönderici ile taşıyıcı arasındaki anlaşma için taslak olarak gönderilebilir. Bir e-fatura, bir tüzük veya diğer harici sözleşme şartlarını (şirket dahil) içerebilir. Bir anlaşmaya varıldıktan sonra, taşıyıcı sistemde bir blok zincir temelli elektronik konşimento yayınlar. Elektronik fatura daha sonra sistem tarafından zincirdeki bir sonraki katılımcıya (örneğin göndericiye) gönderilir. Böylece, örneğin belgenin değiştirilmesi gerekiyorsa, belge sahipleri (sahipleri) arasında elektronik fatura da aktarılabilir. Ancak, kâğıt konşimentoda olduğu gibi, bir e-faturanın aynı anda yalnızca bir sahibi olabilir.” (Kara, 2017).

3.7.2.4 @Global Trade & TradeCar

@Global Trade, Toronto’da kurulan Global Trade Corporation tarafından geliştirilen bir sistemdir. Önceki sistemlerden farklı olarak @Global Trade sistemi konşimento odaklı olmayıp, denizde elektronik sevk irsaliyesi üzerine odaklanmıştır. Sisteminin kurulmasının amacı akreditif mektuplarının yaptığı işlevi, kredi kartları ile yapılmasını sağlamaktır(Meral,2020).

TradeCard, 1994 yılında Dünya Ticaret Merkezleri Birliği tarafından kurulan e ticaret sistemidir. Sistemin en belirgin özelliği INCOTERMS ile işbirliğinin bulunmasıdır. Ayrıca sigorta kapması sayesinde kullanıcılara görüşme ve anlaşma imkanı sağlamaktadır (Meral,2020).

3.7.2.5 E-title Sistemi

E-unvan, International Group'un P&I Clubs üyeleri tarafından kullanılmasına onay verilen sistemdir .Sistem, piyasada tanınmış Bolero şirketinin üç eski ortağı tarafından oluşturuldu. E-title, taşıyıcıların ve lojistik operatörlerinin konşimento veya faturada herhangi bir değişiklik yapmadan dijitalleştirilmiş elektronik biçimde konşimento düzenlemelerine veya düzenlemelerine yardımcı olmak için tasarlanmış tescilli bir yazılım çözümüdür. E-title, merkezi olmayan bir sistem gibi çalıştığı için essDOCS ve Bolero'dan farklıdır. Genellikle, bir elektronik hesabın bir sahibinden diğerine güvenli transferini kolaylaştırmak için kullanılır. Şu anda bir telekom operatörü, çözümü Singapur TradeXchange portalı aracılığıyla dağıtabilir veya kara kutu olarak bilinen havayolları tarafından kullanılan güvenli bir cihaz satın alabilir. Bu kara kutu, konşimento oluşturmak için taşıyıcının kendi dahili sisteminde bulunur. Böylece hamiline, SingapurTradeXchange portalı veya dahili sistemlerindeki bir kara kutu aracılığıyla konşimentoyu tescilli e-unvan yazılımını kullanarak aktarabilir. E-title, mükerrer ticareti ya da yasa dışı transferleri önlenmesi amacıyla her zaman elektronik hesaplarının durumunu kontrol ederek sistemi çalıştırır. “E-title, tüm elektronik fatura alışverişini güvenli günlüklerini tutar. Günlükler, kullanıcıya durum bilgisi, kullanıcılar arasındaki sorunları çözmek için çözümler ve bir sistem arızası durumunda yedeklemeler sağlamak için kullanılır. Tüm E-title kullanıcıları aynı zamanda elektronik title kullanıcıları grubunun (ETUG) üyeleridir. ETUG, e-unvan kullanıcı sözleşmesi hükümlerinin kullanılmasından ve taraflar arasındaki uyuşmazlıkların belirli bir prosedür dahilinde çözülmesinden sorumludur (Kara, 2017).

Dijital benimsemeyi teşvik etmek için dünya çapında gümrük ve liman yetkilileriyle sürekli çalışılmaktadır. Nakliye, ihracat, ticaret, ithalat ve finans için gerekli olan orijinal belgeler (örneğin elektronik faturalar) DocEx modülünde elektronik olarak imzalanabilir, ithalatçılar, ihracatçılar, taşıyıcılar, bankalar ve diğer ilgili taraflarca ibraz edilebilir ve değiştirilebilir. essDOCS sistemi ayrıca, elektronik belgeleri kabul etmeyen yerel yönetimler için kağıt kopyalar çıkarmaya gerek kalmadan, gümrük tarafından kullanılan ortak ağa bağlanmak için tamamen dijitalleştirilmiş bir belgelendirme sürecini mümkün kılmak için çalışmaya devam etmektedir. E-title, hizmetlerini elektronik faturaların kullanımını desteklemek üzere

genişletmek için telekom operatörleri ve küresel hizmet sağlayıcılarla ortak çalışmaktadır. (Kara, 2017).

3.7.2.6 Blockchain Teknolojisi

Blok zinciri terimlerini günümüzde sıklıkla duymaya başladık. Blok zinciri 2009 yılında kripto para birimini oluşturmak için icat edilmiştir. Konşimentoların elektronikleşme süreci 1980li yılların başında Seadocs, Bolero, @GlobalTrade, TradeCard sistemleri olarak bilinen bu sistemler kapalı ve merkezi bir kayıt defteri üzerine kurulu üyelik sistemine bağlıdır. Kapalı sistemlerde işlem yapılabilmesi için tüm tarafların sisteme kayıtlı olması gerekmektedir. Eğer sisteme kayıtlı olmayan bir taraf için işlem yapılacak ise bu durumda kağıt üzerinde bir konşimento düzenlenmektedir. Tüm tarafların ye olma gerekliliği blok temelli elektronik konşimento kullanımının en büyük engelidir(UKODLK,2018).

3.7.3 Sistemlerin Hukuki Dayanağı

Bu sistemler esas olarak İngiliz hukuk sistemine dayanır. essDOCS ve Bolero aynı işlem akışını takip eder ve bir kâğıt konşimento gibi işlev görür ve elektronik sistemlerinin ve ortamlarının veri aktarmak için kullanıldığı yasal erveveyi sağlar. Kullanıcılar, sistemdeki imzasız veya mühürsüz elektronik belgeleri, kâğıt belgelerin işlevsel ve hukuki karşılığı olarak kabul eder ve elektronik ortamda yapıldığı ve elektronik ortamda yapılmadığı gerekçesiyle herhangi bir işlem veya mesajın geçerliliğine itiraz etmeyeceğini taahhüt eder. (Kara, 2017).

Her ikisi de tüm kullanıcılar ile her kullanıcı ve ilgili sistem sağlayıcısı arasındaki çok taraflı anlaşmaları ifade eder. Bolero'nun kanuni ervesi kurallar dizisinden oluşur ve essDOCS'un yasal ervesi esasen “Databridge Hizmet ve Kullanıcı Sözleşmesi'dir” (DSUA). Her e-fatura düzenleyicisi (genellikle kayıtlı bir armatr veya mürettebatsız gemi kiralama şirketi), çok taraflı bir sözleşme kapsamında e-fatura düzenleyicisi oldukları için Uygulama Kurallarını ve DSUA'yı imzalamalıdır. İmza konşimentosu üzerinden dolaşan elektronik faturanın kâğıt konşimentoya eşdeğer olmasını sağlamanın tek yolu budur. Yönetim veya işletme şirketinin konşimento

kapsamında hiçbir hakkı veya yükümlülüğü bulunmamaktadır ve bu sebeple Uygulama Kurallarını / DSUA'yı imzalama gerekli değildir. Her iki sistem de COGSA 1992'ye değil, hak ve yükümlülüklerin başka bir tarafa devredilmesine değil, yenilik ilkesine dayanmaktadır.) bir tutucudan diğerine. Transfer durumunda, alıcının hakları sona erer. Alıcı bu hakları üstlenir ve taşıma sözleşmesine taraf olur. Bu, alıcının, taşıyıcı ve gönderici arasında kararlaştırılan aynı koşullar altında taşıyıcıya dava açmasına izin vermektedir. Her iki sistem de yeni elektronik hesabın sahibinin malların sahipliğini alabilmesi için yeni sahiple bir ilişkiye dayanmaktadır. Bir elektronik fatura her aktarıldığında, sistem taşıyıcıdan yeni aktarılan malların artık yeni elektronik fatura sahibinin tasarrufunda olduğunu onaylayan otomatik bir bildirim göndermektedir. Her iki sistem de sürecin herhangi bir aşamasında elektronik faturayı kâğıt konşimentooya dönüştürmek için araçlara (prosedürlere) sahiptir. (Kara, 2017).

3.8 ELEKTRONİK KONŞİMENTO DÜZENLENMESİNİ GEREKTİREN SEBEPLER VE FAYDALARI

Dünya ticaretinde dağıtıcı, satıcı, kargo görevlisi, taşıyıcı, devlet temsilcileri, sigorta şirketleri, banka, gümrük idaresi ve terminaller gibi pek çok taraf bulunmaktadır. Ayrıca büyük miktarda belge hazırlamak, bunları kopyalamak ve dünyanın birçok yerine göndermek anlamına gelir. Bilgi ve iletişim teknolojilerinin gelişmesiyle bu kişilerin çoğu iletişim kurarak, bir bilgisayardan diğerine kolayca bilgi aktararak, ticaretlerindeki işlemleri hızlandırmak için "Elektronik Bilgi Aktarım Sistemi"ni kullanıyorlar. Fatura, rezervasyon bildirimi, Rezervasyon Notları, konşimento ve deniz konşimentosu gibi dokümanlar düzenli biçimde oluşturulmakta ve elektronik ortamda gönderilmektedir (Kara, 2017).

Blok zincir temelli elektronik konşimentoların günümüzde yaygın olarak kullanılması, tedarik zincirindeki tüm katılımcılara çeşitli faydalar sunmaktadır. Klasik belgesel konşimentolarla ilgili üç ana sorun şunlardır: gecikmesi, güvenlik ve maliyet riskleri. Blok zincir temelli elektronik konşimentolar yardımı ile bu problemlerin çözüldüğü gözlemlenmiştir. Öte yandan kağıtsız ticaret, kimlik, imza, kâğıt evrak; liman/havalimanı, doğru adres, ticari belge ve şartların sunulması gibi temel işlevlerini

yerine getirmek; Aynı zamanda yaygın olarak kullanılan ve standartlaştırılmış, güvenli, tarafsız ve dünya çapında tanınan bir çevrimiçi yazılım çözümünün kullanılması esas kabul edilmektedir. (Kara, 2017).

3.8.1 Gecikmeden Kaynaklı Sorunların Çözümü

Konşimentolar çoğunlukla navlun ya da kurye hizmetleriyle gönderildiğinden, gemiler genellikle konşimentolardan önce varış yerlerine ulaşır. Teslimatın gecikmesi ve dolayısıyla boşaltma limanında orijinal konşimentonun bulunmaması nedeniyle konşimento teslim edilemediği için kargo da teslim edilememiştir. Bu durum, özellikle kargonun tesliminin garanti altına alınması maliyeti ve kargonun depolanması maliyeti olmak üzere ek maliyetlere yol açmaktadır. Bu arada, kargo bozulabilir ise, gecikme tüm kargonun kaybolmasına bile neden olabilir. Bu durumda, taraflar çoğunlukla sevkiyatı konşimento olmadan teslim alabilmek amacıyla taşıyıcıya bir teminat mektubu (teminat mektubu, LoI) vermeyi kabul ederler. Ancak bu, idari yükü ve ticaret maliyetlerini artırır. Aynı zamanda teminat mektubu çoğu zaman tatmin edici olmayan bir çözümdür çünkü karşılığında teminat mektubu iade edilse bile malın yanlış kişiye teslimi taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarmaz (Kara, 2017).

Taşıyıcı veya acentesi, malları konşimento olmadan teslim ederse, bundan sorumlu olacak ve üzerinde anlaşılan sorumsuzluk kayıtları taşıyıcı için geçerli olmayacaktır. Bu durumda taşıyıcıyı konşimento olmadan malı teslim etmeye ikna etmek için, konşimento ibraz etmeden eşyanın teslimi için tazminat ödemek zorunda kalmayacağına emin olmak ve onu ikna etmek gerekir. Bunun için uygulamada genellikle iki yöntem kullanılmaktadır: mallar ya banka tarafından düzenlenen ve gönderici tarafından kabul edilen bir teminat mektubu ile teslim edilir veya navlun sözleşmesine bir fıkra eklenmesi ile taşıyıcının malı konşimento olmadan teslim edebileceği kabul edilir (Demirkıran, 2008).

Tersine, boşaltma limanında olmayan bir konşimento, yükün boşaltılmasını ve teslim edilmesini sağlamak için elektronik fatura şeklinde düzenlenirse, bundan kaynaklanan risk ortadan kalkar. İlk denemelerde konşimento teslimatının genel itibarıyla 20 günlük bir süreye karşılık geldiği, elektronik fatura durumunda ise teslimatın çok daha kısa sürede tamamlandığı görülmüştür. (Kara, 2017).

3.8.2 Maliyetlerin Azaltılması

Maliyetler karşılaştırıldığında, e-fatura kullanıldığında maliyetlerin önemli ölçüde düştüğü ve e-faturaların daha karlı olduğu görülmektedir. Aslında, malların teslimini sağlamak için belge veya teminat mektubu şeklinde düzenlenen konşimentoların teslimi durumunda ortaya çıkan masrafların nakliye masraflarının %15'i olduğu tahmin edilmektedir. Elektronik fatura kullanımı ile teminat mektubu hazırlama ve gönderme ihtiyacı %90 oranında azalır ve diğer masraflar ortadan kalkar. (Kara, 2017).

3.8.3 Güvenlik Risklerinin Önlenmesi

Kargo sahipleri için güvenlik riskleri göz önüne alındığında, kâğıt konşimentoların herhangi bir nedenle kolayca çalınabilmeleri, kaybolmaları veya yok edilebilmeleri nedeniyle bu risklerle ilişkili olduğu ortaya çıkmaktadır. Konşimento kaybolursa, taşıyıcı genellikle bir banka teminat mektubu ile malları vermeyi kabul edebilir. Fakat sahte veya çalıntı konşimentolar kullanılarak yapılan hatalı teslimat taleplerinden de taşıyıcı sorumluluk sahibidir. Öte yandan, elektronik sistem tedarikçileri, sistemlerini pek çok güvenlik düzeyiyle kurmuştur. Bu, sistemleri aracılığıyla sahte elektronik fatura oluşturmayı çok ama çok zorlaştırdı. Aynı zamanda e-faturalar fiziki olarak kişiden kişiye aktarılmadığından dolayı uzun süre elektronik ortamda güvenli biçimde saklanabilmekte ve kâğıt konşimentolara benzer şekilde asla kaybolmaz. Dolayısı ile; elektronik irsaliyelerin kâğıt konşimentolarda oluşabilecek yukarıda belirtilen tehditleri ortadan kaldırdığı ve normal şartlarda bu problemlere karşı daha güvenli olduğu açıktır. (Kara, 2017).

4 YÖNTEM

Bu bölümde araştırmanın modeli, örnekleme, veri toplama aracı, verilerin toplanması, analizi bölümleri ve araştırma soruları yer almaktadır.

4.1 Araştırmanın Modeli

Nitel araştırmada sıklıkla kullanılan veri toplama araçlarından birisi de mülakattır. Mülakat sözlü iletişim yoluyla insanları ve onlarla ilişkili durumları anlamaya çalışan bir veri toplama tekniğidir (Gürbüz ve Şahin,2017). Çok çeşitli mülakat türleri vardır, çalışmada mülakat tekniği kullanılmıştır.

Araştırmada mülakat yönteminin kullanılmasının nedeni araştırmada ulaşılmak istenen bilgilere kolay ulaşmak ve katılımcılardan detaylı bilgi alabilmektir.

4.2 Çalışma Grubu

Bu çalışmada nitel boyut için çalışma grubu uygun örnekleme göre belirlenmiştir. Araştırmacı blok zincir temelli elektronik konşimento kullanan veya kullanma olasılığı olan 8 firma yetkilisine ulaşılmış ölçeği yanıtlamayı kabul edenler çalışma grubunu oluşturmuştur. Bahsi geçen kişiler konu hakkında bilgili ve alanında uzman kişiler olup hat firmalarında ve freight forwarder firmalarında çalışmaktadır.

Hedeflediğimiz sonuçlara kolay ulaşabilmek için örnekleme bazı sınırlılıklar getirmek mümkündür. Bu sınırlılıklar; kendi konşimentosunu düzenleyen firmalar, çalıştıkları firmalarda yöneticilik yapan kişiler, blok zincir temelli elektronik

konşimento kullanan veya kullanma olasılıkları olan firmalardır. Çalışma grubunu oluşturulurken örneklem büyüklüğü kolay ulaşılabilir kişilerden seçilmiştir.

4.3 Veri Toplama Araçları, Teknikleri ve Analizi

Araştırmada birincil ve ikincil veri kaynakları kullanılmıştır. Bu kaynaklar süreli-süresiz yayınlar, gazeteler, yüksek lisans ve doktora tezleri, kitaplar, makalelerden oluşmaktadır.

Literatürdeki kaynaklar incelenip denizyolu taşımacılığı yapan sektöründe uzman kişilerin görüşlerinin de alınmasıyla katılımcılara yöneltilen 20 sorudan oluşan derinlemesine mülakat soruları oluşturulmuştur. Görüşmeler yaklaşık 35 dakika ile 45 dakika arası sürmüştür.

4.4 Araştırma Sorusu

Elektronik konşimento kullanımının hat firmaları ve freight forwarderlar üzerindeki algısı ve etkileri nelerdir? Araştırma sorusuna cevap alabilmek için katılımcılara aşağıdaki sorular yöneltilmiştir.

4.5 Katılımcılara Yöneltilen Sorular

Gerçekleştirilen mülakatta katılımcılara yöneltilen sorular şu şekildedir;

1. Firmanız blok zincir temelli elektronik konşimento kullanıyor mu veya gelecekte kullanmayı düşünüyor mu?
2. Firmanızın kullandığı programın alt yapısı blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımını sağlıyor mu?
3. Sizce blok zincir temelli elektronik konşimentonun avantajları nedir?
4. Size blok zincir temelli elektronik konşimentonun dezavantajları nedir?
5. Blok zincir temelli elektronik konşimentonun geleneksel konşimentoya göre daha güvenilir olabileceğine inanıyor musunuz?

6. Blok zincir temelli elektronik konşimentonun geleneksel konşimentoya göre daha kullanışlı olduğuna inanıyor musunuz?
7. Blok zincir temelli elektronik konşimentoyu geleneksel konşimentodan ayıran en belirgin özellik nedir?
8. Sadece ithalatçı, ihracatçı ve taşıyıcıların blok zincir temelli elektronik konşimentoyu kullanma istekleri blok zincir temelli elektronik konşimentonun yaygınlaşması için yeterli midir?
9. Blok zincir temelli elektronik konşimento ihracat ve ithalat sürecini nasıl iyileştirecektir?
10. Türkiye’de blok zincir temelli elektronik konşimentoyu kabul eden banka var mı, varsa prosedür nasıl ilerlemektedir?
11. İthalatçı ve ihracatçı bir belgenin blok zincir temelli elektronik konşimento olduğunu nasıl doğrulayabilir?
12. Blok zincir temelli elektronik konşimento, yük yoldayken kargoyu yeni alıcılara satmak mümkün müdür?
13. Blok zincir temelli elektronik konşimento kullanmak taşıyıcıya ilave sorumluluklar getirir mi?
14. Bulunduğunuz ülke blok zincir temelli elektronik konşimento kullanmaya hazır mıdır?
15. Blok zincir temelli elektronik konşimento gibi diğer elektronik evrak kullanımının Covid-19 ile daha yaygın hale geldiğini düşünüyor musunuz?
16. Tamamen blok zincir temelli elektronik konşimentoya geçiş süreci sizce uzun sürecek midir?
17. Blok zincir temelli elektronik konşimento ve dijitalleşmeyle istihdamın azalacağına inanıyor musunuz?
18. Gelecekte blok zincir temelli elektronik konşimentonun yaygınlaşması için nelerin değiştirilmesi gerekiyor?
19. Blok zincir temelli elektronik konşimentonun tamamen geleneksel konşimentonun yerini alabileceğine inanıyor musunuz?
20. 2022 yılında blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımının yaygınlaşması beklenmektedir, siz ne düşünüyorsunuz?

5 BULGULAR

Araştırmanın konusu denizyolu taşımacılığında öncü olan firmaların blok zincir temelli elektronik konşimentoya bakış açılarını ve kullanım durumlarını araştırmaktır. Araştırmanın amaçlarına ulaşabilmesi için bu bölümde katılımcılara yöneltilen 20 mülakat sorusundan verilen cevaplara istinaden elde edilen bulgulara yer verilmektedir. Katılımcıların görüşleri gizlilik kurallarına uygun olarak K1, K2,...olarak karışık şekilde kodlanmıştır.

Firmaların Blok zincir temelli elektronik konşimento Kullanıyor Mu veya Gelecekte Kullanmayı Düşüyor Mu? Görüşlerine Yönelik Bulgular

K1: Şirketin blok zincir temelli elektronik konşimentoya tam anlamıyla geçmeye hazır olmadığı ve ilgiliyi konuyu değerlendirdiklerini, bu geçiş sürecini aslında müşterilerden gelen kâğıt nüsha talebinin uzattığı belirtiliyor ve şu an blok zincir temelli elektronik konşimento kullanmadıklarını vurgulamıştır.

K2: Katılımcı, şirketin alt yapısının bu kullanıma uygun olmadığını, blok zincir temelli elektronik konşimento kullanma taleplerinin olmadığı ifade etmektedir.

K3: Katılımcı, yakın zamanda blok zincir temelli elektronik konşimentonun faydalı olduğunu ancak blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımının yaygınlaşmasının sadece şirket taleplerine bağlı olmadığını, gelecek zamanda bankaların, konşimento ile ilgili finans kurumlarının da bu teknolojiyi sahiplenmesi gerektiğini, yoksa piyasanın blok zincir temelli elektronik konşimento ile devam etmeyeceğini ifade etmektedir. Ayrıca devredilebilir konşimento konusunun netleşmediğini vurgular.

K4: Katılımcı, blok zincir temelli elektronik konşimentonun henüz yaygınlaşmadığını, bu yüzden şu an zincirin dışında kalmak istediklerini ve zincir süreci tamamlandığında, yaygınlaştığında kullanmak istediklerini vurgulamıştır.

K5: Katılımcı, şirketin bir BackOffice sistemi kurup bu şekilde blok zincir temelli elektronik konşimento talep eden tüm kullanıcılarına bu hizmeti verdiğini vurgulamaktadır.

K6: Katılımcı, teknik ve hukuki altyapı sürecini tamamladıktan sonra blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımına başlayabileceğini söylemektedir.

K7: Katılımcı, blok zincir temelli elektronik konşimentonun oldukça faydalı ve kolay kullanıma sahip olduğunu, müşterilerin farklı bir talebi veya olumsuzluk belirtmeden kullanıma devam ettiğini belirtmiştir.

K8: Kullanmayı şu an düşünmediklerini, şirketin içinde bulunduğu teknolojik alt yapı yetersizliğinin aslında en büyük sebep olduğu vurgulanmıştır.

Yukarıdaki bulgulara göre katılımcılar günümüzde blok zincir temelli elektronik konşimento kullanmıyorlardır. Şirketler henüz blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımına sıcak bakmadıklarını, şirketlerini hazır hissetmediklerini ve kullanıma başlanmasıyla kendilerinin de işleyişi görüp kullanım taleplerinin olacağını özellikle vurgulamışlardır. Dikkat çeken bulgulardan bir diğeri ise blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımının yaygınlaşmasının sadece şirket taleplerine bağlı olmadığı, ilgili finans kuruluşlarının da bu kullanımı desteklemediği takdirde piyasada blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımının devam edemeyeceği açıkça vurgulanmıştır.

Firmanızın kullandığı programın alt yapısı blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımına imkân sağlıyor mu? Görüşlerine Yönelik Bulgular

Katılımcılara firmanızın kullandığı programın alt yapısı blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımına imkân sağlıyor mu? Sorusu yöneltilmiştir. Katılımcıların bu soruya vermiş oldukları cevaplar frekanslar haline getirilip Tablo5.1 de sunulmuştur.

Tablo 5.1 Firmaların Kullandığı Programın Alt Yapısının Blok zincir temelli elektronik konşimento Kullanımına İmkân Sağlıyor Mu? Görüşlerine Yönelik Bulgular.

Katılımcı Görüşü	Frekans	%
Uygundur	4	50
Uygun Değildir	2	25
Müşteri Talebine Göre Geçiş	2	25

Araştırmada katılımcılardan elde edilen bulgulara göre uygundur %50, uygun değildir %25 ve müşteri talebine göre geçiş %25 olarak bulunmuştur. Bu bulgulara istinaden firma alt yapılarının çoğu blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımına uygundur. Ancak diğer bir bölümü henüz uygun değildir ve bir bölümü de müşteri talebine göre alt yapılarını blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımına uygun hale getirebilecekleri elde edilen bulgular arasındadır.

Sizce Blok zincir temelli elektronik konşimentonun Avantajları Nedir?

K1: Blok zincir temelli elektronik konşimentonun en büyük avantajı hızlı olması olduğu vurgulanmıştır.

K2: Avantaj olarak hız, saklama yeri ve konşimentonun iletim hızı olarak ifade edilmiştir.

K3: Katılımcı, blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımı ile kâğıt israfının az olacağı için çevreye verilen zararın da az olacağına ve şirketlerin çoğu zaman konşimento yüzünden maruz kaldığı demuraj ve ardiye masraflarını en az seviyeye çekileceğini özellikle vurgulamaktadır.

K4: Katılımcı, müşteriye daha hızlı şekilde konşimentonun iletilmesi ve kâğıt israfının önüne geçilmesine vurgu yapıyor.

K5: Özellikle şifrelenmiş olduğu için sahte ve çalıntı konşimentoları engelleyeceğini vurgulayan katılımcı, kâğıt kullanımının azalmasına da vurgu yapmaktadır.

K6: Katılımcı kâğıt israfına vurgu yaparak, günümüzde gerçekleşmesi elzem olan dijitalleşme imkânının da altını çiziyor.

K7: Katılımcı daha hızlı ve zamandan tasarrufu vurgulayarak, yoğun iş temposunda blok zincir temelli elektronik konşimentoya daha kısa vakit harcadıklarını

vurgulamıştır. Ek olarak maliyet azaltıcı yapısıyla firmanın mali yönden tasarrufunun olacağını da vurgulamıştır.

K8: Katılımcı diğer kullanıcıların yoğunlukla belirttiği hız ve kâğıt tasarrufunun önemini belirtmiştir.

Yukarıdaki elde ettiğimiz bulgulara baktığımızda katılımcıların geneli avantajı hız, zaman ve kâğıt tasarrufu olarak tanımlamıştır. Blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımı ile süreç ciddi olarak hızlandırılacak ve yine ciddi miktarda kâğıt israfının önüne geçilmiş olacaktır.

Sizce Blok zincir temelli elektronik konşimentonun Dezavantajları Nedir?

K1: Katılımcı, blok zincir temelli elektronik konşimento için alt yapının pahalı olduğunu, bu uygulamaya geçiş yaparken tüm sistemin bunun üzerine kurulacağını ve bunun uzun süreceğini belirtiyor. Tüm entegrenin büyük bir zaman alacağını ekstra maliyetler oluşturacağını vurgulamaktadır.

K2: Katılımcı, depolama alanları ve server kiralanacağı için ekstra masraflar oluşacağını ve tekrardan teknolojiye yatırım yapılacağını buna da iyimser yaklaşmadığını ifade etmektedir.

K3: Katılımcı, uzun süredir kullanılan kâğıt konşimentonun yerine geçecek blok zincir temelli elektronik konşimentoya geçişin problemli olabileceğini, tüm şirketler bilgi sahibi olabilirlerse rahatça geçiş yapabileceklerini önemle vurgulamaktadır. Aksi takdir de tüm şirketler arasında büyük bir entegrasyon problemi oluşabileceğini ifade etmektedir.

K4: Orijinal konşimentolar düzenlenirken üzerinde ıslak imza ve kaşe oluyor, katılımcı blok zincir temelli elektronik konşimento da bu olmayacağı için problem yaşayabileceklerini vurgulamaktadır.

K5: Katılımcı, bilgisayar kullanımını iyi öğrenmenin yanı sıra konşimentoya ulaşabilecekleri veya talep edebilecekleri sistemi iyi öğrenmelerinin gerektiğini, yoksa ekstra zaman ve maliyet kaybı yaşayacaklarını belirtmektedir.

K6: Katılımcı, bazı firmalarda halen bu sistemin kullanılmadığını, özellikle gümrük veya zincirin başka bir halkasından bu sorunun tıkanıklığına yol açacağını ifade etmektedir. Blok zincir temelli elektronik konşimentoya geçişin tüm zincirde kabul görmesi gerektiğini önemle vurgulamaktadır.

K7: Sürecin hala tam oturmadığını belirten katılımcı, sistem dışında personelin alışma süreci ve oryantasyon döneminin firma içinde organize edilmesini dezavantaj olarak nitelendirmektedir.

K8: Katılımcı, blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımının firmalar arası yaygınlaşmadığından dolayı zincirin bir parçasında mutlaka güven sorunu ortaya çıkacağını ifade etmektedir. Ek olarak blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımının yaygınlaşmamasından ötürü fazla denenmediğinden başa gelecek spesifik hata ve olumsuzlukları ön göremediklerini vurgulamaktadır.

Katılımcıların verdiği cevaplardan elde edilen bulgulara göre güven probleminin olduğu ortaya çıkarılmıştır. 7 katılımcı blok temelli elektronik konşimento için güvenli olarak görüş bildirmiştir. Ayrıca daha önce kullanılmayan bir sistemin bir parçası olmaktan ve ön görülemeyen sorunların yaşanabileceğinden dolayı blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımı dezavantaj olarak nitelendirilmektedir.

Blok zincir temelli elektronik konşimentonun Geleneksel Konşimentoya Göre Daha Güvenilir Olabileceğine İnanıyor Musunuz?

Katılımcılara ‘Blok zincir temelli elektronik konşimentonun Geleneksel Konşimentoya Göre Daha Güvenilir Olabileceğine İnanıyor Musunuz?’ sorusu yöneltilmiş alınan cevaplar tablo 5.2’ de sıralanmıştır.

7 katılımcı güvenli olarak görüş bildirmiş olup sadece 1 katılımcının güvenli değildir görüşü göze çarpmaktadır. Söz konusu katılımcı, blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımı yaygın olmadığı için güvenli olmadığı görüşü bildirdiğini ancak kullanım yaygınlaşıp zincirdeki problemler giderildiğinde tüm paydaşlar bu zincire dâhil olduğunda görüşünün değişebileceğini ayrıca vurgulamıştır.

Tablo 5.2 Blok zincir temelli elektronik konşımentonun Geleneksel Konşımentoya Göre Daha Güvenilir Olabileceği Görüşlerine Yönelik Bulgular.

Katılımcı Görüşü	Frekans	%
Güvenli	7	87
Güvenli Değildir	1	13

Blok zincir temelli elektronik konşımentoyu Geleneksel Konşımentodan Ayıran En Belirgin Özellik Nedir?

K1: Katılımcı, şu an için en belirgin özelliğinin hız ve zaman tasarrufu olabileceği vurgusunu yapmaktadır.

K2: Katılımcı, geleneksel konşımentonun hazırlanması zaman aldığı için blok zincir temelli elektronik konşımentonun daha hızlı olacağını ve personelin kalan bu zamanı başka işler için kullanabileceğini ifade etmektedir.

K3: Katılımcı, taraflar için daha güvenilir olduğunu zamandan tasarruf edileceğini belirtmiştir. Ek olarak katılımcı, yükün varış yaptığı ancak konşımentonun henüz basılmadığı zamanlar olabiliyor ve böyle olunca firmalar malı gümrükten çekemiyorlar, blok zincir temelli elektronik konşımento sayesinde böyle bir problem yaşanmayacağı vurgusunu yapmaktadır.

K4: Katılımcı, gemi kalkışlarından sonra orijinal konşımentoyu beklemek yerine blok zincir temelli elektronik konşımentonun alınmasının firmalar açısından büyük yarar sağlayacağını ifade etmektedir. Ancak katılımcı bu yarar sağlanırken firmasına oluşacak ek maliyetleri kabul etmek istemedi ve devlet desteğinin olması gerektiği vurgusunu da yapmaktadır.

K5: En belirgin özellik olarak güvenliği belirten katılımcı, konşımentonun birden fazla kişi tarafından görülmesini firmanın etiği olarak değerdendiğinde olumsuzluk olarak görmektedir. Blok zincir temelli elektronik konşımento sayesinde bu durumun ortadan kalkacağı görüşünü belirtmektedir.

K6: Katılımcı, firmanın dijital dönüşüme verdiği öneme paralel olarak en belirgin özelliğın dijital platformlarına uygunluğunu olduğu vurgunu yapmaktadır. Personelin de dijital platformda çalışmaya alışmanın çok önemli olduğu vurgusunu yaparken özellikle dokümantasyon departmanlarında bu çalışmaya alışmanın zor olacağını da açıkça dile getirmiştir.

K7: Katılımcı dijital dönüşümün varlığını belirterek, zaman tasarrufunun firması için en büyük yarar olacağını ifade etmektedir.

K8: Katılımcı, blok zincir temelli elektronik konşimento ile dijitalleşmenin önü açılacak ve sürdürülebilirlik için eninde sonunda bu dijitalleşmeye entegre olunması gerektiğini ifade etmektedir. Ek olarak bu sürece ayak uyduramayan iş birlikçileri ne yazık ki yok olmaya mahkûm olacaklardır vurgunu yapmaktadır.

Yapılan araştırmaya göre 5 katılımcı blok zincir temelli elektronik konşimentoyu geleneksel konşimentodan ayıran en belirgin özelliğin dijitalleşme olduğu görüşünü belirtmektedir. Bir diğer göze çarpan bulgu ise zaman tasarrufudur. Ayrıca katılımcıların 1'ü dijitalleşmeye ayak uyduramamaktan korkarken 1 katılımcı ise dijitalleşmenin olabilmesi için firmalarına ek maliyet yükleyeceğini ve bu durumdan memnun olmadıklarını açık bir dille vurgulamaktadır.

Sadece ithalatçı, ihracatçı, taşıyıcıların blok zincir temelli elektronik konşimentoyu kullanma istekleri blok zincir temelli elektronik konşimentonun yaygınlaşması için yeterli midir?

Katılımcılara ‘Sadece ithalatçı, ihracatçı, taşıyıcıların blok zincir temelli elektronik konşimentoyu kullanma istekleri blok zincir temelli elektronik konşimentonun yaygınlaşması için yeterli midir?’ sorusu yöneltilmiş ve katılımcı görüşleri Tablo 5.3’ de sıralanmıştır. Bulgulara göre katılımcıları %62 ‘si yeterli olmadığını, %38’i yeterli olduğu yönünde görüş beyan etmiştir.

Yeterli değildir görüşü belirten katılımcılar hukuki ve teknik alt yapı desteğinin devlet tarafında teşvik edilmesi gerektiği konusunda görüş belirtmektedir. Aksi durumda firmaların kendi çabalarıyla bu sürece dahil olmasının beklenmesi sektör açısından olumsuz sonuçlar getireceği vurgusu yapılmıştır.

Tablo 5.3 Sadece İthalatçı, İhracatçı, Taşıyıcıların Blok zincir temelli elektronik konşimentoyu Kullanma İstekleri Blok zincir temelli elektronik konşimentonun Yaygınlaşması İçin Yeterli Midir? Görüşlerine Yönelik Bulgular.

Katılımcı Görüşü	Frekans	%
Yeterli Değildir	5	62
Yeterlidir	3	38

Blok zincir temelli elektronik konşimento ihracat ve ithalat sürecini nasıl iyileştirecektir?

K1: Katılımcı, şüphesiz en etkili olacağı taraf hızlı olması olacaktır bu şekilde diğer birçok süreç için de zaman kalacaktır. Bu da aslında tüm süreçleri bir şekilde etkileyeceğini gösterir bize, ifadelerini kullanmıştır.

K2: Katılımcı, normal konşimentoya göre ihracat ve ithalatçı için çok bir değişiklik olmayacaktır, hatta blok zincir temelli elektronik konşimento ihracat ve ithalatçılar için ek zorluk demektir. Aslında süreçte iyileştirme yerine kötüleşmede yaşanabilir, vurgusu yapmıştır.

K3: Diğer dokümanların da beraberinde istisnasız elektronik manifestle işleme alınıyor olması durumunda dış ticarete güven ve hız kazandıracağını söylemiştir.

K4: Transit süresi kısa olan yüklemeler için yükün direkt olarak alıcıya ulaştırılabilmesini sağlayacaktır. Bu sebepten dolayı da orijinal bir evrak bekleme gerek kalmayacaktır vurgusu yapılmıştır.

K5: Süreci hızlandıracak bunu kesin olarak söyleyebilirim, bunun yanı sıra konuşmaları minimuma indireyecek, olası kayıp, çalıntı gibi öncesinde süreci zora sokan durumları ortadan kaldıracaktır olarak belirtmiştir.

K6: Bence en önemli iyileştirme tarafların izleyebileceği güvenli ve şeffaf bir zincir yapısı oluşturmak olacaktır, vurgusu önemle yapılmıştır.

K7: Eminim birçok katılımcı bu soruya hız demiştir tabi ki süreci hızlandıracak ama bunun yanında kayıp konşimento problemlerini en aza indirecek. Bu durum da en az hız kadar önemlidir çünkü kayıp konşimento sonrasında yapılması gerekenler ciddi bir zaman kaybı oluşturmaktadır, ifadelerini kullanılmıştır.

K8: Katılımcı, sektöre hız kazandıracağı için iş akışları daha hızlı ve güvenli devam edeceğini söylemiştir.

Yukarıdaki, katılımcılardan elde edilen bulgulara istinaden blok zincir temelli elektronik konşimentonun ihracat ve ithalat sürecini hızlandıracağı sonucuna ulaşılmıştır. Lojistik sektörü için hız her şey demektir. Yazışmalar, konuşmalar, bildirimler sonrası geçen süreden tasarruf edilip hızla konşimentoya ulaşılması büyük bir fayda sağlayacaktır.

Türkiye’de blok zincir temelli elektronik konşimentoyu kabul eden banka var mı, varsa prosedür nasıl ilerlemektedir?

Katılımcılara’ Türkiye’de blok zincir temelli elektronik konşimentoyu kabul eden banka var mı, varsa prosedür nasıl ilerlemektedir?’ sorusu yöneltilmiş ve katılımcı görüşleri tablo 5.4’te sıralanmıştır.

Elde edilen bulgulara göre katılımcıların hiçbirinin bilgisi olmadığı saptanmıştır. Sadece bir katılımcı emin olmamakla beraber TEB bankasının blok zincir temelli elektronik konşimentoyu kabul ettiği görüşünü beyan etmektedir.

Tablo 5.4 Türkiye’de Blok zincir temelli elektronik konşimentoyu Kabul Eden Banka Var Mı, Varsa Prosedür Nasıl İlerlemektedir? Görüşlerine Yönelik Bulgular.

Katılımcı Görüşü	Frekans	%
Bilmiyorum	8	100
Biliyorum	0	0

İthalatçı veya ihracatçı bir belgenin blok zincir temelli elektronik konşimento olduğunu nasıl doğrulayabilir?

K1: Bu konuya şu an net cevap veremeyeceğini belirten katılımcı ancak çalıştığımız iş birlikçiler sayesinde güvenli iş akşının sağlanabileceğini vurgulamıştır.

K2: Blok zincir temelli elektronik konşimentonun anlaşılması için devletin de yardımının gerekli olduğu belirtilmiştir. Devletin getireceği standartların daha uygun

olacağı, doğrulamayı firma inisiyatifine bırakmanın yanlış olacağı vurgusu önemle yapılmıştır.

K3: Güvenli elektronik imzası ve ilgili tarafları buluşturan bağımsız hizmet sağlayıcının verdiği bilgi datası ile doğrulamanın yapılabileceği ifade edilmiştir.

K4: Blok zincir temelli elektronik konşimento dair bir ibare veya elektronik imzaya göre ancak doğrulamanın olabileceği söylenmiştir.

K5: Katılımcı, fiziki bir konşimento verilmediğinde konşimentonun elektronik olduğunun anlaşılabilceğini belirtmiştir.

K6: Konşimento zaten elektronik olduğunda şahıssa teslim edilmeyecek sistem üzerinde iletilecek, buradan da doğrulamanın yapılabileceğini söylenmiştir.

K7: Kesinlikle düzenleyen elektronik imzası olmalı vurgusu yapılmıştır.

K8: Burada birçok etken sayılabilir, şirketlerin kendi uygulayacağı blok zincir temelli elektronik konşimento formları, belki devletin getireceği standart bir form ile doğrulama yapılabilir ama olmazsa olmazın elektronik imza olacağı ifadesi kullanılmıştır.

Yukarıdaki elde edilen bulgulara göre katılımcılar blok zincir temelli elektronik konşimento düzenleyen kişinin elektronik imzası olması gerektiği sonucunu ortaya çıkarmıştır.

Blok zincir temelli elektronik konşimento, yük yoldayken kargoyu yeni alıcılara devretmeye olanak sağlar mı?

K1: Katılımcı, konşimentonun alıcı kısmının düzenlenmesinden sonra başka alıcılara satılabileceğini hatta LOI belgesi düzenleyerek işi daha fazla kolaylaştıracağını yük varış yaptıktan sonra başka alıcılara satılabileceğini belirtiyor.

K2: Güvenlik sorunu nedeniyle bunun olabileceğini düşünmediğini söylemiştir.

K3: Katılımcı özellikle elektronik ortamda bunun çok zor olacağını normal konşimento da dahi sorun oluşturduğunu belirtiyor. Nama düzenlenen konşimento da bu işin yapılabilir olduğunu ancak elektronik ortamda devredilebilir konşimento da büyük sorunlar yaşanabileceğini vurgusunu yapmıştır.

K4: Katılımcı, yükün limana gelmeden düzeltilebileceğini ve bir problem olmayacağını belirtiyor.

K5: Bazı şartların yerine getirilmesi mümkün olduğunu belirtmektedir. Örneğin yükleyici yerinde ise, armatör veya acente şirketleri düzeltme talebi ile backoffice üzerinden geri gönderirse, yasal olarak da uygunsa mümkündür. Ek olarak katılımcı spesifik olarak yeni alıcının sistemlerine kaydolması gerektiğini vurgulamıştır.

K6: Blok zincir temelli elektronik konşimentonun bu şekilde bir devire olanak sağlayabileceğini düşünmüyorum ifadesi kullanılmıştır.

K7: Katılımcı mümkün olacağını ancak bazı şartların oluşacağını, bu şartların sistemi kullandıkça ortaya çıkacağını ve blok zincir temelli elektronik konşimento konusunda en belirgin soru işaretinin bu soru olduğunu belirtmektedir.

K8: Yeni bir sistem olacağı için bunu şu an ön görmenin zor olacağı vurgulanmıştır.

Yapılan araştırmaya göre 5 katılımcı blok zincir temelli elektronik konşimento ile yük yoldayken başka bir alıcıya devrinin mümkün olabileceğini 3 katılımcı ise sistemin yeni ve güvenlik sorunları olacağı için bu durumun en azından şu an için mümkün olmayacağını beyan etmiştir

Blok zincir temelli elektronik konşimento kullanmak taşıyıcıya ek yükümlülükler getirir mi?

Tablo 5.5 Blok zincir temelli elektronik konşimento Kullanmak Taşıyıcıya Ek Yükümlülükler Getirir Mi? Görüşlerine Yönelik Bulgular.

Katılımcı Görüşü	Frekans	%
Evet	3	38
Hayır	4	50
Çekimser	1	12

Yukardaki elde edilen bulgura göre katılımcıların %38'i ek yükümlülük getireceğini, %50'si ek yükümlülük getirmeyeceğini, %12'sinin çekimser olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Ek yükümlülük getirmez, hayır diyen katılımcıların genel olarak ortak düşüncesi IT yatırımlarının yapılması gerektiğidir. Ama bununla beraber uzun

vade de ciddi tasarruflar sağlayacağı tartışılmaz bir gerçek olarak belirtilmiştir. Özellikle dünya çapında çalışan konteyner armatörleri klasik yöntemde konşimentoyu güvenli kılabilmek, taklitlerinin mümkün mertebe yapılmasını önlemek için milyonlarca dolar kendi matbaa yatırımlarını yapmış durumdalar. Tam güvenli olabilmek içinde dünyanın her yerindeki acentelerini sadece bu matbaadan konşimento sevkiyatı sağlamaktadırlar. Bunun sona erecek olması dahi oldukça ciddi bir tasarruf demektir.

Bulunduğunuz Ülke Blok zincir temelli elektronik konşimento Kullanmaya Hazır mıdır?

Tablo 5.6 Bulunduğunuz Ülke Blok zincir temelli elektronik konşimento Kullanmaya Hazır Mıdır? Görüşlerine Yönelik Bulgular.

Katılımcı Görüşü	Frekans	%
Hazırdır	3	38
Hazır Değildir	5	62

Araştırmaya göre katılımcıların %38'i Türkiye'nin blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımına henüz hazır olduğu, %62'sinin henüz hazır olmadığı yönünde görüş belirtmiştir. Hazır değildir olarak görüş belirten katılımcılar genel olarak asıl nedenin teknik ve hukuki alt yapının yetersizliği olduğunu belirtmiştir.

Blok zincir temelli elektronik konşimento gibi diğer elektronik evrak kullanımının Covid 19 ile daha yaygın hale geldiğini düşünüyor musunuz?

Katılımcılara 'Blok zincir temelli elektronik konşimento gibi diğer elektronik evrak kullanımının Covid-19 ile daha yaygın hale geldiğini düşünüyor musunuz?' sorusu yöneltilmiş ve katılımcı görüşleri tablo 5.5' te sıralanmıştır. Buna göre katılımcıların %88'i evet, %12'si hayır olarak görüş belirtmiştir.

Evet, olarak görüş belirten katılımcılar genel olarak liner taşımacılıkta Covid-19 öncesi yaygın konşimento kullanımı söz konusu iken sonrasında karşılıklı güvenli ticaret yapanlar konşimento değil, deniz taşıma irsaliyesi (sea waybill) kullanmaya

başlandıklarını bu sayede kâğıt konşimento ihtiyacının ortadan kaldırıldığı vurgusu yapılmıştır.

Tablo 5.7 Blok zincir temelli elektronik konşimento Gibi Diğer Elektronik Evrak Kullanımının Covid 19 ile Daha Yaygın Hale Geldiğini Düşünüyor Musunuz? Görüşlerine Yönelik Bulgular.

Katılımcı Görüşü	Frekans	%
Evet	7	88
Hayır	1	12

Tamamen Blok zincir temelli elektronik konşimentoya Geçiş Süreci Sizce Uzun Sürecek Midir?

Katılımcılara ‘Tamamen Blok zincir temelli elektronik konşimentoya Geçiş Süreci Sizce Uzun Sürecek Midir?’ sorusu yöneltilmiş alınan cevaplar tablo 5.6’ da gösterilmiştir. Buna göre katılımların hepsi evet, tamamen blok zincir temelli elektronik konşimentoya geçiş süreci uzun sürecektir görüşü belirtmiştir.

Katılımcılar tamamen blok zincir temelli elektronik konşimentoya geçiş sürecinin uzun sürmesinin en önemli nedeninin şu an kullanılmakta olan geleneksel konşimentoya olan alışkanlıktan dolayı olacağı vurgusunu yapmıştır.

Tablo 5.8 Tamamen Blok zincir temelli elektronik konşimentoya Geçiş Süreci Sizce Uzun Sürecek Midir? Görüşlerine Yönelik Bulgular.

Katılımcı Görüşü	Frekans	%
Evet	8	100
Hayır	0	0

Blok zincir temelli elektronik konşimento ve Dijitalleşmeyle İstihdamın Azalacağına İnanıyor musunuz?

Katılımcılara ‘Blok zincir temelli elektronik konşimento ve Dijitalleşmeyle İstihdamın Azalacağına İnanıyor musunuz?’ sorusu yöneltilmiş alınan cevaplar tablo5.7’de sıralanmıştır. Buna göre katılımcıların %50’si blok zincir temelli elektronik konşimento ve dijitalleşmeyle istihdamın azalacağına inanırken %50’si blok zincir temelli elektronik konşimento ve dijitalleşmeyle istihdamın azalacağına inanmamaktadır.

Evet, olarak görüş beyan eden katılımcıların genel olarak ortak fikri blok zincir temelli elektronik konşimento ve dijitalleşmeyle istidamın azalmasının kaçılmaz bir gerçek olmasıdır. Buna örnek olarak bir katılımcı; bizzat konşimento basımında, imzalanması işinde çalışan personelin zamanla işlerini kaybedeceklerini ve bu gibi alanlarda iş kaybının olabileceği vurgusunu yapmıştır.

Tablo 5.9 Blok zincir temelli elektronik konşimento ve Dijitalleşmeyle İstihdamın Azalacağına İnanıyor Musunuz? Görüşlerine Yönelik Bulgular.

Katılımcı Görüşü	Frekans	%
Evet	4	50
Hayır	4	50

Gelecekte blok zincir temelli elektronik konşimentonun yaygınlaşması için nelerin değiştirilmesi gerekiyor?

K1: Blok zincir temelli elektronik konşimento kullanacak personelin eğitiminin mutlaka planlanması ve önem verilmesi gerektiği görüşü vurgulanmıştır.

K2: Siber saldırılara dayanıklı bir alt yapı sistemi kurulmalıdır bununda ancak devlet desteği ile mümkün olacağı belirtilmiştir.

K3: Müşterilerin geleneksel konşimento alışkanlıklarının kırılması gerektiğini vurgusu yapılmış olup ayrıca katılımcı blok zincir temelli elektronik konşimentonun da geleneksel konşimento güvencesini sağladığının ilgili kullanıcılara kesinlikle anlatılması gerektiğini belirtmiştir.

K4: Firmaların sistemlerini blok zincir temelli elektronik konşimentoya uyumlu hale getirip iyileştirilmesi gerektiği söylenmiştir.

K5: Geleneksel konşimento kullananların alışkanlıklarının mutlaka değiştirilmesi gereceği bir gerçektir, ifadesi kullanılmıştır.

K6: Katılımcı, en zoru yani alışıla gelmiş geleneksel konşimento çalışma düzeninin değiştirilmesi gerektiğini önemle vurgulamıştır.

K7: Dijitalleşmeye ayak uydurabilen, değişen düzenin bir parçası olabilecek personelin çok etkili olacağı söylenmiştir.

K8: Firma işleyişinin değişmesi, eğitimli personel elbette çok önemli ancak asıl önemli olan müşterilerin aklındaki güvenli değil, henüz yeni bu yüzden kullanmaya gerek yok tarzındaki genel geçer fikirleri kırıp, blok zincir temelli elektronik konşimento kullanıma ikna etmek olacaktır vurgusu yapılmıştır.

4 Katılımcıdan elde edilen bulgulara göre teknolojik olarak alt yapıların kurulması, işleyişlerin tamamıyla kâğıt ortamından kaldırılıp, elektronik ortamda yapılacağını ve bu nedenle internet üzerindeki güvenliğin sağlanması gerektiğini belirtiyorlar. 4 Katılımcı ise firma içindeki alışkanlıkların değiştirilmesi, eğitimli personele sahip olunması gerektiğini önemle vurgulamıştır. Ayrıca 3 katılımcıdan elde edilen bulgulara göre blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımının yaygınlaşması için öncelikle herkesin blok zincir temelli elektronik konşimentonun en az geleneksel konşimento kadar güvenilir olduğunu bilmesi gerektiğini önemle vurgulamıştır.

Blok zincir temelli elektronik konşimentonun Tamamen Geleneksel Konşimentonun yerini alabileceğine inanıyor musunuz?

Katılımcılara 'Blok zincir temelli elektronik konşimentonun Tamamen Geleneksel Konşimentonun yerini alabileceğine inanıyor musunuz?' Sorusu yöneltilmiş alınan cevaplar tablo 5.8' de sıralanmıştır.

Katılımcıların %50'si blok zincir temelli elektronik konşimentonun tamamen geleneksel konşimentonun yerini alabileceğine inanmıyorum cevabını, %38'si inanıyorum cevabını vermiştir. %12'si de çekimser kalmıştır. Katılımcıların 50'si günümüzde her şeyin elektronik ortamlarda yapıldığını, daha hızlı ve pratik olduğu için konşimentoların da elektronik ortamda hazırlanmasının hem maliyet hem de zaman açısından firmalara büyük avantaj sağlayacaklarını yönünde görüş beyan etmiştir. Katılımcıların 38'inin hayır olarak görüş belirtmesindeki en genel neden ise firmaların, personellerin yeni sisteme alışmasının zor olacağı ve alıştığı düzende devam etmek istemeleri, geleneksel konşimentonun yarattığı konfor alanından çıkmak istememeleri olarak bildirilmiştir.

Tablo 5.10 Blok zincir temelli elektronik konşimentonun Tamamen Geleneksel Konşimentonun Yerini Alabileceğine İnanıyor Musunuz? Görüşlerine Yönelik Bulgular.

Katılımcı Görüşü	Frekans	%
Evet	3	38
Hayır	4	50
Çekimser	1	12

2022 yılında blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımının yaygınlaşması beklenmektedir, siz ne düşünüyorsunuz?

K1: Globalleşen dünya ticareti ile sadece 2022 yılında değil bundan soran ki süreçlerde de blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımının yaygınlaşmasının kaçılmaz olacağı belirtilmiştir.

K2: Blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımının yaygınlaşacağına ihtimal vermediği vurgusu yapılmıştır. Çünkü konşimento hem taşıyıcıyı hem ithalatçı hem banka kısaca tüm taraflar için kıymetli bir evrak evraktır ve tüm tarafların bunu benimsemesinin uzun zaman alacağı belirtilmiştir.

K3: 2022 yılı içerisinde blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımının yaygınlaşacağı görüşüne katılmadığını bildirmiştir. Tüm iş birlikçilerin bu yeni sisteme entegre olabilmemesinin pek mümkün olmadığı vurgusu önemle yapılmıştır.

K4: Katılımcı özellikle 2022 yılı için net bir fikir beyan edemeyeceğini bildirmiştir. Ancak önümüzdeki 5 sene içerisinde tamamen blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımına geçileceğini düşündüğünü belirtmiştir.

K5: 2022 yılı içerisinde kesinlikle blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımının yaygınlaşacağı görüşünü bildirmiştir. Ek olarak katılımcı sektörde yaratacağı güven sorunu için endişeli olduğunu beyan etmiştir.

K6: Firma olarak blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımının yaygınlaşmasını çok istedikleri ancak kendilerine çıkaracağı mali yükümlülükler için şu an hazır olmadıklarını görüşünü belirtmiştir.

K7: Teknik ve hukuki alt yapı yetersizliğinden dolayı bunun şu an mümkün olamayacağını söylemiştir.

K8: Aslında olması gerekenin bu olduğunu ancak günümüz şartlarında blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımının yaygınlaşmasının pek de mümkün olmadığını vurgulamıştır. Bu şartları ülkenin içinde bulunduğu güvensiz ticaret ilişkileri ve maddi yetersizlikler olarak belirtmiştir.

Araştırmaya göre katılımcıların büyük bir bölümü 2022 yılı içinde blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımının yaygınlaşmasının pek mümkün görünmediğini vurgulamıştır. Ancak 2022 yılı içinde blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımının yüksek oranda artış göstereceği de önemle vurgulanmıştır. Teknik, mali yetersizlikler ve tüm paydaşların blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımına henüz hazır olmamaları 2022 yılı içinde blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımının yaygınlaşmamasının en büyük sebepleri olarak vurgulanmıştır.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Günümüzde gelişen teknoloji ile birçok alanda hayatı kolaylaştıracak yenilikler ortaya çıkmıştır. Teknoloji gelişimi en çok da ticaret alanında yeniliklere yol açmıştır. Ticaretin büyük bir bölümünün deniz yolu ile yapıldığı günümüzde deniz yolu taşımacılığının hızlanmasına ve gelişmesine şüphesiz katkı sağlamıştır. Teknolojik gelişmeler birçok yeniliği de beraberinde getirmektedir ancak bu yeniliklere ayak uydurmak ve sürdürülebilir kılmak oldukça zordur.

Globalleşen ticaret ile hız artık eskisinden çok daha önemlidir. Süreçlerin hızlandırılması için kâğıt evraklardan elektronik evraklara geçiş dönemi başlamış ancak bu geçiş süreci hala devam etmektedir. Özellikle deniz ticaretinde elektronik evrak kullanımı hala istenilen düzeyde değildir.

Konşimento kıymetli evrak ve özellikleri sebebiyle deniz ticaretinin en önemli evrakı niteliğindedir. Konşimento, deniz taşımacılığında yükün sahipliğini ve yükün teslim alındığını gösterir. Deniz ticareti için bu kadar önem arz eden bir evrakın elektronikleşmesi tabii ki kolay olamayacaktır. Ancak globalleşen ticarete ayak uydurmak için paydaşların mümkün olan en kısa sürede blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımına hazır duruma gelmeleri gerekecektir.

Blok zincir temelli elektronik konşimento kullanabilmek için öncelikle elektronik fatura mesajlarını alıp gönderebilen arşivleyebilen ve sadece gerektiğinde konşimento yazdırabilen bir yazılım altyapısının olması gerekir.

Geleneksel konşimentolar ile ilgili üç ana sorun: ortadan kaldırılan gecikme, güvenlik riskleri ve maliyettir. Konşimentonun var olması ve geçerli olması için kanunen zorunlu kılınan azami içeriği olan yazılı bir belge olması ve bu belgenin yetkili kişiler tarafından imzalanması gereklidir. Geçerli bir konşimentonun mevcudiyeti, bu iki unsurun mevcudiyetine bağlı olmaktadır. Bu durumda elektronik ortam üzerinde

düzenlenen konşimentonun kanunen bu unsurları içerip içermediği sorusuna cevap verilmesi gereklidir.

Blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımı ile ilgili söz ve bilgi sahibi olduğu düşünülen ve denizyolu firmasının üst düzey yöneticilerinden oluşan 8 kişiyle görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Bu kişiler freight forwarder ve gemi hat acentelerinde çalışmaktadır. Bu görüşmeler sonucunda birçok firmanın blok zincir temelli elektronik konşimento kullanmaya henüz hazır olmadığını söyleyebiliriz. Yine aynı firmalar blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımına olumlu baksalar da yeni bir sistem olduğu için kendilerine getirecek ek maliyetler açısından şu an için blok zincir temelli elektronik konşimento kullanmak istemediklerini vurgulamıştır.

Katılımcılarla yapılan görüşmelerden elde edilen bilgilere göre günümüzde blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımının yaygın olmadığı görülmüştür. Bunun yanında firmalar aslında bu yeni sisteme geçme isteklerinin olduğu ancak teknik, hukuki alt yapı yetersizliği ve ek maliyet yaratacağı sebebiyle blok zincir temelli elektronik konşimentoya geçiş sürecinin uzayacağı saptanmıştır. Deniz ticaretinin gelişmesinde büyük ivme kazandıracağı düşünülen blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımının sürecinin hızlandırılması büyük önem teşkil etmektedir.

Yapılan bu araştırma daha sonra yapılacak olan araştırmalara kaynaklık teşkil edebilir. Blok zincir temelli elektronik konşimento kullanımının daha detaylı incelenebilmesi için yol gösteri nitelikte olan bu çalışmanın sadece deniz yolu taşıması yapan firmalar üzerinde görüşmelerin gerçekleştirilmesi bir sınırlılık olarak değerlendirilmektedir. Daha sonra tüm taşıma modları için yapılacak benzer araştırmalarla bu sınırlılık aşılabılır ve konu hakkında bilgi birikimi arttırılabilir.

KAYNAKÇA

Akıncı, S. (1960). *Taşıyanın navlun mukavelesinden ve konşimentodan doğan mesuliyeti*. İstanbul.

Atamer, K. (2002) Atina Sözleşmesinde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesi. *Batider*. 3:103- 213.

Aybay, A., Aybay, A., Gündüz A., Aybay, R. (1998). *Denizciler işletmeciler ve yöneticiler için deniz hukuku*. İstanbul:Aybay Yayınları.

Balaban, S. Ö. (2016). *Milletlerarası özel hukukta elektronik sözleşmeler*. Süleyman Demirel Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi.

Basu Bal, A. (2014). Electronic transport records: an opportunity for the maritime and the logistics industries. *Journal of Transportation Law, Logistics & Policy*. 81(1): 17-42.

Bennett, W. P. (1914). *The history and present position of the bill of lading as a document of title to goods*. Cambridge.

Ber, A. (2018). Elektronik Konişmento ve Rotterdam Kurallarında İlgili Düzenlemeler. Isparta

Bernstein, P. L. (2006). *Tanrılara karşı riskin olağanüstü tarihi*. Çev. Canan Feyyat, Scala, İstanbul.

Çağa, T. & Kender, R. (2001). *Deniz ticareti hukuku 11. Navlun Sözleşmesi*. İstanbul.

Çağa, T. & Kender, R. (2010). *Deniz ticareti hukuku II*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık. 10. Baskı.

Çağa, T.& Kender, R. (2006). *Deniz ticareti hukuku, Navlun Sözleşmesi*. C.II, 8. Bası, İstanbul: Arıkan.

Debattista, C. (1990). *Sale of goods carried by sea*. Lexis Law Publishing (Va).

Demirkıran, M. (2008). *Taşıyanın konşimento içeriğinden sorumluluğu*. İstanbul.

Deniz, İ. (1982). *Konteyner taşımacılığı ve hukuki sorunları*. İstanbul, Fakülteler.

Giermann, H. A. (2004). *Evidentary value of bills of lading and estoppel*. Münster.

Girvin, S. (2011). *Carriage, of Goods By Sea*. New York.

Greiner, E. (1997). *Edi and the traditional bill of lading*. University of Capetown LLB Research Option.

Sait Gürbüz & Faruk, Araştırma Yöntemleri (Ankara: Seçkin,2017),183-184.

Harvey, W. (1996). *Chartering documents*. London: Lloyd's of London Press.

Hickey, W. P. (1971). Legal problems relating to combined transport and barge carrying vessels. *Tulane Law Review*. Hill, C. Maritime Law. 2nd ed.

İrge-Erdoğan, B. (37). Milletlerarası özel hukukta deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin genel değerlendirme. *MHB*. 37(2): 651-694

Kara, H. (2017). Deniz Ticaretinde Blok zincir temelli elektronik konşimento ve Siber Güvenlik. Kara, H. (2019). *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*. 37:75-106.

Karan, H. (2004). Denizde eşya taşıma sözleşmesi ile konşimento arasındaki ilişki. *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*. 20(4):153-165.

Karan, H. (2004). *Blok zincir temelli elektronik konşimento*. Ankara:Turhan Kitabevi.

Karslı, A. (2014). *Medeni muhakeme hukuku*. 4. Baskı, Alternatif Yayıncılık.

Kender, R., Çetingil, E. & Yazıcıoğlu, E. (2012). *Deniz ticareti hukuku temel bilgiler*. İstanbul.

Kindred, H. M. (1988). Modern methods of processing overseas trade. *J. World Trade*. 22(5), 5-17.

Kubilay, H. & Akıntürk, E. (2001). Blok zincir temelli elektronik konşimento, Prof. Dr. Hayri Domaniç'e 80. Yaş Günü Armağanı. İstanbul: Beta.

McLaughlin, Chester B. (1926). The evolution of the ocean bill of lading. *Yale Law Journal*.35.

Meral, Y. (2018). *Documentary risk in international trade*. In Strategic Design and Innovative Thinking in Business Operations (413-431). Springer, Cham.

Meral, Y. (2020). Uluslararası ticaret ve blok zincir temelli elektronik konşimentonun (BOLERO) rolü. *Anemon Muş Alparslan Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*.8(1) 171 – 178.

Mitchell, A. (1990). *Bills of lading*. 2. Ed., New York.

Murray, D. E. (1983). History and development of the bill of lading. *University of Miami Law Review*. 37.

Olawoyin, A. A. (2004). The phantom of the bills of lading act, 1855, lives on: enforcing ownership and contractual rights under bills of lading in nigeria. *Journal of African Law*.47.

Ölçer, F. & Özyılmaz, A. (2007). Elektronik ticaret ve sanal organizasyonlarda uygulanması. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yayınları*. 12(2), 68-69.

Öztan, F. (2017). Kıymetli evrak hukuku. Ankara:Turhan Kitabevi. 21. Baskı.

Parker, B. (2003). Liability for incorrectly clausing bills of lading. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*. 2: 201-208.

Pejovic, C. (2003). Clean bill of lading in contractsof carriage and contracts of sale: same name but different meaning. *Jounal of International Commercial Law*.2(1).

Pulaşlı, H. (2017). Kıymetli Evrak Hukukunun Esasları. Ankara:Adalet Yayınevi. 5. Baskı.

Reynolds Q. C, F. (2010). Transport documents under the international conventions. Thomas, D. R.: *The Carriage of Goods by Sea Under The Rotterdam Rules*. Londra.

Sözer, B. (2002). *Elektronik Sözleşmeler*. İstanbul: Beta.

Sözer, B. (2006). Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi. *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. 3(1): 185-373.

Svensson, B. (2010). *Electronic bill of lading*. University of Lund, Faculty of Law, Master Thesis. University of Lund.

Todd, P. (2013). *Bills of lading and bankers' documentary credits (maritime and transport law library)*. Informa Law, Taylor & Francis.

Türkel, D. T. (2007). *Türk ispat hukuku açısından konşimentonun navlun sözleşmesini ispat fonksiyonu üzerine bazı notlar*. İstanbul.

Ugwuokpe, K., S. (2016). *The bill of lading in an era of electronic commerce: legal developments and the reform options for nigeria*. Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree of Master of Laws at Dalhousie University, Halifax.

United Nations Conference on Trade and Development Secretariat (1971). Bills of lading;. New York: United Nations.

Ülgen, H., Helvacı, M., Kendigelen, A., KAYA, A. (2017). *Kıymetli evrak hukuku*. 10. Baskı. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.

Ülgener, F. (2000). *Çarter sözleşmeleri, genel hükümler*. İstanbul: Der.

Williams, S. M. (1991). Something old, something new: The bill of lading, in the days of EDI. *Transnational Law and Contemporary Problems*, 555.

Yazıcıoğlu, E., Çetingil, E., Kender, R. (2016). *Deniz ticareti hukuku-temel bilgiler* (Cilt I), 14. Baskı. İstanbul:On İki Levha Yayıncılık.

https://tim.org.tr/files/downloads/TIM_Kuresel_Gelismeler_Bulteni/T%C4%B0M%20K%C3%BCresel%20Sekt%C3%B6rel%20Geli%C5%9Fmeler%20B%C3%BClteni%2016-28%20%C5%9Eubat%202022.pdf 12.07.2022

<https://www.shippingandfreightresource.com/electronic-bill-of-lading-are-you-and-your-country-ready-for-it-part-3/> 12.07.2022

<https://bctr.org/wp-content/uploads/2021/04/10-Tedarik-Zincirleri-ve-Uluslararası-Ticaret-ic%CC%A7in-Blok-Zinciri.pdf> 19.07.2022

<https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/haberler/bimco-ve-intertanko-scrubber-sistemi-bulunan-gemilere-iliskin-sorular-ve-cevaplar-kilavuzu-yayimladi-hk-kilavuzu-yayimladi-hk--1585-1> 15.08.2022

<https://dcsa.org/newsroom/resources/future-international-trade-alliance/> 15.08.2022

<https://bctr.org/bctr-rapor-u%cc%88lkemizde-blozincirin-uluslararası-ticarette-kullanimina-yonelik-calisma-raporu-ve-politika-onerileri-24007/> 17.08.202

ÖZGEÇMİŞ

Dilara AKTAŞ

İlk, orta öğretim ve lise eğitimimi Ege’de tamamlayıp üniversite eğitimimi Beykoz Lojistik Meslek Yüksekokulu’nda okul birincisi olarak tamamladım. Daha sonra Arel üniversitesinde lisans eğitimimi tamamladım.

Mezun olduktan sonra Customer Service Specialist olarak işe başladım. Şuanda Customer Service Manager olarak devam etmekteyim.