OZGURKONAKCİ.COM · LOJİSTİK REHBERİ · 09

Konşimento uygulamada

Konşimentonun malı temsil etmesi ama mülkiyeti göstermemesi, yükleme tarihi ve on board şerhi, temiz ve şerhli konşimento, standart klozlar, nüsha sayısı ve yeniden düzenleme: TTK, Lahey-Visby ve UCP 600'e göre

Hazırlayan: Özgür Konakcı · Seviye: Orta · Sürüm: 17 Kasım 2026

Çevrimiçi ve interaktif sürüm: **https://ozgurkonakci.com/rehber/konsimento-uygulamada/**

KISA CEVAP

Konşimento malı temsil eden bir belgedir: meşru hamiline malı teslim alma hakkı verir, ama mülkiyetin kime geçtiğini satış sözleşmesi belirler. Akreditifte yükleme tarihi, konşimentoda tarihli bir on board şerhi varsa şerhin tarihi, yoksa düzenleme tarihidir; "received for shipment" konşimentoda şerh her zaman gerekir. Konşimentoyu geriye tarihlemek ya da hasarlı yük için LOI karşılığında temiz konşimento düzenlemek dolandırıcılık sayılır. Taşıyan, kontrol edemediği ya da yanlış olduğundan şüphelendiği bilgiye çekince koymak zorundadır (TTK md. 1239); SLAC ve STC kayıtlarını bankalar kabul eder (UCP 600 md. 26). Düzenlenmiş bir konşimentoyu düzeltmek, switch ya da bölmek için önce tam setin taşıyana geri verilmesi gerekir.

Önce kısa bir not

Bu sayfa bilgilendirme amaçlıdır, hukuki görüş değildir. Bir konşimentonun sonuçları; arka yüzdeki şartlara, uygulanacak hukuka ve varsa akreditif metnine bağlıdır. Somut bir işte taşıyanın şartlarını ve bankanızın talimatını esas alın; uyuşmazlık ihtimali varsa deniz ticareti hukukunda çalışan bir avukattan görüş alın.

Önce bir ayrım: konşimento malı temsil eder, mülkiyeti göstermez

Bu sayfa, konşimentonun türlerini, alanlarını ve teslim yollarını bildiğinizi varsayar. Bu temeller Konşimento (bill of lading) sayfasında anlatılıyor. Ödeme yöntemine ve malın yolda satılıp satılmayacağına göre hangi teslim yolunun seçileceğini de oradaki karar tablosunda bulabilirsiniz. Burada operasyonda en çok soru doğuran ayrıntılara bakıyoruz: tarihler, şerhler, klozlar, nüsha sayısı ve konşimentonun yeniden düzenlenmesi.

Türk Ticaret Kanunu'na (TTK) göre konişmento, taşıma sözleşmesinin yapıldığını ve eşyanın teslim alındığını ya da gemiye yüklendiğini gösterir. Taşıyan, eşyayı ancak senedin ibrazı karşılığında teslim etmekle yükümlüdür (md. 1228). Senedin meşru hamili eşyayı teslim almaya yetkilidir (md. 1230). Konişmentonun yetkili kişiye teslimi, eşyanın teslimi gibi sonuç doğurur; Kanun bu noktada Türk Medeni Kanunu'nun zilyetlik ve rehin hükümlerine

(TMK md. 957 ve 980) gönderme yapar (md. 1234). Konşimentonun İngilizcede "document of title", Türkçede **malı temsil eden belge** (kıymetli evrak niteliğinde bir emtia senedi) diye anılmasının nedeni budur.

Ancak konşimentoyu elinde tutmak, malın sahibi olmak demek değildir. Konşimento malın zilyetliğini ve teslim alma hakkını temsil eder. Mülkiyetin kime ve ne zaman geçtiği ise satış sözleşmesine ve ona uygulanan hukuka bağlıdır. Örneğin İngiliz Sale of Goods Act 1979'a göre mülkiyet, tarafların geçmesini amaçladığı anda geçer (md. 17). Konşimento satıcının emrine düzenlenmişse, satıcının malı üzerindeki tasarruf hakkını saklı tuttuğu varsayılır (md. 19). Incoterms ve Viyana Satım Sözleşmesi de mülkiyet sorusunu çözmez; ayrıntı Satış sözleşmesi ve CISG bölümünde.

Soru	Neye bakılır?	Dayanak
Varışta malı kim teslim alır?	Konşimentonun meşru hamili. Birden çok nüsha varsa bir nüshanın meşru hamili.	TTK md. 1230
Taşıyana karşı hangi şartlar geçerli?	Hamil ile taşıyan arasında konşimento; taşıtan ile taşıyan arasında navlun sözleşmesi.	TTK md. 1237
Konşimentoyu kim düzenlemiş sayılır?	Konşimentoyu taşıyan sıfatıyla ya da kendi adına imzalayan kişi taşıyan sayılır. Taşıyanın kimliği belli değilse donatan taşıyan sayılır.	TTK md. 1238
Mal kimin mülkü?	Satış sözleşmesi ve ona uygulanan hukuk. Bedel ödenene kadar mülkiyetin satıcıda kalmasını istiyorsanız sözleşmeye ayrıca yazın.	Satış sözleşmesi

Forwarder'ın kendi adına düzenlediği konşimentoda (HBL) bu ayrım önemlidir: belgeyi taşıyan sıfatıyla imzalayan forwarder, yük ilgilisine karşı taşıyan konumuna geçer. Aracı ile taşıyan arasındaki sorumluluk farkı Acente mi, taşıyıcı mı? bölümünde anlatılıyor.

Tarihler: düzenleme tarihi, yükleme tarihi ve on board şerhi

Bir konşimentoda birden fazla tarih bulunabilir: belgenin düzenlendiği tarih, yükün teslim alındığı tarih ve yükleme şerhinin (on board notation) tarihi. Akreditifte ve satış sözleşmesinde önemli olan çoğu zaman **yükleme tarihidir**, geminin limandan kalkış tarihi değil. TTK md. 1229'daki içerik listesi de teslim alma tarihini ve düzenleme yeri ile tarihini sayar; kalkış tarihini saymaz.

- **Gemiye yüklendi (shipped on board) konşimentosu:** Malın fiilen gemiye yüklendiği tarihi taşır. Yükleme birkaç gün sürerse yüklemenin tamamlandığı gün esas alınır.
- **Yüklenmek üzere teslim alındı (received for shipment) konşimentosu:** Taşıyanın malı teslim aldığı tarihi taşır; bu tarih yüklemeden önce olabilir. Konteyner yükünde, yükleme deposunda (depot) düzenlenen konşimentolar çoğunlukla bu türdendir. Kanun da bu belgeye yükleme zamanı ve geminin adı şerh edilirse onu yükleme konşimentosu hükmünde sayar (TTK md. 1228; Lahey-Visby Kuralları md. III(7)).
- **Akreditif açısından:** UCP 600 md. 20(a)(ii)'ye göre konşimentonun düzenleme tarihi yükleme tarihi sayılır; belgede tarihli bir on board şerhi varsa şerhin tarihi yükleme tarihi sayılır.

Şerhin ne zaman gerektiğini, ICC Bankacılık Komisyonu'nun 2010 tarihli on board şerhi tavsiyesi ayrıntılı olarak açıklar. Özeti:

Belgede ne yazıyor?	Tarihli on board şerhi gerekir mi?	Yükleme tarihi sayılan
Önceden basılı "received for shipment"	Evet, her zaman	Şerhin tarihi
Önceden basılı "shipped on board"; ön taşıma aracı gösterilmemiş	Hayır. Kabul yeri yükleme limanından farklı olsa da gerekmez.	Düzenleme tarihi
Önceden basılı "shipped on board"; ön taşıma aracı (kamyon, tren) gösterilmiş	Evet; gemi adı ve yükleme limanıyla birlikte	Şerhin tarihi
Gemi adı "intended vessel" olarak yazılmış	Evet; tarih ve fiilen yükleme yapılan geminin adıyla	Şerhin tarihi
Yükleme limanı "intended" olarak yazılmış	Evet; liman, tarih ve gemiyle. Ya da "intended" sözcüğü taşıyan veya acentesinin onayıyla silinir.	Şerhin tarihi

Tavsiye metni, şerhin ayrıca imzalanması ya da paraflanması gerekip gerekmediği konusuna girmez. Bu nedenle akreditif metninin ve bankanızın bu konuda ne beklediğini önceden sorun. Akreditiflerde orijinal taşıma belgelerinin, akreditif aksini söylemiyorsa, yükleme tarihinden sonra en geç 21 takvim günü içinde ve her durumda akreditifin geçerlilik süresi içinde ibraz edilmesi gerekir (UCP 600 md. 14(c)). Yani yükleme tarihi, ibraz süresinin de başlangıcıdır.

Geriye ya da ileriye tarihleme

Akreditifteki son yükleme tarihi kaçacak olduğunda, konşimentonun birkaç gün geriye tarihlenmesi istenebilir. Bu bir "esneklik" değildir. P&I kulüplerinin ve taşıma aracılarının sorumluluk sigortacılarının yayınlarına göre akreditifteki tarihi tutturmak için konşimentoyu bilerek geriye tarihlemek dolandırıcılıktır; iki üç günlük kaydırma da bu niteliği değiştirmez. Böyle bir talep karşılığında verilen tazmin taahhüdü (LOI) bir hileyi desteklediği için koruma sağlamaz; P&I kurallarında da yanlış tarihli konşimentodan doğan sorumluluk teminat dışında tutulabilir. Satış sözleşmesi açısından da yanlış tarihli konşimento, alıcıya belgeyi reddetme hakkı verebilir. Yükleme gecikecekse doğru yol, alıcıdan akreditifte son yükleme ve geçerlilik tarihlerinin uzatılmasını istemektir.

Temiz ve şerhli konşimento: şerh ne zaman, nasıl düşülür?

Taşıyan, konşimentodaki cins, işaret, adet, ağırlık ya da miktar beyanlarının gerçeğe uymadığını biliyorsa, bundan haklı olarak şüpheleniyorsa ya da bunları kontrol etme imkânı yoksa, konşimentoya bunu açıklayan bir **çekince (şerh)** koymak zorundadır. Taşıyan eşyanın dışarıdan görünen hâlini belirtmezse, eşyanın görünüşte iyi durumda teslim alındığı kabul edilir (TTK md. 1239). Lahey-Visby Kuralları da aynı yaklaşımı izler: konşimento malın yazıldığı gibi teslim alındığına ilk bakışta delildir; belge iyi niyetli üçüncü kişiye devredildikten sonra taşıyan aksini ispat edemez (md. III(3) ve III(4)).

Buradan iki sonuç çıkar. Birincisi, taşıyan için şerh bir tercih değil, gerçeği kayda geçirme yükümlülüğüdür. İkincisi, temiz konşimento alıcıya ve bankaya güçlü bir güvence verir; çünkü iyi niyetli hamile karşı "mal aslında hasarlıydı" savunması kapanır.

- **Şerhin kapsamı:** P&I kulübü rehberlerine göre kaptandan beklenen, uzman olmayan makul bir gözlemcinin görebileceği kusurları kaydetmesidir: yırtık ambalaj, ıslaklık, pas, ezik gibi. Ayrı bir ekspertiz raporu tek başına

yeterli şerh sayılmaz; rapor ancak her konşimentoya eklenir ve sayfaları konşimentonun parçası olarak numaralanırsa şerh yerine geçebilir.

- **Kaptan makbuzu:** Yükleme sırasında kaydedilen kusurlar önce kaptan makbuzuna (mate's receipt) yazılır ve konşimentoya oradan geçer. Makbuzun işlevi Orijinal set, ciro ve switch konşimento bölümünde anlatılıyor.
- **Bankalar:** UCP 600 md. 27'ye göre bankalar yalnız temiz taşıma belgesini kabul eder. Temiz belge, malın ya da ambalajın kusurlu olduğunu açıkça bildiren bir kayıt içermeyen belgedir. Akreditif "clean on board" istese bile "clean" sözcüğünün belgede yazması gerekmez.

Temiz konşimento karşılığında LOI istenirse

Uygulamada en sık rastlanan baskı, hasarlı yük için "şerhsiz konşimento verin, biz de size tazmin taahhüdü verelim" talebidir. İngiliz mahkemeleri, bilinen bir kusura rağmen temiz konşimento düzenlemeyi alıcılara karşı hile saymış ve bu amaçla verilen taahhüdün hukuken uygulanamayacağına karar vermiştir. P&I kulüpleri de böyle bir LOI'nin kaybolan sigorta teminatını geri getirmediğini vurgular. TTK md. 1241 de benzer bir sonuç öngörür: yükletenin, temiz konşimento yüzünden taşıyanın uğrayacağı zararı karşılama taahhüdü iyi niyetli üçüncü kişilere karşı geçersizdir. Taşıyan üçüncü kişileri aldatma amacı güdüyorsa taahhüt taraflar arasında da geçersizdir; taşıyan bu durumda konşimentodaki kayıtlara güvenen üçüncü kişilere karşı md. 1186'daki sorumluluk sınırlarından yararlanamaz.

Deneyimimize göre ihracatçı için doğru yol, sorunu yükleme öncesinde çözmektir: hasarlı kolileri değiştirmek ya da yeniden ambalajlamak, şerhin metnini görmek ve gerçeği yansıtıp yansıtmadığını taşıyıcıyla konuşmak. Şerh kaçınılmazsa akreditifli işlemde alıcıya ve bankaya hemen haber verin; belgeler uygunsuz sayılacağı için ödeme ancak alıcının uygunsuzluğu kabul etmesiyle yürür.

FCL'de SLAC, STC, güverte ve ağırlık kayıtları

FCL'de "said to contain" ve "shipper's load and count" kayıtlarının konşimentoyu şerhli yapmadığı FCL'de "said to contain" ne demek? bölümünde anlatılıyor. Burada bu kayıtların banka ve sorumluluk açısından sonuçlarına bakıyoruz.

- **Bankalar kabul eder:** UCP 600 md. 26(b), "shipper's load and count" ve "said by shipper to contain" gibi kayıtlar taşıyan taşıma belgelerini kabul edilebilir sayar. Bu kayıtlar akreditifte uygunsuzluk sebebi değildir.
- **Güverte:** Aynı maddenin (a) bendine göre taşıma belgesi malın güverteye yüklendiğini ya da yükleneceğini göstermemelidir. "Güverteye yüklenebilir" diyen genel bir kayıt ise kabul edilir. Flat rack ya da open top gibi güverteye gidecek bir yük taşıyorsanız akreditifin buna izin verdiğinden emin olun. Güverte yükünü ambar yükü gibi göstermek ya da güverte kaydını atlamak ise taşıma aracılarının sorumluluk sigortacısının yayınlarında açıkça kaçınılması gereken uygulamalar arasında sayılır.
- **Güverte yükünde sorumluluk:** TTK md. 1244, canlı hayvanları ve güvertede taşınan eşyayı, taşıyanın sorumluluğunu daraltan kayıtları yasaklayan emredici kuralın dışında tutar. Bu yüzden güverte yükünde konşimentonun şartlarını ayrıca okuyun ve kargo sigortanızı buna göre kurun.

Ağırlık ve miktar: beyan kimin sorumluluğunda?

Konşimentodaki işaretler, koli sayısı, miktar ve ağırlık yükletenin yazılı beyanına dayanır. Lahey-Visby Kuralları'na göre yükleten bu bilgilerin doğruluğunu garanti etmiş sayılır ve yanlışlıktan doğan zararı taşıyana tazmin eder (md. III(5)). TTK md. 1145'e göre de taşıtan ve yükleten, eşya hakkında tam ve doğru beyanda bulunmakla yükümlüdür ve beyanın yanlış olmasından doğan zarardan taşıyana karşı sorumludur; Kanun, zarar gören diğer kişilere karşı sorumluluğu ise kusura bağlar. Taşıyan rakamları kontrol edemiyorsa ya da doğruluğundan şüpheliyse "ağırlık bilinmiyor" (weight unknown) gibi bir çekince koyar.

Konşimentodaki ağırlık, konteynerin doğrulanmış brüt ağırlığından (VGM) ayrı bir kayıttır. VGM, SOLAS kapsamında yükleme öncesinde ayrıca bildirilir; ayrıntı VGM: doğrulanmış brüt ağırlık bölümünde. Bize göre en sağlıklı uygulama; konşimento, fatura, çeki listesi ve VGM beyanındaki ağırlıkları aynı tanımla (brüt, net, dara) ve aynı kaynaktan doldurmaktır. Koli sayısını yazmanın sorumluluk sınırına etkisi için Koli sayısı neden önemli? bölümüne bakın.

Arka yüz klozları ve kısa form konşimento

Konşimentonun ön yüzü yükü anlatır; arka yüzü ya da gönderme yapılan standart şartlar taşıma sözleşmesinin kurallarını koyar. Bu şartların çoğu taşıyandan taşıyana değişir, ama bazı klozlar sektörde standart hâle gelmiştir:

Kloz	Ne yapar?	Yük ilgilisi için anlamı
Paramount klozu (Clause Paramount)	Taşımaya hangi uluslararası sorumluluk rejiminin uygulanacağını belirler. BIMCO'nun 1997 tarihli genel Paramount klozu önce yükleme ülkesinde yürürlükteki Lahey-Visby Kurallarını, o ülkede yoksa varış ülkesindeki karşılık mevzuatı uygular. İkisi de yoksa Lahey-Visby uygulanır; ancak Lahey Kuralları zorunluysa onlar uygulanır.	Taşıyanın hangi sınırlarla sorumlu olduğunu bu kloz belirler. Klozda, taşıyanın sorumluluğunu yükleme öncesi, boşaltma sonrası, güverte yükü ve canlı hayvan için dışlayan hükümler de vardır; bunlar her ülkede geçerli sayılmayabilir.
Himalaya klozu	Taşıyanın savunmalarını ve sorumluluk sınırlarını onun çalışanlarına, acentelerine ve bağımsız alt yüklenicilerine (ör. yükleme-boşaltma şirketi, terminal) de uygular. BIMCO ile Uluslararası P&I Kulüpleri Grubu'nun ortak bir metni vardır.	Taşıyanı aşıp doğrudan terminal ya da yükleme-boşaltma şirketine karşı açılacak bir dava da aynı sınırlarla karşılaşır.
Both-to-blame (karşılıklı kusurlu çatma) klozu	İki geminin de kusurlu olduğu bir çatmada, ABD hukukundan doğabilecek bir durumda taşıyanın Lahey-Visby'deki seyir kusuru korumasını, yük ilgilisinden sözleşmeye dayalı bir tazmin hakkıyla güvenceye alır.	Çatma sonrası yük ilgilisinin karşı gemiden aldığı tazminatın bir kısmı dolaylı yoldan taşıyana yansıyabilir.
Müşterek avarya kaydı	Müşterek avaryanın hangi kurallara göre düzenleneceğini gösterir. TTK md. 1244, konşimentoya müşterek avarya kayıtları konulabileceğini açıkça kabul eder.	Müşterek avarya ilanında yük ilgilisinden teminat istenir. Ayrıntı Müşterek avarya bölümünde.
Hukuk ve yetki (ya da tahkim) şartı	Uyuşmazlığın hangi hukuka tabi olacağını ve nerede görüleceğini belirler.	Yük hasarı davasının nerede açılacağını belirler. Ayrıntı İngiliz mahkemeleri neden bu kadar sık yetkili? bölümünde.
Charter partiye gönderme	Charter partiye dayanarak düzenlenen konşimentoda charter şartlarını konşimentoya taşır.	TTK md. 1237'ye göre bu durumda devir sırasında charter partinin bir sureti yeni hamile verilmelidir; charter şartları hamile karşı da ileri sürülebilir.

Klozların sınırı: Taşıyan arka yüze istediğini yazamaz. TTK md. 1243, taşıyanın Kanun'dan doğan yükümlülüklerini önceden kaldıran ya da daraltan kayıtları geçersiz sayar; sorumluluğu genişleten kayıtlar ise geçerlidir. Lahey-Visby Kuralları md. III(8) de aynı yaklaşımı izler. TTK md. 1244 bu kuralın istisnalarını sayar: canlı hayvan, güverte yükü, olağan ticari taşıma dışındaki özel anlaşmalar ve eşyanın yüklenmesinden önceki ve boşaltılmasından sonraki dönem.

Kısa form (arka yüzü boş) konşimento: Bazı konşimentoların arka yüzü boştur; taşıma şartları belgede yazmaz, başka bir kaynağa (taşıyanın standart şartlarına) gönderme yapılır. UCP 600 md. 20(a)(v) bu tür belgeyi kabul eder ve bankaların taşıma şartlarının içeriğini incelemeyeceğini söyler. Yani banka şartları okumaz; o şartlarla bağlanacak olan sizsiniz. Bize göre yeni bir taşıyanla ya da forwarder'la ilk kez çalışırken gönderme yapılan şartları önceden isteyip okumak gerekir.

Nüsha sayısı, tam set ve teslim: 3/3 ne demek?

Taşıyan, yükleme konşimentosunu yükletenin istediği sayıda nüsha olarak düzenler. Bütün nüshalar aynı metni taşır ve kaç nüsha düzenlendiği belgede yazılır (TTK md. 1228). "3/3" ya da "full set" ifadesi, üç orijinal düzenlendiğini ve setin tamamının elde olduğunu anlatır. Ciro ve devrin işleyişi Orijinal set, ciro ve switch konşimento bölümünde.

Birden çok orijinalin pratikteki sonuçlarını Kanun ayrıntılı olarak düzenler:

- **Teslim:** Birden çok nüsha düzenlenmişse eşya, tek bir nüshanın meşru hamiline teslim edilir (md. 1230). Eşya, nüsha "teslim alındı" şerhi düşülerek taşıyana geri verilmesi karşılığında teslim edilir (md. 1236). Bir nüsha karşılığında teslim yapıldığında diğer nüshalar hükümsüz kalır.
- **Birden çok hamil:** Birden çok meşru hamil aynı anda başvurursa kaptan hepsinin istemini reddeder, eşyayı umumi ambara ya da güvenli bir yere bırakır ve hamillere bildirir (md. 1231). Teslimden önce birbirine zıt haklar ileri sürülürse, önce ciro edilip teslim edilmiş nüshanın hamili tercih edilir (md. 1235).
- **Yükletenin talimatı:** Emre yazılı konşimentoda yükletenin yükle ilgili talimatı (ör. malı geri istemek ya da başka birine teslim ettirmek) ancak bütün nüshalar geri verildiğinde yerine getirilir (md. 1232). Setin bir parçası başka ellerdeyse bu yol kapanır.
- **Akreditif:** UCP 600 md. 20(a)(iv)'e göre bankaya, konşimentoda yazan tam set ya da tek orijinal düzenlendiyse o tek orijinal sunulmalıdır.

Bize göre en riskli alışkanlık, setin bir nüshasını "kolaylık olsun" diye doğrudan alıcıya ya da malla birlikte göndermektir. Kanun tek nüshayla teslime izin verdiği için, bu nüshayı eline geçiren yükü bankadaki set beklenmeden çekebilir. Akreditifli işlemde ise tam set şartı karşılanamaz. Orijinal geç kalırsa ya da kaybolursa izlenecek yol Orijinal konşimento olmadan teslim: LOI ve banka teminatı sayfasında.

Düzeltme, switch ve bölünmüş konşimento: yeniden düzenlemenin kuralları

Düzenlemeden önce: taslağı onaylayın. Konteyner taşımacılığında konşimento, yükletenin gönderdiği yükleme talimatından (shipping instructions) hazırlanır. Konteyner hatlarının ortak dijital standartlarını yayımlayan DCSA'nın tarif ettiği akışta önce talimat gönderilir, taşıyan bir taslak yayımlar, yükleten taslağı onaylar ve belge ondan sonra düzenlenir. Taslak süresi içinde onaylanmazsa taşıyan taslağı kendisi onaylayıp belgeyi

düzenleyebilir. Düzenlemeden önce yapılan düzeltme, talimatın güncellenmesiyle çözülür; bu en ucuz ve en güvenli aşamadır.

Düzenlemeden sonra: önce set geri gelir. Düzenlenmiş bir konşimentoyu değiştirmek, aslında yeni bir belge düzenlemek demektir. Aynı standartta elektronik konşimentonun düzeltilmesi için belge önce taşıyana iade edilir, eski kayıt geçersiz kılınır ve yeni belge düzenlenir. Kâğıt konşimentoda bunun karşılığı tam setin taşıyana geri verilmesidir. Deneyimimize göre taşıyıcılar düzenlemeden sonraki düzeltmeler için çoğunlukla ayrı bir ücret alır; tarifeye önceden bakın.

İstek	Ne değişebilir?	Ne değişmemeli?	Ön koşul
Düzeltme (amend)	Hatalı yazılmış taraf adı, adres, ihbar tarafı gibi alanlar	Gerçek yükleme tarihi, gemi, yükleme limanı, mal tanımı ve miktar	Belge düzenlendiyse tam setin iadesi
Switch konşimento	Gönderici, alıcı, ihbar tarafı; meşru bir nedenle varış limanı	Yükleme limanı, yükleme tarihi, mal tanımı ve miktar	İlk setin tamamının geri alınıp iptal edilmesi; çoğu zaman banka ortak imzalı tazmin taahhüdü
Bölünmüş konşimento (split)	Miktarın birden çok belgeye dağıtılması ve alıcılar	Toplam miktar, mal tanımı, yükleme tarihi, yükleme ve boşaltma limanları	İlk setin tamamının iadesi ve iptali; her yeni belgede iptal edilen sete atıf

- **İki set aynı anda dolaşmamalı.** Taşıma aracılarının sorumluluk sigortacısı, ilk set geri alınmadan ikinci bir orijinal set düzenlemeyi en tehlikeli uygulama olarak niteler. Aynı yük için dolaşımda iki set olursa yanlış kişiye teslim iddiası kaçınılmaz hâle gelir ve bu tür iddialar çoğunlukla P&I teminatı dışında kalır.
- **Switch'te gerçek değişmez.** Switch'in meşru kullanım nedenleri konşimento sayfasında anlatılıyor. Burada altını çizmemiz gereken tek nokta: yükleme limanını ya da yükleme tarihini değiştirerek menşei veya gecikmeyi gizlemek, belgeyi bir üçüncü kişiyi aldatmanın aracına dönüştürür. P&I yayınlarına göre switch işlemlerinde yanlış teslim iddiaları için sigorta teminatı neredeyse her zaman zarar görür; bir üçüncü kişiyi aldatmak için yapılan düzenlemeler ise hukuken uygulanamayabilir.
- **Bölünmüş konşimento.** Yükün yolculuk sırasında birden çok alıcıya satılmasıyla istenir. Yeni belgelerdeki miktarların toplamı, ilk konşimentodaki miktara eşit olmalıdır. Taşıyanın böyle bir yükümlülüğü yoksa talep edenden tazmin taahhüdü alınması önerilir. Bazı işlemlerde konşimento bölünmek yerine her alıcı için ayrı bir gemi teslim emri (ship's delivery order) düzenlenir.

İmzadan ve bankaya vermeden önce kontrol listesi

Konşimento sayfasındaki En sık yapılan konşimento hataları listesi tanım, tarih, navlun kaydı ve taraf hatalarını sayıyor. Aşağıdaki liste bunları tekrar etmeden, taslak onayında ve bankaya ibrazdan önce bakılacak noktaları bir araya getiriyor.

Kontrol	Neye bakılır?	Dayanak
Taşıyan ve imza	Taşıyanın adı belgede açıkça yazıyor mu? Acente imzalıyorsa kimin adına imzaladığı belli mi?	UCP 600 md. 20(a)(i); TTK md. 1238
Belgeyi düzenleyen	Akreditif aksini söylemiyorsa belge taşıyan dışında bir tarafça da düzenlenebilir; yeter ki taşıma belgesi kurallarını karşılasın.	UCP 600 md. 14(l)

Kontrol	Neye bakılır?	Dayanak
Gönderici	Konşimentodaki gönderici akreditifin lehdarı olmak zorunda değildir. Akreditif belirli bir gönderici istiyorsa ona uyun.	UCP 600 md. 14(k)
Yükleme kaydı ve tarih	Gerekli durumlarda tarihli on board şerhi var mı? Tarih, akreditifteki son yükleme tarihinden önce mi?	UCP 600 md. 20(a)(ii); bu sayfadaki tarih tablosu
Gemi ve limanlar	"Intended" ibaresi kaldı mı? Aktarma varsa tek belge bütün taşımayı kapsıyor mu?	UCP 600 md. 20(a)(ii) ve 20(c); ICC 2010 tavsiyesi
Şerh	Malın ya da ambalajın kusurunu bildiren bir kayıt var mı? SLAC ve STC kayıtları sorun değildir.	UCP 600 md. 26(b) ve 27
Güverte	Belge malın güverteye yüklendiğini söylüyor mu? Söylüyorsa akreditif izin veriyor mu?	UCP 600 md. 26(a)
Koli, miktar ve ağırlık	Fatura, çeki listesi ve VGM ile tutarlı mı? Koli sayısı yazılı mı?	Lahey-Visby md. III(3) ve III(5); TTK md. 1145
Nüsha sayısı	Kaç orijinal düzenlendiği yazılı mı ve setin tamamı elinizde mi?	TTK md. 1228; UCP 600 md. 20(a)(iv)
Arka yüz ve şartlar	Arka yüz boşsa gönderme yapılan şartları okudunuz mu? Charter partiye gönderme var mı?	UCP 600 md. 20(a)(v); TTK md. 1237
İbraz süresi	Belgeler yükleme tarihinden sonraki 21 gün içinde ve akreditifin süresi dolmadan bankada olacak mı?	UCP 600 md. 14(c)

Elektronik konşimento kullanılıyorsa nüsha, ciro ve iade adımları kâğıt yerine bir platform üzerinden yürür. Hukuki çerçeve için Dijital lojistik ve elektronik konşimento (eBL) sayfasına bakın.

Rehberde nereden devam edilir?

- Konşimentonun türleri, alanları ve teslim yolları: Konşimento (bill of lading)
- Orijinal gecikince ya da kaybolunca: Orijinal konşimento olmadan teslim: LOI ve banka teminatı
- Konşimento, seawaybill, AWB, CMR ve CIM yan yana: Taşıma belgeleri karşılaştırması
- Akreditif süreci ve belge hataları: Ödeme yöntemleri ve akreditif
- Elektronik konşimento ve MLETR: Dijital lojistik ve elektronik konşimento (eBL)
- Sahte konşimento ve belge dolandırıcılığına karşı: Dış ticaret ve lojistikte dolandırıcılık
- Uyuşmazlık, yetki ve emsal kararlar: Deniz ticareti hukuku ve uyuşmazlıklar

Bu konu hangi derslerde işleniyor?

Taşıma belgeleri ve konşimento, incelediğimiz müfredatlarda 3 programda ayrı ders olarak, 24 programda ise başka bir dersin içinde işleniyor. Birkaç örnek:

- İzmir Ekonomi Üniversitesi — Lojistik Yönetimi (lisans) — Documentation in Logistics (LOG 208)

- Gaziantep Üniversitesi, Oğuzeli Meslek Yüksekokulu — Lojistik (ön lisans) — Lojistik Doküman Yönetimi (OMLP142)
- T.C. Millî Eğitim Bakanlığı — Ulaştırma Hizmetleri Alanı, Lojistik Dalı (meslek lisesi) — Lojistik Belgeler
- Kastamonu Üniversitesi — Uluslararası Ticaret ve Lojistik (lisans) — Ticari Belgeler ve Uluslararası Ticaret Belgeleri (AİS007), ders içi konu
- SUNY Maritime College — B.S. in International Transportation and Trade (lisans) — Import/Export & Traffic Management (GBTT 453), ders içi konu
- Irish International Freight Association (FIATA akrediteli) — FIATA Diploma in Freight Forwarding (sertifika) — Sea Freight, ders içi konu

Kendinizi test edin

1. Önceden basılı "received for shipment" ibaresi taşıyan bir konşimentoda tarihli on board şerhi yok. Bankaya ibraz edilirse ne olur? *(Cevap: Belge yüklemeyi göstermediği için akreditifte uygunsuz sayılır. Bu tür belgede tarihli on board şerhi her zaman gerekir ve yükleme tarihi şerhin tarihidir.)*
2. Akreditifteki son yükleme tarihi 10 Mart. Yükleme 12 Mart'ta tamamlanacak. Alıcı "konşimentoyu 10 Mart tarihli düzenletin" diyor. Ne yapmalısınız? *(Cevap: Kabul etmemelisiniz. Bilerek geriye tarihleme dolandırıcılıktır. Akreditifte tarihlerin uzatılmasını isteyin.)*
3. Konşimento 3/3 düzenlendi; bir nüsha alıcıya kuryeyle gönderildi, iki nüsha bankada. Alıcı ödeme yapmadan yükü çekebilir mi? *(Cevap: Evet, bu risk vardır. Kanun tek nüshanın meşru hamiline teslime izin verir; bu yüzden setin bir parçasını doğrudan alıcıya göndermek bankanın teminatını boşa çıkarır.)*
4. Arka yüzü boş bir konşimentoyu banka kabul eder mi; şartları kim okur? *(Cevap: Kabul eder; UCP 600 bankaların taşıma şartlarının içeriğini incelemeyeceğini söyler. Şartlarla bağlanacak olan yük ilgilisi olduğu için gönderme yapılan şartları sizin okumanız gerekir.)*

Sık sorulan sorular

Konşimento mülkiyet belgesi midir?

Hayır. Konşimento malı temsil eden bir belgedir: meşru hamiline malı teslim alma hakkı verir ve devri malın zilyetliğinin devri gibi sonuç doğurur. Malın mülkiyetinin kime ve ne zaman geçtiği ise satış sözleşmesine ve ona uygulanan hukuka bağlıdır.

"Shipped on board", "loaded on board" ya da "on board" yazması fark eder mi?

Bankalar ifadenin sözcüğüne değil, belgenin malın adı belli bir gemiye, belirtilen yükleme limanında yüklendiğini gösterip göstermediğine bakar (UCP 600 md. 20(a)(ii)). Önceden basılı ibarenin devamındaki sözcükler, örneğin "on board"un bir kara aracını kastettiğini söyleyen bir kayıt, tarihli şerh gerekip gerekmediğini değiştirebilir.

Gemi kalktıktan birkaç gün sonra düzenlenen konşimentoda yükleme tarihi ne olur?
Belgede tarihli bir on board şerhi yoksa UCP 600'e göre düzenleme tarihi yükleme tarihi sayılır. Geç düzenlenen bir belgede gerçek yükleme tarihinin görünmesi için tarihli on board şerhi bulunmalıdır. Şerhin tarihi gerçek yükleme tarihi olmalıdır; kalkış tarihi ya da istenen bir tarih değil.

Hasarlı yük için temiz konşimento karşılığında LOI verebilir miyim?
Vermemelisiniz. Bilinen bir kusura rağmen temiz konşimento düzenlemek alıcılara karşı hile sayılır; bu amaçla verilen taahhüt uygulanamayabilir ve taşıyanın P&I teminatını da geri getirmez. TTK md. 1241'e göre böyle bir taahhüt iyi niyetli üçüncü kişilere karşı zaten geçersizdir.

HBL ile MBL'deki tarihler farklı olabilir mi?
Bize göre iki belge aynı fiili yüklemeyi anlatıyorsa yükleme tarihi de aynı olmalıdır. Fark çoğunlukla HBL'nin depoda "received for shipment" olarak düzenlenip sonradan şerh edilmemesinden doğar. Akreditifte bankaya sunulan belge HBL ise, onda tarihli on board şerhinin ve gerçek gemi adının bulunması gerekir.

KAYNAKLAR

Ticaret Bakanlığı (Aydın Ticaret İl Müdürlüğü) — 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu metni (md. 1145, 1186, 1228–1245) — https://aydin.ticaret.gov.tr/data/5d91fe5b13b876a92027f370/6102%20Say%C4%B1l%C4%B1%20T%C3%BCrk%20Ticaret%20Kanunu.pdf
legislation.gov.uk — Carriage of Goods by Sea Act 1971, Ek: Lahey-Visby Kuralları md. III — https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1971/19/schedule/crossheading/3/enacted/data.pdf
legislation.gov.uk — Sale of Goods Act 1979, md. 17 ve 19 (mülkiyetin geçmesi, tasarruf hakkının saklı tutulması) — https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1979/54/part/III/crossheading/transfer-of-property-as-between-seller-and-buyer
UCP 600 metni (ICC Yayın No. 600; Sofya Üniversitesi ders materyali kopyası) — md. 14, 17, 20, 26, 27 — https://elearn.uni-sofia.bg/mod/resource/view.php?id=52488
ICC Bankacılık Komisyonu — On board şerhine ilişkin tavsiyeler (Belge 470/1128rev final, 22.04.2010) — https://library.iccwbo.org/tfb/ps/Recommendations-of-the-Banking-Commission-in-respect-of-the-requirements-for-an-On-board-Notation.pdf
Gard — The date of the bill of lading (2009) — https://gard.no/insights/the-date-of-the-bill-of-lading/
ITIC — Issuance of bills of lading (1998; tarih, şerh, ikinci set ve sahte konşimento uyarıları) — https://www.itic-insure.com/our-publications/intermediary/issuance-of-bills-of-lading-2879/
UK P&I Club — Letters of indemnity (10.09.2020; temiz konşimento karşılığında LOI) — https://www.ukpandi.com/news-and-resources/briefings/2020/letters-of-indemnity/
West of England P&I — Bills of Lading 2: Letters of Indemnity (2018; switch ve yanlış tarih) — https://www.westpandi.com/getattachment/6ef545bc-e311-41bf-9aee-79215e90463f/p-i_guide_bills_of_lading_2_4pp_v2_lr.pdf
West of England P&I — Loadport bills of lading: condition, quantity and club cover (şerh ve ağırlık) — https://www.westpandi.com/getattachment/a5e211b6-d5a6-4dab-b3b5-8c8d41484ce5/p-i_guide_bills_of_lading_3_4pp_v2_lr.pdf
Standard Club — Split bills of lading and ship's delivery orders (12.12.2018) — https://standard-club.com/knowledge-news/web-alert-split-bills-of-lading-and-ships-delivery-orders-1025
BIMCO — Paramount Clause General 1997 — https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-clauses/current-clauses/paramount_clause_general_1997/
BIMCO — International Group of P&I Clubs/BIMCO Himalaya Clause — https://bi-cd02.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/international_group_of_pi_clubs_himalaya_clause
Skuld — Protective clauses (Paramount, Both-to-Blame, New Jason) — https://www.skuld.com/topics/library/clause-library/clause-library/protective-clauses/
Skuld — Both-to-Blame Collision Clause — https://www.skuld.com/topics/library/clause-library/clause-library/both-to-blame-collision-clause/
DCSA — Bill of Lading 3.0: kullanım senaryoları (taslak onayı, düzeltme için iade) — https://dcsa.org/standards/bill-of-lading/documentation-bill-of-lading-3/bill-of-lading-3-use-cases
Kulaçoğlu Hukuk Bürosu — Konişmento nedir, türleri ve hukuki niteliği — https://kulacoglu.av.tr/konismento-nedir-turleri-ve-hukuki-niteligi/

Bu rehber eğitim amaçlıdır ve yazarın kişisel görüşlerini yansıtır; çalıştığı ya da daha önce çalıştığı kurumların görüşü değildir. Sözleşme, gümrük ve finans kararlarında güncel resmî kaynaklara ve uzmanlara başvurun. Incoterms® Uluslararası Ticaret Odası'nın (ICC) tescilli markasıdır.

© 2026 Özgür Konakcı · ozgurkonakci.com. Bu belge, kaynak (ozgurkonakci.com) gösterilerek eğitim amaçlı paylaşılabilir ve çoğaltılabilir; ticari amaçla kullanılamaz.