BİR İMZANIN ARDINDAN: AKRA KONVANSİYONU VE TÜRKİYE

27 Eki 2026 · Abdurrahman Ozalp – ICC Türkiye Bankacılık Komisyonu Başkanı

İmza

26 Ekim 2026'da Gana'nın başkenti Akra'da, uluslararası ticaret hukukunun son yıllardaki en önemli metinlerinden biri imzaya açıldı. Birleşmiş Milletler Cirolanabilir Kargo Belgeleri Sözleşmesi, ya da yaygın adıyla Akra Konvansiyonu, ilk gün 26 ülkenin imzasını aldı.

Tören, UNCITRAL'in 60. kuruluş yıl dönümüne denk getirildi. UNCITRAL Sekreteri Anna Joubin-Bret sözleşmeyi imzaya açtı. İlk imzayı ev sahibi Gana attı, ardından 25 ülke daha imzaladı. Bu sayı, organizatörlerin beklediği "10'dan fazla" ülkenin çok üzerinde.

Ancak imza listesine dikkatle bakınca bir eksiklik hemen göze çarpıyor: ne ABD var, ne Avrupa Birliği, ne de herhangi bir G7 ülkesi. Türkiye de listede yok. Bu yazıda sözleşmenin ne getirdiğini, imza haritasının ne söylediğini ve Türkiye'nin bu tabloda nerede durması gerektiğini ele alıyorum.

Akra Konvansiyonu ne getiriyor?

Sözleşme, deniz konimentosunun yüzyıllardır sağladığı imkanları karayolu, demiryolu ve havayolu taşımacılığına da taşıyor. Bunu "Cirolanabilir Kargo Belgesi" (Negotiable Cargo Document, NCD) adı verilen yeni bir belge türüyle yapıyor. BM Genel Kurulu metni 15 Aralık 2025'te 80/162 sayılı kararla kabul etti. Metin, UNCITRAL'in VI No'lu Çalışma Grubu'nda altı oturum süren müzakerelerin ürünü.

Bugün karayolunda CMR hamule senedi, demiryolunda CIM senedi, havayolunda ise hava yolu konimentosu (AWB) kullanılıyor. Bu belgelerin hiçbiri malı temsil eden kıymetli evrak niteliğinde değil, yani ciro edilerek devredilemiyor. Akra Konvansiyonu bu boşluğu dört temel unsurla dolduruyor:

- **Her taşıma modu için tek belge:** NCD, malın taşıyıcıya teslim edildiği noktadan varış yerine kadar tüm yolculuğu kapsıyor. Mal kamyondan trene, trenden gemiye geçse de belge değişmiyor.
- **Yoldaki malın satılabilmesi ve teminat olarak kullanılabilmesi:** Belgeyi ciro ederek devreden, malın mülkiyetini de devretmiş oluyor. Böylece mal henüz yoldayken satılabiliyor ya da bankaya teminat gösterilebiliyor.
- **Elektronik belgenin hukuken eşdeğer sayılması:** Elektronik NCD (eNCD), kağıt belgeyle aynı hukuki sonucu doğuruyor. Yaklaşım teknoloji tarafsız ve UNCITRAL'in Devredilebilir Elektronik Kayıtlar Model Kanunu (MLETR) ile uyumlu.
- **Mevcut rejimlere dokunmaması:** Sözleşme taşıma belgesini düzenlemiyor ve CMR, COTIF/CIM ya da Montreal'deki taşıyıcı sorumluluk rejimlerini değiştirmiyor. NCD düzenlenmesi de zorunlu değil, taşıma operatörü ile gönderenin anlaşmasına bağlı.

Bir ticaret finansmanı uzmanı olarak benim için en kritik nokta, belgenin bankalar açısından yarattığı yeni imkan. Bugün karayoluyla taşınan bir sevkiyatı akreditif ya da vesaik mukabili tahsil işleminde güvenli teminat olarak kullanmak zor, çünkü kara/demir/havayolu taşıma belgeleri hamule senedidir ancak mal üzerinde hak sağlamıyor. NCD ile bu durum değişiyor: belgeyi elinde tutan banka, mal üzerinde konşimentodakine benzer bir kontrol elde ediyor.

Sözleşme, 10. onay belgesinin BM Genel Sekreterliği'ne tevdiinden 180 gün sonra yürürlüğe girecek. İmza tek başına bağlayıcı değil, taraf olma niyetini gösteriyor. Bağlayıcılık, her ülkenin kendi anayasal sürecini tamamlayıp onay belgesini tevdi etmesiyle doğuyor.

İmza haritası ne söylüyor?

İlk gün imza atan 26 ülkenin 18'i Afrika'dan. Geri kalanlar Latin Amerika, Karayipler ve Asya'dan geliyor:

Bölge	Ülke sayısı	İmzacılar
Afrika	18	Gana, Burkina Faso, Cabo Verde, Cibuti, Demokratik Kongo Cumhuriyeti, Fildişi Sahili, Gabon, Gambiya, Gine, Gine-Bissau, Komorlar, Moritanya, Nijerya, Ruanda, Sierra Leone, Güney Sudan, Tanzanya, Togo
Latin Amerika ve Karayipler	5	Dominika, Dominik Cumhuriyeti, Küba, Nikaragua, Venezuela
Asya ve Orta Doğu	3	Çin, Pakistan, Suudi Arabistan

Bu tablodan üç sonuç çıkıyor:

1. **Batı Afrika, Gana'nın diplomasisiyle öne çıkıyor.** Dokuz ECOWAS üyesinin imzası, Gana'nın Ekim başında ECOWAS ülkelerine yönelik düzenlediği bilgilendirme programının sonuç verdiğini gösteriyor. Burkina Faso, Ruanda ve Güney Sudan gibi denize kıyısı olmayan ülkeler ise sözleşmenin asıl hedef kitlesini oluşturuyor. Bu ülkelerin ihracatı limana ulaşana kadar uzun kara yollarından geçiyor ve bu aşamada finansmana erişim çok sınırlı.

2. **Çin, sürecin lokomotifi.** Süreci 2019'da BM'de başlatan ülke Çin. Joubin-Bret de törende Çin'e ayrıca teşekkür etti. İmzacıların önemli bir kısmı, Pakistan ve Cibuti gibi, Kuşak ve Yol projesinde Çin'in ortağı. Bu bağlantı tesadüf değil: Çin, Çin–Avrupa demiryolu taşımacılığında kullanılan demiryolu konimentosunu uluslararası hukuki zemine oturtmak için uzun süredir çalışıyor.

3. **Büyük ekonomiler neredeyse yok.** Listedeki büyük ekonomiler yalnızca Çin ve Suudi Arabistan yer alıyor ancak G7, AB, Hindistan, Brezilya, Rusya ve Türkiye listede yer almıyor. Kazakistan ve Özbekistan gibi Orta Asya ülkelerinin yokluğu da dikkat çekici, çünkü Çin–Avrupa kara koridorunun kilit ülkeleri bunlar.

Batı neden henüz masada yok?

ABD'nin veya Avrupa ülkelerinin imzalamama nedenini açıklayan resmi bir açıklama yok. Bu yüzden aşağıdaki nedenler bir değerlendirme. Bana göre ortada bilinçli bir reddetme durumu bulunmamaktadır. Bunun dört yapısal neden var:

AB'de karar Brüksel'den geçiyor. AB, bölgesel ekonomik entegrasyon örgütü olarak sözleşmeye kendi adına taraf olabilir. Taşımacılık AB ile üye devletler arasında paylaşılan bir yetki alanı. Bu yüzden Almanya'nın ya da Fransa'nın tek başına Akra'ya gidip imza atması beklenemezdi. Önce Komisyon önerisi ve Konsey kararıyla ortak bir pozisyon oluşması gerekiyor ve bu süreç genellikle aylar sürüyor.

Batı için aciliyet daha düşük. Batılı ekonomiler ticaretlerinin büyük kısmını deniz yoluyla, tecrübe edilmiş ve kendisini kanıtlamış olgun konşimento hukukları içinde yapıyor. Elektronik belgelerde de önde gidiyorlar: İngiltere 2023'te Elektronik Ticaret Belgeleri Yasası'nı çıkardı, Fransa ve Almanya da MLETR iç hukukuna aldı, Hollanda kısmen sadece konşimento için kabul etti. Konvansiyonun çözdüğü asıl sorun; uzun kara yollarında finansmana erişememek, bu da Afrika ve Orta Asya için çok daha önemli, Avrupa için çok acil gözükmüyor. Ancak şahsi görüşüm batılı ülkeler henüz konvansiyonu tam anlayamadılar. Ticari muhatapları NCD'yi kullanmaya başladıklarında kendileride zaten kullanmak durumunda kalacaklardır. Konvansiyonu kullanmak da çok zor değildir çünkü mevcut durumlara müdahale etmiyor, sorumluluk getirmiyor. Bunu ileride mecbur kaldıklarında dğerlendirecekler ve mecburen kabul edecekler yoksa konvansiyonun getirdiği imkanlardan yoksun kalacaklar.

Jeopolitik temkin. Sözleşmenin Çin'in girişimi olarak görülmesi ve Çin–Avrupa demiryolu ticaretinin altyapısıyla ilişkilendirilmesi, Batılı başkentleri daha yavaş ve dikkatli davranmaya itiyor olabilir. Bunu doğrudan söyleyen bir resmi açıklama yok, ama imza haritası bu okumayı destekliyor.

UNCITRAL sözleşmelerine karşı geleneksel temkin. Batılı ülkeler bu tür metinleri genellikle uzun bir kurumlar arası incelemeden sonra imzalıyor. Rotterdam Kuralları bunun en bilinen örneği: ABD imzaladı ama onaylamadı, Avrupa'nın büyük kısmı da metni yürürlüğe koymadı. Ayrıca CMR, COTIF/CIM ve Montreal gibi mevcut rejimlerle etkileşim bu ülkelerde ayrıntılı hukuki analiz gerektiriyor. Burada konvansiyonun en büyük avantajı bu bakımdan sorumluluk getirmemesi ve mevcut kural ve rejimlere müdahale etmemesidir.

Kapı kapanmış da değil. Sözleşme Akra'daki törenden sonra New York'taki BM Genel Merkezi'nde imzaya açık kalıyor. Bir devlet imza atmadan doğrudan katılım (accession) yoluyla da taraf olabiliyor. Batı'nın bu yolu tercih etmesi mümkün. Yine de bir gerçek değişmiyor: ticaret koridorunun bir ucu belgeyi tanımadıkça NCD'nin pratik etkisi ve değeri sınırlı kalacak.

Türkiye açısından neden önemli?

Türkiye, Akra Konvansiyonu'nun çözmeye çalıştığı sorunun tam ortasında duruyor. Ticaretimizin önemli bir kısmı kara ve demiryoluyla yapılıyor. Dolayısıyla sözleşmeyi "Afrika'nın meselesi" ya da "Çin'in projesi" diye bir kenara koymak bence hata olur. Beş nedenle:

1. **Kara taşımacılığı bizim güçlü olduğumuz alan.** Türkiye, Avrupa'nın en büyük uluslararası karayolu taşıma filolarından birine sahip. Avrupa, Orta Doğu, Kafkasya ve Orta Asya'ya ihracatımızın önemli kısmı TIR ile taşınıyor. Bu sevkiyatların belgesi olan CMR/karayolu taşıma belgeleri ise mal üzerinde hak sağlamıyor. NCD, bu sevkiyatları ilk kez konşimentolu bir deniz sevkiyatı gibi finanse edilebilir hale getirebilir.

Karayolu/demiryolu/havayolu taşıması olan tüm KOBİ ve Kurumsal firmaların bu işlemlerini ticaretin finansmanına konu etmeleri mümkün olabilir.

2. **Orta Koridor'un hukuki altyapısı.** Çin'den Avrupa'ya uzanan ve Bakü–Tiflis–Kars demiryolu üzerinden Türkiye'den geçen Orta Koridor'un en büyük eksiklerinden biri, tek bir kıymetli taşıma belgesinin olmaması. Sözleşme tam bu boşluğu dolduruyor. Kuzey Koridoru'na alternatif olma iddiasındaki Türkiye'nin bu alanda geride kalması, rekabet avantajını zayıflatır. Dünya bankasının 2026 raporunda bu konuda T3 isimli belge önerisi vardı, buda NCD'leri destekleyen gümrük ve lojistiği de tek belgeye dahil eden bir öneridir.
3. **İhracatçının finansmana erişimi.** KOBİ'lerimiz için en büyük sorunlardan biri, mal yoldayken ticaretin finansmanına erişememek. NCD ile karayoluyla Irak'a, Kazakistan'a ya da Afrika'ya giden bir sevkiyat bankada teminat olarak kullanılabilir. Bu, özellikle akreditif ve vesaik mukabili ödemelerde yeni yapıların önünü açar.
4. **Afrika'daki varlığımız.** Türkiye son yirmi yılda Afrika ile ticaretini ve diplomatik ağını hızla büyüttü. Batı Afrika ülkeleri sözleşmeyi onaylayıp uygulamaya başladığında, bu pazarlara mal gönderen Türk ihracatçılarının ve onları finanse eden bankaların NCD'yi tanıması gerekecek. Aslında aynısı Avrupa ülkeleri için de geçerli olacaktır.
5. **Hazırlık zaten başladı.** Ticaret Bakanlığı, EBRD ile birlikte kıymetli evrakın elektronik ortama taşınması için MLETR'yi referans alan "Dijital Ticaretin Desteklenmesi için Yasal Reform" projesini yürütüyor. Akra Konvansiyonu'nun elektronik belge hükümleri MLETR ile uyumlu olduğu için bu çalışma doğal bir zemin oluşturuyor. Türkiye ayrıca CMR, COTIF ve Montreal'e zaten taraf. Sözleşme bu rejimlere dokunmadığı için uyum sorunu olmayacaktır.

Bankacılık tarafında da iş bitmiyor. NCD'nin akreditif ve tahsil işlemlerinde kullanılabilmesi için ICC kurallarının (UCP 600, eUCP, ISBP, URC 522) bu yeni belge türünü nasıl ele alacağı netleşmelidir. ICC Türkiye Bankacılık Komisyonu olarak bu tartışmaya Türk bankalarının bakış açısını taşımak bizim de görevimizdir. Bankalara bu konuda her zaman olduğu gibi yardımcı olacağız, yol göstereceğiz, eğitim vereceğiz.

Türkiye ne yapmalı?

Türkiye'nin hemen imza atması gerekmiyor, ama beklerken zaman kaybetmemesi gerekiyor. Önerilerim:

1. **Kurumlar arası bir çalışma grubu kurulmalı.** Ticaret, Dışişleri ve Ulaştırma bakanlıkları; BDDK, TBB, TİM, UİND ve ICC Türkiye bu grupta yer almalı. Grubun ilk işi, sözleşmenin Türk Ticaret Kanunu'nun kıymetli evrak ve taşıma hükümleriyle uyumunu analiz etmek olmalı.
2. **MLETR projesi hızlandırılmalı.** Elektronik devredilebilir kayıtları tanıyan bir yasal çerçeve, hem eNCD'nin hem de elektronik konşimento ve poliçenin önünü açar. Bu, Akra Konvansiyonu'ndan bağımsız olarak da zaten Türkiye'nin ihtiyacıdır.
3. **AB'nin tutumu yakından izlenmeli.** En büyük ticaret ortağımızın tutumu, konvansiyonun Türkiye için pratik değerini doğrudan belirleyecektir. Türkiye, AB ile Çin arasındaki konumunu kullanarak iki tarafı buluşturan bir rol üstlenebilir.

4. **Orta Koridor ülkeleriyle ortak hareket edilmeli.** Azerbaycan, Gürcistan, Kazakistan ve Özbekistan ile ortak bir değerlendirme, koridorun tamamında geçerli bir belge rejimi için kritik. Türk Devletleri Teşkilatı bunun için uygun bir platform olabilir. Dünya bankasının T3 belge önerisi de değerlendirilmelidir.

5. **Sektör bilgilendirilmeli.** İhracatçılar, taşıyıcılar, lojistik firmaları ve bankalar NCD'nin ne olduğunu ve ne getireceğini bilmeli. Gana'nın imza öncesinde yaptığı yoğun bilgilendirme çalışması, bunun için iyi bir örnektir.

Sonuç

Akra'daki imza, bir son değil, bir başlangıç. 26 ülkenin imzası güçlü bir siyasi irade gösteriyor. Ama sözleşmenin gerçek sınavı onay süreçleri ve uygulamada olacak. NCD'nin değeri, belgeyi tanıyan ülke ve bankaların sayısıyla doğru orantılı.

Bugün tablo, Global Güney'in Çin önderliğinde ilerlediği, Batı'nın ise kenardan izlediği bir görüntü veriyor. Türkiye'nin bu tabloda yeri, iki dünyayı birbirine bağlayan bir köprü olmalı. Bunun için de imzadan önce hukuki ve teknik hazırlığı şimdiden yapmak gerekiyor.

Konşimento deniz ticaretini dönüştürdü. Akra Konvansiyonu aynı dönüşümü kamyona, trene ve uçağa taşımayı vaat ediyor. Ticaretinin büyük kısmını kara yoluyla yapan bir ülke olarak Türkiye'nin bu dönüşümü kaçırma lüksü yoktur ve olmamalıdır.

Kaynaklar

GhanaWeb – 26 countries sign Accra Convention to facilitate international trade

3News – Gyakye Quayson encourages all UN member states to sign, ratify and implement the Accra Convention

UNCITRAL – Accra Convention bilgilendirme broşürü (PDF)

Ghana Shippers' Authority – Ghana to Host Signing of Historic UN NCD Convention

Lexmill – Accra Convention 2025 on NCDs

Trade Treasury Payments – UN adopts Convention on Negotiable Cargo Documents

3News – Gifty Botwe: What the Accra Convention means for exporters and importers

TİM – Dijital Ticaretin Desteklenmesi için Yasal Reform