İSTANBUL BAROSU LOJİSTİK VE TAŞIMA HUKUKU KOMİSYONU

ORDİNO BELGESİNİN HUKUKİ YÖNDEN İNCELENMESİ

1. Tanım:

Bu incelemenin başlığı Ordino olmakla birlikte, *"yükün doğru alıcısına teslim edilmesini sağlayan"* bu belge, *"yük teslim talimat formu"* veya *"yük teslim belgesi"* veya *"teslim talimatı"* ya da orijinal konişmentonun kopyasının üzerine yüke ilişkin bilgileri ve taşıyanın, yükün alıcıya teslim edilebileceğini belirttiği bir ibareyi içeren etiket yapıştırılmasıyla oluşturulan *"etiketli konşimento"* gibi isimlerle anılabilmektedir. Bu incelemede ***"Ordino"*** olarak söz edilecektir.

Yük üzerinde, tasarruf yetkisi olan tarafın malın nihai konşimento hamiline ya da hukuki hak sahibine teslimi için, depo, antrepo veya terminalde malı muhafaza eden tarafa verilen yazılı *(şifreli elektronik mesaj (edı) ile de verilebilmektedir)* yollanan bir teslim talimatıdır. Birçok hukuk sisteminde bu evrakın tanzimi için şekil şartı bulunmamaktadır.

Malın doğru kişiye teslimini sağlayan bir belgedir. Malı almak için orijinal konşimentonun taşıyana ya da onun temsilcisi olan acentesine teslimi yetmez. **Taşıyanın bu orijinal konşimentoyu getirenin doğru kişi olup olmadığını da kontrol etme görevi vardır.**

Ordino olarak belirlenen belge, konişmento'nun ve dolayısı ile emtia'nın usulüne uygun devredilmesine imkân sağlayan bir belgedir.

Ordino'nun İngilizcesi "delivery order" olarak kullanılmaktadır. "D/O" şeklinde yazılmaktadır.

Bir taşıma sözleşmesinde, taşıyan emtia'yı teslimi yerine getirdiğinde, emtia'yı kime teslim edeceği konusu önem kazanmaktadır. Taşıyan, taşıma sözleşmesinin ifasını ancak teslim ile sağlayabilir. Diğer yandan, varma yerinde

alıcının elindeki hak sahipliğini ispatlayan belgeyi kime ibraz edeceği konusu çok önemlidir. Ordino bu iki önemli konuyu çözüme kavuşturmaktadır.

Taşıyanın sorumluluğu; malın taşınmak için teslim aldığı andan başlayıp, alıcıya teslim edilmesi ile sona ermektedir. Bu arada, mala gelen her türlü kayıp, gecikme ve hasarla birlikte, mal üzerindeki zilyetlikten kaynaklanan hukuki sorumlulukları vardır.

Taşıyan kavramına, taşıma işini üstlenen firmalar, kendi araçları ile taşıyan fiziki taşıyıcılar, zincirleme ve karma taşımalardaki bu sıfata sahip tüm taşıyanlar, bunların acenteleri ve taşıma işleri organizatörleri, taşıma işleri komisyoncuları ve lojistik firmaları ulusal mevzuatımızda tanımlanmış çerçevede bu kural gereği sorumludurlar. Yine uluslararası anlaşmalar ve konvansiyonlar, aynı hukuki kurallara bağlı olarak, hükümler düzenlemektedirler. (Ulusal mevzuatımızda **"taşımacı"** **"taşıyan"** veya **"taşıyıcı"** tanımlarıyla ifade edilmektedir. Bu incelemede **"taşıyan"** olarak kullanılacaktır.)

2. Konişmento, Taşıma Senetleri ve Yük Teslim Süreci

Malın vardığı ülkede alıcılara teslimi orijinal konişmento veya taşıma senetlerinin ciroları havi şekilde taşıyana veya temsilcisine ibrazı ile gerçekleştirildiğinden söz konusu konişmento ve taşıma senetlerinin işlev ve sorumlulukları önemlidir. Bilindiği gibi, konişmento; eşyayı temsil eden senettir. Konişmento'nun usulüne uygun devredilmesi önem kazanmaktadır. Deniz taşıması dışındaki, taşıma modlarında düzenlenen CMR Belgesi, Airwaybill, CIM belgesi ve diğer taşıma senetleri için de bu durum aynıdır. Bununla birlikte, konunun daha iyi anlaşılabilmesi için bu bölümde Konşimento açısından bir inceleme yapmak daha uygun olacaktır.

- Konişmento malın taşıyan tarafından teslim alındığını ve/veya taşıma aracına yüklenmiş olduğunu belgelendirdiği için **bir nevi makbuz** kimliği bulunmaktadır.

- Konişmento, taşıyanın malı istenen yere taşıma ve belirtilen alıcıya **teslim etme taahhüdünü** içermektedir.

- Yine konişmento malı temsil ettiği için, malların daha yolda iken **satılması, temlik ve rehin edilmesi mümkün** hale gelmektedir.

- Deniz taşımalarında, konişmento bir kıymetli evrak niteliği taşımaktadır ve taşıyan ancak **konişmentonun kendisine veya görevlendirdiği acentesine ibrazı karşılığında malı teslim edebilir.**

- Türk Ticaret Kanunu'nun 1228, 1230 ve 1236. maddeleri konşimentonun bu işlevlerini, TTK m.856-859 Taşıma Senedine ilişkin düzenlemeleri belirlemektedir.

Belirtildiği gibi, taşıyan teslim aldığı andan itibaren ve varıştan sonra dahi konişmento kendisine geri teslim edilene kadar malların akıbetinden ve değerinden sorumludur. Ancak bu arada mallar saklanmak üzere taşıyan veya temsilcisi tarafından emaneten geçici depolama yeri veya antrepo işletmecisine teslim edilmiştir. **Bir diğer deyişle taşıyan her ne kadar malın zilyedi olsa da eşyalar kendi muhafazasında değildir.** Taşıyan, konişmentonun kendisine ibraz edilmesini takiben, yükü teslim alma hakkına sahip olan kişi adına, yükün bu alıcıya teslim edilebileceğini belirten bir belge düzenlemesi zorunluluğu vardır. Bu belgenin alıcı tarafından ilgili depo veya antrepoya basılı veya elektronik evrak olarak ibraz edilmesiyle yük fiziki olarak teslim alınabilir.

Taşıyan, taşımak için teslim aldığı mal için emre, hamiline ya da nama, konşimento ya da konşimento benzeri taşıma senedi keşide ederek malın sahibi adına ve onun talimatlarına uygun olarak taşıma edimini yerine getirir. Belirtilen tarafa malı teslim etmek için düzenlediği ordino veya ordino yerine geçen ve talimat niteliğinde olan belge ile malı hukuken gerçek sahibine teslim ederek bu görevinin sonlandırılmasını sağlar.

3. Ordino (Delivery Order) ve Teslim Süreci

Ordino, malın doğru kişiye teslimini sağlayan bir belgedir. Malı almak için orijinal konşimentonun taşıyana ya da onun temsilcisi olan acentesine teslimi yetmez. **Taşıyanın bu orijinal konşimentoyu getirenin doğru kişi olup olmadığını da kontrol etme görevi vardır.** Malın gerçek sahibi de olsa mal taşıyan tarafından orijinal konşimento teslim alınmadan verilemez. **Aksi takdirde deponun ordinoyu aramaksızın konişmentoyu elinde tutan alıcıya malı vermesi halinde taşıyanın hakları zayi olabilecektir.**

Ordino, konşimento ile değiştirilmek sureti ile vücut bulur. Ordino'yu gerekli kılan durum, malı ve malın sahipliğini belirleyen belgenin yani konşimentonun taşıyanın kendisine ya da temsilcisine teslim edilmesidir.

Yukarda sözünü ettiğimiz taşıyanın sorumluluğunun sona erdirildiği teslim aşaması çok büyük önem içermektedir.

Taşıma eyleminin başlaması ile, zilyetlik taşıyana devredilir ve fiili hakimiyeti kazanır. Taşıyan o emtianın zilyedidir. Varma yerinde emtia'nın teslim edildiği antrepo işletmecisi ile Saklama Sözleşmesi (Vedia Sözleşmesi) yapar. Taşıyan bu sözleşme ile yük üzerindeki zilyetliğini devreder. Bu aşamadan sonra Antrepo İşletmecisi, taşıyanın talimatı olamadan yükü üçüncü şahıslara devredemez, teslim edemez. Eşya hukuku açısından, MK mad.977 de bu konuda düzenleme bulunmaktadır.

MADDE 977.- *"Zilyetlik, şeyin veya şey üzerinde hakimiyeti sağlayacak araçların, edinene teslimi veya edinenin önceki zilyedin rızasıyla şey üzerinde hakimiyeti kullanacak duruma gelmesi halinde devredilmiş olur."* Hükmünde belirtildiği gibi, ordino "önceki zilyedin" rızasını kanıtlayan bir belge olması sebebi ile gerekli bir belgedir.

Taşıma araçlarından tahliye edilerek, **varış yeri terminallerine veya geçici depolama yerlerine geçici olarak teslim edilmiş olan** uluslararası ticarete konu yükün alıcıya teslimi aşaması sorumluluğun bittiği nokta olması sebebi ile, mutlaka taşıyanın kontrolünde olmalıdır.

Uluslararası ticarete <u>konu malın doğru alıcıya tesliminin</u> ve <u>taşımadan doğan navlun ve diğer masrafların taşıyana veya acentesine ödenmiş olmasıyla</u>, aradaki taşıma sözleşmesi ilişkisi tamamlanmış olur.

Bu koşulun yerine getirmenin doğrudan ve tartışmasız sorumlusu taşıyandır. Taşıyanın, malın doğru hak sahibine teslimini gerçekleştirilmesini sağlama yükümlülüğü vardır.

Taşıyanın, malın doğru hak sahibine teslimini gerçekleştirilmesini sağlayan belgenin düzenlenmesi, öncelikle Eşya Hukukunun genel ilkeleri ile belirlenmekle birlikte, taşıma mevzuatının genel yapısı, uluslararası ticaret ve Uluslararası teslim şekillerinde, paralellik arz eden düzenlemeler vardır. Ordino veya ordino yerine geçebilecek teslim belgeleri, bu düzenlemelerin sonucu ortaya çıkmıştır.

Sonuç olarak, Taşıyan doğru alıcıyı tespit ederek ve taşımadan doğan navlun ve diğer masrafların taşıyana veya acentesine ödenmiş olmasını takiben, yükü teslim alma hakkına sahip olan kişi adına, yükün bu alıcıya teslim edilebileceğini belirten bir belge düzenler. Bu belgenin alıcı

tarafından ilgili geçici depolama yeri işletmecisine ibrazıyla yük fiziki olarak teslim alınabilir.

4.Gümrük Mevzuatı Açısından değerlendirme;

İthalat taşımalarında, taşıyan tarafından alıcıya verilen bu belgenin adı, geçici depolama yeri işletmelerinin devletin (Gümrük ve Ticaret Bakanlığı birimlerinin veya ilgili limanı işleten TCDD işletmesinin) sorumluluğunda olduğu önceki yıllarda ***"ordino"*** idi. **O dönemde de ordino olmaksızın yükün teslimi mümkün değildi.**

Öncelikle şunu belirtmek gerekir ki, Gümrük mevzuatının, taşıma sözleşmesinin ifası, teslim ve teslimin hukuki yapısını düzenlemek ile ilgili, doğrudan bir ilişkisi yoktur. Zilyetliğin yönetimi ile ilgili bir düzenlemesi mevcut değildir. Aslında bu hususların çoğu, Gümrük Kanunu'nun düzenleme alanı içinde de değildir.

Gümrük idarelerinin ve devletin, 4458 sayılı Gümrük Kanunu ile geçici depolama yeri işletmeciliğinden çekilmesi ve bu fonksiyonu özel işletmelere bırakmasını takiben ordino evrakının muhatabı değişmiş ve daha güncel bir ifadeyle, belgenin işlevini daha iyi anlatan isimlerle kullanılmaya başlanmıştır.

Yükün doğru alıcısına teslim edilebileceğini belirten ve farklı formatlarda kullanılmaya devam edilen bu belgeye ***"yük teslim talimat formu"*** veya ***"yük teslim belgesi"*** veya orijinal konişmentonun kopyasının üzerine yüke ilişkin bilgileri ve taşıyanın yükün alıcıya teslim edilebileceğini belirttiği bir ibareyi içeren etiket yapıştırılmasıyla oluşturulan ***"etiketli konşimento"*** gibi isimler verilmektedir.

Görüldüğü gibi gerek uluslararası ve ulusal taşıma mevzuatı, gerekse uluslararası ticaretteki teslim şekillerinin zorunlu gördüğü ve düzene koyduğu bir kurallar silsilesi söz konusudur.

Gümrük mevzuatında ordino veya benzeri bir teslim belgesinin tanımlanmamış olması böyle bir belgenin hukuksuz olduğunu göstermez. Ordino, taşıma hukuku açısından önemli bir belgedir. Damga vergisi kanununda yeri vardır.

5. Ordino (Teslim Belgesi) için Ücret Alınabilir mi?

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun Taşıma İşleri başlıklı 4'üncü kitabının, **870. Maddesi *"taşıyanın taşıma ücretinden başka gerekli olan giderleri isteyebileceğini"* hükme bağlamıştır.**

Taşıyan yukarda anlatılmaya çalışıldığı şekilde, kendisine kanunen verilen sorumluluğunu güvence altına alabilmek için yükün "doğru alıcısına" fiziken teslim edilmesi süreci ve bu işlemi gösteren belge ve aldığı risk karşılığı verdiği hizmeti ve *bu hizmetin bedelini alabilmelidir. Bu durum, hayatın olağan akışına uygun bir durumdur ve uluslararası taşımacılıkta da uygulaması bulunmaktadır.*

Ayrıca bilinmelidir ki, taşıma işinden kaynaklanan ücretler sadece navlun değildir. Uluslararası taşımacılık gibi pek çok yönü olan ve gerek yurt dışında gerekse yurt içinde farklı hizmetlerin üretildiği bu sürecin navlun dışında hizmet bedellerinin olması kaçınılmazdır.

Çeşitli nedenlerle, yükün fiziki olarak taşınmasının ücreti olan navlun dışında farklı hizmetler üretilir ve bunlardan kaynaklı farklı masraflar oluşur. Bu masraflar ticaret ve özel hukuk çerçevesinde ve verilen hizmete göre belirlenir. *Otoban ücretleri, geçiş belge ücretleri, Gümrük müşavirlik ve muamele ücretleri, minimum ardiye, ambar kabul ücretleri, Muayene ücretleri, Gümrük mesai ücretleri, Ambar ücretleri, mesai ücretleri, Kargo sahası Otopark ücretleri, Airwaybil, Terminal ücretleri gibi...*

Dolayısıyla özel hukuk ve sözleşme serbestisi çerçevesinde gönderici-taşıyan-alıcı arasında yürütülen ticaretin gereği oluşan ordino ücreti dâhil çeşitli bedellerin, **serbest ekonomi rejimi**, ilkeleri doğrultusunda bir fiyat oluşturulması gerekir.

BU konuda, Yargıtay'ın yerleşmiş uygulamaları, **ordino karşılığı ücret alınmasının Türkiye'de alışılmış ve kabul edilmiş bir gelenek olup, ordino ücretinin sözleşmede kararlaştırılmamış dahi olsa davacı taşıyıcıya ödenmesi gerektiği yönünde birçok kararı bulunmaktadır.**

(T.C. YARGITAY 11. HUKUK DAİRESİ E. 2015/7168 K. 2016/1460 T. 15.2.2016)

6. Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu Kararı

(Danıştay 10. Daire tarafından verilen E:2011/9380-K:2015/4632 sayılı davanın reddi kararı davacının temyiz talebi sonucunda **Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu 2016/2991E-2018/5551K sayılı kararıyla bozulmuş,** bozma kararına karşı karar düzeltme yoluna başvurulmuştur. Ancak Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulunun E:2019/2250 K:2020/812 sayılı kararıyla karar düzeltme isteminin reddine karar verilmiştir.)

T.C. Danıştay, İdari Dava Daireleri Kurulu E. 2016/2991 K. 2018/ 5551 sayılı bozma kararı, Denizcilik Müsteşarlığı'nın Uluslararası Deniz Ticaret Hukuku ve Türk Ticaret Kanunu'ndan kaynaklanan yük teslim sürecinin nasıl olması gerektiğini açıklayan, "*Denizyoluyla İthal Edilen Malların Teslimi*" konulu 17.05.2011 tarih ve 14765 sayılı yazısının iptaline ilişkindir.

Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu bu kararıyla, yazıyı yayınlayan Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nün gümrüklü sahalarda yapılan bir işlemde yetki alanı dışında bir düzenleme yaptığı gerekçesiyle ilgili yazının iptal edilmesine karar vermiştir.

Kararın ilgili bölümü şöyledir;

> "*Yukarıda yer verilen hükümlerin değerlendirilmesinden; gümrüklü saha içerisinde mal teslimine dair düzenlemeleri yapma veya kural koyma yetkisinin davaya konu işlem tarihi itibarıyla Gümrük Müsteşarlığına ait olduğu sonucuna varılmıştır.....*
>
> *Bu itibarla; Deniz Ticareti Genel Müdürlüğünce, geçici depo veya antrepodaki yüklerin alıcılara tesliminin nasıl yapılacağının belirlenmesine dair işletmecilerin bilgilendirilmesi konusunda düzenleme yapma yetkisi olmadığından, davaya konu edilen işlemde yasalara ve üst hukuk kurallarına uyarlık görülmemiştir.* "

Bu karar, idarenin kararını değiştiren, sınırlı etki alanı olması gereken bir karardır. Sadece, bahse konu idari tasarrufun iptal edilmesini kararlaştırmıştır.

Uluslararası Taşıma hukuku, Deniz Ticareti Hukuku, taraf olduğumuz Uluslararası Konvansiyonlar ve Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan hükümlerin açık düzenlemeleri karşısında **yükün liman terminalleri, geçici depolama yerleri ve antrepolar tarafından alıcıya teslimi sırasında taşıma sözleşmesinin iki tarafından birisi olan taşıyanın onayının aranması gerektiği kuralını ortadan kaldırmamaktadır.**

Bu kararın, uygulamada herhangi bir karışıklığa sebep vermemesi gerekir. Anayasa Mahkemesi aynı konu ile ilgili olarak verdiği karar ile, ayrıntılı ve yerinde hukuki tespitler yapmıştır. **(Anayasa Mahkemesi Kararı - 2. B., B. 2015/13851 T. 27.6.2018 tarihli kararı *).***

Taşınan emtia'nın teslim konusunda, Uluslararası Taşıma Hukuku kuralları gereğince aşağıda belirtilen silsile ve tarafların hak ve sorumlulukları değişmemiştir aynen devam etmektedir.

Taşıtan (ithalatçı firma veya konişmentoya göre malın alıcısı), yükleyici tarafından gönderilen orijinal konşimentoyu ciro ederek, taşımayı gerçekleştiren taşıyan, taşıyan temsilcisi acenta veya taşıma işleri komisyoncusuna ibraz eder. Devamında, taşıyan (taşıyan temsilcisi acente veya taşıma işleri komisyoncusu), alıcının ibraz ettiği cirolu konişmento karşılığında yük teslim talimat formunu tanzim ederek alıcıya verir. Taşıtan, yükün gümrük vergilerini ödeyerek gümrükle ilişiğini kesmesi sonrası yük teslim talimat formunu geçici depo veya antrepo işleticilerine ibraz ederek, depo veya antrepo işleticileri yük teslim talimat formunun ibrazı karşılığında yükü alıcısına teslim eder.

Sözü edilen Dava Daireleri Kurulu kararının, Ordino veya Yük Teslim Makbuzu kullanımını ortadan kaldırdığını, iptal ettiğini ve bu belgenin aranmaması gerektiğini iddia etmek sakıncalı bir durum yaratır. Büyük ve telafi edilemez mağduriyetler doğurabilir.

SONUÇ:

İsmi ne olursa olsun hukuken gerekli ve önemli bir belgeden söz etmekteyiz. Ordinonun ya da ordino yerine geçen belge veya işlemin, devre dışı bırakılması, yani taşımacının (acente, taşıyan veya forvarder) yükün tesliminde devre dışı bırakılması, taşımacının eşyayı teslim borcundan alıkonulması, hukuk güvenliğini tamamen ortadan kaldırabilecektir.

Dış Ticaret İşlemlerinde Ordino'nun aranmaması gerektiği, orijinal konişmento'yu, ibraz eden kişiye emtia'nın teslim edilebileceğini iddia edilmesi çok tehlikeli bir iddiadır. Yükün, taşıyanın onayı ve bilgisi olmaksızın teslim edilmesi ve navlun sözleşmesine aykırı bir durumun ortaya çıkmasına sebep olabilecektir. Yükün, taşıyanın onayı ve bilgisi olmaksızın teslim edilmesi durumunda, navlun sözleşmesi gereği yükü teslim borcunu ifa etmekten alıkonulan taşıyan konşimentonun geçerliliği, imzaların,

ciroların denetimi, konişmento'nun kaybı konusunda da üzerine düşen görevi ifa edemeyecektir.

Geçici depolama yeri işletmecisi ya da gümrüklü antrepo'nun, malın serbest dolaşıma giriş işlemleri sonrası yükü gönderilene teslim etmeleri durumunda, üzerine büyük bir sorumluluk almaktadır. Uluslararası ticareti sekteye uğratan, güveni sarsan, birçok hukuki problemin oluşmasına sebep olacaklardır.

Taşıyanla taşıtan arasında tesis edilen navlun sözleşme denetimi, yük yolda iken yapılan düzeltmeler, taşıyanın navlun sözleşmesi gereği veya bankanın kredi alacağı gereği mal üzerinde rehin hapis hakkı denetimi yapılamayacaktır.

Yükün gönderilene teslimi anında yurtdışı acentenin veya yükletenin tahsil edilmek üzere bildirdiği alacakları tahsil edilmeyecek, uluslararası taşımanın yurt dışı kısmında büyük güven eksikliği problemi yaşanacaktır.

Yük ile birlikte teslim edilen konteynerin takibi yapılamayacaktır. Taşıyanın irade ve talebi aranmaksızın, gönderilenin ya da adına hareket eden kimselerin, konteynerini gümrüklü sahadan dışarıya çıkarabilmesi durumunda, hukuki problemler yaşanacaktır.

Dünyanın birçok yerinde acenteler, konşimento ya da teslim belgesi veya ordino gibi belgeler için makul bir ücret almaktadırlar. Bu belge ücretleri de taşıma ücretinden farklı olarak sözü edilen şirket ya da hatların vermiş oldukları hizmet karşılığında aldıkları bir ücret olduğu için rekabet kuralları bakımından ortaklaşa tespit ettikleri bir tarife bulunmamaktadır. Şirketler bunu kendileri belirlemektedirler. Daha uygun verenin ise diğer hususlar ile birlikte tercih edilebilme şartı artmaktadır.

Aynı bankacılık sisteminde olduğu gibi taşıma şirketleri ya da onların acenteleri söz konusu doküman hizmetlerinin karşılığı için bu ücreti almaktadırlar. Bu tüm dünyada meşru bir uygulama olup, alınıp alınmaması şirketlerin taktirine bağlı bir husustur. Bunun alınmamasını düzenleyen uluslararası bir düzenleme mevcut değildir.

Ordino hukuki bir belgedir. Taşıyanın konşimento ile başlayan, zilyetliği bu belgenin düzenlenmesi ve doğru adrese teslimi ile son bulmaktadır.

Taşıyanın ve taşıyana bu hizmeti yaptıran üst taşıyıcıların haklarının zayi olmaması için bu belgenin konşimentodan ari olarak tanzimi şart olup, dünyadaki uygulamalar da bu yöndedir.

Ülkemizde bu uygulamanın kalkması, ya da tartışmaya açılması hem dünya uygulamaları ile çelişki yaratacak ve yeknesak uygulamalara ters düşecektir. Taşıyanların haklarının zayi olması ve yanlış adrese mal teslimi ile taşıtanlarında mallarını kaybetmesi riski oluşacaktır.

Makul bir ücret tahtında bu uygulamanın devamı taşıma hizmeti bakımından işin vazgeçilmez bir unsuru olmaktadır. 11.09.2020

Av. Egemen Gürsel ANKARALI

İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu Başkanı