

## ORDİNO BİLGİ NOTU 5 Ağustos 2020

### ULUSLARARASI TAŞIMACILIK

Uluslararası taşımacılık işi ülkeler arası ticaretin yaygınlaşmaya başlamasıyla yüzyıllar önce şekillenmeye ve kuralları oluşturulmaya başlanmış bir süreçtir. Zaman içinde uluslararası sözleşmeler, konvansiyonlarla hukuki çerçevesi belirlenmiş ve ülkeler arasında ticareti yapılan malların alıcı ile satıcı arasında güvenli bir şekilde el değiştirmesi güvence altına alınmıştır.

Günümüzde uluslararası taşımanın temel aşamaları şu şekilde gerçekleşmektedir.

- Alıcı ile satıcı arasındaki satış sözleşmesinin yapılması
- Teslim şekline göre (INCOTERMS 2020) taşıma sorumluluğunu üstlenen alıcı veya satıcı tarafından malların taşınmasıyla ilgili teklifler alınması; taşıyanın kim olacağı, navlun ve diğer ücretlerle taşıma koşullarının kararlaştırılması
- Taşıma planına göre taşıma aracına rezervasyon yapılması
- Taşıma aracına yükleme yapılması
- Yükleme takiben konişmento düzenlenmesi ve satıcıya/yükletene teslimi
- Satıcı ile alıcı arasında satış sözleşmesine göre, mal bedelinin alıcıya ödenmesiyle konişmentonun satıcı tarafından alıcıya veya arada banka varsa bankaya gönderilmesi
- Malın hareketi ve teslim noktasına varışı
- Varışı takiben ilgili ülkedeki kurallar çerçevesinde araçtan boşaltılan malın taşıyan tarafından emaneten, gümrük idaresi gözetimindeki terminal işleticisine, gümrüklü bir depoya veya geçici depolama yerine teslim edilmesi
- Eşyanın varılan ülkenin gümrük kurallarına göre ithal işlemlerinin tamamlanması
- Orijinal konişmento, taşıma senedi ve/veya malın sevkiyatını belgeleyen taşıma evraklarının alıcı veya temsilcisi tarafından taşıyana veya taşıyanın acentesine teslimi; eğer orijinal konişmento veya taşıma senedi yoksa taşıma sözleşmesinin sonlandırılması için alıcının taşıyana veya temsilcisine baş vurarak malın kendisine teslim edilmesini talep etmesi
- Taşıma sözleşmesinin gereklerinin tamamlanmasını takiben, eşyanın alıcıya teslim edilmesi için taşıyanın geçici depolama yeri veya antrepoya yük teslim talimatını vermesi
- Geçici depolama yeri veya antrepo işletmesi tarafından malın alıcıya veya temsilcisine fiziken teslimi

### TAŞIYAN SIFATIYLA TAŞIMA İŞLERİ ORGANİZATÖRLERİ

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği-UTİKAD olarak temsil ettiğimiz üyelerimiz gerek fiziki taşıma araçlarına sahip fiziki taşıyıcılar, gerekse uluslararası taşımacılık ve lojistik hizmetleri veren taşıma işleri organizatörleri, taşıma işleri komisyoncuları ve lojistik firmalarından oluşmaktadır. Bu meslek mensubu firmalar ulusal mevzuatımızda tanımlanmış çerçevede faaliyetlerini sürdürmenin yanı sıra uluslararası kurallara tabi olarak yapılan ticari malların taşınmasında, yine uluslararası anlaşmalar ve konvansiyonlarla belirlenen çerçevede hareket etmektedir. Bu firmalar taşıma sorumluluğunu üstlendiğinde ulusal mevzuatımızda “taşıyan” veya “taşıyıcı” tanımlarıyla ifade edilmektedir.

## YÜK TESLİM SÜRECİ

Uluslararası taşımacılık işiyle ilgili uluslararası ve ulusal mevzuattaki düzenlemeler doğrultusunda yük teslim süreci şu şekilde gerçekleşmektedir:

- a. İthal edilerek ülkemize getirilen mallar öncelikle taşıma araçlarından tahliye edilir.
- b. Tahliye edilen mallar taşıyan veya onun adına acentesi ya da temsilcisi tarafından, gümrük gözetimi altında işletilen ilgili kara, deniz, hava ve demiryolu terminaline, geçici depolama yerlerine veya antrepolara emaneten ve geçici olarak teslim edilir.
- c. Uluslararası ticarete konu bu yüklerin alıcıya teslimi için mutlaka iki sürecin tamamlanması gerekmektedir.

- i- Bu süreçlerden birincisi, malların gümrük ile ilişkisinin kesilmesi diğer bir deyişle gerekli gümrük prosedürlerinin tamamlanmış olmasıdır. Bunun için öncelikle malın ülkeye girişinin yasak olup olmadığına bakılır. Yasaklı olmayan mallar için gerekli izinler de alındıktan sonra varsa gümrük vergileri ve KDV ödenir. Bu sayede gümrük ile ilişkisi kesilmiş mallar serbest dolaşıma girebilir hale gelmiştir.

Birinci sürecin tamamlandığı gümrük ithalat beyannamesinin verilmesi sonucu ilgili gümrük vergilerinin ödendiğini gösteren gümrük belgesi ile ispatlanmış olur.

- ii- İkinci süreç ise taşıma sözleşmesinin sonlandırılması yani uluslararası taşımaya konu olan malı taşıyan ile taşıtan arasındaki ilişkinin sonlandırılmasıdır. Tarafların taşımaya ilişkin birbirlerine karşı sorumlulukları taşıma sözleşmesi, yani konişmento veya taşıma senedi ile belirlenmiştir. Bu sorumlulukların sonlandırılması, yükleme yerinde taşıyan tarafından düzenlenen konişmento veya konişmento yerine geçen taşıma senetlerinin, varış yerinde alıcılar tarafından tüm ciroları haiz bir şekilde taşıyan veya acentesine teslimi ile sağlanır. Konişmento veya taşıma senedi ile belirlenmiş olan taşıma sözleşmesi gereğince, taşıyanın malı doğru alıcıya teslimini sağlama sorumluluğu kadar taşımadan doğan navlun ve ilgilisi diğer masraflarının ödenmesini talep etme hakkı vardır. Bu hak uluslararası taşıma konvansiyonları ve ilgili ulusal kanunlarla tarif edilerek güvence altına alınmıştır.

Taşıyan, alıcının malı teslim alma hakkına sahip olup olmadığını ve satıcıyla alıcı arasındaki ticari ilişkinin sonlanıp sonlanmadığını konişmento veya taşıma senedi üzerinden yapacağı incelemelerle tespit eder.

İkinci sürecin tamamlandığı da taşıyan tarafından yük teslim formunun/ordinonun düzenlenmiş ve hak sahibi alıcıya (basılı veya elektronik ortamda) teslim edilmiş olmasıyla ispatlanmış olur.

- d. Yukarıdaki her iki süreç de istisnasız tamamlandıktan sonra, konişmento da belirtilen mallar artık ilgili terminallerdeki geçici depolama yeri veya antrepo işletmecisi tarafından hak sahibi alıcıya teslim edilebilir hale gelmiş olurlar ve mallar alıcısına fiziken teslim edilirler.

## KONIŞMENTO, İŞLEVLERİ VE SORUMLULUK

Yukarıda belirtildiği üzere, 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.

- Konişmento malın taşıyan tarafından teslim alındığını ve/veya taşıma aracına yüklenmiş olduğunu belgelendirdiği için bir nevi makbuz kimliği taşımaktadır.
- Konişmentonun bir başka önemli işlevi de taşıyanın malı istenen yere taşıma ve belirtilen alıcıya teslim etme taahhüdünü içermesidir.
- Yine konişmento malı temsil ettiği için, malların daha yolda iken temlik ve rehin edilmesi mümkün hale gelmektedir.
- Nihayet, konişmento bir kıymetli evrak niteliği taşımaktadır ve taşıyan ancak konişmentonun kendisine veya görevlendirdiği acentesine ibrazı karşılığında malı teslim edebilir.
- Nitekim Türk Ticaret Kanunu'nun 1228, 1230 ve 1236.maddeleri konişmentonun bu işlevlerini belirlemektedir.

a. Türk Ticaret Kanununun Madde 1228: Konişmento

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

b. Türk Ticaret Kanunu Madde 1230:

***(1) Konişmentonun meşru hamili, eşyayı teslim almaya yetkilidir.***

c. Türk Ticaret Kanunu Madde 1236: Konişmentonun geri verilmesi karşılığında eşyanın teslimi

***Eşya, ancak konişmento nüshasının, eşyanın teslim alındığına ilişkin şerh düşülerek geri verilmesi karşılığında teslim edilir.***

Yukarıda da 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 düzenler. Bu belgenin alıcı tarafından ilgili depo veya antrepoya basılı veya elektronik evrak olarak ibraz edilmesiyle yük fiziki olarak teslim alınabilir.

Bu belgeye uygulamada çoğu kere “ordino” ya da “yük teslim belgesi” denmektedir.

## ORDINONUN TARİHİ

Ordino sahip olduğu bu önemli işlevi nedeniyle, ülkemizin dış ticaret uygulamalarında her zaman yer almıştır.

Hatta antrepo işletmeciliğinin özel sektöre açık olmadığı ve devletin gümrük idarelerinin asıl işlerinin yanı sıra antrepo işletmeciliği yaptığı önceki yıllarda ordino belgesi boş ve basılı bir doküman olarak taşıyanlar tarafından gümrük idarelerinden temin edilerek ilgili konişmentodaki

bilgilerle doldurulur ve alıcıya teslim edilirdi. Alıcı da öncelikle yükün gümrük işlemlerini tamamladıktan sonra, yükün taşınmasından kaynaklanan taşıyanla alıcı arasındaki alacak borç ilişkisinin sonlandığını ispatlayan bu belgeyi devlet tarafından işletilen antrepo veya liman işletmelerine ibraz ederek yükünü fiziken depodan teslim alabilirdi. O dönemde de ordino olmaksızın yükün teslimi mümkün değildi.

Nitekim 4458 sayılı Gümrük Kanunu'ndan önce geçerli olan mülga 1615 sayılı Kanun gereğince yayınlanmış olan mülga Gümrük Yönetmeliğinin 259. maddesi aşağıdaki gibiydi.

ORDİNO – Madde 259:

***Gümrüklerden mallarını çekmek isteyen kimseler ellerinde bulunan konişmento veya yük senetlerini geminin kaptan veya acentasına ve kara taşımalarında taşıyıcı veya bunun mensup olduğu idare veya müesseseye ibrazı ile adlarına bir (teslim kağıdı-ordino) tanzim edilmesini isterler. Ordinolar beyannamelerle birlikte gümrüğe verilir. Ordinolarda konişmentoda yazılı bilgiler gösterilir.***

Yani önceki kanun döneminde antrepo işleten gümrük idaresi, eşyayla ilgili gümrük işlemleri tamamlanmış olsa dahi, taşıyanın onayı olmaksızın eşyaların antrepolardan ve geçici depolama yerlerinden çıkışına izin vermezdi.

Ancak gümrük idarelerinin ve devletin, 4458 sayılı Gümrük Kanunu ile antrepo işletmeciliğinden çekilmesi ve bu fonksiyonu özel işletmelere bırakmasını takiben, ordino evrakının muhatabı değişmiştir. Türkiye Denizcilik İşletmeleri-TDİ tarafından işletilen limanlarla, TCDD tarafından işletilen Haydarpaşa ve İzmir Limanları hariç artık antrepo veya geçici depolama yerini işletenler gümrük idaresi değil özel işletmeler olmuştur. Ama teslim sürecinde taşıyanın onayının aranması kuralı devam etmiştir ve etmektedir.

Ayrıca bu doküman ordino kelimesi yerine daha uygun bir Türkçe bir ifadeyle ve belgenin işlevini daha iyi anlatan isimlerle kullanılmaya başlanmıştır. Yükün ilgili ve doğru alıcısına teslim edilebileceğine onay veren ve farklı formatlarda kullanılmaya devam edilen bu belgeye “**yük teslim belgesi**” veya “**yük teslim talimat formu**” veya orijinal konişmentonun kopyasının üzerine yüke ilişkin bilgileri ve taşıyanın yükün alıcıya teslim edilebileceğini belirttiği bir ibareyi içeren etiket yapıştırılmasıyla oluşturulan “**etiketli konişmento**” gibi isimler verilmektedir. Ancak bu durum, bu belgenin satıcıyla alıcı arasında mal bedelinin ödenmesiyle el değiştiren konişmento veya taşıma senedinin taşıyana veya temsilcisine teslim edilmesini takiben düzenlenmesi ve aynı zamanda taşıyanla alıcı arasındaki alacak borç ilişkisinin tamamlandığını gösterme fonksiyonunu değiştirmemiştir.

## YÜK TESLİM SÜRECİNİN DOĞRU İŞLETİLMEMESİNİN OLUMSUZ SONUÇLARI

Bir an için uluslararası ticarete konu olan mal taşımalarında bu koşulların yerine getirilmediğini düşünürsek, bu durum:

- tarafların (hem yurt dışındaki mal satıcısının/göndericisinin hem de uluslararası taşımayı gerçekleştiren taşıyanın) uluslararası anlaşmalarla ve düzenlenen konişmento veya taşıma senetleriyle belirlenmiş hukuki haklarının ve alacaklarının kaybına neden olurken
- diğer taraftan da bu tür eksik bir uygulamanın hukuki sonuçları ülkemizi uluslararası alanda zor durumda bırakacaktır.

Aynı husus Türk ihracatçılarının yurt dışına gönderdiği malların, karşı tarafta konişmentonun taşıyana veya temsilcisine ibraz edilmeden ve taşıyanın onayı olmaksızın alıcı tarafından

alınması durumunda ihracatçımızın hak kaybına ve belki mal bedelini tahsil edememesine neden olabilecektir.

Gerek diğer ülkelerde gerekse ülkemizde taşıyanlar adına açılmış ve orijinal konişmento olmaksızın teslim edilen mallarla ilgili oluşan hak kayıplarının tazmin edilmesini talep eden ve kazanılmış birçok dava vardır. Bu davalarda taşıyanlar mal bedellerini ödemek zorunda bırakılmışlardır. Aşağıdaki yargı kararları bölümünde bu tür davalardan örnekler bulunmaktadır.

## ULUSLARARASI DENİZ TİCARET HUKUKUNDA ORDİNO = DELIVERY ORDER

İşin temeline ve hukuki dayanaklarına bakıldığında yükün göndericisiyle taşıyıcısı arasındaki taşıma sözleşmesi olan konişmentoların üzerindeki sözleşme maddeleri arasında yer alan aşağıdaki madde veya benzeri maddeler durumu net olarak ortaya koymaktadır:

*“If this is a negotiable (To Order / Of) Bill of Lading, one original Bill of Lading, duly endorsed must be surrendered by the Merchant to the Carrier (together with outstanding Freight and charges) in exchange for the Goods or a Delivery Order. If this is a non-negotiable (straight) Bill of Lading, the Carrier shall deliver the Goods or issue a Delivery Order (after payment of outstanding Freight and charges) against the surrender of one original Bill of Lading or in accordance with the national law at the Port of Discharge or Place of Delivery whichever is applicable”.*

Uluslararası ticareti bilenler, basiretli dış ticaretçilerimiz, ihracatçılarımız, ithalatçılarımız ve hatta bankalarımız

- konişmentonun veya taşıma senedinin, gönderici, taşıyan ve mal bedelini göndericiye ödedikten sonra bu belgeye sahip olan alıcı arasındaki bir sözleşme olduğunu;
- bu sözleşmeye göre yükün varış yerinde alıcıya teslimi için, en az bir adet orijinal konişmentonun alıcı tarafından ciro edilerek, ilgili navlun ve diğer ücretlerin de ödenmesiyle birlikte taşıyana teslim edilmesi gerektiğini;
- bunun yapılmasıyla birlikte, taşıyanın ya yükü fiziken alıcıya teslim etmesi veya bu işlemin malın bulunduğu geçici depolama yerinde gerçekleşebilmesi için, taşıyanın malın teslim edilmesi talimatını verdiği bir “delivery order” yani teslim emri veya ordino düzenlemesi gerektiğini bilir.

## DÜNYADA ORDİNO = DELIVERY ORDER

Türkiye’de konuyu yanlış yorumlayanlar diğer ülkelerde ordino veya benzeri yük teslim talimat formu gibi bir doküman olmadığı ve bu belge için dünyanın hiçbir yerinde ücret ödenmediği yönünde beyanlarda bulunmaktadır. Ancak bu gerçek değildir. İnternette ulaşarak incelenebilecek çeşitli bilgilerin bağlantı adresleri aşağıda belirtilmiştir:

Aşağıda bağlantı adresi bulunan site özel bir blog sitesi olmakla birlikte dünya deniz konteyner taşımacılığında merak edilen konulara ilişkin yazıların yayınlandığı bir site. Bu blog sitesinde yayınlanan ordino (delivery order) ile ilgili iki ayrı makale:

<https://shippingandfreightresource.com/is-a-delivery-order-a-legal-document/>

<https://shippingandfreightresource.com/what-is-a-delivery-order/>

Bir başka web sitesinde ordino ile ilgili bir yazı.

<http://howtoexportimport.com/DO-in-import-Delivery-Order-in-import-239.aspx>

CMA&CGM armatör hattının Vietnam’da ordino (yük teslim formu-delivery order) ücret tarifesiyle ilgili bir duyurusu:

<http://www.cma-cgm.com.vn/content/cma-notice-documentation-fee-delivery-order-fee-revision-effective-1st-feb-2014>

Avrupa’daki ülkelerde de yük teslim talimat formu/ordino belgesi mevcut ve bunun için çeşitli isimler altında bedel ödenmektedir. Örneğin COSCO hattının İngiltere ithalat masraf tarifesinde dokümantasyon bedeli olarak 30 pound belirtilmiştir:

<https://world.lines.coscoshipping.com/england/en/services/charges/importcharges/1/1>

## WIKIPEDIA’DA ORDİNO = DELIVERY ORDER

A delivery order (abbreviated D/O) is a document from a consignee, or an owner or his agent of freight carrier which orders the release of the transportation of cargo to another party. Usually the written order permits the direct delivery of goods to a warehouseman, carrier or other person who in the course of their ordinary business issues warehouse receipts or bills of lading.

According to the Uniform Commercial Code (UCC) a delivery order refers to an "order given by an owner of goods to a person in possession of them (the carrier or warehouseman) directing that person to deliver the goods to a person named in the order."

A delivery order which is used for the import of cargo should not to be confused with delivery instructions. Delivery Instructions provides "specific information to the inland carrier concerning the arrangement made by the forwarder to deliver the merchandise to the particular pier or steamship line."

"A delivery order was not regarded as a document of title at common law with the result that the transfer of the delivery order did not effect transfer of constructive possession of the goods. Attornment on the part of the bailee was required (i.e., an acknowledgement that the bailee held the goods on behalf of the transferee). The Uniform Documents of Title Act permits the use of negotiable delivery orders (if the order directs delivery to a named person or order). However, it is still necessary to single out delivery orders for special treatment. Until the delivery order is accepted by the bailee, there is no basis for imposing obligations on the bailee. See discussion under sections 18 and 19. See also the definition of "issuer"."



## ULUSLARARASI VE ULUSAL MEVZUAT

Nitekim uluslararası ticaretin güven altında yürütülebilmesi ve eşyaların zilyetliğinin gerekli koşullar sağlandıktan sonra el değiştirmesini teminen, ülke olarak taraf olduğumuz veya ilgili maddelerini iktibas ettiğimiz uluslararası anlaşmalar ve konvansiyonlarca belirlenmiş bu ilkeler ulusal mevzuatımıza da aktarılmıştır.

Buna göre, 1924 tarihli, kısa adı Lahey Kuralları olan ve Türkiye'nin de taraf olduğu "Konişmentolarla ilgili Kimi Hukuk Kurallarının Yeknesaklaştırılmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme"de taşıma işlerinin konişmento tanzim etmek yolu ile gerçekleştirildiğinden bahisle madde 3'te gerekli tanımlamalar yapılmıştır. 1968 tarihli Lahey/ Visby Protokolü'nde de anılan madde ile konişmento tanımı korunmuştur.

Buna ilaveten, her ne kadar Türkiye taraf olmasa da kendi kanun maddelerine iktibas etmek suretiyle Hamburg Kurallarından da faydalanmıştır. Buna göre, orijinal ismi "Denizyoluyla Yük taşınması Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu" olarak geçen Hamburg Kuralları madde 1/7'de konişmento tanımı yapılmış, madde 14'te ise "Konişmento Tanzimi" başlığı ile, taşıyanın konişmento düzenlemesi gerektiği belirtilmiş ve içeriğinin detaylarına yer verilmiştir. Bu maddeler Türk mevzuatına da paralel içerikte aktarılmıştır. Nitekim bu konuyla ilgili Türk Ticaret Kanunu'nun 1228, 1230 ve 1236. maddeleri yukarıda alıntılanarak aktarılmıştır.

Taşıma hukukunda, varış yerine ulaşan malın taşıyan tarafından gönderilene teslimi iki taraflı bir hukuki işlemdir. Bunun için taşıyanın kendi rızasıyla mal üzerindeki zilyetliğini (fiili hakimiyetini) sonlandırarak, doğru alıcıyı/gönderilene teslim edip onu zilyet kılması gerekmektedir. Bu teslim işlemine taşıyanın katılmaması, en azından teslimin onun onayı veya talimatıyla gerçekleşmemesi malın taşıyanın zilyetliğinden onun rızası dışında alınmış olması, zilyetliğinin gasp edilmesi demektir. Bu ise ulusal ve uluslararası hukuka tamamen aykırıdır. Bu nedenle taşıyanın imzalayarak yükün teslimine rıza gösterdiğini ifade ettiği ve **"yük teslim talimat formu"**, **"yük teslim belgesi"**, **"etiketli konişmento"** veya **"ordino"** gibi farklı isimler verilen bu belge (bazı ülkelerde ortak platformlarda elektronik işlem olarak gerçekleştirilmektedir) hukuki bir belge olup, ulusal ve uluslararası ticaret ve taşımacılıkta yükün teslimi için geçerli ve gerekli bir belgedir.

## HAPİS HAKKI

Ayrıca Türk Ticaret Kanunu, Medeni Kanun ve Borçlar Kanunu'nun ilgili maddelerinde taşıyanın eşya üzerinde hapis ve rehin hakkı belirlenmiştir. Dolayısıyla liman terminalleri, geçici depolama yerleri ve her ne kadar alıcı adına tescil edilerek teslim alınmış olsa da antrepolarda bulunan yükün taşıyanın onayı alınmadan alıcıya teslimi, taşıyanın hapis hakkının da kullanılmasını engelleyecek bir durumdur. Nitekim taşıyan tarafından emaneten kendilerine geçici olarak yük teslim edilmiş olan liman terminalleri, geçici depolama yerleri ve antrepolar, taşıyan ile alıcı ve alıcı ile satıcı arasındaki alacak verecek ilişkisinin tamamlandığını bilemez.

Türk Ticaret Kanunu Madde 1201: Hapis hakkı

**(1) Taşıyan, navlun sözleşmesinden doğan bütün alacakları için Türk Medenî Kanununun 950 ilâ 953 üncü maddeleri uyarınca eşya üzerinde hapis hakkına sahiptir. Hapis hakkı, eşya, taşıyanın zilyetliğinde bulunduğu sürece devam eder; teslimden sonra dahi, otuz gün içinde mahkemeye müracaat edilmek ve eşya henüz gönderilenin zilyetliğinde bulunmak şartıyla, hapis hakkından doğan yetkilerin kullanılması mümkündür.**

Alacaklarını tahsil edemedikleri takdirde taşıyanların yük üzerinde hapis haklarını kullanabilmeleri ancak malların kendi zilyetlerinde olmasına veya kendi talimatları ile teslim edilmesine bağlıdır. Aksi takdirde, taşıyanlar bu alacaklarını tahsil edemeyeceklerdir. Eşyayı taşıyanın rızası dışında teslim eden liman işletmesi, geçici depolama yeri veya antreponun da bu hâlde hukuki ve cezai sorumluluğu bulunmaktadır. Bu itibarla taşıyanların onayları olmadan taşıyanların menfaatlerini koruma yükümlülüğü bulunan ve teslim emri olmaksızın teslimatı gerçekleştirmemesi gereken işletmelerin sorumluluğu söz konusu olacaktır.

## YARGI KARARLARI

Aşağıda esas dosya numarası ve karar numarası belirtilen mahkeme, Yargıtay ve Anayasa Mahkemesi kararları ile bunların dışında Yargıtay denetiminden geçerek onanmış pek çok emsal kararda özetle “liman idarelerinin taşıyanların talimatı olmadan (yük teslim talimat formu ibraz

edilmeksizin) alıcılara yük teslim edemeyecekleri, bu keyfiyete aykırı davranan liman idarelerinin taşıyanların uğramış oldukları tüm zararları gidermekle yükümlü oldukları, ayrıca taşıyanların yüklerin teslimi hususunda talimatları olmadan yük teslim eden liman idarelerinin hukuki sorumluluklarının yanı sıra cezai sorumlulukları da olacağı”, “yük teslim süreci ve bu hizmetin bir bedelinin olacağı” gibi hususlar hüküm altına alınmıştır.

- Denizcilik İhtisas Mahkemesi sıfatı ile İzmir (kapatılan) 6. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin 30.05.2013 tarih, 2012/165 E. ve 2013/195 K. numaralı kararı
- Denizcilik İhtisas Mahkemesi sıfatı ile İzmir (kapatılan) 6. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin 22.04.2013 tarih, 2012/168 E. ve 2013/145 K. sayılı kararı
- Denizcilik İhtisas Mahkemesi sıfatı ile İzmir 5. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin 16.04.2015 tarih, 2015/228 E. ve 2015/302 K. sayılı kararı
- Denizcilik İhtisas Mahkemesi sıfatı ile İzmir 5. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin 15.10.2015 tarih, 2015/878 E. ve 2015/807 K. sayılı kararı
- Yargıtay 11.Hukuk Dairesinin 21.10.2014 tarihli E. 2013/14637 ve K. 2014/16096 sayılı kararı
- Yargıtay 11.Hukuk Dairesinin 26.11.2014 tarihli E. 2014/3239 ve K. 2014/18444 sayılı kararı
- Yargıtay 11.Hukuk Dairesinin 9.6.2015 tarihli E. 2015/1668 ve K. 2015/7994 sayılı kararı
- Yargıtay 11.Hukuk Dairesinin 15.2.2016 tarihli E. 2015/7168 ve K. 2016/1460 sayılı kararı
- T.C. Anayasa Mahkemesinin İnter Metal San. ve Tic. Ltd. Şti.'nin başvurusu üzerine liman işletmesi tarafından yük teslim talimat formu ibraz etmedikleri için malın kendilerine teslim edilmemesi nedeniyle mülkiyet hakkının ihlal edildiği başvurusunda mülkiyet hakkının ihlal edilmediği kararı
- T.C. Anayasa Mahkemesinin Özimeks San. Ürünleri Tic. Ltd. Şti.'nin başvurusu üzerine liman işletmesi tarafından yük teslim talimat formu ibraz etmedikleri için malın kendilerine teslim edilmemesi nedeniyle mülkiyet hakkının ihlal edildiği başvurusunda mülkiyet hakkının ihlal edilmediği kararı.



Yukarıda belirtilen son kararın içinde yer alan aşağıdaki paragraf yük teslim sürecinde liman işletmelerinin takip etmesi gereken işlemleri belirtmektedir:

*“Liman işletmeleri, teslimatı talep edilen eşyaya ilişkin belgeleri 4458 sayılı Kanun ile Gümrük Yönetmeliği hükümlerine istinaden kendisinde bulunan kayıtlarla karşılaştırılarak kontrol etmek suretiyle ifa yardımcıları olmaları hasebiyle taşıyanlara olan sorumluluklarını yerine getirmektedir. İşletmelerin bu görevleri kapsamında yaptıkları kontroller sonucunda doğru eşyanın doğru alıcılara tesliminin sağlanabilmesi için eşyanın teslimini talep eden alıcıların idarelere ibraz ettikleri belgeler üzerinde yer alan bilgiler ile liman kayıtlarının bire bir uyuşması gerekmektedir. Bu kontrol işleminin önemli bir amacı da taşıyanların alacaklarını tahsil edemedikleri takdirde yük üzerindeki hapis haklarını kullanabilmelerinin sağlanmasıdır. Liman işletmelerinin tüm bu görev ve sorumluluklarını yerine getirebilmeleri ve yardımcıları oldukları taşıyanların talimatlarına uygun hareket edebilmeleri için de kendilerine sıkı belge kontrolleri yapma ve eksik belgeyle başvuru yapanların teslim taleplerini karşılamama şeklinde kapsamlı yetkiler verilmesinde kamu yararının bulunduğu açıktır. Nitekim emtiayı taşıyıcılarının rızaları dışında teslim eden liman işletmelerinin hukuki ve cezai sorumluluklarının bulunduğu gerçeği de dikkate alındığında bu yetki kapsamında yapılan sıkı belge kontrolleri ile taşıyan sıfatına sahip gemi donatanlarının ve onların temsilcileri olan gemi acentelerinin de taşıyan sıfatına sahip taşıma işleri komisyoncuları, liman idareleri ve mal alıcısı firmaların da ortak yararına bir uygulamanın gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır.”*

## **YÜK TESLİM SÜRECİ ve YÜK TESLİM BELGESİ TÜM TAŞIMA MODLARINDA GEÇERLİ**

Uluslararası ticaret ve taşıma sürecinin bir parçası olan yük teslim işlemi tüm taşıma modlarında aynı temel ilkeler, haklar, sorumluluklar ve yükümlülükler çerçevesinde yerine getirilmektedir. Bu belgenin hukukta yerinin olmadığı değerlendirilmesi daha çok bu sürecin gümrük kanunu ve mevzuatıyla ilişkilendirilmesine dayanmaktadır. Yürürlükte olan gümrük mevzuatında ordino veya benzeri bir teslim belgesinin tanımlanmamış olması böyle bir belgenin geçersiz olduğunu ve yükün teslim aşamasında aranmaması gerektiğini göstermez. Çünkü gümrük kanunu, mevzuatı ve gümrük idareleri uluslararası taşımaya konu yükün alıcısına fiziki teslimi sürecinde yetkili ve sorumlu bir taraf değildir.

Ancak uluslararası ticaret ve taşımacılık mevzuatına göre, taşıyanın teslim aldığı, akabinde bununla ilgili konişmento veya taşıma senedi düzenlediği eşyayı doğru alıcısına teslim etme borcu ve bunu ispatlama sorumluluğu tüm taşıma modlarında geçerlidir.

## **ORDİNO / YÜK TESLİM BELGESİ ÜCRETİ**

Ulusal ve uluslararası ticaret ve taşımacılık hukukuna tamamen uygun olan bu yük teslim sürecinin taşıyan tarafından titizlikle takip edilmesi gerekmektedir. Söz konusu ticari ilişkinin tarafları olan satıcı, alıcı ve ticarete aracılık etmişse bankalar üzerinden dolaşıma giren konişmentonun gereklerini yerine getirmeye; taşıyanın yükü teslim borcu çerçevesinde yükü doğru alıcıya teslim etmeye yönelik bu işlemin ve gerekli kontrollerin taşıyan tarafından deruhte edilmesi hizmetinin dünyada olduğu gibi bir bedelinin olması gerektiği kaçınılmazdır. Ayrıca şu nokta da unutulmamalıdır ki, bu işlemin eksik ya da yanlış yapılması durumunda taşıyanlar alıcı veya satıcı tarafından mal bedelinin tamamından sorumlu tutulabilmektedirler.

Nitekim 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun Taşıma İşleri başlıklı 4'üncü kitabının 870. maddesi taşıyanın taşıma ücretinden başka gerekli olan giderleri isteyebileceğini hükme bağlamıştır:

***XV - Taşıma ücretinin hesaplanması ve ödenmesi***

***MADDE 870- (1) Taşıma ücreti, eşyanın tesliminde ödenir. Taşıyıcı, taşıma ücretinden başka, eşya için yapılan, duruma ve şartlara göre gerekli olan giderleri de isteyebilir.***

Ayrıca 488 sayılı Damga Vergisi Kanunu çerçevesinde "ordino" da damga vergisi alınacak kağıtlar arasında sayılmaktadır. Dolayısıyla damga vergisine tabi bir kağıdın tamamen hukuki bir belge olduğu aşıkardır.

## **GÜMRÜK YÖNETMELİĞİ'NİN YANLIŞ YORUMLANMASI**

Ancak yürürlükteki Gümrük Yönetmeliği'nin aşağıdaki maddesi ticaret ve gümrük dünyasında yanlış bir yorumlamaya ve algıya yol açmaktadır:

Gümrük Yönetmeliği – Eşyanın teslimi

***MADDE 130 – (1) Eşya, boşaltma yerinde konşimentoda teslim edileceği gösterilen ve bir nüshasını taşıyan kimseye ve eğer konşimento emre muharrer ise ciro ile devralmış şahsa teslim olunur. Bu kimseler eşyayı almak için lazım gelen vasıfları haiz sayılır.***

Gümrük yönetmeliği bu madde ile yukarıda aktarılanların tamamını teyit etmekte, malların alıcılarına ancak konşimento karşılığı verilmesini emretmektedir. Yani bu madde önceki bölümlerde aktarılmış uluslararası deniz ticaret hukuku ve Türk Ticaret Kanunu ile belirlenmiş, yükün alıcısına teslim sürecini aynen tespit eden ve tekrarlayan bir maddedir.

Yönetmeliğin bu maddesinde konşimentonun kime teslim edilmesi gerektiği belirtilmemektedir. Çünkü bu işlem konşimento adı verilen sözleşmenin tarafları arasındaki özel hukuk kapsamında bir işlemdir. Bu işleme gümrük idaresi veya kendisine taşıyan tarafından eşya emanet edilmiş olan ve taşıyanın ifa yardımcısı konumundaki işletmeler taraf değildir. Yukarıda anlatılanlardan ve ilgili kanun maddelerinden açıktır ki, konunun tarafı konşimentoyu geri alacak olan taşıyan yani nakliyeci ya da onun acentesidir.

Ama gümrük idaresi tarafından yayınlanan ve uygulanmakta olan gümrük yönetmeliğinde yer alan 130/1 maddesi, konşimentoların gümrük idaresine veya gümrük idaresi tarafından işletilmesine müsaade ve kontrol edilen geçici depolama yerleri veya antrepolara teslim edilmesiyle, eşyanın taşıyanın onayı aranmadan teslim alınabileceği yorumlarına neden olmaktadır. Bu yanlış yorumların engellenmesi ve uygulamanın uluslararası deniz ticareti hukuku çerçevesinde yapılmasının sağlanması için daha önce hem sözlü olarak hem de 4.7.2019 tarih ve 2019/448 sayılı ve 30.07.2019 tarih ve 2019/510 sayılı yazılarımızla Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün bu konuda bir açıklama yapması talep edilmiştir. O dönemde Ambarlı Gümrük Müdürlüğü bağlısı geçici depolama yerlerinden taşıyan onayı aranmaksızın konşimento karşılığı yük teslimlerinin önüne geçilmesi istenmişse de genel müdürlük ordino/yük teslim formu konusunun kendi mevzuatı içinde yer almadığından bahisle bu konuda bir açıklama yapmamıştır.

## DANIŞTAY İDARİ DAVA DAİRELERİ KURULU KARARI

Nitekim 2010'lu yıllarda da taşıyan tarafından getirilen ithal eşyanın alıcısına teslim edilmesi sürecinde gümrük mevzuatında ordino veya benzeri bir belgenin tanımlanmamış olması yanlış yorumlandığı, ordininin yürürlükten kalktığı gibi piyasada yanlış bir algı oluşturulduğu için dönemin Denizcilik Müsteşarlığı 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 yazıyı yayınlamak eşyanın alıcıya tesliminde taşıma sözleşmesinin iki tarafından bir olan taşıyıcının onayı olmaksızın işlem yapılmasını engellemek amacını gütmüştür.

Ancak açılan davalar sonucu Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu'nun E:2019/2250E-K:2020/812 sayılı son kararıyla bu yazının hukuka uygun olmadığı değerlendirilmiştir. Bahse konu karar bu yazıyı yayınlamak Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nün gümrüklü sahalarda yapılan bir işlemde yetki alanı dışında bir düzenleme yaptığı gerekçesiyle ilgili yazının iptal edilmesiyle ilgilidir.

Bu karar uluslararası deniz ticaret hukuku, taraf olduğumuz uluslararası deniz konvansiyonları ve Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan, 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, sadece bahse konu yazının iptal edilmesini kararlaştırmıştır.

Bu kararı takiben Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı – Denizcilik Genel Müdürlüğü 24.7.2020 tarihli yazısıyla, mülga Denizcilik Müsteşarlığı – Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nün 17.05.2011 ve

14765 sayılı yük teslim talimat formu yazısının mahkeme tarafından iptal edildiğini, bu itibarla, bahse konu deniz yoluyla ithal edilerek geçici depo ve antrepolara teslim edilen yüklerin alıcılarına tesliminde uyulacak hususlar ile Yük Teslim Talimat Formu uygulamasının söz konusu Mahkeme kararına istinaden yürürlükten kaldırıldığını bildirmiştir.

## SONUÇ

Ancak yukarıda açıklanan uluslararası ve ulusal hukuki kurallara rağmen, TCDD Genel Müdürlüğü tarafından işletilmekte olan liman işletmeleri başta olmak üzere çeşitli terminallerde konişmentolar taşıyana ibraz edilmeden, konişmentoların alıcılar tarafından ilgili terminallere ibraz edilmesiyle ve taşıyanın teslim talimatı alınmadan eşyalar teslim edilmeye başlanmıştır. Bu tür hukuksuz teslimler arasında alıcının satıcıya halen mal bedelini ödemediği ve benzeri durumlar olduğu takdirde, Türkiye uluslararası ticaret, deniz ticareti ve taşıma hukuku kurallarına aykırı uygulamalara izin veren bir ülke konumunda değerlendirilecektir. Aynı şekilde Türkiye'den ihraç edilen eşyalar için karşı ülkelerde benzer uygulamalar ihracatçılarımıza tehdit teşkil edebilecektir.

Bu nedenle Türk Ticaret Kanunu, Gümrük Kanunu ve ilgili mevzuat çerçevesinde yapılacak değerlendirmelerinizi takiben,

- Konunun ilgili tüm taraflarca açıkça anlaşılmasını temin etmek üzere Bakanlığınızca bir açıklama yapılması,
- Bununla birlikte yanlış yorumlara neden olan Gümrük Yönetmeliği'nin 130. maddesinin tamamen iptal edilmesi veya maddeye ilgili konişmentonun taşıyana ibraz edilmesi ibaresinin eklenmesi hususları görüş ve tensiplerinize arz olunur.