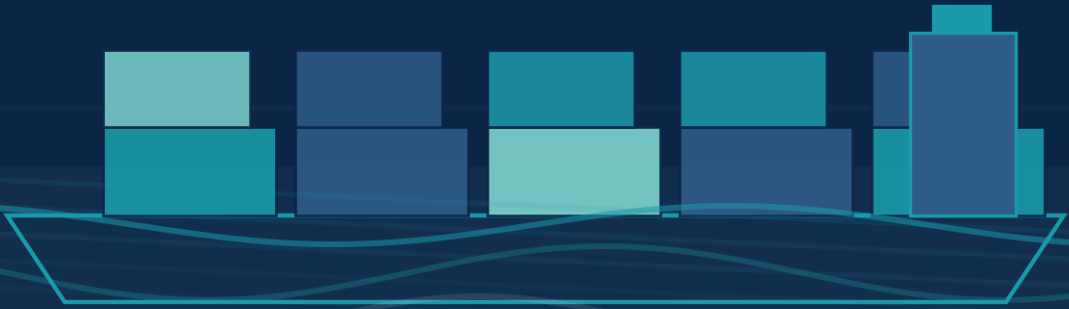


DENİZ TAŞIMACILIĞINDA ORDİNO

1680'den Elektronik Teslimata: Bir Belgenin Tarihsel, Ticari ve Hukuki Serüveni

Ahmet AYTOĞAN

Eylül 2026



 **utikad**

Beş Yıl Sonra Aynı Soruyu Sormam Gerekli Yine

2021 yılında “Deniz Taşımacılığında Ordino” başlığıyla kaleme aldığım çalışmada temel sorum şuydu:

Ordino neden vardır?

Bugün, aradan geçen beş yılın ardından aynı soruya artık yalnızca sektör uygulamaları ve tarihsel belgeler üzerinden değil; Danıştay, Anayasa Mahkemesi ve diğer yargı kararları ışığında da cevap vermek mümkündür.

Bugün elimizde zaten güçlü bir belge arşivi bulunmaktadır: 1.200 adetten fazla kağıt belgeden oluşan bir konișmento koleksiyonu. Bu belgelerin önemli bir bölümü, farklı ülkelerde faaliyet göstermiş taşıyanların düzenlediği konișmentolardır. Dolayısıyla bugün savunduğum görüş yalnızca mesleki bir kanaat değildir. Yüzyıllar boyunca düzenlenmiş taşıma senetlerinin ve güncel taşıma uygulamasının ortaya koyduğu tarihsel bir süreklilik söz konusudur.



Ve bu sürekliliğin ortaya koyduğu temel gerçek şudur:

Ordino, gümrük mevzuatının yarattığı bir belge değildir. Ordino, taşıyanın yükün teslimine ilişkin iradesini ve onayını, taşıyanın ifa yardımcısı konumundaki liman işletmesi veya geçici depolama işletmesine aktaran bir teslim mekanizmasıdır.

Bu ayırım yapılmadığı sürece Türkiye'deki ordino tartışması doğru zeminde yürütülemez.

1.200+ ARŞİVDEKİ KONİȘMENTO	1887–2020 BELGELERİN KAPSADIĞI DÖNEM	5 YIL İLK ÇALIŞMADAN BU YANA
---------------------------------------	--	--

1. Önce Kavramları Birbirinden Ayırmak Gerekir

Ordino konusunda yıllardır yapılan en büyük hata, üç farklı konunun birbirine karıştırılmasıdır:

- Gümrük işlemi,
- Taşıyanın yükü teslim borcu,
- Yükün fiilen teslim edilmesi.

Oysa bunlar aynı işlem değildir.



Gümrük idaresi eşyanın gümrük statüsünü, vergilerini ve gümrük işlemlerini denetler.

Liman işletmesi veya geçici depolama yeri işletmesi eşyanın fiziki zilyetliğini muhafaza eder.

Taşıyan ise taşıma ve teslim borcu altına girmiş taşıma sözleşmesinin tarafıdır ve taşıma konusu eşyanın hak sahibine teslim edilmesi bakımından hukuki sorumluluk taşır.

Dolayısıyla gümrük işlemlerinde ordino aranmasının kaldırılması ile taşıyanın teslim iradesinin ortadan kaldırılması aynı şey değildir.

Nitekim 2021 yılında Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü tarafından yayımlanan yazıda da ordino veya yerine geçen belgenin gümrük işlemlerinin ifası ve sürdürülmesi sırasında aranmayacağı belirtilmiştir.

Bu ifade dikkatle okunmalıdır:

“Gümrükte aranmaz” başka şeydir; “taşıyanın teslim onayına gerek yoktur” bambaşka şeydir.

2. Danıştay Kararı “Ordino Yoktur” Dememiştir

Türkiye'deki tartışmanın en büyük yanlışlarından biri Danıştay kararlarının “ordino kaldırıldı” şeklinde yorumlanmasıdır.

Oysa Danıştay 10. Dairesinin 2020/4828 sayılı kararına kadar uzanan uyuşmazlığın özü, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının gümrüklü sahadaki mal teslimine ilişkin düzenleme yapma yetkisi ile ilgilidir.

Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu'nun 17.12.2018 tarihli E.2016/2991, K.2018/5551 sayılı bozma kararının ardından, Danıştay 10. Dairesi 12.11.2020 tarihli E.2020/4485, K.2020/4828 sayılı kararıyla ilgili idari işlemi yetki yönünden iptal etmiştir.

Gerekçe, ordino kurumunun hukuk dünyasından silinmesi değildir. Esas mesele, gümrüklü saha içerisinde eşyanın teslimine ilişkin düzenleme yapma yetkisinin ilgili gümrük mevzuatı bakımından Ulaştırma Bakanlığında bulunmamasıdır.

Bu nedenle:

Danıştay'ın bir idari düzenlemeyi yetki yönünden iptal etmiş olmasından, taşıyanın teslim onayının veya yük teslim mekanizmasının hukuken ortadan kalktığı sonucu çıkarılamaz.

Bu ayrım, Türkiye'deki ordino tartışmasının belki de en önemli hukuki noktasıdır.

3. Anayasa Mahkemesi'nin 27 Haziran 2018 Tarihli Kararı

Bu konuda çok daha doğrudan bir hukuki kaynak bulunmaktadır.

Anayasa Mahkemesi, Öz..... Sanayii Ürünleri Ticaret Ltd. Şti. başvurusunda, B. No: 2015/13851, 27.06.2018 tarihli kararında, ithal edilen malların liman işletmesince teslim edilmemesi nedeniyle ileri sürülen mülkiyet hakkı ihlali iddiasını incelemiştir.

Başvurunun konusu doğrudan yük teslimi ve taşıyanın talimatı ile ilgilidir. AYM, somut olayda mülkiyet hakkının ihlal edilmediğine karar vermiştir.

Kararın bizim açımızdan asıl önemli tarafı ise şudur: Liman işletmeleri ve geçici depolama yerleri, taşıyanın ifa yardımcıları olarak değerlendirilmiştir. Dolayısıyla yükün fiilen limanda bulunması, taşıyanın teslim hukukundaki rolünü kendiliğinden ortadan kaldırmaz.

Daha da önemlisi, AYM kararında yük teslim talimat formu, yük teslim belgesi, etiketli konşimento veya ordino gibi farklı isimlerle anılan belgelerin taşıyanın yükün teslimine ilişkin iradesini ortaya koyan ve teslim sürecinde kullanılan hukuki araçlar olduğu kabul edilmiştir.

Bu kararın ortaya koyduğu sonuç son derece önemlidir:

Ordino, hukuken hiçbir anlamı olmayan “uydurulmuş” bir sektör belgesi değildir. Aksine, taşıyanın talimatı ile fiili teslim arasında hukuki ve operasyonel bağlantı kuran bir enstrümandır.

4. AYM'nin Çok Daha Önemli Bir Tespiti: Taşıyanın Rızası

AYM'nin aynı kararında, taşıyanın rızası dışında eşyanın teslim edilmesi halinde liman işletmesinin hukuki ve cezai sorumluluklarının gündeme gelebileceği değerlendirilmiştir. Bu nokta üzerinde özellikle durmak gerekir.

Çünkü “ordino olmasın” diyen yaklaşımın cevaplaması gereken temel soru şudur:

Taşıyanın teslim iradesi ortadan kaldırılacaksa, bunun yerine ne konulacaktır?

Bir konteynerin limandan çıkarılması yalnızca “Bu mal ithalatçının adına gümrüklenmiştir.” demekle bitmez. Taşıyanın elinde:

- Navlun alacağı,
- Sözleşmeden doğan alacakları,
- Konişmentodan doğan hakları,
- Hapis/rehin hakkı,
- Sahte konişmento veya usulsüz belge riskine karşı sorumlulukları,
- Yanlış kişiye teslim nedeniyle doğabilecek sorumlulukları
- Ciro ve ciro zinciri ihlalleri

bulunabilir. AYM'nin somut olayında da taşıyanın navlun alacağını tahsil edemediği ve bu nedenle yük üzerinde hapis hakkını kullandığı görülmektedir. AYM, bu şartlar altında yük teslim talimat formunun istenmesinde ve form verilmediğinde teslimden kaçınılmasında kamu yararı bulunduğunu kabul etmiştir.

Dolayısıyla ordininonun tartışılması aslında yalnızca bir kâğıt parçasının tartışılması değildir. Taşıyanın yük üzerindeki hukuki kontrolünün ne zaman sona ereceğinin tartışılmasıdır.



5. TTK'nın Söylediği Şey Çok Açık: Teslim Borcu Taşıyana Aittir

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1228. maddesi konişmentoyu tanımlarken taşıyanın eşyayı, konişmentonun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu sistemi kurmaktadır.

Bu nedenle hukuki zincirin başlangıç noktası şudur:



Liman işletmesi bu zincirin son halkasında bütün beklenen gereklilikler ve koşullar oluşmuşsa fiili teslimi gerçekleştirebilir.

Fakat fiili teslimi yapan işletmenin, taşıyanın yerine geçerek taşıma sözleşmesinin tarafı haline geldiğini söylemek asla mümkün değildir. Tam tersine, liman işletmesi ve geçici depolama işletmelerinin taşıyanın ifa yardımcısı olması nedeniyle, taşıyanın teslim iradesinin bu işletmelere aktarılması gerekir.

İşte ordino burada devreye girmektedir. Bu nedenle ordinoyu:

“Gümrük belgesi” olarak tanımlamak yanlış; “taşıyanın teslim onayının ve teslim talimatının fiili teslim noktasına aktarılmasını sağlayan belge veya elektronik mekanizma” olarak tanımlamak daha doğrudur.

6. Ordino Aslında Konişmentonun Alternatifi Değildir

Konişmento ile ordino aynı belge değildir. Konişmento taşıma senedir.

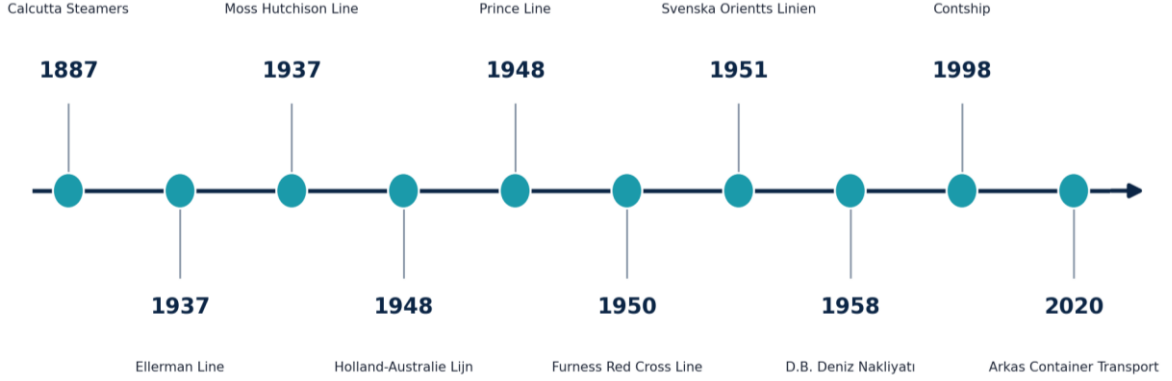
Ordino ise taşıyanın, konişmento, denizde diğer taşıma belgeleri veya ilgili taşıma ilişkisi kapsamında yükün teslimine ilişkin iradesini fiili teslim noktasına aktaran bir teslim mekanizmasıdır.

Bu nedenle “Konişmento var, ordinoya ne gerek var?” sorusu tek başına yeterli değildir.

Çünkü konişmentoyu kimin ibraz ettiğı, bu kişinin meşru hamil olup olmadığı, konişmentonun ciro zincirinin geçerli olup olmadığı, taşıyanın navlun ve diğer alacaklarının bulunup bulunmadığı, telex release işleminin yapılıp yapılmadığı gibi konuların tamamı taşıyanın teslim kontrolüyle ilişkilidir.

7. 1887'den 2020'ye Uzanan Belge Zinciri

Benim ordinoya ilişkin görüşümün en güçlü tarafının yargı kararlarından önce belgelerin kendisi olduğunu düşünüyorum. Koleksiyonumdaki konişmentolarda ordinoya ilişkin kayıtların tarihsel sürekliliği dikkat çekicidir. Örneğin:



1887

CALCUTTA STEAMERS

Konişmentoda, usulüne uygun ciro edilmiş konişmentonun acenteye teslimi karşılığında malların teslimi veya teslim emrinin verilmesi öngörülmektedir.

1937

ELLERMAN LINE

"Bill of Lading ... shall be surrendered in exchange for delivery order."

1937

MOSS HUTCHISON LINE

Aynı teslim mekanizması.

1948

HOLLAND-AUSTRALIE LIJN

Konişmentonun bir nüshası mallar veya delivery order karşılığında teslim edilmektedir.

1948

PRINCE LINE

Konişmento, delivery order veya mal karşılığında teslim edilmektedir.

1950

FURNESS RED CROSS LINE

Aynı sistem.

1951

SVENSKA ORIENTTS LINIEN

Konişmentonun bir nüshası mallar veya delivery order karşılığında teslim edilmektedir.

1958

D.B. DENİZ NAKLİYATI

Türkçe ve İngilizce olarak aynı teslim mekanizması açıkça yer almaktadır.

1998

CONTSHIP

"Bill of Lading ... in exchange for the goods or delivery order."

2020

**ARKAS CONTAINER
TRANSPORT**

Bir orijinal konişmentonun taşıyana teslimi karşılığında malın teslimi veya delivery order düzenlenmesi öngörülmektedir.

Burada artık tartışmamız gereken şey şudur: bu kadar farklı dönem, ülke, taşıyan ve taşıma sistemi içerisinde aynı teslim mekanizmasının tekrar tekrar ortaya çıkması tesadüf müdür?

Bence değildir. Bu, deniz taşımacılığının operasyonel ihtiyacının ortaya çıkardığı bir uygulamadır.

8. Düzenli Hat Taşımacılığı Ordino'nun Önemi Artırdı

Ordino ihtiyacını anlamak için konteyner taşımacılığından bile daha geriye gitmek gerekir.

Gemideki tek bir yükün, tek bir gönderilene ait olduğu taşımalarda teslim basit olabilir. Ancak düzenli hat taşımacılığı ve kırkambar sistemiyle birlikte aynı gemide çok sayıda yükletenin, çok sayıda gönderilenin ve çok sayıda konişmentonun bulunması, teslim işlemini farklı bir organizasyon gerektiren hale getirmiştir.

Geminin kaptanının limanda yüzlerce konişmentoyu tek tek inceleyerek her yükün teslimini organize etmesi mümkün değildir. Bu nedenle acentelik sistemi gelişmiş, taşıyanın yerel temsilcisi yükün teslim sürecini organize etmeye başlamış ve ordino-delivery order uygulaması taşıma sisteminin doğal bir parçası haline gelmiştir.

Benim 1.200 adet civarındaki konişmentodan oluşan koleksiyonumda yaptığım incelemeler, bu tarihsel sürekliliğin çok sayıda örneğini göstermektedir.

9. “Gümrükte Aranmıyor” Demek “Ordino Yoktur” Demek Değildir

Bence Türkiye'deki tartışmanın en büyük mantık hatası burada ortaya çıkıyor.

4458 sayılı Gümrük Kanunu kapsamında gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi ve gümrükte kullanılan belgelerin azaltılması amacıyla ordino'nun gümrük işlemlerinde aranmasının kaldırılması anlaşılabilir ve doğru bir yaklaşımdır.

Fakat bundan şu sonuç çıkmaz:

“Taşıyanın teslim onayına gerek yoktur.”

Nitekim Ticaret Bakanlığı'nın 26.04.2021 tarihli yazısında da ordino'nun gümrük işlemlerinde aranmayacağı belirtilmiştir.

Buradaki kritik ayrım: Gümrük işlemi ≠ taşıma sözleşmesinin ifası. Birincisi kamu hukuku alanıdır. İkincisi özel hukuk ve taşıma hukuku alanıdır.

10. Konişmento Bir Finansman Belgesidir

Burada konu yalnızca lojistik değildir. Konişmento, uluslararası ticaret finansmanının en önemli belgelerinden biridir. Özellikle:

- Akreditif,
- Vesaik mukabili,

- Banka finansmanı,
- Ciro,
- Rehin,
- Mülkiyet ve zilyetlik ilişkileri

bakımından konişmentonun teslim fonksiyonu son derece önemlidir.

Bir bankanın elindeki konişmentoyu düşünelim. Banka, ticari alacağının teminatı olarak belgeyi elinde tutuyor olabilir. Taşıyanın teslim kontrolü devre dışı bırakılır ve yük yalnızca gümrük işlemleri tamamlandı diye serbest bırakılırsa, artık sadece taşıyanın değil, finans kuruluşlarının da hukuki menfaatleri etkilenebilir.

Bu nedenle ordino tartışması aslında “Bir belgeye ücret ödenmeli mi?” tartışmasından çok daha büyüktür.

Asıl soru:

Uluslararası ticarete yükün kime ve hangi hukuki yetkiye dayanılarak teslim edildiğini kim kontrol edecektir?

11. AYM'nin Bir Başka Önemli Kararı

Anayasa Mahkemesinin İn... ..tal Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. başvurusunda da (B. No: 2015/13547, 09.10.2019) benzer olay tekrar incelenmiş ve mülkiyet hakkının ihlal edilmediğine karar verilmiştir.

Bu karar, ordino tartışmasının yalnızca teorik bir tartışma olmadığını göstermektedir. Yükün teslim edilmesi, taşıyanın talimatı, limanın konumu ve mal sahibinin mülkiyet hakkı aynı olay örgüsü içerisinde değerlendirilmiştir.

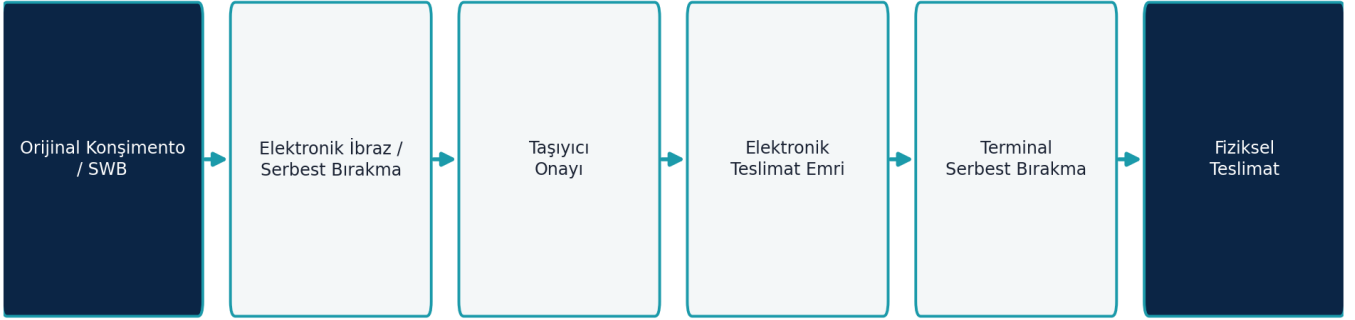
Dolayısıyla bugün artık ordinoyu “sektörün kendi kendine icat ettiği bir form” olarak tanımlamak hukuki ve tarihsel gerçeklikle bağdaşmamaktadır.

12. Peki Ordino Mutlaka Kağıt Olmalı Mıdır?

Elbette ki hayır.

Benim savunduğum şey kağıt parçası değildir. Savunduğum şey teslim kontrol mekanizmasıdır. Bugün elektronik konişmento (electronic bill of lading — eBL), elektronik teslim talimatı ve dijital taşıma belgeleri gelişmektedir.

Dolayısıyla geleceğin ordinolu sistemi belki şöyle olacaktır:



Burada kağıt ortadan kalkabilir. Ama taşıyanın teslim iradesinin ortadan kalkması gerekmez. Tam tersine, dijital ticaret belgeleri geliştikçe bu kontrol mekanizmasının güvenli ve izlenebilir olması daha da önemli hale gelecektir.

13. Ordino Ücreti Ayır, Ordino Kurumu Ayrıdır

Burada açıkça bir tavır koymak gerekir. Fahış ordino ücretini savunmuyorum. Gereksiz beklemeyi savunmuyorum. Teslimde tam takım konişmentonun anlamsız biçimde istenmesini savunmuyorum. İthalatçının saatlerce veya günlerce bekletilmesini savunmuyorum.

Ama bunların hiçbiri bizi:

“O halde taşıyanın teslim kontrolü de ortadan kalkmalıdır.” sonucuna götürmez.

Tam tersine yapılması gereken: hızlı, elektronik, şeffaf, ölçülü ve makul maliyetli bir teslim mekanizmasıdır.

Ama bu tartışmayı yıllardır umutla izleyen ithalatçı firmalara bir önerim var: malın teslim yöntemi CIF, DAP, DDU, DDP dahi olsa navlun sözleşmesi yapılırken uzak ve bihaber kalmayın. İhracatçınız kiminle navlun sözleşmesi yapıyor, ülkenizde ordinoyu size verecek taşıyan firma kimdir, lokal masraf ne uygulayacak — bunları siz de öğrenmeli ve onay verdiğiniz tarafla navlun sözleşmesi yapılmasını salık vermelisiniz. Aksi halde bunu fırsata çevirip olmayacak miktarda lokal masraf, ordino bedeli isteyenlerden yakanızı kurtaramazsınız.

14. Asıl Reform: Ordinoyu Kaldırmak Değil, Modernleştirmektir

Bugün benim önerim çok daha açıktır: Ordino kaldırılmamalıdır, Ordino modernleştirilmelidir. Kağıt yerine elektronik hale getirilebilir.

- ✓ Ücret şeffaf ve makul olmalıdır. Gereksiz belge talepleri kaldırılmalıdır.
- ✓ Taşıyanın teslim onayı elektronik olarak terminal sistemine aktarılmalıdır.

- ✓ Konışmentonun sahtecilik kontrolü dijital sistemlerle yapılmalıdır.
- ✓ Telex release, sea waybill ve diğer teslim biçimleri sistem içerisinde tanımlanmalıdır.
- ✓ Forwarder – fiili taşıyan – terminal – gümrük – banka – firma arasındaki bilgi akışı dijitalleştirilmelidir.

Böylece hem ithalatçının zamanı korunur hem taşıyanın hukuki sorumluluğu korunur.



SONUÇ

Bugün koleksiyonum 1.200 civarında konışmentoya ulaşmış durumda. Bu belgelerin yüzlercesi farklı dönemlerde, farklı ülkelerde ve farklı taşıyanlar tarafından düzenlenmiş taşıma senetlerinden oluşuyor.

Ve bu belgelerin önemli bir bölümü aynı şeyi söylüyor:

KONİŞMENTO → ORDİNO

1887	1937	1948	1950	1951	1958	1998	2020	2026
------	------	------	------	------	------	------	------	------

1887'de vardı, 2026'da da var, sonrasında da var olacak.

Ve bugün de dünyanın çeşitli taşıma sistemlerinde farklı isimler ve elektronik yöntemlerle aynı temel teslim fonksiyonu yaşamaya devam ediyor.

Bu nedenle bugün artık tartışmayı şu şekilde yapmak gerektiğine inanıyorum: “Ordino var mı, yok mu?” sorusunu bırakmalıyız.

Doğru soru şudur:

Taşıyanın yük üzerindeki teslim kontrolü hangi belge, hangi elektronik kayıt veya hangi güvenli prosedür aracılığıyla gerçekleştirilecektir?

Çünkü ordino yalnızca bir kağıt değildir. Ordino, taşıyanın teslim iradesinin fiili teslim noktasına ulaşma biçimlerinden biridir.

Ve bu nedenle: Gümrükte ordino aranmayabilir. Ordino kağıt olarak düzenlenmeyebilir. Ordino elektronik hale gelebilir. Ordino ücreti makul ve şeffaf olmalıdır. Ama taşıyanın teslim kontrolü ortadan kaldırılamaz.

Aksi halde ortadan kaldırılan yalnızca bir belge olmaz. Taşıma sözleşmesinin teslim aşamasındaki hukuki kontrol zinciri kırılmış olur.

Deniz taşımacılığının yaklaşık üç yüz kırk altı yıllık belge tarihine baktığımızda gördüğümüz şey de budur:

Belgenin biçimi değişmiştir; teslimin hukuki ihtiyacı değişmemiştir.

Kağıttan elektroniğe geçiyoruz. Ama taşıyanın teslim iradesinden teslim alanın fiili hakimiyetine kadar uzanan güvenlik zincirini ortadan kaldırarak değil, onu daha güvenli ve daha hızlı hale getirerek.

Ordinonun geleceği kağıtta değil; güvenli elektronik teslimdedir.

Ve benim kanaatimce Türkiye'nin yapması gereken de ordinoyu yok etmek değil, 21. yüzyıla güvenle taşımaktır.

Ahmet AYTOĞAN

KAYNAKÇA

- 4458 sayılı Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliği (Resmî Gazete).
- 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu, Denizyolu Taşıma Senetleri Hükümleri.
- Gümrükler Genel Müdürlüğü yazıları: Ordino (Yük Teslim Talimat Formu) konulu 23.11.2017 tarih ve 29799029 sayılı yazı; 26.04.2021 tarih ve 63424348 sayılı yazı; 30.07.2021 tarih ve 65934343 sayılı yazı.
- Ticaret Bakanlığı (Gümrükler GM) yazısı, 31.08.2020, 57021304 sayılı, Ordino uygulamasının kaldırılması.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik GM yazıları: 17.05.2011 tarih ve 14765 sayılı yazı; 24.07.2020 tarih ve E.41015 sayılı (Özimeks davası) yazı.
- Danıştay İDDK kararları: E:2016/2991, K:2018/5551 (17.12.2018); E:2019/2250, K:2020/812 (02.06.2020).
- Anayasa Mahkemesi 2. Bölüm Kararı, B.2015/13851 (27.06.2018).
- VDA Duyurusu: Yük Teslim Talimat Formu (29.09.2020).
- UTİKAD Bilgi Notu: Ordino Hakkında Güncel Bilgilendirme (06.05.2021).
- Harun Şişmanyazıcı, “Yük Teslim Talimatı Formu” Uygulaması İptal mi Edildi?, DenizHaber (02.10.2020).
- Aksigorta Sigorta Sözlüğü, Ordino Nedir? (Arşiv).
- Kızılkaya Gümrük Müşavirliği, “Geçmişten Bugüne Gümrükte Ordino” blog yazısı (27.07.2022).