

DENİZ TAŞIMACILIĞINDA ORDİNO

Goods delivery Order
Ordini di consegna

S. F. 29. 2M. 5-02.

Agency Pacific Mail Steamship Company,
SAN FRANCISCO, CAL. 1893

119 packages, (from 157 3/4) have arrived this day.
consigned to your house, and marked 16
S. W. endorsed by your firm
also \$ 10.4

Please surrender Bill of Lading
pay freight and charge
for State Toll, and take
Goods.

Claims for Shortage or Damage
to be made within 90 days of arrival
at destination.

TER, General Agent.
215 Broadway, New York
and Brannan Streets,
San Francisco, Cal.

ORDINO
D. N. DANI SAKALCI, T. A. S.
GENERAL MANAGER

NO 40532

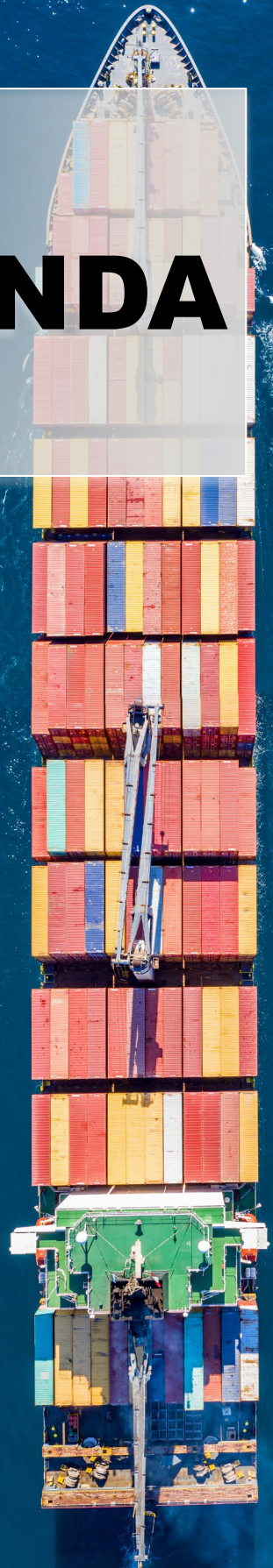
MARK	CONT	NO.	REMARKS
KARAYEN STREI			

IPTAL

Yakında girilecek
Unsubscribed this time.

İPTAL

İşin maddeleri için uygun Gümrük Lokasyonu
Bu belge, gümrük idaresi tarafından onaylanmıştır.



AHMET AYTOĞAN

NİSAN 2021

 utikad

AHMET AYTOĞAN

Derin Deniz
Danışmanlık
ve Ticaret



- Profesyonel lojistik kariyerine MEPTAŞ Manisalı Evrensel Pazarlama ve Ticaret Anonim Şirketi'nde başlamıştır.
- 1981 yılında Beyoğlu Ticaret Lisesi'nden mezun olmuştur.
- 1992-2008 yılları arasında Arkas Denizcilik'te Dokümantasyon Müdürlüğü yapmıştır. 2008-2015 yılları arasında MSC Gemi Acenteliği A.Ş.'de Dokümantasyon Müdürlüğü yapmıştır. 2015-2018 yılları arasında MSC Gemi Acenteliği A.Ş.'de Forwarder İlişkileri Yönetimi Müdürlüğü yapmıştır. Ekim 2018 itibarıyla kendi şirketinde eğitim ve danışmanlık hizmetleri vermektedir.
- 2015 yılından bu yana FIATA Diploma Eğitimi Programı kapsamında Deniz Taşımacılığı'nda Dokümantasyon dersleri veren Ahmet AYTOĞAN, 2018 yılı itibarıyla UTİKAD bünyesinde Konşimento Eğitimi vermektedir.
- 1680 yılından bu günlere uzanan çoğunluğu yurtdışından çeşitli kaynaklardan toplanmış 750 adetten oluşan konşimento ve eski gemilerden edinilmiş gemi eskileri koleksiyonlarına sahiptir.
- Evli ve iki çocuk babasıdır.

Meslek yaşamıma 1992 yılında Arkas Denizcilik'te başladığım anda tanıştığım bir kavramdır "ordino". O zamanlar İstanbul sınırları içinde konteyner taşımacılığına hizmet verecek yegane liman Haydarpaşa idi. Ordino hem ihracatta hem de ithalatta kullanılırdı. Benim görevim yükletenden gelen yükleme talimatı bilgilerinden bazılarını ihracat ordinosu üzerine yazmak ve bunu liman ofisine faks ile iletmektir. Buna karşın liman ofisi ise ihracat beyannamesindeki bilgilerin bazılarıyla ilgili olarak bize yazılı geri bildirimde bulunurdu. Bu sayede farklı belgelerdeki (mal faturası, yükleme talimatı, beyanname ve konşimento draftı) bilgilerin tutarlı olduğu görülürse gemiye yüklenmesi sağlanırdı.

Bir de ithalatta bugün de olduğu gibi yükün gönderileni eşyayı teslim alabilmek için malın serbest dolaşım işlemlerinden önce acentadan ordinosunu alır ve gümrüğe giderek işlemlerine başlardı. Gümrükleme işlemleri bittikten sonra da ordinoyu ibraz ederek eşyasını teslim alırdı.

ORDİNONUN TANIMI

Ordino'nun İngilizcesi "delivery order" olarak karşımıza çıkıyor, yazışmalarda kısaltılarak "D/O" şeklinde yazılmaktadır. Benim makalemin konusu "Teslim ordinosu" (Goods delivery order) olacaktır.

Ordinonun klasik anlamına baktığımızda; bir tek konşimento altında yollanmış "misli malların" muhtelif alıcılara parça parça tevdiini ve onların da satın aldıkları malları müstakilen teslim alabilmelerini sağlamak üzere tanzim olunan belgelere verilen isimdir. (Fahiman Tekil, Navlun Mukaveleleri 1973 basım, sayfa 44)

Fahiman Tekil aynı kitabın 45. Sayfasında ordino konusuna aşağıdaki gibi devam etmektedir;

"Buna karşılık delivery order, taşıyan veya kaptan tarafından imza veya paraf edilmişse durum farklıdır. Bu nevi belgelere ship's delivery order adı verilmektedir. Bu sonuncu belgeler, konşimentonun iadesi karşılığında kaptan tarafından tanzim ve tevdi veya konşimento hamili tarafından tanzim edildikten sonra taşıyana paraf ettirmek suretiyle kaptana ibraz edilir. Taşıyan veya kaptanın imza ve parafını havi bu belgeler, işbu imza veya parafı taşımaları dolayısı ile bundan böyle konşimentonun bir kupürü mütalaa edilerek tıpkı konşimento gibi emtiayı temsil fonksiyonunu kazanırlar ve hamillerine yükün teslimini talep ve dava hakkını temin ederler."

Diğer bir tanım ise şöyledir: Teslim ordinoları; Gönderilenlerin talepleri üzerine vapurculuk kumpanyaları tarafından konşimento ile yüklenmiş malların bir kısmı için teslim ordinoları verilir. Netice olarak Bs/L (konşimento) daha küçük kısımlara bölünür. Pek tabiidir ki, teslim ordinolarının verilmesi üzerine asıl Bs/L geri alınır (J.Bes, Çeviren Kaptan Ferit Biren, Kiralama ve Deniz Nakliyatı Terimleri 1964, sayfa 174)

CHARTER PARTY TAŞIMALAR VE ORDİNO

Bu tanımlar charter party taşımalarına özgüdür. Yükletenin gemideki yük için varış limanında birden çok alıcısı vardır ve taşımacının-kaptanın-acentanın ordino düzenleyerek tek konşimento muhteviyatı malı belirlenen partiler halinde teslimini istemektedir. Eğer bu yükün charter party taşımada tek bir alıcısı olsaydı ordino düzenlenmesine gerek olmayıp konşimentonun kaptana ya da taşıyanın acentasına bir nüshasını ibrazı yeterli olacaktı. Bu nedenle de charter party taşıma konşimentolarının matbuu ilgili kısımlarında (surrender clause-acceptance clause) genelde ordinodan bahsetmez. Konşimento kaç nüsha düzenlenmiş olursa olsun birinin ibrazı karşılığı varış limanında eşyanın teslim edileceğini ve geride kalan nüshaların yükü temsil fonksiyonunun sona ereceğini belirtir. (Ancak charter party anlaşmalarda da gemideki malın tamamı genelde tek bir gönderilene ait olduğundan, çoğu taşımacı ya da kaptan konşimentoyu teslim almadan malı tahliye dahi etmemekte, rehin hakkını kullanabilmektedir.)

Aşağıda yapılan alıntıda olduğu gibi;

“IN WITNESS where of the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below, all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.” (BIMCO “NUVOYBILL” 65-O)

Elbette BIMCO'nun düzenli seferler için oluşturmuş olduğu konşimentolar da vardır, o konşimentolarda ordinodan açıkça bahsedildiğini görebiliyoruz, aşağıdaki örnek alıntıda olduğu gibi;

“One of the Bs/L must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order” (BIMCO “COMBICONBILL” 56-0)

Konu taşıyanın yükü teslim borcunu gönderilene nasıl hangi prosedürle yerine getireceğidir. Şu ana kadar anladığımız iki yöntem olabiliyor:

- a) Bir orijinal nüsha konşimento ibrazı ile doğrudan eşyanın gönderilene teslimi,
- b) Yine bir orijinal nüsha konşimento ibrazı karşılığı ordino düzenlenmesi ve ordino ibrazı ile eşyanın gönderilene teslimi. Günümüzde diğer bir yöntem ise deniz taşıma irsaliyesi vb. (seawaybill, fcr) söz konusu ise gönderilenin kimlik ibrazı ile kendisine ordino verilmesidir.

ORDİNO ÖNCESİ EŞYA TESLİMİ

Ordino hiç söz konusu değilken taşımacılar eşyayı gönderilenlere ne şekilde teslim ediyorlardı? Deniz tarihi konusunda yapılan tespitlere bakacak olursak bugünkü anlamda konşimentodan 16. yüzyıldan itibaren bahsedilebiliyor. (16. Yüzyıla gelindiğinde taşıma senetlerine “konşimento” tabir olunması mutlak bir hal almıştır. (Hakan KARAN, Elektronik Konşimento Mayıs, 2004 sayfa 11)

Deniz taşımacılığının ilk zamanlarında tekne sahibi de olan tacirler kendi yüklerini taşırdı. Daha sonra tekne boylarının büyümesi ile teknedeki ihtiyaç fazlası alanlar tacirlere kiralanmaya başlandı. Yükü ile birlikte tacirler seyahat etmeye başladılar. Gidilen yerlerde ya eşyayı satıp semeni aldılar ya da başka eşyalarla takas yaptılar. Konşimento ilk olarak 1667 tarihli İsveç Deniz Ticaret Kanunu ve 1681 tarihli XIV. Louis Fransa Deniz Kanunu'nda konu edilmiştir. Konşimentonun üç özgün nüsha olarak düzenlenmesi bu kanunda ele alınmıştır. Gerçi hemen sonraki yüzyıllardaki konşimentolara bakıldığında değişik sayıda (2, 4, 5 hatta 6 nüsha) tam takım orijinallerin basıldığı da görülmektedir. Günümüzde de yükleten bizzat talep ettiği konşimentonun orijinal sayısını belirtmezse ticari teamül ve tarihsel alışkanlıktan üç adet özgün orijinal konşimento düzenlenir. Ama yükleten bundan fazla veya eksik de talep edebilir. Yeter ki talep edilen konşimento sayısı ticari örf ve adete uygun olsun, iyi niyetli üçüncü kişileri kandırmakta kullanıma ihtimali olmasın.

Bu dönemlerde konşimentonun bizzat alıcı-gönderilen nüshası malın tesliminde dikkate alınırdı. Bir nüsha ise mutlaka yükleten-taşıtında kalırdı. Bunun nedeni ise alıcı ile ticari sorun yaşayan satıcının eşya üzerinde tasarrufunu devam ettirebilme kaygısıdır. Anlaşılan 19. yüzyıla kadar uzun yüzyıllar eşyanın tesliminde ordino ihtiyacı doğmamış, konşimentonun bir nüshasını ilk teslim eden gönderilene eşya teslim edilmiştir.

Charter party taşımalarında yine aynı durum devam etmektedir. Birden çok kişi eşyalarını almak üzere müracaat edeceklerse kendilerine ordino düzenlenir, bu ordinolarla eşyalar gönderilenler tarafından teslim alınır.

DÜZENLİ HAT- KIRKAMBAR TAŞIMACILIĞINDA ORDİNO

Söz konusu düzenli hat taşımacılığı ise durum değişiyor hemen. Bu noktada teslim ordinosu son derece önemli ve kilit bir rol alıyor. Tarihe baktığımızda denizde düzenli sefer taşımacılığının Samuel CUNARD (1787-1865) tarafından Cunard Hattı ile 1840 yılında Amerika'ya başlatıldığını görüyoruz. Bu son derece önemli bir gelişmedir. Buna ülkemizde KIRKAMBAR taşımacılığı diğer yanı ile çeşitli yükletenlerin ferdilemiş yüklerinin bir arada aynı gemide çeşitli gönderilenlere deniz yolu ile taşınması ve teslimi anlamına gelir. Hal böyle olunca yine düzenli seferde hizmet vermiş gemi işletmelerinin konşimentolarına bakmamız gerekiyor.

En eskisi 1680 yılına dayanan konşimento koleksiyonumdaki konşimentoları taradığımda ordinodan bahsedildiği açıkça görülmektedir.

Çünkü artık gemide tek bir eşya yoktur, yüzlerce, binlerce konşimento vardır; yükleyen ve gönderilen sayısı da oldukça yüksektir. Bu durumda kaptan bizzat tek tek konşimentoları alıp malı teslim etme imkanına sahip değildir. Taşımacının buna sabrı da yoktur, çünkü gemi mümkün olan en kısa zamanda demir alıp limandan ayrılarak denizde seferde olmalıdır. Taşımacıların yerel temsilci acenteleri belirlenmiş, bunlar konşimentolar üzerine açıkça unvanları ve iletişim bilgileri ile yazılmışlardır. Bu acenteler ellerine geçen manifesto bilgilerine göre kendisine müracaat eden gönderilenlerden birer orijinal konşimento alacaklar ve karşılığında eşyanın liman işletmeleri tarafından teslimine mutabık olduklarını ordino aracılığı ile bildirmiş olacaklar.

Yani 19. yüzyıldan bugüne düzenli hat taşımacılığında ferdileşmiş yüklerin bir orijinal konşimento karşılığı ordino prosedürü devrededir. Hatta yirminci yüzyılın sonlarına doğru yüklenen konşimento talep etmemesi nedeniyle konşimento düzenlenmemiş deniz taşıma irsaliyesi düzenlenmeye başlanmıştır. Yine bunda da ordino bu güne kadar devrededir.

Ordino günümüzde bazı ülkelerde elektronik marifetle düzenlenmektedir. Yani taşımacının ifa yardımcısı olan, taşımacının zilyetine ortak olan, eşyayı taşıyan adına ama gönderilenin lehine saklayan liman işletmeleri yine elektronik de olsa malın gönderilene teslimi için taşımacının olurlu beklemektedir. Taşımacının bu oluru olmaksızın eşyanın gönderilenin fiili hakimiyetine bırakılması çok büyük bir hata olur. Taşımacıyı dolayısı ile ordinoyu devreden çıkarıp gönderilenin taşımacı ile ilişkisini keserek teslim sürecinde bugün ülkemizde tartışılmaya çalışıldığı şekli ile sadece gümrük idaresi ve liman işletmesini yetkili kılmak yapılacak en büyük hatalardan biri olur. Bilmemiz gerekir ki eşya gönderilince fiilen teslim alınmadığı sürece eşyanın risk ve hasarından taşıyan sorumludur.

TTK madde 1237- (1) Taşıyan ile konşimento hamili arasındaki hukuki ilişkilerde konşimento esas alınır.

Dikkatinizi çekerim bunu “kanun” böyle söylüyor. Kanun liman işletmesine hiçbir şekilde konşimentoyu esas alarak malın teslimi görevini vermemiştir. Bir de eğer konşimento hamili aynı zamanda navlun sözleşmesi gereği taşıyan ise hemen bir alt bendinde de bunu tanımlıyor

TTK madde 1237- (2) Taşıyan ile taşıtan arasındaki hukuki ilişkiler navlun sözleşmesinin hükümlerine bağlı kalır.

Yine aynı şekilde kanun navlun sözleşmesinin tarafı olarak liman işletmesi ve gümrük idaresinden bahsetmemektedir.

Yani bir deniz taşımacılığı var ise öncelikle bir navlun sözleşmesi vardır. Bir de kaçınılmaz olarak taşıma senedi vardır (konşimento, denizde taşıma irsaliyesi, Fcr vb). Gönderilen aynı zamanda navlun sözleşmesi gereği (örneğin FOB alış ise) taşıyan, aynı zamanda konşimentonun meşru hamili olarak da gönderilen ise taşıyana karşı sorumlulukları gereği taşıyanla iletişimini kuracak, borçlarını ödeyecek ve onun eşyanın teslimi için olurlarını – yani ordinosunu alacaktır. Çünkü elinde bulundurduğu konşimento şartlarında bu açıkça bulunmaktadır;

“If this is a negotiable bill of lading, one original Bill of Lading duly endorsed must be surrendered by the Merchant to the Carrier in exchange for the goods or a delivery order. If this is a non-negotiable (straight) Bill of Lading and the Carrier so requires, one original Bill of Lading must be surrendered in exchange for the Goods or a delivery Order.

(Alıntı: HANJIN SHIPPING konşimentosu surrender kloz alanından)



KONŞİMENTOLARDA ORDİNO KAYITLARI

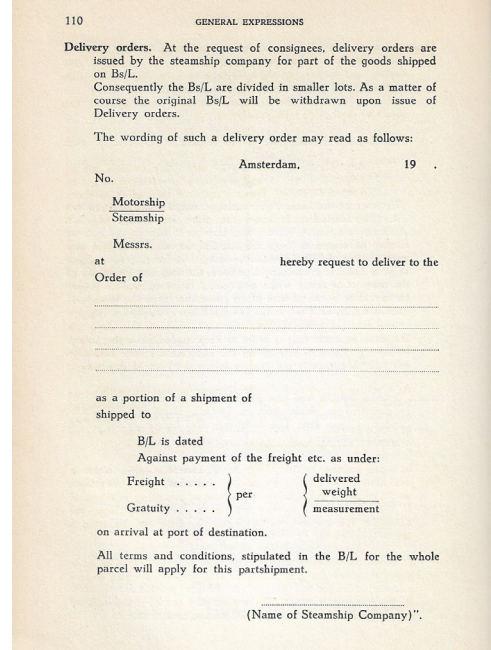
Yukarıdaki alıntıda da (günümüz düzenli hat taşımacılığı veren tüm taşıyan konşimentolarında istisnasız hemen hemen aynı anlama gelen şart vardır) görüleceği gibi konşimentonun meşru hamili beklenen şekilde eksiksiz ciro ile bir orijinal konşimentoyu taşıyana götürecektir ve borçlarını ödeyerek ordinosunu alacaktır. Bu sadece günümüz konşimentolarında bulunmuyor, geriye doğru örnekleyecek olursak;

Hep 19. yüzyıldan bahsettiğim için bir örnek vereyim öncelikle;

“This Bill of Lading, duly endorsed, shall be delivered at the agent, on demand, after arrival, in exchange for the Master’s copy, and an order for the delivery of the goods.”

Yukarıdaki alıntı CALCUTTA STEAMERS deniz taşımacılık şirketinin 1887 tarihli konşimentosundan alınmıştır. Şimdi günümüze doğru konşimento koleksiyonumdaki örneklerden bir kaçıncıdan daha aşağıya aktarıyorum:

1. THIS BILL OF LADING, duly endorsed, shall be surrendered in exchange for delivery order.
(Alıntı: ELLERMAN LINE MEDITERRANEAN OUTWARD, 1937 konşimentosundan)
2. THIS BILL OF LADING, duly endorsed, shall be surrendered in exchange for delivery order.
(Alıntı: MOSS HUTCHISON LINE LIMITED, 1937 konşimentosundan)
3. One Bill of lading duly endorsed to be given upon exchange for the goods or for a delivery order for same upon which the others shall stand void.
(Alıntı: HOLLAND-AUSTRALIE LIJN, 1948 konşimentosundan)
4. Subject to the Law in force at the port or place of discharge, the Bill of Lading, duly endorsed, must be surrendered in exchange for delivery order or the goods.
(Alıntı: PRINCE LINE (No. L/M.1.) 12/1924, 1948 konşimentosundan)
5. Subject to the Law in force at the port or place of discharge, the Bill of Lading, duly endorsed, must be surrendered in exchange for delivery order or the goods.
(Alıntı: FURNESS RED CROSS LINE, FURNESS, WITBY & CO.LTD, 1950 konşimentosundan)
6. One of the Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order.
(Alıntı: SVENSKA ORIENTTTS LINIEN, 1951 konşimentosundan)
7. İş bu Konişmentonun bir nüshasının tam ve noksansız ciroları havi olarak ibraz edilmesi mukabilinde mallar veya teslim ordinosu tevdi olunacaktır.
One of the Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order.
(Alıntı: KOÇTUĞ GEMİ İŞLETMECİLİĞİ ve TİCARET A.Ş., boş form konşimentosundan)
8. İşbu Konişmentonun bir nüshasının tam ve noksansız ciroları havi olarak ibraz edilmesi mukabilinde mallar veya teslim ordinosu tevdi olunacaktır.
One of this bill of lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order.
(Alıntı: D.B. Deniz Nakliyatı T.A.O 1958 konşimentosundan. Bu konşimentoda hem Türkçe hem de İngilizce yazılıdır tüm şartlar)
9. One of the Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order.
(Alıntı: CONTSHIP CONTAINER LINES LIMITED, 1998 konşimentosundan)
10. One original Bill of Lading duly endorsed must be surrendered by the merchant to the carrier in exchange for the goods or issuing a delivery order.
(Alıntı: ARKAS CONTAINER TRANSPORT S.A. 2020 konşimentosundan)



Son örnek gördüğünüz gibi ülkemizin denizcilik şirketi olan Arkas'a ait güncel konşimentodan alınmıştır. Görülüyor ki düzenli hat taşımacılığı yapan taşıma şirketleri ve forwarderlerin taşıma belgelerinde ordinoya büyük oranda yüzlerce yıldır değiniliyor. Türk Ticaret Kanunu ve Gümrük Kanunu'nda yer almasa da (kaldı ki damga vergisinde açıkça ordino der ve bedelini de her yıl belirlerler, 2020 yılı Ordinolar 0.80 TL. "27 Aralık 2019 tarihli ve 30991 sayılı 2. Mükerrer Resmi Gazete'de yayımlanan 64 Seri No'lu Damga Vergisi Kanunu Genel Tebliği") taşıma sözleşmesi maddesi olarak taşıma senetlerinde vardır. Taşıma senedini bu şekilde alıp kabul eden şartlarını da kabul etmiş demektir.

ÜLKEMİZDE ORDİNOYA DAİR TARTIŞMA

Maalesef ordininonun varlığı dünyanın hiçbir yerinde olamayacak kadar anlamsız boyutlarda ülkemizde tartışılır olmaya başladı. Son olarak 24.07.2020 tarihinde T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün ilgili dağıtım yerlerine ulaştırdığı mesaj ile konu yine gündemin ilk sıralarına taşınmış oldu. Bu mesaj Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu'nun E:2019/2250E-K:2020/812 sayılı kararı gereği yayınlanmıştır. Bu karar düzeltme isteminin reddi kararıdır. Kuruluş kanununda olmayan yetkinin kullanımının iptalidir. Yoksa karar "ordino uygulaması kalkmıştır" şeklinde alınmamıştır. Ama hemen "bazı çevrelere" baktığımızda ilk görünen manşet "Danıştay ordinoya geçit vermedi, Ordino paralarını geri alabileceksiniz, artık ordino yoktur, gümrükler ithal gelen eşyayı doğrudan ithalatçıya teslim edecek vb" görüşlerini bildirmeye başladılar.

Her şeyden önce eğer dönüp 6102 sayılı Tür Ticaret Kanunu madde 1228'e bakacak olursak sanırım durumu daha netleşecektir hepimiz için. Bu madde Hamburg Kuralları'ndan aynen alınmıştır. Burada konşimentonun tanımı bulunmaktadır;

MADDE 1228- (1) 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.**

Bu tanıma göre ilerleyecek olursak burada kanun eşyanın teslim yükümlülüğünü açıkça taşıyana vermektedir. Aksi halde geçici depolama yeri işletmecisi, antrepo işletmeleri veya gümrük otoriteleri vb diğer taraflara bu yükümlülüğü verirdi. Ama vermemiş, eşyayı navlun sözleşmesi gereği anlaşılan yere getiren taşıyana taşıma yükümlülüğünü yerine getirmesi sonrasında birde teslim yükümlülüğü vermiştir. Taşıyan teslimi konşimentoyu ibraz eden meşru hamile yapacaktır. İşte bu teslim işleminin aracı ordinodur. Taşıyanın ifa yardımcısı olan geçişi depolama yeri işletmecisi tüm diğer gerekliliklerin yanında ordinoyu da gördüğü anda eşyayı teslim eder. Aksi halde haklı olarak eşyanın teslimini gerçekleştiremez.

ORDİNO KONUSUNDAKİ RAHATSIZLIĞIN TEMEL SEBEBİ

"Peki, bu tartışma veya rahatsızlık nereden doğmuştur?" diye bakacak olursak benim tespitim, her alanda olduğu gibi iyi niyet ve dürüstlükten saparak ordinoya fahiş fiyat uygulayan, kendisine "acenta veya forwarder" diyenlerden kaynaklandı diyebilirim. Sayıları çok çok az olmasına rağmen bunlar temsil ettikleri sektöre ciddi zarar verdiler. En büyük rahatsızlığı da gümrük müşavirleri ve çalışanları yaşadılar, işleri aksadı, yavaşladı, hâkim olmadıkları konuda acentayı anlamakta zorluk yaşadılar. Bunu fırsat bilen bazı çevreler ise ordino masrafını sanki bütün taşımacılar fahiş fiyatla belirliyorlarmış gibi hedefe koyup bunu da fırsat bilerek tüm lokal masrafları tartışma konusu yapmaya gayret ettiler. Lokal masraf olarak ödenen bazı kalemlerin üzerinde durarak bunları yersiz ve zorla türetilmiş, havadan alınan paralar olarak tanımladılar. İşin en ilginç yanı ülkenin yılda dört milyar dolar sadece ordino masrafı nedeniyle zarara uğratıldığı tespiti oldu. Acaba bu hesaplamada ciddi bir yanlışlık –hata olabilir mi diye düşünmekten kendimi alamadım bir an. Nedenine gelince, çoğu zaman piyasada tüm varış masrafları ordino ücreti başlığı altında kullanılıyor.

Örneğin taşımacı kendisine başvuran gümrük müşavirinin personeline “ordino ücretiniz USD 1500 tutuyor” dediğinde oysaki bu rakamın içinde navlun ücreti, lokal masraflar ve belki de USD 35 veya 50 tutarında ordino ücreti vardır. Toplam rakama bakıp “ordino ücretleri çok fahiş” demek ciddi bir yanıltma oluyor bu durumda. Hele ki ülke sınırlarını aşan bir eşya taşıması ile yurtiçinde bir yerden başka bir yere bir koli taşımayı emsal göstermek ve buradan haklı çıkmaya çalışmak gerçekten kabul edilebilir değildir.

Öncelikle 1615 sayılı eski gümrük kanunundan sonraki 4458 sayılı gümrük kanununda ne de 6102 sayılı TTK’da ordino konusunun-adının geçmediği tespiti yapılıyor. Bu doğru bir hareketti zaten kalkması da gerekiyordu, çünkü gümrük işletmesinin kendisinin de çoğu fırsatta ifade etmiş olduğu gibi eşyanın serbest dolaşıma giriş-gümrükleme işlemlerinde ordino kullanılmaz; bu yüzden gümrükleme esnasında ordinoya ihtiyaç duyulmaz. Bu ordinonun kalktığı anlamında asla yorumlanamaz. Örneğin önceki yazımda damga vergisi olarak “ordinolar” şeklinde yer verdiğini yazmıştım. Devlet adına damga vergisini kim gönderilenden tahsil eder? Bu durumda bu kurumlar (gümrük idaresi ve liman işletmeleri) damga vergilerini de mi tahsil edecekler?

ORDİNOYU KALDIRMAK NE GİBİ ETKİLER YARATIR?

Bir an için gerçekten hiçbir şekilde ordino veya başka bir adla taşımacı aracılığı ile verilen bir teslim dokümanının söz konusu olmadığı, taşıyanın bir an için yükü gönderilene teslimde devre dışı olduğu, yani yükü teslim borcunu ifa etmekten alıkonulduğu bir dış ticaret düşünelim: Konşimentoyu imzalayan taşımacı navlun sözleşmesi gereği bazı yükümlülüklerle karşı karşıyadır. Bunlar yüke özen borcu, geminin denize elverişli tutulması borcu, yükün hasarlanmaması borcu, yükün kaybolmaması-çalınmaması borcu, yükün kabul edilebilir sürede –gecikmeksizin taşınması ve en önemlisi de anlaşılan boşaltma limanına ya da varış yerine gelen yükün meşru konşimento hamiline teslim borcu. Taşıyan açısından konşimento düzenlenmese de (örneğin deniz taşıma irsaliyesi düzenlense de) bu sorumluluklarında değişiklik olmayacaktır.

Navlun sözleşmesi gereği yükü teslim borcunu ifa etmekten alıkonulan taşıyan, konşimentonun sahtekarlığı-kaybı konusunda da üzerine düşen görevi doğal olarak ifa edemeyecektir. Navlun sözleşmesinin taşıtanı aynı zamanda gönderilen (consignee) ise, taşıyan navlunu ve lokal masrafları gönderilenden tahsilden de mahrum kalacaktır. Böyle olunca da biz şunu düşüneceğiz; geçici depolama yeri işletmecisi ya da gümrüklü antrepo işletmecisi gümrük idaresi ile eş güdümlü olarak malın serbest dolaşıma giriş işlemleri sonrası yükü gönderilene teslim edecekler. Burada soru şu; öncelikle taşıyanla taşıtan arasında tesis edilen navlun sözleşmesinin doğrudan muhatapları mıdır? Hangi bilgi, belge ve mesleki yeterlilikle bunu yapacaklar. Yüzlerce yıllık birikim ve tarihçesi olan konşimentodan anlarlar mı, sahte konşimentoyu tespit edebilirler mi, yeterli özenle kimlik-imza sirküleri-yetki belgesi kontrolü yapabilirler mi? Telex release işlemi yapıldıysa bunu nereden haber alacaklar. Yük yolda iken yapılan düzeltmeleri nasıl takip edecekler? Taşımacının navlun sözleşmesi gereği veya bankanın kredi alacağı gereği mal üzerinde rehin hapis hakkını nasıl gözetecekler, yoksa bu hakkı ilgili kanun maddelerinden çıkarıp yola bu şekilde mi devam edecekler? Ciro marifeti ile devredilebilme kabiliyetine sahip konşimentolarda ciro gerekliliklerini yeterince bilecekler mi? Eksik veya sahte ciro ve imzaları tespit imkanları olacak mı? Yükün gönderilene teslimi anında yurtdışı acentanın veya yükletenin tahsil edilmek üzere bildirdiği alacakları (disbursement) tahsil edip yurtdışındaki hak sahibine havale edebilecekler mi? Dışarıya çıkan konteyneri takip edip gümrüklü saha ya da ihtiyaç duyulan depoya geri getirebilecekler mi? Örneğin Ambarlı limanına gelmiş olan yüke ait konşimentoda Silivri’ye bir son taşıma (Place of delivery-final destination) varsa bunu nasıl ve kimle organize edecekler? Taşımacının irade ve talebini aramaksızın onun konteynerini gümrüklü sahadan dışarıya çıkarabilecekler mi? Yoksa son taşımalar yasaklanacak mı?

Yükü bizzat gemisi ile limana getiren “fili taşıyandan” başka taşıyanlar varsa (örneğin bir veya daha fazla acenta, forwarder, birinci forwarderin altında da bir başka forwarder varsa) kimin konşimentosu ile yük gönderilene teslim edilecektir? Bu bağlantı nasıl kurulacak?

Bu taşımadaki rol sahibi taşıyanların birbirlerine karşı sorumluluk ve hakları, alacakları, borçları nasıl yerine getirilecek? Örnekleymelim: Gemi sahibi fiili taşıyan Maersk'e aittir. Bu gemide Hapag Lloyd'un Maersk'ten kiralanmış belli sayıda konteyner yeri var. Hapag Lloyd bu yerin bir kısmını kendi konteynerleri için ithalatçılara ve forwarderlere kullanırken bir kısmını ise Arkas Denizcilik emrine kiraya verir. Arkas yüklediği konteynerleri farklı ithalatçı ve forwarderlere tahsis etmiştir, Maersk gemisine yüklemiştir. Bu durumda Maersk Hapag Lloyd'a, Hapag Lloyd müşterilerine, forwarderlere ve de Arkas'a; Arkas ise değişik ithalatçı müşterilerine ve forwarderlere hizmet vermiş oldu, MBL (master bill of lading) düzenledi. Böylesi karmaşık bir ilişkiler yumağında Maersk gemisi ile gelen bu konteynerlerin taşımacıları arasındaki ilişkilerini gümrük işletmesi ve antrepo-geçici depolama yeri işletmecileri mi düzenleyecek? Yoksa bu ticari ilişkileri göz ardı edip herhangi bir şekilde herhangi konşimento benzeri bir şeyi getirene yükü teslim mi edecekler? Doğal olarak da konteyner içinden hasarlı çıkan ya da yasal süresi içinde yükün hasar bildirimlerini alan-karşılaman da gümrük işletmesi, antrepo-geçici depolama yeri işletmecileri mi olacaktır?



PEKİ KONŞİMENTO DÜZENLENMEDİYSE?

Bugüne kadar ordino konusunda yapılan tartışmalar istisnasız konşimentonun varlığı üzerinden yapılmıştır. Ama şunu net olarak biliyoruz ki ülkemizde de olduğu gibi dünyanın çoğu ülke kanunlarında konşimento ihtiyaridir, yükletenin isteği üzerine düzenlenir ve yükletene teslim edilir. Demek ki yükün denizde taşınması olmasına rağmen konşimento düzenlenmesi bizatihi yükletenin iradi yazılı talebine bağlıdır. Yükleten talep etmiyorsa taşıyan konşimento düzenlemeyecektir. Peki bu durumda işlemler nasıl olacak? Bugüne kadarki tartışmalarda elimizde konşimento vardı, ama olmayabiliyormuş. Bu kurumların TTK madde 1242'de sözü edilen "diğer denizde taşıma senetleri-konşimentodan başka denizde diğer taşıma senetleri (seawaybill)" konusunda uzmanlıkları, eğitimleri var mıdır? Üstelik bu belge kâğıt olarak basılı şekilde ticari dolaşıma çıkmaz, taşıyan belgenin görüntüsünü gemi kalktıktan sonra yükletenle paylaşır, yükleten de gönderilenle bu görüntüyü paylaşır. Ama ne acentaya ne forwardere gönderilenin kimlik ibrazı dışında böyle bir belge sunma zorunluluğu yoktur. Peki bu kurumlar hangi donanım, eğitim ve yeterlilikle yükü gönderilen olduğunu iddia eden gerçek ya da tüzel kişiye teslim edecektir? Sahte kimlikle yükün teslimi halinde bunun yasal sorumluluklarını bu kurumlar üstlenecekler mi acaba?

Yine taşıyanın tam takım konşimentoyu yükleme limanında geri teslim alarak yükün belirlenen gönderilene konşimento ibrazı şartı olmaksızın kimlik karşılığı teslimi işlemi olduğunda ne olacak (telex release)? Bu kurumlar bu konuyu nasıl halledecekler? Henüz daha gümrük otoriteleri her işlem için ihtiyaç durumunda orijinal konşimento talep ederken, bu talebe karşın taşıyan "efendim bu işlemde orijinal konşimento bizde olamaz, bu telex release olmuştur ya da bu işlem seawaybill'dir" demesine rağmen farkı anlayamıyorsa konşimento talebinden geri adım atmazken, ordino olmaksızın bu işlemi nasıl yürütecek acaba?

ORDİNO ÜCRETİ MAKUL OLMALIDIR

Ordino ücretinin makul miktarının ne olması gerektiği elbette tartışılabilir. Daha hızlı işlem yapılması konuşulabilir. Yüzyıllardır kaç orijinal düzenlenmiş olursa olsun sadece bir orijinal konşimento ile yük boşaltma limanında konşimentonun meşru hamiline teslim edilebiliyorken "bazı mesleğini bilmeyen-kulaktan dolma ezber iş yapan taşıyanların" ile de tam takım konşimentoyu talep etmesi, ithalatçıyı gereksiz yere oyalayıp zaman ve para kaybına neden olması tartışılabilir.

Ordino ücretinin bir emek karşılığı yoktur deniliyor ve bu ateşli bir şekilde savunuluyor. Peki sorarım sizlere; Yurt dışından gelen bilgileri kim derleyip özet beyan verir, varış bildiriminde bulunur? Konşimentonun sahte olup olmadığını kim denetler? Konşimentosuz işlemlerde kim kimlik kontrolü yapar, risk alır ve kişiyi "yükün meşru sahibi" kabul eder? Gemi limana gelmeden kim supalan işlemi bildirimini manifesto ve varış bildirimini üzerinden yapar? Gönderilen adına gelen yükü teslim alma hakkını kullanmazsa kalan işlemleri kim yapar?

"CARMEN"
ROUMANIAN SOCIETY
FOR
INTERNATIONAL SEA AND RAILWAY FORWARDING
HEAD OFFICE BUCHAREST
CONSTANTA BRANCH
Date, 10.10. January 1958.

DELIVERY ORDER
No. 3002/4

Agents undertake of the present please deliver to the order

Marks	Numbers	Quantity	Kind of package	Contents	Gross Weight	Measurement
ISTANBUL	6848/55	8	bales	Linen tissues	630,8	

The within mentioned goods are covered by Bill of Lading issued on the 10th January 1958

CONSTANTA
ISTANBUL
S. "DACCIA"

per the ROUMANIAN MARITIME SERVICE

THE FREIGHT THROUGH TO ISTANBUL

Apply to the Agents of the
ROUMANIAN MARITIME SERVICE
at Istanbul
Quais Galata, Tahır San

Verilen özet beyan bilgileri ve taşıma senedi bilgileri uygunsuz olursa bunun hesabını devlete kim verir? Konteynerlerden çıkan yasadışı yük için kim gidip devlet makamlarına ifade verir? Yükün gelişini gönderilene kim ihbar eder? Gönderilenin yükle ve konteynerle ilgili hak ve sorumluluklarını kim bildirir? Yük seyir halinde iken tacirin yükünü bilgisayar marifeti ile takibini kim sağlar? Bunların hepsi personel ve bilgisayar+program yatırım gideridir. Bu yatırımların karşılığını alamayacağını anlayan taşıyan o ülkede ya taşıma yapmayacak ya da hizmeti kısıtlı yapacaktır. Peki bu sonuç kimin işine yarayacak? Biz ülke olarak Osmanlı'dan günümüze kadar TAŞIYAN ülke miyiz, TAŞITAN ülke miyiz? Taşıtan ülke olduğumuz yadsınamaz bir gerçektir.

KANUN MADDELERİNE BAKIŞ

Şimdi hep beraber bu konu ile ilgili kanun maddelerimize bakalım ve sorular soralım;

TTK MADDE 1230- (1) Konşimentonun meşru hamili, eşyayı teslim almaya yetkilidir.

Soru: Taşıyanın devrede olmadığı bir durumda konşimentonun "meşru hamili" olup olmadığını belirleme yetisine adı geçen kurumlar sahip olacaklar mıdır? Meşru hamil olmayana yükü teslim edip de sonradan elinde gerçek konşimento ile gelen meşru hamil yükü talep ederse nasıl bir işlem yapacaklar?

TTK MADDE 1236- (1) Eşya, ancak konşimento nüshasının, eşyanın teslim alındığına ilişkin şerh düşülerek geri verilmesi karşılığında teslim edilir.

Soru: Bu şerhi ordino düzenleyerek taşımacı şimdiye kadar düşüyordu. Şimdiden sonra bu şerhi kim düşecek, hangi yasal yetkiyle ve hangi sorumlulukla?

TTK MADDE 1237- (1) Taşıyan ile konşimento hamili arasındaki hukuki ilişkilerde konşimento esas alınır.

Soru: Konşimentonun meşru hamili olan gönderilen ordino almaksızın doğrudan gümrüğe gidecek ve yükünü oradan arada taşımacı almaksızın teslim alacaksa konşimentonun hamili ile taşıyan arasındaki hukuki ilişki sona mı ermiş olacaktır? Bu hukuki ilişkide muhatap adı geçen kurumlar mı olacaktır?

(2) Taşıyan ile taşıtan arasındaki hukuki ilişkiler navlun sözleşmesinin hükümlerine bağlı kalır.

Soru: Taşıyanın taşıtana karşı navlun sözleşmesinden kaynaklı yükümlülüklerini bundan sonra adı geçen kurumlar mı üstlenecektir?

TMK MADDE 957- Emtiayı temsil eden kıymetli evrakın rehin edilmesiyle emtia üzerinde rehin hakkı doğar.

Soru: Türkiye'ye gelen yükün yurtdışındaki taşıtanı taşıyana navlun ve diğer borçlarını ödemiş, buna karşı da taşıyan konşimentoyu teslim etmeyip elinde rehin tutmuştur. Konşimentoyu kredi alacağı veya başka alacakları için bankalar, finans kuruluşları da ellerinde rehin tutabilirler. Yükleten de mal bedelini tahsil etmemişse pekâlâ konşimentoyu elinde rehin tutuyor olabilir.

Gönderilen bu durumdan habersiz olan adı geçen kurumlara sahte bir konşimento ile başvurarak yükü serbest dolaşıma sokarsa, bu sahte konşimento ile işlem yapan bu kurumlar yükletenin, taşıyanın veya bankanın-finans kuruluşlarının alacaklarını ödeyecekler mi? Bu tarafların zararlarını kim karşılayacak?

Başka bir ülkede Türkiye'den giden ihracat eşyasının böyle bir işleme tabi tutulduğunu düşünelim. İhracatçı buna nasıl bir tepki gösterecektir? İthalatta savunduğu gibi o ülkede taşımacının devre dışı bırakılıp sahte konşimento ile yükün serbest bırakılmasını makul karşılayacak mıdır?

(Bu konuda Türkiye'de yaşanan geçmiş örneklerde ihracatçıların taşımacıyı mahkemeye verip kazandığı oldukça fazla dava bulunmaktadır).

TMK MADDE Madde 977 - Zilyetlik, şeyin veya şey üzerinde hâkimiyeti sağlayacak araçların, edinene teslimi veya edinenin önceki zilyedin rızasıyla şey üzerinde hâkimiyeti kullanacak duruma gelmesi hâlinde devredilmiş olur.

Soru: Navlun sözleşmesinin kurulduğundan söz edilebilmesi için olmazsa olmaz şartlardan birisi de taşıyanın malın zilyetliğini edinmesi yani malı taşımak üzere tesellüm etmesi gerekir. Malın zilyetliğini edinen taşıyan artık ona özen göstererek taşıma işlemini yapacaktır. Taşımanın anlaşılan yere kadar yapılması taşımacının sorumluluğunu bitirmez, malın zilyetliğinden kurtulması gerekir. Bu ise taşıyanın teslim borcunu ifası ile mümkün olacaktır. Ordinoyu dolayısı ile taşımacıyı devreden çıkarmayı hedefleyen bu ordinosuz yeni sistemde taşımacı, üzerindeki zilyedi devredebilme imkanından mahrum olacaktır. Bu durumda yükü teslim edecek olan adı geçen kurumlar taşıyanın üzerinde bulunan malın zilyetliğini devretmede taşıyandan vekalet mi alacaktır?

2013 yılında Brezilya gümrüğü böyle bir şeye yeltendi. Hatta onlar bir adım daha ileri gittiler ve konşimentonun devredilebilir olup olmadığını dikkate almaksızın malın gönderilene serbest bırakılmasının yolunu açtılar (Normative Ruling 1.356, made public on May 5th, 2013, the presentation of the Original Bill of Lading for import cargo release procedures is eliminated). Bunun üzerine taşıyanlar Brezilya'ya taşıdıkları eşyalar için düzenledikleri konşimentoların üzerine ilave aşğıdaki klozu eklemeye başladılar;

«Carrier's liability ceases after discharge of goods into Custom's custody and Carrier shall not be responsible for delivery of cargo without the presentation of the Original Bill of Lading, as per Brazilian Customs Regulations»

Çevirisi: Taşımacının sorumluluğu malların tahliyesinden ve gümrüğe tesliminden sonra sona erer. Taşımacı Brezilya gümrük kanunlarına göre malların konşimento ibrazı olmaksızın alıcıya teslim edilmesinden dolayı sorumlu tutulamaz.”

Bu elbette tüm dünyada Brezilya'ya ihracat yapanlarda ciddi tedirginlikler yaşattı. Hatta bu arada gerçekten konşimentosuz teslim örnekleri de yaşandı. Ama sonuçta Brezilya gümrüğü bu hatasının farkına vardı ve her şeyi olması gereken doğal işleyişine bırakan kararı (Karar: 1.759/2017) almak zorunda kaldı. Fakat bugün istisnada olsa konşimentosuz teslimin yine yapılmaya devam edildiğini duyabiliyoruz.

Bu arada bu konuya meraklı tarafların Anayasa Mahkemesi 2.B., B. 2015/13851 T. 27.6.2018 tarihli kararını edinip dikkatle incelemelerini şiddetle öneririm. Biliyoruz ki Anayasa Mahkemesi'nin kararları kesindir ve herkesi bağlar. Bu karar “Yük Teslim talimat Formu (ordino)” konusunda alınmıştır.

ORDİNO DEĞİL DIŞ TİCARET BİLGİSİ YETERSİZLİĞİDİR ASIL SORUNUMUZ

Umarım ordino konusunda yaptığım bu çalışma dış ticaretle ilgilenen tüm taraflara yararlı olmuştur. Son söz olarak meslek yaşamım süresinde izlenimlerim gereği söylemek istediklerim var:

Gelin bu tartışmaya dilerseniz yine devam edelim. Fahiş fiyat alanlar ya da uygulamada cehalet içinde olup dış ticaretçimize zaman ve para kaybettiren “sözüm ona taşıyanları” konuşalım, hatta afişe edelim.

Ama dış ticaretilerimizin birçok konuda deneyimsizlik ve bilgisizlik gibi çok daha ciddi sorunları var. Gelin acil olarak öncelikle bunları tespit edelim, bunları ele alıp birbirimizle bilgilenme ve dayanışma sürecine girelim.

İthalatçı, ihracatçı, bankacı, fiili taşıyan, gümrük müşaviri, forwarder, sigortacı, hukukçu ve bunların hepsinin sivil toplum kuruluş temsilcileri bir an önce bir araya gelelim; gerçek sorunlarımızı, bizlere çok çok pahalıya mal olan problemlerimizi konuşalım, tartışalım. Deneyimliler, işi bilenler, deneyimsiz ve yeterince bilgisi olmayanlara bunları aktarsınlar. Güvenli ve kazançlı dış ticareti elbirliği ile nasıl yapmamız gerektiğine birlikte karar verelim.

Aksi halde üçüncü dünya ülkelerinin sözüm ona "İthalatçıları" sıklıkla karşılaştığımız gibi bizi ellerinde kuklaya çevirir, malın semenini tahsil edemediğimiz gibi umulmadık yüksek zararlara uğratırlar.