

Sayın Müşterilerimiz ;

Son dönemlerde yaşanan, gazetelerde çıkan, internet ortamında paylaşılan bazı yazılardan anlayabildiğimiz kadarı ile acentalar da bu aldıkları aksesuar ücretlerinin ne ve niçin olduğunu unutmuş görünüyorlar.

Eski dönemlerde alıcı isminin konşimento üzerinde bulunma mecburiyeti olmadığı zamanlarda, konşimento nüshasını acentaya ibraz eden kişi alıcı olarak kendini yazdırır ve acenta da gümrüğe "sizin şu ambarınıza teslim ettiğim malı şu alıcıya vermenizi rica ederim" derdi. Tabi bu işlem sırasında da alıcıdan yüklü bir bahşış alırdı. Konşimento o zaman devredilebilir bir mal senedi vasfını taşırdı.

Daha sonralarda, bankacılık sistemleri ve uluslararası ticaretin düzenlenmesi gibi ülkeler arası sözleşmeler neticesi ile taşımacılık esasları, satış esasları, teslimat şekilleri, dünya ticaret odaları, uluslararası taşıma anlaşmaları devreye girmiş, ödemeler banka üzerinden yapılarak akreditifler, krediler, satış şekilleri, konşimento usülleri, kombine taşımacılık, adresten adrese taşımacılık, konsolide taşımacılık gibi sistemler gelişmiştir.

Bu arada acentalar halen, alıcılara gönderenden emanet aldıkları gümrük için gerekli olan evrakları teslim esnasında veya malınızı şu depoya teslim ettik lütfen gidip alın yazısı verirken (araba satıcısı elemanın anahtar parası, kiracıya anahtar veren komisyoncunun anahtar teslim bahşışı gibi ) bu bahşışe devam etmişlerdir.

1998'den sonra bu ordino teriminin ve kağıdının gereksizliğini Avrupa Birliği uyumu ile gören , Gümrük İdarelerimiz bu tür bir evrakı kullanımdan kaldırmıştır. Ama ismi bazı acentalar tarafından halen yaşatılmaktadır. Bazıları da bunun ismini değiştirmiş acenta ücreti, terminal ücreti demiş, bazıları İngilizce isimler kısaltmalar ile evrak teslim ücreti ve/veya akıl edebildikleri bir çok isim kullanarak gerçek olan BAHŞİŞ kelimesini kullanmaktan çekinmişlerdir. Halbuki konu iyi niyetle "Sayın alıcı, malınız geldi sağlam halde ulaştı ve emin ellerdedir, bu sebeple bizi de görün" diye özetleyebileceğimiz bir faturadır.

Bu acenta firmaların Birlik'leri bir çok bilgili kişiyi de bünyesinde barındırmaktadır. Hatta bazı üyeleri bu tür ücretleri almamaktadır. Çünkü alıcıların bu şekilde kandırılması, 10 sene sonrasına geri dönebilecek bir tazmin ödeme yükümlülüğünü taşımalarına sebebiyet verebileceğini, bu tür bir davranışın "ana taşıyıcı" ya da "donatan"ın kefaleti ile yapıldığının -kendileri kaçsa, iflas etse bile – bu bedelleri acentalıklarını yaptıkları ana şirketlerin ödeme yükümlülüğünün bulunduğunu ve davranışlarının taşımacının sınırlı sorumluluk halini kaldırıp sınırsız sorumlu olabilecekleri ihtimalini bilmektedirler.

Bu sebeple, amacı bahşış olan ama faturalarında çeşitli aldatmaca isimler kullanan bu firmalara, kendilerine uluslararası taşıma hukukuna göre teslim edilmiş bu belgeleri alıcılarına koşturarak teslim etmeleri gerekirken "gelin ayağımıza bekleyin" ve "bize bunun için para ödeyin sonra size malın yerini söyleyelim" alışkanlığından vazgeçmelerini ve bu konuda hukuk savaşına girmemelerini tavsiye etmeliyiz. Bu başladığı anda, kendilerinin bahsettikleri gibi uluslararası alanda problemler

olacak, ana şirketler bu acentalara edinimlerinin ifası için para ödedikleri halde acentalarının alıcılara yapmış olduğu bu tür kötü niyetli uygulamalar için tazminat ödemelerine maruz kalabileceklerdir. Türkiye İhracatçılar Meclisi, üyelerine bu konuda yazı yazmadan önce Ekonomi Bakan'ımıza bu konuyu belirterek iznini almıştır diye tahmin ediyoruz. Çünkü yazı yayınlanmadan önce bir çok

Bakanlığın izninin alındığı duyumlarını edinmiştik. Acenta derneklerinin, eskiden olduğu gibi oyalama, kavram karmaşası yaratarak, "damga vergisi tebliği ordino diyor, böyle bir belge var" demeleri konuya çözüm değildir. "Ordino var" diyenler baskılı bir ordinoyu Gümrük Müzesi varsa görebilirler.

Bu acenta dernekleri uygulamada da birlik içinde değildir. Çünkü aldıkları ücretin ne olduğu konusunda da fikir birlikleri yoktur. Bazıları "maliye sorarsa bizi perisan eder en iyisi kdv'li satalım" derken, bazıları "ordino ücreti deriz maliye anlamaz, bizim şirketin de kdv tahsiline ihtiyacı yok, kdv'den muaftır diyelim de hakiki bir şeye benzesin" şeklinde uygulama yapmıştır. Bazıları gümrüğe ibraz edilen konismento için 10,50 TL, bazıları da bu taşıma senedir deyip 0.60 TL damga vergisi yatırır. Ama şu ana kadar hiç biri ordino vermediği için ordino damga vergisi yatırmamıştır, çünkü böyle bir belge fiziki olarak yoktur ve resmi bir makama ibraz edilen bir belge de değildir. Damga vergisi tebliğinde olan ordino onların düşündükleri ordino değildir, senetlerle ilgilidir, zaten konumuz bunlar değildir.

Acentanın sizlere malın gümrüklenmesi için vermek zorunda oldukları vesaiklerin teslimi malın size teslim edildiğini göstermez. Mal ister gümrükte ister limanda ister ambarda olsun, malın size sağlam ve eksiksiz teslimi anında taşıyanının sorumluluğu biter. Tabii ki bunun neresi olduğu taşıma emir ve senetlerinde belirtilmiştir.

Düzgün acentalar, dernekleri vasıtası ile, içlerinde uygunsuz hareket eden acentaları disipline etmelidirler. Bugün liman sahipleri bazı acentaların gemi yanaştırmak için olan taleplerinden, antrepocular bazı kamyoncuların taleplerinden şikayet etmektedirler. Sizlerden alınan ücretler ile piyasalarda duyulan bu konular bir süre sonra bu tür firmaların başını ağrıtabilecek hale gelecektir. Sürdürülebilir bir ticari faaliyet için bu tür yolların uygun olmadığına taraflarca bilinmesi gereklidir.

Aşağıda yazdığımız kanuni haklarınızı hukuk müşavirleriniz ve avukatlarınız ile tartışmanızı tavsiye ederiz.

Türk Ticaret Kanunu (TTK) 1196.md 1. ve 2. fıkra

1-Taşıyan navlun dışında

pey akçesi, prim, bahşiş ve benzeri bir ad altında başkaca bir istemde bulunamaz.

2-aksine sözleşme yoksa gemiciliğin olağan ve olağan üstü giderleri, özellikle klavuz, liman, fener, romorkaj, karantina, buz kırılma ve bunlara benzer hizmetlere ilişkin resim ile ücretleri ödemek ve bu giderleri doğuran sebeplere ilişkin önlemleri almak, navlun sözleşmesi hükümlerine göre yükümlü olmasa bile taşıyana düşer.

TTK 885/886 Wilfull misconduct, taşımacıyı sınırlı sorumluluktan çıkartan bir fiildir. Bilerek isteyerek hukuka aykırı davranmaktır. Fiilde alıcıya zarar oluşturmak kasti olabileceği gibi olmayabilir de. Önemli olan fail davranışının hukuka aykırı olduğunu ve bir zarar meydana gelebileceğini bilmektedir. Buna rağmen davranışını sürdürmektedir.

Taşıyan, zarara kendisinin veya adamlarının yol açtığı hallerde sınırlı sorumluluk rejiminden yararlanamaz.

Taşıyanın acentası, zarara görevi ile ilgili olmayan bir davranış ile sebebiyet vermesi halinde de sınırlı sorumluluktan yararlanamayacaktır. Sınırlı sorumluluktan yararlanmasının hak ve adalet kavramına aykırı düşeceği hallerde taşıyanı sınırsız olarak sorumlu tutma yoluna gidilmiştir.

Taşıyan, taşıma sözleşmesinden doğan borçlarını ifa ederken, herhangi bir borçludan beklenebilecek mutad dikkat ve itina göstermekle yetinmek durumunda değildir. Özel bir ihtimam ve titizlik göstermekle yükümlü tutulmuştur. Taşıyan bir zararın doğmasına engel olmak amacı ile herhangi bir borçlu gibi davranamaz, dikkatli basiretli bir taşıyanın alması gerekli tüm tedbirleri almakla yükümlüdür (Montreal protokolu).

Taşıyıcı firma acentaları TTK 870. md.si 1. fıkrasında bahsi geçen “taşıma ücretinden başka eşya için yapılan duruma ve şartlara göre gerekli olan giderleri de isteyebilir” tabirinden bahisle para istemektedirler. Acentaların yaptıkları iş, taşıyan şirketin borcunu ifa etmek üzere anlaştığı ücretini de ödediği bir iştir. Taşıyan malı alıcısına teslim ile yükümlüdür. Bunun için bir acenta tutmuş ve bu hizmetin ifa işlemini ona yaptırmaktadır ve acentalık ücretini ona ödemekle yükümlüdür. Acenta alıcının acentası değildir. Taşıyanın ifa borcunu yerine getirmek için kiraladığı bir organizasyondur. Taşıyıcı ve acentası haklılığı olmayan hiç bir ilave bedel isteyemez (medeni kanun ve borçlar kanunu), gönderenin taşıyıcıya emir ve talimatları doğrultusunda aldığı malı alıcıya teslim ile yükümlüdür. Eşyanın varış yerine ulaşması ile gönderenin hakları alıcıya ait olur. Alıcının kendine ait olan evraklarını, malını teslim etmek için acenta ifa görevini taşıma senedinde yazan şartlara göre yerine getirmekle mükelleftir.

Ticaret Kanunu’ndaki, eşya için yapılan “durum ve şartlara göre ilave ücret isteyebilir” ibaresi, beklenmeyen, ihbar edilmiş olan herhangi bir ülke kontrolü sırasında yapılan bazı resmi masrafların çıkmış olması kaydı ile geçerli olmalıdır. Tabii ki bu madde alıcıya teslim ile yükümlü oldukları evrakları alıcıya para ile satmak olamaz. Ama kötü niyet sergilenmesi ile, zor durumda kalmış, malını bekleyen alıcıdan para almak için çeşitli kandırma ücretleri talep etmenin kanuni uygulama ile alakası olamaz.

Acentalar eğer TTK 860/2 md.sini okurlarsa göreceklerdir ki, taşıyıcı kendisine verilen belgelerin ziyanından, hasarından veya yanlış kullanımından doğan zararlardan sorumludur. Hükmün kaynağı CMR 11.maddesi ve Alman Ticaret Kanunu 413 md.si’dir. Refakat belgeleri resmi işlemlerin yapılması ve eşyanın teslimi için vazgeçilmez önemdedir. Bu evrakları alıcılarına değişik isimlerde para ile satma hakları yoktur.



**UGM**  
**MÜŞTERİ HAKLARINI**  
**KORUMA KURULU**  
✉ [mhkk@ugm.com.tr](mailto:mhkk@ugm.com.tr)



ÜNİSPED GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ  
UGM Kuruludur

Ayrıca taşıdıkları emtianın mal bedelinden taşımacılık vasfı ile sınırlı sorumlu olarak hareket etmektedirler. Alıcı belirlemek veya mal bedeli tahsil etmek gibi sorumlulukları yoktur. Kendilerini akredite edilmiş bir banka gibi görüp bazı durumlarda sorumluymuş gibi göstererek para istemekte, en ufak sorumlulukta da biz acentayız taşıyan sorumlu veya uluslararası kurallara göre sorumlu değiliz demektedirler.

Uzun yazılarımız için anlayışınızı rica eder, saygılarımızı sunarız.



ÜNİSPED GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ VE LOJİSTİK HİZMETLER A.Ş.  
Mahmutbey Mah. 2655. Sokak No:3 Bağcılar / İstanbul / TÜRKİYE Tel:444 99 81  
Mersis No:097014402500014, Vergi D:Marmara Kurumlar, Vergi No:917 014 40 25

✉ E-mail: [info@ugm.com.tr](mailto:info@ugm.com.tr)  
🌐 [www.ugm.com.tr](http://www.ugm.com.tr)

*Size Özel*