



G Ü M R Ü K U Z M A N L A R I D E R N E Ğ İ

GÜMRÜKTE UZMAN GÖRÜŞÜ

YIL: 7 • SAYI: 16 • Ocak – Mart 2008



İthalatta Gözetim Uygulaması ve Gümrük İşlemleri

Fikri ve Sınai Hakların Korunmasında Gümrük
İdaresinin Uygulayıcı (Kolluk) Rolü

Kaçakçılıkla Mücadele Kanununa Göre Yolcu Beraberinde Getirilen Kaçak Eşya

Ortak Transit ve NCTS

Gümrükleme
Sürecinde
Elleçleme Faaliyetleri

Türkiye'nin Avrupa Birliğinin Ortak Ticaret Politikasına Uyumu (1.Bölüm)

Tarihte Ermeni Meselesi Üzerine
Bir Deneme (1.Bölüm)



Menşe Konusunu tüm yönleriyle ele alan “Dış Ticarete Menşe Kuralları ve Gümrük Uygulamaları” adlı kitap Gümrük Uzmanları Derneği Yayınları arasında yer almaktadır.

- Menşe kuralı ne demektir?
- Tercihli ve tercihli olmayan menşe ne demektir?
- Menşe ispat belgeleri nelerdir, hangi durumda hangi belge kullanılır?
- Menşe kurallarına ilişkin mevzuata nasıl ulaşabilirim?
- Menşe kuralları ithalatta ve ihracatta nasıl uygulanmaktadır?
- İthalatta kota, dampinge karşı vergi gibi ticaret politikası önlemleri nasıl uygulanmaktadır?
- Türkiye'nin tercihli ticaret politikası nasıl belirlenmektedir?

- AB ile ticaret hangi düzenlemeler çerçevesinde yapılmaktadır?
- Türkiye hangi ülkelerle serbest ticaret anlaşması imzalamıştır?
- Serbest ticaret anlaşmaları çerçevesinde ithalat ve ihracat nasıl yapılmaktadır?
- Pan Avrupa Menşe Kümülasyonu nedir, nasıl uygulanmaktadır?
- Genelleştirilmiş Tercihler Sistemi nedir?

Bunlar ve menşe kurallarına dayalı uygulamalar hakkında daha pek çok sorunun cevabını bu kitapta bulabileceksiniz.

Kitap Ücreti: 25,00 YTL (Toplu siparişlerde indirim uygulanır.)

SAHİBİ:

Gümrük Uzmanları Derneği Adına
Yönetim Kurulu Başkanı
Aynur ÇIRAY

SORUMLU YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ:

Evren YENİ

YAYIN KURULU:

Damla EŞREFOĞLU
Ömür OÇLAN
Mehmet UYLUKÇU
Serkan AYYILDIZ
Selim GÜNDOĞDU

REKLAM YÖNETMENİ:

Seçil TİRELİ

GÜMRÜK UZMANLARI DERNEĞİ YÖNETİM KURULU:

Aynur ÇIRAY
Ebru CAN
Mehmet UYLUKÇU
Koray SOKULLU
Evren YENİ

YÖNETİM ADRESİ:

Yüksel Cad. No: 46 Kat: 4 Kızılay / ANKARA

Tel: (312) 306 89 61
Faks: (312) 311 50 47
E-posta: gud@gud.org.tr
www.gud.org.tr

ABONELİK:

Yıllık 4 adet dergi için abonelik bedeli
KDV Dahil 25,00 YTL'dir.
Abonelik ve ayrıntılı bilgi taleplerinizi,
gud@gud.org.tr e-posta adresine veya
(312) 311 50 47 no'lu faksa iletebilirsiniz.

ISSN:

1303-7722

Gümrükte Uzman Görüş'ün basımı Onur
Matbaacılık Ofset Tanıtım Hizmetleri Ltd.Şti.
tarafından gerçekleştirilmiştir. Ocak 2008.
Matbaacılar Sitesi 35. Cad. 558. Sk. No:47
İvedik / ANKARA

Copyright © 2002-2008 Gümrük Uzmanları Derneği
Her hakkı saklıdır.
Yaygın süreli yayındır.
Üç ayda bir yayınlanır.
Dergi'de yayımlanan yazılardaki görüşler yazarlarına aittir.

İÇİNDEKİLER

2

Yönetim Kurulundan

3

Editörden

4

İthalatta Gözetim Uygulaması ve Gümrük İşlemleri
Gökhan YURDAKUL

8

Fikri ve Sınai Hakların Korunmasında Gümrük İdaresinin Uygulayıcı (Kolluk) Rolü
Barış DEMİREL

16

Kaçakçılıkla Mücadele Kanununa Göre Yolcu Beraberinde Getirilen Kaçak Eşya
Yeliz GÜRLEK

22

Ortak Transit ve NCTS
Özden CESUR

41

Gümrükleme Sürecinde Elleçleme Faaliyetleri
Serkan AYYILDIZ

43

Türkiye'nin Avrupa Birliğinin Ortak Ticaret Politikasına Uyumunu (1.Bölüm)
Hayrünnisa ÇULHA

48

Tarihte Ermeni Meselesi Üzerine Bir Deneme (1.Bölüm)
Yusuf Engin ERENKUŞ

YÖNETİM KURULUNDAN



Değerli Okurlarımız,

Yeni yıl ile birlikte “Gümrükte Uzman Görüş” adlı dergimizin yeni sayısını size ulaştırmış bulunuyoruz. Bu sayımızın yayımlanmasında emeği geçen ve katkı sağlayan tüm meslektaşlarımıza teşekkür ediyoruz.

Derneğimizin yedinci, Gümrük Uzmanlığı'nın on ikinci yaşını tamamladığı 2008 yılı başında, sayıları otuz kişiyi bulacak olan sekizinci promosyon Gümrük Uzman Yardımcıları da görevlerine başladılar. Yeni arkadaşlarımızın da aramıza katılmasıyla birlikte 170 kişiyi bulan sayımızla, Gümrük Müsteşarlığı merkez teşkilatının uzmanlaşmış bir yapı olarak hizmet vermesi ve Müsteşarlığımızın gerek yurt içinde gerek yurt dışında en iyi şekilde temsil edilmesi için çalışmaya devam edeceğiz.

Ülkemizde yıllık olarak yaklaşık 4 milyon adet gümrük beyannamesi ile şekil bulan dış ticaret hacmini taşıyan gümrük teşkilatı, yasal ticaretin akışını hızlandırmak ve yasadışı ticareti önlemek gibi iki zor görevi eş zamanlı olarak yerine getirmek için çalışıyor. Bu doğrultuda daha etkin hizmet verilmesi için kurumsal ihtiyaçların ve beklentilerin karşılandığı, emsal kurumlardaki yapılanmaya paralel bir yapılanma sağlayacak politikaların ve düzenlemelerin hayata geçirildiği bir yıl yaşamak en önemli temennimizdir.

Gümrük Uzmanlarının üzerinde çalıştıkları konularda edindikleri bilgi ve deneyimi diğer uzmanlarla paylaşmaları için Gümrükte Uzman Görüş Dergisi'nin en uygun zemin olduğunu düşünüyoruz; Derneğimizin faaliyetleri ile ilgili öneri, tavsiye ve katkılarınızı bekliyoruz.

Yeni sayımızda görüşmek üzere,

Aynur ÇIRAY

Gümrük Uzmanları Derneği Başkanı

EDİTÖRDEN



Sevgili Okuyucularımız,

Gümrük Uzmanları Derneği'nin basılı yayın kimliği Gümrükte Uzman Görüş Dergisi'nin 16. Sayısı ile yeniden sizlerle birlikteyiz.

Yayımlanan ilk sayısından bu yana başta gümrük ve dış ticaret alanlarında olmak üzere birçok önemli ve güncel konuda Gümrük Uzman ve Gümrük Uzman Yardımcıları ile alanlarında yetkin isimlerin makalelerini sizlere ulaştırmayı kendine hedef edinen Gümrükte Uzman Görüş, ayrıca haber ve inceleme yazılarına da bünyesinde önemli bir yer vermekte.

Dergimizin bu sayısında bulunan çalışmalarda, mesafelerin gittikçe azaldığı ve sınırların neredeyse ortadan kalktığı günümüz dünyasında her geçen gün daha da fazla önem arz eden uluslararası ticaret ve gümrük konuları ile ilgili oldukça önemli bilgiler bulacaksınız. Ülkemizin gümrük ve dış ticaret mevzuatının ne kadar geniş ve derin, bu konularda bilgiye erişimin ise ne kadar hayati ve bazen ne kadar zor olduğu düşünülürse, bu yazıları fırtınalı bir gecede denizcilere kılavuzluk eden bir deniz fenerine benzetmek herhalde yanlış olmaz. Bu noktada, alanlarındaki tüm bilgi birikimleri ile araştırma ve inceleme sonuçlarını makaleleri aracılığıyla bizlerle paylaşan değerli yazarlarımıza teşekkürlerimi bildirmek istiyorum.

Ayrıca, Gümrükte Uzman Görüş'te bulunan diğer alanlardaki makalelerin de sizlerin ilgisini çekeceğine eminim. Entelektüel bakış açılarıyla yapılmış olan bu çalışmalar daha önce hiç dikkat edilmeyen önemli ayrıntıları gözler önüne serecek, sizleri farklı ufuklarla buluşturarak olaylara değişik açılardan bakmanızı sağlayacaktır.

Yayın aşamasına gelmeden titiz bir hazırlık safhasından geçen, yayın kurulumuz tarafından en küçük ayrıntılar bile atlanmadan derlenen makalelerden oluşan Gümrükte Uzman Görüş, alanında önemli bir referans kaynağı olma özelliğini bu sayısıyla da devam ettirecektir.

Bir sonraki sayımızda görüşmek üzere,

Evren YENİ
Editör

İTHALATTA GÖZETİM UYGULAMASI VE GÜMRÜK İŞLEMLERİ

Gökhan YURDAKUL

Gümrük Uzman Yardımcısı
gyurdakul@gumruk.gov.tr

Bilindiği üzere, 29/05/2004 tarih ve 25476 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 10/05/2004 tarih ve 204/7304 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile bir malın ithalatında kaydedilecek gelişmelerin yakından izlenmesi amacıyla o malın ithalatında gözetim uygulanması kararı verilebilir. Söz konusu uygulama Dış Ticaret Müsteşarlığı’nca çıkarılan “İthalatta Gözetim Uygulanmasına İlişkin Tebliğ” ler vasıtası ile yürütülmektedir. Bu yazı kapsamında, belirlenen CIF kıymetin altında birim kıymetlerle yapılacak ithalatlarda gözetim belgesi ibrazı zorunluluğunu getiren İthalatta Gözetim Uygulanmasına İlişkin Tebliğler kapsamı eşya ithalatı ile ilgili mevzuata ve uygulamaya ilişkin bilgi ve önerilere yer verilmektedir.

Gözetim uygulamasının nasıl olacağı, kapsamı ve gözetim belgesi alınması ile ilgili yerine getirilmesi gereken prosedürler, ilgili Tebliğlerin muhtelif maddelerinde açıklanmaktadır.

Örnek olarak, 22/08/2007 tarihli sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 2007/28 sayılı İthalatta Gözetim Uygulanmasına İlişkin Tebliğ’in 1 inci maddesinde;

“Bu Tebliğ; aşağıda gümrük tarife pozisyonu (G.T.P.) ve tanımı belirtilen eşyanın (yalnız karşısında gösterilen CIF kıymetin altında birim kıymetleri haiz olanlarının) ithalatında ileriye yönelik olarak ülke ayrımı yapılmaksızın yürütülecek olan gözetim uygulamasına ilişkin usul ve esasları içermektedir.

G.T.P.	Eşyanın Tanımı	CIF Kıymet (ABD Doları / Ton*)
73.06	Demir veya çelikten diğer ince ve kalın borular ve içi boş profiller (örneğin açık dikiş veya kaynak yapılmış, perçin yapılmış veya benzeri şekilleri kapatılmış)	900

* Ton: Brüt ağırlık

Denilmektedir.

Bu maddenin incelenmesinden, bu Tebliğ hükümlerinin sadece CIF kıymeti 900 USD/ ton(brüt) kıymetin altında olan 73.06 Gümrük Tarife Pozisyonlu eşya için geçerli olduğu ve söz konusu kıymetin üzerinde bir kıymeti haiz beyanların söz konusu Tebliğ’in kapsamı dışında olduğu anlaşılmaktadır.

Bu çerçevede, söz konusu Tebliğ ile Dış Ticaret Müsteşarlığı tarafından amaçlananın, belirtilen kıymetin altında gerçekleşen ithalatlardan izlenmesi olduğunu söyleyebiliriz.

Söz konusu Tebliğ’in 2 inci maddesinde;

“Bu Tebliğ’in 1 inci maddesinde belirtilen eşya ancak Dış Ticaret Müsteşarlığı’nca (İthalat Genel Müdürlüğü) düzenlenecek gözetim belgesi ile ithal edilir. Gözetim belgesi gümrük beyannamesinin tescilinde ilgili gümrük idaresince aranır. Gözetim belgesinin bir örneği gümrük beyannamesine eklenir.”

denilmektedir.

Bu maddeden de anlaşıldığı üzere yukarıda bahsi geçen eşyanın ancak Dış Ticaret Müsteşarlığı’nca düzenlenecek gözetim belgesi ile ithal edilebileceği ve söz konusu belgenin gümrük beyannamesinin tescili aşamasında gümrük idaresince aranacağı hüküm altına alınmıştır.

Diğer taraftan, bu yazının asıl konusu olan kıymet hususuna söz konusu Tebliğ’in 4 üncü

Gümrük vergilerinin tespit edilmesine esas teşkil eden gümrük kıymetinin nasıl tespit edileceği, Gümrük Kanunu'nun 23 ila 31 inci maddeleri ile Gümrük Yönetmeliği'nin 35 ila 49 uncu maddelerinde belirtilmektedir.

maddesinin 2 inci fıkrasında değinilmiş olup, gözetim belgesinin, Gümrük Kanunu'nun "Eşyanın Gümrük Kıymeti"ne ilişkin hükümlerinin uygulanmasını engellemeyeceği, Tebliğ'in 1 inci maddesinde belirtilen kıymetlerin Gümrük Kanunu'nun "Eşyanın Gümrük Kıymeti"ne ilişkin hükümlerinin uygulanmasına esas teşkil etmeyeceği açıkça belirtilmiştir. Bu bağlamda, söz konusu Tebliğlerde yer alan değerler, Gümrük Mevzuatı çerçevesinde esas alınacak kıymetler olmayıp, ilgili Tebliğler çerçevesinde gözetim belgesi ibrazının gerekip gerekmediğinin tespitinde esas alınacak değerlerdir.

Gümrük vergilerinin tespit edilmesine esas teşkil eden gümrük kıymetinin nasıl tespit edileceği, Gümrük Kanunu'nun 23 ila 31 inci maddeleri ile Gümrük Yönetmeliği'nin 35 ila 49 uncu maddelerinde belirtilmekte olup, söz konusu kanun hükümleri ülkemiz tarafından Şubat 1994 tarihi itibarıyla uygulanmaya başlanılan ve GATT Kıymet Anlaşması olarak bilinen "1994 tarihli Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşmasının VII inci Maddesinin Uygulanmasına İlişkin Anlaşma" hükümleri ile paralellik arz etmektedir.

Gümrük Yönetmeliği'nin 36 ıncı maddesinde: "Eşyanın gümrük kıymeti, gümrük tarifesinin ve eşya ticaretine ilişkin belirli konularda getirilen tarife dışı düzenlemelerin uygulanması amacıyla 37 ila 42 nci maddelerde yer alan yöntemlerin sırasıyla uygulanması yoluyla tayin ve tespit olunan kıymettir. Bir yöntemle belirlenemeyen kıymet için sıra dahilinde olmak üzere izleyen yöntemle geçilir. Eşyanın gümrük kıymeti bir üst maddede yer alan yöntem hükümlerine göre belirlenebildiği sürece bir alt madde hükümleri uygulanamaz." denilerek, ithal eşyasının kıymet tespitinin hangi yöntemlerle yapılacağı hüküm altına alınmıştır.

Bu çerçevede, ithal eşyasının kıymet tespitinde, Gümrük Kanunu'nun 24 üncü ve Gümrük Yönetmeliği'nin 37 inci maddelerinde belirtilen satış bedeli yönteminin uygulanması esas olup, söz konusu yöntemle göre kıymet tespitinin mümkün olmadığı durumlarda, Gümrük Yönetmeliği'nin 38, 39, 40 ve 41

Gümrük idaresince, yükümlü tarafından beyan edilen eşya kıymetinin gerçeklik veya doğruluğundan şüphe edilmesi durumunda uygulanacak prosedür Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün 28/02/2006 tarihli 2006/6 sayılı Genelgesi ile açıklanmıştır.

inci maddelerinde tanımlanan diğer kıymet tespit yöntemlerinin sırasıyla uygulanması gerekmektedir. Anılan Yönetmeliğin 37 ila 41 inci maddelerine göre kıymet tespiti yapılamayan hallerde, Gümrük Yönetmeliği'nin 42/1 maddesi hükümleri doğrultusunda ve 42/2 maddesinde kullanılmaması öngörülen yöntemler dikkate alınarak ithal eşyasının kıymetinin belirlenmesi, bu çerçevede Gümrük Yönetmeliği'nin 37 ila 41 inci maddelerinde sıralanan yöntemlerin makul bir esneklikle uygulanmak koşuluyla kullanılması mümkün bulunmaktadır. Diğer taraftan gümrük idaresince, yükümlü tarafından beyan edilen eşya kıymetinin gerçeklik veya doğruluğundan şüphe edilmesi durumunda uygulanacak prosedür Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün 28/02/2006 tarihli 2006/6 sayılı Genelgesi ile açıklanmıştır.

Bu çerçevede, söz konusu Tebliğlerde yer alan kıymetlerin ithal eşyasının kıymet tespiti ile ilgili doğrudan bir bağlantısı olmayıp, söz konusu kıymetler sadece gözetim belgesi aranıp aranmayacağı ile ilgili bir gösterge niteliği taşımaktadır. Bu çerçevede yükümlü tarafından ithal eşyası için yapılan kıymet beyanı önem arz etmektedir.

Örneğimize geri dönersek, yükümlü tarafından yapılan kıymet beyanının brüt ton başına 900 USD-CIF kıymetin altında kalması durumunda, söz konusu eşya için DTM'den gözetim belgesinin alınması ve tescil aşamasında bu belgenin beyannameye eklenerek beyanın yapılması gerekmektedir. Aksi takdirde belge ibrazı olmadan ithalata izin verilmemesi gerekmektedir.

İthal eşyasının kıymet tespitinde yükümlü beyanı esastır.

Bilindiği üzere ithal eşyasının gümrük kıymeti, yükümlüler tarafından beyan edilen unsurlar dikkate alınarak gümrük mevzuatının kıymet ile ilgili hükümlerine göre tespit edilmektedir. Yani ithal eşyasının kıymet tespitinde yükümlü beyanı esastır. Bu aşamada gümrük idaresinin eşya kıymetinin “ilgili gözetim tebliğlerinde yer alan kıymetten düşük olması” sebebiyle resen ek tahakkuk yapması gibi bir uygulama doğru değildir.

Yukarıda bahsedilen hususlardan da görüleceği üzere; Dış Ticaret Müsteşarlığı'nca çıkarılan ve belirlenen CIF kıymetin altında birim kıymetlerle yapılacak ithalatlarda gözetim belgesi ibrazı zorunluluğunu getiren İthalatta Gözetim Uygulanmasına İlişkin Tebliğler kapsamı ithalatta, beyan edilen kıymetin söz konusu tebliğlerde yer alan kıymeti karşılamaması durumunda veya DTM' den gözetim belgesi alınması durumunda ithalatın gerçekleşmesinde herhangi bir sorun bulunmamaktadır. Ancak DTM tarafından düzenlenen gözetim belgesinin ibraz edilmesi, gümrük idaresinin beyan edilen kıymet ile ilgili olarak gerçeklik ve doğruluğuna ilişkin araştırma yapmasını engellemez. Yani gözetim belgesi olması, gümrük idaresinin beyan edilen kıymeti kabul etmesini zorunlu hale getirmemektedir.

Ancak uygulamada tüm işlemler bu şekilde olmayıp, gerek bilgi eksikliği gerekse de mevzuattan kaynaklandığını düşündüğüm çeşitli

problemlerle karşılaşılmaktadır. Bu gibi durumları 2 grupta toplayabiliriz.

1. DURUM: İthal eşyası için beyan edilen kıymetin, ilgili Tebliğde yer alan kıymeti karşılamaması ve beyan esnasında gözetim belgesinin eklenmemesi. Yükümlü tarafından beyan edilen kıymetin ilgili Tebliğde yer alan kıymetin altında kalması durumunda, mezkur Tebliğler uyarınca yükümlülerden gözetim belgesi ibrazının istenmesi, belge ibrazı olmaksızın ithalata izin verilmemesi, sadece beyan edilen kıymetin ilgili Tebliğdeki kıymetten düşük olduğundan bahisle ek tahakkuk yapılmaması gerekmektedir. Ancak, Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün 04/03/2004 tarihli ve 5908 sayılı yazısı çerçevesinde, yükümlü tarafından ek beyanda bulunulması durumunda, ilgili mevzuat hükümleri de göz önünde bulundurularak bu beyanın dikkate alınacağı tabiidir.

2. DURUM: İthal eşyası için beyan edilen kıymetin, ilgili Tebliğde yer alan kıymeti karşılamaması ve muhtelif sebeplerle, gözetim belgesi eklenmeden eşya ithalatının gerçekleşmiş olması.

DTM tarafından düzenlenen gözetim belgesinin ibraz edilmesi, gümrük idaresinin beyan edilen kıymet ile ilgili olarak gerçeklik ve doğruluğuna ilişkin araştırma yapmasını engellemez.

Bu durum, gümrük idaresi kaynaklı bir çok sebeplerden kaynaklanmış olabileceği gibi, yükümlüsü tarafından eşyanın G.T.İ.P'inin yanlış beyan edilmesi sonucu gözetim uygulaması dışında kalmış olmasından da kaynaklanabilir. Bu gibi durumlarla karşılaşıldığında ne şekilde işlem tesis edileceği ile ilgili tereddütler olduğu ve farklı uygulamalara gidildiği gözlemlenmektedir.

Özellikle yapılan denetimler sonucu eşya G.T.İ.P'inin yanlış beyan edilmesi durumunda, kıymet yönü ile ilgili olarak, yükümlüsü

Yapılan denetimler sonucu eşya G.T.İ.P.'inin yanlış beyan edilmesi durumunda, kıymet yönü ile ilgili olarak, yükümlüsü tarafından beyan edilen eşya kıymeti ile ilgili Tebliğ'de yer alan kıymet arasındaki farka ilişkin ek tahakkuk ve Gümrük Kanunu'nun 234 üncü maddesine göre farkın 3 katı oranında para cezası tatbik edilmesinin uygun olmayacağını düşünmekteyim.

tarafından beyan edilen eşya kıymeti ile ilgili Tebliğ'de yer alan kıymet arasındaki farka ilişkin ek tahakkuk ve Gümrük Kanunu'nun 234 üncü maddesine göre farkın 3 katı oranında para cezası tatbik edilmesinin uygun olmayacağını düşünmekteyim. Bu tür bir işlem kıymet mevzuatı yönünden sakıncalar içermektedir.

Gümrük Kanunu'nun 234 üncü maddesinde;
"Serbest dolaşıma giriş rejimine veya bir geçici muafiyet düzenlemesine tabi tutulan eşyaya ilişkin olarak, yapılan beyan ile muayene ve denetleme veya teslimden sonra kontrol sonucunda;

a).....


b) Kıymeti üzerinden gümrük vergisine tabi eşyanın beyan edilen kıymeti, muayene ve denetleme sonucunda bu Kanunun 23 ila 31 inci maddelerinde yer alan hükümler çerçevesinde belirlenen kıymete göre noksan bulunduğu takdirde, bu noksanlığa ait gümrük vergisinden başka bu vergi farkının üç katı para cezası alınır." denilmektedir.

Söz konusu madde hükümlerinde açıkça belirtildiği üzere, kıymet farklılığı nedeni ile Gümrük Kanunu'nun 234 üncü maddesine göre yapılacak cezai işlemlerde, kıymet noksanlığının Kanunun 23 ila 31 inci maddelerinde yer alan hükümler çerçevesinde belirlenen kıymete göre noksan bulunması gerekmektedir.

Buna göre;

- Gözetime tabi eşyanın kıymeti de 23 ila 31 inci maddelere 'e göre belirlenecektir.
- Tebliğde yer alan kıymetin altındaki bir kıymet Satış Bedeli Yönteminin terki için tek başına yeterli olmadığı gibi, bu tebliğlerde

yer alan değerlere göre düşüklük tek başına kıymet araştırmasının yapılmasını da zorunlu hale getirmez. Olayın durumuna göre idare araştırma yapabilir. Bu durumda 2006/6 sayılı Genelgeye uygun olarak işlem tesis edilmesi ve kıymet düşüklüğü tespit edilmesi halinde 234 üncü madde hükümlerinin uygulanması gerekmektedir.

- Tarife pozisyonunun değişmesi halinde de, aynı durum geçerli olup, idarece tespit edilen pozisyonun gözetime tabi olması ve kıymetinin yüksek olması ek tahakkuk ve ceza tatbiki için gerekçe oluşturmaz. Bu durumda da idarenin öncelikle belge ibrazı istemesi, yükümlü tarafından ek beyan yapılmadıkça da gözetim belgesi ibrazı olmadan ithalata izin vermemesi gerekir.
- Diğer taraftan, söz konusu Tebliğler kapsamındaki eşyanın, mezkur tebliğlerde yazan kıymetlerin altında bir değerle ve gözetim belgesi olmaksızın ithal edilmiş olduğunun anlaşılması halinde yapılacak işlemlerle ilgili olarak mevzuatta açık bir düzenleme bulunmadığından, bu hususların ilgili mevzuatta açıklığa kavuşturulmasının yerinde olacağı değerlendirilmektedir. 

FİKRİ VE SINAİ HAKLARIN KORUNMASINDA GÜMRÜK İDARESİNİN KANUN UYGULAYICI (KOLLUK) ROLÜ

Barış DEMİREL

Gümrük Uzmanı
barisd@gumruk.gov.tr

Fikri ve sınaî hakların korunması, bir yandan eser sahiplerinin ve bu eserleri emek ve sermaye koyarak topluma aktaranların haklarını korurken, diğer yandan da iç ve dış ticaretin çağdaş normlara uygun olarak yürütülmesi, teknoloji geliştirme ve transfer etme yoluyla özellikle imalat sanayinin desteklenmesi ve geliştirilmesi, toplumun kültür ve sanat zenginliğinin değerlendirilmesi için gerekli koşulları sağlamaktadır.

Fikri ve sınaî mülkiyet hakları; hak sahibine, belirli bir haktan yararlanma konusunda belirli bir süre için tekel olma yetkisi vermektedir. Böylece, fikri ve sınaî mülkiyet hakkı sahipleri, bu hakkın izinsiz kullanımını önleme olanağına sahip olmaktadır. Bu yolla hak sahibi, piyasada aynı sektördeki diğer kişilerin haksız rekabetine karşı korunmaktadır.

Sahte ve taklit ürünler; sadece ekonomik anlamda değil, aynı zamanda toplum sağlığını ve rekabeti bozucu etki yaratması bakımından sosyal refahı olumsuz etkiler. Bu sebeple fikri ve sınaî hakların korunması konusu ön plana çıkmaktadır. Ancak korumanın sadece hak sahipleri veya tüketiciler eliyle gerçekleştirilmesi mümkün değildir. Burada hak sahiplerinin çabası

kadar devlet otoritesinin de üzerine önemli görevler düşmektedir. Zira sahtecilik ve taklitçilik ekonomik anlamda devletin daha az vergi toplamasına ve hak sahiplerinin artan kayıpları dolayısıyla işsizliğe de neden olmaktadır. Bu ise fikri ve sınaî hakların korunmasında ve sahtecilikle mücadelede devletin suçu önleme görevini ve sonrasında kamusal faaliyetlerini ön plana çıkarmaktadır.

Gümrük idaresinin kanun uygulayıcı görevi

Kolluk (ya da kanun uygulayıcı- law enforcement); suç işlenmesinin *önlenmesi*, işlenmekte olan bir suç var ise devamına *engel olunması* ve işlenmiş bir suç söz konusu ise adli mercilerin emir ve talimatları doğrultusunda *soruşturma* işlemlerinin yürütülmesi ile görevli, zor kullanma yetkisini haiz kamu gücünü ifade eder.

Avrupa ülkelerindeki kolluk teşkilatlanmaları içinde gümrük otoritesinin konumu her ülkenin kendine özgü geleneksel idari yapılanmaları ve ihtiyaçlarına göre farklılık arz etmektedir. Bazı ülkelerde (özellikle İskandinav ülkelerinde) gümrük idarelerinin kolluk faaliyetinin sadece önleyici mahiyette kaldığı, suçun işlenmesi

sonrasında bir görev ve sorumluluklarının bulunmadığı, bazı ülkelerde ise (Almanya ve Fransa gibi) önleyici görevlerin yanında adli kolluk görevlerine de sahip oldukları görülmektedir.

Ülkemizde kolluk teşkilatlanmaları incelendiğinde, özellikle 5271 sayılı Ceza Muhakemesi Kanunu'nun yürürlüğe girmesinden sonra, işlevsel anlamda idari ve adli olmak üzere iki tür kolluk yapılanması olduğu, örgütlenme anlamında bakıldığında ise adli kolluk birimlerinin aynı zamanda idari kolluk görevleri yaptığı, idari kolluk birimlerinin bir kısmının ise sadece önleyici mahiyette görev yapıp, suçun işlenmesi sonrasında adli bir görevleri olmadığı görülmektedir. İdari kolluk, özellikle kamu düzenini sağlamada ön plana çıkan ve önleyici görevler üstlenen kolluk, adli kolluk ise suç soruşturmasına ilişkin iş ve işlemleri yürütmekle görevli kolluk birimi şeklinde tanımlanabilir.

Türk Gümrük İdaresi de kendi idari yapılanması içerisinde kolluk örgütüne sahiptir. 3944 sayılı Gümrük Muhafaza ve Muamele Sınıfı Memurları Teşkilatı Hakkında Kanun'un 7 inci maddesindeki "muhafaza başmüdür ve müdürleriyle mıntıka ve kısım amirleri ve muhafaza memurları 'gümrük zabıtası'dır" şeklindeki düzenleme ile gümrük kolluğunun (gümrük muhafaza teşkilatı) özel bir kolluk olduğunu hüküm altına almıştır. Bu anlamda gümrük kolluğu özellikle 5271 sayılı

Ceza Muhakemesi Kanunu'nun yürürlüğe girdiği tarih olan 01 Haziran 2005 tarihine kadar idari kolluk olarak tanımlanmış, bunun yanında suçun işlenmesi aşamasından sonra eski ifadeyle "hazırlık soruşturması" sürecinde adli iş ve işlemleri de yürütmüştür. Ceza yargılamasında yapılan son değişikliklerden sonra adli kolluk müessesesi ulusal mevzuatımıza girmiş olup, Ceza Muhakemesi Kanunu'nun 164 üncü maddesinde; "*Gümrük Müsteşarlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname*"nin 8 inci maddesinde (Gümrükler Muhafaza Genel Müdürlüğü'nün görevleri sayılmıştır) belirtilen soruşturma işlemlerini yapan güvenlik görevlileri, adli kolluk olarak kabul edilmiştir. Bu bağlamda gümrük kolluğunun hem önleyici kolluk hem de adli kolluk görevleri yaptığını söyleyebiliriz. Şüphesiz ki Gümrük idaresinin görev alanına giren diğer konularda olduğu gibi, fikri ve sınaî hakların korunması noktasında cezai tahkikat gerektiğinde gümrük kolluğuna da bir takım görev ve sorumluluklar düşmektedir.

Gümrüklerde el koyma veya gümrük işlemlerinin durdurulması

Gümrüklerde fikri ve sınaî hakların korunması hususu, Gümrük Birliği kapsamındaki yükümlülüklerimiz ve Ticaretle Bağlantılı Fikri Mülkiyet Hakları Anlaşmasının (TRIPS) ulusal mevzuata aktarılması ile beraber 1996 yılında

Gümrük idaresinin görev alanına giren diğer konularda olduğu gibi, fikri ve sınaî hakların korunması noktasında cezai tahkikat gerektiğinde gümrük kolluğuna bir takım görev ve sorumluluklar düşmektedir.

Cezai soruşturmaya karar verme yetkisi sadece Cumhuriyet Savcısına ait olup, Gümrük İdarelerinin hak sahibinin ceza davası açma iradesinin mevcut olup olmadığını incelemesi gerektiği düşünülmektedir.

mevzuatımıza girmiş, zaman içerisinde bu mevzuatta bir takım ekleme ve değişiklikler yapılmıştır. Yürürlükte olan Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliği'nde yer alan hükümler 3295/94 sayılı Konsey Tüzüğü ile büyük ölçüde paralellik arz etmekte olup, anılan Konsey Tüzüğü, 1383/2003 sayılı Konsey Tüzüğü ile yürürlükten kaldırılmıştır. Avrupa Birliği'nde fikri ve sınaî hakların korunmasına ilişkin düzenlemeler 1383/2003 sayılı Konsey Tüzüğü ve 1891/2004 sayılı Komisyon Tüzüğü ile yapılmıştır. Anılan Konsey ve Komisyon Tüzüğü ile getirilen yenilikler henüz ulusal mevzuatımıza aktarılamamıştır.

Fikri ve sınaî mülkiyet haklarına ilişkin sınır önlemleri 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 57 inci maddesi ile buna bağlı Gümrük Yönetmeliği'nin 105 ila 111 inci maddelerinde düzenlenmiştir. Anılan maddelerde, sahte eşya veya taklit eşyanın *hak sahibinin talebi* veya *gümrük idaresince* resen durdurulabildiği, hak sahibinin başvurusundan veya başvurusunun kabul edilmesinden önce muhtemel hak ihlalinin hak sahibine bildirildiği tarihten itibaren gümrük idarelerinin *3 iş günü boyunca eşyanın işlemlerini durdurmaya ve eşyaya el koymaya yetkili olduğu*; hak sahibinin başvurusu üzerine eşyanın sahte veya taklit eşya tanımına uyması halinde eşyanın gümrük işlemlerini durdurulabildiği veya eşyaya el koyulabildiği ve bu durumun hak sahibine takip eden ilk iş günü içerisinde bildirildiği;

durdurma kararının hak sahibine tebliğinden itibaren 10 gün içinde dava açılmaması veya dava açılmış olsa dahi mahkemeden tedbir niteliğinde karar alınmaması yahut yargı kararının eşyanın üzerine bir tedbir konulmasına gerek bulunmadığı yönünde olması hallerinde gümrükte işlemlere devam edildiği, ifade edilmektedir.

Fikri hakların korunması ve gümrüklerde alınan tedbirler ise 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu'nun 77 inci maddesinde düzenlenmiş olup, haklara tecavüz oluşması ihtimali halinde yaptırım gerektiren nüshaların ithalat veya ihracatı sırasında, 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 57 inci maddesi ile (mülga) 4926 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanununun ilgili hükümlerinin uygulanacağı belirtilmiştir. Ayrıca, bu nüshalara gümrük idareleri tarafından el konulmasına ilişkin işlemlerin Gümrük Yönetmeliği'nin ilgili hükümlerine göre yürütüleceği ifade edilmektedir.

Gümrük Kanunu'nun 57 inci maddesinde yer alan hükme benzer düzenlemelere 556 sayılı Markaların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 79 uncu, 554 sayılı Endüstriyel Tasarımların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 66 ıncı, 555 sayılı Coğrafi İşaretlerin Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 37 inci maddelerinde yer verilmiştir. Anılan

maddelerdeki düzenlemeler büyük ölçüde benzer hükümler içermektedir. *Buna göre; hak sahibinin yetkilerine tecavüz oluşturması nedeniyle cezayı gerektiren taklit mallara, ithalat veya ihracat sırasında hak sahibinin talebi üzerine, gümrük idareleri tarafından ihtiyati tedbir niteliğinde el konulabilir. Gümrük idarelerindeki tedbir, el koyma kararının tebliğinden itibaren 10 gün içinde esas hakkında ihtisas mahkemesinde dava açılmaz veya mahkemeden tedbir niteliğinde karar alınmazsa idarenin el koyma kararı ortadan kalkar.*

Takibi şikâyete bağlı suç

556 sayılı Markaların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 61/A maddesinin ikinci fıkrası, 554 sayılı Endüstriyel Tasarımların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 48/A maddesinin ikinci fıkrası, 555 sayılı Coğrafi İşaretlerin Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 24/A maddesinin ikinci fıkrası, 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu'nun 75 inci maddesinin birinci fıkrasında fikri ve sınai hakların ihlaline ilişkin suçların **takibi şikâyete bağlı suçlar** olduğu ifade edilmektedir.

Her ne kadar markaların korunması bakımından ülkemizin de taraf olduğu **1883** tarihli Paris İttihadı Mukavelenamesi uyarınca yasalara aykırı olarak bir fabrika veya ticaret markasını veyahut ticaret unvanını taşıyan ürünlerin ithalatı yasaktır denilse de **1995** tarihli ve 556 sayılı Markaların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde

Kararname'nin 61/A maddesinin üçüncü fıkrasında taklit edilen markaları taşıyan ürünlerin ithalinin, marka hakkına tecavüz suçu olarak tanımlanmış ve bu tür suçların takibinin şikâyete bağlı olduğu hüküm altına alınmıştır. Ayrıca, 556 sayılı Markaların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin ilgili hükümlerine göre ithalatçıların, ithal ettikleri ürünleri taşıyan marka Türkiye'de tescilli ise marka sahibinden markanın kullanma hakkını (lisans) almaları gerekmekte olup, aksi durumda marka hakkına tecavüz fiili işlenmiş sayılacağı anlaşılmaktadır. Uluslararası anlaşmalar kapsamında taklit markalı ürünlerin ithali yasaklanmış iken, bu fiilin 556 sayılı KHK'da takibi şikâyete bağlı bir suç olarak ifade edilmesi, Gümrük Müsteşarlığının çeşitli birimlerince eleştiri konusu yapılmış ve sahte marka taşıyan eşyaların ithalinde Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu'nun yasak eşyanın ithaline ilişkin hükümlerine göre işlem yapılması gerektiği üzerinde durulmuştur. Bu tür eleştirilere tarafımca katılım sağlanmamakta olup, kanun uygulayıcının; değişen ekonomik şartlar ve ticari serbestlik ortamında zaman içerisinde sınai hakların ihlali de takibi şikâyete bağlı suç kapsamında değerlendirilmeye başladığı düşünülmektedir.

Görüleceği üzere, marka hakkının ihlali konusundaki eleştirileri hariç tutarsak eğer, fikri ve sinai hak ihlalleri doğrudan bir kamu davası konusunu oluşturmamaktadır. Hukuk davası veya ceza davası açmaya gerek duyulduğu takdirde, hak sahipleri veya temsilcileri vasıtasıyla şikâyet yoluna başvurulması gerektiği anlaşılmaktadır.

Soruşturma ve Kovuşturma

Gerek 554 sayılı Endüstriyel Tasarımların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 66 ıncı, 555 sayılı Coğrafi İşaretlerin Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 37 inci, 556 sayılı Markaların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 79 uncu maddelerinde, gerekse Gümrük Kanunu'nun 57 inci ve Gümrük Yönetmeliği'nin 109 uncu ve 110 uncu maddelerinde, gümrük idaresince yapılan durdurmanın hak sahibine tebliğinden itibaren 10 gün içinde dava açılmaz veya mahkemeden tedbir niteliğinde karar alınmazsa idarenin el koyma kararının ortadan kalkacağı ifade edilmektedir. Burada belirtilen 10 günlük sürenin bir cezai soruşturma talebi veya ceza davası açılması için değil, hak sahibine hakkını koruması için yetkili ihtisas mahkemesinde hukuk davası açılması için öngörölmüş bir süre olduğu açıktır. Zira ceza davası açılıp açılmaması konusunda yetki Cumhuriyet Savcısına ait olup, hak sahibinin doğrudan mahkemeye başvurarak bir ceza davası açması mümkün değildir. Ayrıca, 10 günlük süre içerisinde 5271 sayılı Ceza Muhakemesi Kanunu'nun 158 inci maddesine göre, hak sahibinin Cumhuriyet Başsavcılığı veya gümrük kolluğuna başvurması ve Cumhuriyet Savcılığı tarafından iddianamenin tamamlanarak ceza davası açılması pratik olarak mümkün bulunmamaktadır.

Bununla birlikte, gerek sınaî haklar mevzuatında (554 sayılı Endüstriyel Tasarımların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname,

555 sayılı Coğrafi İşaretlerin Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, 556 sayılı Markaların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname) gerekse Gümrük Kanunu'nun 57 inci ve Gümrük Yönetmeliği'nin 109 uncu ve 110 uncu maddelerinde 10 günlük süre içerisinde dava açılması gerektiği ifade edilmekle beraber, gümrüklerde el koyulan veya gümrük işlemleri durdurulan eşya için hukuk davası yanında, cezai yargılama mevzuatı kapsamında ceza davası açılması da mümkündür. Fikri ve sınaî hakların ihlaline ilişkin suçlar takibi şikâyete bağlı suçlar olduğundan hak sahibi tarafından 5271 sayılı Ceza Muhakemesi Kanunu'nun 151 inci ve 158 inci maddelerine göre yazılı olarak şikâyette bulunulması gerekmektedir. Şikâyet Ceza Muhakemesi Kanunu gereğince hak sahibi veya temsilcisi tarafından kolluğa veya Cumhuriyet Başsavcılığına yapılmak zorundadır. Bir fiilin soruşturma konusu yapılmayacağına karar vermede tek yetkili Cumhuriyet Savcısı olup, adli kolluk görevlileri, kendilerine yapılan bir suça ilişkin ihbar veya şikâyetleri, el koydukları olayları, yakalanan kişiler ile uygulanan tedbirleri; derhâl Cumhuriyet savcısına bildirmek ve Cumhuriyet savcısının emri doğrultusunda işin aydınlatılması için gerekli soruşturma işlemlerine başlamak yükümlülüğü altındadırlar. Şikâyet doğrudan Cumhuriyet Savcılığına yapılmış ise Cumhuriyet Savcısı soruşturma ile ilgili emir ve talimatlarını ilgili gümrük kolluğuna bildirecektir.

Ceza davası açılabilmesi için hak sahibinin 556 sayılı Markaların Korunması Hakkında Kanun

Fikri ve sınaî hak ihlallerinin kriminal boyutunun her geçen gün artması, terörizm, silah ve uyuşturucu kaçakçılığında olduğu gibi organize suçlara özgü karakteristikleri içermesi dolayısıyla gümrük idarelerince etkin bir denetimin yanında istihbarat ve soruşturma kapasitesinin de artırılması gereği ortaya çıkmaktadır.

Hükmünde Kararnamenin 61/A maddesinin üçüncü fıkrası, 554 sayılı Endüstriyel Tasarımların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 48/A maddesinin üçüncü fıkrası, 555 sayılı Coğrafi İşaretlerin Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 24/A maddesinin üçüncü fıkrasına göre fiil ve failden haberdar olma tarihinden itibaren 2 yıl içinde, 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu'nda 75 inci maddesinin birinci fıkrasına göre takibi şikâyete bağlı suçlar açısından 6 ay içinde şikâyet etmesi gerekmektedir. Şikâyetin anılan süreler içerisinde görev sahası gereği gümrük kolluğuna (gümrük muhafaza teşkilatı) veya Cumhuriyet Başsavcılığına yapılması gerekmektedir. Şikâyetin bildirildiği makamda hata olması durumunda; örneğin şikâyetin gümrük kolluğu yerine gümrük müdürlüklerine yapılması durumunda ise 3071 sayılı Dilekçe Hakkının Kullanılmasına Dair Kanun'un 5 inci maddesi gereğince şikâyetin yetkili idari makama, yani gümrük muhafaza müdürlüğüne bildirilmesi, ayrıca süreçle ilgili hak sahibine bilgi verilmesi gerekmektedir.

Bir şikâyet olmadığı halde kolluk tarafından resen Cumhuriyet Başsavcılığına başvurulmuş, soruşturma açılmış ve kovuşturma aşamasına geçilmiş ise bu durumda artık mağdur açıkça şikâyetten vazgeçtiğini beyan etmedikçe işin şikâyete tabi olduğu ve şikâyet bulunmadığı

gereğesi ile dava bitirilemez (CMK 158/6).

"İhtiyati tedbir" konusu, Gümrük Kanunu'nun 57 inci maddesi ile Gümrük Yönetmeliği'nin 110 uncu, 554 sayılı Endüstriyel Tasarımların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 66 ıncı, 555 sayılı Coğrafi İşaretlerin Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 37 inci, 556 sayılı Markaların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 79 uncu maddelerinde düzenlenmiştir. İhtiyati tedbir, davanın açılmasından önce veya dava sırasında talep edilebilir. İhtiyati tedbir konusu hukuk davası açılması aşamasında söz konusu olmakla beraber, hak sahibi cezai soruşturma ve kovuşturma talep etmesi halinde, 5271 sayılı Ceza Muhakemesi Kanunu'nun 127 inci maddeleri gereğince, gümrük işlemleri durdurulan eşyaya el koyulması talebinde de bulunması mümkündür. Bu durumda el koyma hâkim kararı üzerine veya gecikmesinde sakınca bulunan hâllerde Cumhuriyet savcısının, Cumhuriyet savcısına ulaşamadığı hallerde ise kolluk amirinin yazılı emri ile *kolluk görevlileri* tarafından gerçekleştirilebilir.

Mevcut Uygulama

Uygulamada, eşyanın gümrük işlemlerine tabi tutulmadan taşıt veya kapların gizli bölmelerinde

saklanarak yurda sokulmak istenilmesi veya sahte belge kullanılarak ithal edilmek istenilmesi durumları hariç, Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliğinin yukarıda bahsi geçen hükümlerine göre işlem yapılmakta, yetkili mahkeme kararının eşyanın sahte veya taklit olduğu yönünde olması halinde ise anılan mahkeme kararı uygulanmaktadır. Eşyanın gümrük işlemlerine tabi tutulmadan taşıt ve kapların gizli bölmelerinde saklanarak yurda sokulmak veya sahte belge kullanılarak ithal edilmek istenmesi halinde ise eşyanın 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu'nun ve mevcutsa Türk Ceza Kanunu'nun "resmi belgede sahtecilik" ile ilgili hükümlerine göre işlem yapılmaktadır. Bu durum ise istatistiksel anlamda sapmalara neden olmaktadır.

Sonuç ve değerlendirme

OECD rakamlarına göre, 1998 yılında Dünya ticaretinin % 5 ila %7'sini sahte ve taklit eşya ticareti oluşturmaktadır. Aynı yıl içerisinde Avrupa'daki toplam sahte ve taklit eşya yakalama miktarı 10 milyon adet iken, 2006 yılında Avrupa gümrüklerindeki toplam yakalama miktarı 128 milyon adete ulaşmıştır. Dolayısıyla 8 yıl içerisinde yaklaşık % 1200 oranında bir artış gerçekleşmiştir. Son beş yıl içerisinde AB gümrüklerinde yapılan yakalamalar analiz edildiğinde, yakalanan lüks eşyada azalış olurken, ilaç, yiyecek malzemesi, oto yedek parçası gibi insan ve toplum sağlığını tehdit eden sahte eşyada artış olduğu, sahte ve taklit eşyalara ilişkin üretimin ileri teknoloji ve sanayi boyutuna ulaştığı anlaşılmaktadır.


Sağladığı yüksek menfaatlerden dolayı fikri ve sınaî mülkiyet haklarına karşı işlenen suçların artık bireysel olarak değil örgütsel olarak işlenme oranı da artmaktadır. Fikri ve sınaî mülkiyet hak ihlallerine ilişkin olayların yaklaşık %70'inin örgütlü suç şebekeleri vasıtasıyla yapıldığı iddia edilmektedir.

Fikri ve sınaî hak ihlallerinin kriminal boyutunun her geçen gün artması, terörizm, silah ve uyuşturucu kaçakçılığında olduğu gibi organize suçlara özgü karakteristikleri içermesi dolayısıyla gümrük idarelerince etkin denetimlerin yapılmasının yanında istihbarat ve soruşturma kapasitesinin de artırılması gereği ortaya çıkmaktadır. Ancak korumanın sadece sınır önlemleri ile çözülemeyeceği, ülke içindeki denetim sisteminin daha etkin hale getirilmesi ve güçlendirilmesi gerektiği düşünülmektedir.

Uygulamada hak sahipleri şikâyetlerini daha çok gümrük müdürlüklerine yapmaktadırlar. Deliller toplandıktan sonra, tarafların genellikle sulh yoluyla uyuşmazlığı sonuçlandırmayı tercih etmeleri ve şikâyetten itibaren dava açılana kadar geçen sürenin daha uzun olması, ayrıca aksi karar çıkma olasılığının her zaman bulunması nedeniyle, bu tür şikâyetlerin genel olarak Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliğinin ilgili hükümlerine dayanılarak yapıldığı görülmektedir. Bu tür bir şikâyette bulunulurken cezai kovuşturma talep edilmesi istisna olmakla beraber, hak sahibi tarafından cezai kovuşturma talep edildiği takdirde, gümrük müdürlüklerinin bu tür talepleri ivedilikle ilgili gümrük muhafaza müdürlüğüne bildirmesi

gerektiği düşünölmektedir. Gümrük muhafaza müdürlükleri ise ihbar veya şikâyet alındığında ihbarda bulunanları veya hak sahiplerini Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliğinin ilgili hükümlerine göre işlem yapılmak üzere gümrük müdürlüklerine yönlendirmeli ve bunun yanında **ceza kovuşturması talebinde bulunulması halinde** konuyu inceleyerek vakit geçirmeden Cumhuriyet Başsavcılıklarına bildirmeli ve Savcılık talimatına göre hareket etmelidir. Ceza yargılama mevzuatı gereğince cezai soruşturmaya karar verme yetkisi sadece Cumhuriyet Savcısına ait olup, Gümrük İdarelerinin hak sahibinin ceza davası açma iradesinin mevcut olup olmadığını incelemelerinin uygun olacağı düşünölmektedir. Benzer şekilde Gümrük Muhafaza Müdürlükleri de doğrudan kendilerine yapılan şikâyetlerde hak sahibinin ceza davası açılması yönünde bir talebi olup olmadığını incelemeden söz konusu şikâyetleri sadece Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliği'nin ilgili hükümlerini uygulamak için Gümrük Müdürlüklerine yönlendirmemeli, cezai soruşturma açmayı gerektiren bir talep olup olmadığını incelemesinin yerinde olacağı değerlendirilmektedir.

Bununla birlikte, sahte ve taklit eşyaya ilişkin şüphe ve ihbarlarda gümrük muhafaza birimlerinin resen harekete geçmesinin de uygun bir hareket şekli olmayacağı, ilgili gümrük müdürlüğü ile ortak çalışarak, daha önce bir şikâyet başvurusunun olup olmadığının ve var ise hak sahiplerinin taleplerinin detaylarının incelenmesinin daha doğru olacağı değerlendirilmektedir.

İstatistikler özellikle sahte ve taklit eşyaya ilişkin ihlallerin boyutları, niteliği, niceliği ve eğilimler konusunda önemli bilgiler vermektedir. Ancak sahte ve taklit eşyaya ilişkin oluşturulan istatistikler resmin tamamını göstermemektedir. Zira "kaçak eşya" olarak işlem gören sahte ve taklit eşyalar (sigara, cep telefonu, elektronik eşya vs) kaçak eşya istatistiklerine dâhil edilmekte, sahte ve taklit eşya kapsamında düşünölmemektedir. Gümrük idaresinin gerek merkez gerekse taşra teşkilatı bünyesinde kaçak eşyalara ilişkin tutulan istatistiklerde taklit ve sahte olduğu tespit edilmiş eşya için ayrıma gidilmesi ve bu tür eşyaların sahte eşya istatistiklerine de dâhil edilmesi gerektiği düşünölmektedir. 

KAYNAKÇA

- DPT Müsteşarlığı (2006), Fikri Mülkiyet Hakları Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara.
- TEKİNALP Ünal, Fikri Mülkiyet Hukuku, Anıkan Yayınevi, 2.Baskı, 2005, İstanbul.
- TOBB (2005), Kobiler için Fikri ve Sınai Mülkiyet Hakları, 2005, Ankara.
- Union des Fabricants (2004), Counterfeiting & Organised Crime Report, 2. Baskı, Paris.
- European Commission (2005), Communication on a customs response to latest trends in counterfeiting and piracy COM479, Brüksel.
- European Commission (2006), Summary of Community Customs Activities on Counterfeit and Piracy, Brüksel.
- International Chamber of Commerce (2004), Current and emerging intellectual property issues for business, 5. Baskı, Londra.
- Intellectual Property Research Institute (2005), Guidebook on Enforcement of Intellectual Property Rights, University of London, Londra.

KAÇAKÇILIKLA MÜCADELE KANUNUNA GÖRE YOLCU BERABERİNDE GETİRİLEN KAÇAK EŞYA

Yeliz GÜRLEK

Gümrük Uzmanı
ygurlek@gumruk.gov.tr

Kaçakçılığın düzenlendiği meri¹ ve mülga² mevzuatlarımızda, yolcu beraberinde getirilen “zati ve hediyelik eşya” kapsamı dışındaki kaçak eşyalar ile ilgili kaçakçılık suçlarına farklı düzenlemelerin yapıldığı, bu durumda, genel kaçakçılık fillerinden ayrılarak daha hafif müeyyidelerin uygulandığı görülmektedir. Kanun koyucular tarafından bu yönde bir düzenleme yapılmasında; yolcuların taşıdıkları ticari mahiyet ve miktarda olamayan eşyalar için her ne kadar hukukta “kanunu bilmemek mazeret sayılmaz” ilkesi olsa da kanunu bilmeyen yolcuları ağır müeyyideleri olan kaçakçılık suçları

Kanun ile meri 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanununda, yolcunun tanımının yapılmadığı görülmektedir. Mevzuatımızda yolcunun tanımı, detaylı bir şekilde Gümrüksüz Satış Mağazaları Yönetmeliğinde yapılmıştır. Söz konusu Yönetmeliğin 3 üncü maddesinde yolcu; “herhangi bir amaçla (ticaret, memuriyet, tahsil, ziyaret, tedavi, turizm ve benzeri) kısa veya uzun bir süre kalmak üzere, yabancı bir ülkeden kara yolu, demir yolu, deniz yolu veya hava yolundan biriyle Türkiye gümrük bölgesine gelen yabancı bir ülkede oturan Türkler ile yabancılar ve herhangi bir amaç ile gittikleri yabancı ülkeden

Yolcu; herhangi bir amaçla (ticaret, memuriyet, tahsil, ziyaret, tedavi, turizm ve benzeri) kısa veya uzun bir süre kalmak üzere, yabancı bir ülkeden kara yolu, demir yolu, deniz yolu veya hava yolundan biriyle Türkiye gümrük bölgesine gelen yabancı bir ülkede oturan Türkler ile yabancılar ve herhangi bir amaç ile gittikleri yabancı ülkeden kesin veya geçici olarak dönen Türkiye’de oturan Türkler veya yabancılar ile Türkiye’den aynı amaçlarla ve aynı yollarla yabancı bir ülkeye giden benzeri Türkleri veya yabancıları ifade eder.

ile yargılayıp mağdur etmemenin amaç olduğu düşünülmektedir.

Yolcularla ilgili özel hükümler bulunan mülga 1918 sayılı Kaçakçılığın Men ve Takibine Dair Kanun ve 4926 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele

kesin veya geçici olarak dönen Türkiye’de oturan Türkler veya yabancılar ile Türkiye’den aynı amaçlarla ve aynı yollarla yabancı bir ülkeye giden benzeri Türkleri veya yabancıları ifade eder” şeklinde tanımlanmıştır. Buradaki tanımdan hareketle; vapur ve gemi süvarisi,

1. 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu

2. 1918 sayılı Kaçakçılığın Men ve Takibine Dair Kanun ve 4926 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu

3. www.gumruk.gov.tr

tayfa ve hizmetlileri, şeftren, kondüktör, biletçi, kontrolör, makinist, ateşçi, gardfren, restoran şefi, şef brigat, garson gibi demiryolu ve yataklı ve yemekli vagon hizmetlileri, otomobil, otobüs, kamyon, uçak, diğer kara, deniz ve hava nakil araçlarının sevk ve idaresinde, yolcu ve eşyalara ait hizmetlerde yolculuk süresince görevli şahısların yolcu sayılmayacağı³, dolayısıyla bu kişilerin Kaçakçılıkla Mücadele Kanunundaki yolcularla ilgili özel hükümlere tabi olmayacağı söylenebilir. Bu kişiler, eşyaları arasında bulunan kaçak eşya nedeniyle 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanununun 3 üncü maddesindeki hükümler uyarınca hürriyeti bağlayıcı ceza ile karşı karşıya kalabilecekleri gibi yolcularda olduğu gibi, eşya, sahibine iade edilmeyerek, müsadereye tabi tutulacaktır.

Mülga 4926 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanununun yolcular hakkında “Yolcular Tarafından İşlenen Suçlar” başlıklı 13 üncü maddesindeki düzenleme, 31/03/2007 günlü Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanununun “Yolcular Beraberinde Getirilen Kaçak Eşya” başlıklı 6 ncı maddesine karşılık gelmektedir. 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanununun yolcularla ilgili 6 ncı maddesi, mülga 4926 sayılı Kanundaki karşılığı olan 13 üncü maddesi ile karşılaştırılmak suretiyle aşağıda açıklanmaya çalışılmıştır.

Mülga 4926 sayılı Kanunda “Yolcular Tarafından İşlenen Suçlar” başlığı altındaki hükümlerde,

ticari miktar ve mahiyeti olmayan yolcu beraberinde eşya getirilmesi de suç olarak görülmüş ve bu fiillere yine adı geçen kanunun 27 nci maddesi gereği kurulan gümrük komisyonlarınca ceza verileceği, komisyonların vereceği cezalara itiraz halinde ise itirazın Sulh Ceza Mahkemelerince karara bağlanacağı belirtilmiştir.

Uygulamada Gümrük Komisyonlarının, yolcu beraberindeki eşyanın Kanununun 13/1-2 nci maddesi kapsamında olmaması sebebiyle görevsizlik kararı verip Mahkemelere gönderdiği dosyalar için, mahkemelerin de gümrük komisyonlarının görevli olduğundan bahisle görevsizlik kararı verdiği görülmekte, bu durumda da gümrük komisyonları ile mahkemeler arasında sık sık görev uyuşmazlıkları ortaya çıkmaktaydı. Söz konusu görev uyuşmazlıkları Yargıtay Ceza Genel Kurulunun 07.03.2006 tarihli ve E: 2006/YYB-32, K: 2006/37 sayılı kararı ile çözülmüştür. Söz konusu kararda; “....Devlet sistemimiz içinde yer alan il ve ilçe idare kurulları, en büyük mülki amirlikler, belediye makamları, gümrük komisyonları, orman işletme şeflikleri (Kunter-Yenisey, Ceza Muhakemesi Hukuku, I. Kitap, 12. Bası, 2003, s. 871 vd., Prof. Dr.Tahir Taner, Ceza Muhakemesi Usulü Dersleri, 1944, s. 27 vd.) gibi makamlar, yargı mercii olmadıkları halde, yaptırım uygulama bakımından kendilerine kısmen kaza yetkisi verilmiş makamlardır. Bu bakımdan, adli yargı

mercii olan genel mahkemeler ile kaza yetkisini haiz bu makamlar arasında çıkabilecek görev ve yetki uyuşmazlıklarını, merci belirleme suretiyle çözüme görevi, 1684 sayılı yasanın 1. maddesi uyarınca Ceza Genel Kuruluna aittir.

Somut olayda, Asliye Ceza Mahkemesi eylemin idari yaptırım gerektiren 4926 sayılı Yasanın 13/1-2. maddesi kapsamında değerlendirilmesi gerektiğini, Taşucu Gümrük Yolcu Komisyonu ise eylemin aynı Yasanın 13/3. madde ve fıkrası kapsamında kaldığını ve Asliye Ceza Mahkemesinin görevine giren suç oluşturduğunu belirterek karşılıklı görevsizlik kararı vermiş iseler de, 1 Haziran 2005 tarihinde yürürlüğe girmiş bulunan 5326 sayılı Kabahatler Yasası'nın 24. maddesinde; "Kovuşturma konusu fiilin kabahat oluşturduğunun anlaşılması halinde mahkeme tarafından idari yaptırım kararı verilir." hükmü uyarınca atılı eylem ister adli yaptırımı gerektiren suç, isterse idari yaptırımı gerektiren kabahat oluştursun, her iki halde de kovuşturma konusu fiili değerlendirme ve

5607 sayılı Kanunda gümrük komisyonlarına yer verilmediğinden bu hükümlerdeki cezalar mülga 4926 Kanundan farklı olarak gümrük komisyonlarınca değil, yetkili gümrük idarelerince uygulanacaktır.

takdir yetkisi görevli Asliye Ceza Mahkemesine ait bulunduğundan, uyuşmazlığın Silifke Asliye Ceza Mahkemesi görevsizlik kararının kaldırılması suretiyle giderilmesi gerekmektedir" denilmektedir.

"Yolcu Beraberinde Getirilen Kaçak Eşya" başlıklı 5607 sayılı Kanunun 6 ncı maddesinin 1 ve 2 inci fıkralarında;

(1) Yolcuların, gümrük mevzuatına göre zati ve hediyeelik eşya kapsamı dışında olup beyanlarına aykırı olarak üzerlerinde, eşyası arasında veya taşıma araçlarında çıkan ya da başkasına ait olduğu halde kendi zati eşyasıymış gibi gösterdikleri eşyanın gümrük vergileri, gümrük idarelerince iki kat olarak alınır ve eşya sahibine teslim edilir.

(2) Söz konusu eşyanın gümrükten kaçırılmak amacına yönelik olarak saklanmış veya gizlenmiş olarak bulunması durumunda gümrük idarelerince eşyanın gümrük vergileri üç kat olarak alınır ve eşya sahibine teslim edilir.

hükümleri bulunmaktadır.

5607 sayılı Kanunda gümrük komisyonlarına yer verilmediğinden bu hükümlerdeki cezalar mülga 4926 Kanundan farklı olarak gümrük komisyonlarınca değil, **yetkili gümrük idarelerince** uygulanacaktır.

Yukarıda (1) inci fıkradaki hüküm 4926 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanununda 13/1 inci maddesinde;

"Yolcuların, gümrük mevzuatına göre zati ve hediyeelik eşya kapsamı dışında olup beyanlarına aykırı olarak üzerlerinde veya eşyası arasında

5607 sayılı Kanuna göre idari para cezasına tabi olan bu fiillerde eşya da, cezaları ödenmek şartıyla, sahibine iade edilecek, müsadereye tabi tutulamayacaktır.

çıkan ya da başkasına ait olduğu halde kendi zati eşyasıymış gibi gösterdikleri eşyanın vergisine ek olarak bir kat para cezası uygulanır ve eşya sahibine teslim edilir.” şeklindeydi.

İki fıkra arasındaki fark; 5607 sayılı Kanunda “taşınma araçlarında çıkan eşya”nın da yolcu beraberindeki eşya olarak kabul edilmesi ve 4926 sayılı Kanundaki “eşyanın vergisine ek olarak bir kat para cezası uygulanır” ifadesinin, 5607 sayılı Kanunda “eşyanın gümrük vergileri, gümrük idarelerince iki kat olarak alınır” şeklinde düzenlenmesidir. Sonuçta her iki düzenlemede de kastedilen, eşyanın gümrük vergilerinin iki katı müeyyidedir. 5607 sayılı Kanun, müeyyideyi daha sade ve anlaşılır bir hale getirmiştir.

Yolcu tarafından eşyanın gümrükten kaçırılmak amacıyla yönelik olarak saklanmış veya gizlenmiş olarak bulunması durumu, her iki Kanunda da “saklanmamış ve gizlenmemiş olması” haline göre daha ağır bir müeyyide olan “eşyanın gümrük vergileri üç kat olarak yolcudan

alınacağı” şeklinde hükme bağlanmıştır.

Buraya kadar anlatılan yolcu beraberindeki eşya, zati ve hediyeleş eşya muafiyeti kapsamı dışında getirilmekle birlikte, ticari miktar ve mahiyette olmayan ve ithali ve ihracı yasak olmayan kaçak eşyadır. 5607 sayılı Kanuna göre idari para cezasına tabi olan bu fiillerde eşya da, cezaları ödenmek şartıyla, sahibine iade edilecek, müsadereye tabi tutulamayacaktır. Cezanın da yolcudan 5326 sayılı Kabahatler Kanunu hükümleri uyarınca tahsil edilmesi gerekecektir. Kendilerine gümrük idarelerince bu kapsamda verilen idari para cezalarına karşı yolcuların da yine Kabahatler Kanununun 27 nci maddesi uyarınca 15 gün içerisinde yetkili Sulh Ceza Mahkemelerine başvurma hakları bulunmaktadır.

Yolcu beraberinde getirilen eşyanın ithali ve ihracının yasak olması ya da ticari miktar ve mahiyette olması halinde 5607 sayılı Kanunun “Suçlar ve Kabahatler” başlıklı 3 üncü maddesi hükmüne göre işlem yapılacaktır. Bu durumda yolculara ilişkin hükümlerden faydalanılamayacak, yolcunun 3 üncü madde hükümlerine göre eşyayı gümrük işlemlerine tabi tutmaksızın Türkiye’ye ithal etme teşebbüsü nedeniyle bir yıldan beş yıla kadar hapis

Yolcu beraberinde getirilen eşyanın ithali ve ihracı yasak olması ya da ticari miktar ve mahiyette olması halinde 5607 sayılı Kanunun “Suçlar ve Kabahatler” başlıklı 3 üncü maddesi hükmüne göre işlem yapılacaktır. Bu durumda yolculara ilişkin hükümlerden faydalanılamayacak, 3 üncü madde hükümlerine göre eşyayı gümrük işlemlerine tabi tutmaksızın Türkiye’ye ithal etme teşebbüsü nedeniyle bir yıldan beş yıla kadar hapis ve onbin güne kadar adli para cezası ile cezalandırılması söz konusu olabilecektir.

Yolcuların çok kapsamlı olan ve zaman zaman değişikliğe uğrayan ithali ve ihracı yasak eşya listesini takip etmeleri mümkün olmadığından, bilmeden kaçakçılık suçları ile karşı karşıya kalmamaları için, ithali ve ihracı yasak maddelerin yer aldığı listelerin giriş çıkış yapılan gümrük kapılarında yolculara gösterilerek gerekli ihtarların yapılmasının uygun olacağı düşünülmektedir.

ve onbin güne kadar adli para cezası ile cezalandırılması söz konusu olabilecektir.

Türkiye'ye ithali yasak olan eşya listesi Gümrük Yönetmeliğinin 25 no.lu ekinde yer almaktadır. Buna göre özel kanun, kararname, uluslararası sözleşmeler ile bunlara istinaden çıkartılan mevzuat (yönetmelik, tebliğ gibi) uyarınca; esrar ve müstahzar afyon, ipek böceği tohumu, zirai amaçla kullanılan her türlü toprak, yaprak, sap, saman, ot ve tabii gübre, oyun alet ve makinaları, yasalara aykırı olarak bir fabrika veya ticaret markasını veyahut ticaret ünvanını taşıyan ürünler, sahte etiket ve ambalaj maddesi, Dış Ticaret Müsteşarlığınca her yıl yayımlanan "Bazı Boyar Maddelerin İthaline İlişkin Tebliğ" kapsamında yer alan bazı boyar maddeler ile yine her yıl Dış Ticaret Müsteşarlığınca yayımlanan "Çevrenin Korunması Bakımından Kontrol Altında Tutulan Madde ve Atıklara İlişkin Tebliğ" kapsamında yer alan atıkların Türkiye'ye ithali yapılamaz.

Yolcuların çok kapsamlı olan ve zaman zaman değişikliğe uğrayan ithali ve ihracı yasak eşya listesini takip etmeleri mümkün olmadığından, bilmeden kaçakçılık suçları ile karşı karşıya kalmamaları için, ithali ve ihracı yasak maddelerin yer aldığı listelerin giriş çıkış yapılan gümrük kapılarında yolculara gösterilerek,


gerekli ihtarların yapılmasının uygun olacağı düşünülmektedir.

Yolcu beraberindeki eşyanın ticari miktar ve mahiyette olması halinde de yolcular 5607 sayılı Kanunun 3 üncü maddesi hükümlerine göre cezalandırılacaklardır. Ancak burada ticari miktar ve mahiyetin somut bir göstergesi bulunmamaktadır. Örneğin, bir işadınının yakınlarına hediye olarak aldığı değerli 10 adet kol saati o yolcu için ticari miktar ve mahiyet arz etmediği halde, saat alım-satım işiyle uğraşan başka bir yolcu için 5 adet saat ticari miktar olabilecektir. Buradaki ticari miktar ve mahiyet ayrımının her somut olayda gümrük idarelerince değerlendirilip, ticari miktar ve mahiyette olan eşya için Kanunun 3 üncü maddesi hükümleri uyarınca adli soruşturma başlatılması gerekecektir. Yolcu beraberindeki eşyanın ticari miktar ve mahiyette olup olmaması, suçun ve fiilin vasfını da değiştireceğinden gümrük idarelerince bu konuda dikkatli olunması gerekmektedir.

Yargıtay 7. Ceza Dairesi 12.04.2006 günlü ve E: 2004/25423, K: 2006/3980 sayılı Kararında konuyla ilgili;... Yurtdışından yolcu olarak gelen sanığın beraberinde getirdiği 16 adet cep telefonu ticari mahiyet ve miktarda olup,

4926 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu'nun 13/3. maddesi uyarınca "Yolcuların beraberinde getirilen ticari mahiyet ve miktarda olan eşya için ithali lisansa, şarta veya izne, kısıntıya, Standardizasyon kontrolüne veyahut belli kuruluşların vereceği uygunluk ve yeterlilik belgesine tabi olan eşya hakkında 4. maddenin (d) bendi hükümleri uygulanır" hükmü öngörülmüş olup, buna göre araştırma yapılarak, dava konusu telefonların bu kapsamda eşya olduğunun anlaşılması halinde eylemin anılan madde gereğince kaçakçılık suçunu oluşturacağı, aksi halde 5326 sayılı Kabahatler Kanunu'nun 24. maddesinde kovuşturma konusu fiilin kabahat oluşturacağı ve mahkeme tarafından idari yaptırım kararı verileceği düzenlenmiş bulunduğu cihetle, toplanan deliller buna göre değerlendirilip TCK. 7. maddesi de göz önünde tutularak sanığın hukuki durumunun tayin ve takdiri gerekir." şeklinde karar vermiştir.

Seyahat hürriyetinin Anayasal güvence altına alındığı günümüzde, globalleşen dünya üzerinde ve dolayısıyla ülkemizde yolcu trafiği her geçen yıl ciddi boyutlarda artmaktadır. Yolcu trafiği günden güne arttığı halde, yolcuların beraberinde ülkemiz gümrük sahasına getirdiği eşyayı kontrol edecek gümrük personel sayısı aynı oranda artmamaktadır. Personelin aynı oranda arttığını düşünsek bile örneğin yaz aylarında günde 100.000 yolcunun giriş yaptığı bir havalimanında tüm yolcuların üst ve eşyasının aranması fiilen imkansızdır. Bu

imkansızlık, kaçakçılığın yolcu beraberinde eşya getirilmek suretiyle yapılmasında yolcuları cesaretlendirebilmektedir. 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanununun 6 ncı maddesinde, yolcu beraberinde getirilen kaçak eşyaya ilişkin hükümlere yer verilmiştir. Yolcu beraberinde getirilen kaçak eşyanın ithalatı ve ihracatı yasak eşyalardan olmaması ve ticari miktar ve mahiyette de olmaması halinde yolcuya idari para cezası verilecek, idari para cezası ödendiği takdirde eşyası kendisine iade edilecektir. Ancak tersi durumda, yani eşyanın ithalatı ve ihracatı yasak eşyalardan olması veya ticari miktar ve mahiyet arz etmesi halinde 5607 sayılı Kanunun 3 üncü maddesi hükümleri gereği yolcu hakkında kaçakçılık soruşturması yapılabilecektir. Eşyanın hangi halde ticari miktar ve mahiyet arz edeceği sorunu ise gümrük idarelerinin karşı karşıya kaldığı sorunlardan bir tanesi olmaya devam edecektir. 

ORTAK TRANSİT VE NCTS

Özden CESUR | Gümrük Uzmanı
ozden@gumruk.gov.tr

Giriş

Bu makale, esas itibariyle transit konusunda bir ve Ortak Transit konusunda üç makalemin, Avrupa Birliği Katılım Öncesi Mali Yardım kapsamında 2003 Yılı Proje Fişi doğrultusunda Gümrük Müsteşarlığı ile Alman Gümrük İdaresi arasında yapılan Eşleştirme Projesi'nin eğitim bileşeni kapsamında elde edilmiş bir fırsat ile hazırlanmış olan Ortak Transit ve NCTS konulu eğitim görevlileri için ders notumun, Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu Vergilendirme ve Gümrük Birliği Genel Müdürlüğü tarafından yapılan Ortak Transit ve NCTS konulu toplantılara ilişkin

ve Gümrük Birliği Genel Müdürlüğü yetkilileri ile yapılan görüşmelerden de yararlandığı eklenmelidir. Bu noktada, 10 (on) yıllık bir deneyimin sonucu olarak, zaman ayrılabilmesi ve Gümrük Uzmanları Derneği'nin desteklemesi halinde kitap haline getirilebilecek olan Ortak Transit kapsamında bir makaleye sığmayacak kadar çok fazla konunun olduğu da belirtilmelidir.

Bu makede, genel olarak transitin gelişimi, Ortak Transit'in gelişimi, mevzuatı, kapsamı, avantajları ve akit taraf olma koşulları, Türkiye'nin Ortak Transit'e uyumu ve nihayet makalenin esas konusu olan NCTS üzerinde durulmaktadır.

Transit, bir eşyanın bir ülkeye girmesi halinde ödenmesi gereken ithalat vergisi ve diğer yüklerin ödenmeden bu ülkeyi geçmesi için tanınan bir gümrük kolaylığıdır.

toplantı raporlarımın ve Gümrük müsteşarlığı için hazırlamış olduğum Ortak Transit ve NCTS konulu muhtelif bilgi notlarımın özet bir derlemesi olmaktadır. Zaten, bu hususlar, bir fırsat bulunduğu makale konusu yapılacak olan bilginin öğrenilebilmesinden hareketle hiç bir bilginin ilham yoluyla edinilememesi nedeniyle kaynak gösterme zorunluluğunun ihlal edilmesine, bir başka anlatımla, intihal olarak tanımlanan bilgi ve fikir hırsızlığına karşı düzenlemelerin öngörüldüğü Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu uyarınca belirtilmek zorunda olan kaynakçamdan da çıkmaktadır. Makalemde Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu Vergilendirme

Transitin Gelişimi

Transit, bir eşyanın bir ülkeye girmesi halinde ödenmesi gereken ithalat vergisi ve diğer yüklerin ödenmeden bu ülkeyi geçmesi için tanınan bir gümrük kolaylığıdır. Aksi halde, gümrük idaresi, eşyanın ülkeye girmesi halinde ithalat vergisi ve diğer yüklerin ödenmesini talep edecek, gerektiğinde anti-damping vergisi dahil ticaret politikası önlemlerini uygulayacak ve eşyanın ülkeyi terk etmesi halinde ithalat vergisi ve diğer yükleri geri verecektir. Bu usul, eşyanın nihai varış yerine kadar geçilen her ülkede tekrarlanacaktır. Bu haliyle, transit, eşyanın bir

ülkeyi geçişinde, gümrük idaresi açısından basit ve taşımacı açısından maliyet avantajlı olmaktadır. Keza, transit, bir gümrük rejimine tabi eşyanın bir ülkede bir gümrük idaresinden bir başka gümrük idaresine taşınmasına da izin vermektedir.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Avrupa'da hızla gelişen eşya ticaretine rağmen uzun ve hantal gümrük usulleri, eşya ticaretinde engel oluşturmaktaydı. Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından Avrupa'da eşya hareketinin kolaylaştırılmasını sağlayacak uluslararası bir anlaşma oluşturma girişimi yapılmıştır. Bu amaçla başlatılan görüşmeler, 1949 yılında TIR Anlaşması'nın imzalanmasıyla sonuçlanmıştır. 1949 tarihli TIR Anlaşması'nın başarısı, 1959 tarihli TIR Sözleşmesi'nin imzalanmasını sağlamıştır. Sözleşme, 1975'de revizyona tabi tutulmuştur. 1996'da ise, son aşamasında bulunulan yeni bir revizyon süreci başlatılmıştır. TIR Sözleşmesi'ne akit taraf olarak 68 (altmışsekiz) ülke bulunmaktadır.

Uluslararası sözleşmeler aracılığı ile transit uygulamalarının uyumlu hale getirilmeye çalışıldığını belirtmek gerekir.

Bu haliyle, uluslararası sözleşmeler aracılığı ile transit uygulamalarının uyumlu hale getirilmeye çalışıldığını belirtmek gerekir. Bir yandan, Dünya Ticaret Örgütü, Dünya Gümrük Örgütü ve Birleşmiş Milletler bünyesinde transit ile ilgili daha fazla akit taraflı düzenlemeler yapılırken, öte yandan, Avrupa Birliği gibi bölgesel birlikler düzeyinde de bu düzenlemeler yapılmaktadır. Amaç, vurgulandığı üzere, yeknesak bir uygulama sağlamak olmaktadır.

Ortak Transit'in Gelişimi

Avrupa Ekonomik Topluluğu ile EFTA Ülkeleri arasında 1987 tarihli Ortak Transit Rejimi'ne İlişkin AT/EFTA Sözleşmesi (Ortak Transit Sözleşmesi) ve 1987 tarihli Eşya Ticaretinde İşlemlerin Basitleştirilmesine İlişkin AT/EFTA Sözleşmesi (Tek İdari Belge Sözleşmesi) akdedilmiştir.

Avrupa Birliği'nde 1968'te Ortak Gümrük Tarifesi'ne geçişi takiben Topluluk statüsünü haiz eşya ve Topluluk statüsünü haiz olmayan eşya ayırımı yapılmak suretiyle Topluluk Transiti, aynı tarihte uygulamaya konulmuştur. Topluluk Transiti'ne 23.11.1972 ve 30.11.1972 tarihli Anlaşmalar ile EFTA üyesi olan Avusturya ve İsviçre de katılmıştır. 12.07.1977 tarihli Anlaşma ile de Topluluk Transiti'ne ilişkin kuralların uygulanması genişletilmiştir. EFTA Ülkeleri ile Serbest Ticaret Anlaşmaları yapılmış ve 09.04.1984 tarihli Ortak Bildiri ile Avrupa Ekonomik Alanı kurulmuştur. Bu gelişmelere paralel olarak o zamanki Avrupa Ekonomik Topluluğu ile EFTA Ülkeleri arasında 1987 tarihli Ortak Transit Rejimi'ne İlişkin AT/EFTA Sözleşmesi (Ortak Transit Sözleşmesi) ve 1987 tarihli Eşya Ticaretinde İşlemlerin Basitleştirilmesine İlişkin AT/EFTA Sözleşmesi (Tek İdari Belge Sözleşmesi) akdedilmiştir. Bu Sözleşmeler ile hem Topluluk ve EFTA Ülkeleri arasında hem EFTA Ülkelerinin kendileri arasında ithalat, ihracat ve eşya hareketinin (transit) kolaylaştırılması amaçlanmıştır.

Sözleşmelerde 23.09.1993 tarihli ve 1/93 sayılı Tavsiye ile yapılan değişiklik ile Sözleşmelere davet usulü ile üçüncü ülkeler için akit taraf olma olanağı tanınmıştır.

Sözleşmelerde 23.09.1993 tarihli ve 1/93 sayılı Tavsiye ile yapılan değişiklik ile Sözleşmelere davet usulü ile üçüncü ülkeler için akit taraf olma olanağı tanınmıştır. Buna göre, Sözleşmelere 01.07.1996'da Visegrad Ülkeleri olarak bilinen Polonya, Macaristan, Çek Cumhuriyeti ve Slovakya akit taraf olmuştur. Sözleşmelere 02.01.2006'da Romanya katılmıştır. Bulgaristan ise, Avrupa Birliği'nin 2007 genişleme sürecinde Avrupa Birliği üyeliği ile Sözleşmeleri uygulamaya başlamıştır. Polonya, Macaristan, Çek Cumhuriyeti ve Slovakya, 2004 genişleme süreci ile; Romanya ve Bulgaristan ise, 2007 genişleme süreci ile Avrupa Birliği üyesi olmuştur.

Ortak Transit, 27 (yirmiyedi) Avrupa Birliği Ülkesi, 3 (üç) EFTA Ülkesi, Liechtenstein Prensiği, Andora ve San Marino ile 33 (otuzüç) ülkede uygulanmaktadır.

Ortak Transit kapsamında, halen Avrupa Birliği ve EFTA Ülkeleri bulunmaktadır. Bu ülkelere İsviçre ile gümrük birliği olan Liechtenstein Prensiği ve Avrupa Birliği ile gümrük birliği olan San Marino ve Andora da eklenmelidir. Bu haliyle, Ortak Transit, 27 (yirmiyedi) Avrupa Birliği Ülkesi, 3 (üç) EFTA Ülkesi, Liechtenstein Prensiği, Andora ve San Marino ile 33 (otuzüç) ülkede uygulanmaktadır. Bu noktada, Avrupa Birliği üyesi olmak için Ortak Transit uygulamasına geçmesi gereken aday ülkeler ve potansiyel aday ülkeler olduğunun da unutulmaması gerekmektedir.

Ortak Transit'in Topluluk Transiti'nden çıktığı dikkate alınarak, Tek İdari Belge ve Ortak Transit Sözleşmelerinin Topluluk Gümrük Kodu ve

Topluluk Gümrük Kodunun Uygulama Hükümleri ile uyumlu olduğunu hatırlatmak gerekir.

Transit açısından, Ortak Transit Sözleşmesi'nin transit hükümleri ile Topluluk Gümrük Kodu ve Topluluk Gümrük Kodunun Uygulama Hükümleri'nin transit hükümleri uyumludur. Diğer taraftan, Topluluk Gümrük Kodunun Uygulama Hükümleri'nin transit hükümleri, ilaveten TIR Karnesi, ATA Karnesi, Form 302 ve Ren Manifestosu ile ilgili düzenlemeleri de kapsamaktadır.

Ortak Transit'in Mevzuatı

Ortak Transit kapsamında Tek İdari Belge ve Ortak Transit Sözleşmeleri, Transit El Kitabı ve Transit El Kitabı (NCTS) bulunmaktadır.

Ortak Transit kapsamında, Tek İdari Belge ve Ortak Transit Sözleşmeleri, Transit El Kitabı ve Transit El Kitabı (NCTS) bulunmaktadır.

Bu noktada, reform çalışmalarında, İdari Düzenlemeler Kompendiyumu'nun Transit El Kitabı içine alınarak kaldırıldığını da belirtmek gerekir.

Ortak Transit, taşınan eşyanın farklı statülerini tanımlayan Topluluk statüsünü haiz olmayan eşyanın hareketine ilişkin T1 ve Topluluk statüsünü haiz eşyanın hareketine ilişkin T2 rejimlerini öngörmektedir.

Ortak Transit, taşınan eşyanın farklı statülerini tanımlayan Topluluk statüsünü haiz olmayan eşyanın hareketine ilişkin T1 ve Topluluk statüsünü haiz eşyanın hareketine ilişkin T2 rejimlerini öngörmekte, posta kolileri dahil posta sevkiyatları ve bir akit tarafın rejimin uygulanmaması kararını alması halinde

boru hattı ile taşıma hariç tüm taşıma türleri açısından uygulama alanı bulmakta, havayolu, demiryolu ve boru hattı ile taşıma için basitleştirme öngörmekte ve transit beyanı için NCTS uygulanmadığında taşıma türüne ilişkin basitleştirmeler hariç Tek İdari Belge'nin transit nüshalarının ve NCTS uygulamasında Transit Refakat Belgesi'nin kullanılmasını öngörmektedir.

Ortak Transit, ülkelerin hareket idaresi, transit idaresi ve varış idaresi olarak bilinen gümrük idareleri ağı ile gerçekleştirilmekte, hareket idaresinden varış idaresine taşımada eşyaya ilişkin gümrük vergisi ve diğer yüklerin askıya alınmasını öngörmekte, hareket idaresinde transit işleminin başlatılmasını ve eşya ile transit beyannamesinin transit hükümlerine uygun olarak varış idaresine sunulması ile transit işleminin sonlandırılmasını gerektirmekte ve sonlandırılan bir transit işlemine ilişkin bir usulsüzlük belirlenmedikçe rejimin ibra edilmesini gerekli kılmaktadır.

Ortak Transit'te izin koşuluna tabi basitleştirme uygulamaları bulunmaktadır.

Ortak Transit kapsamında teminatın kabulü, izlenmesi ve iptali, ortak transit işleminin başlatılması, transit gümrük idarelerinden geçilmesi, ortak transit işleminin sonlandırılması, Ortak Transit Rejimi'nin ibra edilmesi, teminatın serbest bırakılması, ortak transit işleminin sonlandırılmaması halinde asıl sorumlunun bilgilendirilmesi ve ortak transit işleminin sonlandırıldığına ilişkin alternatif kanıt istenmesi ve transit ve varış gümrük idareleri ve bu idarelerin bağlı bulunduğu üst idare nezdinde

araştırma usulünün yürütülmesi, belgelerin sonradan kontrolünün yapılması, gümrük borcu ve tahsiline ilişkin işlemlerin yürütülmesi ve alacakların tahsilinde karşılıklı idari yardımın gerçekleştirilmesi yer almaktadır.

Ortak Transit kapsamında bu görevler, Ortak Transit Sözleşmesi ile öngörülen hareket gümrük idaresi, transit gümrük idaresi, varış gümrük idaresi, teminat gümrük idaresi ve varsa merkez gümrük idaresi tarafından yerine getirilmektedir. NCTS kapsamında araştırma usulünün yanı sıra tahsilat usulünün de olması nedeniyle kağıt belge kullanılan transit uygulamasında bazı ülkelerde bulunan araştırma ve tahsilat usulleri ile görevli merkezi idare yapılanmasının ortadan kalkacağı düşünülmektedir. Diğer taraftan, harekette ortak transit işleminin başlatılması açısından izinli gönderici ve varışta ortak transit işleminin sonlandırılması açısından izinli alıcının gümrük idaresi gibi hareket ettiği de belirtilmelidir.

Ortak Transit'te izin koşuluna tabi basitleştirme uygulamaları bulunmaktadır. İzin için iznin genel koşullarının ve her basitleştirilmiş usul için öngörülen özel koşulların karşılanması gerekmektedir. Basitleştirilmiş usullerin kapsamında kapsamlı teminat veya teminattan vazgeçme, özel yükleme listeleri, özel tip mühürler, zorunlu güzergahı izleme muafiyeti, izinli gönderici, izinli alıcı ve belirli taşıma şekillerine özgü usuller (demiryolu ile eşya taşıma, havayolu ile eşya taşıma ve boru hattı ile eşya taşıma) yer almaktadır.

Bu basitleştirme uygulamalarından izinli gönderici ve izinli alıcı üzerinde durmak gerekir. Zira, izinli gönderici ve izinli alıcı, gümrük idaresi gibi hareket etmektedir. Bu bağlamda, izinli gönderici, eşyayı ve ortak transit beyannamesini hareket gümrük idaresine sunmaksızın ortak transit işlemini başlatmakta ve izinli alıcı, Ortak Transit Rejimi'ne tabi tutulan eşyayı ve ortak transit beyannamesinin ilgili nüshasını varış gümrük idaresine sunulmaksızın tesislerinde almaktadır.

NCTS Zorunluluğu

1993'te tek pazarın oluşturulması, Orta ve Doğu Avrupa'da değişen siyasi ortamın yeni akit taraflar olasılığını ortaya çıkarması ve kağıt belge kullanılan transit sisteminin kaçakçılığı kanıtlayamaz hale gelmesi, transit sisteminin

Konseyi'ne 1995 ve 1996 tarihli konuya ilişkin Bildirimlerinden sonra Avrupa Birliği Avrupa Parlamentosu bünyesinde oluşturulan Geçici Soruşturma Komitesi tarafından 1997'de bir rapor hazırlanmıştır. Bu rapor ile transit sisteminde bilgisayarlı uygulamaya geçilmesi ve mevcut düzenlemelerde değişiklik yapılmasını kapsayacak şekilde transit sisteminin incelenmesi talep edilmiştir. Bu rapor üzerine Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu tarafından Avrupa Birliği Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Birliği Bakanlar Konseyi'ne yönelik Bildirim ile "Transit Sistemi İçin Eylem Planı – Yeni Gümrük Politikası" adı altında bir eylem planı hazırlanmıştır. Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu tarafından bu eylem planı doğrultusunda hem Sözleşmelerde değişiklik çalışmaları hem transit sisteminde bilgisayarlı uygulamaya geçiş çalışmaları başlatılmıştır.

Ortak Transit kapsamında transit takibindeki gecikmelerin kaçakçılığa ve vergi kaybına neden olması, NCTS - New Computerised Transit System adı altında bilgisayarlı uygulamaya geçilmesi çalışmalarının başlatılmasına yol açmıştır.

gözden geçirilmesini gerekli kılmıştır. Bu bağlamda, 1994'te Avrupa Birliği Avrupa Sayıştayı tarafından hazırlanan raporda, Ortak Transit'in Topluluk Gümrük Kodu'na uygun hale getirilmesi suretiyle Ortak Transit'in Topluluk Transiti ile daha uyumlu hale getirilmesi, Ortak Transit ve Topluluk Transiti'nin açık olmaması, sistemin çözüm üretmede yetersiz kalması ve gümrük idareleri arasında iletişim ve işbirliğinin yetersiz olması nedeniyle yürürlükte bulunan düzenlemelere gümrük idarelerinin uyamaması hususları üzerinde durulmuştur. Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu'nun Avrupa Birliği Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Birliği Bakanlar

NCTS'in Kapsamı

Ortak Transit kapsamında transit takibindeki gecikmelerin kaçakçılığa ve vergi kaybına neden olması, NCTS - New Computerised Transit System adı altında bilgisayarlı uygulamaya geçilmesi çalışmalarının başlatılmasına yol açmıştır. 1993'te yapılabirliklik ve fizibilite çalışmaları başlatılmış, 1999'da test uygulamalarına geçilmiş, 2000'de ilk aşama uygulamaya konulmuş ve nihayet 01.07.2005 tarihinden itibaren NCTS adı altında zorunlu bilgisayarlı uygulamaya geçiş yapılmak suretiyle NCTS, standart usul haline getirilmiştir. NCTS,

Tek İdari Belge kapsamı ortak transit işlemleri üzerine yapılandırılmıştır. NCTS, aşamalı olarak uygulamaya konulmuş ve her yeni aşamada yeni bir kapsam, bilgisayarlı uygulamaya alınmıştır. Bu bağlamda, ortak transit işleminin başlatılması, ortak transit işleminin sonlandırılması, Ortak Transit Rejimi'nin ibra edilmesi, transit gümrük idaresinden geçilmesi, teminat yönetimi, izinli gönderici, izinli alıcı, NCTS kapsamında yer almaktadır. 22.01.2006'da NCTS Aşama 3.2.2 ile bilgisayarlı uygulamaya araştırma usulü dahil edilmiştir. Keza, tahsilattan sorumlu idarenin belirlenmesi ve tahsilat bildirimini ile ilgili belgelerin mesaja dönüştürülerek,

NCTS kapsamına, safety and security adı altında güvenlik değişiklikleri mevzuatı (Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu'nun 1875/2006/AT sayılı Tüzüğü) ve kaçakçılıkla mücadele transit bilgi sisteminin (ATIS - Anti Fraud Transit Information System) alınması yönünde de çalışma yapılmaktadır. Safety and security açısından zorunlu uygulama, 01.07.2009 olarak planlanmaktadır.

Başlangıçta öngörülmeleyen bir aşama, NCTS kapsamında tanımlanmıştır. NCTS Aşama 4 ile güvenlik değişiklikleri mevzuatı (Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu'nun 1875/2006/AT

Ortak Transit Sözleşmesi kapsamında NCTS uygulamasının başarılı olması nedeniyle aynı uygulamanın Avrupa Birliği içinde TIR Sözleşmesi için de kullanılması yönünde çalışmalar başlatılmıştır.

NCTS'e aktarılmak suretiyle NCTS kapsamında tahsilat usulünün olması yönünde de çalışma başlatılmıştır. Mevzuat açısından da ibra, araştırma ve tahsilat usullerinin iyileştirilmesi üzerinde durulmaktadır. Yeni araştırma ve tahsilat usulünün, 01.07.2009'da zorunlu hale getirilmesi öngörülmektedir. Diğer taraftan, NCTS kapsamına, Tek İdari Belge dışında taşıma belgelerinin kullanılmasının öngörüldüğü taşıma şekillerine ilişkin basitleştirilmiş usullerin alınması yönünde de arayışlar bulunmaktadır. Keza, NCTS kapsamına Form 302, Ren Manifestosu'nun alınması yönünde de talepler bulunmaktadır. Bu kapsamda, görüş birliğinin sağlanması halinde, öncelikle taşıma şekillerine ilişkin basitleştirilmiş usullerden Tek İdari Belge yerine CIM taşıma belgesinin kullanıldığı demiryolu ile transitte NCTS uygulaması üzerinde durulacaktır.

sayılı Tüzüğü), yeni araştırma ve tahsilat usulü ve kaçakçılıkla mücadele transit bilgi sistemi (ATIS - Anti Fraud Transit Information System) öngörülmektedir.

Ortak Transit Sözleşmesi kapsamında NCTS uygulamasının başarılı olması nedeniyle aynı uygulamanın Avrupa Birliği içinde TIR Sözleşmesi için de kullanılması yönünde çalışmalar başlatılmıştır. Bu kapsamda, Avrupa Birliği'nde 01.07.2005'de TIR kapsamında NCTS pilot uygulaması başlatılmıştır. Halen mevzuat alt yapısı olmadan NCTS-TIR adı altında NCTS kapsamında başlatılan ve halen 7 (yedi) Avrupa Birliği Ülkesi'nin katıldığı bu pilot uygulamadan, Topluluk Gümrük Kodunun Uygulama Hükümleri'nde yapılması öngörülen değişiklik ile 01.01.2009'da zorunlu uygulamaya geçilmesi öngörülmektedir.

Avrupa Birliği'nde adı NCTS olsa da Ortak Transit için olan NCTS ile TIR için olan NCTS'in farklı olduğunu belirtmek gerekmektedir. Zira, Ortak Transit usulleri ile TIR usulleri, bir başka anlatımla, Ortak Transit ile TIR farklıdır. Diğer taraftan, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu bünyesinde TIR Sözleşmesi kapsamında e-TIR adı altında yürütülmekte olan bilgisayarlaştırma çalışmaları ile Avrupa Birliği düzeyinde NCTS-TIR adı altında yürütülmekte olan bilgisayarlaştırma çalışmalarının farklı olduğunu da eklemek gerekmektedir. Yine, e-TIR kapsamında NCTS-TIR uygulamasının gerçekleştirilmesinin mümkün olmadığı düşünülmektedir. Zira, Ortak Transit'te gümrük idareleri arasında mesaj yoluyla veri değişimi söz konusudur. Kağıt üzerindeki değil, sistemdeki beyan asıldır.

tarafarında ülke içinde bir program ile TIR Karnesi verilerinin bilgisayar ortamında takibi ve gümrük alacağı takibine erken başlanmasının hedeflenmesi en gerçekçi çözüm olarak görülmektedir. Bu bağlamda, Avrupa Birliği'nde NCTS kapsamına alınması planlanan TIR uygulamasında gümrük idareleri arasında mesaj yoluyla veri değişimi olsa da TIR Karnesi'nin korunması gerekecektir. Türkiye'de ise, Topluluk Gümrük Kodunun Uygulama Hükümleri'nde öngörülen değişikliği takiben TIR Sözleşmesi için mevcut TIR Takip Programı'nın yerine NCTS-TIR, uygulanmak zorunda olacaktır. Bu haliyle, Türkiye'de TIR Karnesi'nin kullanılmasını gerekli kılan halen TIR Takip Programı uygulamasının ve gelecekte NCTS-TIR uygulamasının, e-TIR açısından doğru bir uygulama olduğu düşünülmektedir.

Ortak Transit'in Topluluk Transiti'nden çıktığı dikkate alınarak, NCTS uygulamasının, hem Ortak Transit Sözleşmesi hem de Topluluk Gümrük Kodu ve Topluluk Gümrük Kodununun Uygulama Hükümleri kapsamı Transit Rejimi, bir başka anlatımla, Topluluk Transiti için geçerli olduğunu vurgulamak gerekmektedir.

Sistemdeki beyan, güzergahta taşımacının taşıttaki eşyanın kanıtı olarak kullanması ve varış idaresinde sistemdeki beyanın bulunması amacıyla A4 formatında bir beyaz kağıda çıktı olarak alınmakta ve taşımacıya verilmektedir. Bu haliyle, TIR Sözleşmesi'ne akit taraf 68 (altmışsekiz) ülkede, böyle bir beyanın ve veri değişiminin sağlanmasının, IT alt yapısı açısından bu aşamada mümkün olmadığı düşünülmektedir. Bu nedenle, TIR Sözleşmesi kapsamında TIR Karnesi'nin korunması, bir başka anlatımla, kullanılması bir zorunluluk olmaktadır. Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu bünyesinde TIR Sözleşmesi kapsamında yürütülmekte olan bilgisayarlaştırma çalışmaları kapsamında TIR Sözleşmesi'nin akit

Ortak Transit'in Topluluk Transiti'nden çıktığı dikkate alınarak, NCTS uygulamasının, hem Ortak Transit Sözleşmesi hem de Topluluk Gümrük Kodu ve Topluluk Gümrük Kodununun Uygulama Hükümleri kapsamı Transit Rejimi, bir başka anlatımla, Topluluk Transiti için geçerli olduğunu vurgulamak gerekmektedir. Yine, Ortak Transit Sözleşmesi kapsamında taşıma şekillerine ilişkin basitleştirme uygulamaları ve Topluluk Gümrük Kodu ve Topluluk Gümrük Kodununun Uygulama Hükümleri kapsamı Transit Rejimi'nde taşıma şekillerine ilişkin basitleştirme uygulamaları, ATA Karnesi, Form 302 ve Ren Manifestosu'nun henüz NCTS kapsamında bulunmadığı hatırlatılmalıdır.

Avrupa Birliği düzeyinde olmak üzere, Ortak Transit, Topluluk Transiti ve TIR için öngörülen bilgisayarlı uygulamanın, ihracat, ithalat, izinli yükümlü ve tüketim vergisine tabi eşya için de kullanılması öngörülmektedir.

Avrupa Birliği düzeyinde olmak üzere, Ortak Transit, Topluluk Transiti ve TIR için öngörülen bilgisayarlı uygulamanın, ihracat, ithalat, izinli yükümlü ve tüketim vergisine tabi eşya için de kullanılması öngörülmektedir. Ancak, ihracat, ithalat, izinli yükümlü ve tüketim vergisine tabi eşya için gümrük idareleri arasında mesaj yoluyla veri değişimi anlamında NCTS alt yapısı kullanılsa da adı NCTS olmamaktadır. Buna göre, Ortak Transit ve Topluluk Transiti için NCTS, TIR için NCTS-TIR, ihracat için ECS (Export Control System), ithalat için ICS (Import Control System), izinli yükümlü için AEO (Authorised Economic Operator) ve tüketim vergisine tabi eşya için EMCS (Excise Movement and Control System) adı altında Avrupa Birliği düzeyinde bilgisayarlı uygulama çalışmaları yürütülmektedir.

NCTS'in İşleyişı

NCTS, Ortak Transit'te gümrük idaresi veya izinli gönderici tesislerinde ortak transit işleminin başlatılması, transit gümrük idarelerinden geçilmesi, gümrük idaresi veya izinli alıcı tesislerinde ortak transit işleminin sonlandırılması, Ortak Transit Rejimi'nin ibra edilmesi, teminat yönetimi, araştırma usulünün yürütülmesi ve izinli alıcı sorgulaması üzerine yapılandırılmıştır. Başlangıçta öngörülmeleyen tahsilat usulü de NCTS kapsamına alınmıştır.

NCTS'de, ülkelerin hareket, teminat, transit

ve varış gümrük idarelerinin kendi aralarında ve asıl sorumlu / izinli gönderici / izinli alıcı olarak tacir ile hareket / varış olarak gümrük idaresi arasında elektronik bağlantı kurulmaktadır. Bu noktada, NCTS'in işleyişı üzerinde durulurken, izinli gönderici ve izinli alıcının gümrük idaresi gibi hareket etmesi nedeniyle uygun yerde "gümrük" ifadesinin kullanılmamış olduğu belirtilmelidir. Mesajların kullanıldığı NCTS'de; A Ülkesindeki hareket gümrük idaresine elektronik olarak ortak transit beyanı sunulmakta, hareket gümrük

NCTS'de ülkelerin hareket, teminat, transit ve varış gümrük idarelerinin kendi aralarında ve asıl sorumlu / izinli gönderici / izinli alıcı olarak tacir ile hareket / varış olarak gümrük idaresi arasında elektronik bağlantı kurulmaktadır.

idaresi tarafından Hareket Referans Numarası (MRN) verilen Transit Refakat Belgesi ile eşya varış idaresine sevk edilmekte, hareket gümrük idaresi tarafından ortak transit işleminin başladığını belirtmek üzere varış gümrük idaresine IE001 Beklenen Varış Kaydı mesajı ve B, C, D,... Ülkelerinden geçişlerde sınırlarda bulunan transit gümrük idarelerine IE050 Beklenen Transit Kaydı mesajı gönderilmekte, Z Ülkesindeki varış idaresine eşya ile Transit Refakat Belgesi sunulmakta ve ortak transit işleminin sona ermekte, varış gümrük idaresi tarafından söz konusu sevkiyatın geldiğini belirtmek üzere IE006 Varış Bilgisi mesajı hareket gümrük idaresine gönderilmekte, gümrük kontrollerinden sonra kontrol sonuçları da IE018 Varış Kontrol Sonuçları mesajı ile hareket gümrük idaresine gönderilmekte, hareket gümrük idaresi tarafından kontrol sonuçlarına göre

Ortak Transit Rejimi ibra edilmekte ve teminat serbest bırakılmaktadır. Hareket gümrük idaresi tarafından başlatılan bir ortak transit işleminin sonlandırılmaması halinde, varış ve transit gümrük idareleri nezdinde araştırma usulü başlatılmaktadır. Keza, NCTS kapsamında izinli alıcı sorgulaması yapılmakta ve tahsilattan sorumlu idarenin belirlenmesi ve tahsilat bildirimini ile ilgili belgelerin mesaj haline getirilerek NCTS'e aktarılması suretiyle NCTS kapsamında tahsilat usulünün de olması yönünde çalışmalar devam etmektedir. Teminat gümrük idaresi ise, teminatın izlenmesi açısından işleyişe dahil olmaktadır.

NCTS'in işleyişi açısından 70'in (yetmiş) üzerinde IExyz şeklinde yapılandırılmış mesaj olduğunu hatırlatmak gerekir. Bu haliyle, yukarıda sadece özetle açıklanan işleyiş, aslında çok sayıda mesaja dayalı oldukça ayrıntılı bir işleyiş olarak karşımıza çıkmaktadır.

NCTS'in Alt Yapısı

Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu Vergilendirme ve Gümrük Birliği Genel Müdürlüğü tarafından NCTS için alt yapı oluşturulmuştur. Bu bağlamda, NCTS, alt yapı açısından üç başlık altında incelenebilir:

- Ağ bağlantısı (network)
- Geliştirme (development)
- Mevzuat (legislation)

NCTS alt yapısı kapsamında bulunan bu üç başlığın kapsamına da bakmak gerekir:

Ağ bağlantısı (network) kapsamında

- CCN/CSI

Geliştirme (development) kapsamında

- FTSS
- TTSS
- DDTNA
- CDTA

Mevzuat (legislation) kapsamında

- Ortak Transit Sözleşmesi
- Transit El Kitabı (NCTS)

NCTS ile ilgili çalışmalarda, Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu Vergilendirme ve Gümrük Birliği Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan ve kullanıcı kodu ve şifre gerektiren NCTSweb2000 internet sitesinin dikkate alınması gerekmektedir.

NCTS Ağ Bağlantısı (Network)

NCTS ağ bağlantısı (network) kapsamında CCN/CSI bulunmaktadır. CCN/CSI (Common

Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu Vergilendirme ve Gümrük Birliği Genel Müdürlüğü tarafından NCTS için alt yapı oluşturulmuştur.

Communication Network / Common Systems Interface), Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu üzerinden gümrük idareleri arasında mesaj alış verişini sağlamaktadır. NCTS uygulaması için CCN/CSI ile BİLGE arasında bir bağlantı kurulmalıdır.

NCTS Geliştirme (Development)

NCTS geliştirme (development) kapsamında FTSS, TTSS, DDTNA ve CDTA bulunmaktadır.

FTSS (Functional Transit System Specification), NCTS işleyişi için işlevsel açıdan transit sisteminin oluşturulmasına ilişkin bir belgedir.

TTSS (Technical Transit System Specification), NCTS işleyişi için teknik açıdan transit sisteminin oluşturulmasına ilişkin bir belgedir.

kullanılması açısından TTA ve STTA olarak ikiye ayrılmaktadır. TTA, NCTS-CO (NCTS - Central Operations) adı altında Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu Vergilendirme ve Gümrük Birliği Genel Müdürlüğü ve STTA, ulusal idare adı altında ilgili ülke tarafından kullanılmaktadır. TTA kapsamında CS/RD ve CS/MIS ve STTA kapsamında MCC ve ECN bulunmaktadır.

CDTA, NCTS Aşama 4 ile CDCA (Centrally Developed Customs Application) olarak adlandırılmıştır.

Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu tarafından geliştirilmişse, NTA kapsamında MCC ve ECN bulunmaktadır. MCC temel çalışma modülü, ECN ise iletişim modülüdür.

DDTNA (Design Documentation for National Transit Application), NCTS işleyişi için elektronik mesajların oluşturulmasına ilişkin bir belgedir.

CDTA (Centrally Developed Transit Application) NCTS yapılandırması için oluşturulan modüllerdir. CDTA, çeşitli modülleri kapsamaktadır. Bu bağlamda, CDTA kapsamında, NTA (National Transit Application), TA (Test Applications) ve CS (Central Services) bulunmaktadır. Bu modüller de modüllerden oluşmaktadır. Buna göre, NTA kapsamında MCC (Minimal Common Core) ve ECN (EDI CSI Node), TA kapsamında STTA (Standart Transit Test Application) ve TTA (Transit Test Application), CS kapsamında CS/RD (Central Service / Reference Data) ve CS/MIS (Central Service / Management Information System) bulunmaktadır.

CDTA, Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu Vergilendirme ve Gümrük Birliği Genel Müdürlüğü tarafından oluşturulan modüllerin

CDTA kapsamında NTA üzerinde özellikle durulması gerekmektedir. NTA, Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu Vergilendirme ve Gümrük Birliği Genel Müdürlüğü veya ilgili ülke tarafından geliştirilmektedir. Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu tarafından geliştirilmişse, NTA kapsamında MCC ve ECN bulunmaktadır. MCC temel çalışma modülü, ECN ise iletişim modülüdür. MCC, ECN ile birlikte veya ayrı kullanılmaktadır. MCC, NCTS aşamalarına göre güncellenen bir yazılımdır. Bir başka anlatımla, MCC, NCTS kapsamında bulunan gümrük idaresi veya izinli gönderici tesislerinde transit işleminin başlatılması, transit idarelerinden geçilmesi, gümrük idaresi veya izinli alıcı tesislerinde transit işleminin sonlandırılması, transit rejiminin ibra edilmesi, teminat yönetimi, araştırma usulünün yürütülmesi, izinli alıcı sorgulaması ve üzerinde durulan tahsilat usulünü kapsamaktadır. Bu noktada, belirtilmesi gereken bir husus, ihale ile IT (Information Technologies - Bilişim Teknolojisi) firmaları ile yapılan

sözleşmelerin Avrupa Birliği açısından maliyet oluşturması nedeniyle bütçesel gerekçelerle Avrupa Birliği Avrupa Sayıştay'ının tavsiyesi üzerine, Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu tarafından MCC/ECN için destek sağlanmama olasılığının bulunmasıdır. Ancak, Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu tarafından bu destek sağlanmama olasılığının, NCTS kapsamında öngörülen aşamaların tamamlanmasından sonra bakım hizmeti açısından geçerlilik kazanacağı düşünülmektedir. Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu'nun MCC/ECN için destek sağlamamasına ilişkin tarih, Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu Vergilendirme ve Gümrük Birliği Genel Müdürlüğü yetkilileri tarafından 2008 sonu olarak tahmin edilmektedir.

Finlandiya, Avusturya, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Estonya, Romanya ve Bulgaristan'dır. İsviçre ile birlikte paylaşan Liechtenstein Prensligi, önce MCC ülkesi iken MCC kodlarını değiştiren Belçika ve Belçika ile birlikte paylaşan Lüksemburg ile bu sayı, 16 (onaltı) olmaktadır. Ancak, Estonya ve İtalya'nın MCC kullanmazken, ECN kullandığı da belirtilmelidir.

Bu noktada, Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu Vergilendirme ve Gümrük Birliği Genel Müdürlüğü tarafından MCC/ECN geliştirilmesi üzerinde durulması gerekmektedir. 1993'te Ortak Transit ve Topluluk Transiti açısından bilgisayarlı uygulama üzerinde düşünülme başlanması ile birlikte bu geçiş için Avrupa Birliği Avrupa

IT alt yapısı olan ülkelerin, mevcut modülleri arasında sorun yaşamamak amacıyla MCC/ECN kullanmak yerine kendi yazılımlarını geliştirdikleri belirtilmelidir.

MCC, 14 (ondört) ülke tarafından kullanılmaktadır. Bu ülkeler, Norveç, Hollanda, İngiltere, İrlanda, Danimarka, Portekiz, İsveç, Polonya, Macaristan, Letonya, Litvanya, Slovenya, Malta ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi olarak karşımıza çıkmaktadır. Norveç ile paylaşan İzlanda, NCTS'e 2007'de geçen Andora ve 2007 sonunda geçecek olan San Marino ile bu sayı, 17 (onyedi) olmaktadır. Bu ülkeler, ECN de kullanmaktadır.

Bu haliyle, CDTA kapsamında NTA açısından Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu tarafından geliştirilen MCC/ECN kullanan ülkelerin dışında kalan 13 (onüç) ülke tarafından NCTS için kendi yazılımı geliştirilmiştir. Bu ülkeler, İsviçre, Almanya, Fransa, İtalya, İspanya, Yunanistan,

Komisyonu, NCTS kapsamına uygun bir modül geliştirilmesi üzerinde durmuş ve MCC/ECN ortaya çıkmıştır. MCC/ECN, Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu tarafından ülkelere bedelsiz verilmektedir. Test uygulamaları yapılmakta ve bakım hizmeti sağlanmaktadır. Bu şekilde, ülkelerin yazılım konusunda sorun yaşamalarını önleyerek ve zaman tasarrufu sağlayarak Avrupa düzeyinde yeknesak bir bilgisayarlı uygulama gerçekleştirilebilmiştir. Ancak, MCC/ECN kullanımı zorunlu değildir. İsteyen ülkenin, yine Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanmış yukarıda belirtilen belgeleri ve modülleri dikkate alarak kendi yazılımını, bir başka anlatımla, NTA geliştirmesi mümkün bulunmaktadır. IT alt yapısı olan ülkelerin, mevcut modülleri arasında sorun yaşamamak

amacıyla MCC/ECN kullanmak yerine kendi yazılımlarını geliştirdikleri belirtilmelidir.

Yine, Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu tarafından Avrupa düzeyinde yeknesak uygulama için ülkelerin yazılım konusunda sızlanmalarını önlemek amacıyla MCC/ECN geliştirilmesi üzerinde durulduğu dikkate alındığında, TIR Sözleşmesi kapsamında tüm akit taraflarda mesaj alışverişine dayalı bir bilgisayarlı uygulamaya geçiş zorluğu da anlaşılır olmaktadır. Kaldı ki, TIR Sözleşmesi'ne akit tarafların IT alt yapılarının bulunup bulunmadığı, bir yazılımın gerçekleştirilebilir olup olmadığından çok daha öncelikli olarak çözülmesi gereken bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır.

NCTS Mevzuatı (Legislation)

NCTS mevzuatı (legislation) kapsamında Ortak Transit Sözleşmesi ve Transit El Kitabı (NCTS) bulunmaktadır. Transit El Kitabı (NCTS), NCTS'in işleyişini açıklayan bir belgedir. Bu haliyle, Transit El Kitabı (NCTS), BİLGE Kullanım Kılavuzu gibi bir nitelik taşımaktadır.

Ortak Transit'in Avantajları

Bir gümrük kolaylığı olarak uygulanan transit uygulamaları, akit taraf, taşıma türü, transit belgesi, eşya, mühürleme ve teminat gibi yönlerden farklılaşmaktadır. Halen 68 (altmışsekiz) akit taraf ile en yaygın transit

uygulaması TIR Karnesi'dir. Ren Manifestosu, iç su yolu taşımacılığında kullanılırken, Ortak Transit, tüm taşıma şekillerinde kullanılmaktadır. Her Sözleşme ile TIR Karnesi, ATA Karnesi gibi bir transit belgesi öngörülmektedir. Bazı Sözleşmeler ile Form 302 kapsamında NATO eşyası, ATA Karnesi kapsamında geçici kabul eşyası gibi belirli türde eşya taşınmaktadır. TIR Karnesi kapsamında taşıma için taşıma aracı ve konteynerin mühürleme için onaylanmış olması gerekmektedir. TIR Karnesi'nde teminat sistemi, uluslararası bir kefalet zinciri şeklinde uygulanmaktadır.

TIR Rejimi gibi eşyanın cinsine ve menşesine bakılmaksızın uygulama alanı bulan Ortak Transit Rejimi, TIR Rejimi ile karşılaştırıldığında, Ortak Transit Rejimi'nin, akit taraf sayısı açısından yaygın kullanılmamakla birlikte tüm taşımanın en az bir parçasının karayoluyla yapılması koşulunu getirmeden tüm taşıma şekillerine uygulanma, onaylanmış aracın yanı sıra uygun bulunan aracın veya kapların mühürlenmesine olanak tanıma, bir uluslararası kefalet zinciri yerine nakit dahil farklı teminat seçenekleri sunma, gümrük vergisi için sorumluluğu 50.000 ABD Doları (sigara ve alkol için 200.000 ABD Doları) ile sınırlandırmama ve gümrük vergisinin tamamının

Bir gümrük kolaylığı olarak uygulanan transit uygulamaları, akit taraf, taşıma türü, transit belgesi, eşya, mühürleme ve teminat gibi yönlerden farklılaşmaktadır.

kapsanmasını öngörme, merkez kefil kuruluş IRU tarafından sayfa sayısına göre değişen şekilde bir bedel karşılığında basılıp dağıtılan ve akit taraflardaki kefil kuruluşlar tarafından yine ilave bir bedel karşılığında verilen TIR Karnesi

fiyatı dikkate alındığında NCTS ile kağıt ve kartuş bedeli şeklinde düşük maliyetli transit belgesi kullanma olanağı sağlama, her akit tarafa giriş ve çıkışta transit belgesi üzerinde işlem yapılması yerine bir akit tarafa girişte ve akit taraflar arasında akit taraf olmayan bir ülke varsa bir akit taraftan çıkışta bir belge sunulmasını gerektirme gibi avantajlara sahip olduğu görülmektedir.

Bu haliyle, Ortak Transit, TIR Karnesi, ATA Karnesi, Form 302 gibi uygulamalardan olumlu anlamda aşağıdaki farklılıklara sahip bulunmaktadır:

- Tüm taşıma şekillerinin kapsanması
- Tüm eşya türlerinin kapsanması
- Taşıma aracının veya kapların mühürlenmesi
- Sınırlarda işlemlerin azalması
- Kapsamlı basitleştirme uygulamalarının bulunması
- Gümrük vergilerinin tamamının kapsanması
- Farklı teminat seçeneklerinin sunulması
- Transit belgesi maliyetinin azalması
- Teminat maliyetinin azalması
- Bilgisayar ortamında uygulanması
- Ulusal ve yerel transit koordinatörlerinin bulunması

maddeleri ile tüm akit tarafların temsil edildiği AT-EFTA Ortak Komitesi'nin bu konuda aldığı bir karardan sonra Sözleşmelerin tevdi mercii olan Avrupa Toplulukları Konseyi Genel Sekreterliği tarafından davette bulunulması halinde, bir üçüncü ülkenin bu Sözleşmelerin akit tarafı olabilmesi hüküm altına alınmıştır. Bu davetin yapılabilmesi için ise, AT-EFTA Ortak Komitesi'nin 8 inci Dönem Toplantısı'nda onaylanan bir belge ve daha sonra Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu'nun 2001 tarihinde kabul ettiği bir bildirim ile akit taraf olma koşulları belirlenmiştir. Bu akit taraf olma koşulları, Sözleşmeler ile belirlenmiş olan davet usulünün de ön koşulunu oluşturmaktadır.

AT-EFTA Ortak Komitesi'nin 8 inci Dönem Toplantısı'nda onaylanan 17.08.1995 tarihli ve XXI/1312/95-EN sayılı Belge ile belirlenen akit taraf olma koşulları şunlardır:

- Mevzuat uyumunun yapılması
- Tek İdari Belge ve Ortak Transit Sözleşmelerinin çevirisinin yapılması
- Tek İdari Belge'nin ulusal düzeyde kullanılması
- 1 (bir) yıllık ulusal uygulamanın yapılması

Sözleşmelerde 23.09.1993 tarihli ve 1/93 sayılı Tavsiye ile yapılan değişiklik sonrasında Ortak Transit Sözleşmesi'nin 15a/1 inci ve Tek İdari Belge Sözleşmesi'nin 11a/1 inci maddeleri ile tüm akit tarafların temsil edildiği AT-EFTA Ortak Komitesi'nin bu konuda aldığı bir karardan sonra Sözleşmelerin tevdi mercii olan Avrupa Toplulukları Konseyi Genel Sekreterliği tarafından davette bulunulması halinde, bir üçüncü ülkenin bu Sözleşmelerin akit tarafı olabilmesi hüküm altına alınmıştır.

Sözleşmelerde 23.09.1993 tarihli ve 1/93 sayılı Tavsiye ile yapılan değişiklik sonrasında Ortak Transit Sözleşmesi'nin 15a/1 inci ve Tek İdari Belge Sözleşmesi'nin 11a/1 inci

- Teminat sisteminin oluşturulması
- Teknik bilgi değişimi sisteminin (mühür örnekleri gibi) oluşturulması

Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu tarafından Avrupa Birliği Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Birliği Bakanlar Konseyi'ne yönelik 31.05.2001 tarihli ve COM/2001/0289final sayılı Bildirim ile belirlenen akit taraf olma koşulları ise şunlardır:

Tek İdari Belge ve Ortak Transit ile ilgili yürürlükte bulunan müktesebatı,

- Mevzuat
- Uygulama ve
- Bilgisayarlaştırma (NCTS)

açısından uygulayabilecek durumda olunması.

Bu koşulların yerine getirilip getirilmediği ise, bu koşulları karşıladığını beyan etmek suretiyle akit taraf olmak isteyen ÷lkeye yapılacak olan değerlendirme ziyareti raporu ile belirlenmektedir. Değerlendirme ziyareti, Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu, Avrupa Birliği ÷lkesi ve EFTA ÷lkesi temsilcileri tarafından yapılmaktadır.

Ortak Transit kapsamında akit taraf olabilmek için Sözleşmeler uyarınca davet edilmiş olmak, davet edilmek için Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu tarafından belirlenen koşulları yerine getirmiş olmak ve bu koşulların yerine getirildiğinin olumlu değerlendirme ziyareti raporu ile belirlenmiş olması gerekmektedir.

Bu haliyle, Ortak Transit kapsamında akit taraf olabilmek için Sözleşmeler uyarınca davet edilmiş olmak, davet edilmek için Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu tarafından belirlenen koşulları yerine getirmiş olmak ve bu koşulların yerine getirildiğinin olumlu değerlendirme ziyareti raporu ile belirlenmiş olması gerekmektedir. Bu usul, en son Romanya ve Bulgaristan için uygulanmıştır. Romanya için uygulanan

bu usulde Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu, İsviçre, Almanya ve Slovakya temsilcileri tarafından iki değerlendirme ziyareti yapılmıştır. Bu değerlendirme ziyaretlerinden ilki, gümrük idarelerinin tamamında bütçesel nedenlerle NCTS uygulamasına geçilememesi nedeniyle olumsuz rapor olarak sonuçlanmıştır. İkinci değerlendirme ziyareti raporunun olumlu olması ve bu raporun AT-EFTA Ortak Komitesi tarafından onaylanması sonrasında Romanya için akit taraf olma süreci başlamıştır. Aynı usulün uygulandığı Bulgaristan ise, Avrupa Birliği üyeliği ile birlikte Ortak Transit kapsamında yer almıştır.

Bu usul, Sözleşmelere çekince koyma olanağının tanınmaması ve yeknesak bir uygulamanın sağlanması için öngör÷lmüştür. TIR Sözleşmesi'nde bu usul yoktur. Zira, transit beyanında kullanılan TIR Karnesi, IRU tarafından basılıp dağıtılmaktadır. Ortak Transit'te beyan için kullanılan belge, ÷lkeler tarafından oluşturulmaktadır. Yine, TIR Sözleşmesi'nde IRU, merkezi kefil kuruluş konumundadır. Ortak Transit'te kefil kuruluş, özellikle bankalardır.

Bu denli sıkı bir usulün uygulandığı Ortak Transit kapsamı Sözleşmelere katılım öncesinde Avrupa Birliği tarafından teknik ve mali yardım sağlanmaktadır.

Bu denli sıkı bir usulün uygulandığı Ortak Transit kapsamı Sözleşmelere katılım öncesinde Avrupa Birliği tarafından teknik ve mali yardım sağlanmaktadır. Bu bağlamda, Sözleşmelerin katılıma açılması sonrasında ilk akit tarafları olan Visegrad ÷lkeleri olarak bilinen Polonya, Macaristan, Çek Cumhuriyeti ve Slovakya için Avrupa Birliği tarafından mali yardım aracı Phare

AT-Türkiye Ortaklık Konseyi'nin Gümrük Birliğinin Son Dönemini Düzenleyen 22.12.1995 tarihli ve 1/95 sayılı Kararı'ndan sonra gümrük birliğinin daha iyi işlemlerini sağlamak üzere Tek İdari Belge ve Ortak Transit Sözleşmelerine akit taraf olmak için Dışişleri Bakanlığı tarafından 05.10.1995 tarihinde resmi başvuru yapılmış ve bu başvuru Kasım 1995'de tüm akit tarafların temsil edildiği AT-EFTA Ortak Komitesi tarafından kabul edilmiştir.

kapsamında finanse edilen bir teknik yardım yapılmıştır. Benzer yaklaşım, Katılım Öncesi Mali Yardım kapsamında Slovenya, Estonya, Litvanya, Letonya, Malta, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Romanya, Bulgaristan ve Türkiye için de kabul edilmiştir. Türkiye, Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu tarafından görevlendirilmiş Eurocustoms tarafından verilen teknik yardımdan yararlanmış ve 2004 ve 2006 Yıllarına ilişkin Proje Fişleri ile teknik ve mali yardım kapsamında yer almıştır.

Türkiye'nin Ortak Transit'e Uyumu

AT-Türkiye Ortaklık Konseyi'nin Gümrük Birliğinin Son Dönemini Düzenleyen 22.12.1995 tarihli ve 1/95 sayılı Kararı'ndan sonra gümrük birliğinin daha iyi işlemlerini sağlamak üzere Tek İdari Belge ve Ortak Transit Sözleşmelerine akit taraf olmak için Dışişleri Bakanlığı tarafından 05.10.1995 tarihinde resmi başvuru yapılmış ve bu başvuru Kasım 1995'de tüm akit tarafların temsil edildiği AT-EFTA Ortak Komitesi tarafından kabul edilmiştir.

Diğer taraftan, 2001 ve 2003 tarihli Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programları kapsamında Gümrük Birliği

Bölümü'nde Gümrük Müsteşarlığı'nın yetki alanına giren bağlayıcı tüzükler arasında Tek İdari Belge ve Ortak Transit Sözleşmelerine uyum yükümlülüğü bulunmaktadır.

Tek İdari Belge Sözleşmesi'ne uyum için önce Sözleşme'nin çevirisi yapılmıştır. Daha sonra Gümrük Yönetmeliği değişikliği kapsamında Ek 20 değişikliği hazırlanmış ve 31.05.2002 tarihli ve 24771 Mükerrer sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. Gümrük Yönetmeliği Ek 20, hem Sözleşme ile hem AT-Türkiye Ortaklık Konseyi'nin Gümrük Birliğinin Son Dönemini Düzenleyen 22.12.1995 tarihli ve 1/95 sayılı Kararı'nın 28 inci maddesi uyarınca Topluluk Gümrük Kodunun Uygulama Hükümleri Ek 31-38 ile uyumlu bulunmaktadır.

Ortak Transit Sözleşmesi'ne uyum için önce Sözleşme'nin çevirisi yapılmıştır. Daha sonra Ortak Transit Yönetmeliği hazırlanmış ve 28.07.2003 tarihli ve 25182 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. Sözleşme değişikliklerine, Yönetmelik değişiklikleri ile uyum sürdürülmektedir. Ortak Transit Yönetmeliği, Gümrük Kanunu ile çelişen hükümler ve uluslararası düzeyde uygulama gerektiren hükümler hariç olmak üzere, Ortak

2001 ve 2003 tarihli Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programları kapsamında Gümrük Birliği Bölümü'nde Gümrük Müsteşarlığı'nın yetki alanına giren bağlayıcı tüzükler arasında Tek İdari Belge ve Ortak Transit Sözleşmelerine uyum yükümlülüğü bulunmaktadır.

Transit Sözleşmesi ve Transit El Kitabı ile uyumlu bulunmaktadır.

Ortak Transit Yönetmeliği, 29.09.2003'te uygulamaya girmiştir. Ortak Transit uygulaması, sadece ulusal düzeyde, bir başka anlatımla, Türkiye Gümrük Bölgesi'nde yapılmaktadır. Uygulama, zaman içinde diğer gümrük idarelerini kapsamak üzere, Ankara TIR Gümrük Müdürlüğü ve İzmir Gümrük Müdürlüğü'nde başlatılmıştır. Ankara ve İzmir'de gümrük memurları ve taşımacılık sektörüne yönelik eğitim çalışması yapılmıştır. BİLGE ile gümrük idarelerinde bilgisayarlı uygulamaya geçilmiş olması nedeniyle Ortak Transit için BİLGE kapsamında uygulanmak üzere Ortak Transit Programı hazırlanmıştır.

Ortak Transit uygulamasına tam uyum, Sözleşmelere akit taraf olunması halinde sağlanacaktır. Zira, akit taraf olma koşulu olarak belirlenen ulusal düzeyde uygulama gerekliliği ile mevcut Yönetmeliğin yasal dayanağı, Gümrük Kanunu iken, akit taraf olunduğunda yeniden tam uyumlu olarak hazırlanacak olan Yönetmeliğin yasal dayanağı, Sözleşmelerin onaylanmasını uygun bulan kanun veya onaylanmasına ilişkin Bakanlar Kurulu Kararı olacaktır. Tam uyum, Sözleşmelerin aynen mevzuata aktarılmasının yanı sıra NCTS uygulamasını da gerekli kılmaktadır. NCTS için Transit El Kitabı (NCTS) ile tam uyumlu bir düzenleme de hazırlanmalıdır. BİLGE ile entegre edilecek olan NCTS ile Ortak Transit Programı uygulamadan kaldırılacaktır.

Türkiye'de Ortak Transit uygulaması, aşağıdaki

şekilde özetlenebilir:

Akit taraf oluncaya kadar

- Yasal dayanağını Gümrük Kanunu oluşturmakta
- Gümrük Kanunu ile çelişen hükümler ve uluslararası düzeyde uygulama gerektiren hükümler hariç Ortak Transit Sözleşmesi ve Transit El Kitabı ile uyumlu bulunmakta
- Ortak Transit Programı kapsamında uygulanmakta
- Türkiye Gümrük Bölgesi'nde uygulanmakta
- Ulusal transit uygulamalarına alternatif oluşturmakta

Akit taraf olduktan sonra

- Yasal dayanağını Tek İdari Belge ve Ortak Transit Sözleşmelerinin onaylanmasını uygun bulan kanun veya onaylanmasına ilişkin Bakanlar Kurulu Kararı oluşturacak
- Ortak Transit Sözleşmesi ve Transit El Kitabı ile tam uyumlu olacak
- NCTS kapsamında uygulanacak
- Ortak Transit Ülkelerini kapsayacak şekilde uygulanacak
- Uluslararası transit uygulamalarına alternatif oluşturacak

Türkiye'de Ortak Transit uyumu ve uygulaması açısından birkaç nokta üzerinde durulması gerekmektedir. Birinci nokta, Ortak Transit kapsamında Türkiye'de örneğin kapsamlı teminat veya izinli gönderici izni almış firma olmasa da diğer ülkelerin Ortak Transit Sözleşmesi'nde yer alan hak ve yükümlülüklerini kısıtlayan ve/veya azaltan hükümlerin Ortak Transit Yönetmeliği'nde olmamasının akit taraf olma açısından yeterli olduğu düşünülmektedir.

Zira, örneğin, fişli bireysel teminatın suistimale açık olması nedeniyle 33 (otuzüç) ülkeden 17 (onyedi) ülkede fişli bireysel teminat için kefil bulunmaktadır. Bu ülkelerin çoğunluğunu da konu hakkında henüz tecrübesi olmayan, Avrupa Birliği'nin son genişleme sürecinde yer alan ülkelerin oluşturduğu göz ardı edilmemelidir. Bu bağlamda, Almanya'da fişli bireysel teminat kefil bulunmadığından, Alman taşımacıların Almanya dahil hiçbir Ortak Transit Ülkesi'nde Almanya'daki bir kefil kuruluştan alınmış bir bireysel teminat fişi ile ortak transit işlemi başlatması mümkün olmamaktadır. Oysa, Macaristan'da fişli bireysel teminat kefilinin olması nedeniyle bir Macar taşımacının Macaristan'da almış olduğu bireysel teminat fişi ile Almanya dahil tüm Ortak Transit Ülkelerinde ortak transit işlemi başlatması mümkün olmakta ve bu durum, Sözleşme gereği olarak karşımıza çıkmaktadır. Kaldı ki, Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliği'nin Topluluk Gümrük Kodu ve Topluluk Gümrük Kodunun Uygulama Hükümleri ile NCTS dahil uyumlu hale getirilmesi halinde mevcut Transit Rejimi uygulamasında oldukça köklü değişiklikler olacağı ve halen başvuru yapılmamış kapsamlı teminat, izinli gönderici gibi Ortak Transit uygulamalarının Türkiye'de de olabileceği, taşımacılık sektörü açısından Ortak Transit'in TIR'ın yanı sıra Avrupa'ya yönelik taşımalarda yeni bir alternatif olacağı düşünülmektedir. Zira, Topluluk Gümrük Mevzuatı kapsamı Transit Rejimi ile Ortak Transit Mevzuatı birbiri ile uyumlu transit düzenlemelerini kapsamaktadır. Bir başka anlatımla, Ortak Transit'in Topluluk Transiti'nden doğmuş olması, bu sonucu ortaya çıkartmaktadır.

İkinci nokta, Ortak Transit'in akit taraf olmadan önce akit taraf olma koşulu olarak ulusal düzeyde uygulamaya konulması açısından uygulamanın olup olmamasıdır. Ortak Transit Yönetmeliği, akit taraf oluncaya kadar Gümrük Kanunu kapsamı Transit Rejimi'nin ulusal düzeyde uygulamasına bir alternatif oluşturmaktadır. Transitin en önemli unsuru olan teminat düzenlemeleri açısından Ortak Transit Yönetmeliği kapsamı transit düzenlemeleri, Gümrük Kanunu kapsamı teminat düzenlemelerine göre daha zor bir usulü gerektirmektedir. Bir başka anlatımla, Topluluk Gümrük Kodu ve Topluluk Gümrük Kodunun Uygulama Hükümleri kapsamında bulunmayan global teminat sistemi, Ortak Transit'in ulusal düzeyde uygulanmasına bir engel oluşturmaktadır. Bu nedenle, Topluluk Gümrük Kodu ve Topluluk Gümrük Kodunun Uygulama Hükümleri kapsamı Transit Rejimi ile uyumlu Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliği değişikliklerinin uygulamaya konulması gerekmektedir.

Üçüncü nokta, NCTS uygulamasının gerçekleştirilmesi gerekliliği açısından NCTS geliştirmenin üzerinde durulması gerekmektedir. NCTS geliştirme kapsamında NTA için, bir başka anlatımla, ulusal transit uygulaması için iki seçenek bulunmaktadır. Buna göre, ülkeler, ya Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu Vergilendirme ve Gümrük Birliği Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanmış olan MCC/ECN kullanmakta ya da yazılımlarını kendileri hazırlamaktadır. Bu bağlamda, destek sağlanmama olasılığı dikkate alınarak, Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu tarafından geliştirilen ve Polonya gibi 17

(onycedi) ÷lke tarafından kullanılan MCC/ECN kullanmak yerine aralarında Almanya'nın da bulunduğu 16 (ECN kullanan İtalya ve Estonya dahil onaltı) ÷lke gibi T÷rkiye tarafından da Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanmış belgeler ve mod÷ller kullanılarak kendi yazılımının geliştirilmesinin uygun olacağı düşün÷lmektedir.

Bu arada, T÷rkiye'nin S÷zleşmelere akit taraf olması açısından muhtemel tarih üzerinde durulması gerekmektedir. Bu öngör÷ için birbirini izleyen iki husus, belirleyici olmaktadır. Bunlardan birincisi, T÷rkiye'nin akit taraf olma koşullarını yerine getirmesidir. İkincisi, S÷zleşmelere ilişkin kurumsal işleyiştir. Birinci husus olan T÷rkiye'nin akit taraf olma koşullarını yerine getirmesi kapsamında NCTS uygulamasının gerçekleştirilmesi açısından 2006 Yılı Proje Fişi'nin bileşenlerinden en uzun süreli olan Eşleştirme Projesi'nin tamamlanmış olması gerekmektedir. Eşleştirme Projesi için son tarih, 2006 Yılı Proje Fişi'nin sona erme tarihi esas alındığında, 30.11.2009 olmaktadır. Bu haliyle, bu tarihten itibaren T÷rkiye'nin akit taraf olma koşullarını yerine getirmiş olmasından söz edilebilmektedir. İkinci husus olan S÷zleşmelere ilişkin kurumsal işleyiş kapsamında S÷zleşmelere akit taraf olmak için AT-EFTA Ortak Komite Kararı gerekmektedir. AT-EFTA Ortak Komite Toplantıları, yılda bir kez sonbaharda yapılmaktadır. Bu haliyle, T÷rkiye'nin S÷zleşmelere akit taraf olması için gerekli olan AT-EFTA Ortak Komite Kararı, Eylül 2010 olarak gör÷lmektedir. Dolayısıyla, Ocak 2011 itibariyle T÷rkiye'nin S÷zleşmelere akit taraf bir ÷lke haline gelebileceği düşün÷lmektedir.

Sonuç ve Değerlendirme


Ortak Transit, Avrupa Birliği üyelik sürecinde m÷ktesebat uyum yükümlülüğü kapsamında bulunmaktadır. Ortak Transit kapsamında bulunan S÷zleşmelere akit taraf olunması, diğer uluslararası s÷zleşmelere göre özellik göstermektedir. Bu bağlamda, Ortak Transit kapsamında bulunan S÷zleşmelere çekince koymak mümkün olmamaktadır. Avrupa Birliği tarafından m÷ktesebat uyumu açısından öngör÷len yeknesak uygulamanın sağlanması için S÷zleşmeler, akit taraf olma açısından davet usulünü benimsemiştir. Davet usulünün kapsamı, en son Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu tarafından belirlenmiştir. Buna göre, akit taraf olmak için davet edilecek ÷lkenin Tek İdari Belge ve Ortak Transit ile ilgili yürürlükte bulunan m÷ktesebatı mevzuat, uygulama ve bilgisayarlaştırma (NCTS) açısından uygulayabilecek durumda olması gerekmektedir. Bu durum ise, Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu, Avrupa Birliği Ülkesi ve EFTA Ülkesi temsilcileri tarafından yapılacak olan değerlendirme ziyareti olumlu raporu ile tespit edilmiş olmalıdır.

Bu kadar sıkı koşula bağlanmış Ortak Transit için Avrupa Birliği tarafından teknik ve mali yardım sağlandığı göz ardı edilmemelidir. T÷rkiye için bu koşullar değerlendirildiğinde, 1) Mevzuat açısından Ortak Transit Yönetmeliği ile mevzuat uyumu yapılmış, uygulamaya konulmuş ve mevzuat değişiklikleri de takip edilmektedir. Bu noktada, akit taraf olunması halinde, tam uyumlu bir mevzuatın uygulamaya konulacağı da belirtilmelidir. 2) Uygulama açısından Ortak Transit Yönetmeliği'nin uygulamasının

Ortak Transit kapsamında Türkiye'nin akit taraf olması halinde, hem Avrupa Birliği üyelik sürecinde üyelik koşulu olan müktesebat uyumu açısından mesafe alınmış hem de Avrupa'ya yönelik taşımalarda TIR uygulamasına bir alternatif sağlanmış olacaktır.

görülebilmesi için Tek İdari Belge ve Ortak Transit Sözleşmeleri kapsamı Transit Rejimi ile Topluluk Gümrük Kodu ve Topluluk Gümrük Kodunun Uygulama Hükümleri kapsamı Transit Rejimi'nin uyumlu olduğu, bir başka anlatımla, Ortak Transit'in Topluluk Transiti'nden ortaya çıktığı dikkate alındığında, Topluluk Gümrük Kodu ve Topluluk Gümrük Kodunun Uygulama Hükümleri kapsamı Transit Rejimi ile uyumlu Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliği değişikliklerinin uygulamaya konulması gerekmektedir. 3) Bilgisayarlaştırma açısından NCTS uygulaması başlatılmalıdır. NCTS için ağ bağlantısı, geliştirme ve mevzuat şeklinde gerekli alt yapı oluşturulmalıdır. NCTS için Avrupa Birliği tarafından Katılım Öncesi Mali Yardım kapsamında 2006 Yılı Proje Fişi doğrultusunda teknik ve mali yardım öngörülmektedir. Bu noktada, NCTS ağ bağlantısı, mevzuat ve geliştirme üzerinde durulması gerekmektedir. NCTS ağ bağlantısı için CCN/CSI ile bağlantı sağlanmalıdır. NCTS mevzuatı için Transit El Kitabı (NCTS) ile tam uyumlu bir düzenleme hazırlanmalıdır. NCTS geliştirme için NTA önemli olmaktadır. NTA için Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu Vergilendirme ve Gümrük Birliği Genel Müdürlüğü tarafından geliştirilen ve Polonya gibi 17 (onyedi) ülke tarafından kullanılan MCC/ECN kullanılması yerine aralarında Almanya'nın da bulunduğu 16 (ECN kullanan İtalya ve Estonya dahil onaltı) ülke gibi Türkiye tarafından da Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanmış belgeler

ve modüller kullanılarak kendi yazılımının geliştirilmesinin uygun olacağı düşünülmektedir.

Ortak Transit kapsamında Türkiye'nin akit taraf olması halinde, hem Avrupa Birliği üyelik sürecinde üyelik koşulu olan müktesebat uyumu açısından mesafe alınmış hem de Avrupa'ya yönelik taşımalarda TIR uygulamasına bir alternatif sağlanmış olacaktır. 

Kaynakça:

- Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu Vergilendirme ve Gümrük Birliği Genel Müdürlüğü İnternet Sitesi.
- Avrupa Birliği Avrupa Komisyonu Vergilendirme ve Gümrük Birliği Genel Müdürlüğü NCTSweb2000 İnternet Sitesi.
- Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu İnternet Sitesi.
- Özden CESUR: "Ortak Transit Rejimi", Gümrükte Uzman Görüş Dergisi, Yıl: 1, Sayı: 1, Ekim 2002, s. 53-61.
- Özden CESUR: "Ortak Transit ve Teminat", Gümrükte Uzman Görüş Dergisi, Yıl: 2, Sayı: 2, Ocak 2003, s. 51-61.
- Özden CESUR: "Transit Rejiminde Teminat", Gümrükte Uzman Görüş Dergisi, Yıl: 2, Sayı: 4, Temmuz 2003, s. 71-81.
- Özden CESUR: "AB Üyeliği Sürecinde Ortak Transit", Gümrükte Uzman Görüş Dergisi, Yıl: 3, Sayı: 5-6, Ekim 2003 ve Ocak 2004, s. 34-46.
- Özden CESUR: "Ortak Transit - NCTS", Basılmamış Eğitim Görevlileri İçin Ders Notu (powerpoint sunusu olarak 120 slayt), Gümrük Müsteşarlığı Eğitim Dairesi Başkanlığı, Ankara: 2006-2007.
- Özden CESUR: Gümrük Uzmanı Özden CESUR Tarafından Hazırlanmış Ortak Transit ve NCTS Konulu Toplantı Raporları, Gümrük Müsteşarlığı İnternet Sitesi (2005-2007 için).
- Özden CESUR: Gümrük Uzmanı Özden CESUR Tarafından Hazırlanmış Ortak Transit ve NCTS Konulu Muhtelif Bilgi Notları.

GÜMRÜKLEME SÜRECİNDE ELLEÇLEME FAALİYETLERİ

Serkan AYYILDIZ | Gümrük Uzman Yardımcısı
serkanay@gumruk.gov.tr

Giriş:

Günümüz dünyasında, bir ürünün pazarda rekabetçi konumda olabilmesi için gerekli unsurların en önemlilerinden birini lojistik maliyetler teşkil etmektedir. Bir malın üretiminden tüketimine kadar geçen süreçlerin çoğunda lojistik olmasına rağmen, lojistik maliyetleri uygulamada genel olarak üretim sonrası taşıma ve depolama süreçleriyle sınırlandırılmaktadır.

Bu süreçler; malın üretim alanından depoya sevk edilmesi, depoda sevk edilinceye kadar stokta bekletilmesi, sevkiyatı yapacak aracın depoya gelmesi, aracın yükleme için beklemesi, araca yükleme, sevkiyatın yapılması, malın teslim yerinde araçtan boşaltılması ile malların nihai tüketicilere gönderilmek üzere stokta bekletilmesi olarak sıralanabilir. Bu operasyonlara lojistik yönden bakıldığında lojistik maliyetlerin iki şekilde oluştuğu görülür: Birincisi, malın hareketiyle ilgili olanlar, diğeri ise malın elde bulundurulmasıyla ilgili olanlar.

4458 sayılı Gümrük Kanununun 3. maddesinin 22. fıkrasında elleçleme (handling) deyimi "gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması ve benzeri işlemleri" olarak tanımlanmıştır.

Mal hareketiyle ilgili lojistik maliyetlere bakıldığında bu tür maliyetlerin aslında taşıma ve elleçleme maliyetlerinden oluştuğu görülür. Elleçleme ve taşıma maliyetleri için kapsam ve niteliği yönünden birbirlerine oldukça

benzemekle beraber, elleçleme maliyetleri depo içindeki hareketlerle ilgiliyken, taşıma maliyetleri yüklemeye başlayarak sevkiyat ve boşaltma süreçlerini kapsamaktadır.

Yükleme işlemleri aslında bir elleçleme olmasına rağmen, elleçleme maliyetinin taşıma aracına yapılan yükleme dışında tüm hareketleri içine almakta olduğu kabul edilir. Lojistik süreçler içerisinde; ürünlerin gümrükleme sürecinin tamamlanmasının ardından yapılan elleçleme faaliyetleri, müşteri taleplerinin anında karşılanması ve hizmet kalitesinin maksimum seviyede tutulması amacıyla son derece önemlidir.

Tanım:

Bilindiği üzere; 4458 sayılı Gümrük Kanununun 3. maddesinin 22. fıkrasında elleçleme (handling) deyimi "gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması ve benzeri işlemleri" olarak tanımlanmıştır.

Şartlar:

Gümrük Yönetmeliğinin 95. maddesinde ise geçici depolama yerinde yapılabilecek elleçleme faaliyetleri sayılmıştır. Söz konusu elleçleme işlemlerinin yapılabilmesi için gereken şartlar şunlardır;

1. Geçici depolanan eşyanın görünüş ve teknik özelliklerinin değiştirilmemesi gerekir.

2. Elleçleme, geçici depolanan eşyanın aynı durumda muhafazasını sağlamak üzere gümrük idaresinin izni ve denetlemesi altında yapılabilir.
3. Geçici depolanan eşya; sinai nitelik taşımayan ve geçici depolama yerlerinde bulunan diğer eşyaya zarar vermeyecek şekilde elleçlemeye tabi tutulabilir. Gerekirse, bu işlerin yapılabilmesi için geçici depolama yerlerinde ayrı bir bölüm tahsis edilir.
4. Elleçleme, geçici depolanan eşyanın Türk Gümrük Tarife Cetvelindeki pozisyonunu değiştirecek nitelikte olmaksızın ve çeşitli vergi oranlarına tabi eşya aynı kap içine konulmaksızın yapılır.

Geçici depolama yerlerindeki eşyasını yukarıda belirtilen maddede belirtilen işlemlere tabi tutmak isteyenler tarafından gümrük idaresine bir dilekçe verilir. İşlemlerin yukarıda belirtilen nitelikte olacağına anlaşılması halinde, ilgili

Antrepolardaki eşyasını elleçleme işlemlerine tabi tutmak isteyenler, gümrük idaresine bir dilekçe ile izin başvurusunda bulunur. Bu başvuru, yapılacak işlemleri ve gümrük antrepo rejimi hükümlerinin uygulanması için gerekli bütün ayrıntıları içermek zorundadır.

gümrük müdürlüğüne gerekli izin verilir.

Elleçleme Faaliyetleri:

Ayrıca gümrük antrepo rejiminin düzenlendiği 4458 sayılı Gümrük Kanununun 102. maddesinde ithal eşyasının, iyi korunmaları, görünüşlerinin veya pazarlama kalitelerinin geliştirilmesi ya da dağıtım veya yeniden satışa hazırlanmaları yönünden yönetmelikle belirlenen mutata elleçleme işlemlerine tabi tutulabileceği belirtilmiş olup, Gümrük Yönetmeliğinin 292. maddesinde de mutata elleçleme işlemleri, antrepo rejimine tabi ithal eşyasının; iyi korunması, görünüş veya pazarlama kalitesinin geliştirilmesi veya dağıtım ya da yeniden satışa hazırlanması amacıyla, elle veya başka bir şekilde gerçekleştirilen; istifi, yerinin değiştirilmesi, ambalajlanması, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların


yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması ve benzeri şekilde asli niteliklerini değiştirmeyen işlemler olarak tanımlanmıştır. Yine ürünün imalatında zorunlu bir rol taşımayan aksesuarların, nihai ürüne monte edilmesiyle ilgili montaj ve işlemler de mutata elleçleme işlemleri olarak belirtilmiştir.

Elleçleme İzni:

Antrepolardaki eşyasını elleçleme işlemlerine tabi tutmak isteyenler, gümrük idaresine bir dilekçe ile izin başvurusunda bulunur. Bu başvuru, yapılacak işlemleri ve gümrük antrepo rejimi hükümlerinin uygulanması için gerekli bütün ayrıntıları içermek zorundadır. Başvuru, idare amirince uygun bulunduğu takdirde gerekli izin verilir.

Dış Ticarete Standardizasyon mevzuatı gereğince eşyanın serbest dolaşıma girişinde aranması gereken tüm belgelerin gümrük beyannamesinin tescilinden önce hazır olması gerekmektedir. Yine ithalat tebliğlerinde, eşyanın serbest dolaşıma girişinde aranan belgelerin gümrük beyannamesinin tescili aşamasında aranılması şeklinde düzenlemeler yer almaktadır. Eşyanın serbest dolaşıma girişi için izin/kontrol belgeleri aranmasının gerekli olduğu durumlarda; anılan belgelerin gümrük idaresine sunulmasından sonra, bu belgeler kapsamında ithaline izin verilen veya ithali uygun görülen eşya üzerinde yapılacak elleçleme işlemlerinin izin/kontrol belgelerinde belirlenen niteliklerin değişmesine yol açmaması gerekmektedir.

Sonuç:

Bu itibarla, elleçleme işlemlerinin ilgili mevzuatların öngördüğü kuralları ihlal etmemek ve ilgili kurumlarca yapılacak denetimlerden sonra olmamak kaydıyla; eşyanın antrepoya alınmasından sonra eşya gümrük antrepo rejimi altında iken, eşyanın fiziki muayenesinin yapılmasına ya da belgelerine uygunluğunun tespitine engel teşkil etmeyecek şekilde yapılması gerekmektedir. 

TÜRKİYE’NİN AVRUPA BİRLİĞİNİN ORTAK TİCARET POLİTİKASINA UYUMU (1. BÖLÜM)

Hayrünnisa ÇULHA

Gümrük Uzman Yardımcısı
hculha@gumruk.gov.tr

I. GİRİŞ

1963 tarihli Ankara Anlaşması Türkiye ve AB arasında bir ortaklık ilişkisi kurmakta ve oluşturulacak Gümrük Birliği’nin çerçevesini çizmektedir. Bu anlaşmanın 5. maddesi, “ son dönem gümrük birliğine dayanır ve akit tarafların ekonomi politikaları arasındaki koordinasyonun güçlendirilmesini öngörür” hükmünü getirmektedir. 6 Mart 1996 tarihinde kabul edilen 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararıyla son döneme girilmiş ve Gümrük Birliği’nin tamamlanmasına ilişkin şartlar belirlenmiştir. Serbest ticaret modellerinden farklı olarak Gümrük Birliği, taraflar arasında malların serbest dolaşımı esasına dayanan bir ekonomik birleşme türü olduğundan, Türkiye ile AB arasında gümrük birliğinin başlamasıyla Türkiye pek çok konuda mevzuatını ve uygulamalarını AB’ninki ile uyumlaştırma yükümlülüğü altına da girmiş bulunmaktadır. 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı’nın kapsadığı başlıca uyumlaştırma alanları şu şekilde özetlenebilir:

- Malların serbest dolaşımı – gümrük vergileri ve miktar kısıtlamalarının kaldırılması, ve AB Gümrük Kodu’na uyum;
- Ortak Ticaret Politikası – Ortak Gümrük Tarifesi’ne (OGT) uyum, tercihli ticaret anlaşmaları, otonom rejimler;
- Ticarete teknik engellerin kaldırılması – teknik mevzuat uyumu;
- Yasal düzenlemeler – fikri ve sınai mülkiyet

hakları, rekabet kuralları, kamu alımları;

- Kurumsal işbirliği – Gümrük Birliği Ortak Komitesi (GBOK), Gümrük İşbirliği Komitesi (GİK), teknik komiteler, danışma ve karar usulleri.

Gerçekten de 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararının ardından Türkiye pek çok alanda AB uygulamaları ile uyumu sağlayacak mevzuat değişikliklerine gitmiş, bu doğrultuda hem kamu sektörü hem özel sektör için geçerli olan yeni düzenlemeler getirmiştir.

Bu çalışmanın amacı, Gümrük Birliğine geçilmesinin ardından yapılan uyumlaştırma çalışmaları çerçevesinde yukarıda adı geçen başlıklardan Topluluğun Ortak Ticaret Politikası başlığına uyumla ilgili düzenlemelerin incelenmesidir. Bu bağlamda önce Ortak Ticaret Politikasının ne olduğu, hangi unsurlardan oluştuğu araştırılacak, ardından bu başlıklar izlenerek Türkiye’nin ne gibi mevzuat ve uygulama değişikliklerine gittiği ve bu uyumlaştırma çalışmalarının hangi düzeyde olduğu incelenecektir.

Sonuç bölümünde de 2006 İlerleme Raporunda, ele alınan başlıklara karşılık gelen belirlemeler gözden geçirilecek ve karşılaştırmalı bir değerlendirme yapılacaktır.

Üyeler arasında gümrük birliğinin ve ortak tarifelerin uygulanması, malların serbest dolaşımı için yeterli olmamış, ticaret sapmasının ve haksız rekabetin önlenmesinin, üyeler arasında ulusal düzeyde farklı ticaret politikaları uygulanması yerine ortak bir ticaret politikası belirlenmesiyle mümkün olacağı düşünülmüştür.

II. AB'NİN ORTAK TİCARET POLİTİKASI

AB'nin Ortak Ticaret Politikası (OTP), Avrupa Ekonomik Topluluğunu Kuran Roma Antlaşmasının 110 ila 116. maddelerinde düzenlenmiştir. 110. maddede üye devletlerin aralarında kuracakları bir gümrük birliği ile uluslararası ticaretin gelişimine katkıda bulunmaları ve vergilerin kaldırılmasıyla üye devletlerdeki özel teşebbüslerin rekabet güçlerinin artırılması öngörülmüştür. 112. maddede üye olmayan ülkelere karşı tek tip ticaret politikası uygulamasından söz edilmekte ve 113. maddede de " ...ortak ticaret politikası, özellikle tarife değişiklikleri, tarife ve ticaret anlaşmalarının yapılması, liberasyon önlemlerinin tek düzene bağlanması, ihracat politikasıyla, sübvansiyon ve damping durumlarında alınacak ticareti koruyucu önlemler gibi tek düzen ilkeler üzerine kurulur" hükmüyle ortak ticaret politikasının temel araçları sıralanmaktadır. 1992 yılında imzalanan Maastricht Antlaşmasıyla Roma Antlaşmasının 111, ve 116. maddeleri kaldırılmış, 113 ve 114. maddelerde değişiklik yapılmıştır. Ayrıca Avrupa Topluluğu'nu kuran antlaşmanın (Maastricht ve Amsterdam Antlaşmalarıyla değişik) 23. maddesinde OTP'nin temel bileşenleri tüm malların serbestçe dolaşabildiği bir gümrük birliği, üyeler arasında ithalat ve ihracat gümrük vergileri ile eş etkili diğer resim, harç ve vergilerin kaldırılması ile üçüncü ülkelere karşı uygulanacak Ortak Gümrük Tarifesi (OGT) olarak belirtilmiştir.

OTP, OGT uygulamasının bir neticesi olarak ortaya çıkmıştır. Üyeler arasında gümrük birliğinin ve ortak tarifelerin uygulanması, malların serbest dolaşımı için yeterli olmamış, ticaret

sapmasının ve haksız rekabetin önlenmesinin, üyeler arasında ulusal düzeyde farklı ticaret politikaları uygulanması yerine ortak bir ticaret politikası belirlenmesiyle mümkün olacağı düşünülmüştür.

Üye ülkelerin birbirlerinden bağımsız hareket etmelerini önleme amacı taşıyan OTP'nin başlıca araçları şunlardır :

II.1 Ortak Gümrük Tarifesi:

AB'nin üçüncü ülkelere uyguladığı gümrük tarifesidir. OGT her yıl, bir Konsey Tüzüğü ekinde yayınlanmakta ve AB üye ülkelerinin OGT'yi tek başlarına değiştirme şansları bulunmamaktadır. Üçüncü ülke kaynaklı malların Topluluk içinde tam anlamıyla serbest dolaşımında olmasının ilk şartı, bu mallara uygulanacak gümrük vergilerinin her üye ülke tarafından aynı oranda tahsil edilmesidir. OGT, halen 2658/87 sayılı Konsey Yönetmeliği çerçevesinde uygulanmakta, tarifeleri gösterir liste her yıl yenilenmektedir.

II.2 İthalata ilişkin kurallar:

AB'nin uluslararası yükümlülükleri göz önünde bulundurularak, ithalatı kontrol etmeye yönelik araçlardır. İthalat, esas itibarıyla serbest olmakla birlikte, gerektiği takdirde gözetim ve korunma önlemlerine konu olabilmektedir. Farklı uygulamaların, oluşturulmuş bulunan Tek Pazar ilkelerine aykırı olacağından hareketle, ithalatta uygulanabilecek bu tür önlemler ortak kurallara bağlanmıştır. Bu amaçla çıkarılan ve Uruguay Round çerçevesinde kabul edilen Korunma Önlemleri Anlaşması'nı da dikkate alan 3285/94

sayılı Konsey Yönetmeliği, ithalatta gerektiği takdirde, belirli usul ve şartlar dahilinde olmak üzere, başvurulabilecek gözetim ve korunma önlemlerine ilişkin esasları düzenlemektedir. “Ticareti devlet eliyle yürüten ülkeler” kaynaklı ithalata ilişkin olarak ise ayrı bir düzenleme sözkonusudur. 519/94 sayılı Konsey Yönetmeliği çerçevesinde, bu ülkeler kaynaklı ithalata karşı alınabilecek gözetim ve korunma önlemleri daha kısıtlayıcı temellere dayanmaktadır. Çin Halk Cumhuriyeti’ne karşı kota uygulanacak ürünler ile diğer ülkelere uygulanacak gözetim önlemleri Yönetmelik ekinde yer almaktadır.

II.2.1 Gözetim ve korunma önlemleri:

İthalatın serbestliği ilkesine dayanmakla birlikte, ithalatın Birlik üreticilerine zarar vermesini engellemeyi amaçlayan düzenlemelerdir. Bu önlemler ticaretin devlet tarafından yürütüldüğü ülkelere karşı da alınabilmektedir.

II.2.2 Kotaların dağıtımına ilişkin ortak kurallar:

İthalat ve ihracatta, gerekli olması halinde uygulanacak miktar kısıtlamalarını düzenleyen kurallardır.

İthalata karşı herhangi bir kota uygulamasının yürürlüğe sokulması halinde, tespit edilecek kota miktarının Topluluk ithalatçıları arasında hangi esaslar ve prosedür çerçevesinde dağıtılacağına ilişkin kurallar 520/94 sayılı Konsey Yönetmeliği (Uygulama Yönetmeliği 738/94 Komisyon Yönetmeliği) ile tespit edilmiştir.

II.2.3 Anti-damping ve anti-sübvansiyon önlemleri:

Ticarette haksız rekabete sebep olduğu uluslararası alanda kabul gören damping ve sübvansiyon uygulamasına karşı Topluluk bazında, belirli şartlara bağlı olarak alınan

önlemlerdir. Topluluk üreticilerine zarar verecek düzeyde dampingli fiyatlarla yapılan ithalat, gerekli soruşturma neticesinde önleme tabi tutulabilmektedir. Dampingli ithalata karşı, geçici vergi (soruşturma süresince) veya kesin vergi uygulanabilmektedir. İhracatçı fiyat taahhüdünde de bulunabilmektedir. 384/96 sayılı Konsey Yönetmeliğinin esas teşkil ettiği damping mevzuatı, Topluluk tarafından halen en sık kullanılan korunma aracı olma özelliğini sürdürmektedir.

2026/97 sayılı Konsey Yönetmeliği çerçevesinde ihracatçı veya üretici devletin yaptığı sübvansiyonlar neticesinde rekabet gücü kazanarak Topluluk pazarına giren ve Topluluk üreticilerine zarar veren ithalata karşı, zarar ortadan kaldırmak amacıyla telafi edici vergi uygulanabilmektedir.

II.2.4 Haksız ticari uygulamalara karşı Topluluk çıkarlarının korunması:

Üçüncü ülkelerin uluslararası kurallara aykırı uygulamalarına karşı, Ortak Ticaret Politikası kapsamında alınan önlemlerdir.

Üçüncü ülkelerin uluslararası anlaşmalara aykırı ticari uygulamalarının Topluluk çıkarlarına zarar vermesi halinde, Topluluğun çıkarlarının öncelikle Dünya Ticaret Örgütü bünyesinde oluşturulacak organlar nezdinde korunmasına ve bu organların etkisiz kalması halinde Topluluk tarafından tek taraflı olarak alınacak karşı önlemlere ilişkin olarak 3286/94 sayılı Konsey Yönetmeliği kabul edilmiş bulunmaktadır.

Sözkonusu mevzuta paralel olarak yürütülen “Pazara Giriş Stratejisi” kapsamında bir bilgi bankası oluşturularak, ihracatçılar, üye ülkeler ve Komisyon’un ilgili servisleri arasında bilgi akışının hızlandırılması sağlanmıştır. Sözkonusu veri tabanından Türkiye’nin de tam anlamıyla yararlanabilmesi için çalışmalar devam etmektedir.

II.2.5 Diğer ticari yaptırımlar

AB, yukarıda belirtilen temel mevzuatın yanısıra ithalattaki bazı uygulamalarda da ortak esaslar çerçevesinde hareket etmektedir. Bu uygulamaların başlıcaları şunlardır:

- Ticari Markaların Korunması ve Taklit Ürünlerin Serbest Dolaşıma Girmesinin Önlenmesi (3295/94 sayılı Konsey Yönetmeliği, uygulama Yönetmeliği 1367/95 sayılı Komisyon Yön.)
- Çeşitli standart ve teknik şartlara ilişkin düzenlemeleri
- Tekstil ve Konfeksiyon ürünleri ithalatında özel düzenlemeler

II.3 İhracata ilişkin kurallar

Üye ülkelerin ihracata ilişkin faaliyetlerini düzenlemeyi amaçlayan kurallardır.

Genelleştirilmiş Tercihler Sistemi ile, gelişmekte olan ülkelerin sanayi mallarındaki ihracatını artırmak ve dolayısıyla sanayileşme sürecine katkıda bulunmak amacıyla, gelişmiş ülkelerin tek taraflı ticari tavizlerde bulunması öngörülmektedir.

II.3.1 İhracatta ortak kurallar

İhracat ilke olarak serbesttir Birlik, ihracatta uygulanacak kuralları, ihracatın serbest olması ilkesine dayanarak belirlemektedir. Bu kurallar çerçevesinde, belirli şartlara bağlı olarak ihracatın kısıtlanması mümkündür. 2603/69 sayılı Konsey Yönetmeliği hükümleri çerçevesinde yürürlüğe sokulabilecek kısıtlamalar dışında, ihracatta miktar kısıtlaması yapılamaz. 2603/69 sayılı Yönetmelik uyarınca, temel maddelerin üretiminde görülen yetersizlikler nedeniyle ihracat kısıtlamaları yapılabilmektedir.

II.3.2 İhracat kredileri

Birlik çapında uyumlaştırılması öngörülen, ancak halen üye ülkelerin aldığı önlemlerle yürütülen, ihracatın teşvikine ilişkin faaliyetlerdir. Bu faaliyetlerin haksız rekabete neden olmaması için belirli bir çerçeve içinde tutmaya yönelik düzenlemeler yapılmıştır. Konuyla ilgili olarak kabul edilen 93/112 sayılı Karar, bu alandaki OECD Uzlaşması'nı Topluluk mevzuatı haline getirmektedir. Bu düzenleme ile, kamu kredi ve sigorta kurumlarınca sağlanan orta ve uzun vadeli ihracat kredilerinin limit ve şartları kurumsal bir çerçeve içine oturtulmaktadır.

II.4 Anlaşmalar:

İkili ya da bölgesel bazda, AB ile üçüncü ülkeler arasında olan özel ticari ilişkileri düzenleyen anlaşmalardır.

II.5 Genelleştirilmiş Tercihler Sistemi – GTS :

Genelleştirilmiş Tercihler Sistemi, 1968 yılında toplanan II. Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı'nda (UNCTAD) alınan karar doğrultusunda şekillenmiştir. Bu sistem ile, gelişmekte olan ülkelerin sanayi mallarındaki ihracatını artırmak ve dolayısıyla sanayileşme sürecine katkıda bulunmak amacıyla, gelişmiş ülkelerin tek taraflı ticari tavizlerde bulunması öngörülmektedir. 1970 yılında UNCTAD tarafından alınan karar neticesinde uygulanmaya başlayan GTS, 1971 yılında Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması'nın (GATT) temel ilkelerinden olan "en çok kayırılan ülke" kuralından bir sapma olarak benimsenmiştir.

AB, GTS'yi 1971 yılında 10 yıllık bir dönem için uygulamaya başlamıştır. 1981 yılında 10 yıllık bir dönem için daha yenilenen GTS, 1995 yılına kadar uygulanmaya devam etmiştir. Bunu takiben, Dünya Ticaret Örgütü'nün kurulması ile

sonuçlanan Uruguay Turu'nda GTS'ye getirilen değişikliklere uyum sağlamak amacıyla, önemli bir revizyon gerçekleştirilmiştir. 2005 yılının sonuna kadar sürmesi planlanan 3. on yıllık dönemde GTS'ye ilişkin tüm unsurlar tek bir mevzuat altında toplanmıştır. Bu on yıllık dönem, aralarında uygulama farklılıkları bulunan 3 alt döneme ayrılmıştır: 1 Ocak 1995 – 1 Temmuz 1999, 1 Temmuz 1999 – 31 Aralık 2001 ve 1 Ocak 2002 – 31 Aralık 2005. Ayrıca, 2006-2015 dönemine ilişkin yeni yönlendirici ilkeler hazırlık aşamasındadır.


Sistem, üç temel unsur üzerine oturmaktadır; tarife modülasyonu, ülke – bölge derecelendirmesi ve özel teşvik düzenlemeleri. Tarife modülasyonu; miktar kısıtlaması ya da kota uygulaması yerine, ürünlerin hassasiyetlerine göre dört gruba (çok hassas, hassas, yarı hassas ve hassas olmayan) ayrıldığı bir uygulamadır. Tercih bu gruplama esasında belirlenmektedir. 2002 – 2005 dönemi için grup sayısı ikiye indirilmiş (hassas ve hassas olmayan) ve indirimler sabit olarak belirlenmeye başlamıştır. Buna göre, hassas olmayan ürünlerde gümrük vergisi sıfırlanmıştır. İkinci unsur olan derecelendirme, gelişmekte olan ülkenin belirli bir ihracat sektöründe uzmanlaşma ve gelişme düzeyine göre GTS'den çıkarılabileceği bir sistemi ifade etmektedir. 2002 –2005 döneminde, yıllık bazda değerlendirme yapılmakta, 3 yıl üst üste kriterleri karşılayan ülke rejim kapsamından çıkarılmaktadır. Özel teşvik önlemleri ise, Uluslararası Çalışma Örgütü'nün belirli sözleşmelerine ve çevre korunmasına ilişkin düzenlemelere uyumun desteklenmesi amacıyla sağlanan ticari tavizlerdir. AB, bu sistem dahilinde benimsediği yeni yaklaşım çerçevesinde, en az gelişmiş ülkelere yönelik, silah dışındaki tüm ürünler için (şeker, muz, pirinç hariç) gümrük vergisi ve kotaların kaldırıldığı özel bir düzenleme hazırlamıştır. Bu uygulama EBA (everything but arms – silah dışında herşey) olarak adlandırılmaktadır.

Gelişmekte olan ülkeleri desteklemeyi amaçlayan GTS, Türkiye'nin Gümrük Birliği çerçevesinde üstlenmesi gereken, tek taraflı ticari tavizlerin verildiği otonom rejimler arasındadır.

GTS, gelişmekte olan ülkeler tarafından belirli koşulların sağlanmaması halinde askıya alınabilmektedir. Sistemin askıya alınması ile sonuçlanabilecek bu uygulamaların bazıları, kölelik, zorla çalıştırma, uyuşturucu madde ihracında gümrük ihlalleri vb. olarak sayılabilir. GTS'nin idaresinde Komisyon, Genelleştirilmiş Tercihler Komitesi'nin yardımını almaktadır.

Gelişmekte olan ülkeleri desteklemeyi amaçlayan GTS, Türkiye'nin Gümrük Birliği çerçevesinde üstlenmesi gereken, tek taraflı ticari tavizlerin verildiği otonom rejimler arasındadır.

II.6 Diğer uygulamalar:

Ticarete etkisi olabilecek standartlar, menşee kuralları, taklit ve korsan üretim, sanayi stratejisi gibi alanlardaki uygulamaları düzenleyen kurallar bütünüdür. 

2. Bölümde: Türkiye'nin Ortak Ticaret Politikalarına uyumu, 2006 Yılı İlerleme Raporu, değerlendirmeler ve sonuç.

Not: Kaynakça, yazının ikinci bölümü ile birlikte sunulacaktır.

TARİHTE ERMENİ MESELESİ ÜZERİNE BİR DENEME (1. BÖLÜM)

Yusuf Engin ERENKUŞ

Gümrük Uzman Yardımcısı
erenkus@gumruk.gov.tr

Türkiye'nin bulunduğu coğrafyada hemen her tarihsel ve sosyal olay üzerinde etkisi olan birçok faktör bulunması sıradan bir olaydır. Herhangi bir olayın temelini araştırmaya girişmek demek tarihsel, kültürel ve ekonomik birçok değişken içinde sıkışıp kalmak bunlardan tutarlı bir fikir çıkarma derdine kendini gark etmek demektir.

Orta Asya Türk tarihi birine yavuz, yiğit Türkler dedirtirken ötekine farklı bir yorum yaptırabiliyor, Osmanlının Balkanların Müslümanlaştırılmasında ve devlet otoritesinin sağlanmasında yararlandığı Gazi Dervişler'i Cizvit papazlara benzetenler olabiliyor.

Bu ve buna benzer birçok örnekte tartışma boyutunun asgari akademik düzeyde gerçekleşmesinin, fikir aykırılıklarının daha ziyade yorum ve fitrat farkından kaynaklanmasının bir zenginlik yarattığını ve fikir jimnastiği imkânı verdiğini söyleyebiliriz.

Ancak, kanaatimizce konuya zenginlik diye bakabilmek için bazı ön şartlar olmalıdır. Şöyle ki; tartışmanın az veya çok bilgili insanlar arasında olması bizce olmazsa olmaz bir şart değildir, fakat tartışmanın asgari akademik şartlarda ve tarihin en önemli özelliği olan olayları içinde geçtiği dönem ve durumun

şartları içinde değerlendirmek ve tarihsel olayları günümüz yargılarından uzak tutmak ise bir şart olarak karşımızda bulunmaktadır.

Bu yazının konusu olan Ermeni meselesi de tam bu noktada eleştiri konumuz olmaktadır. Bu memleketin çocuğu olup da Ermeni-Türk ilişkileri üzerine en az birkaç yazılı eserle en azından göz ucu ile bakmamış, bir tartışma programı izlememiş, bir fikir ileri sürmemiş olanımız herhalde yoktur. Bu noktada hadiseyi çözümsüzleştirenin; -soruna taraf her iki unsur için de- artık tamamen tarihe mal olmuş bir hadisenin günümüz değerleri ve yargıları ile ele alınması, konunun güncel politik mülahazalara konu olması, tarihsel değil duygusal perspektiften ele alınmasından kaynaklandığını düşünmekteyiz.

Bu yazıda amacımız pek az bilinen ve ancak 2 saat 15 dakika fiilen var olabilen Kilikya Mezopotamya Cumhuriyetinin hikayesini anlatabilmektir.

Çalışmanın Amacı ve Yöntemi

Osmanlının çöküş döneminde Yunan ayaklanması ile başlayan süreçte hemen hemen tüm azınlıkların bağımsızlığa ulaştıkları

bilinmektedir. 1827 Bükreş Anlaşması ile sökün eden sancılı dönemde gövdedeki yabancı ve ayrı kalmak isteyen unsurlar bir bir kopmuş, en son ayrılanlar ise Arnavutlar ve Araplar olmuşlardı. Bu yazıda amacımız pek az bilinen ve ancak 2 saat 15 dakika fiilen var olabilen Kilikya Mezopotamya Cumhuriyetinin hikayesini anlatabilmektir.

Bahsi geçen Cumhuriyet'in niye Ermeni unsurlarca Kilikya'da² kurulmaya çalışıldığı, Kilikya'nın nasıl Fransa'nın ekonomik ve siyasi çıkar alanı olabildiğini ve politik oyunlarla nasıl toplumların birbirine kırdırıldığını el verdiğince açıklayacağız.

Ayrıca, Gümrükte Uzman Görüş Dergisi editörlerinin isteği ve Üstatlarımızın müsaadesi ile bilgilerimizi paylaşma fırsatı bulduğumuz bu makalenin gümrük ve dış ticaret üzerine yoğunlaşan dergimizin yazı desenini daha fazla zorlamaması ve dergiyi tamamen kaplamaması için çalışma iki bölüm halinde yayımlanacaktır.

İlk yazıda konu ve bölge ile ilgili genel bilgiler verilecek, Osmanlı İmparatorluğu içinde Ermeniler ile ilgili bir çerçeve çizilecek ve Kurtuluş Savaşı'nın eşiğinde bölgede ne olduğu ve nelere gebe olduğu anlatılmaya çalışılacaktır.

İkinci yazımızda Kilikya'da kopan fırtına, Ermenilerin planlı ve plansız icraatları, Kilikya'ya yabancı ilgisi, işgaller ve direniş, zafer ve her savaşan tarafın zafere karşılık ödediği bedel elimizden geldiğince açıklanmaya çalışılacaktır.

I. Fransa'nın Politik ve Ekonomik Etkisi

A-Yakın Doğu İlgisi

Fransa'nın Akdeniz ticaretine ve Levant'a³ ilgisi Haçlı Seferlerine dek uzanır. 11. yüzyıl sonu ile 13. yüzyıl başına dek Levant'ı kasıp kavuran "Kutsal Toprakların Kurtarılması" seferlerine katılan en gayretli şövalyeler ve soylular Fransız idi.

Haçlı Seferleri sırasında kurulan Latin Krallıkları eli ile –sonradan bunlar yeniden Müslüman idaresi altına geçse de- bölge ile önemli ticari ve politik bağlantılar kuruldu. Nitekim, ilerleyen dönemde Kudüs Krallığı, Urfa ve Antakya kontluklarının Franklar tarafından kurulduğu tezi ile bölge üzerinde hak sahibi olduğunu iddia etmiştir.⁴

Lübnan ve Suriye başta olmak üzere hemen tüm Levant'a dağılmış olan Maruniler'e 1250 Haçlı Seferindeki hizmetleri karşılığı "Charté"⁵ verilmiş ve her türlü yardım vaadinde bulunulmuştur.⁶

Sadece Maruniler'e değil, ekonomik ve politik çıkar sağlanabilecek diğer bölgelere de el uzatabilmek amacıyla çeşitli azınlıklara, özellikle Ermenilere, yönelik ilgi artmış ve 1548'den itibaren Levant'ta Fransız etkisini, Hıristiyan nüfusu Katolikleştirme ve cemaati çoğaltma yoluyla yaymaya çalışılmıştır.⁷

B-Osmanlı İlgisi

Osmanlı İmparatorluğu, ihtişamı ve idari sistemi ile Avrupa devletlerine örnek bile olurken Fransa ile özel ilişkiler içindedir.

Fransız L'Eclaine gazetesine göre Türkiye, Fransa'nın herhangi bir Afrika kolonisinden daha fazla Fransız'dır çünkü Fas, Tunus ve Senegal'den önce Türkiye'de Fransızca konuşulmakta idi

Fransa; Türkiye ilişkilerinin başlangıcı olan I.Francois döneminden itibaren yıllar içinde hayır ve eğitim kurumları, Fransız dilinin yaygınlığı, dini korumacılık ve ticari, mali imtiyazlar gibi etkenlerle ayrıcalıklı bir konuma kavuşmuştu⁸. Bu ilişkiler sayesinde Osmanlı Fransa açısından hem iyi bir pazar hem de zengin bir hammadde kaynağı oldu⁹.

Bu ekonomik çıkarlar başka yan faktörleri de harekete geçirdi. Fransızların ticari faaliyetlerinde genellikle Ermeni asıllı Osmanlıları aracı olarak kullandıkları, seyyahların gezdikleri yerlerde azınlıklarla özel ilişkiler kurdukları, bunların yanı sıra Papalık ile işbirliği yaparak Osmanlı ülkesindeki Katolik Ermenileri desteklediği ve hatta bazı konularda tahrik ettikleri bilinmektedir¹⁰.

Fransa, Osmanlı Devletindeki Hıristiyanlarla ilk ilgilenen, bu ilgisini Anadolu topraklarında kurmak istediği "ekonomik nüfuz" politikası gereği sürdüren, Ortadoğu ve Akdeniz'de etkinlik için Ermenileri en uzun süre kullanan ülkedir¹¹. Bunun yanı sıra Fransız teknokratlar ve öğretmenler ile, sayıları 19. yüzyılın ikinci yarısında hızla artan Lazarist, Asompsiyonist, Jezuit papazlar ve Notre Dame de'Sion rahibeleri eliyle işletilen hayır kurumları ve okullara ilaveten 1869'da kurulan Galatasaray Lisesi, Fransız etkisini daha da arttırmıştır¹².

Fransız L'Eclaine gazetesine göre Türkiye, Fransa'nın herhangi bir Afrika kolonisinden

daha fazla Fransız'dır çünkü Fas, Tunus ve Senegal'den önce Türkiye'de Fransızca konuşulmakta idi¹³.

19. yüzyılda Fransız diplomatik bürokrasisi de Türkiye'ye yayılmıştı. Bu dönemde İstanbul'da bulunan büyükelçilikten başka yirminin üzerinde konsoloslukta Fransız diplomatları faaliyet göstermekte idiler¹⁴.

XIV.Louis'e göre Türkiye Hıristiyanları özellikle Türkiye Ermenileri Fransa'nın doğudaki halkı olabilirdi.

Fransa'nın 1800'lü yılların son çeyreğinde başta Suriye ve Lübnan'daki birçok demiryolu yatırımının başlıca finansörü ve Osmanlının önde gelen kreditörü olduğunu da ayrıca eklemek gerekir¹⁵.

C-Ermeni İlgisi

Fransa'nın Haçlı Seferleri ile başlayan Ortadoğu ilgisi azalmamış aksine giderek artmıştır. Bölgede taban bulabilmek amacıyla sebep aramışlar, yukarıda da belirtildiği üzere misyonerlik faaliyetlerinde bulunmuşlardır. Cizvit ve Fransiskan misyonerler öncelikle Müslüman halka yönelik faaliyetlerde bulunmuşlar ancak bu yolda başarılı olamayacaklarını anlayınca mesailerini Rum ve Ermeni topluluk üzerine yoğunlaştırmışlardır¹⁶.

Merkezi Fransa'da bulunan Katolisizm fraksiyonlarından Kapüsen, Fransiskan ve

Jezuit rahipleri bu propagandanın önemli araçları olmuşlardır. Osmanlı topraklarında yaşayan Ermenilere tanınan imtiyazlar başta Fransa olmak üzere Avrupa devletlerinin dikkatini çekmiş ve Ermenileri kendi menfaatleri doğrultusunda kullanabilmek amacıyla 1630 yılından itibaren Ermeniler arasında Katolik propagandasına yönelmişlerdir¹⁷.

Katolik misyonerliği faaliyetleri Osmanlı idaresinden önce Ermeni cemaatini rahatsız etti. 1634 yılında Ermeni Patrikliği, cemaatinin başka kiliselere gittiğini ileri sürerek misyonerlerin faaliyetlerinden şikayetçi oldu. Osmanlı idaresi bu şikayet üzerine mezhep değiştiren Ermenilerin devam ettiği Galata semtindeki iki kiliseyi kapattı¹⁸.

Bu durum misyonerlik faaliyetlerinde herhangi bir azalmaya sebep olmamıştır. Aksine 17. yüzyılda “Güneş Kral” XIV.Louis zamanında Katolikleştirme propagandası sistematik hale gelmiştir.

XIV. Louis’e göre Türkiye Hıristiyanları, özellikle Türkiye Ermenileri, Fransa’nın doğudaki halkı olabilirdi. Nitekim, “Güneş Kral”ın öngörüsü doğrultusunda 1668-1702 yılları arasında ciddi miktarda Ermeni, Katolik mezhebine geçti¹⁹.

1682 yılında Erivan, Erzurum ve Bitlis’te Fransız misyonerlikleri bulunmakta idi. Misyonerlik faaliyetlerinin bu denli artmasının bir diğer sebebi XIV. Louis zamanında Fransa’ya Osmanlı ülkesindeki Katolikleri himaye hakkının gayri-resmi olarak verilmesidir²⁰.

1740’da Fransa, Osmanlı ülkesindeki Katolikleri

himaye hakkını resmen kabul ettirmiştir²¹.

1798 Mısır seferi sırasında Osmanlı İmparatorluğu içindeki Katolik unsurlarla da ilgilenen Napolyon, İskender misali bir Hindistan seferi tasarlamış ve bunun için Ermenileri de kapsayan bir ordu kurmayı planlamıştı. Bu fikri unutuldu gitti belki ama Paris’teki Doğu Dilleri okulunda Ermenice kürsüsünü açtırdı. Bu durumdan güç alan bazı Ermeniler 1811 Bükreş antlaşmasından sonra Katolik mezhebine geçtiklerini açıkça ilan ettiler²².

Fransa bunları teşvik amacıyla türlü yardımlarda bulunmuş, mezhep değiştirenlerin eğitimlerine ve ticari faaliyetlerine bazı kolaylıklar tanımıştır. Bu durum Maruni, Keldani gibi kimi unsurların da bu ayrıcalık ve kolaylıklardan istifade etmek amacıyla Ermeni cemaatine iltihak etmesine sebep olmuştur²³.

Tüm bu uğraşlar ve ayak oyunları en sonunda meyvesini verdi. 1830 yılında Katolik Ermeniler Fransa’nın zorlaması ile Osmanlı Hükümeti tarafından müstakil bir cemaat olarak tanındı²⁴.

Fransa, Katolik kitlenin himayesinde o kadar ileri gitmiştir ki Kırım Savaşına girmesinin sebeplerinden biri “Kutsal Yerler” üzerindeki Fransız-Rus çekişmesidir²⁵.

Ayrıca; Papalık da, Ermenilerin daha yoğun olarak iskan ettikleri bölgelere misyonerler yollamış ve Ermenilerin yanı sıra Rum, Süryani ve Geldanileri de Katolikleştirme çabasına girişmiştir²⁶.

II. Ermeniler

Ermeni sözcüğünün Dünya Tarihinde ilk görüldüğü yer, M.Ö. 521 yılına ait bir Pers yazıtıdır. Ermenilerin Urartu, Güney Kafkas veya Turani²⁷ kökenli olduğuna dair farklı görüşler bulunmaktadır²⁸.

Ermeniler, Selçuklu akınları ve Malazgirt'ten önce Kilikya ve Doğu Anadolu'da Bizans vassalı prenslikler şeklinde örgütlenmiş iken Selçuklu sonrası aynı konumlarını Selçuklunun vassalı olarak sürdürdüler²⁹. Doğu Anadolu'daki prenslikleri zamanla ortadan kalksa da Kilikya Ermeni Baronluğu, Haçlı Seferleri sonuna dek ayakta kaldı. Bu baronluğun kalıntıları olan ve küçük kalelerde hüküm süren kimi Ermeni grupların varlığı ise 15. yüzyıla dek sürmüştür³⁰.

A-”Ermeni Meselesi”

Yukarıda da izah edildiği üzere Ermenilerin Osmanlı düzeni içindeki yerlerini ilk kurcalayanlar Fransız Katolik misyonerlerdir. Bunlar; Ortodoksluğun sıkı ve sıkıcı olduğunu, Katolikliğin daha medeni ve serbest olduğunu ve papalığa bağlandıkları takdirde eskisine nazaran daha çok himaye görececeklerini belirterek kendilerine taban yaratmaya çalışmışlardır³¹.

Osmanlı Devleti yönetiminde yaşayan Ermenilerin ulusal örgütlenmeler oluşturmalarının başlangıç tarihi olarak 1860 yılı verilebilir. 1860'ta Adana'da kurulan ve Kilikya'da yaşayan Ermenilerin kültürel ve ekonomik seviyesini yükseltmeyi amaçlayan Hayırsever Cemiyeti, kimi kaynaklarda ilk Ermeni ulusal hareketi olarak değerlendirilir³².

Bu tarihten daha eski olan fakat istediği etkinliğe ulaşamayan bir diğer faaliyet ise 1857'de Kırım Harbi biter bitmez Van'daki Varak Manastırında dini kitapların basılacağı gerekçesi ile Ermeni Patriği Mıgırdıç-Mıranyan tarafından kurulan ancak dini kitaplar yerine Ermeni bağımsızlığını amaçlayan “Arziya Vaspuragan” (Van Kartalı) adlı bir gazetedir³³.

“Ermeni Meselesi” terimi 19. yüzyıl ortalarında bazı Avrupa gazeteleri tarafından kullanıldıktan sonra kamuoyuna mal olmuştur. Bu terimin milletlerarası siyasette bir terminoloji haline gelmesi ise 93 harbinden sonra olmuştur. “Ermeni Meselesi” tabiri 93 Harbi de denen 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı sonunda imzalanan Yeşilköy ve Berlin Antlaşmalarının maddelerinde yer alarak milletlerarası belgelere geçmiş oldu³⁴.

Böylelikle Ermeniler 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bedbaht bir Hıristiyan halk olarak Avrupa gündemine yerleştiler. 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başında Avrupa ve Amerikanın başlıca merkezlerinde bağımsızlık gayesi güden ve bu amaçla hem yabancı ülke kamuoylarına yönelik hem de Osmanlı içi ve dışı Ermeni unsurları örgütlemeye çalışan cemiyetler kurdular. Bu cemiyetler yayımladıkları dergi ve gazetelerde Avrupa ülkeleri kamuoylarında Osmanlı Devletinde bir “Ermeni Meselesi” olduğuna dair kanaat oluşturdular³⁵.

Ermeni propagandacılara göre Ermenistan bayağı büyük bir alana yayılmış, stratejik ve verimli arazilere sahip bir ülke idi. Ermenistan'ı “Büyük Ermenistan” ve “Küçük Ermenistan”

Hınçak Komitesi'nin amacı ilk önce Türkiye Ermenistan'ının kurabilmek, daha sonra Rus ve İran Ermenileri ile birleşerek Büyük Ermenistan'ı oluşturabilmek idi

olarak ikiye ayırmışlardır. Bunlara göre “Büyük Ermenistan” kuzeyde Karadeniz ve Gürcistan, batıda Kızılırmak, doğuda İran ve Hazar Denizi, güneyde İran ve Irak ile çevrili yerlerdir. “Küçük Ermenistan” ise Fırat’ın batısında kalan bölgedir. Bunun yanı sıra Adana ve çevresini kapsayan Kilikya bölgesini de anavatanlarından saymışlardır³⁶.

B-“Ermeni Meselesinde” Dış Güçler

“Ermeni Meselesinin” ortaya çıkışı ve bir hedefe yönelmesi başta Avrupalılar olmak üzere dış güçlerin müdahalesi ile olmuştur. Kanımızca yukarıda izah edilen Ermeni-Fransız yaklaşmasının sebebi ne Fransızların derin ve tarihsel bir Ermeni sempatzanı olmasından ne de Ermenilere Fransızlardan başka ilgi gösterenin olmamasından kaynaklanmıştır.

1878 Berlin Kongresi sırasında Rus heyetinden Boris Melikof, Ermeni Episkopos Horen Narbey'e yazdığı mektupta; Kafkasya'da sizin için bir şey yoktur. Siz aşağısı için çalışınız, diyordu

Fransız İhtilali sonrası dönemde başlayan Self-Determinasyon eğilimi, doğal olarak, en başta bağımsızlık veya muhtariyet isteyen grubun nüfus yoğunluğu olarak Müslüman Türk halktan bariz bir şekilde daha fazla olması ve sınır bölgelere daha yakın olması sebebi ile dış yardım alma olanaklarının daha kolay bulunduğu bölgelerde başarıya ulaşmaya daha yakındır.

“Ermeni Meselesinde” Kilikya’da meydana gelen

olaylara odaklandığımız için daha çok Fransız etkisine eğildik. Ancak konunun başta Rusya olmak üzere Rusya ve İngiltere tarafından da çeşitli amaçlarla kurcalandığını bilmekteyiz.

Ruslar bugünkü Ermenistan’ın bulunduğu bölgede 1829-1830’da kurdukları Küçük Ermenistan’ın sınırlarını güneye ve batıya doğru Osmanlı’nın aleyhine genişletmeye çalışırken, İngilizler de Güney Kafkasya’dan İskenderun ve Basra’ya uzanacak kadar bir Büyük Ermenistan’ın kuruluşu için incelemeler yapmışlardır. İngilizlerin amacı Rusların Doğu Akdeniz, İran ve Hindistan bölgesine inmesine engel olmaktır.

Ancak bölgede İngilizler tarafından yapılan tetkikler Ermenilerin hemen her yörede azınlıkta olduklarını ve onlara dayanarak yapılacak bir hareketin hüsrana mahkum olduğunu göstermiştir³⁷. Her ne kadar bu cüretkar planın yürümeyeceğini görmüşlerse de İngiltere bu seçeneği elde tutma ihtiyacını hissetmiştir. Bu şekilde insiyatifi ele alarak Doğu Anadolu’nun Balkanlaştırılmasını engelleyebilir ve oluşabilecek bir Ermenistan’ın kontrolünden çıkıp Ortadoğu’daki nüfuzuna sekte vurmasına mani olabilirdi³⁸.

Fransa ise 1870’den itibaren Osmanlı Devleti aleyhine faaliyette bulunan Ermeni gruplar için daha ziyade bir yuva olmuştur. Hınçak Komitesi, her ne kadar İsviçre’de kurulmuş olsa da Paris’te gelişmiştir³⁹.

Hınçak Komitesi hayatlarında hiç Osmanlı topraklarına ayak basmamış ve öğretim amacıyla Paris'e gönderilen varlıklı Kafkasyalı Ermenilerden olan Avetis Nazarbekian ve eşi Marian Vardarniyan ile aynı amaçla Fransa'da bulunan dört arkadaşı tarafından 1887 yılı sonunda İsviçre'de kuruldu. Komitenin amacı ilk önce Türkiye Ermenistanı'nı kurabilmek, daha sonra Rus ve İran Ermenileri ile birleşerek Büyük Ermenistan'ı oluşturabilmek idi⁴⁰.

Fransa, Jön-Türklere nasıl bir yuva sağladıysa, Ermeni komitelere de yardımcı olmuş, böylelikle kurulmuş ve kurulacak olan idareler aracılığı ile Osmanlı Toprakları üzerinde nüfuz sahibi olmayı planlamıştır. Burada bizce dikkat edilmesi gereken bir nokta, ciddi miktarda Ermeni nüfuz barındırmasına rağmen ne Rus Devletinin ne de bu ülkede yaşayan Ermenilerin Osmanlı Ermenileri için ortaya attıkları taleplerinin benzerlerini kendilerine ve tebâlarına reva görmemeleridir. Rusya daha da ileri giderek çifte standardını saklamaya bile gerek görmemiştir. 1878 Berlin Kongresi sırasında Rus heyetinden Boris Melikof, Ermeni Episkopos Horen Narbey'e yazdığı mektupta; Kafkasya'da sizin için bir şey yoktur. Siz aşağısı için çalışınız, diyordu⁴¹.

Buna rağmen bazı Kafkasya Ermenileri Rusya'ya karşı çıkma ve devrimci faaliyetlerde bulunma cesaretini gösterdi. Avrupa'da bulunan bazı Ermeni gruplar sadece Osmanlı aleyhine değil Rus Ermenilerini de kışkırtma amaçlı yayınlar yaptılar. Rusya bu duruma karşılık olarak Ermenilere yönelik şiddeti arttırdı. Tiflis'te çıkarılan Meşak Gazetesini 1882'de kapattı. Katolikosluğa Ermenilerin istemediği Markor

adında bir papazı tayin etti. Tiflis'te gizli bir cemiyet ortaya çıkınca işkence uygulamaktan çekinmedi⁴².

Rus bakış açısından bakılacak olursa "Ermeni Meselesi" aslında Ruslar için de istenmeyen bir durumdu. "Ermeni Meselesinin" Osmanlı toprakları içinde bir şekilde Ermeni talepleri doğrultusunda halli durumunda Rusya Ermenileri için de tehlikeli örnek oluşturabilecekti. Ermenilerin muhtemel talepleri Rus İmparatorluğu içindeki bir çok millete de kötü (!) örnek olabilirdi⁴³.

Ermeni yazar Mikael Ohannes 1906'da Tiflis'te Ermenice basılan "Taşnaksütyun ve Muhalifleri" adlı eserinde: "Ruslar gibi müthiş bir canavara karşı koymak Ermeni kaynaklarının ötesindedir. Türkiye bu tür bir çalışmanın sahası olarak daha uygundur." demiştir⁴⁴. Bu "çalışma sahasını" daha uygun hale getirebilmek için Ermeni önde gelenleri Maraş, Haçin, Sis gibi yerlerde Ermeni nüfus yoğunluğunu arttırma çabasına da girişmişlerdir⁴⁵.

Neticede; Ermeni faaliyetleri Osmanlı topraklarında daha etkin oldu. Böyle de olmak zorunda idi, çünkü içten ve dıştan Rusya Ermenilerine ulaşamıyordu. Rusya Güney Kafkasya'da Ermenileri eziyor, buna da kimse ses çıkaramıyordu. Oysa Türkiye'de en azından 20. yüzyıl başına dek ciddi bir Ermeni problemi olmadığı halde hem Avrupa'da yerleşik bazı Ermeniler hem de Avrupa'dan bazı yazar, çizer takımı bir "Ermeni Meselesi" tutturmuş gidiyorlardı⁴⁶.

Rusya tecrübeleri; eğer bir gün bir Ermenistan kurulacak ise Doğu Anadolu'dan daha çok Güney Anadolu'da var olabileceğini ortaya koyuyor; onları Güney Anadolu'ya yönelmeye mecbur kılıyordu.

Avrupa devletlerinin müdahaleleri bir “Ermeni Meselesi”nin ortaya çıkmasını sağladı, ancak yine bu müdahaleler Ermenilerin amaçlarına ulaşmalarını engelledi. Bu güçlerin arasındaki rekabet ve çekişme yüzünden Ermeni komitelerinin birbiri ardına çıkardıkları isyanlara rağmen Ermeni muhtariyeti yönündeki ıslahat hareketi Bab-ı Ali tarafından rafa kaldırıldı⁴⁷.

Bu müdahalelere bir örnek verecek olursak; 8 Kasım 1895'te Halep valisi Hasan'ın Bab-ı Ali'ye gönderdiği telgraf, Maraş'ta bulunan Fransız Antrasante rahiplerinin resmi izin alarak inşa ettikleri ev ve okulun altındaki mahzende top, silah ve mühimmat depolandığının tespit edildiğini bildiriyordu⁴⁸.

Bu olay bir istisna değildir. Fransız misyonlarında bu tür faaliyetler olmuştur. Paris'teki Osmanlı diplomatlarının 2 Kasım 1896'da Bab-ı Ali'ye gönderdiği raporda; Paris St. Cothilde Kilisesindeki ayinde bir Ermeni papazın konuşma yaptığı ve konuşmasında Haçlı Seferleri sırasında Ermenilerin silah arkadaşlarını kurtardıkları –Franklar- hatırlatarak; bugün Ermenilerin binlerce şehit verdiği ve yalvaran kollarının Fransa'ya uzanmakta olduğu şeklinde bir vaaz verdiği belirtilmektedir⁴⁹.

Ermeni din adamlarının faaliyetleri kiliselerle sınırlı değildi. 4 Ağustos 1904 tarihli Fransız gazetelerinde Fransız Cumhurbaşkanı tarafından kabul edilen iki Ermeni papazın haberleri

bulunmaktadır⁵⁰.

11 Mayıs 1913 tarihli Fransa'nın Şam Başkonsolosluğundan Bab-ı Ali'ye çekilen telgrafta Katolik halkı Devlet aleyhine alenen kışkırtan ve yerel Müslüman halk tarafından kovulan Plisi isimli Jezuit papazın kovulduğu yerlere yeniden döneceği bildirilmiş ve buralarda korunması talep edilmiştir⁵¹.

Sadece ruhban sınıfı değil, diplomatik kurallar ve teamüller gereğince tarafsız olması ve görev yaptığı ülkenin idaresine saygılı olması gereken diplomatlar da rahatsız edici faaliyetlerde bulunmakta idiler. Maraş çarşısında pastırma alışverişinden çıkan ihtilafa dahi, işin içinde Ermeniler olunca Fransa'nın Halep Başkonsolosu karışmaktan çekinmiyordu⁵².

Adana Halep Fevkalade Kumandanı Edhem Paşa'nın Fransız kordiplomatikten şikayeti Bab-ı Ali tarafından dikkate alınmıyordu⁵³.

Özel olarak Fransa üzerine eğildiğimiz için ileride de bir çok örneği verilecek olan ancak burada Fransa bağlantısının mahiyetinin anlaşılması açısından bilinmesinde yarar olduğuna inandığımız bir bilgi bulunmaktadır. Ermeni Katolik cemaati diğer Ermeni cemaatlerine oranla oldukça küçüktür. Fransa, bu yaratmak için üzerinde uzun süre mesai harcadığı ve her türden mezhepten devşirdiği cemaati 1894-1896 isyanları sırasında sırf yeni müttefikleri Rusya'yı

güçlendirmemek için desteksiz bırakmıştı⁵⁴.

Tüm bunların ortasında Osmanlının tutunduğu ve kendisini çok sevdiğini zannettiği Almanya diğer Avrupa devletleri gibi yağmadan pay alma derdindedir. 1910 Kasımında Almanya Rusya'nın Kuzey İnan'daki nüfuzunu tanıyor, karşılığında Bağdat demiryolu imtiyazının kendisine verilmesine karşı çıkan Rus muhalefetine kalkmasını sağlıyordu⁵⁵.

Şubat 1914'te ise Almanya, kendi kazanımlarını kabul etmesi karşılığında Fransa'nın Kuzey Anadolu'da demiryolu imtiyazı edinmesini ve Suriye üzerindeki geleneksel nüfuzunu tanıyordu⁵⁶.

Dünya Savaşı sırasında Ermeniler hiç beklemedikleri, son derece hevesli ve işgüzar bir destekçiye kavuştular. Birçok özel ve kamuya açık konuşmalarda İngiltere Başbakanı Lloyd George; İslam'dan, Türkler'den hatta Yahudiler'den nefret ettiğini açıkça belirtmekten çekinmiyordu. Ermenilerin ve İtalyanların neredeyse Türkler kadar kötü olduğunu söylemekle beraber, hiç değilse onlar Hristiyan demekten çekinmiyordu. Doğu Akdeniz'deki ekonomik ve demografik durumdan tamamen bihaber olduğu halde; bu bölgenin İngiltere'nin koruması altındaki Hristiyan unsurlara bırakılmasını öneriyordu⁵⁷.

Bu bilgisizlikle bezenmiş kararlılığı Türk Kurtuluş Savaşında kendisinin ve müttefiklerinin batağa saplanmasının bir numaralı sebebi olacaktı.

C-Osmanlı İmparatorluğunun Son Dönemlerinde Ermeni Tedhişleri

Ermeni kalkışması bir 19. yüzyıl sorunudur. İmparatorluğun son yüzyılında II.Abdülhamit'e suikast teşebbüsü de dahil pek çok tedhiş olayı Ermeni gruplar tarafından gerçekleştirilmişti. Bu bölümde "Ermeni Meselesi"nin bu yönü değil, imparatorluğun son çeyrek asrında, Ermenilerin Küçük Ermenistan tabiri ettikleri Güney Anadolu, Kilikya' da meydana gelen olayların kısaca değerlendirmesi yapılacaktır.

Yukarıda da ifade edilmeye çalışıldığı üzere "Ermeni Meselesi" Büyük Devletler tarafından kullanılıyordu. Ermeni İslahatı'nı gündemine alan bir Avrupa gücü, Osmanlıdan o anki muradı ne ise onu elde etmesi durumunda İslahat lafını duymazdan gelebiliyordu.

Bunun yanı sıra Ermenilerin Rusya tecrübeleri; eğer bir gün bir Ermenistan kurulacak ise Doğu Anadolu'dan daha çok Güney Anadolu'da var olabileceğini ortaya koyuyor; onları Güney Anadolu'ya yönelmeye mecbur kılıyordu.

Adana bölgesindeki Ermeniler 19. yüzyılın son çeyreğinden itibaren dış güçlerin çeşitli tahrik ve teşvikleri ile bağımsızlık amacıyla Osmanlı idaresine karşı yer yer ayaklanmalar başlattılar. Bu amaçla Adana, Saimbeyli ve Zeytin⁵⁸ bölgesinde ayaklanmalar gerçekleştirdiler. Bu kalkışmalar Saimbeyli'de 10, Zeytin'da 6 kez tekrarlandı. Söz konusu hareketler son derece organize idi. Saimbeyli yakınlarında bir mağarada bomba imalathanesi dahi kuruldu⁵⁹.

Bu bölgenin sahile yakın ve Bağdat Demiryolu üzerinde bulunması sebebi ile yabancı güçlerin

müdahalesine daha uygun olacağı ve ikmal imkanları bulunacağı düşünülüyor ve düzenli bir kalkışma için uygun bir yer olarak değerlendiriliyordu⁶⁰.

İmparatorluğun son çeyrek yüzyılı sadece Ermeni tedhişi ile değil, ilk kez tabandan gelen demokratikleşme hareketi ile de şekillendi. Meşrutiyet ile, bu hareketin önde gelenleri, devleti medeni dünya ile uyumlu bir idare altında yeniden organize etmenin yanı sıra ülke içindeki ayrılıkçı hareketleri de barışçıl şekilde engellemeyi umut ediyorlardı. II.Meşrutiyet döneminde I.sine göre ülke nüfusu içindeki Müslüman unsur oranının çok daha fazla olması, pek çok ayrılmak isteyen gurubun

aralarında, bahçelerde; kısacası herkesin ve bilhassa hükümetin gözleri önünde; atış talimleri yapılmakta idi. Bunlara ek olarak 200 kişilik bir fedai çetesi hazırlanmış; çavuş, onbaşı ve erlerden kurulu düzenli birlikler oluşturulmaya başlanmıştı⁶³.

Bütün bu hazırlıklara rağmen önemli bir dezavantaja sahiptiler. Ermeniler belli bir vilayet veya bölgede çoğunluk teşkil edemiyorlardı. Bu sorunu elden geldiğince ortadan kaldırmak amacıyla Maraş, Zeytun, Van, Harput, Diyarbakır ve Bitlis'ten çok sayıda Ermeni getirilerek mümkün olan boş arazilere yerleştirilmiş ya da kasabalardaki Ermeni ailelerin yanlarına balık istifi gibi sıkıştırılmışlardı⁶⁴.

Sadece müttefik aday ülkeler değil, ülke bile olmayan müttefikler de bu hayrattan nasiplerini almak için kuyruğa girdiler.

hali hazırda ayrılmış olması bir başarı şansı yaratıyordu. Nitekim siyasi hareketin önde gelen figürleri Talat, Enver, Cemal gibi Türkler olsa da II.Meşrutiyet ilanını takip eden dönemde, önde gelen Ermeni düşünürleri önemli memuriyetlere getirildi. İttihat ve Terakki Cemiyetinin başlıca figürleri Ermenilerin önemli günlerinde gerçekleştirilen kutlamalarda ön saflarda yer aldılar⁶¹.

Ermeni kalkışmaları bir süre için durulmuş gözükse de bunun sadece bir ara dönem olduğu ve yeni hazırlıklar için bir fırsat olarak kullanıldığı ortaya çıktı. Bab-ı Ali kayıtlarına göre Meşrutiyetin ilanından hemen sonra Mersin ve İskenderun gümrüklerinden Adana'ya 12.840 adet silah sokulmuştu⁶². Bağlarda, mahalle

Bu uzun detaylı hazırlık ve planlama İttihat ve Terakki Cemiyetinin sıcak yaklaşımının beyhude bir aşk hikayesi olduğunun delili olarak değerlendirilebilir. Cemiyetin kuruluşunda içinde bulunan ve bazı önemli görevlere getirilen gayri-müslim unsurların; Cemiyet yönetiminin ilk yıllardaki tüm çabası, ilgi ve alakasına rağmen; bu şekilde hareketlere tevessül etmelerinin yakın gelecekte olacak olan Dünya Savaşında ve sonrasında kimi önyargılar oluşturacağı ve bazı istenmeyen olayların tetikleyicisi olabileceğini söylemek bir tarihçi için kehanet değil ancak bir tespittir.

Sonuç olarak, Meclis-i Mebusan'ın kuruluşundan sadece birkaç ay sonra Adana yöresinde olaylar yeniden başladı.

27 Mart 1909 Cuma günü Adana'da olaylar oldu. Ermeni mahallerinde hemen barikatlar kuruldu⁶⁵. Ermeniler üzerlerine gönderilen jandarmaya ateş açtılar ve birçoğunu şehit ettiler.

Zeytun, Saimbeyli ve vilayetin diğer köşelerinden gelen Ermeniler Dörtyol'da topladılar. Oluşan kitle çatışmayı geçtiği yerlere de bulaştırdı ve sivil halka zarar vermeye başladı. Sivil halk da olaylara karıştı. Silahını kapam kendini korudu veya Ermeni mahallesine yürüdü. Neticede olaylar Adana'da sınırlı kalmayıp bütün bölgeye yayıldı⁶⁶.

Müslüman halkın kamu otoritesini hiçe saymak pahasına kendi güvenliğini kendisi sağlama yoluna gitmesi ile olaylar bastırıldı. 4 Nisan tarihinden itibaren olaylar giderek ivme kaybetti⁶⁷ ve 27 Nisan itibarıyla bölgede düzen yeniden sağlandı⁶⁸.

Olayların bilançosu ile ilgili yapılan açıklamalar çok farklılık göstermekte idi. Ölü sayısını Ermeni komiteciler 30.000, Ermeni Patrikhanesi 21.330, Adana İl İdaresi ise 10.000 olarak açıkladı⁶⁹.

Ayaklanmanın bastırılmasından sonra yapılan tahkikat sonuçlarından anlaşıldığı kadarı ile suç daha çok Türklere yıkıldı. Adana Valisi Cemal Paşa sadece Adana'da 30, Ezin'de 17 olmak üzere 47 Türk astırdı. 47 Türk'e karşılık sadece 1 Ermeni suçlu bulunarak idam edildi. Bahçe Müftüsü, Talat Paşa ve Tahkikat Heyetindeki Agop Babikyan isimli Ermeni asıllı milletvekilinin ısrarları ile idama mahkum edildi ve asıldı⁷⁰.

Bölgede yaşayan insanlar arasında huzursuzluk,

önyargı ve güvensizlik duyguları hakimdi ve daha ileri bölümlerde ele alınacağı üzere bu ruh hali çok uzak olmayan bir gelecekte bir tür iç savaşa sebep olacaktı.

D-Dünya Savaşı Döneminde Ermenilerin Taraf Olduğu Paylaşım Planları ve Olaylar

"Büyük Savaş", o dönemde bu şekilde anılıyordu, yarattığı yıkım ile bir dehşet dönemi idi. Bu kaynak öğretmek konusunda son derece başarılı kıyım makinesi, savaşta taraf olan ülkelerden yeni doğan kuşun ebeveynlerinden yiyecek getirmeleri için arsız yakarıları gibi devamlı yeni kurbanlar ister.

Rus devlet adamları arasında yapılan yazışmalarda Ermenilere değil bağımsızlık, muhtariyet verme niyetinde bile olmadıkları görülebilecektir.

Bu kurbanlardan biri de bilindiği gibi Osmanlı olacaktır. Devlet daha yıkılmadan hatta savaşa girip girmeyeceği, daha da ötesi savaşa girmese de hangi tarafa destek olacağı belli olmadan terekesi paylaşılmaya başlanmıştı.

Osmanlı en başta üç müttefik arasında paylaştırılmış, daha sonra da diğer müttefik adaylarına savaş ikramiyesi olarak bol kepçeden vaat edilmiştir⁷¹.

Osmanlı sadece düşmanlarının değil beraber savaştığı dostlarının da muhabbetini yakından hissetmiş ve sevgilerine duçar olmuştur. Bulgaristan Almanya yanında savaşa girmek için Osmanlı'dan Meriç'in batısından arazi istemiş ve almıştır. İtalya yine savaşa bizim tarafımızda girmek için Batı Anadolu'da bazı imtiyazlar

*Nikolayeviç'in Sazanof'a cevaben yazdığı 16.07.1916 tarihli mektupta şöyle yazmaktadır.
"Benim derin kanaatime göre, bugünkü Rusya sınırları içinde bir Ermeni Meselesi asla yoktur.
Böyle bir meseleyi hatırlamak bile icap etmez. Çünkü Rus tebaası olan Ermeniler tıpkı Müslümanlar,
Gürcüler ve Ruslar gibi haklarla Rus tebaasından sayılmaktadır*

istemmiştir. İngiltere potu yükselterek İtalya'ya Batı Anadolu'da toprak vaat etmiş ve İtalya'yı Almanya'ya karşı savaşa sokmuştur. Görüleceği üzere Osmanlının seveni çok olduğu gibi bu sevgiye karşılıksız kalamayan idarecisi de çoktur.

Sadece müttefik aday ülkeler değil, ülke bile olmayan müttefikler de bu hayrattan nasiplerini almak için kuyruğa girdiler.

Ordularda sömürgelerden ve dominyonlardan unsurlar bulundurmamak sıradan bir olay halini almıştı. Sadece Fransız ordusunda 845.000 Afrikalı görev yapmakta idi⁷². Fransa elini korkak alıştırılmamış ve 1916 yılından itibaren Ermenilerden askeri birlikler oluşturmuş ve Ruslar gibi bir Ermeni Alayı kurmuştu⁷³.

Ermenilerden sadece düzenli ordu için yararlanılmamıştır. Bu ilgi savaşta ve savaştan sonra da devam edecektir.

Clemanceau 1918 başlarında Fransa Enstitüsü azalarından Berar'ı Ermeni komitecileri ile irtibat kurması amacıyla Cenevre'ye yolladı. Berar burada komitecilere, Fransız Hükümetinin Ermenilerin her tür araca başvurarak Türkiye'ye karşı mücadelelerine devam edeceklerini ümit ettiğini ve hükümetin bu hususta gerekli tüm meblağı karşılamaktan çekinmeyeceğini söyledi⁷⁴.

Ermenileri ordularında istihdam eden Ruslar, onlardan sadece cephe hattında değil, Türk

hatlarının gerisinde de faydalandılar. Kafkas cephesindeki birliklerin ikmal hatları ve cephe gerisindeki sivil halk Ermeni komitecilerin baskınına uğramakta idi. Ermeni komiteciler gayretkeş davranmakta ve Osmanlının cenazesinden iyi bir parça koparma hevesi içinde hareket etmekteydiler. Erzurum valisinin Bab-ı Ali'ye telgrafı olayı özetler;
"Memalik-i ecnebiyedeki Ermeniler İtilaf paralarıyla ve mezkur devletler konsoloslarının delalet müzaheretleriyle teslih edilerek intikam alayları halinde sürü sürü Kafkas, İran hudutlarına koşar; silah altına alınan Ermeni askerleri silahlarıyla düşman tarafına firar ederlerken; dahildekilerde itilafın muzafferiyetini tesri ve bu sade amal-i milliyelerini istihsal etmek, zaten birkaç günlük hayatı kaldığını tahmin ettikleri hükümeti yıkmak için müsellehan mıntika mıntika isyana başladılar⁷⁵"

Durumun sadece kamu otoritesi açısından değil sivil halk açısından da kaldırılabilir noktaları aştığı tahmin edilebilir.

Nitekim 14.05.1915'te çıkarılan Tehcir Yasası ile savaş bölgesinde yaşayan Ermeni nüfusunun savaş sonuna dek zorunlu olarak savaş dışı bölgelerde ikamet ettirilmesi şart koşuldu⁷⁶.

Çıkarılan yasada göç ettirilen nüfusun geride bıraktığı taşınmazlarının korunması, göç sırasında güvenliğin sağlanması gibi mağduriyetleri azaltıcı bazı önlemlerde

bulunmakta idi. Ancak yasa, çıkarıldığı dönem, etkileri ve uygulamada görülen eksiklikleri ve sũistimaller halen neticelendirilememiş ve yazımızın da değinmeyeceği bir çok tartışma konusu ile hala aktüel özelliğini yitirmemiştir.

Osmanlının başına onca sorun açmalarına ve açıkçası cansiperane çalışmalarına rağmen Ermeniler işbirliği yaptıkları güçlerce hiç tereddüde düşülmeden harcanabilmiştir.

Sarkamış Felaketi⁷⁷ sonrası Ruslar zorlanmadan Muş'a dek uzanınca ve müttefikleri ile yaptığı gizli anlaşmalarda payına düşen yerleri alınca savaş sonrasının hesabına girerek Ermeni birliklerini dağıtma yoluna gidecektir.

1916'nın ilk aylarında ordudaki 3.000 Ermeni gönüllü terhise zorlanmış ve birlikleri lağvedilmişti. Geride kalanlar ise Rus ordusu içine dağıtılıp eritilecekti⁷⁸.

Bu dönemde Rus devlet adamları arasında yapılan yazışmalarda Ermenilere değil bağımsızlık, muhtariyet verme niyetinde bile olmadıkları görülebilecektir. Rus Dışişleri Bakanı Sazanof'un Kafkas Kral Vekili Nikola Nikolayeviç'e gönderdiği 17.06.1916 tarihli mektupta; Ermenilerin, ele geçirilen yerlerde; ki bu yerler 2 yıl öncesine değin Rusya ve müttefikleri tarafından Ermeni nüfus için muhtariyet istenen yerlerdir; mevcut nüfusun ancak dörtte birini teşkil ettiğini ve bu şartlar altında bir Ermeni muhtariyetinin azınlığın çoğunluğu yönetmesi gibi bir haksızlığa yol açacağı, yazılı idi⁷⁹.

Görünen oydu ki Rusya işgal ettiği toprakların şu ya da bu adla Ermenilere terkinin değil, doğrudan doğruya ilhakını arzuluyordu⁸⁰.

Şiracının şahidinin bozacı olduğu bilinir. Bu durumda ise Sazanof'un şahidi Nikolayeviç oldu. Nikolayeviç'in Sazanof'a cevaben yazdığı 16.07.1916 tarihli mektupta şöyle yazmaktadır: *"Benim derin kanaatime göre, bugünkü Rusya sınırları içinde bir Ermeni Meselesi asla yoktur. Böyle bir meseleyi hatırlamak bile icap etmez. Çünkü Rus tebaası olan Ermeniler tıpkı Müslümanlar, Gürcüler ve Ruslar gibi haklarla Rus tebaasından sayılmaktadır."*⁸¹

Müttefikler savaş sonrası dönem için Ermenileri hesaba katmamaktadırlar ve sınırlı dahi olsa Ermenilere bir muhtariyet vermeye yanaşmamaktadırlar⁸². Ancak bunu belli edecek açık hareketlerde bulunmamaktaydılar. Çeşitli platformlarda karşılına çıkan ve savaş sonrası dönemin sınırlarını çizmeye çalışan Ermeni heyetlerine kaçamak cevaplar vermek, oyalamak çok sık kullanılan yöntemlerden olmuştur.

Mustafa Kemal Paşa Düşmanı Adana bölgesinde durdurabileceğine inanıyordu. Astlarına, "Arkadaşlar, artık büyük harp bitmiştir, bundan sonra küçük harp başlayacaktır." diyerek bir şekilde Kurtuluş Savaşının haberciliğini yapmıştır

Sazanof Erzurum'dan Mersin'e uzanacak bir Ermenistan için müttefiklerin olurlarını arayan bir Ermeni heyetine, "...şayet Ermeni temsilcileri Kilikya'nın müstakbel Ermenistan'ın sınırları içine girmesi hususunda Fransız kabinesini ikna ederlerse, o zaman biz de bir şeyler düşünürüz." diyerek hem Ermeni heyetini ağzına bir parmak

bal çalmış hem de Paris'in bu yöreyi kaptırmaya niyeti olmadığından emin olduğundan kendi payını de zahmetsizce korumuştur⁸³.

Sonuçta Ermenilerin "Büyük Ermenistan" tabir ettikleri Doğu Anadolu, Kafkasya ile birlikte Rusya'ya ilhak edilirken; "Küçük Ermenistan" dedikleri Kilikya ise Fransızlara terk edilmiştir⁸⁴.

III.Mondros Ateşkesi Sonrası Suriye İtilafnamesine Dek Güney Anadolu

Bazı kaynaklarda her nasılsa Osmanlı İmparatorluğunun Dünya Savaşında çok iyi savaştığı ve kendisi mağlup olduğu için değil, müttefikleri mağlup olduğu için yenik sayıldığı yazar.

Osmanlı orduları Kanal –daha sonra Suriye-, Kafkas, Mezopotamya, Çanakkale ve Galiçya'da savaşmıştır.

Sondan başlayacak olursak; Kuzey Romanya'ya asker gönderilmesinin sebebi kendi çöplüklerini toparlayamayan Avusturyalılara yardım etmek ve Almanlara şirin gözükme. Bu destek gücüne rağmen Doğu Cephesindeki İttifak zaferleri hep Alman kuvvetleri eli ile gelmiş, buna ek olarak Galiçya cephesinin hiçbir stratejik ve taktik değeri görülmemiştir. Çanakkale, çok ağır yıkımlara rağmen ancak iyi bir savunma savaşı olabilmiş, İttifak güçlerini denize dökme şansı da Mustafa Kemal Paşa'nın tüm uyarılarına rağmen elden geçirilmiştir. Mezopotamya cephesinde kendine aşırı güvenen General Townsend'in tüm kuvveti ile esir alınması sonucu bir ara insiyatif ele geçirilmiş olsa da bu dönemde Hindistan'a

ulaşım orada ayaklanma çıkartmak ümidi ile İran içlerine birlikler yollanmış ve İngilizlere toplanmaları için fırsat verilmiştir. Takviye edilen İngiliz birliklerinin yürüyüşü ile cephe çökmüş ve ordu ancak Musul önlerinde o da Mondros Ateşkesi'nden az önce toparlanabilmiştir. Kafkas Cephesi de Mezopotamya gibi kaynakların kötü kullanımı ile gereğinden daha fazla kayba ve yıkıma uğramıştır. İlaşe, sağlık, ulaşım hizmetleri gibi lojistik ihtiyaçların düzenlenememesi muharebe kaybindan kat be kat fazla kayba sebep olmuştur. Rus ordusu kendisi için hayati öneme sahip Almanya, Avusturya hattında hep sıkıntı yaşarken Osmanlı karşısında zorlanmadan istediği hedeflere ulaşmıştır.

Osmanlı, Rus'a fırsat vermeden kendi kendisine en büyük zararları vermeye muktedir idi. Burada savaşın daha başında Erzincan, Van ve hatta Muş kaybedilmişti. Görünürdeki Kafkas cephesi başarısı olan Bakü'nün alınması, ancak Ekim Devrimi ile paçavraya dönen Rus ordusunun kendiliğinden dağılması ve bazı yerlerde iç savaş çıkması ile mümkün olabilmişti. Kanal Cephesi'nde de benzer hikayeler yaşandı. Biri, İngilizler böylesine bir hareketi hiç beklemedikleri için başarılı olabileceği de talihsizlik olmuş gibi duran iki kanal saldırısı yapılmış ve kıt kaynaklar heba edilmiştir. Kanal hareketlerinden iki yıl sonra İngilizler yürümeye karar verince cephe birden çökmüş ve İngilizlerin hareketi ancak Halep önlerinde; o da İngilizler ana üslerinden çok uzaklaştıkları ve ikmal problemleri yaşadıkları için; durmuştur. Bu dönemde Bulgaristan'ın savaş dışı kalması da bir bahane olarak öne sürülmüştür. Ancak unutulmamalıdır ki Bulgaristan savaşın ilk yılında

Sadrazam İzzet Paşa bölgede o anda bulunan en üst komutan olan Mustafa Kemal Paşa'ya İngilizlerin misafir olduklarını söylüyor ve kendilerine her tür yardımın yapılmasını istiyordu

ve Çanakkale savaşının sonucunu görünceye kadar İtilaf güçlerine katılmamıştı.

Kısacası, ordu mağlup durumda idi. Ama komutanların en azından bir bölümü mücadeleyi sürdürmeye kararlıydı⁸⁵.

Bu bölümde çok bilinen Mondros Ateşkes Antlaşmasının hükümleri yeniden tekrar edilmeyecek ve ülkenin diğer bölgelerinde meydana gelen işgaller üzerinde durulmayacak sadece ateşkes antlaşması sonrası Güney Anadolu'da olan olaylar incelenecektir.

A-Mustafa Kemal Paşa'nın Ateşkes Sonrası

Direnış Hazırlıkları

Mustafa Kemal Paşa, Alman Askeri heyetinin görevden el çektilmesi ile Von Falkenhayn'dan boşalan Yıldırım Ordular Grubu Komutanlığına ateşkestten çok az bir süre kala atandı. Ancak hiç vakit kaybetmeden direniş için gerekli hazırlıkların yapılmasını organize etti ve emirlerini verdi.

Resmi görev altında iken bu faaliyetlere ateşkes sonrasında ve hatta Samsun'a çıkışı sonrası askerlikten istifa edinceye kadar devam etti.

Ateşkes antlaşması sonucu karargahını Adana'ya taşıyan Mustafa Kemal Paşa sık sık Adana'dan çıkarak Yüreğir Ovası ile Tarsus'un kuzeyinde incelemeler yaptı. Toroslarda Kürtmusa Köyü sırtlarına siperler kazdırmaya başladı. Düşmanı Adana bölgesinde durdurabileceğine inanıyordu. Astlarına, "Arkadaşlar, artık büyük harp bitmiştir,

bundan sonra küçük harp başlayacaktır." diyerek bir şekilde Kurtuluş Savaşının haberciliğini yapmıştır⁸⁶.

Ali Fuat Paşa Katma'dan Adana'ya gelerek Mustafa Kemal Paşa ile görüştü. Kurtuluş Savaşının ilk Batı Cephesi Kumandanı ve Kemal Paşa Çukurova'da bir direniş merkezi kurmak konusunda anlaşılır⁸⁷.

Mustafa Kemal Paşa Mersin'e giderek jandarmayı denetledi, depolardaki silah mevcudu ile ilgili bilgi aldı, silah ve cephanenin dağ köylerine dağıtılmasını istedi⁸⁸.

Bu hareketlerin takdir (!) görmesi gecikmedi. Kemal Paşa merkeze çağırıldı ve İngilizler de Adana'daki İkinci Ordu Komutanı Nihat Paşa'ya bir nota vererek bir aydan kısa bir sürede Osmanlı birliklerinin Pozantı'nın batısına çekilmesini ve silahlarını teslim etmesini talep ettiler⁸⁹.

Nakliye olanakları o kadar kötü ve yetersizdir ki Nihat Paşa Yıldırım Ordularından arta kalan malzemeyi bir şekilde kurtarabilmek amacıyla İngilizleri oyalamaya çalıştı⁹⁰.

Geri çekilmenin sonunda taşınmadığından düşmana terk edilen malzeme, hele o zamanki şartlarda, hayati miktardadır. 126'sı Adana'daki depolarda olmak üzere 156 vagon piyade ve topçu cephanesi, 15 vagon benzin, 2 deniz uçağı, 200 ton yiyecek⁹¹. Bu kayıp yakında

yapılacak Milli Kurtuluş Savaşının hele hele başlangıç safhasında fazlasıyla hissedilecektir.

Mustafa Kemal Paşa'nın Heyet-i Temsiliye Reisi olmadan önce de bölge ile ilgisi yukarıda da belirtildiği üzere devam etti. IX. Ordu Müfettişi ünvanı ile Karadeniz'de bulunur iken Antep ve Urfa bölgesinden yola çıkan, 10.000 süngü kolu⁹² ve 12 top kaması⁹³ taşıyan ve bunları Samsun üzerinden İstanbul'a götürecektir olan konvoyu hayvanların yorgun olduğu gerekçesi ile durdurdu⁹⁴.

B-İşgaller

Mondros Ateşkes Antlaşması'nda işgal edilebilecek yerlerin tanımlanmasında çok muğlak ifadeler kullanılmasının normal şartlar altında birçok kimsede mide bulantısı yaratması gerekirdi. Ancak her nasılsa müttefik güçlerinin adil davranacağına dair temelsiz görüşler havada uçuşuyordu. Osmanlıda, savaştan arta kalan sivil ve askeri bürokraside anlamsız bir olumlu hava vardı. Müttefik güçlerin isteklerinin hiç reddedilmediği hatta manasız bir yardımseverlik ile karşılandığı bir dönem yaşandı.

1917 sonbaharında General Allenby komutasında başlayan ve Osmanlı Kanal cephesini dağıtan hareket sırasıyla Gazze, Kudüs, Yafa, Şam ve Beyrut'un düşmesi ile Halep önlerinde durdu. Türk kuvvetleri bugünkü sınırlarımıza yakın bölgelere çekildiler.

Daha önce de belirtildiği üzere İngiliz ileri hareketinin durmasının sebebi herhangi bir Türk direnişi değildi. İngilizlerin ikmal hatları yürüten birlikleri destekleyemeyecek derecede uzamıştı.

Süveyş Kanalı girişindeki Port Said'den beslenen müttefik kuvvetlerinin acilen yakın ve güvenilir bir liman bulup yeni ikmal hatları kurmalıydı.

Bu amaçla Mondros'tan hemen sonra hükümetten İskenderun limanını kullanma izni istediler. Sadrazam İzzet Paşa bölgede o anda bulunan en üst komutan olan Mustafa Kemal Paşa'ya İngilizlerin misafir olduklarını söylüyor ve kendilerine her tür yardımın yapılmasını istiyordu⁹⁵.

Bu telgraftan sadece 4 gün sonra Antakya, Altınözü, Kırıkhan, Reyhanlı, Samandağ, Yayladağ, İskenderun İngiliz birliklerince işgal edildi. İşgali protesto eden halk ise Sadrazamın emirleri uyarınca misafirlere(!) her tür ihtimamı gösteren kaymakam ve liman başkanını bağlayıp gezdirecekti⁹⁶.

Dünya Savaşı döneminde Osmanlı'yı paylaşma pazarlıklarından daha önceki bölümlerde kısaca bahsetmiştik. Bu pazarlıkların bağitlandığı 09-16.05.1916 tarihli Skyes-Picot Antlaşması ile Musul, Urfa, Maraş ve Antep Fransızlara bırakılacaktı⁹⁷. Savaş sırasında petrol denen yeni maddenin önemi daha fazla anlaşıldı ve İngilizler hayati önemde olduğunu anladıkları Musul vilayetini Fransızlara bırakmamak için bazı politikalar geliştirdiler⁹⁸.

Musul vilayetine karşılık elde koz olarak bulundurmak ve mümkünse bir becayiş yapmak amacıyla Musul, Kilis, Cerablus, Birecik, Urfa, Maraş ve Antep'i işgal ettiler⁹⁹.

Mutluluk vericidir ki Sadrazam'ın konukseverliğini paylaşmayan idareciler de

bulunmakta idi. 200 kişilik birlikle kenti işgale gelen İngiliz birliklerini karşılamaya gelmeyen Urfa Mutasarrıfı Nusret Bey azarlanmıştı¹⁰⁰.

Maraş'ta ise İngilizlerin yanlarında 1915'te şehirden sürülmüş Ermenilerle beraber gelmeleri tepkilere sebep oldu. Halk işgalcilerin gelmesini engelleyebilmek umuduyla Narlı dolaylarındaki Aksu köprüsünü yaktı¹⁰¹.

Antep'te artan huzursuzluğu kontrol altına alabilmek umuduyla İngiliz İşgal Komutanlığı 08.04.1919 Cumartesi günü şehirdeki tüm silahların teslimini istedi. Ertesi gün şehrin kilit noktalarına makineli tüfekler yerleştirildi ve yapılan aramalarda 14 araba dolusu silah ele geçti¹⁰².

Hatay'ın ilçesi Belen ile Tarsus, Yumurtalık ve Urfa'nın Akçakale ilçesi Fransızlar tarafından işgal edildi¹⁰³.

İngilizler bir Hint Taburu ile Kilis'i işgal ettiler. Kilis Ermenileri işgalcileri sevinç gösterileri ile karşıladılar. Aynı tür gösteriler Antep'in işgalinde de olmuştu¹⁰⁴.


Fransızlar yerli 400 Ermeni ile takviyeli birlikleriyle Dört Yol'u işgal ettiler. Evler yağmalandı, çatışmalar oldu. Olaylar Adana'da huzursuzluk yaratsa da işgalleri teftiş amacıyla bölgeye gelen General Hamlin onuruna ziyafet düzenlendi¹⁰⁵.

Fransız kuvvetlerinin 27.12.1918'de Pozantı işgali, işgalden kurtarılmak amacıyla Mustafa Kemal Paşa'nın direktifi ile iç bölgelere

taşınılmaya çalışılan ancak taşıyacak lokomotif bulunamayınca Pozantı'da kalan 200 vagon yiyecek ve 120 otomobilin düşman eline geçmesine sebep oldu¹⁰⁶.

Fransızlar İngilizlerin Antep'te yaptığı gibi Adana'da da silahları toplamak amacıyla şehirde arama yaptılar. Ev aramalarında özellikle Ermeni askerlerin disiplinsizliği nedeniyle bazı olaylar çıktı. Evinin balkonunda mermi bulunan Belediye Başkanının oğlu çırılçıplak soyuldu ve ağaca bağlanarak dövüldü¹⁰⁷.

İşgal ve olaylar, İngiliz Fransız ortak politikasının sonuçlarıdır. İşgalin esaslarını belirleyen General Allenby planına göre işgalleri iki ordu beraber yapacak, mülki idare Fransızlara, askeri idare İngilizlere verilecekti. Allenby tarafından Adana Valiliğine atanan Fransız Albay Bremond'un ilk icraatı her ilçeye kaymakam müşaviri adıyla Fransız subaylar atamak ve jandarmanın kontrolünü bir Fransız subaya vermek oldu¹⁰⁸.

İşgaller hemen tüm Türkler tarafından nefretle karşılanırken; azınlıklar, özellikle Ermeniler, tarafından muhabbetle karşılanıyordu. Tasa, keder, sevinç ve ülkü'de birlik bir topluluğun halk olması için gereken temel şartlardan biri olarak kabul edilir. Bu birliğin ortadan kalkması ve aradaki fark, çok kan akmasına sebep olacaktı. 

2. Bölümde: Ermeni amaç ve istekleri, işgallere tepkiler, silahlı direniş ve sonuç.

Not: Kaynakça, yazının ikinci bölümü ile birlikte sunulacaktır.



Gümrük Uzmanı Kenan AKÇA tarafından yazılan, Türk Gümrük Tarife Cetveli'nde eşyanın sınıflandırılmasında başvuru kaynağı niteliğinde olan ve eşya resimleri ile desteklenen kitap aşağıdaki konularda ayrıntılı bilgiler içermektedir.

Uluslararası eşya cetvellerinin tarihsel gelişimi, Armonize Sistem Nomanklatürü, Kombine Nomanklatür veTARIC.

Türk Gümrük Tarife Cetveli'nde eşyaların sınıflandırılması, sınıflandırma kaynakları, aksam ve parçaların sınıflandırılması, bilgisayar ve network (ağ) ekipmanlarının sınıflandırılması, bağlayıcı tarife bilgisi.

Dünya Gümrük Örgütü Armonize Sistem Komitesi'nin, Avrupa Birliği Komisyonu Tarife ve İstatistik Nomanklatürü Komitesi'nin ve başta bağlayıcı tarife bilgileri olmak üzere Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün eşyaların sınıflandırılmasına ilişkin tüm sınıflandırma kararları, tarifeye ilişkin uluslararası sözleşmeler, kanunlar, tebliğler, genelgeler.

Sınıflandırma konusunda uzmanlaşmaya yardımcı olacak türde eşyaların resimleri ile birlikte toplam 240 sorudan oluşan sınıflandırma alıştırmaları.

Kitap Ücreti: 25,00 YTL (Toplu siparişlerde indirim uygulanır.)

1 6 2 Gönderici / İhracatçı No

1 6 3 Formlar 4 Yükl. listeleri

11 İl'de 7 Şube ve 13 İrtibat Bürosu,

İstanbul Merkez (Ahl, Ambarlı, Erenköy, Haydarpaşa,

Halkalı, Tuzla deri serbest bölgesi),

Ankara, Antalya, Bursa (Gemlik), Eskişehir, İskenderun,

İzmir (Aliağa, Çeşme), İzmit (Gebze), Karadeniz Ereğli,

Mersin, Samsun

8 Gümrük Müşaviri

28 Gümrük Müşavir Yardımcısı

170 Kişilik Uzman Kadro

Kendi Kurye Şirketi

Kendi Sigorta Şirketi

Kendi Tercüme Şirketi

K-Q TSE-ISO-EN 9000 Kalite Yönetim Sistemi Belgesi

ile

Teknolojiyi müşterilerimizin hizmetine sunmak için bu alandaki

tüm yenilikleri kullanarak,

Bilgiyi en iyi şekilde ve doğru olarak kullanarak, sorun üretmek

yerine, çözüm üreterek hep daha iyiyi yakalamak uğruna

kendimiz ile yarışarak,

İlk defasında olduğu gibi her defada hatadan arınmış ve zamanı

en tasarruflu biçimde kullanarak,

Türkiye'nin tüm gümrük noktalarında

-İthalat,

-İhracat,

-Antrepo,

-Transit/Aktarma,

-D.İ.İ. Belgesi ve tüm Dış Ticaret İşlemleri Danışmanlığın'da

kaliteli işgücü sunuyor ve hizmet üretiyoruz.


GÜLER®

Gümrük Müşavirliği Ltd.Şti.

Tülin Caddesi Kültür Sokak Durakoğulları İş Merkezi

No; 11 Kat; 2-3 Zümrütevler - Maltepe - İSTANBUL

Telefon ; +90 (216) 589 05 55 (pbx)

Faks ; +90 (216) 589 05 15 - 16

info@gulergumruk.com

www.gulergumruk.com

51 Öngörülen gümrük idareleri

C HAREKET GÜMRÜK İDARESİ