



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

# GÜMRÜKTE UZMAN GÖRÜŞ

YIL: 9 • SAYI: 27 • Ekim - Aralık 2010

- HIZLI-KARGO TAŞIMACILIĞI
- YETKİLENDİRİLMİŞ YÜKÜMLÜ STATÜSÜNÜN TIR SİSTEMİNDE UYGULANABİLİRLİĞİ
- NAKİT KONTROLLERİ-İ
- İHRACATÇIMIZIN MUHAKKAK BİLMESİ GEREKEN AB'NİN YENİ DÜZENLEMESİ: ENS VEYA GİRİŞ ÖZET BEYAN VE PRATİK UYGULAMASI
- ULUSLARARASI TİCARETİN TEMEL AKTÖRLERİ – DTÖ
- 1 SERİ NO.LU GÜMRÜK GENEL TEBLİĞİ (TIR-İŞLEMLERİ) İLE GETİRİLEN YENİLİKLER
- ÇOKMODLU TAŞIMACILIK VE TÜRKİYE'DE ULUSLARARASI RO-RO TAŞIMACILIĞI
- 30 SORUDA İHALELİ SATIŞ YÖNTEMİ İLE TASFİYE
- DIŞ TİCARET İSTATİSTİKLERİNE GENEL BAKIŞ DÖNEM: OCAK-ARALIK 2010

# DOST, kazanmaktır.



**DOST**   
Gümrük Müşavirliği ve Lojistik Hizmetler A.Ş.

DOST Gümrük Müşavirliği ve Lojistik Hizmetler A.Ş.

Rasimpasha Mah. Nüzhet Efendi Sok. No : 52 Kadıköy / İstanbul / Turkey T : +90 216 418 67 83 F : +90 216 418 91 58 www.dostgumrukleme.com.tr



**GİB**  
Gümrük Müşavirliği

**DÜNYAYI  
DOLAŞAN  
HİZMET**

GİB Gümrük Müşavirliği ve Lojistik Hizmetler A.Ş.

Mevlana Cad. No: 87 Kat.2 34015 Zeytinburnu / İSTANBUL / TÜRKİYE T: +90 212 415 66 47 F: +90 212 414 02 06 www.gib.com.tr

## GÜMRÜKTE UZMAN GÖRÜŞ

GÜNCEL GÜMRÜK VE DIŞ TİCARET DERGİSİ

**YIL: 9**

**SAYI: 27**

**Ekim-Aralık 2010**

### SAHİBİ:

Gümrük Uzmanları Derneği Adına  
Yönetim Kurulu Başkanı  
A. Kadir ÖZGEN

### SORUMLU YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ:

A. Ercan İLGÜZ

### YAYIN KURULU:

Işıl Emine AVCI  
Sinan AKYÜZ  
Sibel BAVLI  
Emine Sultan ÇAPAR  
Emine Bilgehan DAĞKIRAN  
Murat EKER  
Seda SALMAN

### REKLAM YÖNETMENİ:

Serkan AYYILDIZ

### GÜMRÜK UZMANLARI DERNEĞİ YÖNETİM KURULU:

A. Kadir ÖZGEN  
A. Ercan İLGÜZ  
Serdar AY  
Mustafa GÖKÇEOĞLU  
Osman KURT

### YÖNETİM ADRESİ:

Yüksel Cad. No: 46 Kat: 4  
Kızılay / ANKARA  
Tel: (312) 306 84 44  
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 TL'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 Görüşün Tasarımı ve Basımı  
Başak Matbaacılık ve Tanıtım Hiz. Ltd. Şti.  
tarafından gerçekleştirilmiştir.  
Anadolu Bulvarı Meka Plaza No: 5/15  
Gimat / Yenimahalle - ANKARA  
Tel: 0 312 397 16 17 • Faks: 0 312 397 03 07  
basaktanitim@gmail.com

Copyright © 2002-2011 Gümrük Uzmanları  
Derneği Her hakkı saklıdır. Yaygın süreli yayını.  
Üç Ayda bir yayınlanır.  
Dergi'de yayımlanan yazılardaki görüşler  
yazarlarına aittir.

# İÇİNDEKİLER

2

**YÖNETİM KURULU**

5

**EDİTÖRDEN**

6

**HIZLI KARGO TAŞIMACILIĞI**

A. Kadir ÖZGEN

17

**YETKİLENDİRİLMİŞ YÜKÜMLÜ  
STATÜSÜNÜN TIR SİSTEMİNDE  
UYGULANABİLİRLİĞİ**

Demet EROL GÜZELOĞLU

26

**NAKİT KONTROLLERİ-I**

Hatice Nigar KARAHİSAR

36

**İHRACATÇIMIZIN MUHAKKAK BİLMESİ  
GEREKEN AB'NİN YENİ DÜZENLEMESİ:  
ENS VEYA GİRİŞ ÖZET BEYAN VE  
PRATİK UYGULAMASI**

Umut AKABAY

44

**ULUSLARARASI TİCARETİN  
TEMEL AKTÖRLERİ – DTÖ**

S. Boğaç KANADLI

55

**1 SERİ NO.LU GÜMRÜK GENEL TEBLİĞİ  
(TIR İŞLEMLERİ) İLE GETİRİLEN YENİLİKLER**

Ahmet Özkan KIZILCIK  
Hamit BOZTEPE

60

**ÇOKMODLU TAŞIMACILIK VE TÜRKİYE'DE  
ULUSLARARASI RO-RO TAŞIMACILIĞI**

Emine Sultan ÇAPAR

70

**30 SORUDA İHALELİ  
SATIŞ YÖNTEMİ İLE TASFİYE**

Kamuran BÜYÜKKOL

75

**DIŞ TİCARET İSTATİSTİKLERİNE  
GENEL BAKIŞ DÖNEM: OCAK-ARALIK 2010**

Hakan DALÇIK

# YÖNETİM KURULUNDAN



*Gümrükte Uzman Görüş Dergisi'nin yeni sayısı ile okurlarımız ile buluşuyor olmanın mutluluğunu yaşıyoruz. Gümrük Müsteşarlığı merkez teşkilatında görev yapan gümrük uzmanları olarak, geçen 15 yıllık süre içerisinde gerek mesleğe giriş öncesi aldığımız eğitim, yabancı dil bilgisi ve gerekse Müsteşarlık'ta çalışma sonucu edindiğimiz mesleki bilgi ve görgü sonucunda kurumumuzu yurt içi ve yurt dışında temsil etme, gerekli mevzuat düzenlemelerini yapma, Müsteşarlığa intikal eden sorunlar için çözüm üretme, mevzuata ilişkin bilgilendirme yapma, uzmanlık alanlarıyla ilgili rapor hazırlama, yine uzmanlık alanlarında eğitim verme gibi bir çok görevi başarıyla yerine getirdiğimizi ve Müsteşarlığımıza gerek hizmet kalitesi gerekse imaj olarak diğer meslek grupları ile birlikte çok önemli katkı sağladığımızı düşünmekteyim.*

*Gerek Müsteşarlık çalışanları gerekse Müsteşarlık dışında gümrük ve dış ticaret konularında çalışan kamu ve özel sektör aktörleri ile bilgi alış verişinde bulunma, görüş ve değerlendirmelerimizi aktarmanın bir unsuru olarak Dergimiz önemli bir işlev görmektedir. Bu nedenle Dergimizin meslek mensuplarımız kadar diğer tüm okurlarımızın da bilgi ve değerlendirmelerini paylaşmalarına açık olduğunu bildirmek isterim.*

*Gümrük uzmanlarının görevlerini en iyi şekilde yerine getirmeleri için mesleki bilgi ve deneyimlerini artırmaları önemli olmakla birlikte, çalışma usul ve esasları ile özlük haklarının mevcut mevzuata ve hakkaniyete uygun olarak ortaya konmasının önemi de yadsınamayacak bir gerçektir. Bu vesile ile iki hususa değinmek istiyorum.*

*İlk olarak, teşkilat yasa tasarıma ilişkin alt komisyon çalışması tamamlanmış olup, Plan ve Bütçe Komisyonu gündemine alınmış bulunmaktadır. Başbakanlığa bağlı bir Müsteşarlık olarak örgütlenmiş olmamıza karşın, gümrük uzmanları olarak geçen 15 yıllık süreçte Başbakanlığa bağlı diğer Müsteşarlıklarda görev yapan uzmanların özlük hakları yönünden sürekli gerisinde kaldık. Bu durum çalışma şevk ve motivasyonunu olumsuz etkileyerek çalışma verimini düşürdüğü gibi göreve başlayan uzmanların yaklaşık yarıya yakınının diğer kurumlara geçmesine neden olarak Müsteşarlık için de bir kan kaybına yol açmıştır. Özlük haklarımızın Başbakanlığa bağlı diğer uzmanlar ile eşitlenmesi ve belirtilen olumsuzlukların önüne geçilmesi için teşkilat yasamız önemli bir fırsat olarak görülmüştür. Bu nedenle, Gümrük Uzmanları Derneği olarak teşkilat yasası tasarisının alt komisyonunda görüşülmesi esnasında hazır bulunduk ve özlük haklarımız itibariyle talep ettiğimiz hususları içeren önergemizi alt komisyonun takdirlerine sunduk. Komisyon tarafından, talep ettiğimiz hususlar haklı ve olması gereken düzenlemeler olarak takdir gördü ve önergemiz kabul edildi.*



İlgili kanun, yönetmelik, karar ve talimatları doğru bir şekilde uygulamak zorunda oldukları talimatlandırılmıştır.

Gümrükler Genel Müdürlüğü'nde söz konusu Yönetmelik hükümleri uygulanmasına karşın, Müsteşarlığın gümrük uzman ve uzman yardımcısı çalıştırılan diğer Genel Müdürlüklerinde Yönetmelik hükümlerinin uygulanmadığı, uzman ve uzman yardımcılarının taleplerine karşın Şube Müdürleri ile çalıştırılma yönünde inisiyatif kullanıldığı görülmektedir.

Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün uygulaması karşısında Gümrük Yöneticileri Derneği'nin açmış olduğu davaya karşılık, Ankara 15. İdare Mahkemesi'nin 20.10.2010 tarihli, Esas No: 2009/527, Karar No: 2010/1223 Kararında, "...gümrük uzmanlarının çalışmaları ve görevleri ile ilgili olarak bir kısım değişiklikler yapılmak suretiyle uzman ve uzman yardımcılarının doğrudan daire başkanına bağlı olarak çalışmalarına yönelik düzenlemelerde hukuka ve mevzuata aykırılık görülmemiştir." denilerek, 09.03.2009 tarihli işlem yönünden davanın reddine karar verilmiştir.

Şube Müdürü veya Şube Müdürü Görevlisinin bir gümrük uzmanının veya gümrük uzman yardımcısının amiri olarak atanması, Gümrük Müsteşarlığı Gümrük Uzmanı ve Gümrük Uzman Yardımcıları Sınavı ile Yetişme ve Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik, Gümrük Müsteşarlığı Sicil Amirleri Yönetmeliği, Gümrük Müsteşarlığı Disiplin Amirleri Yönetmeliği ve Gümrük Müsteşarlığı Personeli Görevde Yükselme ve Unvan Değişikliği Yönetmeliği hükümlerine aykırılık teşkil etmektedir.

Bahsi geçen Yönetmelik hükümlerinin uygulanmaması uzman ve uzman yardımcılarının çalışma motivasyonlarının ve kurum aidiyetlerinin azalmasına neden olduğu gibi, mevzuat hükümleri çerçevesinde çalışma iradesi gösterenler için de durum kişisel sorun haline almaya başlamıştır. Yani, mevzuat hükümlerinin doğru uygulanmasını talep etmek, bunu talep edenler için kişisel mücadelelerini gerektiren ve haksız tepkilere ve baskılara maruz kalmalarına neden olan bir sorun olarak geri dönmüştür.

Bu çerçevede, Müsteşarlığımızın bütün genel müdürlüklerinde çalışan gümrük uzman ve uzman yardımcılarının aynı çalışma usul ve esaslarına tabi tutulmalarının sağlanması, bu anlamda genel müdürlükler arasındaki uygulama farklılıklarının giderilmesi; ayrıca uzman ve uzman yardımcılarının çalışma motivasyonlarının yükseltilmesi, hakkaniyet ve eşitlik duygusunun güçlendirilerek kuruma aidiyetlerinin artırılmasının sağlanması amacıyla, yukarıda bahsi geçen Yönetmelik hükümlerinin Gümrükler Genel Müdürlüğü'nde olduğu gibi diğer genel müdürlüklerde de doğru bir şekilde uygulanmasının sağlanması gerektiği ve 2010/2 sayılı Genelge'nin de bunu zorunlu kıldığı düşünülmektedir.

Tüm isteğimiz, daha mutlu, daha huzurlu ve daha verimli bir çalışma ortamında kurumumuz ve güzel Ülkemiz için yapabileceklerimizin en iyisini yapmaktır.

Bir sonraki sayımızda görüşmek dileğiyle...

A. Kadir ÖZGEN  
Gümrük Uzmanları Derneği Başkanı

# EDİTÖRDEN



Değerli Meslektaşlarım,

Gümrük ve dış ticaret dünyasında gündem oluşturan “Gümrükte Uzman Görüş” dergisinin 27 nci sayısını sizlerle paylaşmanın sevinci içerisindeyiz.

Gümrük Müsteşarlığında görev yapan gümrük uzmanları, edindiği mesleki bilgi ve görgü, yurt içi ve yurt dışında ülkemizi temsil etmenin verdiği gurur ve tecrübe ile 15 yıldır Müsteşarlığın gerek mevzuat düzenlemelerini yapma, gerekse bu mevzuat düzenlemelerine ilişkin eğitim verme görevlerini başarıyla yerine getirirken bir taraftan da Gümrük Uzmanları Derneğinin resmi yayın organı “Gümrükte Uzman Görüş” dergisi ile Müsteşarlık dışındaki gümrük ve dış ticaret erbabı ile bilgi ve deneyimlerini paylaşmaktadır.

Bu kapsamda; dergimizin bu sayısında gümrük ve dış ticaret sektörünün gündeminde önemli yer alan bazı konulara ilişkin meslektaşlarımızın çeşitli görüş ve tespitlerine dergimizin bu sayısında yer verilmiştir.

Öncelikle, dergimizde Derneğimiz Başkanı **Gümrük Uzmanı A. Kadir ÖZGEN** tarafından hazırlanan “**Hızlı Kargo Taşımacılığı**”na ilişkin makaleye yer verilmiştir. Özellikle numunelerin ve şahsi kullanıma mahsus gönderilerin hızlı bir şekilde alıcısına ulaştırılması ve küçük işletmeler için de ürettikleri ürünü hızlı bir şekilde ve azaltılmış bürokratik işlemlerle ihraç etmelerinin önemli olduğu göz önünde bulundurulduğunda “Hızlı Kargo Taşımacılığı”na ilişkin bu makalenin ilgililer açısından yararlı bilgiler içerdiği görülecektir.

Yine bu sayımızda, **Gümrük Uzmanı Demet EROL GÜZELOĞLU** tarafından “**Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsünün TIR Sisteminde Uygulanabilirliği**” konusunda görüş ve değerlendirmeleri bulunmakta, **Gümrük Uzmanı Umut AKABAY** tarafından ise “**ENS veya Giriş Özet Beyan ve Pratik Uygulaması**” konusunda ihracatçularımıza yararlı bilgiler verilmektedir.

Bu sayımızda ayrıca, **Gümrük Uzmanı Hatice Nigar KARAHİSAR**’ın “**Nakit Kontrolleri**” konulu, **Gümrük Uzmanı S. Boğaç KANADLI**’nın “**Dünya Ticaret Örgütü**” ile ilgili bilgilendirme çalışmasına, **Gümrük Uzmanı Ahmet Özkan KIZILCIK** ile **Gümrük Uzman Yrd. Hamit BOZTEPE**’nin “**1 Seri Nolu Gümrük Genel Tebliği (TIR İşlemleri) ile Getirilen Yenililikler**” konulu, **Gümrük Uzmanı Emine Sultan ÇAPAR**’ın “**Çokmodlu Taşımacılık ve Türkiye’de Uluslararası Ro-Ro Taşımacılığı**” konulu, **Gümrük Uzman Yrd. Kamuran BÜYÜKKOL**’un “**30 Soruda İhaleli Satış Yöntemi ile Tasfiye**” konulu makalelerine de yer veriyoruz.

Diğer taraftan, bu sayıdan itibaren, Dergimizde, **Gümrük Uzmanı Hakan DALÇIK** tarafından hazırlanan “**Dış Ticaret İstatistiklerine Genel Bir Bakış**” adı altında bir bölümümüz de olacak...

Şahsım ve yayın kurulunda yer alan kıymetli çalışma arkadaşlarımla derneğimiz adına tüm meslektaşlarımızı bilgi ve deneyimlerini “Gümrükte Uzman Görüş Dergisi”nde paylaşmalarını bekliyoruz.

A. Ercan İLGÜZ  
Editör



## HIZLI KARGO TAŞIMACILIĞI



A. Kadir ÖZGEN

Gümrük Uzmanı  
aozgen@gumruk.gov.tr

Elektronik ticaretin gittikçe artan şekilde kullanım alanı bulması ve uluslararası ticarete özellikle numune ve modellerin hızlı bir şekilde gönderiminin önem arz etmesi, ayrıca özellikle küçük imalatçılar için ürettikleri ürünü düşük maliyetle ve daha az bürokratik işlemle hızlı bir şekilde ihraç etmelerinin sağlanmasının ihracatı teşvik edici bir unsur olduğu dikkate alındığında, hızlı kargo yoluyla taşımacılık da buna paralel olarak daha fazla kullanılmaktadır. Bu çerçevede, Gümrük İdaresi de ticareti kolaylaştırma ve güvenli kılma politikası doğrultusunda havayolu ile hızlı kargo ve posta taşımacılığı için birtakım düzenlemeler getirmiştir.

Bu çalışmada, hızlı kargo taşımacılığı kapsamında gelen ve giden gönderilerin gümrük işlemlerinin kolaylaştırılmasına yönelik mevcut uygulama ile önümüzdeki günlerde uygulanmasına başlanacak olan yeni düzenlemelere ilişkin bilgi ve değerlendirmelere yer verilmiştir.

### Mevcut Uygulama

Hava yolu ile gelen/giden hızlı kargo kapsamı gönderilere ilişkin olarak basitleştirilmiş usul kapsamında gerçekleştirilen gümrük işlemleri, 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 10 ve 71'inci maddeleri ile Gümrük Yönetmeliği'nin 147'nci maddesinin ikinci fıkrasının (i) bendi hükmü çerçevesinde 11.10.2002 tarihli ve 24903 sayılı



Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 20 Seri No'lu Gümrük Genel Tebliği (Gümrük İşlemleri) çerçevesinde yürütülmektedir.

İlgili gümrük idaresince, Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından verilen hava yoluyla kargo taşımacılığına ilişkin yetki belgesine sahip firmalardan 20 Seri No'lu Gümrük Genel Tebliği'nin (Gümrük İşlemleri) 3'üncü maddesinde belirtilen koşulları

taşıyanlara anılan Tebliğ'de düzenlenen basitleştirilmiş usulden yararlanma izni verilmekte olup, Tebliğ'in 6'ncı maddesi uyarınca söz konusu firmadan, gümrük işlemleri takip edilecek ithalata ilişkin sonradan yapılacak kontroller sonucunda doğabilecek kamu alacağının garanti edilmesi amacıyla, teminat alınmaktadır.

Bu firmalar, Tebliğin 5/g maddesinde belirtilen ticarî mahiyet arz etmeyen ve gümrük vergisinden muaf eşya ve küçük koliler için, basitleştirilmiş usulde beyanda bulunabilmektedir.

Basitleştirilmiş usulde işlem yapma iznine sahip hızlı kargo firmaları tarafından antrepolarına getirilen eşya ticarî nitelikte vergiye tâbi olanlar ve olmayanlar olarak ayrı ayrı tasnif edilerek gümrük kontrolüne sunulmaktadır.

Gümrük muayene memurlarınca, hızlı kargo gönderisi olarak gümrüğe sunulan eşyanın

**“ Basitleştirilmiş usulde işlem yapma iznine sahip hızlı kargo firmaları tarafından antrepolarına getirilen eşya ticarî nitelikte vergiye tâbi olanlar ve olmayanlar olarak ayrı ayrı tasnif edilerek gümrük kontrolüne sunulmaktadır. ”**

Tebliğin 5/g maddesinde belirtilen özellikleri taşıyıp taşımadığı kontrol edilmekte, bu özellikteki eşya ve küçük koliler alıcılarına teslim edilmek üzere gümrüklü alanı terk etmekte; ticarî mahiyette ve gümrük vergisine tâbi olduğu saptanan eşya ise normal usulde beyan edilmek üzere ayrılmakta ve söz konusu eşyanın geçici depolanan eşya statüsü devam etmektedir.

Tebliğ'in 5/b maddesi uyarınca, hızlı kargo taşı-

macılığı kapsamında gelen eşya ve küçük kolilerin teslimi ile giden eşya ve küçük kolilerin gönderilmesini takip eden ilk iş günü mesai bitimine kadar bu eşya ve küçük kolilere ait giriş ve çıkış belgesinin ve listelerin gümrük müdürlüğüne verilmesi gerekmektedir.

Bu kapsamda, Tebliğ'in 5/g maddesinde belirtilen ticarî mahiyet arz etmeyen ve gümrük vergisinden muaf eşya ve küçük koliler için, BİLGE sisteminde tek kalemden oluşan "DG" kodlu bir beyanname tescil edilmekte olup, her bir eşyanın cins, nevi, niteliği, miktar ve kıymeti, alıcı/gönderici adı ve adresinin yer aldığı bir liste ile bu eşyaya ilişkin faturalar söz konusu beyanname ekinde ibraz edilmektedir. Söz konusu eşya "Kurye Taşımacılığı Gönderileri" için oluşturulmuş 9800.00.00.00 GTİP'nunda sınıflandırılmaktadır.

Ticarî mahiyet arz eden ve vergiye tabi eşya ile gümrük vergisinden muaf olmakla beraber söz





konusu Tebliğ'in 5/(b) maddesi kapsamı dışında yer alan eşyanın gümrük işlemleri ise;

- Bağımsız çalışan anlaşmalı gümrük müşavirleri ya da müşavirlik şirketleri tarafından dolaylı temsil yoluyla ya da
- Eşyanın sahipleri ile bunlar adına hareket edenler tarafından doğrudan temsil yoluyla yapılmaktadır.

Gümrük müdürlüğüne hava yolu ile gelen hızlı kargo kapsamı gönderiler için hava yolu şirketi tarafından genel nitelikte bir "Hava İthalat Özet Beyan" tescil edilmektedir. Söz konusu beyanname kapsamı eşyanın taşıyıcısı hızlı kargo taşımacılığı kapsamında basitleştirilmiş usulde işlem yapma yetkisine sahip firmalardan biri olabildiği gibi hava yolu taşımacılığı yapan başka bir firma da olabilmektedir.

Söz konusu özet beyanın içinde, adına gelen hızlı kargo taşımacılığı gönderilerinin bir bölümünü 20 Seri No'lu Gümrük Genel Tebliği (Gümrük İşlemleri) çerçevesinde basitleştirilmiş usule tabi tutmak isteyen firmaya ait gönderilerin yer aldığı konteynerin tamamı için bir adet GRUP taşıma senedi oluşturulmaktadır.

Basitleştirilmiş usulde işlem yapma iznine sahip hızlı kargo firmasına ait gönderilerin yer aldığı konteyner için oluşturulan genel nitelikteki GRUP taşıma senedine ilişkin olarak BİLGE sistemine sadece ana konişmentoda yer alan kap adedi, kap cinsi, brüt ağırlık, gönderen ve gönderilen gibi bilgiler girilmekte ve eşyanın tanımına ilişkin kutuya "consolidated cargo", "karışık kargo", "kurye" gibi ifadeler yazılmaktadır.

BİLGE sistemine bu şekilde girişi yapılan ana taşıma senedi hızlı kargo firması veya temsilcisi tarafından (beyan sahibi sıfatıyla) verilen "GRUPAJ" türündeki ikinci bir özet beyanla parçalara bölünmektedir.

Söz konusu GRUPAJ özet beyanda ise muhtelif sayıda taşıma senedi yer almakla beraber, 20 Seri No'lu Gümrük Genel Tebliği (Gümrük İşlemleri) çerçevesinde basitleştirilmiş usule tabi tutulmak istenen gönderilerin tümü için yine tek bir taşıma senedi satırı açılmakta ve bu konişmentonun içerdiği eşyanın tanımına ilişkin kutuya yine "consolidated cargo", "karışık kargo", "kurye" gibi ifadeler yazılmaktadır. Söz konusu taşıma senedinin "gönderilen"i hızlı kargo firması olarak görünmektedir.

Anılan GRUPAJ özet beyanın kabul işleminin tamamlanması ile hava yolu şirketi tarafından verilmiş olan Hava İthalat Özet Beyanın içinde yer alan GRUP taşıma senedi ve özet beyanın kendisi kapanmakta ve daha sonra gerçekleştirilen tüm işlemler GRUPAJ özet beyan üzerinden yürütülmektedir. Ayrıca, Hava İthalat Özet Beyanı kapatan GRUPAJ özet beyanda "kurye" seçeneği işaretlendiğinden, daha sonra söz konusu GRUPAJ özet beyanı açan "DG" kodlu beyanname ve diğer beyannameler için BİLGE sisteminde kap ve ağırlık kontrolü yapılmamaktadır.

GRUPAJ özet beyanın onaylanmasının ardından GRUPAJ özet beyan ile beyan edilen eşya hızlı kargo firması tarafından -uçak konteyneri ile- gümrük müdürlüğüne bağlı antreposuna nakledilmekte ve burada açılarak vergiye tabi olanlar ve olmayanlar şeklinde ayrı ayrı tasnif edilmektedir.



Ticari mahiyet arz etmeyen ve vergiye tabi olmayan gönderiler, gümrük muayene memurunca koli üzerinde yer alan bilgiler ve gerekli görüldüğünde koli açılarak eşyanın kendisi kontrol edilmek suretiyle, eşyanın ticari mahiyette ve vergiye tabi olmadığına teyit edilmesinin ardından, adrese teslim edilmek üzere, gümrüklü alanı terk etmektedir. Muayene sonucunda ticari nitelikte ve vergiye tabi olduğu tespit edilen gönderilerin, normal usulde beyana tabi tutulmak üzere, başlangıçta ayrılan vergiye tabi diğer gönderiler içerisinde dahil edilmesi gerekmektedir.

O gün içerisinde gelen ve 20 Seri No'lu Gümrük Genel Tebliği (Gümrük İşlemleri) çerçevesinde basitleştirilmiş usule tabi tutulacak ticari mahiyet arz etmeyen ve gümrük vergisinden muaf eşyanın tümü için BİLGE sisteminde "DG" kodlu bir beyanname düzenlenmekte, her bir eşyaya ilişkin cins, nevi, kıymet, alıcı, vb. hususların yer aldığı ayrıntılı eşya listesi ile bu eşyaya ilişkin faturalar söz konusu "DG" kodlu beyanname ekinde, eşyanın gelişini/gönderilişini müteakip ilk iş günü mesai bitimine kadar, gümrük idaresine ibraz edilmektedir. Bahsi geçen "DG" kodlu beyanname tek kalemden oluşmakta ve anılan eşya "Kurye Taşımacılığı Gönderileri" için oluşturulmuş 9800.00.00.00.00 GTİP'nunda sınıflandırılmaktadır.

**“ O gün içerisinde gelen ve 20 Seri No'lu Gümrük Genel Tebliği (Gümrük İşlemleri) çerçevesinde basitleştirilmiş usule tabi tutulacak ticari mahiyet arz etmeyen ve gümrük vergisinden muaf eşyanın tümü için BİLGE sisteminde "DG" kodlu bir beyanname düzenlenmekte. ”**

Ticari mahiyet arz eden ve vergiye tabi eşya ile gümrük vergisinden muaf olmakla beraber söz konusu Tebliğ'in 5/(b) maddesi kapsamı dışında yer alan eşyanın gümrük işlemleri ise; bağımsız çalışan anlaşmalı gümrük müşavirleri ya da müşavirlik şirketleri tarafından dolaylı temsil yoluyla ya da eşyanın sahipleri ile bunlar adına hareket edenler tarafından doğrudan temsil yoluyla yapılmaktadır.

20 Seri No'lu Gümrük Genel Tebliği (Gümrük İşlemleri) çerçevesinde basitleştirilmiş usule tabi tutulan her bir hızlı kargo gönderisine ilişkin bilgiler "DG" kodlu tamamlayıcı beyanın ekinde ibraz edilen eşya listesinde yer almaktadır ve söz konusu liste kağıt ortamında verilmekte, elektronik ortamda kaydı mümkün bulunmaktadır. BİLGE sisteminde, söz konusu gönderilerin tümünün tek bir taşıma senedi ile ifade edilmesi nedeniyle bunların sistem tarafından değerlendirilmesi ve takibi mümkün bulunmamaktadır. Yoğun işlem hacmi göz önüne alındığında tamamlayıcı beyana eklenen, kağıt ortamındaki listelerden manuel olarak kontrol yapılması da imkansız hale gelmektedir.

Hızlı kargo firmaları, bünyelerinde bordrolu gümrük müşaviri istihdam edip eşyanın gümrük işlemlerini bu müşavirlere takip ettirseler de, kendileri her zaman doğrudan temsilci olarak hareket ettiklerinden, yaptıkları bu işlem-



lerden dolayı hiçbir şekilde sorumlu tutulamamaktadırlar.

Bu itibarla, hızlı kargo taşımacılığında basitleştirilmiş usul kapsamında işlem yapma izninin iptalini düzenleyen 20 Seri No'lu Gümrük Genel Tebliği (Gümrük İşlemleri)'nin 7'inci maddesinin uygulanabilirliği bulunmamaktadır.

Bununla birlikte, hızlı kargo firmalarınca düzenlenen beyannameler, doğrudan temsile uygun olarak da düzenlenmemektedir. Nitekim, beyannamenin alıcı sütununa eşyayı ithal eden alıcı firma değil eşyayı taşıyan hızlı kargo firması yazılmaktadır.

Mevcut durumda usulsüz beyanlar bakımından idare beyan sahibi olarak hızlı kargo firmalarını muhatap kabul ederek, bu firmaların sorumluluğuna gitmek istemesi durumunda hızlı kargo firmaları kendilerinin doğrudan temsil yoluyla gümrük işlemlerini takip ettiklerini, dolaylı temsil yoluyla iş takibi yapmadıklarını, bu yetkinin münhasıran bağımsız çalışan gümrük müşavirlerine ve müşavirlik şirketlerine ait olduğunu ileri sürerek; doğrudan temsilin gereği olarak temsil edenin hiçbir sorumluluğunun bulunmadığını, bütün sorumluluğun temsil olunana ait olduğunu ileri sürmektedirler ve bu nedenle hem gelen giden eşyanın elektronik ortamda takibinin yapılamaması hem de hızlı kargo firmalarının DG kodlu beyanname ile yaptıkları beyandan sorumlu olmamaları nedeniyle, 20 Seri No'lu Tebliğ'in çizdiği alanın dışında gümrük vergisine ve standardizasyon denetimine tabi olabilecek veya ticarete konu olabilecek gönderilerin bu yolla yurda sokulması mümkün olabilmektedir.

## Dünya Gümrük Örgütü Direktifleri

Hava taşımacılığındaki hızlı büyüme ve buna bağlı olarak hızlı kargo firmalarınca dile getirilen sorunlar, 1986'da Gümrük İşbirliği Konseyini (CCC), bu kapsamdaki gönderilerin hemen teslimi konusunda bir çalışma yapmaya itmiş; bu çalışma neticesinde, Gümrük İşbirliği Konseyince, üye birtakım ülke gümrük idarelerinde başarıyla uygulanan ve diğer ülke gümrük idarelerinin kendi düzenlemelerinde esas teşkil eden birtakım direktifler geliştirilmiştir. Söz konusu direktifler, her gümrük idaresine kendi gereklerine en uygun düşen kolaylaştırma derecesini seçmek üzere bir dizi olanak ve çözüm sunmaktadır. Direktifler, Dünya Gümrük Örgütü (WCO) tarafından 1994 yılında yayımlanmıştır.

Temel olarak bu ilkelerde, gümrük idarelerince öngörülen koşulların yerine getirilmesi ve söz konusu gönderiler ulaşmadan önce gümrük idarelerinin bu hususta bilgilendirilmesi (Özellikle taraflar arasında Elektronik Veri Değişimi (EDI) sayesinde, varıştan önce gümrük idaresinin gönderiye ilişkin bilgilendirilmesi kolaylaştırılmıştır.) kaydıyla hava yolu ile gelen bütün gönderilere gümrük idarelerince hızlı gümrükleme izninin verilebileceği kabul edilmiştir.

Direktifler, gerekli verilerin ve uygulanacak gümrük işlemlerinin belirlenmesinde gümrük idarelerine yardımcı olması için hızlı gümrükleme yapılmak üzere sunulan gönderilerin dört kategoriye ayrılmasını tavsiye etmektedir.

- 1. Kategori:** Ticari değeri olmayan ve hiçbir vergiye tabi olmayan mektup ve dokümanlar,
- 2. Kategori:** Düşük kıymetli ve vergiye tabi olmayan gönderiler,



- 3. Kategori:** Düşük kıymetli vergiye tabi gönderiler,
- 4. Kategori:** Yüksek kıymetli gönderiler,

Operatörlerce gönderilerin sevkiyatından önce veya gönderiler varmadan önce gümrük idarelerinin bilgi ve belge bazında haberdar edilmesi, uygun gümrükleme işlemlerinin uygulanabilmesini sağlamak üzere gönderilerin varıştan önce kategorilerinin doğru olarak belirlenmesi, daha fazla

inceleme gerektiren yüksek riskli gönderilerin tespit edilmesi, söz konusu gönderilere ilişkin bilgilerin işlenerek gönderilerin daha detaylı selektif belge kontrolü ve/veya fiziki muayene için önceden seçilebilmesi gümrük idarelerinin işlerini kolaylaştıracak ve operatörlere eşyasını gümrükten daha hızlı çekebilme imkanını sağlayacaktır.

Böylelikle, gönderiler gümrük idaresine varmadan önce mahreçten gelen bilgi ve e-belgeler elektronik ortamda gümrük sistemlerine aktarılacak ve modern risk analizlerine göre eşyanın gümrüğe tabi olanlar ve olmayanlar ayrımı sistemin EDI yoluyla vereceği cevaba göre sağlanacaktır.

### Yeni Uygulama

20 Seri No'lu Gümrük Genel Tebliği (Gümrük İşlemleri) hükümleri çerçevesinde gelen her bir

**“ Direktifler, gerekli verilerin ve uygulanacak gümrük işlemlerinin belirlenmesinde gümrük idarelerine yardımcı olması için hızlı gümrükleme yapılmak üzere sunulan gönderilerin dört kategoriye ayrılmasını tavsiye etmektedir. ”**

eşya için ayrı ayrı beyan yapılmadığından, gün içinde gelen tüm gönderiler tek bir liste halinde gümrüğe sunulduğundan ve bu listeler elektronik ortamda sisteme girilmediğinden, ayrıca eşya gelmeden önce gümrük idaresine bir ön beyanda bulunulmadığından, risk analizine dayalı bir kontrol yapılması, gönderici/alıcı/eşya bazında istatistik üretilmesi, bu kapsamda gelen gönderilerin mali boyutunun hesaplanması ve aynı eşyanın bu yolla geliş sıklığı ile aynı alı-

cıya gelen gönderi sayısının denetlenmesi ve ortaya çıkarılması mümkün bulunmamaktadır. Bu durumda, dünyada elektronik ticaretin gelişimine ve hızlı kargo sektöründeki ilerlemeye paralel olarak gümrük işlemlerinin hızlandırılması sağlanırken, sistemin suistimal edilerek ticari eşyanın da bu yolla yurda sokulması ve hem yurt içindeki üretici açısından rekabeti bozucu bir etki yaratması hem de vergi kaybına neden olmasının önüne tam olarak geçilmesi mümkün bulunmamaktadır.

Ancak, sistemin tüm bu zaafalarını ortadan kaldırmak üzere Dünya Gümrük Örgütü'nün yukarıda da belirtilen tavsiye kararları ile bazı başarılı dünya örneklerinin incelenmesi sonucunda 2009/15481 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'nın 126, 127 ve 128'inci maddelerine istinaden hazırlanan 1 Seri No'lu Gümrük Genel Tebliği (Posta ve Hızlı Kargo Taşımacılığı) ile söz konusu denetimi etkin bir şekilde sağlayacak hükümler getirilmiştir.



4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 5911 sayılı Kanun ile değişik 225'inci maddesinin birinci fıkrasında, posta yolu veya hızlı kargo taşımacılığı kapsamında gelen ya da gönderilen, miktarı ve değeri Bakanlar Kurulunca belirlenecek eşyanın gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutulması faaliyetlerinin takip edilip sonuçlandırılmasında, posta idaresi ya da hızlı kargo taşımacılığı yapan şirketlerin dolaylı temsilci olarak yetkili kılınabileceği hüküm altına alınmıştır.

Söz konusu Kanun maddesine istinaden, 2009/15481 sayılı Gümrük Kanununun Bazı Maddelerinin Uygulanması Hakkında Karar'ın 126, 127 ve 128'inci maddelerinde düzenleme yapılmıştır.

Buna göre, posta yolu ve hızlı kargo taşımacılığı kapsamında gelen ya da gönderilen miktarı brüt 30 kilogramı ve değeri 1.500 Avro'yu geçmeyen ihracat rejimine konu eşya ve aynı miktar ve değeri geçmeyen serbest dolaşıma giriş rejimine konu ticari miktar ve mahiyet arz etmeyen eşya ile numunelik eşya ve modellerin gümrük beyanı dahil tüm gümrük işlemleri-

**“ Posta yolu ve hızlı kargo taşımacılığı kapsamında gelen ya da gönderilen miktarı brüt 30 kilogramı ve değeri 1.500 Avro'yu geçmeyen ihracat rejimine konu eşya ve aynı miktar ve değeri geçmeyen serbest dolaşıma giriş rejimine konu ticari miktar ve mahiyet arz etmeyen eşya ile numunelik eşya ve modellerin gümrük beyanı dahil tüm gümrük işlemlerinin posta idaresi ile hızlı kargo taşımacılığı yapan şirketler tarafından dolaylı temsil yoluyla takip edilip sonuçlandırılacağı düzenlenmiştir. ”**

Tebliğ (Posta ve Hızlı Kargo Taşımacılığı) yayımlanarak yürürlüğe sokulmuştur.

Söz konusu Tebliğ kapsamında elektronik ticarete ilişkin beyan yapmak üzere oluşturulan programın tamamlanması ve testlerinin yapılması süreci bitene kadar gerekli yetkilendirme yapılmamış ve bu nedenle uygulamaya geçil-

nin posta idaresi ile hızlı kargo taşımacılığı yapan şirketler tarafından dolaylı temsil yoluyla takip edilip sonuçlandırılacağı düzenlenmiştir ve Gümrük Yönetmeliği'nin 561/2 maddesi uyarınca, bu işlem için vekaletname ibrazı aranmayacaktır.

Bu çerçevede, hızlı kargo taşımacılığı yapan şirketler ve Posta İdaresine 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 225'inci maddesinin birinci fıkrası uyarınca dolaylı temsil yetkisi tanınması ile 2009/15481 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'nın 126'ncı maddesinde belirtilen eşyanın gümrük beyanı dahil tüm gümrük işlemlerinin bu kişiler tarafından dolaylı temsil yoluyla takip edilip sonuçlandırılmasına ilişkin usul ve esasları belirlemek üzere, 28.01.2010 tarihli 27476 sayılı Resmi Gazete'de 1 Seri No'lu Gümrük Genel



memiş olup, makalemizin yayımlandığı tarihte uygulamaya geçilmiş olacağı öngörülmektedir.

Tebliğ kapsamında başlamak üzere olan yeni uygulama neler getirmektedir?

**1-** Tebliğin 4'üncü maddesinde belirtilen koşulları taşıdığı için yetkilendirilen hızlı kargo firmaları ile Posta İdaresi, 2009/15481 sayılı Karar'ın 126'ncı maddesinde kapsamı belirlenen eşyanın beyanını vekaletname ibrazı aranmaksızın dolaylı temsilci olarak yapabileceklerdir ve verilen hizmet karşılığında ilave ücret alamayacaklardır.

Bu yolla, özellikle 150-1.500 Avro arasında ticari nitelik arz etmeyen ve şahsi kullanım için gelen gönderilerin alıcılarına ulaştırılmasında karşılaşılan ve gümrük işlemlerinden kaynaklanan bürokratik maliyet ortadan kalkacaktır. Ticari niteliği olmayan şahsi kullanıma mahsus örneğin 200 Avro değerindeki bir gönderi için alıcısının gümrük müşaviri ile anlaşma yapmasına ya da gümrük idaresine gelmesine gerek kalmaksızın ve kargo firması ya da posta idaresine taşıma hizmeti karşılığı vereceği ücret dışında herhangi bir maliyete katlanmaksızın kapıdan kapıya teslimat yapılması mümkün olacaktır.

Yine küçük çapta olsa da ihracat yapmak isteyen ancak gümrük beyannamesi düzen-

**“ Hızlı kargo firmaları ile Posta İdaresi, 2009/15481 sayılı Karar'ın 126'ncı maddesinde kapsamı belirlenen eşyanın beyanını vekaletname ibrazı aranmaksızın dolaylı temsilci olarak yapabileceklerdir ve verilen hizmet karşılığında ilave ücret alamayacaklardır. ”**

lemek, gümrük müşaviri ile anlaşma yapmak, ihracatçı birliğine üyelik, aidat ödeme gibi bürokratik işlemler nedeniyle maliyeti elde edeceği karı geçtiği için bu ihracattan vazgeçen küçük işletmelerin 1.500 Avro'ya kadar yapacakları ihracatta, hızlı kargo firmaları ya da posta idaresi tarafından gönderi işletmenin tesisinden alınarak ihracat beyanı verilebilecek ve hem ihracatın maliyetini düşüreceği hem de bürokratik işlemler nede-

niyle ortaya çıkan zaman ve emek kaybını ortadan kaldıracığı için, ihracatçı için de bir teşvik unsuru olacaktır.

**2-** Operatör, yetki kapsamındaki gönderileri, özel olarak bu işlem için oluşturulan elektronik ticarete ilişkin beyan programı kullanılarak gümrük beyannamesi vermek suretiyle beyan edeceklerdir. Halihazırda gün içinde gelen/giden tüm gönderiler için DG kodlu beyanname ekinde liste vermek suretiyle yapılan beyan yerine, her gönderinin ayrı bir kalem olarak yer alacağı gümrük beyannamesi ile beyan yapılacaktır.

**3-** Gönderiler operatör (dolaylı temsil yetkisi verilen hızlı kargo firması ya da posta idaresi) tarafından dört kategoriye ayrılacaktır.

a) **Doküman:** Bu gönderiler için gümrük beyannamesinde asgari olarak alıcı, gönderici, eşya



cinsi, miktarı, brüt ağırlığı, rejim kodu bilgileri yer alacaktır.

b) Karar'ın 45'inci maddesinde belirtilen eşya: Bu eşya, bir kişiye posta ya da hızlı kargo taşımacılığı yoluyla gelen, gümrük kıymeti gönderim başına toplam 150 Avro'yu geçmeyen, ticari miktar ve mahiyette olmayan eşyadır. Bu gönderiler için gümrük beyannamesinde ilk kategori için aranılan bilgilere ilave olarak kıymet ve varsa sekizli tarife alt pozisyonuna ilişkin bilgi yer alacaktır.

c) Yetki kapsamında beyan edilebilecek diğer gönderiler: 150-1.500 Avro arasında serbest dolaşıma konu ticari miktar ve mahiyet arz etmeyen gönderiler ile 1.500 Avro'ya kadar ihracata konu gönderiler ve numunelik eşya ve modeller bu kapsamda beyan edileceklerdir. Bu gönderiler için gümrük beyannamesinde ilk iki kategori için aranılan bilgilere ilave olarak eşyanın sekizli tarife alt pozisyonu, menşe ve çıkış ülkesi bilgilerine yer verilecektir.

d) Yetki dışında kalan gönderiler: Bu gönderiler, operatör tarafından dolaylı temsil yetkisi kapsamında beyan edilemeyecektir.

**4-** Yetki kapsamındaki gönderiler risk analizine dayalı kontrol ve muayeneye tabi tutulacaklardır.

Öncelikle gönderilerin X-Ray kontrolü için geçici depolama yerlerinde X-Ray cihazının kullanılması zorunlu hale getirilmiştir. Yine her bir gönderiye ilişkin cins, kıymet, miktar ve gerekli görülecek diğer bilgilerin barkod okuyucusu tarafından okunacak şekilde gönderi üzerinde yer alması gerekmektedir. X-Ray ve barkod

okuyucu yoluyla yapılan kontrol dışında, risk analizine dayalı olarak gönderilerin muayene memuru tarafından da paketleri açılmak suretiyle muayenesi söz konusu olacaktır. Bu şekilde, yetki kapsamı dışında beyan edilen gönderilerin bu yola beyanının önüne geçilmesi mümkün olacaktır.

**5-** Gümrük idaresince yetki kapsamında ithalat ve ihracata konu edilen eşya ve adına işlem yapılan kişiye ilişkin istatistik veriler risk analizi kapsamında dikkate alınacaktır.

Bu sayede, gerçek ve tüzel kişilere gelen gönderiler, gerek eşya, gerekse alıcı ve gönderici bakımından istatistik değerdendirmeye tabi tutularak risk analizi yapılacak ve bu şekilde eşya, alıcı, gönderici bakımından hangi sıklıkta kargo taşımacılığına konu olduğu belirlenerek, aynı eşyanın belirli sıklıkta ve sayıda gelmesi, aynı alıcıya belli sıklıkta teslimat yapılması, bu yolla gelen eşyanın ticarete konu edilip edilmediği gibi durumların tespitinde gerekli önlemlerin alınması mümkün olabilecektir.

**6-** Operatör, yetki kapsamında yapacağı beyanda, gelen eşyada alıcı, gönderilen eşyada ise gönderici ile birlikte müteselsilen sorumlu olacak ve eşyanın cins ve tanımı ile değerinin doğru ve eksiksiz olarak beyan edilmesi operatörün sorumluluğunda bulunacaktır.

**7-** 2009/15481 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'nın 112'nci maddesi uyarınca, Karar'ın Beşinci Kısmı hükümlerinin uygulanmasında diğer mevzuattan kaynaklanan tahdidi ve takyidi hükümler dikkate alınmamaktadır. Yine, 1 Seri No'lu Tebliğ'in 18'inci maddesinin birinci fıkrası uyarınca, bu Tebliğ hükümlerinin uygulan-



masında Karar'ın 112'nci maddesi hükmü dikkate alınmaktadır.

Bu nedenle, Tebliğ ile verilen dolaylı temsil yetkisi konusu ticari miktar ve mahiyet arz etmeyen eşya için diğer mevzuattan kaynaklanan tahdidi ve takyidi hükümler dikkate alınmayacaktır.

Yine ihracatçı için sağlanan bir kolaylık olarak, yetki kapsamında yapılacak ihracatta ihracatçı birliği onayı da aranmayacaktır.

Özet olarak belirtmek gerekirse; yeni Tebliğ kapsamında uygulamaya geçilmesi ile birlikte, ön beyan ve risk analizi kapsamında yapılacak muayene daha etkin olacağından, firmalar müteselsil sorumluluk üstlenmeleri ve gümrük müşaviri istihdam etmeleri nedeniyle yapacakları beyanda daha dikkatli davranacaklarından, X-Ray kontrolü getirildiğinden, ayrıca alıcı/gönderici/eşya bazında istatistik üretilebileceğinden, mevcut uygulamada denetime ilişkin olarak karşılaşılan problemler ortadan kaldırılacak ve yetki kapsamı dışında bulunan 1.500 Avro üzerindeki eşya ile ticari eşyanın bu yolla yurda gelişinin önüne geçilebilecektir.

Diğer taraftan, her bir gönderi için elektronik ortamda beyanda bulunulacağından ve yapılacak beyanda alıcı, gönderici, eşya cinsi, miktarı, brüt ağırlığı, rejim kodu, kıymeti ve varsa sekizli tarife alt pozisyonuna ilişkin bilgiye

**“ Operatör, yetki kapsamında yapacağı beyanda, gelen eşyada alıcı, gönderilen eşyada ise gönderici ile birlikte müteselsilen sorumlu olacak ve eşyanın cins ve tanımı ile değerinin doğru ve eksiksiz olarak beyan edilmesi operatörün sorumluluğunda bulunacaktır. ”**

yer verileceğinden, aynı eşyanın ne kadar sıklıkla geldiği, aynı alıcıya hangi sıklıkta teslimat yapıldığı gibi bilgiler düzenli olarak kontrol edilebilecek ve eşyanın ticarete konu edilip edilmediğine ilişkin bir tespit yapılabilecektir. Yine bu sayede, gelen/giden gönderinin miktarı, mali boyutu ve türleri konusunda istatistik üretilebilecektir.

#### Sonuç

Uluslararası ticaretin ve özellikle elektronik tica-

retin günümüzde gelişimi dikkate alındığında, hızlı kargo yoluyla taşımacılık da gittikçe artan bir öneme kavuşmaktadır. Özellikle numunelerin ve şahsi kullanıma mahsus gönderilerin hızlı bir şekilde alıcısına ulaştırılması ve küçük işletmeler için de ürettikleri ürünü hızlı bir şekilde ve azaltılmış bürokratik işlemlerle ihraç etmeleri için önemli bir enstrüman olması nedeniyle hızlı kargo taşımacılığı gittikçe daha fazla kullanım alanı bulmaktadır. Burada, ticaretin kolaylaştırılması yanında güvenli kılınması da önem arz etmektedir.

Bu çerçevede, 1 Seri No'lu Gümrük Genel Tebliği (Posta ve Hızlı Kargo Taşımacılığı)'nde getirilen düzenleme ile, 1.500 Avro ve 30 kg.'a kadar eşya (serbest dolaşıma girişte ticari miktar ve mahiyet arz etmeyen eşya) ve numune ve modellerin hızlı kargo taşımacılığı yoluyla getirilip götürülmesinde beyanın basitleştiril-






mesi ve gümrük işlem ve formalitelerinin azaltılması nedeniyle işlemlerin hızlandırılması sağlandığı gibi, tüm gönderilerin gümrük beyannamesi ile beyan edilmesi, yapılacak beyanın risk analizi çerçevesinde kontrolüne imkan vermesi, X-Ray kontrolünün zorunlu hale getirilmesi, dolaylı temsilci olarak operatöre sorumluluk yüklenmiş olması sonucunda yetki kapsamı dışındaki gönderilerin özellikle ithalatta ticarete konu eşyanın bu yolla beyanının önüne geçilmesi için önemli bir adım atılmıştır.

Tebliğ ile getirilen düzenlemelerin yanı sıra, sistemin iyi bir şekilde işleminin sağlanabilmesi açısından; ticare-

**“ Özellikle numunelerin ve şahsi kullanıma mahsus gönderilerin hızlı bir şekilde alıcısına ulaştırılması ve küçük işletmeler için de ürettikleri ürünü hızlı bir şekilde ve azaltılmış bürokratik işlemlerle ihraç etmeleri için önemli bir enstrüman olması nedeniyle hızlı kargo taşımacılığı gittikçe daha fazla kullanım alanı bulmaktadır. ”**

meye esas alınması yönünde işlem tesisinin de gerekli olduğu düşünülmektedir. 

te konu edilmek üzere, özellikle diğer kurumların kontrol ve uygunluk değerlendirmesine tabi gönderilerin 150 Avro'nun altında kalacak şekilde birden fazla pakete bölünerek serbest dolaşıma sokulmasının önlenmesi açısından, alıcı/gönderici/eşya bazında düzenli istatistik değerlendirmesi yapılması, 2009/15481 sayılı Karar'ın 45'inci maddesinde yer alan "bir kişiye" ifadesinin "gerçek kişiye" olarak değiştirilmesi, aynı konşimento kapsamında aynı alıcıya gelen tüm gönderilerinin bir bütün olarak değerlendirilerek toplam kıymetlerinin değerlendir-



# YETKİLENDİRİLMİŞ YÜKÜMLÜ STATÜSÜNÜN TIR SİSTEMİNDE UYGULANABİLİRLİĞİ



Demet EROL GÜZELOĞLU

Gümrük Uzmanı  
demete@gumruk.gov.tr

Günümüzde gümrük idaresi eşyanın ekonomiye yasal ve süratli bir şekilde kazandırılması fonksiyonunu üstlenerek, klasik anlayıştan epeyce mesafe kateden çağdaş yaklaşımlar doğrultusunda yeni bir kimliğe kavuşmaktadır. Bu anlamda, gümrüğün görevleri arasına eklenen, sınırlarda güvenlik ve yasal ticaretin kolaylaştırılması gibi unsurlar gümrük idaresinin uluslararası ticaretin kolaylaştırılması ve hızlandırılması konusundaki önemini de artırmaktadır.

Gümrükten geçen eşyanın tümünün kontrolü; altyapı, personel ve sistem altyapısı unsurları dikkate alındığında mümkün ve rasyonel gözükmemektedir. O halde, akılcı bir yöntem

min kullanılması gereği hasıl oluyor ki, burada “tedarik zinciri güvenliği” kavramı karşımıza çıkıyor.

## TEDARİK ZİNCİRİ

Amerika Birleşik Devletlerine yapılan 11 Eylül saldırılarının gündeme getirdiği, gümrük idarelerinin yukarıda belirtilen fonksiyonu Dünya Gümrük Örgütünün SAFE Küresel Ticaretin Kolaylaştırılması ve Güvenliği Standartları Çerçevesi fikrinin doğmasına neden olmuştur. Bu fikir, gümrük idaresi, ticaret erbabı ve diğer kamu kurumları arasında işbirliği tesis ederek güvenli tedarik zinciri oluşturmak suretiyle eşyanın hızlı akışının sağlanması esasına dayanır.



“Uluslararası tedarik zincirinin güvenliği nedir?” sorusunun yanıtı, eşyanın, tesislerin, ekipmanın, bilginin ve personelin zarar, yıkım, hırsızlık, illegal erişim ve terörden korunması olacaktır.

İşte tam da burada “Yetkilendirilmiş Yükümlü” konsepti, ticaretin sorunsuz ve efektif işleyişinde ortaya çıkan çözüm önerilerinden biri olarak karşımızda durmaktadır. Yetkilendirilmiş Yükümlü uygulamasının en önemli amacı, uluslararası tedarik zincirinin güvenliğinin artırılmasıdır; bir başka deyişle, Yetkilendirilmiş Yükümlü tedarik zinciri güvenliğini sağlayan bir uygulamadır. DGÖ’nün SAFE Standartlar Çerçevesinin ana yapı taşlarından biri olan “Yetkilendirilmiş Yükümlü” bölümü Haziran 2006’da tamamlanmıştır.

DGÖ Standartlar Çerçevesinde yer alan Yetkilendirilmiş Yükümlü (AEO-Authorized Economic Operator) kavramı, ABD ve AB ile ticaret yapan ülkeleri de rekabetin korunması ve hızlı teslimatın yapılması açısından benzer yapıya yönleltmeye sevk etmiştir. Ülkemiz de SAFE Standartlar Çerçevesinin uygulanmasına ilişkin niyet mektubunu DGÖ’ye iletmiştir.

## **YETKİLENDİRİLMİŞ YÜKÜMLÜ UYGULAMASI**

Yetkilendirilmiş Yükümlü uygulaması, gümrük idaresi ile yükümlü arasında kuralları belirlenen bir tür ortaklıktır denilebilir. 21. yüzyılın ticaret dünyasında, ticaretin güvenliği ve basitleştirilmesinde kamu/özel sektör işbirliği ile daha da iyi hedeflere ulaşılabileceği noktasına gelinmiştir.

Yetkilendirilmiş Yükümlü statüsü, kurallara uygun hareket eden ticaret erbabına kolaylık

ve avantaj sağlamaktadır. Bu sistemde, gümrük idaresi nezdinde Yetkilendirilmiş Yükümlü statüsüne sahip firmaların kazanacakları avantajlar karşısında bir nevi gümrük idaresi gibi davranarak otokontrolünün yapılması da sağlanmaktadır. Burada amaç, güvenilir ticaret erbabına gümrük işlemlerinde ve güvenlik kontrollerinde kolaylık getirerek yasal ticaretin desteklenmesidir.

Ticaretin Kolaylaştırılması ve Güvenliğinin Sağlanmasına (SAFE) Yönelik Standartlar Çerçevesinde Yetkilendirilmiş Yükümlü şu şekilde tanımlanmıştır:

“Yetkilendirilmiş yükümlü, eşyanın uluslararası hareketinin bir parçası olan ve gümrük idareleri tarafından tüm işlemlerinin Dünya Gümrük Örgütünün belirlediği standartlar ya da arz zinciri güvenliği ile ilgili eş arz zinciri güvenlik standartlarına uygun olduğu onaylanan üreticiler, ithalatçılar, ihracatçılar, müşavirler, taşımacılar, liman ve antrepo işleticileri ve dağıtıcıları kapsar.”

Yetkilendirilmiş Yükümlü mevzuatı, 2913/92 sayılı Tüzükte (AB Gümrük Kodu) değişiklik yapan 648/2005 sayılı Avrupa Konseyi ve Parlamentosu Tüzüğü ile 2454/93 sayılı Komisyon Tüzüğüne (AB Gümrük Kodu Uygulama Hükümleri) değiştiren 1875/2006 sayılı Komisyon Tüzüğüne paralel olarak, 18/6/2009 tarih ve 5911 sayılı Kanun ile tadil edilen 4458 sayılı Gümrük Kanunu ile düzenlenmiştir.

Yetkilendirilmiş Yükümlü, bu mevzuat hükümlerine göre kontrol sistemleri, finansal yeterlilik ve kayıtların uygunluğu kriterlerini karşılayan güvenilir kişilerdir. Yetkilendirilmiş Yükümlü



uygulaması tüm tedarik zincirini kapsamakta olup; bu bağlamda nakliyeciler için de Yetkilendirilmiş Yükümlü statüsüne ilişkin sertifika verilebilecektir.

4458 sayılı Kanunun 5/A maddesinde, Müsteşarlığın gerektiğinde ilgili kurum ve kuruluşların görüşlerini de almak suretiyle Türkiye Gümrük Bölgesinde ekonomik faaliyette bulunan yerleşik kişilere ikinci fıkrada yer alan şartları taşımaları halinde Yetkilendirilmiş Yükümlü statüsü taniyacağı ve yetkilendirilmiş yükümlülerin, kolaylaştırılmış emniyet ve güvenlikle ilgili gümrük kontrollerinden veya gümrük mevzuatının öngördüğü basitleştirilmiş uygulamalardan faydalanacağı hükme bağlanmıştır.

Bu statünün tanınması için gereken şartlar;

- a) Gümrük Kanunu'nun 4 üncü maddesinde belirtilen sorumlulukların yerine getirilmesinde ciddi ihlallerde (son 3 yıl içinde) bulunmamak:** Bu ihlallerin kapsam ve niteliği Müsteşarlıkça belirlenecektir.
- b) Gümrük kontrollerinin doğru biçimde yapılabilmesine imkân veren ticari kayıtları düzenli bir şekilde tutma yeterliliğine sahip bulunmak:** Muhasebe sisteminin uygunluğu, kayıtlara kolay erişim, uygun idari yapı, arşiv düzeni, uygun bilişim sistemi gibi kriterlerin varlığı aranır.
- c) Müsteşarlıkça gerek görülen hallerde, mali yeterliliğe sahip olduğunu kanıtlamak:** İş konusu dikkate alınarak firmanın gümrük işlemlerini karşılayacak ölçüde mali yeterliliğinin (son 3 yıl içinde) bulunması aranır.

**d) Uygun emniyet ve güvenlik standartlarına sahip bulunmak:** Uygun inşaa, kontrol tedbirleri, uygun iş akışları, eğitim politikası.

Ayrıca, aşağıdaki hususlara ilişkin usul ve esasların yönetmelikle düzenleneceği hükme bağlanmıştır:

- a) Yetkilendirilmiş yükümlü statüsünün verilmesi,
- b) Basitleştirmelerden faydalanma izninin verilmesi,
- c) Bu statü ve izinlerin hangi gümrük idarelerince verileceğinin belirlenmesi,
- d) Risk yönetimi düzenlemeleri dikkate alınarak, emniyet ve güvenliğe ilişkin gümrük kontrollerinde tanınacak kolaylıkların türü ve kapsamının belirlenmesi,
- e) İlgili kurum ve kuruluşlardan gerektiğinde görüş alınması ve bilgi talebinde bulunulması,
- f) Yetkilendirilmiş yükümlü statüsünün geçici olarak geri alınması veya iptali.

Bu hususlar Gümrük Yönetmeliğinde (Md. 4-21) düzenlenmiş olmakla birlikte, yürürlükte uygulamaya yönelik esasları düzenleyen Tebliğ henüz yayınlanmamıştır.

Ayrıca, Gümrük Yönetmeliğinin 8'inci maddesinde, başvuru sahibi ya da temsilcisinin gümrük mevzuatını ihlal eder mahiyetteki faaliyetlerden dolayı hüküm giymiş olması halinde başvurunun kabul edilmeyeceği belirtilmiştir.

Ülkemizde henüz uygulamaya geçilmemiş olan ve Avrupa Birliği genelinde 01.01.2009 tarihinden bu yana yürütülen Yetkilendirilmiş Yükümlü uygulamasına göre, 3 çeşit sertifika bulunmaktadır.



YETKİLENDİRİLMİŞ YÜKÜMLÜ SERTİFİKASI TÜRÜ	FONKSİYONU	FAYDA
<b>C</b> -Yetkilendirilmiş Yükümlü Sertifikası- <b>Basitleştirilmiş Gümrük İşlemleri</b>	Eşyanın giriş ve çıkışında basitleştirilmiş usullerin uygulanmasını sağlar.	Zamandan tasarruf sağlar ve işlemlerdeki karmaşayı azaltır.
<b>S</b> -Yetkilendirilmiş Yükümlü Sertifikası- <b>Emniyet ve Güvenlik</b>	Yükümlünün risk puanını azaltır.	Eşyaya uygulanacak gümrük kontrollerinin azalmasını ve bundan doğan maliyetin ortadan kalkmasını sağlar.
<b>F</b> -Yetkilendirilmiş Yükümlü Sertifikası- <b>Basitleştirilmiş Gümrük İşlemleri &amp; Emniyet ve Güvenlik</b>		Yukarıda belirtilen tüm kolaylıklardan faydalanır.

İşlemlerin etkinliği artar. Eşyanın ekonomiye kazandırılması süreci hızlanır.

Yetkilendirilmiş Yükümlü sertifikasının geçerlilik süresi sınırsız olmakla birlikte, bu statüye dair koşulların artık karşılanmadığına dair geçerli bilgi ve göstergeler olması durumunda statü askıya alınır. Statüsü askıya alınan yetkilendirilmiş yükümlü tarafından karşılanması zorunlu olan koşulların yerine getirilmesi durumunda askıya alma işlemine son verilir. Ancak, bu konuda gerekli önlemlerin alınmaması veya yükümlünün kendi isteği üzerine statü iptal edilir.

Tüm bu bilgiler baz alındığında, eşyanın gümrükte bekleme zamanı, kontrollerinin tamamlanması maliyet unsurları olarak karşımıza çıkmaktadır ki; bu unsurların minimize edilmesi yükümlüye önemli bir maliyet avantajı sağlayacaktır.

Ayrıca, bu sertifikalara sahip olmak iş dünyasında birlikte çalışılabilirlik anlamında saygınlığın artmasını sağlar.

Bununla birlikte, belirtilen koşullar doğrultusunda firmaların mali, gümrük işlemlerine dair kredibilitate, altyapı vs. alanlarında yeterli olup

olmadığını tahlil edebilecek donanımlı personel ihtiyacı, ortaya çıkabilecek bir durum olabilir. Zira, yükümlülere bu statü verildikten sonra da denetimler yapılması gerekecektir.

## YETKİLENDİRİLMİŞ YÜKÜMLÜ STATÜSÜNÜN SAĞLADIĞI KOLAYLIKLAR

Gümrük Yönetmeliğinin ilgili hükümlerine göre Yetkilendirilmiş Yükümlü sertifikası sahipleri bu statü sayesinde aşağıda yer alan kolaylıklardan faydalanır:

Önceden de belirtildiği gibi, Yetkilendirilmiş Yükümlü sertifikasının süresi sınırsızdır. Ancak, gümrük idaresince kurallara uyulup uyulmadığını denetlenebilecektir.

## TAŞIMACININ TEDARİK ZİNCİRİNDEKİ SORUMLULUĞU

Taşımacı da arz zincirinin güvenliğinin sağlanmasında yer alan aktörler arasındadır. Buna göre, sadece ithalatçı, ihracatçı ve gümrük müşaviri değil, gümrük işlemlerine taraf olan herkes- taşımacı gibi- sadece kendi görev



	(C) SERTİFİKA	(S) SERTİFİKA	(F) SERTİFİKA
Eksik beyan usulü (SDG <sup>1</sup> , İhracat Rejimi)	EVET	x	EVET
Eşyanın kayıt yoluyla rejime giriş usulü <sup>2</sup> (SDG, İhracat, Antrepo Rejimi)	EVET	x	EVET
Ertelenmiş kontrol <sup>3</sup>	EVET	x	EVET
Fiziki ve belge kontrollerinde azalma olması	EVET	EVET	EVET
Fiziki kontrol durumunda öncelik ve kontrollerin özel bir yerde yapılmasını isteme hakkı (gümrükçe güvenli bulunması kaydıyla)	EVET	EVET	EVET
Ön bildirim <sup>4</sup>	x	EVET	EVET
Özet beyan için azaltılmış veri	x	EVET	EVET

<sup>1</sup> Serbest dolaşıma giriş rejimi

<sup>2</sup> Eşyanın gümrüklü sahaya gelmeden gümrük idaresince uygun görülen veya yükümlünün kendi tesisinde kayıt yoluyla gümrük işlemlerinin yapılmasıdır.

<sup>3</sup> Belge kontrolü veya muayenesi yapılmayan eşyanın teslim edilmesi; teslim sonrasında belge kontrolü sonucunda farklılık varsa eşyanın bulunduğu yerde muayenesinin yapılmasıdır.

<sup>4</sup> Eşyanın giriş/çıkışından önce gümrük idaresince risk değerlendirilmesi neticesinde fiziki kontrol yapılacağına karar verilmesi durumunda bunun (kontrol ile ilgili bir sakınca içermemesi halinde) yükümlüye bildirilmesidir.

alanı içerisinde kalmak kaydıyla, Yetkilendirilmiş Yükümlü statüsü alabilecek; yani, gümrük işlemleriyle iştigal eden her kişi sadece kendi görev alanıyla sınırlı olmak ve belirlenen şartlara uygun olduğu belirlenmek şartıyla gümrük idaresince akredite edilecektir.

Söylediğimiz gibi tedarik zinciri eşyanın üreticisinden son kullanıcıya kadar ki bütün aşamaları içerdiğinden "taşıma" aşaması da bu hareketler içindedir. **Taşımacının bu zincirdeki rolü nedir?** Taşımacı, uluslararası tedarik zincirinin güvenliğini sağlamakla yükümlü bir halka olarak, eşyanın güvenli bir şekilde taşınması ve özet beyanın doğru bir şekilde sunulmasından sorumludur.

Tedarik zinciri eşyanın menşeinden varış yerine kadarki aşamaları ve ticari verileri kapsadığından, bu zincirin güvenliği açısından eşyanın geliş öncesinde bu bilgiye sahip olmak gümrük

idaresi yönünden risk analizi yapılmasına olanak sağlayacaktır.

Taşımacı firmanın yetkilendirilmiş taşımacı olması durumunda, fiziki kontrollerde öncelik ve kontrollerin düşük maliyetle yapılmasına yönelik olarak başka bir yerde yapılması hakkından faydalanacak; böylelikle Yetkilendirilmiş Yükümlü statüsüne sahip taşımacı cazip hale gelecektir.

Transit işlemlerinin önemli bir yer kapladığı ülkemizde bu modelin oluşturulması, gümrük idarelerinin iş yoğunluğu göz önüne alındığında, riskin azaltılması ve transit rejiminde kaçakçılığın önüne geçilmesi açısından önemlidir.

Burada oluşabilecek handikap ise bu sertifikalara sahip olmayan firmaların sahip olan firmalara kıyasla yaşayacağı rekabet dezavantajıdır.



## DÜNYA UYGULAMALARI

6-7 Ekim 2010 tarihlerinde İstanbul'da gerçekleştirilen "Uluslararası Gümrük Ağı ve Özel Sektör" konulu 2010 Dünya Gümrük Forumunda ortaya çıkan mesajlardan biri de, gümrük idareleri açısından gümrük kurallarına uyan ticaret erbabına daha çok güvenme ve gümrük idaresinin özel sektör ile gerçek bir işbirliği içinde olunması gerektiğine ihtiyaç olduğudur. Ayrıca, Yetkilendirilmiş Yükümlü statülerinin karşılıklı tanınmasını sadece çok taraflı anlaşmalar ile sağlanabileceğinin altı çizilmiştir.

DGÖ yaklaşımına göre, karşılıklı tanıma, bir ülke gümrüğünün diğer bir ülke gümrüğünün denetim, kontrol prosedürleri ve iznini tanıması ve kendisinininkine eş saymasıdır. Bu da eşya ithal edilirken azaltılmış risk puanı ve azaltılmış kontrol anlamına gelecektir. Buradan çıkacak sonuç ise eşyanın daha hızla teslim edilmesidir.

Bu konuda ABD'nin Yeni Zelanda, Ürdün, Kanada ve Japonya ile AB'nin ise ABD ile karşılıklı tanıma anlaşmaları bulunmaktadır.

Diğer taraftan, Singapur gibi tedarik zincirinin güvenliği programını ulusal düzeyde uygulayan ülke örneği de bulunmaktadır.

Bu noktalardan hareket edersek, ticaret hacminin dengeli dağıldığı ülkeler ile karşılıklı tanıma anlaşmaları yapılması önemli olacaktır. Şöyle ki; ülkemize yapılan ihracat rakamı ülkemizden yapılan ihracat rakamının çok üstünde olan bir ülke ile bu anlaşmanın yapılması o ülkeden yapılan ithalatı kolaylaştırarak ticaret hadlerini aleyhimize çevirecek ve ortaya irrasyonel bir tablo çıkaracaktır.

Bu konuda atılabilecek ilk adımlardan biri sektör ile iletişime geçerek, büyük ve güvenilir ticaret erbabıyla Yetkilendirilmiş Yükümlü pilot uygulamasına ulusal bazda işlerlik kazandırılmasıdır. Bu anlamda, basiretli ticaret erbabının optimum maliyet ve optimum iş çevresi hususlarını dikkate alması kaçınılmazdır.

Bu sayılanlar çerçevesinde, ulusal bazda verilecek Yetkilendirilmiş Yükümlü statüsünün yanı sıra, yabancı TIR firmaları için uluslararası anlaşmalar kapsamında Yetkilendirilmiş Yükümlü statüsü verilmesi mümkün olabilecektir.

## TIR SİSTEMİNDE YETKİLENDİRİLMİŞ YÜKÜMLÜ UYGULAMASININ İRDELENMESİ

TIR sistemi, eşyanın ülkeleri transit geçebilmesi için gerekli olan ve risk sayılan gümrük vergi ve resimlerini kapsayan garanti ve gümrük mührü altında uluslararası eşya taşımacılığını maksimum düzeyde kolaylaştırmayı sağlayan bir sistemdir. Buna göre, TIR karnesi kullanımının ticareti ve taşımacılığı kolaylaştırmak, sınır geçişlerindeki gecikmeleri önlemek, başka bir gümrük belgesi ve teminata ihtiyaç duymaksızın formaliteleri azaltarak taşıma maliyetini düşürmek gibi amaçları bulunmaktadır.

TIR sistemi özelinde güvenlik uygulamalarına bakılırsa, Taşıt Kontrol Rehberi ve TIR Sözleşmesinin 2 nolu ekinde araçların güvenli bir taşımacılık yapılabilmesini teminen sahip olması gereken teknik özellikler mevcut olmakla birlikte; bu konuda SAFE standartları açısından bir problem doğmayacağı değerlendirilmektedir.



	Yetkilendirilmiş Yükümlü	TIR Karne hamili
<b>Statü</b>	Opsiyonel, zorunlu değil	Zorunlu, izin yoksa karne kullanımı mümkün değil (TIR Sözl. EK-9, Bölüm II)
<b>Fayda</b>	Hızlandırılmış süreçler ve diğer önlemler	Transitin kolaylaştırılması (TIR Sözl. kapsamında)
<b>İzin kriterlerinin amacı</b>	Tedarik zincirinde yüksek dereceli güvenli sayılan firmaların seçilmesi	Gümrük kaçakçılığında kaçınılması için güvenilir firmaların seçilmesi

TIR Sözleşmesinin 47'nci maddesi;

“1. Bu Sözleşme hükümleri, kamu ahlakı, emniyeti, hıfzısıhhası veya sağlığı veya veteriner veya bitki sağlığının korunması amacı ile ulusal mevzuatta vazedilen kısıtlama ve kontrollerin uygulanmasını engellemediği gibi, bunlara dayanarak ödenmesi gereken vergi ve resimlerin tahsilini de engellemez.

2. Bu Sözleşme hükümleri, taşımacılıkla ilgili diğer ulusal veya uluslararası hükümlerin uygulanmasını engellemez.”

Hükmündedir. Bu da kamu güvenliğini amaçlayan Yetkilendirilmiş Yükümlü uygulamasına TIR sisteminde cevaz veren bir hükümdür.

Bu konuda, Birleşmiş Milletler nezdinde yapılan bir çalışmada aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.

Yukarıda sayılar bilgiler dışında;

- Firmanın gümrük mevzuatını ihlal eden faaliyetlerinin olmaması
- Finansal yeterlilik
- Firmaların yeterli bilgi birikimine sahip olması

Hususları TIR Sözleşmesinde firmaların TIR sisteminden faydalandırılması koşulları içinde zaten yer aldığından, bu konuda Yetkilendi-

rilmiş Yükümlü konsepti ile paralel bir yapı görülmektedir.

Tüm bu hususların dışında; kayıtların tutulması, gümrük idareleri arasında bilgi değişimi, firmanın tesislerinin güvenli olması, ticaret ortaklarının güvenli olması, eşya&araç bilgilerinin önceden alınması ve risk değerlemesi gibi hususlar hali hazırda TIR Sözleşmesinin birer ögesi durumunda değildir. Ancak, bu durum ileride Sözleşmenin bu ögeleri içerecek şekilde değiştirilemeyeceği (örneğin bu statünün Sözleşmeye yeni bir ek ile kazandırılması) anlamına da gelmeyecektir.

Bu kapsamda, TIR sisteminde yer alan firmaların iş kapasitesi ve gümrük işlemlerinden kaynaklanan mali yükümlülüğü karşılayabilecek ölçüde finansal yeterliliğinin olması sorgulanacak baş kriterler olacaktır.

Ayrıca, taşıma işleminin güvenliği açısından taşımayı gerçekleştiren şoförün titizlikle ve taşımacılık geçmişi temiz kişilerden seçilmesi de önemli olacaktır.

TIR sisteminde Yetkilendirilmiş Yükümlülere teminat yönünden bir indirim söz konusu olmayacak (Sözleşme uyarınca TIR karnesi kapsamı eşya için ayrıca bir teminat alınmadığından); ancak, bu statüye sahip firmalar kefil





kuruluş tarafından düşük riskli (güvenilir) bulunarak kontrgaranti tutarı düşük tutulabilecektir.

Böylelikle, güvenli TIR taşımacısı bu statü sayesinde saygınlığını artıracak, kendi güvenli tedarik zinciri için ortak arayan ticaret paydaşları için güvenli bir ticaret partneri haline gelecek ve gümrük güvenlik kontrollerinden kolaylaştırmalardan faydalanacaktır.

Gümrük mevzuatında taşımacı için onaylanmış kişi müessesesi yer almadığından, Yetkilendirilmiş Yükümlü TIR firmaları için kapsamlı bir uygulama olacaktır.

## SONUÇ

Yetkilendirilmiş Yükümlüyü, gümrük sahasının tamamında yaptığı gümrük işlemleri çerçevesinde güvene layık ekonomik operatör olarak tanımladık. "Ekonomik operatör: mesleki faaliyetleri çerçevesinde gümrük mevzuatında belirtilen faaliyetlerle iştigal eden kişi" olarak tanımlanmaktadır (gümrük mevzuatı açısından yükümlü). Bu bağlamda yetkilendirilmiş yükümlü de ithalatçı, ihracatçı, taşımacı, nakliyecisi, gümrük müşaviri gibi çeşitli alanlarda faaliyet gösteren kişileri kapsamaktadır.

Yetkilendirilmiş Yükümlü sisteminin en üst noktası gümrük idareleri arasında işbirliği ve bilgi paylaşımıdır. Bunun gerçekleşmesi halinde

**“ Böylelikle, güvenli TIR taşımacısı bu statü sayesinde saygınlığını artıracak, kendi güvenli tedarik zinciri için ortak arayan ticaret paydaşları için güvenli bir ticaret partneri haline gelecek ve gümrük güvenlik kontrollerinden kolaylaştırmalardan faydalanacaktır. ”**

Yetkilendirilmiş Yükümlü mekanizması TIR Sözleşmesinin de bir parçası olabilecektir.

Ancak, ticareti kolaylaştırıcı anlaşmaların yaygınlaştırılmasının ve korumacılığa doğru kayan bu düzenlemelerin tüm maliyetinin ticaret erbabına yüklenmemesi gerektiği de açıktır. Buna göre;

✓ TIR taşımacılığı yapan ve Yetkilendirilmiş Yükümlü statüsüne sahip firmaların taşıdığı eşyanın gümrüklerdeki hareketi hızlanacak olmasından

dolayı bu statüye sahip olmayan firmalara kıyasla maliyet ve rekabet avantajı sunacaktır.

- ✓ Gümrük idaresi açısından da bu uygulama azaltılmış risk puanı ve azaltılmış kontrol anlamına gelecektir.
- ✓ TIR sisteminde yer alan firmaların Yetkilendirilmiş Yükümlü statüsüne ilişkin olarak, iş kapasitesi ve gümrük işlemlerinden kaynaklanan mali yükümlülüğü karşılayabilecek ölçüde finansal yeterliliğinin olması sorgulanacak baş kriterler olacaktır.
- ✓ Yetkilendirilmiş Yükümlü statüsüne sahip taşımacı firmaların gümrük kontrollerinde (fiziki) öncelik tanınacaktır.
- ✓ TIR sisteminde Yetkilendirilmiş Yükümlü statüsüne sahip firmalar kefil kuruluş tarafın-



dan düşük riskli (güvenilir) bulunarak kont-  
rgaranti tutarı düşük tutulabilecektir.

- ✓ Firmalar, bu statüye sahip olmanın avantajları konusunda teşvik edilmelidir. Zira, Yetkilendirilmiş Yükümlü statüsüne sahip bir taşımacı ticaret açısından güvenilir bir partner olacaktır.
- ✓ Gümrük işlemlerinin kağıtsız ortamda yürütülmesi ve risk değerlemesinin daha kolay yapılması yönündeki Müsteşarlık politikaları, bu sistemin oturtulmasına zemin hazırlamaktadır.
- ✓ Diğer ülke gümrük idareleri ile Yetkilendirilmiş Yükümlü uygulamalarını karşılıklı tanıma anlaşmaları imzalanarak ortak denetim, izin prosedürleri ve bilgi paylaşımı sistemleri geliştirilmelidir. Bu sayededir ki; ticaretin kolaylaştırılması ve güvenliği bütünüyle mümkün olabilecektir.
- ✓ Ticaret hacminin dengeli dağıldığı ülkeler ile karşılıklı tanıma anlaşmaları yapılmalıdır.
- ✓ Taşımacı için onaylanmış kişi statüsü mevzuatta yer almadığından, Yetkilendirilmiş Yükümlü daha kapsamlı bir uygulama olacaktır.

## KAYNAKLAR

- 1- AIGNER Susanne, "Mutual recognition of Authorised Economic Operators and security measures", <http://www.worldcustomsjournal.org/media/wcj/-2010/1/Aigner.pdf>
- 2- EŞREFOĞLU Damla, "Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsünün (Authorized Economic Operators AEO) Avrupa Birliği üyesi ülkeler ile diğer ülke uygulaması, arz zinciri güvenliğinin sağlanması ve uluslar arası ticaretin gelişimindeki rolü", Gümrük Uzmanlık Tezi, 2009.
- 3- FLETCHER Theo, "Authorised Economic Operator (AEO) Programs: IBM's perspective", World Customs Journal, [http://www.worldcustomsjournal.org/media/wcj/-2007/2/authorised\\_economic\\_operator\\_aeo\\_programs\\_ibms\\_perspective.pdf](http://www.worldcustomsjournal.org/media/wcj/-2007/2/authorised_economic_operator_aeo_programs_ibms_perspective.pdf)
- 4- Singapore Customs, "Singapore's Supply Chain Security Program", [http://www.worldcustomsjournal.org/media/wcj/-2007/2/singapores\\_supply\\_chain\\_security\\_program.pdf](http://www.worldcustomsjournal.org/media/wcj/-2007/2/singapores_supply_chain_security_program.pdf)
- 5- <http://www.abuzmanlari.org.tr/web/Portals/0/pdf/11.PDF>
- 6- 4458 sayılı Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliği
- 7- 648/2005 ve 1875/2006 sayılı Avrupa Komisyonu Tüzüğü.
- 8- AEO guideline. 



## NAKİT KONTROLLERİ-İ



Hatice Nigar KARAHİSAR

Gümrük Uzmanı  
hnigar@gumruk.gov.tr

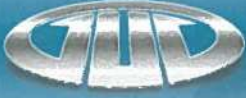
Karapara aklama ve terörizmin finansmanında kullanılan nakit kaçakçılığının, günümüz finans ve bankacılık yapısında hala geçerli olmasının sebeplerinden en önemlileri kaynağının belirsizliği ve denetiminin zayıf olmasıdır. Bu sebeple, suç örgütlerince hala cazip bulunmakta ve tespit edilmesindeki güçlük, herhangi bir kayda girmemesinin yarattığı esneklikle birleşince dünyanın her yerinde geçerli olan

“ *Nakit kaçakçılığında ana iki kategori söz konusudur. Birincisi, çok büyük miktarlarda ya da yığın şeklinde nakit kaçakçılığı (bulk cash smuggling), ikincisi de nakit kuryeleridir.* ”

nakdin, kaçakçılığının yapılması da kaçınılmaz hale gelmektedir.

Özellikle; terörist gruplarca kendi faaliyetleri için hazırdaki bulundukları bir kaynak görevi görmekte ve finansal sisteme entegre edilmediği için takibi de yapılamamaktadır.

Terör örgütlerinin, çıkar amaçlı suç örgütleri tarafından da işlenen pek çok yasadışı faaliyetle önemli miktarlarda parasal kay-



asil amacı ulusal ve uluslararası arenada karapara aklama ve terörizmin finansmanı ile mücadele alanında politikaların üretilmesi ve desteklenmesi olarak açıklanmaktadır.

“ *Nakit kontrolleri açısından dikkat çeken Karar, IX No’lu Özel Tavsiye Kararıdır.* ”

bir beyan sistemi altına almaları gerekmektedir. Bu kontroller yapılırken de yetkili mercilerin terörizmin finansmanı ve karapara aklama ile ilgili olduğu şüphesi olan ya da yanlış beyan edilen

Politika yapıcı bir birim olarak FAFT kuruluşundan bu yana suçluların finansal sistemleri kullanmalarına karşı önlemler ve politikalar üretmeye çalışmış ve 1990 yılında (1996’da ve 2003’de revize edilmiş) Tavsiye Kararlar çıkarmıştır. FAFT, bu Tavsiye Kararlarının günümüze kadar güncel kalması, yeni oluşan tehditleri de kapsayacak şekilde genişletilmesi ve global düzeyde uygulanması için temel çerçeveyi kurma görevini üstlenmiştir.

nakit para ve kıymetli evrakı durdurma veya el koyma gibi yetkilerinin olması gerektiğinin altı çizilmektedir.

1990 yılında yayımlanan 40 Tavsiye Kararına (karapara aklamaya ilişkin) 2001’de 8 Özel Tavsiye Kararı (terörizmin finansmanına ilişkin) eklenmiş, ardından Ekim 2004’de IX No’lu Özel Tavsiye Kararı da yayımlanınca, 40+9 Tavsiye Kararları ile karapara aklama ve terörizmin finansmanı ile mücadele eden günümüz yapısına kavuşulmuştur.

Tavsiye Kararına göre ülkeler; yanlış bildirimde ya da açıklamada bulunan kişilerle ilgili etkili, orantılı ve caydırıcı cezaları yürürlüğe koymalıdır. Eğer yanlış bildirim ya da açıklama yapılan olay, terörizmin finansmanı ve karapara aklama ile ilgili ise aynı zamanda söz konusu parayı müsadereye imkan veren önlemleri de almaları gerekmektedir.

### **NAKİT KURYELERİNE İLİŞKİN IX NOLU ÖZEL TAVSİYE KARARI**

FAFT süresiz olarak kurulan bir yapı değildir, kendi misyonunu revize edip yenilemektedir. Ayrıca, üyelerinin gerekli önlemleri almak ve karapara aklama ve terörizmin finansmanını önlemek amacıyla kaydettikleri gelişmeleri takip etmek görevi de mevcuttur. Hali hazırda 34 ülke ve 2 bölgesel örgüt FAFT üyesidir.

Tavsiye Kararı’nda yer alan nakit tanımı birçok ülke ve AB tarafından aynen alınarak mevzuatlarına aktarılmıştır.

Nakit kontrolleri açısından dikkat çeken Karar, IX No’lu Özel Tavsiye Kararıdır. Bu Tavsiye Kararı’na göre; ülkelerin nakit para ve para yerine geçen kıymetli evrakların fiziki olarak sınır ötesi taşınmasını kontrol edecek önlemleri

Tavsiye Kararı’nda nakit; para (dolaşımda olan ve değişim aracı olarak kullanılmaya uygun banknot ya da madeni paralar) ve seyahat çeki, bono, posta çekleri, ödeme emri mahiyetindeki diğer belgeleri kapsamaktadır. Tavsiye Kararı değerli maden ve taşları kapsam dışı bırakmış ancak ülkelerin gümrük mevzuatlarında da öngörülen bir kontrol ve denetimin zaten var olması gerektiğine de değinmiştir.

Sınır ötesi fiziksel kontrolden kastedilen ise; nakit paranın ya da para yerine geçen kıymetli evrakın ülkeye girişini ve ülkeden çıkışını da



kapsayacak şekilde bir ülkeden diğer ülkeye naklidir. Bu bağlamda; nakit naklinin gerçek kişi aracılığıyla olabileceği gibi, kişinin bagajında veya aracında, kargo ya da posta yoluyla olabileceğine dikkat çekilmektedir.

Yanlış bildirim/açıklama; nakledilen paranın miktarı hakkında olabileceği gibi beyan formunda istenilen ya da yetkili mercii tarafından talep edilen bilgiler de gerçeğe aykırılık olarak da değerlendirilmektedir.

Bu tarz durumların, beyan yükümlüğünün yerine getirilmemesi şeklinde algılanması gerektiği vurgulanmaktadır.

“Terörizmin finansmanı ve karapara aklama ile ilintili” deyimi, terörizmi, terörist faaliyetleri veya terörist örgütleri finanse etmek için elde edilen, kullanılan, kullanılmaya niyet edilen ya da kullanmak üzere ayrılan ya da bu eylemlerden kazanılan nakit para ve para yerine geçen kıymetli evrakı; “aklama” deyimi ise, karapara aklama ya da öncül suçlardan elde edilen gelir ya da bu tarz suçların icrası için kullanılan ya da kullanmaya niyet edilen vasıtalar olarak tanımlanmaktadır.

Tavsiye Kararı; ülkelerin nakit kontrollerinde uygulayabilecekleri iki sistem öngörmekte ancak hem giren hem de çıkan nakdin kontrolü için aynı sistemi uygulamalarının zorunlu olmadığını belirtmektedir. Özellikle iki sistemi karma olarak kullanmayı tercih eden ülkelere; ülkeye giriş için bildirim sistemi, ülkeden çıkış

**“ Tavsiye Kararı’nda nakit; para (dolaşımında olan ve değişim aracı olarak kullanılmaya uygun banknot ya da madeni paralar) ve seyahat çeki, bono, posta çekleri, ödeme emri mahiyetindeki diğer belgeleri kapsamaktadır. ”**

için ise açıklama sistemini getirmeleri tavsiye edilmektedir.

I- Bildirim Sistemi: Bu sistemde; 15.000 dolar/avro değerinde nakit yada kıymetli evrakı fiziksel olarak sınır ötesine taşıyan herkesin yetkili kılınmış mercilere doğru bir bildirimde bulunmak zorunda olduğu belirtilmekte ve bildirim sistemini uygulayan ülkelerin IX No’lu Özel Tavsiye Kararı’nın amacına hizmet edecek şekilde azami bir miktar

belirlemeleri gerektiği vurgulanmaktadır.

II- Açıklama Sistemi: Nakit ya da kıymetli evrakı fiziksel olarak sınır ötesine taşıyan herkesin yetkili kılınmış mercilere talep edilmesi halinde doğru bir açıklama yapma zorunluluğu olduğu ve bu uygulamayı seçen ülkelerin yetkili makamlarının istihbarat, şüphe ya da rutin kontrole dayanan bir hedefleme yapması gerektiği belirtilmektedir.

Tavsiye Kararı’nda yer alan bazı hususların her iki sistemin de iyi işleyebilmesi için ülke uygulamalarına aktarılmasında fayda görülmektedir.

Her iki sistemde de nakit kontrolü hem ülkeye giren hem de çıkan nakit için uygulanmalıdır.

Hatalı bir beyan olduğunda ya da hiçbir beyanın olmadığı durumlarda, ülkelerin yetkili kıldığı mercilerin, nakdi taşıyan kişiden nakdin kaynağı ve kullanım amacına yönelik bilgileri alabilecek yetkisi olmalıdır.



Elde edilen bilgiler, ulusal finansal istihbarat birimlerine açık olmalıdır. Şüpheli beyanlara ilişkin bilgilerin bir sistem aracılığıyla aktarılması sağlanmalı ya da tüm beyanlara direkt ulaşabilmeyi sağlayacak başka yöntemler kullanılmalıdır.

“ **Ülkeler; yanlış beyan, terörizmin finansmanı ya da karapara aklama olaylarında etkili, orantılı ve caydırıcı cezalar uygulamalıdır.** ”

Nakit kontrollerinde başarı sağlanabilmesi için gümrük ve diğer ilgili birimler arasında yakın bir işbirliği ve iletişim sağlanmalıdır.

Eğer terörizmin finansmanı ya da karapara aklama ile ilgili bir şüphe varsa ya da yanlış bir beyan söz konusuysa ülke yetkili idareleri, terörizmin finansmanı ya da karapara aklama olayının gerçekliğinden emin olabilmek için parayı belli bir süre durdurma ya da alıkoyma hakkına sahip olmalıdır.

Nakit kontrollerine ilişkin ülkeler uluslararası alanda da işbirliği ve iletişim yolları kullanmalıdır.

Ülkeler; yanlış beyan, terörizmin finansmanı ya da karapara aklama olaylarında etkili, orantılı ve caydırıcı cezalar uygulamalıdır.

FATF, IX No'lu Özel Tavsiye Kararı ile ilgili olarak 19 Şubat 2010 tarihinde “en iyi uygulamaları” anlatan bir rapor yayımlamıştır.

Raporda dikkat çeken bazı hususlar gümrük idarelerine yol gösterir mahiyeti itibarıyla önem arz etmektedir.

Öncelikle bütün yolcuların yanlarında buldukları nakitle ilgili bir beyan yapmaları gerektiğine ilişkin bilinçlerinin artırılması gerektiği üze-

rinde durulmaktadır. Yolcuların, taşıdıkları nakdin havaalanları, limanlar gibi ülkeye giriş noktalarında (bildirim ya da açıklama sistemi olması fark etmez) beyana bağlı olduğunu anlamaları için büyük tabelalar konulması, beyan formlarının yeteri kadar sayıda ve ulaşılabilir nok-

talarda olması, farklı dillere çevrilmiş olması, mevzuata uymadıkları takdirde karşılaşacakları cezai yaptırımlardan haberdar olmalarının sağlanması gerektiği belirtilmektedir.

Bunun yanı sıra; bir olayın aynı zamanda bir idari ya da cezai yaptırımın başlangıcı olması, adli kolluk ve savcılık makamlarına diğer olaylarda veri anlamında yardımcı olabileceği, ülkelerin ulusal finansal istihbarat birimleri tarafından analiz çalışmalarında faydalanılabileceği, ülkelerin belli trend ve eğilimleri anlamak için bu bilgileri kullanabileceği, uluslararası arenada işbirliği gerektiğinde yararlanılabileceği gibi faktörler göz önünde bulundurularak ülkelerin kayıt tutma konusunda gerekli tüm bilgileri mümkün olduğunca elde etme yöntemini seçmelerinin gerekli olduğuna yer verilmekte ve elde edilen bilgilerin de güvenli bir elektronik veri bankasına girilmesi gerektiği vurgulanmaktadır.

Rapor; bilgi paylaşımına da değinmekte ve finansal istihbarat birimlerine bilgi aktarımının sağlanmasının önemli olduğu, bilgilerin tek bir veri bankasında tutularak hem finansal istihbarat biriminin hem de gümrük idarelerinin bu veri bankasına direk giriş sağlamasının en verimli ve etkili yöntem olacağı ifade edilmektedir. Bununla birlikte, ülke içindeki ilgili tüm birimlerin koordinasyon ve işbirliği halinde olmalarının



yanı sıra uluslararası alanda da işbirliğinin sağlanmasının nakit kontrolleri açısından faydalı olduğunun altı çizilmektedir.

Ülkelerin istihbarat, risk analizi ve tehdit değerlendirmelerine dayalı bir hedefleme yapmalarının gerektiği, seyahat rotaları, saklama yöntemleri gibi alanlar belirleyerek yaptıkları çalışmaların sonucunda yüksek risk belirlemelerinde yarar olduğu belirtilmekte ve özellikle yolcu ön-bildirim sistemlerinin kullanılmasının gümrük idareleri üzerindeki yükü hafifleterek sadece riskli yolculara yönelmelerini sağlayacağı, bunun sonucunda da daha etkin bir kontrol yönteminin var olacağı ifade edilmektedir. Yolcu ön-bildirim sistemleri yanında nakit dedektör köpeklerinin ve X-ray ya da diğer tarama sistemlerinin de kontrolde etkinliği arttıracığına vurgu yapılmaktadır.

Nakit kontrollerinde rastgele yolcu seçerek arama yapılması, kısıtlı zaman içerisinde daha fazla araştırma gereken yolculara yönelik soruşturma taktiklerinin geliştirilmesi gibi birçok unsur olduğu ve sürekli bir eğitimin ülkeleri daha hızlı ve etkin sonuçlara ulaştıracağına açık olduğu belirtilmektedir.

## NAKİT KONTROLLERİNDE AVRUPA BİRLİĞİ UYGULAMALARI

Avrupa Birliği'nde nakit kontrollerinin, aslında karapara aklama ve terörizmin finansmanı mevzuatına dayanan bir yapı sergilediği gözlemlenmektedir.

“ *Yolcu ön-bildirim sistemleri yanında nakit dedektör köpeklerinin ve X-ray ya da diğer tarama sistemlerinin de kontrolde etkinliği arttıracığına vurgu yapılmaktadır.* ”

AB ülkeleri, bu iki hususla mücadele ederken büyük miktarlardaki nakdin sınırlararası hareketini gözden kaçırmamak gerektiği düşüncesiyle yola çıkmışlardır. Bu amaçla, ülkeler arasında yeknesak bir uygulamaya gidilmesi şart olmuş ve AB ülkelerine nakit kontrolleri açısından yön veren 1889/2005

sayılı AB Tüzüğü, bu boşluğu doldurmak üzere uygulamaya konmuştur. Tüzüğün son maddesi ile yürürlüğe giriş tarihi 15 Haziran 2007 olarak belirlenmiştir. Bu tarihten sonra; Avrupa Birliği çapında Tüzük hakkında bilinci ve farkındalığı artırma amaçlı bir çok dilde poster, kitapçıklar ve uçuşlar için özel dergiler basılmış, bir animasyon klip yayımlanmış, basın açıklamaları ve internet sayfaları oluşturulmuştur.

1889/2005 sayılı AB Tüzüğü'nde, nakit kontrollerinin yasal dayanağı, finansal sistemin karapara aklama amacıyla kullanılmasını engellemek amacıyla yayımlanan 91/308/EEC sayılı Konsey Direktifi'ne (şu anda 26 Ekim 2005 tarihli ve 2005/60 sayılı AB Parlamentosu ve Konsey Direktifi yerine geçmiştir.) bağlanmakta ve mezkur Tüzüğün de anılan Konsey Direktifi'nin tamamlayıcısı olarak yürürlüğe gireceğinin altı çizilmektedir. Haliz hazırda ülkelerin ulusal yasalarına göre var olan bir kontrolün de olabileceğine dikkat çekilmekle birlikte uygulamanın Topluluk düzeyinde yeknesak yapıya kavuşturulması gerektiği, ancak nakit kontrollerinin ülkelere Topluluk içi kontroller açısından bir şart getirmediği, Topluluk dış sınırları açısından geçerli olacağı belirtmektedir. Tüzük, nakit kont-



rollerinin yerine getirilme aşamasında özellikle kişisel verilerin işlenmesi ve aktarımı söz konusu olduğundan, bu verilerin korunmasına yönelik mevzuata dikkati çekmekte ve ülkeleri, Topluluk içi ya da üçüncü ülkelerle yapacakları iletişim ve bilgi paylaşımı konusunda kişisel verilerin korunması kapsamındaki mevzuata riayet etmeleri hususunda uyarmaktadır.

Tüzüğün başlangıcında uluslararası arenada kaydedilen gelişmelere de dikkat çekilmekte ve Finansal Eylem Görev Gücü'nün (FATF) karapara aklamadaki etkin mücadelesinin ve nakdin fiziki kontrolüne ilişkin IX No'lu Özel Tavsiye Kararı (22 Ekim 2004) kapsamında ülkelerde yürütülen çalışmaların da 1889/2005 ile aynı doğrultuda olduğu ifade edilmektedir.

Tüzüğün kapsamı ve içeriğine bakıldığında;

Yetkili makam, üye ülkelerin gümrük idareleri ya da üye ülkelerce bu Tüzüğü uygulama amacıyla yetkilendirilen diğer merciler olarak belirlenmiştir.

Tüzüğün 3'üncü maddesinde; Topluluğa giren ya da Topluluktan ayrılan ve 10.000 Avro veya daha fazla miktarda nakdi taşıyan gerçek kişilerin bunu girerken ya da çıkarken üye ülkenin yetkili mercilerine deklare etmek zorunda olduğu ve verilen bilginin eksik ya da yanlış olması halinde bu beyan zorunluluğunun yerine getirilmediği anlamına geleceği ifade edilmektedir.

Bu noktada nakit tanımı yapılmakta ve nakit; parayı (dolaşımda olan ve değişim aracı olarak kullanılmaya uygun banknotu ya da madeni paraları) ve seyahat çeki, bono, posta çekleri, ödeme emri mahiyetindeki diğer belgeleri kapsamaktadır (FAFT IX No'lu Özel Tavsiye Kararı'ndan alınmıştır).

Tüzük'ün beyana ilişkin maddelerinde; yapılan beyanın, beyan sahibinin adı, doğum yeri ve tarihi, nakdin sahibi, nakdin alıcısı, nakdin miktarı ve para birimi, kaynağı ve kullanım amacı, ulaşım güzergahı ve nakil aracına ilişkin ayrıntıları içermesi gerektiği, yapılan beyanın yazılı, sözlü ya da elektronik ortamda olup olmayacağına üye ülkelerin kararına bırakıldığı, ancak beyan sahibi talep ederse yazılı olarak beyan verebileceği ve yazılı beyan söz konusuysa onaylanmış bir örneğinin de talep etmesi halinde beyan sahibine verileceği hususlarına yer verilmektedir.

Tüzük ilgili mercilerde olması gereken yetkileri de belirtmekte ve zorunlu beyan sistemine uyulup uyulmadığının kontrolünü sağlayacak personelin kendi ulusal yasaları doğrultusunda kişilerin üstünde, bagajlarında ve nakil araçlarında kontroller yapmaya yetkili olması gerektiğini ifade etmektedir. Beyan zorunluluğunun yerine getirilmediği durumlarda, nakdin ulusal yasalara uygun bir şekilde idari bir kararla alınabileceği de yetki maddesine eklenmiştir.

Tüzük kapsamında beyana ilişkin olarak elde edilen bilgiler yetkili mercilerce kaydedilmek ve işlenmek; ayrıca, 91/308 sayılı Direktif'in 6'ncı maddesinin 1'inci fıkrasında belirtilen yetkili mercilerin de (karapara aklamaya mücadelede yetkili kılınmış birimler) kullanımına hazır bulundurulmak zorundadır. Eğer, bu Tüzük kapsamında yapılan nakit kontrollerinden herhangi bir gerçek kişinin 10.000 avro değerinden daha düşük miktarlarla Topluluğa giriş veya çıkış yaptığı tespit edilir ve bu nakit hareketine ilişkin olarak 91/308 sayılı karaparanın aklanmasının önlenmesine ilişkin mevzuat kapsamında yasadışı faaliyet olarak değerlendirilmesine yol açacak belirtiler de oluşursa, bu kişinin de bilgileri yetkili merci tarafından kayıt altına alınabilir ve





işlenebilir, ayrıca 91/308 sayılı Direktif'in 6'ncı maddesinin 1'inci fıkrasındaki yetkili mercilerin kullanımına sunulabilir.

Eğer nakit hareketlerinden yasadışı faaliyete konu olanlar varsa, (91/308 sayılı Direktif doğrultusunda) bunlara ait bilgiler diğer üye ülkelerin yetkili makamlarına iletilebilir. Ülkelerin bilgi değişimini; gümrük ve tarım konularına ilişkin yasaların doğru uygulanması kapsamında üye ülkelerin birbirleri ile karşılıklı yardım ve Komisyonla işbirliğine ilişkin hususları düzenleyen 515/97 No'lu Konsey Tüzüğü çevresinde yapmaları vurgulanmaktadır. Ayrıca, nakit hareketi Topluluğun finansal çıkarlarına aykırı sahtecilik ya da diğer yasadışı faaliyetlerle ilgiliyse elde edilen bilgi Komisyona da intikal ettirilmek zorundadır.

Tüzük kapsamında elde edilen bilgiler, kişisel bilgilerin aktarımına ilişkin kurallara uyulmak şartıyla karşılıklı idari yardım kapsamında üye ülkeler ya da Komisyon tarafından üçüncü ülkelere bildirilebilir. Tüzüğün uygulanmasına münhasır olarak aktarılan bilgiler varsa, üye ülkeler bilgi değişimi konusunda Komisyon'u da bilgilendirir.

Gizli olan bilgilerin veya gizlilik esasına dayanarak elde edilen bilgilerin, aynı zamanda mesleki gizlilik kapsamında yer alacağı ve yetkili mercilerin bu bilgileri ilgili kişinin ya da birimin açık izni olmaksızın açıklayamayacakları belirtilen maddede, bu durumun istisnası da düzenlenmiş ve zorunlu durumlarda özellikle yasal prosedürler gereği bu bilgilerin iletilmesine izin verileceği hükme bağlanmıştır. Bu bilgilerin açıklanması ya da iletilmesi verilerin korunmasına ilişkin 95/46/EC No'lu Direktif'e ve 45/2001/EC No'lu Tüzük'e uyumlu olmak zorundadır.

Cezalar açısından bakıldığında Tüzük, üye ülkelere zorunlu beyan yükümlülüğünün yerine getirilmediği hallerde etkili, oranlı ve caydırıcı cezalar uygulama ve bu cezaların neler olduğu konusunda 15 Haziran 2007 tarihi itibarıyla Komisyon'u da bilgilendirme zorunluluğu getirmiştir. Komisyon'un, Tüzük'ün yürürlüğe girmesinden dört yıl sonra Avrupa Parlamentosu'na ve Konsey'e sunulmak üzere uygulamaya ilişkin bir rapor sunması gerekmektedir.

Tüzük'ün 10'uncu maddesinin gereği olarak; 1889/2005 sayılı Tüzük'ün uygulanmasına yönelik hazırlanan Komisyon Raporu, 12.08.2010 tarihinde Avrupa Parlamentosu'na ve Konsey'e sunulmuştur.

Bahsi geçen rapor uygulamada hangi noktada olunduğunu görmek açısından faydalı bir çalışma olarak karşımıza çıkmaktadır.

Raporda; Tüzüğün aslında Avrupa Birliği içi nakit kontrolleri konusunda ülkelerin ulusal yasalarına dokunmadığı, ancak zaten bu yöndeki uygulamaların Avrupa Birliğinin İşleyişine Dair Anlaşma'nın 65'inci maddesi gereği uygulanıyor olması gerektiği vurgulanmaktadır. Rapor; Belçika, Bulgaristan; Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Almanya, Danimarka, İspanya, Fransa, İtalya, Malta, Polonya ve Portekiz'in aynı zamanda diğer üye ülkelerle olan sınırlarında da nakit kontrolleri uyguladığını ve zorunlu bir beyan sistemi getirdiklerini belirtmektedir. Diğer birçok üye ülkenin ise Avrupa Birliği içi nakit kontrolü uygulaması yapmadığını belirtmektedir.

Nakdin tanımı açısından Tüzük sadece banknot şeklindeki para ve madeni parayı, ayrıca kıymetli evrak statüsündeki diğer para araçlarını kapsamakta, altını, değerli madenleri ve taşları



kapsam dışı bırakmaktadır. Ancak, bazı üye ülkelerde nakit konusundaki uygulamanın benzerinin kıymetli maden ve taşlar için de uygulandığı ifade edilmektedir.

Raporda, havayolu transit yolcuları için uygulamada bir sıkıntı yaşandığı dile getirilmekte ve Avrupa Birliğine girerken girdikleri ilk noktada mı yoksa ayrıldıkları son noktada mı nakit beyanı yapacaklarının havaalanlarının alt-yapılarındaki farklılıklar dolayısıyla uygulamada farklılık yarattığı; uçuşlar arasında zaman sıkıntısı ve transit yolcuların buldukları alanda nakit bildirim yapılacak bölgelerin azlığı, el bagajı ve uçağa verilen bagajların ayrı kanallardan gitmesi gibi hususların da varlığı dolayısıyla uygulamada problemler olduğu vurgulanmaktadır.

Bütün üye ülkelerde; yolcular, bagajlar ve nakil vasıtaları da dahil fiziki aramaya dayalı bir uygulamaya gidildiği, bütün üye ülkelerin tarama cihazlarından faydalandığı, ve az sayıda olmakla birlikte bazı ülkelerin nakit kontrolleri için eğitilmiş dedektör köpeği kullandıkları ortaya konmaktadır.

Nakit kontrollerine ilişkin Tüzük'ün aslında nakit beyanlarını yazılı, sözlü ve elektronik olarak sağlama seçeneğini ülkelere sunduğu ancak çoğunlukla ülkelere yazılı beyanın tercih edildiği, Avrupa Ortak Beyan Formunun (bu form uygulamada yeknesaklık sağlanarak yolcuların mevzuattan beklenen hususları anlamaları ve

“ **Nakdin tanımı açısından Tüzük sadece banknot şeklindeki para ve madeni parayı ayrıca kıymetli evrak statüsündeki diğer para araçlarını kapsamakta, altını, değerli madenleri ve taşları kapsam dışı bırakmaktadır.** ”

genel anlamda Tüzüğe uyumu arttırmak amaçlı hazırlanmıştır) 16 ülke tarafından kullanıldığı, kullanılmayan ülkelere ise bu forma yakın bir formatta yazılı bir beyan formu tercih edildiği, çok az sayıda ülkede sözlü beyana da izin verildiği belirtilmektedir.

Bütün üye ülkelerin nakit kontrolü kapsamında elde edilen bilgileri kaydettikleri, bazı ülkelerin merkezi bir veri bankası

kullandıkları; çoğunlukla veriyi toplayan birimin aynı zamanda bilgi girişi yapan yerel gümrük kontrol noktaları olduğu, 21 üye ülkenin nakit beyanlarına ilişkin tüm bilgileri finansal istihbarat birimlerine intikal ettirdikleri, diğerlerinin talep ya da şüphe halinde bu intikali yaptıkları bildirilmektedir.

Raporda, nakdin alıkonmasına ilişkin maddenin zorunluluk taşımadığı ancak birçok ülkenin bu bilgileri de veri bankalarına kaydettikleri belirtilmekte, yakın gelecekte üye ülkelerin OLAF Gümrük Bilgi Sistemine (CIS) girerek alıkonulan nakde ilişkin tüm bilgileri sisteme aktaracakları ifade edilmektedir.

Üye ülkelerin çoğunluğunun ülkelerin yetkili makamlarınca takibini zorlaştırmak amacıyla 10.00 Avronun altında olan ve yasadışı faaliyetlerle bağlantılı olduğundan şüphelenilen nakit hareketlerine ilişkin bilgileri de finansal istihbarat birimlerine intikal ettirdikleri belirtilmektedir.

Birçok üye ülkenin Tüzük'te öngörülen idari cezalarla sınırlı kalmadığı, yüksek para cezaları,

hapis ya da el koyma ve müsadere gibi yöntemlere başvurduğu kaydedilmektedir.

Raporun sonuç bölümünde; yaşanan aksaklıklar ve öneriler yer almakta, transit yolcu uygulamaları ve istatistiklerin daha sağlıklı oluşturulması yönünde çalışmalar yapılması, yolcuların bilinçlerini artırma yönündeki çabalara devam edilmesi ve nakit beyan formlarının Avrupa Birliği çapında daha yeknesak bir yapıya kavuşturulması gerektiği hususlarına dikkat çekilmektedir.

## SONUÇ

Nakit kaçakçılığının önlenmesi için öncelikle ülkelerin sınırlarında ve iç finansal sistemlerinde sıkı bir denetim ve takip mekanizması kurmaları gerekmektedir.

Ülkeleri nakit konusunda yönlendiren tüm çalışmalar ve raporlar, nakdin bir beyan sistemine bağlanması gerektiğini ve kontrolden sorumlu birimlerin tüm gerekli yetkilerle donatılmasını, bu birimlerin teknolojik ekipman ve eğitimle sürekli desteklenmesinin şart olduğunu ortaya koymaktadır.

Bu bağlamda öncelikle ele alınması gereken konular; teknolojik ekipman olarak x-ray yada diğer tarama sistemlerini kurmak, kontrol için yolcu trafiğinin çok yoğun olduğu giriş ve çıkış noktalarında nakit dedektör köpeği bulundurmamak, yolcu ön-bildirim sistemlerini kurarak işlevsel hale getirmek, adli kolluk birimleri-

“ *Yakın gelecekte üye ülkelerin OLAF Gümrük Bilgi Sistemine (CIS) girerek alıkonulan nakde ilişkin tüm bilgileri sisteme aktaracakları ifade edilmektedir.* ”

ni sürekli bir eğitime tabi tutmak, ulusal finansal istihbarat birimleri ile bilgi paylaşımını sağlayarak kayıtların bir veri bankasına aktarımını sağlamak olarak özetlenebilir. Ancak, bu sayılanlar fiziksel mücadele için önemli olsa da ülke içinde kontrol ve takip için gerekli yasal mevzuatın hızlı işlenmesi, yargı birimleri ile işbirliğinin

tam olması ve ülke içindeki mali sektörün de sıkı bir denetim ve kayıt sistemiyle donatılması gerekmektedir.

Konuyla ilgili olarak ülkemiz mevzuatına ve uygulamalarına derginin ileriki sayılarında değinilecektir.

## KAYNAKÇA

- 1- <http://www.masak.gov.tr/>
- 2- [http://www.abgs.gov.tr/tarama/tarama\\_files/29/SC29DET\\_Cash%20Control%20at%20Borders.pdf](http://www.abgs.gov.tr/tarama/tarama_files/29/SC29DET_Cash%20Control%20at%20Borders.pdf)
- 3- [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/customs/customs\\_controls/cash\\_controls/declaration\\_form/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/customs_controls/cash_controls/declaration_form/index_en.htm)
- 4- <http://www.oecd.org/dataoecd/48/10/45724350.pdf>
- 5- [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/customs/customs\\_controls/cash\\_controls/article\\_6140\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/customs/customs_controls/cash_controls/article_6140_en.htm)
- 6- [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2005/l\\_309/l\\_30920051125en00090012.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/oj/2005/l_309/l_30920051125en00090012.pdf)
- 7- <http://www.fatf-gafi.org/dataoecd/48/11/45139480.pdf>
- 8- [http://www.fatf-gafi.org/document/19/0,3746,en\\_32250379\\_32236920\\_43775315\\_1\\_1\\_1\\_1,00.html](http://www.fatf-gafi.org/document/19/0,3746,en_32250379_32236920_43775315_1_1_1_1,00.html)
- 9- <http://www.eulib.com/questions-answers-cash-controls-customs-11105>
- 10- [http://ec.europa.eu/prelex/detail\\_dossier\\_real.cfm?CL=en&DosId=199583](http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=en&DosId=199583)



# İHRACATÇIMIZIN MUHAKKAK BİLMESİ GEREKEN AB'NİN YENİ DÜZENLEMESİ: ENS VEYA GİRİŞ ÖZET BEYAN VE PRATİK UYGULAMASI<sup>1</sup>



Umut AKABAY

Gümrük Uzmanı  
uakabay@gumruk.gov.tr

## Giriş:

1 Ocak 2011 tarihinden itibaren Avrupa Birliği Gümrük İdareleri, Giriş Özet Beyan veya ENS (Entry Summary Declaration), ülkemizdeki tabiriyle varış öncesi beyan uygulamasına geçmiştir. Giriş Özet Beyan; AB Gümrük Bölgesine giren eşyanın analizinin yapılabilmesi amacıyla elektronik olarak verilen bir eşya beyanıdır.

**“ Bu uygulamanın en önemli yeniliği eşya henüz AB sınırlarını geçmeden çeşitli önlemlerin alınmasına olanak vermesidir. ”**

Bu uygulamanın en önemli yeniliği, AB'ye bağlı tüm ülkelerde eşya henüz AB sınırlarını geçmeden bazı bilgilerin beyan edilmesine ve bu bilgiler doğrultusunda AB Gümrük İdarelerince çeşitli risk kriterleri kapsamında eşyanın kontrolünün yapılmasına ve çeşitli önlemlerin alınmasına olanak vermesidir. Bu risk kriterleri A, B ve C olarak 3 kısma ayrılmış

<sup>1</sup> Bu makale 648/2005 sayılı AB Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü, 1875/2006 sayılı Komisyon Tüzüğü, bunları değiştiren diğer mevzuatın incelenmesi ve AB Gümrük İdarelerinde çalışan değerli meslektaşlarıma ve ticaret erbaplarına yönelttiğim soruların cevaplarının derlenmesi ile hazırlanmıştır.



olmakla birlikte AB olarak dördüncü bir kısım daha uygulamaya alınmıştır.

Bu makalenin amacı giriş özet beyanla ilgili mevzuatı yorumlamak değil pratikte giriş özet beyanın ticaret erbabı tarafından aşamalı olarak nasıl verileceğini ve gümrük idarelerinin ticaret erbabı tarafından yapılan beyanlar sonucu ne gibi işlemler yapacağını göstermektir.

### Giriş Özet Beyanın Verilmesi:

Giriş Özet Beyan; bir taşıma aracındaki AB'ye ithali yapılacak eşya, AB dışı bir limana gönderilmek üzere bir AB ülkesi limanına gönderilen eşya, bir AB limanında AB dışına transit edilmek üzere tekrar yüklemesi yapılan eşya ve AB'ye girmeyecek olmasına rağmen bir AB limanına ulaşan taşıma aracı kapsamı diğer eşya (FROB) için verilir. Giriş Özet Beyan (ENS), taşıma aracının AB Gümrük Bölgesine giriş

yaptığı ilk ülke gümrük idaresine verilmektedir. Giriş Özet Beyanın verileceği zamanı gösterir tablo aşağıdadır.

Giriş Özet Beyanın verilmesinden yasal olarak sorumlu olan taşıma firması veya AB Gümrük Bölgesine giren eşyaların üzerinde bulunduğu taşıma aracının sorumlusudur. Burada sorumludan kasıt, eşyaları AB gümrük bölgesine getiren veya taşımada sorumluluğu üstlenen ve taşıma aracında eşyaların taşınması için taşıma senedini düzenleyen kişidir. Deniz ve havayoluunda taşıma taşıyıcı kullanımında ise sorumlu, eşya için eşya sahibiyle sözleşme yaparak taşıma senedini düzenleyen kişidir.

Kombine taşımacılıkta ise eğer AB gümrük bölgesine giren taşıma aracı sadece asıl eşyaları taşıyan taşıma araçlarını taşıyorsa giriş özet beyan verme sorumluluğu eşyaları taşıyan taşıma araçları sorumlusundadır.

Taşıma Şekli	Zaman Aralığı
Konteynerli deniz taşımacılığı (Kısa mesafe konteyner taşımacılığı hariç)	Çıkış limanında yüklemeye en geç 24 saat önce
Kaplı (Ambalajlı) ve kapsız dökme eşya deniz taşımacılığı	Variş limanına gelmeden en geç 4 saat önce
Kısa mesafe deniz taşımacılığı: Grönland, Faroe Adaları, Seyta, Melila, Norveç, İzlanda, Baltık denizi limanları, Kuzey Denizi limanları, Karadeniz ve Akdeniz limanları, Fas Limanları ve Avrupa Topluluğu limanları	Topluluğun ilk limanına gelmeden en geç 2 saat önce
Topluluk dışı bir bölgeden ve Fransız açık deniz bölgelerinden 24 saatten kısa mesafelerde	Topluluğun ilk limanına gelmeden en geç 2 saat önce
Kısa mesafeli uçuşlarda (4 saatten az)	En geç uçak kalkmadan hemen önce
Uzun mesafeli uçuşlarda (4 saatten fazla)	Topluluğun ilk havalimanına gelmeden en geç 4 saat önce
Demiryolu ve iç su yollarında	Topluluğun ilk gümrük giriş idaresine gelmeden en geç 2 saat önce
Karayolunda	Topluluğun ilk gümrük giriş idaresine gelmeden en geç 2 saat önce



Yukarıda belirtilen sorumlu dışındaki üçüncü kişiler de giriş özet beyan verebilirler, ancak bu üçüncü kişiler sorumlunun bilgisi dahilinde beyan verdiklerini kanıtlamak zorundadırlar. Bu noktada sorumlunun vekillerinin veya acentesinin de giriş özet beyan verebileceği söylenebilir. Bu noktada vekil veya acente, sorumlunun bildirmekte zorunlu olduğu tüm bilgileri bilmek ve eksiksiz biçimde beyan etmek durumundadır. Pratikte bu durum en çok taşıma aracının AB gümrük bölgesine varış tarih ve saati hususunda probleme yol açmaktadır.

Giriş özet beyanın üçüncü kişiler tarafından asıl taşıyıcının bilgisi dahilinde verilmesinde, giriş özet beyanın içerdiği bilgilerin doğruluğu konusunda üçüncü kişiler sorumlu olur.

### Giriş Özet Beyanı Formatı

Giriş Özet Beyanda aşağıdaki bilgilerin yer alması gerekmektedir.

Giriş özet beyan; taşıma aracındaki eşyaların, AB gümrük bölgesinde indirilecek olsun olma-

Hava, deniz, iç su yolları ve diğer taşıma türlerinde						
<b>ÖZET BEYANIN</b>						
<b>Ana belge bilgilerinde</b>	Kalem sayısı	Özgün sevkiyat numarası (UCR)*	Taşıma belgesi numarası*	Gönderici*	Özet beyanı düzenleyen	Alıcı*
	Sevkedilen ürünün gideceği yeri gösteren işaretler**	Konteyner numarası**	Brüt ağırlık*	Mühür sayısı*	Navlun ödeme şekli kodu*	Tescil tarihi
	Bildirimde bulunulacak kişi**	Uğranacak ülkeler kodları	Yükleme yeri*	Boşaltma yeri kodu*	İmza	Diğer özel durum belirteci
<b>Kalem bilgilerinde</b>	Özgün sevkiyat numarası (UCR)	Taşıma belgesi numarası	Gönderici	Alıcı	Bildirimde bulunulacak kişi	Yükleme yeri
	Sevkedilen ürünün gideceği yeri gösteren işaretler	Konteyner numarası**	Kalem numarası	Tarife pozisyonu	Brüt ağırlık	BM Tehlikeli eşya kodu
	Boşaltma yeri kodu	Eşya tanımı	Kap çeşidi (kodu)	Kap adedi	Mühür sayısı	Navlun ödeme şekli kodu
<b>Taşıyıcı bilgilerinde</b>	Taşıyıcı	Taşıma aracının kimliği ve ülkesi	Taşıyıcı referans numarası**	İlk varış yeri kodu	Gümrük bölgesine ilk varış yeri, tarih ve saati	Sınırdaki taşıma şekli

- \* Taşımanın tek kalem olması ve beyan verilen ülkenin bu bilgileri ana belgede istemesi halinde
- \* Taşımanın tek kalem olması ve beyan verilen ülkenin bu bilgileri ana belgede istemesi halinde
- \* Gönderinin konteynerli olması halinde
- \*\* Karayolu taşımasında istenmez



sın, hepsini kapsamak durumundadır. AB gümrük bölgesinde indirilme-yecek eşyaya A tipi risk kriteri uygulanır.

Özet beyan formunun şekli her ülkenin kendi ulusal mevzuatı tarafından belirlendiğinden buna ilişkin standart bir veri giriş şekli yoktur. Her ülkenin kendi ulusal elektronik gümrük ağından söz

konusu özet beyanın tescil edilmesi gerekmektedir. Bu durumda söz konusu formların yukarıda yer alan bilgileri içermesi gerekmektedir. Çoğu ülke gümrük idarelerinde elektronik veri girişinin yapıldığı modül yukarıda belirtilen üç parçaya bölünmüştür. Bazı gümrük idareleri gerekli yazılımları temin eden şirketleri belirtmekte olup kendi resmi internet adreslerinde açıkladıkları bu şirketlere yazılım desteği de vermektedirler. Kimi idarelerde kullanılan özet beyan formu örneklerinden de (Ek-1) görülebi-leceği üzere fiili beyan her gümrük idaresinde yaklaşık aynı şekilde olmaktadır.

Giriş Özet Beyan gümrük idaresine gönderildikten sonra, giriş özet beyanın giriş gümrük idaresi tarafından kayıtlara geçildiğine ilişkin bir mesaj özet beyanı düzenleyene gönderilmektedir. Bu mesaja MRN (Movement Reference Number) adı verilmektedir. MRN mesajının alınması giriş özet beyanın usulüne uygun biçimde verildiğinin teyidi niteliğindedir. Giriş özet beyanda bir eksiklik veya usulsüzlük varsa MRN verilmez.

**“ AB tipi risk kriteri kapsamı olduğu anlaşılın eşyada ise bazı kalemlerin boşaltılmasına izin verilmezken diğer kalemlerin kontrolü yapılarak geçişine izin verilecektir. ”**

İthalat Kontrol Sistemi (ICS) olarak tabir edilen sistemle söz konusu beyana dayalı olarak risk kıstaslarına bağlı bir program çalışmaya başlar. Söz konusu risk kıstasları; eşya ile birlikte taşıma aracı, taşıyıcı, alıcı ve gönderici risklerini de içermekte ve risk analiziyle 3 ayrı sonuca ulaşmaktadır.

#### **Risk Tipleri:**

A tipi risk kriteri kapsamı olduğu anlaşılın eşya için taşıyıcıya “yükleme yapma” (do not load) (DNL) mesajı verilecektir. Bu tip eşyanın ve eşyayı taşıyan taşıma aracının AB gümrük bölgesine girişi engellenecektir. Bu mesaj pratikte sadece uzun mesafe deniz yolu ile gelen konteynerli yükler için geçerlidir. Diğer yollarla gelen yüklerde ilk giriş gümrük idaresinden ileri geçilememesi ve bu idarede boşaltma yapılamaması sağlanacaktır.

AB tipi risk kriteri kapsamı olduğu anlaşılın eşyada ise bazı kalemlerin boşaltılmasına izin verilmezken diğer kalemlerin kontrolü yapılarak geçişine izin verilecektir.

B tipi risk kriteri kapsamı eşya gümrük kontrolüne tabi olacak ve ilk giriş gümrük idaresinde gerekli kontrolleri yapılacaktır. Kontrol sonucu değişik yaptırımlar söz konusu olabilecektir, ancak mahrece iade en yaygın yaptırımdır.

C tipi risk kriteri kapsamı eşya ilk giriş gümrük idaresinde kontrolleri yapılmadan, sonraki

gümrük idaresine yollanacak ve kontrolleri iç gümrük idaresinde tamamlanacaktır.

Eşyanın söz konusu risk kriterleri kapsamına girmesi halinde MRN'de olduğu gibi taşıyıcıya bu durum iletilecektir.

#### Vaka Analizi:

Türkiye'de bulunan firmanın Rotterdam'da bulunan bir fabrikadan sipariş aldığı varsayarsak işlemler sırası ile şu şekildedir;



#### 1- Sipariş alınır:

Fatura veya anlaşmaya ilişkin benzeri belgelerin düzenlenmesiyle eşyaların Mersin Limanı'na getirilerek gemiye yüklenmesi emri taşıyıcıya verilir.

2- Taşıyıcı eşyaları Mersin Limanı'na getirir ve gemi acentesine konteynerli olarak Rotterdam'a gönderileceğini bildirir. Bu noktada gemi acentesi eşyaların hangi gemiyle ve hangi konteynerle Rotterdam'a götürüleceğini taşıyıcıya bildirir.

“ *Son düzenlemelerle kısa mesafeli deniz yolu taşımacılığında DNL mesajı verilmeyeceği belirtilmiştir.* ”

Burada eşyamız konteynerli olduğu, denizyoluyla geleceği ve mesafe kısa olduğu için gemi Barselona limanına ulaşmadan en geç 2 saat önceye kadar giriş özet beyan İspanyol Gümrük İdaresine verilir. Bu özet beyan gemi acentesi tarafından verilebileceği gibi ayrı ayrı

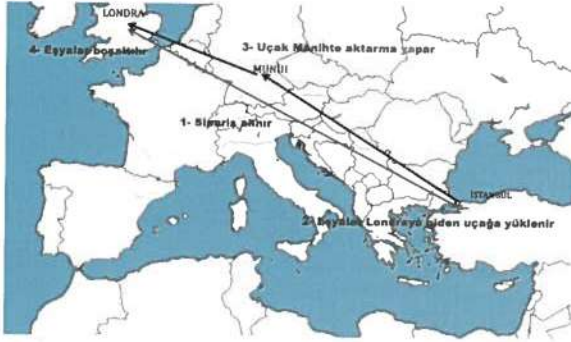
taşıyıcılar tarafından birleştirilen bir özet beyan olarak da verilebilir. Özet beyanda geminin Barselona'da bırakacağı yüklerin yanı sıra Rotterdam'da indireceği yükler ve AB gümrük bölgesinde indirmeyeceği yükler beyan edilir, kısaca gemi Barselona Limanına getireceği tüm yükü beyan eder. Burada “yükleme yapma” (DNL) mesajı alınan kalemlerin boşaltımı yapılmaz. Ancak son düzenlemelerle kısa mesafeli deniz yolu taşımacılığında DNL mesajı verilmeyeceği belirtilmiştir.

3- Gemi Barselona Limanına geldiğinde varış beyanı verir. Varış beyanında getirdiği tüm yükü beyan eder. B tipi risk kapsamı eşyalar burada indirilerek kontrolü yapılır. Barselona Gümrük İdaresi Rotterdam Gümrük İdaresine risk kontrollerini bildirir.

4- Gemi Rotterdam'da yükünü boşaltır ve C tipi risk kapsamı eşyaların kontrolü burada yapılır. Daha sonra eşya bir gümrük rejimine tabi tutularak gerekli işlemi yapılır.

Türkiye'de bulunan firmanın havayolu ile eşyaları Londra'ya, Münih aktarmalı uçakla göndermesi durumunda:





1- Sipariş alınır: Londra'daki firma İstanbul'dan eşya sipariş eder. İstanbul firması fatura veya anlaşmaya ilişkin benzeri belgeleri düzenler.

2- Eşyalar havayolu acentesine teslim edilir ve hava konşimentosu hazırlanır (AWB). Burada Alman Gümrük İdaresine giriş özet beyan verilir. Özet beyanı havayolu kargo acentesi verir. DNL mesajı alan eşyalar uçağa yüklenmez.

3- Uçak Münih'e iner. Burada varış beyanı verir ve tüm kargosunu beyan eder. B tipi risk kriterine giren eşyalar burada kontrol edilir. Risk değerlendirmeleri Londra Gümrük İdaresine bildirilir.

4- Eşyalar Londra'da boşaltılır. C tipi risk kriterine düşen eşyaların kontrolü burada yapılır. Daha sonra eşyalar bir gümrük rejimine tabi tutulur.

Türkiye'de bulunan firmanın karayolu ile AB Gümrük Bölgesinden transit geçmesi durumunda:

1- Sipariş alınır: Dubrovnik'teki firma İstanbul'dan eşya sipariş eder. İstanbul firması fatura veya anlaşmaya ilişkin benzeri belge-

leri düzenler. Eşyalar taşıyıcıya teslim edilir. Kapitan Andreevo Gümrük İdaresinde gelmeden 1 saat önce Giriş Özet Beyan verilir.

2- Kapitan Andreevo Gümrük İdaresinde gerekli risk kriterleri aranır. Bu durumda sadece A tipi risk kriteri uygulanır. Eğer risk kriterlerine uygunsa transit rejimine uygun sevkiyat yapılır.

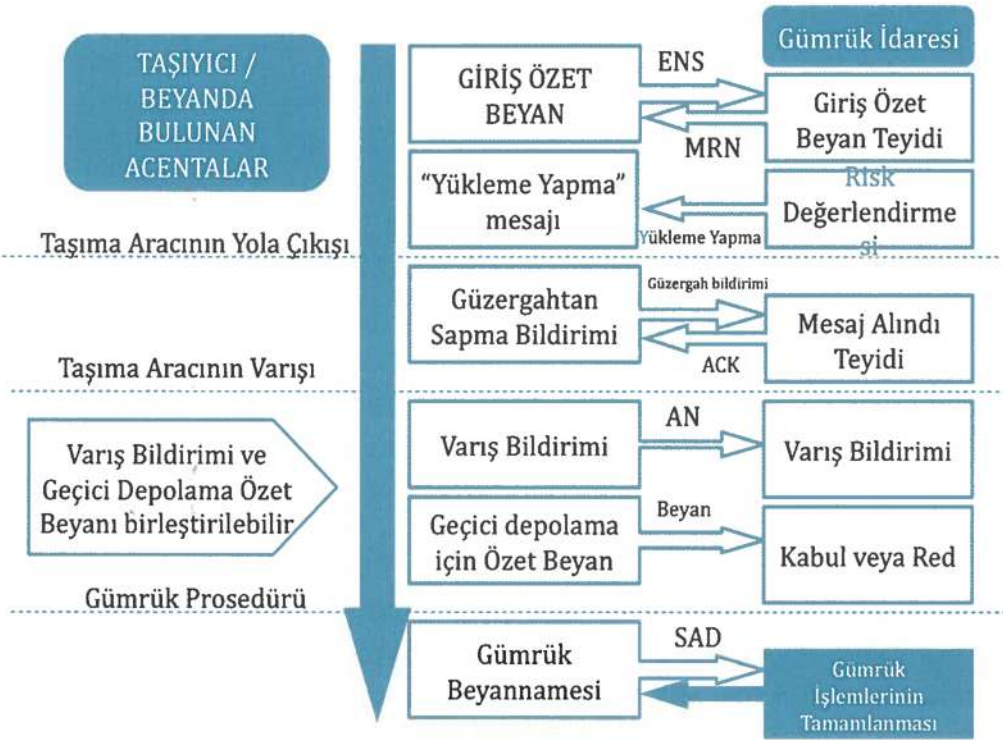
3- AB Gümrük İdaresinden çıkışta bir Çıkış Özet Beyan verilerek işlemler tamamlanır.

### EORI Numarasının Önemi:

EORI numarası bu noktada çok önemli bir işlev yüklenmektedir. EORI numarası AB'de ikamet eden firmalar ve AB ile ticaret veya iş yapan ancak AB'de ikamet etmeyen tüm firmalara verilen bir çeşit vergi numarasıdır. AB otoriteleri, EORI numarasını bildikleri firmalarla elektronik ortamda iletişim kurmaktadır. Bu nedenle giriş özet beyanda taşıyıcının EORI numarası, DNL mesajları ve rota değişimi mesajları için gereklidir.

### Genel İş Akışı:

Genel İş Akışını aşağıdaki şema ile göstermemiz mümkündür:



### Sonuç:

Çoğunlukla Avrupa Firmalarının tedarikçileri olan firmalarımızın, yeni düzenlemeden dolayı bir takım maliyet artışlarıyla karşı karşıya kalacakları aşıkardır. Özellikle düzenli olarak belli bir ülke ile çalışmayan firmalarımızın her ülkedeki değişik elektronik veri değişim sistemleri ve değişik ara yüz yapıları nedeniyle farklı farklı acentelerle çalışmaya başlamaları kaçınılmazdır. Diğer bir husus ise son anda taşıyıcı firma değiştirmenin imkânsız hale geleceği bunun da taşıma firmalarının belli bir oranda rekabet gücü kazanmasına ve daha yüksek fiyatlar belirleyebilmesine olanak sağlanmasındır.

Ancak, firmaların bu durumdan bazı avantajları da olacaktır. Özellikle risk kriterlerinin merkezden belirlenip uygulanması farklı ülkelerde farklı uygulamalarla yüz yüze kalma halini ortadan kaldırmakta, özellikle Doğu Avrupa Ülkelerinde karşılaşılan bazı sorunların yok olmasına yol açacaktır.

**“ Risk kriterlerinin merkezden belirlenip uygulanması özellikle Doğu Avrupa Ülkelerinde karşılaşılan bazı sorunların yok olmasına yol açacaktır. ”**

Diğer taraftan, kamuoyunun bu tip sistemlerle rahatlatılması ve ticarette kontrolün sağlandığının hissettirilmesi özellikle güvenlik açıklarının bulunduğu düşünülen ülkelere gelen seviyatların daha hızlı ve daha düşük maliyetle gerçekleşmesine olanak sağlayacaktır.



EK-1

**Ocean Export Data Entry**

Screen 1 | Screen 2 | Body | Sch B | A.E.S. | Containers | Comments | Confirmation | Dates | Draft | Invoice

Initials: **BJB** Reference #: \_\_\_\_\_ Shipper: ... \_\_\_\_\_ Date: //

(2) Exporter (Principal or Seller-License and Address Include Zip Code)

Name: \_\_\_\_\_  
 Addr 1: \_\_\_\_\_  
 Addr 2: \_\_\_\_\_  
 City: \_\_\_\_\_ State: \_\_\_\_\_  
 Zip: \_\_\_\_\_ Country: \_\_\_\_\_ Phone: \_\_\_\_\_  
 Indiv: \_\_\_\_\_

(5) Document No.: \_\_\_\_\_ (5a) B/L or AWB Number: \_\_\_\_\_

(6) Export References:  
 Shipper: \_\_\_\_\_  
 Consignee: \_\_\_\_\_

(3) Consigned To ... \_\_\_\_\_ **Extra**

Name: \_\_\_\_\_  
 Addr 1: \_\_\_\_\_  
 Addr 2: \_\_\_\_\_  
 City: \_\_\_\_\_ State: \_\_\_\_\_  
 Zip: \_\_\_\_\_ Country: \_\_\_\_\_ Phone: \_\_\_\_\_  
 Indiv: \_\_\_\_\_

Sail: // / / ETA: // / / **In-Bond**

(8) Point (state) or Origin or FTX Number: \_\_\_\_\_

(4) Notify Party ... **Extra** **CC** **I.C.**

Name: \_\_\_\_\_  
 Addr 1: \_\_\_\_\_  
 Addr 2: \_\_\_\_\_  
 City: \_\_\_\_\_ State: \_\_\_\_\_  
 Zip: \_\_\_\_\_ Country: \_\_\_\_\_ Phone: \_\_\_\_\_  
 Indiv: \_\_\_\_\_

(9) Domestic Routing/Export Instructions

**Cons.** \_\_\_\_\_  
**Extra** \_\_\_\_\_  
**Comm** \_\_\_\_\_  
**HAZ** \_\_\_\_\_

(12) Pre-Carriage By: \_\_\_\_\_ (13) Receipt by Pre-Carrier: \_\_\_\_\_

(14) Exporting Carrier: \_\_\_\_\_ (15) Port of Loading/Export: \_\_\_\_\_ (10) Loading Pier/Terminal: \_\_\_\_\_

(16) Foreign Port of Unloading: \_\_\_\_\_ (17) Place of Delivery: \_\_\_\_\_ Ultimate Destination: \_\_\_\_\_

**Ok** **Cancel** **Finished**

Enter your initials.



Uzun lafın kisası; huzur içinde yaşamak isteyen bir ülkenin rekabet gücünü arttırması ve ticaret savaşında yenilmemesi şarttır. Yenilgiyi sadece ithalat ve ihracat rakamlarında aramak da aldatıcı olacaktır. Bugünün değil yarının adamları, sürdürülebilir rekabeti de bu resme dahil edeceklerdir. Eğer bu savaş sürekli devam ediyor ve gittikçe güçlü rakiplerin sayısının arttığı bir arena haline geliyorsa ki öyledir, en basit çıkarımıyla artık daha çok kazanan olacağı için kaybedenler ve yıkımlar da çok daha fazla olacaktır.

Bu yazıda ticaretimizi etkileyen faktörlerden biri olan Dünya Ticaret Örgütü'ne üyeliğimizi ele alınacaktır. Ülkemiz için dış ticaretin ne denli önemli olduğunun vurgulanmasına ihtiyaç duyulmamaktadır. Amaç, böylesine önemli bir konuda temel seviyede bile olsa ilgililerin bilgilendirilmesidir. Başarının en önemli aracı hedef koymak olduğuna göre, hedefe yürütülen ya da yürümeye çalışan bireylerin, çalıştıkları konunun ne olduğunu bilmesi şarttır. Tersi durumlarda ortaya çıkan manzarayı özetlemek gerekirse: Kontrolsüz güç, güç değildir...

## **Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) Genel Bilgiler**

### **1. Dünyadan Bugüne**

1948 tarihinde Havana'da (Küba) başlayan GATT'ın 47 yıllık ömrü, 1994 yılında Marakeş'te (Fas) Dünya Ticaret Örgütü'nün (DTÖ) kurulmasıyla sona ermiştir. Bu sonlanmanın, GATT Antlaşmasının yürürlükten kaldırıldığı şeklinde yorumlanmaması gerekir. 47 yıllık süreçte akılda kalan önemli tespitlerden biri; GATT Antlaşmasından önceki asıl niyetin dünya ticaretine yön verecek Uluslararası Ticaret Örgütü-

nün (ITO) kurulmak istenmesi ancak başarısız olmasıdır. II. Dünya Savaşı sonrası dünyayı yeniden şekillendiren güçlerin Bretton Woods görüşmesi sonrası aldıkları kararlar gereği, Avrupa'nın yeniden inşası için gerekli kredilerin toplanmasından ve yönetilmesinden sorumlu Dünya Bankası (WB), uluslararası kurların dalgalanmalarının kontrol altında tutulması için ise Uluslararası Para Fonu (IMF) kurulmuştur. Dünya Ticaretinin de gözetim altında tutulması fikri Amerika Birleşik Devletleri'nin savunduğu ve öncülük ettiği bir düşünce olarak ortaya çıkmış, ITO'nun kurulma düşüncesinin filizleri bu şekilde atılmıştır. Ancak, bu örgütün etki alanının çok geniş çizilmesi bazı Avrupa ülkelerinin bu gelişmenin en başından başarısızlık ile sonuçlanacağına inanmasına sebep olmuştur. Bu sebeptendir ki, 1947 yılında Birleşmiş Milletler Konferansı'nda ITO'nun kuruluşuna ilişkin görüşmeler yapılmadan önce 15 Avrupa ülkesi 1945 yılı Aralık ayında gümrük tarifelerinin düşürülmesini ve çapalanmasını görüşmeye başlamıştır. Bu görüşmelerde asıl hedef 1930'lardan beri güçlenen korumacılık anlayışının yıkılması ve ticaretin liberalleştirilmesi olmuştur.

Bu görüşmelerin ilk ayağında bir grup ticaret kuralı kabul edilmiş ve 45.000 tarife tavizi öngörülmüştür. Bu gelişme 10 milyar dolarlık bir ticaret hacmine etki etmiştir ki, bu rakam o yılın dünya ticaretinin %20'sine denk gelmektedir. 1947 Ekiminde gruba dahil olan ülke sayısı 23'e çıkmış ve 1948 başlarında ilk tarife tavizleri "Geçici Uygulama Protokolü" (Protochol of Provisional Application) ile yürürlüğe girmiştir. GATT bu şekilde, sözleşmeye taraf 23 ülke arasında doğmuştur.

1947 tarihinde Havana'da ITO'nun kuruluş düşüncesi tartışılmaya başlanmış, öngörü-

len etki alanı ve buna bağlı ulusal mevzuatta öngörülen sadeleştirmeler büyük sorun olmuştur. İlginç bir şekilde Amerika'nın öngörülen sadeleştirmelerin kongrede dahi görüşülmeyeceğini açıklamasıyla bu örgütün kurulma düşüncesi sahibi tarafından tarihe gömülmüştür. Sonuç olarak 23 Avrupa ülkesi arasında imzalanan GATT, 1948-1995 yıllarında uluslararası ticarete yön veren tek, çok taraflı araç olarak yer almıştır.

Yarım asırlık dönemde daha sonra açıklanacak olan GATT temel prensipleri korunmuştur. Tablo 1'de görüleceği üzere GATT anlaşmalarına 1960'da anti-damping, kalkınma; 1970'de sivil havacılık, kamu alımları gibi yeni başlıklar eklenmiş ve fakat esas olarak tarife indirimleri sürdürülmüştür. DTÖ tarihinde yasal bir alt yapı kazanan tüm gelişmeler; "ticaret görüşmeleri" (trade rounds) olarak adlandırılan, listesi Tablo 1'de verilen GATT toplantılarında ülkelerin katılımıyla gerçekleşen müzakereler sonucu ortaya çıkmıştır. 1979 Tokyo Görüşmeleri ile ilk kez tarife dışı engellerin kaldırılması, azaltılması ve sistemin geliştirilmesi gündeme gelmiş, 1994 Uruguay Görüşmeleri DTÖ'nün kurulmasına ve birtakım yeni anlaşmaların imzalanmasına giden süreci başlatmıştır.

Bu sürece daha yakından bakmak, değişen dünyada DTÖ'nün önemini anlaşılmasında

“ DTÖ tarihinde yasal bir alt yapı kazanan tüm gelişmeler; “ticaret görüşmeleri” (trade rounds) olarak adlandırılan, listesi Tablo 1'de verilen GATT toplantılarında ülkelerin katılımıyla gerçekleşen müzakereler sonucu ortaya çıkmıştır. ”

yardımcı olacaktır. 1950-60'lı yıllarda dünya ticareti yılda ortalama %8 büyümüştür. GATT'ın başarısının diğer bir etkisi olarak; 23 kurucuyla başlayan örgüt 1970'lerin başında yüzden fazla üyeye ulaşmıştır. Ancak, 1970'lerde ve 80'lerin başında yaşanan krizler özellikle Doğu Avrupa ve Latin Amerika ülkelerinde korumacılığın canlanmasına, bölgesel kutuplaşmalara sebep olmuştur. Bu gelişmeler GATT'ın etkinliğini olumsuz etkilemiştir. Bununla birlikte, küreselleşen ticarete tarım ürünlerinin ticaretinin serbestleştirilmesine büyük devletler tarafından konan engeller, hizmetler ticaretinin birçok ülke için öneminin artması ve sınır ötesi yatırımların artması, 50 yıllık sistemin gözden geçirilme ve geliştirilme zorunluluğunu açıkça ortaya koymuştur. Uruguay Görüşmeleri bu gerçeklere yönelik düzenlenmiştir ve yaklaşık 8 yıl sürmüştür. Önemi buradan kaynaklanmaktadır.<sup>1</sup>

Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ), Uruguay Round müzakereleri sonunda 15 Nisan 1994 tarihinde Marakeş'te (Fas) imzalanan, Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması'nın (GATT) yerini alan 29 ayrı çok taraflı hukuki belgeyi/ anlaşmayı ve 25 Bakanlar Bildirisini kapsayan Dünya Ticaret Örgütü Anlaşması (Final Act) ile kurulmuştur. Çok taraflı ticaret sisteminin

<sup>1</sup> Uruguay görüşmeleri hakkında ayrıntılı bilgi için [http://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/tif\\_e/fact5\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/fact5_e.htm)



yasal ve kurumsal temeli olan DTÖ, 1 Ocak 1995 tarihinde resmen faaliyete geçmiştir. Örgütün şu andaki üye sayısı 153 olup, yaklaşık 30 ülkenin üyelik görüşmeleri devam etmektedir. DTÖ'nün Genel Direktörü Fransız Pascal Lamy'dir. Örgütün Cenevre'deki olağan çalışmalarını yürüten Genel Konsey'in yanı sıra DTÖ anlaşmalarına ilişkin teknik ve diğer hususların ele alındığı çok sayıda

teknik komite bulunmaktadır. DTÖ'ye üye ülke sayısı Kennedy Turu'nda (1964-67) 62, Tokyo Turu'nda (1973-79) 102, Uruguay Turu'nda (1986-1994) ise 123 olarak kayda geçmiştir.

Ülkemiz Uruguay Round sonunda Marakeş'te DTÖ'yü kuran anlaşmayı imzalamıştır. Bu kapsamda çıkartılan Bakanlar Kurulu Kararı ile 26 Mart 1995 tarihinden itibaren DTÖ'ye kurucu olarak üye olmuştur. DTÖ üyeleri arasında gelişme yolunda olan ülkeler (GYÜ'ler) grubunda yer alan ülkemiz, "Uruguay Round" anlaşmalarında öngörülen taahhütlerini yerine getirmiştir. Ülkemiz DTÖ'de, GYÜ'ler grubunda yer almakla birlikte, 01.01.1996 tarihi itibarıyla AB ile tamamlanan Gümrük Birliği çerçevesinde Uruguay Round taahhütlerinin çok daha ötesine giderek uluslararası ticaretin serbestleştirilmesi konusunda diğer üye GYÜ'lerin ilerisinde bulunmaktadır.

Başbakanlık Makamının 13 Eylül 2002 tarih ve 2002/39 sayılı Genelgesi'yle, DTÖ'de müza-

“**Ülkemiz Uruguay Round sonunda Marakeş'te DTÖ'yü kuran anlaşmayı imzalamıştır. Bu kapsamda çıkartılan Bakanlar Kurulu Kararı ile 26 Mart 1995 tarihinden itibaren DTÖ'ye kurucu olarak üye olmuştur.**

kereye açılan konulara yönelik ulusal hazırlıklarda etkin ve verimli bir eşgüdümün sağlanabilmesi ve ülkemiz görüşlerinin kapsamlı olarak belirlenebilmesi amacıyla, Dış Ticaret Müsteşarlığı'nın bağlı bulunduğu Devlet Bakanı veya gerekli görülen durumlarda Dış Ticaret Müsteşarı Başkanlığında, aşağıdaki Bakanlık, Kurum ve Kuruluşlarımızın temsilcilerinin katılımıyla “DÜNYA TİCARET

ÖRGÜTÜ İLE KOORDİNASYON KURULU” kurulması kararlaştırılmıştır.

- Adalet Bakanlığı • Dışişleri Bakanlığı • Maliye Bakanlığı • Bayındırlık ve İskan Bakanlığı • Sağlık Bakanlığı • Tarım ve Köyişleri Bakanlığı • Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı • Sanayi ve Ticaret Bakanlığı • Kültür ve Turizm Bakanlığı • Çevre ve Orman Bakanlığı • Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı • Hazine Müsteşarlığı • **Gümrük Müsteşarlığı** • Avrupa Birliği Genel Sekreterliği • Rekabet Kurumu Başkanlığı • Kamu İhale Kurumu Başkanlığı • Türk Patent Enstitüsü Başkanlığı

Ayrıca, 12 Mart 2003 tarihli ilk kurul toplantısında alınan karar uyarınca, özel sektör temsilcileri de kurul toplantılarına davet edilmektedirler. Dış ticareti hızla büyüyen bir ülke olan Türkiye bakımından DTÖ'nün giderek daha da önem kazanacağı değerlendirilmektedir. (DTÖ, Dışişleri Bakanlığı)

Müşterilerimiz internet sitesinde e-mevzuat başlığının altındaki tebliğler bölümüne bakıldığında, tarife mevzuatı çerçevesinde DTÖ'nün ne denli önemli olduğu açıkça görülmektedir. Tarihsel bir süreci yansıtan bu çalışmaların, hizmetler sektöründe ve fikri sınaî mülki haklar konusunda da başlamış olduğu, yakın bir zamanda yoğunlaşacağı anlaşılmaktadır.

**“ En basit doğrudan ifadesiyle Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ); tarifelerin ve diğer ticaret engellerin ortadan kaldırılması için ülkelerin ikna edilmesini, böylece serbest ticaretin arttırılmasını amaçlayan uluslararası bir organdır. ”**

liğidir. DTÖ'nün, yerini aldığı GATT'tan kalan ve üyelerinin görüşmelerde talep ettikleri yeni pazarlık konularından başka faaliyet alanı yoktur. Örnek vermek gerekirse, GATT Anlaşmasında yer almayan servis ve hizmetlerin ticareti konusu DTÖ görüşmeleri sırasında üyelerin talebi üzerine DTÖ anlaşmaları arasında yerini almıştır. Bugün itibarıyla DTÖ, Uruguay (1984-1996) ve Doha

## 2. İşleyiş

En basit doğrudan ifadesiyle Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ); tarifelerin ve diğer ticaret engellerin ortadan kaldırılması için ülkelerin ikna edilmesini, böylece serbest ticaretin arttırılmasını amaçlayan uluslararası bir organdır. DTÖ'nün 3 temel işlevi bulunmaktadır:

- ✓ Ülkeler arası ticaret pazarlıklarını organize etmek
- ✓ Uluslararası ticaret kurallarının gözetimi
- ✓ Hükümetler arası anlaşmazlıklara hakemlik ve jüri olmak.

Ayrıca DTÖ; üye ülkelerin ulusal ticaret politikalarını izlemek, küresel ekonomik politikayla ilgili diğer uluslararası kuruluşlarla işbirliğini sağlamak, gelişme yolundaki ve geçiş sürecindeki ekonomilerin çok taraflı ticaret sistemi ile bütünleşmelerine yardımcı olmak gibi görevleri de üstlenmektedir.

Belirtilmesi gereken en önemli işlev, DTÖ'nün ticari pazarlıkların yapıldığı bir forum olma özel-

(2001) görüşmelerinin konu başlıkları üzerine faaliyet göstermektedir. Görüşmelerin oluşturulmasına ilişkin bir örnek vermek gerekirse, bir ülke kendisine ticaret engeli uyguladığını DTÖ çatısı altında dile getirerek muhatap ülkeyle bu konuyu konuşur ve konu birçok üye tarafından önemsenen bir konu ise, tarım ürünlerinin ticaretinin serbestleştirilmesi gibi, görüşmelerin ana maddelerinden biri haline gelir. Yapılan görüşmelerden anlaşılacağı üzere DTÖ'nün, üyelerinin anlaşması üzerinde sadece arabuluculuk yapma gücü ve yetkisi vardır. Ülkelerin anlaşamadıkları hallerde görüşmeler bazen yarıda bırakılmakta, bazen bu görüşmeler yıllarca sürmektedir. Tekrar vurgulamak gerekirse DTÖ, üyelerinin etkinliği kadar etkindir. DTÖ, Dünya Bankası ve Uluslararası Para Fonu (IMF) gibi diğer uluslararası kuruluşlar ile benzerlik göstermemektedir. DTÖ'de yönetsel kararları alma yetkisi herhangi bir yönetim kurulu devredilmediği gibi, kuruluşun idari ya da bürokratik organları da üye ülkelerin bireysel politikaları üzerinde etki sahibi değildir.



İkinci olarak, DTÖ kural- lar bütünüdür. DTÖ'nün faaliyetlerinin temelinde, üyelerince imzalanan DTÖ anlaşmaları bulun- maktadır. Bu belgeler uluslararası ticaretin yasal kurallarını oluşturmaktadı- r. Bu kurallar kesindir ve üyeleri bağlar. Yaptırım gücü üyelerinin tepkilerin- den kaynaklanmaktadır. DTÖ kurallarına uyma- yan üyeler diğer ülkelerde uygulanacak ticaret bas- kılarıyla karşılaşmaktadırlar. Bu kurallara uymak ile kastedilen şey şu örnekle açıklanabilir: Üye hükü- metler ticaret politikalarını ve buna ilişkin ticaret poli- tikası aracını belirlerken

DTÖ anlaşmalarındaki limitlere uymak zorun- dadırlar. Diğer taraftan, DTÖ'nün üstlendiği rolü sadece tüm engellerin kaldırılması olarak algılamak yanlış olacaktır. Görüşmelerde aynı zamanda hükümetlerin sosyal devlet kimliği ve çevrenin korunması gibi konularda sınırlamalar getirilebilmektedir.

DTÖ sistemi ticaretin mümkün olduğunca ser- bestçe yapılmasını teşvik etmektedir çünkü serbest ticaretin ülkelerin ekonomik kalkın- malarını desteklediği ve refahı arttırdığı tes- pit edilmiştir. DTÖ kurallarının yöneldiği amaç budur. Bu sistem sayesinde bireyler, firmalar ve hükümetler dünyanın her yanında uygulanacak ticaret kurallarını bilme olanağına kavuşmakta- dırlar. Belirli ve açık kurallar bütünü, güven orta-

**“ DTÖ, Dünya Bankası ve Uluslararası Para Fonu (IMF) gibi diğer uluslararası kuruluşlar ile benzerlik göstermemektedir. DTÖ'de yönetsel kararları alma yetkisi herhangi bir yönetim kuruluna devredilmediği gibi, kuruluşun idari ya da bürokratik organları da üye ülkelerin bireysel politikaları üzerinde etki sahibi değildir. ”**

mını sağladıkları ölçüde bu aktörlerin ticari işleme- lerindeki risklerini azalt- maktadır.

DTÖ'nün üçüncü önem- li işlevi ise anlaşmazlık- ların çözümlenmesinde aracılık etmesidir. Ticari ilişkilerin çatışan çıkarlar olması doğaldır. Dünya ticaretine ilişkin en son kabul gören iki önemli teoride<sup>2</sup> de bu husus üle- rinden açıklamalar yapılmaktadır. Yeni gerçekçi teoriye göre dünya tica- reti bir bütün olarak ele alındığında kazananların olabilmesi kaybedenlerin olmasıyla mümkün ola- caktır. Dünya sistemi ve

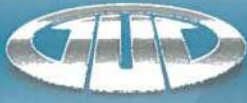
Gramsin teorisinin içinde yer aldığı Yeni Mark- sist teori ise ticari ilişkilerde güçlü devletler lehi- ne kararlar alınacağını işaret etmektedir. Tüm bu gerçeklikler ticari arenada anlaşmazlıkların çözülebilmesi için yasal temele sahip kurallar ve bu kuralları uygulayacak tarafsız bir hake- me ihtiyaç duyulduğunu kanıtlamaktadır. Bu sebeptendir ki, anlaşmazlıkların çözümü meka- nizması<sup>3</sup> DTÖ'nün anlaşmaları arasında yerini almış ve yasal bir çerçeve kazanmıştır.

Elbette ki uygulama, teoriden uzaklaştıkça sıkıntılara sebep olmaktadır. Uruguay ve Doha görüşmelerine bakıldığında bahsi geçen teori-

<sup>2</sup> Neo-realist theory: yeni gerçekçi teori Neo marxist theory (world system theory, Gramscian theory): dünya sistemi teorisi

<sup>3</sup> Anlaşmazlıkların Halli Organı (AHO)





lerin gerçek olduğu ancak bu gerçeğe karşı da gelişmekte olan ülkelerin birlikte hareket etme yoluna giderek savunma stratejileri geliştirdiği açıktır. Son dönemde özellikle BRIC<sup>4</sup> diye adlandırılan grup, görüşmelerde büyük devletlerin isteklerine karşı anti tezler geliştirmekte ve müzakerelerde büyüklerin kazanıp, gelişmekte olan ülkelerin kaybetmesi şeklindeki sonuçlara karşı çıkmaktadır. Çok kısa özetlemek gerekirse, bu güçlü grubun oluşturduğu muhalefete kadar, DTÖ görüşmelerinde Amerika, Japonya ve Avrupa Birliği'nin menfaatlerinin öncelik kazandığı, bu aktörlerin neredeyse her talebinin yerine getirildiği söylenebilir. Daha da

somutlaştırmak gerekirse, bu ülkelerin isteği üzerine sanayi mallarında, hizmetlerde, fikri sınaî haklarda yani rekabet güçlerinin yüksek olduğu ticari alanlarda DTÖ'nün anlaşmaları tüm engelleri kaldırmayı zorunlu kılmıştır. Tokyo görüşmeleriyle birlikte tüm bu başlıklar DTÖ Anlaşmasına dahil edilmiştir. Diğer taraftan, gelişmekte olan ülkelerin güçlü olabileceği tarım pazarlarının liberalleştirilmesi, anlaşmalarda çözüme kavuşturulmayan bir yara haline gelmiştir.

<sup>4</sup> BRIC: Brazil, Rusya, India, China

**““ Vurgulanması gereken nokta, yeni güç odaklarının dünya ticaretinde yerini alması ile alışlagelmiş DTÖ görüşmelerinin, yönetiminin ve kararlarının değişime uğradığının tüm üyelerce anlaşılmasıdır. Bu görüşmelerde tüm üye ülkelerin, özellikle ülkemizin, aktif rol alması, yeniden şekillenmeye başlayan dünya ticaretinde alınacak payların belirlenmesinde doğrudan etki yaratacaktır.””**

Bu noktaya kadar DTÖ'nün kısa tarihçesi, kuruluş amacı ve en önemli işlevleri dile getirilmiştir. Bir kez daha vurgulanması gereken nokta, yeni güç odaklarının dünya ticaretinde yerini alması ile alışlagelmiş DTÖ görüşmelerinin, yönetiminin ve kararlarının değişime uğradığının tüm üyelerce anlaşılmasıdır. Bu görüşmelerde tüm üye ülkelerin, özellikle ülkemizin, aktif rol alması, yeniden şekillenmeye başlayan dünya ticaretinde alınacak payların belirlenmesinde doğrudan etki yaratacaktır. Aralık 2001 tarihinde DTÖ'nün 143'üncü üyesi

olan ve dünyanın en hızlı büyüyen ekonomilerinden birine sahip olan Çin, DTÖ'ye üyelik müzakereleri çerçevesinde ekonomisinin dünya ekonomisine daha hızlı entegrasyonunu sağlamak, uluslararası ticaret ve yabancı yatırımcılar için DTÖ kurallarına uygun daha öngörülebilir bir ortam yaratmak amaçlarıyla ekonomik sisteminde liberalizasyonu ve pazarını daha açık hale getirmeyi hedefleyen bir dizi yükümlülük altına girmiştir. Bu örnekten anlaşılması gereken husus; dünya ticaret liderinin dahi DTÖ anlaşmalarından yararlanma isteğinde olmasıdır.



### 3. DTÖ Anlaşmaları

Bugün itibarıyla DTÖ anlaşmalarında, eşyaların, hizmetlerin ve fikri-sınâî hakların uluslararası ticaretine ilişkin hükümler yer almaktadır. Liberalleşmeyi amaçlayan anlaşma kuralları, uygulamada istisnalar getirmekte, gelişmekte olan ülkelere imtiyazlar tanımaktadır. Üye ülkeler tarife ve tarife dışı engelleri düşürmeye devam edeceklerini, anlaşmalara konu sektörlerini serbest ticarete açacaklarını ve açık tutacaklarını taahhüt etmektedirler. DTÖ, anlaşmazlıkların çözüm mahkemesidir. Üye devletler ulusal mevzuatlarını ve düzenlemeleri DTÖ'ye bildirerek daha şeffaf bir uluslararası ticaret alanı yaratmakta ve DTÖ sekreteryasının, üyelerin ticaret politikalarına ilişkin yayımladığı düzenli raporlar, sistemin sürekli gözetimini sağlamaktadır.

Daha önce belirtildiği üzere DTÖ kuralları bütündür ve bu kurallara DTÖ anlaşmaları denir. Anlaşmalara ilişkin takip edilen metod Tablo 2'de gösterilmektedir. Başlıca 6 ana bölümden bahsedilmektedir. Şemsiye Anlaşma, DTÖ'yü kuran anlaşma, DTÖ konusuna giren 3 ana ticaret konusu, eşyanın (GATT), hizmetlerin (GATS) ve fikri hakların ticareti (TRIPS)<sup>5</sup>, anlaşmazlıkların çözümü ve ülkelere ilişkin ticaret politikası raporları.

Eşyanın ticareti (GATT) ile hizmetlerin ticareti (GATS) benzer özellik göstermektedirler. Anlaşmalarda, genel kuralları, belli sektörlerle ya da olaylara ilişkin yapılması gerekenleri içeren ayrıntılı anlaşmalar ve ekler, son olarak da

ülkelerin özel ürünlerin ve servis sunucularının ülkelerine girmelerine izin veren ayrıntılı ve uzun listeler yer almaktadır. GATT için bu listelerde öngörülenler bağlayıcı taahhütler olup, listeler tarım ürünleri için hem tarife hem de kotaların dahil edildiği taahhütlerden oluşmaktadır. GATS için ise bir ülke, bir hizmet sektörüne ne kadar yabancı girişimcinin ulaşmasına izin vereceğini belirtmektedir. Ayrıca bu listelerde ülkeler, en çok kayırlan ülke kuralını hangi ülkelere uygulamadıklarını da belirtmektedirler.

[http://www.wto.org/english/docs\\_e/legal\\_e/legal\\_e.htm#services](http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/legal_e.htm#services) adresi çok ayrıntılı hazırlanmış mevzuat sayfasıdır. Örneğin bu sayfanın, ülkelerin taahhütleri başlıklı kısmından 2001 üyesi Çin'in 3 ana anlaşmaya ilişkin öngördüğü taahhütlere bakılabilir, belli sektörlerle ilişkin ülkelerin kabul ettiği anlaşmalar görülebilir. Sektörlerin ve belli eşyaların dünya ticaretindeki yeri ve geleceği tespit edilebilir. DTÖ hizmetlerinden yararlanmak birçok konuda yararlı olacaktır. Örneğin, bir firmanın yatırım ve ticaret kararlarında ilgili pazara ilişkin güncel durum görülebilir. Anlaşmazlıklara ilişkin açılan başlıklardan, o ülke pazarında yaşanabilecek sıkıntılar tespit edilebilir, o ülkeye ait düzenli ticaret politikası raporları gelecek düzenlemelere ilişkin öngörü sağlayabilir.<sup>6</sup>

Son olarak belirtilmesi gereken nokta şudur; 2001 tarihinde başlayan Doha görüşmelerinde ajandada yer alan konular takip edilmeli<sup>7</sup> ve DTÖ çalışmalarında daha etkin rol almak için daha önce belirtilen kurumlar bünyesinde gerekli ilgi ve alaka gösterilmelidir. Örneğin

<sup>5</sup> GATT General Agreement on Tariffs and Trade; GATS General Agreement on Trade in Services; TRIPS Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights

<sup>6</sup> 2007 Türkiye Raporu için bkz. [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/tpr\\_e/tp292\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/tpr_e/tp292_e.htm)

<sup>7</sup> [http://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/tif\\_e/doha1\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/doha1_e.htm) Doha Ajandası



uygulamaya ilişkin konulardan bir tanesi olan “Menşe kurallarının uyumlaştırılması” hususunda, tüm üye ülkelerde kullanılmak üzere bir menşe şahadetnamesinin hazırlanması mümkündür. Her ülkenin kendine özgü kullandığı bu menşe belgesi, farklılıklardan dolayı sıkıntılara sebep olmaktadır. Vurgulanmak istenen; DTÖ, üyelerinin sesi ne kadar çıkıyorsa o kadar fayda sağlanabilecek bir yapıya sahiptir. Son bölümde kurumsal yapı özetlenecektir.

#### 4. Kurumsal Yapı

Daha önce de belirtildiği üzere DTÖ diğer uluslararası örgütlerden (IMF, WB) gerek karar alma süreci gerekse yaptırım uygulama dayanağı konularında farklılık göstermektedir. Kararlar büyük çoğunlukta konsensüs oluşturularak alınır. DTÖ yaptırımları üyelerin karşılıklı pazarlıkları sonucu verdikleri taahhütlere dayanmaktadır. Taahhütler yerine getirilmediğinde ya da DTÖ anlaşmalarına aykırı hareket edildiğinde üyeler ticaret önlemleriyle, ilgili üyeye yaptırım uygulamaktadır. IMF Yönetim Kurulunun aldığı kararları uygulamayan ülkeler ise, kredilerinin kesilmesi ile tehdit edilmiştir. DTÖ, üyelerinin hayat verdiği çoğulcu bir örgüttür. Bu çerçevede, en üst otorite Bakanlar Konseyidir ve en az iki yılda bir Bakanlar Konferansı düzenlenmektedir. Anlaşmalarda yer alan her konu hakkında karar alma yetkisi Konseye aittir. Konferanslar arası dönemde 3 organ DTÖ işlerini yürütmektedir:

- Genel Konsey
- Anlaşmazlıkların Halli Organı
- Ticaret politikası Gözden Geçirme Kurulu

DTÖ kurucu anlaşmalarında her biri “Genel Konsey” olarak kabul edilmekte ancak çıkış

noktaları farklı olduğu için farklılık göstermektedirler. Her birinin üyeleri üye devletlerden seçilir ve Bakanlar Konseyine rapor verirler. Bu organlar arasında Genel Konsey biraz daha öne çıkarak diğer 2 organın işlem ve faaliyetlerini Bakanlar Konseyi adına denetler ve gözetir. Bunun dışında 3 anlaşma konusunda da birer konsey bulunur:

- Eşyanın ticaretine ilişkin konsey, 11 alt komite
- Hizmetlerin ticaretine ilişkin konsey, alt komiteler
- Fikri hakların ticarete konu olan yanlarının ticaretine ilişkin konsey, 2 alt komite

Bu geniş konu başlıklarına nazaran daha sınırlı konularda görev yapan ve yine çalışanları üye devletlerden seçilen 6 organ daha bulunmaktadır. Bu organlar Genel Konseye rapor verirler ve şu konularda çalışırlar:

- Ticaret ve kalkınma
- Çevre
- Bölgesel ticari anlaşmalar
- İdari konular

1996 yılında bu konu başlıkları genişletilmiştir.

- Yatırım ve rekabet politikası
- Devlet alımlarında şeffaflık
- Ticaret uyumlaştırılması.
- Son olarak 2001 Doha görüşmelerinde;
- Ticaret
- Borç ve finansmanı
- Ticaret ve teknoloji transferleri, konularında çalışma grupları oluşturulmuştur. DTÖ organizasyon yapısı Tablo 3’te gösterilmektedir.



### Sonuç:

DTÖ geçen ay içerisinde ülkemizde, az gelişmiş/ gelişmekte olan ve üyeliğe geçiş sürecindeki ülkelerin davet edildiği bir çalışma toplantısı düzenlemiştir. Toplantı konusu ticaret uyumlaştırması olmuştur ve kurumumuzdan katılımcılar DTÖ tarafından oluşturulan, üzerinde çalışmaların devam ettiği anlaşma metninde<sup>8</sup>

geçen konu başlıklarında katılımcı ülkelere sunular yapmışlardır. Taslak metin incelendiğinde ilk göze çarpan, tüm madde hükümlerinin parantezlerle yazılmış olmasıdır. Bunun sebebi, parantez içinde olan tüm hükümlerin hatta maddenin kendisinin dahi pazarlıklara konu olmasıdır. Yapılacak pazarlıklar sonucunda bir dahaki görüşmede üzerinde anlaşılacak maddeler ve madde hükümleri anlaşma metnini oluşturacaktır. Bir kez daha vurgulamak gerekirse, Dünya Ticaret Örgütü'nün asıl gücü üyelerinden kaynaklanmaktadır ve üyeler kendi pazarlık güçleri ve etkinlikleri ölçüsünde anlaşma metinlerini etkileme şansına sahiptirler.

Ülkemizin ticaretinin yarısına yakınının Avrupa Birliği ile yapıldığı ve Gümrük Birliği Anlaşmasına tabi olduğu düşünülebilir ancak diğer yarısı da, anlaşılacağı üzere DTÖ kurallarına tabidir. Tüm kurumlarımızın AB sürecinde göstermiş olduğu başarının bir benzerinin DTÖ için de gerekli olduğu düşünülmektedir. Yakın bir gelecekte

“ *Dünya Ticaret Örgütü'nün asıl gücü üyelerinden kaynaklanmaktadır ve üyeler kendi pazarlık güçleri ve etkinlikleri ölçüsünde anlaşma metinlerini etkileme şansına sahiptirler.* ”

dış ticaretimizi şekillendirecek alternatif bir çıkış yolu arandığı takdirde DTÖ eldeki mevcut tek ciddi seçenek olacaktır.<sup>9</sup>

### KAYNAKÇA

- Dışişleri Bakanlığı, “DTÖ, Dünya Ticaret Örgütü”, [http://www.mfa.gov.tr/dunya-ticaret-orgutu-\\_dto\\_.tr.mfa](http://www.mfa.gov.tr/dunya-ticaret-orgutu-_dto_.tr.mfa)
- Understanding the WTO, [http://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/tif\\_e/abbr\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/tif_e/abbr_e.htm)

**TABLO 1**

Year	Place/name	Subjects covered	Countries
1947	Geneva	Tariffs	23
1949	Annecy	Tariffs	13
1951	Torquay	Tariffs	38
1956	Geneva	Tariffs	26
1960-1961	Geneva Dillon Round	Tariffs	26
1964-1967	Geneva Kennedy Round	Tariffs and anti-dumping measures	62
1973-1979	Geneva Tokyo Round	Tariffs, non-tariff measures, “framework” agreements	102
1986-1994	Geneva Uruguay Round	Tariffs, non-tariff measures, rules, services, intellectual property, dispute settlement, textiles, agriculture, creation of WTO, etc	123

(WTO, Basics)

<sup>8</sup> [http://www.wto.org/english/tratop\\_e/tradfa\\_e/tradfa\\_negoti\\_docs\\_e.htm](http://www.wto.org/english/tratop_e/tradfa_e/tradfa_negoti_docs_e.htm) : consolidated draft text

<sup>9</sup> Mutlaka bakılması gereken bir kaynaktır. DTÖ anlamaya yardımcı olacak “10 yanlış anlama” başlıklı bölümün incelenmesi önerilir. [http://www.wto.org/english/thewto\\_e/whatis\\_e/10mis\\_e/10m00\\_e.htm](http://www.wto.org/english/thewto_e/whatis_e/10mis_e/10m00_e.htm)



**TABLO 2**

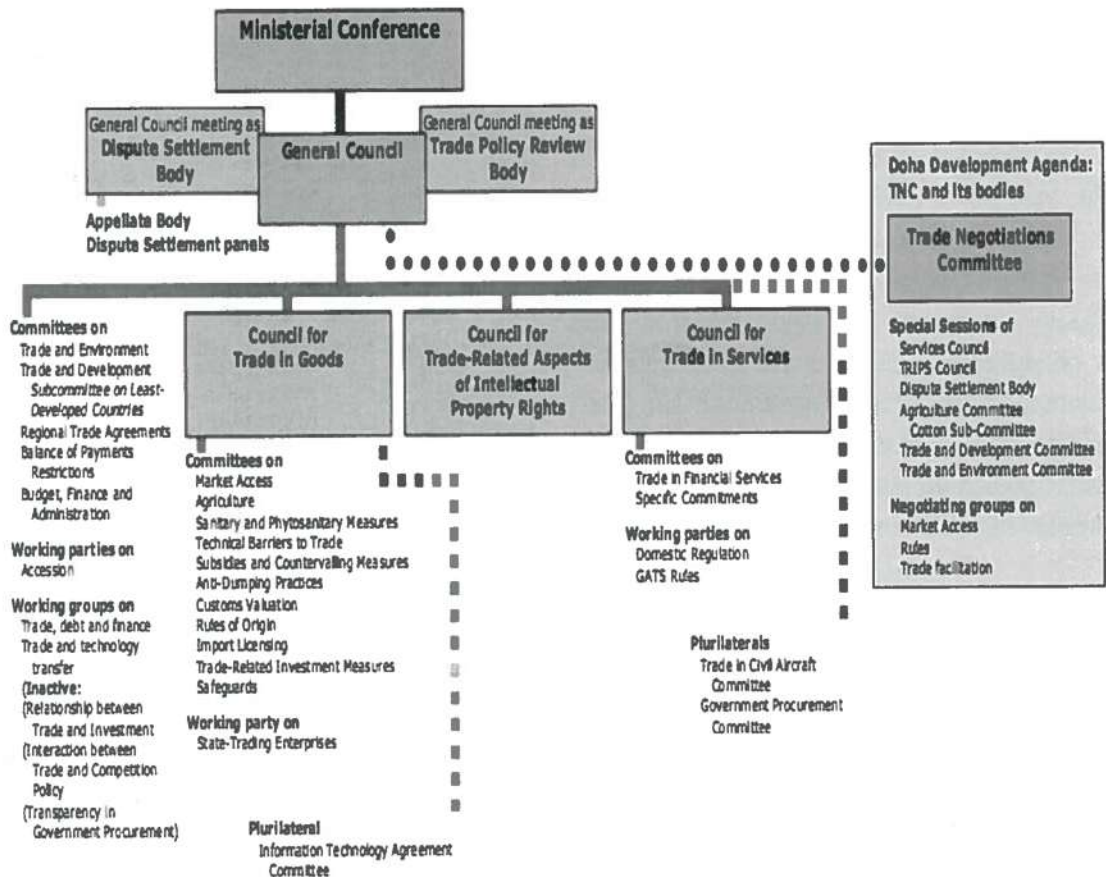
Umbrella	AGREEMENT ESTABLISHING WTO		
	Goods	Services	Intellectual property
Basic principles	GATT	GATS	TRIPS
Additional details	Other goods agreements and annexes	Services annexes	
Market access commitments	Countries' schedules of commitments	Countries' schedules of commitments (and MFN exemptions)	
Dispute settlement	DISPUTE SETTLEMENT		
Transparency	TRADE POLICY REVIEWS		

(WTO, Agreements)

**TABLO 3 (WTO, The Organisation)**

**WTO structure**

All WTO members may participate in all councils, committees, etc, except Appellate Body, Dispute Settlement panels, and plurilateral committees.





# 1 SERİ NO.LU GÜMRÜK GENEL TEBLİĞİ (TIR İŞLEMLERİ) İLE GETİRİLEN YENİLİKLER



**Ahmet Özkan KIZILCIK**

Gümrük Uzmanı  
ahmetok@gumruk.gov.tr



**Hamit BOZTEPE**

Gümrük Uzman Yrd.  
hboztepe@gumruk.gov.tr

Ülkemiz, kısaca TIR Sözleşmesi olarak bilinen 14 Kasım 1975 tarihli TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi'ne taraf olup, 1966 yılından beri TIR Sistemi içerisinde yer almaktadır. Ulusal kefil kuruluş olarak ise, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) yetkilendirilmiştir.

Sözleşmeye hemen her kıtadan 68 ülke taraf-tır ancak, şu an itibarıyla Sözleşme Avrupa, Ortadoğu ve Orta Asya arasındaki uluslararası taşımacılıkta 58 ülke tarafından uygulanmaktadır. Türkiye, TIR Sistemi içerisinde en çok TIR Karnesi düzenlenen ülke olarak yer almakta olup, TIR Karnesi sonlandırılması açısından ise Rusya Federasyonu'nun ardından ikinci sırada yer almaktadır.

1975 tarihli TIR Sözleşmesi uyarınca; TIR Karnesi himayesinde karayoluyla uluslararası eşya taşıyan yerli ve yabancı taşıtların, Türkiye hudutları içerisinde seyir, konaklama, denetleme ve güvenliklerinin sağlanması ve gümrük işlemleri bakımından tabi olacakları esaslar, 23/01/2002 tarihli ve 24649 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan TIR Uygulama Tebliği ile belirlenmişti. Ancak bu Tebliğ'de yapılan 10 ayrı değişiklik sonucu Tebliğ'in kendi içindeki bütünlüğünün kaybolması, dilinde sadeleştirme ve uyumlaştırmaya gidilerek daha kolay anlaşılır hale getirilmesine ihtiyaç duyulması ve TIR işlemleri konusunda uygulamada karşılaşılan sorunlara ilişkin olarak yapılan tespitler ile özel sektör temsilcileri tarafından gündeme getirilen



değişiklik önerileri hakkında düzenleme yapılması amacıyla mevcut Tebliğ'de tadile gidilerek anılan Tebliğ, 31/12/2010 tarihli ve 27802 sayılı (5. Mükerrer) Resmi Gazetede yayımlanan 1 Seri No.lu Gümrük Genel Tebliği (TIR İşlemleri) ile yürürlükten kaldırılmıştır.

“ **Tebliğ'in 5 ve 6 No.lu eklerinde belirlenen yollarda seyretmek koşuluyla, belli bir güzergâhın takip edilmesi zorunluluğu kaldırılmıştır.** ”

Makalemizde, 1 Seri No.lu Gümrük Genel Tebliği (TIR İşlemleri) ile getirilen değişikliklere değinilecektir.

1 Seri No.lu Gümrük Genel Tebliğ'in 5 ve 6 No.lu ekleri ile Gümrük Kanunu'nun 33'üncü maddesi gereğince, taşıtların seyredebileceği yollar belirlenmiştir. Tebliğ'in 4'üncü maddesi ile; kaçakçılık yapılacağına dair ihbar, istihbarat, kuvvetli şüphe bulunması veya gerek taşınan eşya gerekse taşıyıcı hakkında gümrük idarelerinde risk verilerinin mevcut olması ile ATS cihazının takılması hallerinde, yerli veya yabancı plakalı ayrımı yapılmaksızın serbest dolaşımda olmayan eşyayı taşıyan taşıtlar için Tebliğ'in söz konusu eklerinde belirlenmiş bu yollardan belli bir güzergâhın takip edilmesi zorunluluğu getirilmiştir. Ancak, bu belirtilen haller dışında, Tebliğ'in 5 ve 6 No.lu eklerinde

“ **Tebliğ'in 6'ncı maddesi ile; güzergâhlar üzerinde bulunan TIR denetleme ve konaklama noktalarına uğrama zorunluluğuna son verilmesidir. TIR sürücüleri, bu noktaların yanısıra güzergâh üzerindeki dinlenme tesislerinden de yararlanabilecektir.** ”

belirlenen yollarda seyretmek koşuluyla, belli bir güzergâhın takip edilmesi zorunluluğu kaldırılmıştır. Bu değişiklikte taşımacılar, Tebliğ'in 5 ve 6 No.lu ekinde yer alan yollardan kendileri için zaman ve maliyet yönünden en uygun olan yolu seçmekte serbest olacaklardır.

Diğer taraftan, Ulaştırma Bakanlığı tarafından verilen özel izin belgesi veya özel yük taşıma izin belgesinde bir güzergâh belirlenmesi halinde, bu güzergâh gümrük idaresi tarafından esas alınacak ve taşıtların bu güzergâhı izlemesi zorunlu olacaktır.

Güzergâh katetme süresini ihlal eden ve belirli bir güzergâhın izlenmesinin zorunlu tutulduğu durumlarda güzergâh ihlali yapan taşıtlar ise, 4'üncü madde gereğince, fiziki kontrole tabi tutulacaklardır.

Diğer önemli bir yenilik ise, Tebliğ'in 6'ncı maddesi ile; güzergâhlar üzerinde bulunan TIR denetleme ve konaklama noktalarına uğrama zorunluluğuna son verilmesidir. TIR sürücüleri, bu noktaların yanısıra güzergâh üzerindeki dinlenme tesislerinden de yararlanabilecektir. TIR denetleme ve



konaklama noktalarına uğrama zorunluluğu kaldırıldığından, giriş gümrük idarelerinde denetleme belgesi verilmeyecek ve çıkış gümrük idareleri tarafından da bu belge talep edilmeyecektir.

Tebliğ'in 8'inci maddesine göre; kaçakçılık yapılacağına dair ihbar, istihbarat, kuvvetli şüphe bulunması, gerek taşınan eşya gerekse taşıyıcı hakkında

gümrük idarelerinde risk verilerinin mevcut olması veya ATS cihazının takılması durumunda, güzergâh katetme süresi olarak mümkün olan en kısa süre verilecektir.

Güzergahlar ve konaklama yerleri ile ilgili olarak yapılan bu düzenlemeler ile, ülkemiz uygulamalarının TIR Sözleşmesinin uygulandığı diğer ülkeler ile paralel hale getirilmesi amaçlanmıştır.

Tebliğ'in 14'üncü maddesi ile; TIR Sözleşmesi'nde belirlenen şartları taşıyan panelvan ve kamyonetlerin de TIR Karnesi himayesinde taşımacılık yapabilmesi mümkün hale getirilmiştir.

Mülga TIR Uygulama Tebliği hükümlerine göre, taşıt onay belgesinin sahte olarak düzenlendiğinin ya da üzerinde tahrifat yapıldığının tespit edilmesi halinde, bu taşıta 6 ay süreyle taşıt onay belgesi düzenlenmemekte ve Cumhuriyet Başsavcılığına suç duyurusunda bulunulmakta idi. Tebliğin 18'inci maddesinde yapılan düzenleme ile; bu taşıtlar için ayrı-

**“ Tebliğ'in 14'üncü maddesi ile; TIR Sözleşmesi'nde belirlenen şartları taşıyan panelvan ve kamyonetlerin de TIR Karnesi himayesinde taşımacılık yapabilmesi mümkün hale getirilmiştir. ”**

ca Gümrük Kanunu'nun 241'inci maddesinin birinci fıkrası uyarınca işlem yapılacaktır. Taşıta gizli bölme bulunduğu tespit edilmesi halinde ise aynı madde uyarınca belge iptal edilecek ve yine Gümrük Kanunu'nun 241'inci maddesi uyarınca işlem ifa edilecektir.

Tebliğ'in 19'uncu maddesine, mümkün olması halinde, TIR Karnesine

Armonize Sistem Kodu yazılacağı yönünde hüküm eklenmiştir. Bu değişiklik Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (BMAEK) Dahili Taşımacılık Komitesi -Taşımacılığı Etkileyen Gümrük Sorunlarına Dair Çalışma Grubu'nda (WP.30) alınan tavsiye kararı doğrultusunda yapılmıştır.

Muayene işlemlerinin daha hızlı gerçekleştirilmesi ve gereksiz bürokrasiye meydan verilmesi amacıyla Tebliğ'in 27 ve 40'inci maddeleri uyarınca giriş ve çıkış gümrük idareleri tarafından taşıtların açılıp kontrol edilebileceği durumlarda; bu taşıtların muayenesinin komisyon yerine muayene memuru tarafından yapılması hüküm altına alınmıştır.

Ayrıca, mücbir sebep, olağanüstü haller veya haklı bir sebebin bulunması koşuluyla, taşıtın TIR Karnesinde yer alan varış veya çıkış gümrük idaresinden başka bir gümrük idaresinde işlem görmesi halinde, Gümrük Kanunu'nun 241'inci maddesinin birinci fıkrası uyarınca uygulanan para cezası 62'nci madde ile kaldırılmıştır.





Bu durumda, Mülga TIR Uygulama Tebliği'nin 41'inci maddesine göre gümrük idare amiri, muayene ile görevli memur, görevli memur ve gümrük muhafaza idare amirinden oluşan dört kişilik bir heyet huzurunda yapılan eşyanın muayenesi de, yalnızca muayene memuru tarafından yapılacaktır.

Hâlihazırda, TIR Karnesinde, teslim teslim tutanağına göre eksiklik veya fazlalık tespit edilmesi durumunda, bu eksiklik veya fazlalığın nedeninin üç ay içinde belgelendirilmesi istenmektedir. Tebliğ'in 34'üncü maddesiyle bu sürenin; talep edilmesi halinde üç ay, haklı sebebin varlığı halinde ise ayrıca bir ay daha uzatılması imkânı getirilmiştir.

Tebliğ'in 41'inci maddesi ile; varış/çıkış gümrük idarelerinde işlem görmüş Volet-2 yaprakları ve eklerinin giriş/hareket gümrük idarelerine gönderilme süresi 7 günden 15 güne çıkarılmıştır. Volet-2 yaprakları ve eklerinin giriş/hareket gümrük idaresine gönderilmesi için 7 günlük sürenin yeterli olmadığı anlaşıldığından süre uzatımına gidilmiştir.

Yetkilendirilmiş Gümrük Müşavirleri ise; antrepolarda bir gün içerisinde sonlandırdıkları TIR Karnelerinin Volet-2 yaprakları ve eklerini bir bordro ekinde en geç 7 gün içerisinde antrepunun bağlı bulunduğu gümrük idaresine göndereceklerdir.

Bu hükme uyulmaması halinde, Yetkilendirilmiş Gümrük Müşaviri hakkında her bir bordro

“ *Bir diğer yenilik ise, TIR Karnesi vergi takibi işlemlerinin kontrolü sorumluluğunun gümrük ve muhafaza başmüdürlüklerine verilmesidir.* ”

için Gümrük Kanunu'nun 241'inci maddesinin birinci fıkrası uyarınca işlem yapılacaktır.

Bir diğer yenilik ise, TIR Karnesi vergi takibi işlemlerinin kontrolü sorumluluğunun gümrük ve muhafaza başmüdürlüklerine verilmesidir. TIR Karnesi

ile ilgili olarak vergi takibinin söz konusu olması halinde, Sözleşme ile belirlenen işlemlere ve sürelerle uyulması verginin kefil kuruluştan tahsili için büyük önem arz etmektedir. Bu kapsamda, TIR Karnesi kapsamı eşyanın çıkış veya varış gümrük idaresinde işlem görmediği veya usulüne uygun işlem yapılmadığının anlaşılması ya da takibi gerektirir başka bir hususa rastlanması halinde; TIR Sözleşmesi'nin 11'inci maddesi gereğince, gümrük idaresi tarafından, TIR Karnesinin kabul edildiği tarihten itibaren 1 yıl içinde, TIR işlemini sonlandırma belgesinin usulsüz veya hile yolu ile temin edildiği durumlarda ise 2 yıl içinde karnenin ibra edilmeme durumunun kefil kuruluşta bildirilmesi gerekmektedir.

Kefil kuruluşta yapılan bu bildirim tarihinden itibaren 3 ay içerisinde muhataplarca eşyanın yurt dışı edildiğinin veya varış gümrük idaresine boşaltıldığına Tebliğ'in 42'nci maddesinde belirtilen belgelerle kanıtlanamaması halinde yukarıda bahsi geçen bildirim tarihinden itibaren en geç 2 yıl içinde, düzenlenen tahakkukun kefil kuruluşta tebliğ edilerek gümrük vergilerinin tahsilinin sağlanması gerekmektedir.

TIR Karnesine ait vergilerin kefil kuruluştan tahsil edilebilmesi için bu sürelerle uyulması zorun-



lu olduğundan, sürele- re uyulup uyulmadığının kontrolü büyük önem arz etmektedir. Bu nedenle, 45 inci madde ile; TIR Karnesi takip işlemlerinin gümrük idareleri tarafından yerine getirilip getirilmediğinin kontrolünün sorumluluğu gümrük ve muhafaza başmüdürlüklerine verilmiştir.

Bilindiği üzere, taşınan eşyanın gümrük vergileri toplamının TIR Sözleş-

mesi'ne göre tespit edilen azami teminat tutarını (bugün itibarıyla 50.000 \$) aşmaması durumunda hiçbir şekilde memur refakati verilmemektedir.

Tebliğ'in 55'inci maddesinde yapılan düzenlemeye göre; taşınan eşyanın gümrük vergileri toplamının azami teminat tutarını aşması halinde ise, kaçakçılık yapılacağına dair ihbar, istihbarat, kuvvetli şüphe bulunması veya gerek taşınan eşya gerekse taşıyıcı hakkında gümrük idarelerinde risk verilerinin mevcut olması durumlarında, öncelikle ATS cihazından yararlanılacak, ancak yeterli ATS cihazının bulunmaması halinde memur refakati verilecektir. Araçlara ATS cihazı takılması halinde ise hiçbir şekilde memur refakati verilmeyecektir.

65'inci madde uyarınca; 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda belirlenen ağırlık ve boyutları aştığı tespit edilen ve bu ağırlık ve boyutları aştığı halde Ulaştırma Bakanlığı (Karayolları Genel Müdürlüğü) tarafından düzenlenmiş izin

“ **Mülga TIR Uygulama Tebliği'nin 51'inci maddesi ile düzenlenen ve TIR Karnesinin arka yüzüne tatbik edilen ve taşıtın mülkiyet bilgilerinin yazılmasına yönelik kaşe uygulaması kaldırılmıştır.** ”


belgesi bulunmayan taşıtların ülkemize girişlerine izin verilmeyecektir.

Tebliğ'in 69'uncu maddesi ile; Kabahatler Kanunu hükümleri doğrultusunda, TIR Karnelerinin gümrük idarelerinde saklanma süresi 5 yıldan 8 yıla çıkarılmıştır.

Mülga TIR Uygulama Tebliği'nin 51'inci maddesi ile düzenlenen ve TIR Karnesinin arka yüzüne

tatbik edilen ve taşıtın mülkiyet bilgilerinin yazılmasına yönelik kaşe uygulaması kaldırılmıştır.

31/12/2010 tarihli ve 27802 (5. Mükerrer) sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 1 Seri No.lu Gümrük Genel Tebliği'nin (TIR İşlemleri) 4, 5, 6, 7, 8 ve 9'uncu maddeleri ile Geçici 1'inci maddesi 1/3/2011 tarihinde yürürlüğe girecek olup, diğer maddeleri yayımı tarihinde yürürlüğe girmiştir.

1 Seri No'lu Gümrük Genel Tebliği (TIR İşlemleri) ile TIR Uygulama Tebliği Mevzuat Hazırlama Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik hükümlerine uygun hale getirilmiş, konular sistematik hale getirilerek ve her konuya ayrı madde başlığı verilerek Tebliğin anlaşılması ve takibi daha kolay hale getirilmiş ve TIR işlemlerinde güvenlik unsurunu göz ardı etmeden gümrük işlemleri daha basit hale getirilerek gümrük idarelerinde gereksiz bürokrasinin önüne geçilmesi, taşımacılık maliyetlerinin azaltılması ve gümrük işlemlerinin hızlandırılması amaçlanmıştır. 



# ÇOKMODLU TAŞIMACILIK VE TÜRKİYE'DE ULUSLARARASI RO-RO TAŞIMACILIĞI



Emine Sultan ÇAPAR

Gümrük Uzmanı  
ecapar@gumruk.gov.tr

## Giriş

İkinci Dünya Savaşı sonrasında yara alan dünya ekonomisi, Bretton Woods ve IMF gibi oluşumlar ile finansal alanda yeniden canlanmaya giderken, buna paralel olarak dış ticaret alanında ise GATT (Gümrük Tarife ve Ticaret Genel Anlaşması) ve Birleşmiş Milletler gibi uluslararası ticareti düzenleyen ve geliştiren yeni kurumlar ile kendini toparlama sürecine girmiştir. İlerleyen yıllarda siyasi ve ekonomik alanda yaşanan krizlere rağmen dünya ticareti sürekli genişleyen bir seyir izlemiştir. Artan dünya ticaretine paralel olarak uluslararası rekabette avantajlı konuma gelmek için, üretim ve dış ticaret faaliyetleri yanında taşımacılık da

önem kazanmıştır. Dünya ekonomisinde ve dış ticarete sadece dış ticaret politikaları değil aynı zamanda yüksek standartlara sahip, ucuz ve hızlı bir taşımacılık sistemi de etkili olmaktadır.

Taşımacılık sektöründe hızın artırılması ve maliyetlerin düşürülmesi amacının sadece geleneksel taşımacılık türlerinin ayrı ayrı geliştirilmesi ile gerçekleştirilemeyeceğinin görülmesi üzerine tüm taşımacılık modlarının karşılıklı üstünlüklerinin birbirlerini tamamlayacak şekilde optimum kullanılmasına imkan veren "çokmodlu taşımacılık sistemi" ortaya çıkmıştır.

Günümüzde tüm Dünya'da geliştirilmeye çalışılan çokmodlu taşımacılık uygulaması, Avru-



pa Birliği'nin ortak ulaşım politikasının da temelini oluşturmaktadır. Doğu ile batı arasında geliştirilen Pan-Avrupa Koridorları, TRACECA, Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru ve İpek Yolu gibi taşıma koridorları üzerinde yer almasından kaynaklanan önemi ile coğrafi olarak üç tarafının denizlerle çevrili olmasının da sağladığı avantajlar göz önüne alındığında Türkiye'nin çokmodlu taşımacılık açısından elverişli bir yapıya sahip olduğu yadsınamaz bir gerçektir.

Karayolu taşımacılığı sağladığı esneklik avantajı dolayısı ile, çokmodlu taşımacılık uygulaması kapsamında, taşıma türleri arasında oluşturulan kombinasyonlarda, diğer taşıma türlerine oranla daha sık yer almaktadır.

Anlam olarak birbirine çok yakın olan ve karıştırılan çokmodlu taşımacılık, intermodal taşımacılık ve kombine taşımacılık kavramları, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (BMAEK), Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (UBAK) ve Avrupa Komisyonu (EC) tarafından beraber hazırlanan "Kombine Taşımacılık Terminolojisi" nde:

**"Çokmodlu Taşımacılık"**, malların iki ya da daha fazla ulaşım türü kullanılarak taşınması;

**"** *Taşımacılık sektöründe hızın artırılması ve maliyetlerin düşürülmesi amacıyla sadece geleneksel taşımacılık türlerinin ayrı ayrı geliştirilmesi ile gerçekleştirilemeyeceğinin görülmesi üzerine tüm taşımacılık modlarının karşılıklı üstünlüklerinin birbirlerini tamamlayacak şekilde optimum kullanılmasına imkan veren "çokmodlu taşımacılık sistemi" ortaya çıkmıştır.* **"**

**"İntermodal Taşımacılık"**, malların, tek ve aynı taşıma ünitesi (örn.konteyner) ya da karayolu aracı ile elleçlenmeden iki ya da daha fazla ulaşım türü ile taşınması; **"Kombine Taşımacılık"** ise, intermodal taşımacılık-taki ulaşım zincirinin asıl büyük kısmının demiryolu veya iç su yolu ya da deniz yolu ile başlangıç ve bitiş ayaklarının ise mümkün olduğunca kısa olarak karayolu ile yapılması olarak tanımlanmaktadır.

"Kombine Taşımacılık", özellikle Avrupa'da çok kullanılan bir kavramdır. Avrupa Birliği kombine taşımacılık kavramıyla beraber intermodal taşı-

macılık kavramını, resmi olarak, 7 Aralık 1992 tarihli ve 92/106/EEC sayılı Konsey Direktifi'nin 1 inci maddesinde, "üye ülkeler arasında yüklerin kamyon, çekicili ya da çekicisiz treyler ya da semi treyler, swap body, 20 ayak ya da daha büyük konteynerler ile güzergahın başlangıç ya da son ayağında karayolu, diğer ayağında demiryolu ya da iç su yolu ya da bu bölümün kuş uçuşu 100 km'yi geçmesi ve başlangıç ya da nihai ayağında karayolu olması halinde; başlangıç ayak için yüklemenin yapıldığı nokta ile en yakın uygun demiryolu yükleme istasyonu arasında ve nihai ayak için en yakın uygun demiryolu boşaltma istasyonu arasında, ya da kuş uçuşu yükleme ya da boşaltma içsu yolu ya da deniz



limanından yarıçapı 150 km'yi geçmemek koşuluyla, yapılan yük taşımacılığını ifade eder." şeklinde tanımlamıştır.

İntermodal taşımacılık sisteminin amacı, çeşitli ulaşım türlerini kullanarak katma değer yaratacak ve ulaşım maliyetlerini azal-

tacak şekilde kapıdan kapıya ulaşım hizmeti sunmaktır. Bu sistemde, kapıdan kapıya taşıma hizmeti verebilmek için her bir ulaşım türünün avantajı kullanılabilir.

Ancak, intermodalite belli bir ulaşım türünün seçimini empoze etme arayışında değildir. Amaç, tüm ulaşım türleri arasındaki bağlantıları iyileştirerek ve etkin bilgi ve iletişim hizmetleri ile bir sistem içinde entegre ederek sistemin bütününe optimize etmektir. Dolayısı ile, intermodalite ulaşım türlerinin tek tek optimize edilmesinden öte küresel lojistik zincirini optimize etmeyi hedefler, çünkü tek tek ulaşım türlerini optimize etmek her zaman küresel lojistik zincirinin optimizasyonu ile sonuçlanmaz.

Diğer taraftan, bazı Avrupa Birliği ülkeleri, intermodal taşımacılığın kapıdan kapıya taşımada maliyet ve kalite açısından rekabetçi bir hizmet sunabilmesi ve karayoluna alternatif olabilmesi için karayolu taşımacılığına hafta sonu yasakları, tonaj kısıtlaması ve karayolunun fiyatlandırılması gibi önlemler alma yoluna gitmektedir.

İntermodal taşımacılık zincirinde faaliyet, müşteriden yükün karayolu aracına doldurularak karayolu ile intermodal terminaline kadar taşın-

“ *Türkiye ve Avrupa arasındaki Ro-Ro hattı, eski Yugoslavya'daki ihtilafların yaşandığı dönemlerde başlamıştır.* ”

ması ile başlar, intermodal terminalinde diğer ulaşım türüne (demiryolu/deniz-yolu/havayolu) aktarma işlemi ile devam eder, müşteriye ulaşana kadar çeşitli ulaşım türleri kullanılabilir ve boşaltma işlemi ile sona erer. İntermodal terminalinde intermodal taşıma birimlerine (ITU)

temizlik, tamir-bakım vb. hizmetler de verilebilir. Taşıma işleri organizatörü (forwarder) ya da intermodal taşımacılık şirketleri intermodal taşımayı organize ederler. (Zeybek 2007: 33)

#### **Türkiye'deki Ro-Ro Taşımacılığının Tarihçesi**

Türkiye ve Avrupa arasındaki Ro-Ro hattı, eski Yugoslavya'daki ihtilafların yaşandığı dönemlerde başlamıştır. 1992 yılının sonunda bu ihtilaflar öyle bir düzeye gelmiştir ki; Türk araçlarının o bölgeden transit geçişlerine imkan kalmamıştır. Bu bölgenin Türkiye'den Avrupa'ya karayolu geçişlerinde ana geçiş noktası olduğu göz önüne alındığında, taşımacılık işlemleri büyük yara almış, hatta neredeyse fiili bir duraklamaya gelinmiştir.

Özellikle 1990 yılı ve sonrasında, bir günde kapanan sınır kapıları, bir günde 10 misli artan geçiş ücretleri, yollarda mağdur olan sürücülerimiz, araçlarımız, yüklerimiz, taahhütlerin yerine getirilemediği için zorda kalan müşteriler, sene ortasında tükenen geçiş belgeleri gibi sorunlar yaşanmıştır. Karayolu ile Avrupa'ya yapılan taşımalarda sınırlarda uzun süreli beklemler, Balkanlar'da yaşanan olumsuz siyasi gelişmelere dayalı olarak, karayolu güvenli-



ğinin azalması, otoban ücretlerinin sürekli artışı- nın yanı sıra Balkan ülke- leri karayollarının altyapı eksiklikleri gibi olumsuz faktörler, ülkemiz Ro-Ro taşımacılığının hızlı bir gelişme trendi çizmesine yol açmıştır.

Bu sorunlar paralelinde, Romanya ve Macaristan üzerinden yeni güzergah- lar tanıtılmış olmakla bir- likte bu ülkelerce sunulan altyapı hizmetleri, Türkiye ve çevre ülkelerden gelen büyük trafikle baş edecek düzeyden uzaktı. Bunlara ilaveten bu ülkeler üzerinden yapılan transit geçişler; çift taraflı olarak uygulanan kota uygulamasına bağlı olarak geçiş izin belgesi yetersizliğinin yanısıra, yüksek yol geçiş ücret- lerini de beraberinde getirmiştir. Bu noktada, Avrupa'nın kalaniyla ticaret yapamama riski sonucu alternatif çözüm yolları aranmıştır.

İlk olarak, Haziran 1985'te Haydarpaşa-Kös- tence hattı işletmeye açılmış, bu dönemde 25.977 araç Avrupa'ya çıkış yaparken, 26.791 araç da ülkemize giriş yapmıştır. Fakat, bu hat- tın Güney Avrupa yönüne yapılan taşımalarda ekonomik olmaması, Trieste hattının açılmasına neden olmuştur. İtalya ve Fransa gibi ülkelere yönelik taşımalarda vazgeçilmez bir hat halini alan ve 1987 Mart ayında hizmete açılan bu hat üzerinden Avrupalı alıcılara ulaşılmıştır.

“ 11 Nisan 1987 tarihinde İtalya Cumhuriyeti Hükümeti ile imzalanan Derince - Trieste limanları arasında Ro-Ro hattının işletilmesi hakkındaki antlaşmanın onaylanması ile 17 Nisan 1993 tarihi, “Büyük Ro-Ro Projesi”nin başlangıç tarihi olarak kayıtlara geçmiştir. ”

İtalya ile Türkiye arasın- daki 1987 yılında başla- mış olan bu taşımacılık türü, 1992 yılında hızlı bir gelişim göstermiştir. 11 Nisan 1987 tarihinde İtal- ya Cumhuriyeti Hükümeti ile imzalanan Derince - Trieste limanları arasında Ro-Ro hattının işletilme- si hakkındaki antlaşma- nın onaylanması ile 17 Nisan 1993 tarihi, “Büyük Ro-Ro Projesi”nin başlan- gıç tarihi olarak kayıtlara geçmiştir. Derince Lima- nı'ndaki lojistik dezavan- tajları ortadan kaldırmak

amacıyla 1993 tarihinden itibaren Türkiye'den hareket limanı Haydarpaşa olarak değiştirilmiştir. (Hülagü 2007: 27)

1994 yılında 48 uluslararası taşıyıcı operatör tarafından, Türkiye'den Trieste Limanı (İtalya) üzerinden Avrupa'ya ağır vasıta aktarımının sağlanması amacıyla Ro-Ro İşletici Firması Un Ro-Ro kurulmuştur.

Taleplerdeki çeşitlilik yeni güzergahların açıl- ması ihtiyacını da beraberinde getirmiştir. 2009 yılı içinde Mersin-Trieste hattında seferlere baş- lanmış olup, 28 Mart 2009 günü tek gemi ile faaliyete başlamış bulunan Mersin-Trieste hat- tının sefer sayısı, gelen talepler doğrultusunda 7 Ekim 2009 gününden itibaren haftada ikiye çıkartılmıştır.



Trieste hattı, bugün Karadeniz kıyılarında da yapılan Ro-Ro taşımacılığına örnek teşkil etmiştir. Türkiye ile Türki Cumhuriyetleri ve Rusya Federasyonu arasında gelişen ekonomik ilişkiler çerçevesinde artan eşya taşımacılığı, İran'ın kendi üzerinden transit geçişlere büyük ölçüde sınırlama getirmesi, bu bölgeyi hedefleyen taşımacıları yeni bir alternatif arayışına itmiştir. Son olarak Sarp Sınır Kapısı girişi ile Batum üzerinden geçen güzergahta can ve mal güvenliğinin ortadan kalkması üzerine; Hopa, Trabzon, Sochi ya da Tuapse arasında bir Ro-Ro hattı kurulması gündeme gelmiş, Karadeniz üzerindeki ilk Ro-Ro seferleri Trabzon-Tuapse arasında başlatılmıştır. (Hülagü 2007: 26)

1994 yılında Samsun-Novorossiysk hattında düzenli Ro-Ro seferleri başlamış, 1997 yılı başında Derince-Illichevsk hattı kurularak, bu hatta 1999 Haziran ayı sonuna kadar hizmet verilmiştir. 1998 yılı Ocak ayında Zonguldak-Evpatoria hattı kurularak 2005 Şubat ayına kadar da bu hatta düzenli seferlere devam edilmiştir. 2005 yılı Şubat ayında Zonguldak-Skadovsk hattı devreye sokulmuş olup bu hat ve Samsun-Novorossiysk hattındaki düzenli seferlere halen devam edilmektedir. Ayrıca bir dönem faaliyette olan Rize-Poti hattı 2007 yılı içinde kapatılmıştır.

“ İtalya, Fransa, Ukrayna ve Rusya'ya olan hatlarda uluslararası Ro-Ro taşımacılığı, Marmara Denizi içindeki hatlarda da; ulusal Ro-Ro taşımacılığı gelişme göstermekte, yeni hatların ve seferlerin ön çalışmaları yapılmaktadır. ”

### Türkiye'deki Ro-Ro Taşımacılığının Görünümü

Ro-Ro taşımacılığı, ülkemizin coğrafik özelliklerinin uygunluğu da göz önüne alındığında; bugüne kadar yapılmış nakil yatırımlarının daha faydalı biçimde kullanılmasına olanak tanıyabilecek bir denizyolu ulaştırma sistemi olarak karşımıza çıkmaktadır. Şu an ülkemizde; İtalya, Fransa, Ukrayna ve Rusya'ya olan hatlarda uluslararası Ro-Ro taşımacılığı, Mar-

mara Denizi içindeki hatlarda da; ulusal Ro-Ro taşımacılığı gelişme göstermekte, yeni hatların ve seferlerin ön çalışmaları yapılmaktadır.

Faaliyette olan ve düzenli seferleri bulunan uluslararası Ro-Ro hatlarımız şunlardır: Pendik-Trieste, Çeşme-Trieste, Ambarlı-Trieste, Mersin-Trieste, Pendik-Marsilya, Zonguldak-Evpatoria, Zonguldak-Skadovsk, Trabzon-Sochi, Samsun-Novorossiysk, Samsun-Tuapse. Ayrıca Tekirdağ-Trieste, Tekirdağ-Toulon ve Çanakkale-Brindisi hatlarında da Ro-Ro taşımacılığı muhtelif dönemlerde gerçekleştirilmiş olmakla beraber, şu an düzenli seferler bulunmamaktadır.

Pendik, Ambarlı ve Çeşme'den yapılan Trieste varışlı Ro-Ro seferlerinde genel olarak istikrarlı bir artış devam etmektedir. Türkiye bağlantılı tüm Ro-Ro hatları ele alındığında, Türk taşımacılarının Ro-Ro'yu benimsediği, ter-



cih ettiği söylenebilmektedir. Bu durum, Türk taşımacısının, çağdaş çözümleri tercih ettiğini, kombine taşımacılığı gerçekleştirebildiğini göstermektedir. Artık sektör mensupları, karayoluyla ulaştıkları çıkış limanlarından gemiyle İtalya'ya ulaşarak, yıllardır belge sorunu yaşanan Avusturya'yı trenle geçip, hedef pazarlara Türk ihraç ürünlerini götürüp, ithal ürünlerimizi de ülkemize getirebilmektedirler. Hızla gelişen özel sektör girişimleri ülkemizi çok kısa sürede Akdeniz'in en önemli Ro-Ro filosuna sahip ülkelerinden biri konumuna getirmiştir.

Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği-RODER'den alınan veriler kullanılarak yapılan hesaplamalar sonucunda, 2007 yılında Pendik-Trieste hattında taşınan Türk plakalı araç sayısının, Ro-Ro ile taşınan tüm araç sayımızın % 48'ini, ülkemiz limanlarından Trieste Limanı'na yapılan seferlerde taşınan Türk plakalı araç sayısının ise, taşınan toplam Türk plakalı araç sayısının % 84'ünü oluşturduğu görülmüştür.

2009 yılı öncesinde, Mersin-Trieste hattı devreye girmeden önce Avrupa'ya bağlantılı yüklerin önemli kısmı konteyner gemileriyle ve kısmen karayoluyla taşınıyordu. Bu hattın devreye girmesiyle Anadolu'nun yüksek ihracat kapasitesine sahip olan Adana, Kayseri, Konya ve

**“ 2007 yılında Pendik-Trieste hattında taşınan Türk plakalı araç sayısının, Ro-Ro ile taşınan tüm araç sayımızın % 48'ini, ülkemiz limanlarından Trieste Limanı'na yapılan seferlerde taşınan Türk plakalı araç sayısının ise, taşınan toplam Türk plakalı araç sayısının % 84'ünü oluşturduğu görülmüştür. ”**

Gaziantep gibi şehirlerdeki firmalara hem ihracat maliyetini düşürücü, hem de ihracat zamanlarını hızlandırıcı imkanlar getirmiş oldu.

Örneğin Gaziantep'ten Frankfurt'a giden bir Türk nakliyecisi, sefer başına karada 7.000 kilometre yol yaparken, Mersin-Trieste Ro-Ro hattı ile bu mesafe 2.460 kilometreye inmektedir. Karayolunda karşılaşılan sorunların bertaraf edilmesinin yanısıra, geminin kalkış-varış programları belirli olması, firmaların lojistik ağlarını bu programlara

göre yapabilmelerini sağlamaktadır. Mersin-Trieste Ro-Ro hattı aynı zamanda İran, Irak ve Suriye'ye yönelik Avrupa çıkışlı taşımaların Mersin üzerinden transit geçmesine olanak sağlamaktadır.

Trieste limanında araçlar gemilerden boşaltıldıktan sonra, araçlar Ro-La aracılığıyla refakatli olarak, yani sürücüleriyle beraber de yollarına devam edebilmektedirler. Trieste hattında faaliyette olan gemilerde refakatsiz taşımacılık yapılmaktadır. Ve araç sürücülerinin Trieste'ye transferi İstanbul'dan Ljubljana'ya kadar uçakla Ljubljana- Trieste arası ise otobüsle sağlanmaktadır. Sürücüler, İstanbul'dan geminin hareketinden 2 gün sonra, dönüşte ise Trieste'den geminin kalkışından hemen sonra Türkiye'ye uçakla getirilmektedir. Bu sayede, sürücü yak-





laşık olarak 4 gün kazanmakta ve bu durum, yollarda olmak yerine ailesinin yanında kalmayı sağladığından sürücüyü moral olarak da sosyal fayda sağlamaktadır.

İstanbul-Ljubljana arasında sürücülerin taşınması için, 3 adet A310 tipi uçak tahsis edilmiş olup, her gün düzenli olarak gerçekleştirilen bu uçuş 2 saat sürmektedir. Araçların Türkiye’de gemilere yüklenmesinin ardından, gümrük belgeleri gemilerin Trieste’ye varışlarından 2 gün önce ulaştırılmakta ve gümrük işlemleri varış öncesinde tamamlanmaktadır. Böylece gemiden inen araçların “Tam Zamanında Taşıma” konseptine uygun olarak direkt Trieste Limanı’na terk etmeleri sağlanmaktadır. (RODER 2005: 16)

Ayrıca, kullanıcı dostu bir web sitesi aracılığıyla taşımacılık süresi boyunca gemi üstünde araçların takibi mümkün bulunmaktadır. Bu kolaylık, sadece taşıyıcılar için değil, işlemlerinde tam zamanlı taşımacılık amacı güden göndericiler için de çok önemlidir. (RODER 2005: 17)

Aynı yol karayoluyla 5 günlük bir zaman diliminde katedilmektedir. Bu da

“ Aynı yol karayoluyla 5 günlük bir zaman diliminde katedilmektedir. Bu da aynı taşımacılık için tek yönde, 1,5 günlük kazanım anlamına gelmektedir. ”

tirmesine kıyasla %50 daha fazladır. (RODER 2005: 21)

Aracın en çabuk şekilde geri dönüşünün sağlanması için, birlikte işler bir taşımacılık yönetimi oluşturulmuştur. Türkiye’ye dönecek araçlar geminin uygunluğuna bağlı olarak, Pendik, Ambarlı veya Çeşme limanına dönüşü seçme şansları mevcuttur.

“ Avrupa’ya giden bir karayolu aracının varış noktasına ulaşmak için defalarca gümrük prosedürlerine muhatap olması gerekmektedir. Bu prosedürlerin tekrarlanması büyük bir zaman kaybına yol açmaktadır. ”

aynı taşımacılık için tek yönde, 1,5 günlük kazanım anlamına gelmektedir. Kış mevsiminde bu yolculuk daha uzun sürebilmekte hatta 6-7 günlük sürelerde tamamlanabilmektedir. Bu perspektiften bakıldığında, kombine taşımacılığı kullanan bir taşıyıcının kazanımı, bunun mukabili karayolu taşımacılığını gerçekleştir-

Avrupa’ya giden bir karayolu aracının varış noktasına ulaşmak için defalarca gümrük prosedürlerine muhatap olması gerekmektedir. Bu prosedürlerin tekrarlanması büyük bir zaman kaybına yol açmaktadır, ayrıca her ülkede gümrük işlemlerinin çeşitlilik göstermesi dolayısıyla bürokrasi artmaktadır. Bu kombine taşımacılık hattında AB’ye giriş için geçilmesi gereken tek gümrük Trieste



olup, bu sayede karayolunda karşılaşılabilecek bu tür güçlükler de bertaraf edilmektedir. Gümrük işlemlerinin yanı sıra, sınır geçişleri için sürücüler vizeye ihtiyaç duymaktadır. Bu vizelerin kazanılması sadece zaman tüketen bir süreç olmakla kalmayıp aynı zamanda net bir maliyet unsurudur. İntermodal hat kullanan bir sürücünün sadece Schengen vizesi alması yeterlidir. Bu da büyük bir zaman kazanımını sağlayacaktır.

Bunlara ilaveten, mukayeseli olarak değerlendirildiğinde, karayolu üzerinden seyreden bir aracın gidiş-dönüş bakım masrafları ve yıpranma payı, aynı taşımanın kombine hat üzerinde gerçekleştirilmesi halinde ortaya çıkacak maliyetten daha yüksek bir maliyete sebebiyet verecektir.

Karayolu üzerinden Avru-pa'ya çıkış yapan bir araç güzergah ülkelerine önemli miktarda yol geçiş ücreti/vergisi ve diğer tür ödemelerde bulunmaktadır. Karayolunuyla yapılan taşımacılık süresi boyunca bir çok ülke üzerinden seyredecek bir araç bu ülkelere yol kullanım ücreti/vergisi, park ücretleri, gümrük işlemleri, dezenfektasyon, köprü geçişleri vb. bir dizi ödeme yapmak zorunda kalmaktadır—ve bu durum ödemeler için gereken yüksek meblağın sürücü ile birlikte nakit olarak taşınmasını da gerektirmektedir. Oluşturulan kombine hatta transit ülkeleri olmadığından bu hususta da bir sorun ortaya çıkmamaktadır.

**“ Güvenlik ve emniyetin üst düzeyde olması sonucu araçların çeşitli sigortaları için ödenen sigorta primleri de düşmektedir. Ayrıca karayolunda kat edilecek yolun kısalması hırsızlık riskinin yanı sıra kaza riskini de düşürmektedir. ”**

Karayolunda yarı römorklarla beraber çekicilere yatırım yapmak gerekirken kombine taşımacılıkta firmaların daha çok yarı römork işletebilmesini ve önemli miktarda çekici araç yatırımından tasarrufunu da sağlamaktadır. Bu sayede kazanılan tasarruflarla farklı alanlara mesela lojistik sektörüne yatırım imkanı doğmaktadır.

Komple ünite (çekici + römork) şeklinde gemiye yükleme yerine, geminin % 100 oranında yarı römork ile yüklenmesi durumunda, toplamda % 20 daha fazla araç taşınabilmektedir. Kamyon üzerindeki mali yatırımların azalmasının yanında, operasyonel maliyetler de azalmakta, tipik bir taşımacılık işletmesi, komple ünitelerin taşıma operasyonunu neredeyse yarı sayıda çekici bulundurarak yürütebilmektedir. (Yıldırım 2007: 110)

Oluşturulan bu intermodal hatta, yolculuk boyunca eşyalar ve araçlar için güvenli ve emniyetli bir platform sağlanmaktadır. Araçlar Ro-Ro terminaline girdikleri andan varış noktalarına kadar güvenli bir ortamdadırlar. Pratikte çalınma riski neredeyse mevcut değildir. RODER Ro-Ro terminallerinin ve gemilerinin güvenlik kayıtları düzgün bir şekilde işlemekte, en güncel uluslararası gemi ve liman tesisi güvenliği kuralları ve denizcilik uygulamalarıyla yönetilmektedir. (RODER 2005: 23)



Güvenlik ve emniyetin üst düzeyde olması sonucu araçların çeşitli sigortaları için ödenen sigorta primleri de düşmektedir. Ayrıca karayolunda kat edilecek yolun kısalması hırsızlık riskinin yanı sıra kaza riskini de düşürmektedir. Bu çerçevede, kombine taşımacılıkta prim ödemelerinde % 20-25'lere varan tasarruflar elde edilebilmektedir.

Ağırlıklı olarak Batı Avrupa hedef alınsa da Karadeniz'de de hatırı sayılır derecede Ro-Ro uygulaması gerçekleştirilmektedir. Zonguldak, Samsun, Trabzon ile Ukrayna'nın Skadovsk, Evpatoria ve Odessa Limanları, Rusya'nın Novorossisk ve Sochi Limanı arasında düzenli seferler düzenlenmektedir. Bütün bu kara araçları yolculuğun devamını karayoluyla yapmaktadır.

Genelde ihracat yüklerini taşımakta olan Marmara, Karadeniz, İç Anadolu ve Akdeniz bölgesinden hareket eden araçlar ortalama 24 saat sonra bu limanlara ulaşmakta ve yaptıkları 15-20 saatlik gemi yolcuğu ardından ihracatın gerçekleştiği ülkelere giriş yapabilmektedirler. Yine ithalat taşımalarının yoğun bir şekilde yapıldığı Marmara bölgesine aynı zaman dilimi içerisinde mallar ulaştırılabilmektedir. Ayrıca Suriye ve İran'dan Karadeniz'de sınırı bulunan, bu bölgeye yakın olan ve Türkiye'nin yoğun bir şekilde ticaret yaptığı ülkeler olan Rusya, Ukrayna ve Kazakistan'a yapılan transit taşımalarda Ro-Ro hattı yoğun olarak kullanılmaktadır.

Karadeniz Ekonomik İşbirliği ülkelerinin yayınladıkları deklarasyonla, Karadeniz'deki mevcut hatların 20 milyon Euro yatırımla güçlendirilmesi ve yeni seferlerin başlamasına yönelik karar alınmıştır. (Hülagü 2007: 33)

En kısa vadede, Haydarpaşa- Köstence hattının çok yakın bir zamanda tekrar faaliyete sokulması planlanmaktadır. Çeşme-Marsilya, İstanbul-Koper, Zonguldak-Köstence, İzmir-Bingazi, Mersin-Lazkiye, Çeşme-Pire, Valos-Bandırma, Güllük-Cenova gibi hatlarda Ro-Ro taşımacılığının başlatılması zaman zaman gündeme gelmektedir.

Ayrıca, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Karayolu Taşımacıları Birliği (BSEC-URTA) çerçevesinde Zonguldak ile Rusya ve Ukrayna limanları, ayrıca Samsun ile Rusya'da bir liman arasında olmak üzere 3 yeni hattının açılması hususunda mutabakata varılmıştır. (OECD 2009: 109)

Türkiye'nin dış ticaret taşımalarında ağırlıklı olarak denizyolu ve karayolu kullanımının devam etmesine karşın, uluslararası piyasalara açılımda ülkemizin, özellikle karayolu taşımacılığının esnekliğinden faydalanan, entegre bir intermodal taşıma sistemini geliştirmesinin gerekliliği ortaya çıkmıştır. Avrupa'ya yönelik taşımalarda talebin tamamen karayolu ile karşılanması uzun vadede sürdürülebilir bir politika değildir. Karayolu taşımacılığındaki ekonomik ve çevresel olumsuz yönlerin yanı sıra, bürokratik olarak da sorunlar yaşanmakta olup, Avrupa ülkeleri geçiş belgeleri yoluyla ülkemiz karayolu araçlarının taşıma yapmasını engellemekte ve bu engellemeler ulaşım maliyetlerini artırmaktadır.

Ortalama olarak, Orta Avrupa'ya karayolu ile 5.900 km, gemiyle gidildiğinde ise 2.300 km. uzaklık bulunduğu göz önüne alındığında, aradaki km. farkı yıllık sefer sayısı ile birlikte 400 milyon km. değerlerine ulaşmaktadır. Yani Ro-Ro taşımacılığı söz konusu yolu, 400 milyon km. kısaltmaktadır. Petrole dayalı karayolu taşı-



macılığı nedeniyle ülkemizin yıllık yurtdışına ödeyeceği dövizde de, büyük tasarruf sağlanacaktır.

Sonuç olarak; karayolu ile yapılan taşımacılık için ekstra akaryakıt giderleri, geçiş belge giderleri, geçilen ülkeler için vize giderleri, araç giderleri, şoför giderleri ve en önemlisi büyük zaman kayıpları oluşmaktadır. Bir kombine taşımacılık türü olan Ro-Ro taşımacılığı sayesinde, bu giderlerin ve kayıpların azaltılması mümkün olabilmektedir.

Ayrıca, TRACECA koridorundaki karayolu taşımacılığına hakim pozisyonumuzun yanısıra, Karadeniz üzerindeki Ro-Ro hatlarının güçlendirilmesiyle ve açılacak yeni Ro-Ro hatlarıyla, rekabetçi konumumuzun da güçlendirebileceği düşünülmektedir.

#### KAYNAKÇA

europa.eu/legislation\_summaries/transport/intermodality\_transeuropean\_networks/124089\_en.htm,

“ Ortalama olarak, Orta Avrupa'ya karayolu ile 5.900 km, gemiyle gidildiğinde ise 2.300 km. uzaklık bulunduğu göz önüne alındığında, aradaki km. farkı yıllık sefer sayısı ile birlikte 400 milyon km. değerlerine ulaşmaktadır. Yani Ro-Ro taşımacılığı söz konusu yolu, 400 milyon km. kısaltmaktadır. ”

eia-ngo.com

<http://karadenizroro.com>

roder.org.tr

HÜLAGÜ, Seyfettin Engin; "Ro-Ro Taşımacılığı ve Türkiye'deki Uygulamalar", Yüksek Lisans Tezi", İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2007


OECD Intermodal Transport National Peer Review: Turkey, OECD Publications, Paris, 2009

RODER, UN RO-RO "An Innovative Approach for Sustainable Intermodal Transport", Best Intermodal Transport or Freight Integration Service from A to B, Proje Broşürü, 2005 (<http://www.shortsea.org.tr/>)

UNECE, "Terminology on Combined Transport", 2001 ([http://www.unece.org/trans/wp24/publications/other\\_comb-trans.html](http://www.unece.org/trans/wp24/publications/other_comb-trans.html))

www.unece.org/trans/wp24/publications/other\_comb-trans.html)

YILDIRIM, Mustafa Haşim; "Multimodal Taşımacılıkta Denizyolu ile Vagon Taşımacılığının Önemi" Yüksek Lisans Tezi", İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2007

ZEYBEK, Hülya; "Ulaşım Sektöründe İntermodalite ve Lojistik Alanındaki Gelişmeler ve Türkiye'ye Yansımaları" Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2007. 



## 30 SORUDA İHALELİ SATIŞ YÖNTEMİ İLE TASFİYE



Kamuran BÜYÜKKOL

Gümrük Uzman Yrd.  
kbuyukkol@gumruk.gov.tr

TASİŞ Genel Müdürlüğü'nde çalıştığımı duyan herkesin ilk sorduğu soru: "TASİŞ'ten nasıl araba alabilirim?" oluyor. Bu konudaki mevzuat gayet net ve ortada iken bu tür sorulara hala muhatap olmamız, bu konuda genel bir çerçevenin ortaya konulmasını zorunlu kılmıştır.

Bilindiği üzere, "4458 Sayılı Gümrük Kanunu ve 5067 Sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanununa göre" olarak değiştirilmesi gerekmektedir. Gümrük Kanunu ve Kaçakçılıkla Mücadele Kanununa göre tasfiyelik hale gelen eşya ve araçların tasfiyesi 3007 sayılı "Gümrük Laboratuvarlarında Yapılacak Tahlillerden Alınacak Ücretler İle Gümrük Mevzuatına Göre Tasfi-

ye Edilecek Eşya Hakkında Döner Sermaye Kanunu" ile verilen yetki çerçevesinde Gümrük Müsteşarlığı Tasfiye İşleri Döner Sermaye İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nce 07/10/2009 tarihli ve 27369 sayılı (Mükerrer) Resmi Gazete'de yayımlanan Tasfiye Yönetmeliği hükümlerine göre yapılmaktadır.

Söz konusu Yönetmeliğin 6'ncı maddesinde tasfiye yolları belirtilmiş olup ihale yoluyla satış en sık müracaat edilen tasfiye yollarından biridir. Soru-cevap tarzındaki bu yazımızda okuyucuya, TASİŞ Genel Müdürlüğü taşra teşkilatı tarafından **ihale yolu** ile yapılan satışlar hakkında genel bir bilgi verilmesi amaçlanmıştır.



### 1- **Satışlardan nasıl haberdar olurum?**

İhale yoluyla yapılacak satışlar, satış tarihinden en az **beş gün** önce Resmî Gazete'de yayımlanmak zorundadır. Ayrıca satış ilanları, satış listeleriyle birlikte ilgili gümrük birimi ve satışı yapan idarenin ilan tahtasına herkesin görebileceği biçimde, satış tarihinden en az **beş gün** önce asılır ve varsa mahalli araçlarla duyurulur. Bunun yanında [www.gumruk.gov.tr](http://www.gumruk.gov.tr) ve [www.tasis.gov.tr](http://www.tasis.gov.tr) adreslerinden de satışların takip edilmesi mümkündür.

### 2- **Resmî Gazete'de ilanı zorunlu olmayan eşya var mıdır?**

Evet. Sebze, meyve, dondurulmuş gıda ve hayvansal ürün gibi beklemeye tahammülü olmayan miadlı eşyadan tespit ve tahakkuk belgesindeki tutarı **50.000 TL**'ye kadar olanların satışı Resmî Gazete'de ilan edilmez.

### 3- **Satışa sunulan eşyanın bedeli nasıl belirlenmektedir?**

Eşyanın satışa esas bedeli, gümrüklenmiş değeridir. Gümrüklenmiş değer ise eşyanın Gümrük Kanununun 23 ila 31'inci maddelerine göre hesaplanacak gümrük kıymetine, gümrüklerce alınan vergi, resim ve fonların eklenmesiyle bulunacak değeri ifade eder.

Bununla birlikte ihale yoluyla yapılan birinci ve ikinci satışta teklif almayan veya **yüzde ellinin** altında teklif alan ve satışı uygun görülmeyen eşyanın satışa esas bedeli, eşyanın özelliği, durumu, piyasa şartları, satış kabiliyeti ve rayiç değeri de dikkate alınarak satış komisyonunca sonradan değiştirilebilir. Değiştirilen fiyat işletme bölge müdürünün onayı ile geçerli olur. Eşya bu bedel üzerinden yeniden satışa sunulur.

### 4- **Satışa ilişkin şartnameler nasıl elde edilebilir?**

Satış şartnamesi ve şartname eki liste, talepleri halinde isteklilere **10 TL** bedel karşılığında verilir.

### 5- **Satışa sunulan eşyayı ihaleden önce görme imkânı var mıdır?**

İstekliler, satışı yapan idareden yazılı izin almak suretiyle, idare görevlilerinin gözetiminde, satışa sunulan eşyaya ait listenin idarenin ilan tahtasına asıldığı günden ihale gününden bir önceki gün mesai saati sonuna kadar eşyayı bulunduğu mahalde görebilirler.

### 6- **Satışa sunulan eşyadan numune alma imkânı var mıdır?**

Satışa sunulan eşyadan, niteliğinde ve miktarında ve değerinde önemli bir değişikliğe neden olmayacak şekilde, bedeli karşılığında örnek verilebilir.

### 7- **Satışlara katılmak için teminat yatırmak gerekli midir?**

Satışlara katılacakların eşyanın satışa esas bedelinin en az **yüzde onu** (%10'u) oranında güvence yatırması zorunludur.

### 8- **Satışlara katılmak isteyenlerden hangi belgeler istenilmektedir?**

Kimliklerini belirlemeye yarayan belge, gerçek kişilerin T.C. kimlik numarası ve ikametgâh beyanı, tüzel kişilerin vergi kimlik numarası ve işyeri merkezi beyanı, güvenenin yatırıldığına ilişkin belge.

### 9- **Başkaları adına vekâlet ile katılmak mümkün müdür?**

Evet. Vekil olarak katılanlar için vekâletname aslı veya noter onaylı örneği ile ihalelere katılmak mümkündür.



**10- İhalelerde hangi usul izlenmektedir?**

İhaleler açık artırma usulüyle yapılmaktadır. Artırma sonunda eşya, en yüksek bedeli verene satılmaktadır.

**11- İhale süreci kayıt altına alınmakta mıdır?**

Evet. Satışlarda, satışın başlangıcından bitimine kadar kesin-tisiz sesli ve görüntülü video çekimi yapılmaktadır.

**12- İhalelerde yapılan teklifler için belirli bir pey miktarı var mıdır?**

İhale yoluyla yapılacak satışlarda, alıcıların sürecekleri pey miktarını, **100 TL**'den az olmamak üzere satış komisyonu belirler.

**13- Satışlarda eşyanın satışa esas bedeli kadar teklif gelmezse ne olur?**

Bu durumda, satışa esas bedelin altında teklif veren olup olmadığı sorulur. Teklif verilirse, bu tekliften artırmaya devam olunur. Verilen en yüksek teklifin satışa esas bedelin en az **yüzde yetmiş beşini** bulması halinde satış yapılır.

**14- Verilen bu teklif de satışa esas bedelin en az yüzde yetmiş beşini bulmazsa ne olur?**

Bu durumda, eşyanın teklif edilen bedel üzerinden tasfiye idaresinin onayı ile en yüksek teklifi verene satılması mümkün



**Eşyanın satış bedelinin**

**10.000 TL ve üzerinde olması halinde talebin yazılı yapılması ve taksit tutarlarıyla faizlerin toplamı kadar güvence gösterilmesi şartıyla on iki ayı geçmemek üzere taksitlendirme yapılabilir. Taksitlendirmede 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanuna göre tecil faizi alınır.**



olup tamamen idarenin takdir yetkisi söz konusudur.

**15- Verilen bu teklif idarece onaylanmazsa ne olur?**

Bu durumda, ilk satışa esas bedelin **yüzde yetmiş beşi** satışa esas bedel olarak kabul edilerek eşya, aynı koşullarla en fazla iki defa daha satışa sunulur.

**16- Satış anında ödenmesi gereken bir bedel var mıdır?**

Evet. Damga vergisi satış anında alıcı tarafından ödenir. Ödenmemesi halinde güvencesi döner

sermayeye gelir kaydedilerek varsa son çekilenin verdiği teklif üzerinden satışa devam edilir. Artırma olmaması halinde son çekilene satış yapılır. Son çekilenin de damga vergisini ödememesi halinde, satış iptal edilir ve güvencesi gelir kaydedilir.

**17- Satış bedelinin taksitlendirilmesi mümkün müdür?**

Eşyanın satış bedelinin **10.000 TL** ve üzerinde olması halinde talebin yazılı yapılması ve taksit tutarlarıyla faizlerin toplamı kadar güvence gösterilmesi şartıyla **on iki ayı** geçmemek üzere taksitlendirme yapılabilir. Taksitlendirmede 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanuna göre tecil faizi alınır.



**18- Taksitlendirmenin söz konusu olmadığı durumlar var mıdır?**

5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu kapsamında yapılan satışlarda taksitlendirme yapılmaz. Ayrıca vergi, resim, harç ve diğer giderlerde taksitlendirme yapılmaz.

**19- İhale bedelini ödemede süre var mıdır?**

Satışın tamamlanmasını izleyen **yedi gün** içinde, ihale bedelinin ödenmesi zorunludur.

**20- İhale bedelini ödemede ek süre talebinde bulunulabilir mi?**

İlgili mercie başvurulması şartıyla en çok **on güne** kadar ek süre verilebilir. Ödemeye ilişkin verilen ek sürelerde faiz alınır. Faizin hesabında 6183 sayılı Kanunun tecil faizine ilişkin hükümleri uygulanır.

**21- İhale bedeli süresi içinde ödenmezse ne olur?**

Bu süre içinde ihale bedelinin ödenmemesi halinde satış bozularak güvence döner sermayeye gelir kaydedilir. Satıştan son çekilenin verdiği teklif, eşyanın ihalede bulunduğu bedelin en çok yüzde yirmi eksiği ise son çekilene yazılı tebligat yapılarak ihalede verdiği teklif üzerinden eşyayı satın alabileceği bildirilir. Bildirimin kendisine tebliğinden itibaren yedi gün içinde kabul etmesi halinde eşya satıştan son çekilene satılır. Son çekilenin kabul etmemesi durumunda ise eşya yeniden satışa çıkarılır.

“ **Satışın tamamlanmasını izleyen on gün içinde alıcı tarafından eşyanın bulunduğu yerden teslim alınması zorunludur.** ”

**22- Satın alınan eşyayı teslim almada süre kısıtlaması var mıdır?**

Satışın tamamlanmasını izleyen **on gün** içinde alıcı tarafından eşyanın bulunduğu yerden teslim alınması zorunludur.

**23- Bu süreler bekletilmeyecek eşya için de geçerli midir?**

Bekletilmeyecek eşya için ihale bedelinin yatırılma süresi **iki gün**, teslim alma süresi ise **üç gündür**.

**24- Bekletilmeyecek eşya kapsamı belli midir?**

Çabuk bozulma, telef olma tehlikesi taşıyan eşya ile saklanması masraflı, külfetli veya tehlikeli olan eşya bekletilmeyecek eşya olarak değerlendirilir.

**25- Eşya süresi içinde teslim alınmazsa ne olur?**

Bu sürelerde alınmayan eşya için satıştan son çekilene yazılı tebligat yapılarak üzerine ihale kalan alıcının ihalede verdiği teklif üzerinden eşyayı satın alabileceği bildirilir. Bildirimin kendisine tebliğinden itibaren **yedi gün** içinde kabul etmesi halinde eşya, son çekilene satılır.

**26- Son çekilen de eşyayı almayı kabul etmezse ne olur?**

Bu durumda eşya pazarlık usulü ile satılır. Bu usulde, teklif alınması belli bir şekle bağlı olmayıp satış komisyonu tarafından bir veya daha fazla istekliden yazılı teklif alınarak işletme bölge müdürünün onayı ile en yüksek bedel üzerinden satılır ve tasfiye idaresince





yapılan giderler düşüldükten sonra artan tutar ilk alıcısı adına emanete alınır. Ancak, emanete alınacak tutar, ilk alıcının ödediği satış bedeli tutarını geçemez. Geçen miktar ile emanete alındığı tarihten itibaren bir yıl içinde alıcısı tarafından alınmayan tutar döner sermayeye gelir kaydedilir.

**27- Eşya, pazarlık usulü ile de satılamazsa ne olur?**

Eşyanın pazarlık usulü ile de satılamaması halinde Tasfiye Yönetmeliğinin 23'üncü maddesinde açıklanan özel yolla tasfiye yoluna gidilir.

**28- Satışa sunulan bazı araçlarda hasar oranı belirtilmektedir. Bu oranlar bağlayıcı mıdır?**

Eşya mevcut durumu ile satışa sunulmakta olup şartname eki listelerde yer alan hasar oranlarına ilişkin hususlar yalnızca "bilgi" mahiyetindedir. Alıcının eşyayı yerinde bizzat görerek satışa katıldığı kabul edildiğinden;


“ Eşya mevcut durumu ile satışa sunulmakta olup şartname eki listelerde yer alan hasar oranlarına ilişkin hususlar yalnızca "bilgi" mahiyetindedir. Alıcının eşyayı yerinde bizzat görerek satışa katıldığı kabul edildiğinden; hasar oranları gösterilmiş olsun veya olmasın belirtilen hususlara hiçbir şekilde itiraz edilemez. Bu konuda yapılan itirazlar idarece reddedilir. ”

hasar oranları gösterilmiş olsun veya olmasın belirtilen hususlara hiçbir şekilde itiraz edilemez. Bu konuda yapılan itirazlar idarece reddedilir.

**29- Yapılan satış sonucu eşyanın teslimi esnasında sayı, ağırlık vb. hususlarda bir farklılık olduğu ortaya çıkarsa ne olur?**

Sayı, ağırlık, uzunluk ve hacim esasları üzerinden yapılan satışlarda, eşyanın tesliminde eksiklik görülürse eksikliklerin bedeli iade edilir, fazlalık görülürse fazlalıkların bedeli tahsil edilir. Eksiklik veya fazlalık oranı, ihale edilen o eşyanın yüzde otuzunu geçerse satış iptal edilir.

**30- Hurda araç satışı yapılmakta mıdır?**

Yüzde altmış ve daha fazla hasarlı durumda olan araçlar hurda kabul edilerek satışı yapılmaktadır. Hurda olarak satılan araçlara trafik şahadetnamesi düzenlenmemektedir. 

# DIŞ TİCARET İSTATİSTİKLERİNE GENEL BAKIŞ DÖNEM: OCAK-ARALIK 2010



Hakan DALÇIK

Gümrük Uzmanı  
hakand@gumruk.gov.tr

Gümrük Müsteşarlığı ve TÜİK tarafından üretilip müştereken açıklanan Dış Ticaret İstatistiklerine ilişkin olarak Ocak-Aralık 2010 dönemine ilişkin bazı temel istatistiksel bilgilere aşağıda yer verilmektedir.

Aylık bazda ihracat ve ithalat rakamları Tablo 1 ve 2'de yer almaktadır.

Tablo 1'de yer alan aylık ihracat rakamları incelendiğinde bir önceki aya göre Nisan, Haziran, Ağustos ve Kasım aylarında azalma kaydedilmiş ancak genel olarak incelendiğinde ihracatın artış eğiliminde olduğu görülmektedir.

Tablo 2'de yer alan aylık ithalat rakamları için ise bir önceki aya göre Nisan, Mayıs, Ağustos

ve Kasım aylarında azalma kaydedilmiş ancak tüm yıl bazında incelendiğinde ithalat değerlerinin artış yönünde ihracata göre daha ciddi bir ivme kazandığı anlaşılmaktadır.

İthalat ve ihracatta ilk dört başmüdürlük bazında dış ticaret istatistikleri Tablo 3 ve Tablo 4'te yer almaktadır.

Tabloda yer alan beyanname sayıları dış ticaret istatistiklerine dahil olan rejimler itibarıyla yer almaktadır. Transit, Antrepo, Geçici ithalat ve Geçici İhracat kapsamında düzenlenen beyannameler bu istatistik içinde yer almamaktadır.

Tablo 3 ve Tablo 4 incelendiğinde ithalat ve ihracatta gerek istatistiksel kıymet gerekse beyanna-



**Tablo 1:** Aylık İhracat Rakamları

İHRACAT		İSTATİSTİKİ KİYMET	AYLIK YÜZDE DEĞİŞİM
		(FOB \$)	
YIL	AY		
2010	1	7.830.895.374	.
	2	8.263.267.260	5,5
	3	9.886.928.828	19,6
	4	9.395.602.960	-5,0
	5	9.794.843.726	4,2
	6	9.535.685.532	-2,6
	7	9.570.705.555	0,4
	8	8.519.657.009	-11,0
	9	8.907.443.394	4,6
	10	10.965.156.470	23,1
	11	9.386.961.043	-14,4
	12	11.872.466.987	26,5

Kaynak: Gümrük Müsteşarlığı ve TÜİK

**Tablo 2:** Aylık İthalat Rakamları

İHRACAT		İSTATİSTİKİ KİYMET	AYLIK YÜZDE DEĞİŞİM
		(CIF \$)	
YIL	AY		
2010	1	11.690.714.653	.
	2	11.779.472.556	0,8
	3	15.020.165.582	27,5
	4	14.941.037.797	-0,5
	5	14.724.390.027	-1,5
	6	15.228.808.828	3,4
	7	16.062.615.058	5,5
	8	15.431.300.561	-3,9
	9	15.640.272.097	1,4
	10	17.293.829.529	10,6
	11	17.126.419.124	-1,0
	12	20.553.832.925	20,0

Kaynak: Gümrük Müsteşarlığı ve TÜİK

**Tablo 3:** İhracatta İlk Dört Başmüdürlük

İHRACAT	BEYANNAME SAYISI		İSTATİSTİKİ KİYMET	
	Yüzdesi	Toplam	Yüzdesi	Toplam
<b>BAŞMÜDÜRLÜK ADI</b>				
<b>İSTANBUL GÜMRÜK VE MUHAFAZA BAŞMÜDÜRLÜĞÜ</b>	55	1.316.901	39	44.121.211.568
<b>İZMİR GÜMRÜK VE MUHAFAZA BAŞMÜDÜRLÜĞÜ</b>	14	334.044	16	18.531.976.925
<b>BURSA GÜMRÜK VE MUHAFAZA BAŞMÜDÜRLÜĞÜ</b>	7	165.543	12	13.902.516.407
<b>İZMİT GÜMRÜK VE MUHAFAZA BAŞMÜDÜRLÜĞÜ</b>	5	118.270	12	13.190.063.774

Kaynak: Gümrük Müsteşarlığı ve TÜİK



Tablo 4: İthalatta İlk Dört Başmüdürlük

İTHALAT	BEYANNAME SAYISI		İSTATİSTİKİ KIYMET	
	Yüzdesi	Toplam	Yüzdesi	Toplam
<b>BAŞMÜDÜRLÜK ADI</b>				
<b>İSTANBUL GÜMRÜK VE MUHAFAZA BAŞMÜDÜRLÜĞÜ</b>	64	1.237.532	35	64.963.224.433
<b>İZMİR GÜMRÜK VE MUHAFAZA BAŞMÜDÜRLÜĞÜ</b>	9	171.577	20	37.069.148.961
<b>BURSA GÜMRÜK VE MUHAFAZA BAŞMÜDÜRLÜĞÜ</b>	9	167.449	13	23.590.758.389
<b>İZMİT GÜMRÜK VE MUHAFAZA BAŞMÜDÜRLÜĞÜ</b>	7	129.303	8	15.451.812.010

**Kaynak:** Gümrük Müsteşarlığı ve TÜİK

me sayısı itibariyle İstanbul Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü ilk sırada yer almaktadır. İhracatta sırasıyla İzmir, Bursa ve İzmit Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü; ithalatta ise İzmit, İzmir ve Bursa Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü izlemektedir.

Tablo 5 ve 6'da ithalat ve ihracatta ticaret yaptığımız ilk beş ülke yer almaktadır. İhracatta tablodan da anlaşılacağı üzere ilk beşte dört tane AB üyesi ülke ve Irak yer almakta ithalatta ise ilk beş ülke sıralamasında AB üyesi iki ülkenin yanında Rusya Federasyonu, Çin ve ABD de yer almıştır. İthalatta birinci sırayı Rusya Federasyonu % 11,6'lık bir oranla almış ihracatta ise ticaret yaptığımız ülkeler sıralamasının en üstünde yer alan ülke % 10,1 ile Almanya olmuştur.

Tablo 7 ve Tablo 8'de fasıl düzeyinde en fazla ithalat ve ihracat yapılan ürünler yer almaktadır.

Buna göre, ihracatta en yüksek ihracat kalemi % 12,1 ile 87'inci fasıl olan motorlu kara taşıtları, motosikletler, bisikletler ve bunların aksesuarları ve parçaları olmuştur. Bu faslı sırasıyla 84, 72,

61 ve 85 inci fasıllar izlemiştir. İthalatta ise en yüksek fasıl % 20,7 ile mineral yakıtlar ve yağlar olmuş ve bu faslı 84, 72, 85 ve 87 nci fasıllar izlemiştir.

Faaliyet (ISIC Rev3) bazında istatistiklerin yer aldığı Tablo 9'a göre ihracat ve ithalatta ilk sırayı % 92,6 ve % 78,3 ile imalat almaktadır. İhracatta imalatı % 4,3 ile tarım ve ormancılık ve % 2,3 ile madencilik ve taşocakçılığı izlemektedir. İthalatta ise %14 ile madencilik ve taşocakçılığı 2'nci sırada yer almakta bunu % 4,2 ile toptan ve perakende ticaret ile % 3,5 ile tarım ve ormancılık izlemektedir.

Son olarak Geniş Ekonomik Grupların Sınıflandırmasına (GEGS) göre dış ticaret rakamları Tablo 10'da yer almaktadır.

İhracatta, hammadde (ara malları) % 49,5 ile ilk sırada, % 39,8 ile tüketim malları ikinci, yatırım (sermaye) malları üçüncü sırada yer almaktadır. İthalatta da yine hammadde (ara malları) % 70,8 ile ilk sırada yer almakla birlikte ikinci sırayı % 15,5 ile yatırım (sermaye) malları almakta ve bunu % 13,3 ile tüketim malları izlemektedir.



**Tablo 5: İhracatta Ticaret Yapılan İlk Beş Ülke**

İHRACAT	İSTATİSTİKİ KIYMET (FOB \$)	YÜZDESİ
ÜLKE ADI		
ALMANYA	11.453.463.883	10,1
İNGİLTERE	7.223.653.166	6,3
İTALYA	6.508.201.075	5,7
İRAK	6.042.789.976	5,3
FRANSA	6.038.122.591	5,3

Kaynak: Gümrük Müsteşarlığı ve TÜİK

**Tablo 6: İthalatta Ticaret Yapılan İlk Beş Ülke**

İHRACAT	İSTATİSTİKİ KIYMET (CIF \$)	YÜZDESİ
ÜLKE ADI		
RUSYA FEDERASYONU	21.592.255.676	11,6
ALMANYA	17.529.872.268	9,5
ÇİN	17.180.042.497	9,3
ABD	12.318.394.024	6,6
İTALYA	10.202.654.448	5,5

Kaynak: Gümrük Müsteşarlığı ve TÜİK

**Tablo 7: İhracatta İlk Beş Fası**

İHRACAT	İSTATİSTİKİ KIYMET (FOB \$)	
	Toplam	Yüzdesi
<b>FASIL VE AÇIKLAMASI</b>		
87- MOTORLU KARA TASITLARI, TRAKTORLER, BİSİKLETLER	13.815.695.736	12,1
84- NUKLEER REAKTORLER, KAZANLAR, MAKİNALAR, MEKANİK CİHAZLAR	9.337.709.888	8,2
72- DEMİR VE ÇELİK	8.768.363.613	7,7
61- ÖRME GİYİM ESYASI VE AKSESUARI	7.741.776.999	6,8
85- ELEKTRİKLİ MAKİNA VE CİHAZLAR VE BUNLARIN AKSAM VE PARÇALARI	7.540.468.864	6,6

Kaynak: Gümrük Müsteşarlığı ve TÜİK

**Tablo 8: İthalatta İlk Beş Fası**

İTHALAT	İSTATİSTİKİ KIYMET (CIF \$)	
	Toplam	Yüzdesi
<b>FASIL VE AÇIKLAMASI</b>		
27- MİNERAL YAKITLAR VE YAĞLAR	38.488.949.347	20,7
84- NUKLEER REAKTORLER, KAZANLAR, MAKİNALAR, MEKANİK CİHAZLAR	21.241.732.757	11,5
72- DEMİR VE ÇELİK	16.114.736.184	8,7
85- ELEKTRİKLİ MAKİNA VE CİHAZLAR VE BUNLARIN AKSAM VE PARÇALARI	14.637.191.169	7,9
85- MOTORLU KARA TAŞITLARI, TRAKTÖRLER, BİSİKLETLER	13.422.059.844	7,2

Kaynak: Gümrük Müsteşarlığı ve TÜİK

**Tablo 9:** Faaliyet (ISIC Rev3) Bazında İstatistikler

FAALİYET ADI	İHRACAT		İTHALAT	
	İSTATİSTİKİ KIYMET (FOB \$)		İSTATİSTİKİ KIYMET (CIF \$)	
	Toplam	Yüzdesi	Toplam	Yüzdesi
Balıkçılık	155.994.650	0,1	33.322.261	0,0
Diğer Sosyal Toplumsal ve Kişisel Hizmet	3.616.967	0,0	28.127.563	0,0
Elektrik, Gaz ve Su	181.375.409	0,2	20.471.344	0,0
Gayrimenkul, Kiralama ve İş Faaliyetleri	2.036.521	0,0	2.283.633	0,0
İmalat	105.517.612.735	92,6	145.318.614.850	78,3
Madencilik ve Taşocakçılığı	2.676.540.354	2,3	25.931.996.969	14,0
Tarım ve Ormancılık	4.940.570.805	4,3	6.456.894.838	3,5
Toptan ve Perakende Ticaret	451.866.697	0,4	7.701.147.279	4,2

Kaynak: Gümrük Müsteşarlığı ve TÜİK

**Tablo 10:** GEGS Bazında İstatistikler

BEC ADI	İHRACAT		İTHALAT	
	İSTATİSTİKİ KIYMET (FOB \$)		İSTATİSTİKİ KIYMET (CIF \$)	
	Toplam	Yüzdesi	Toplam	Yüzdesi
Diğerleri	410.992.490	0,4	545.733.950	0,3
Hammadde (aramaları)	56.378.897.065	49,5	131.393.197.306	70,8
Tüketim malları	45.364.196.418	39,8	24.734.154.207	13,3
Yatırım (sermaye) malları	11.775.528.165	10,3	28.819.773.274	15,5

Kaynak: Gümrük Müsteşarlığı ve TÜİK



Sayın Yetkili,

Derneğimizin **Ocak, Nisan, Temmuz ve Ekim aylarında** olmak üzere üzere yılda dört kez çıkardığı **Gümrükte Uzman Görüş** Dergisi, başta gümrük ve dış ticaret alanlarında çalışan kişi ve kuruluşlar olmak üzere oldukça geniş ve profesyonel bir kitleye hitap eden bir formatta hazırlanarak, Gümrük Müsteşarlığı Merkez ve Taşra Teşkilatı ile kamu ve özel sektörden birçok aboneye dağıtılan, süreli bir yayındır.

Derginin içeriğini, alanında önde gelen Gümrük Uzmanlarının kaleme aldığı Gümrük ve Dış Ticaret konularıyla ilgili makaleler oluşturmakla beraber zaman zaman Müsteşarlığımızda görevli diğer çalışma arkadaşlarımız, akademik çevreler ve meslek birliklerinin temsilcileri tarafından yazılan makalelere de yer verilmektedir. Bununla birlikte gümrük mevzuatında köklü değişimler olduğu dönemlerde mevzuat özel sayıları da çıkarılmakta, böylelikle gerek AB mevzuatına uyum çerçevesinde ulusal mevzuatta yapılan değişikliklerden gerekse yasal ticaretin kolaylaştırılması ve düzenlenmesi için getirilen yeni uygulamalardan takipçilerimizin haberdar olması da sağlanmaktadır.

*Derginin basım özellikleri aşağıdaki gibidir.*

<b>Tiraj</b>	: 1.500 adet
<b>Boyut</b>	: 20x28 cm.
<b>Materyal</b>	: 135 gr. mat kuşe
<b>Sayfa Sayısı</b>	: 80 (5 forma + kapak)
<b>Baskı</b>	: <b>Kapak 4 renk ofset – İç Sayfalar 2 renk ofset</b>
<b>Kapak</b>	: 250 gr. mat sefeon kaplama parlak kuşe
<b>Cilt</b>	: <b>Dikişli Amerikan Cilt</b>

Firmanız ve markanızı dış ticaret alanında profesyonel bir kitle nezdinde tanınır kılacak etkin ve kalıcı bir iletişim köprüsü olarak **Gümrükte Uzman Görüş**'ün ilerleyen sayılarında birlikte çalışabilmek dileğiyle, dergimizin arka kapağında, arka ve ön iç kapağında, iç sayfalarında veya dergi arası broşür - el ilanı şeklinde vereceğiniz reklam teklifleriniz için iletişim bilgilerimiz aşağıda yer almaktadır.

İlginiz için teşekkür eder, iyi çalışmalar dileriz.

**E. Bilgehan DAĞKIRAN**  
Gümrük Uzmanı  
Tel: 0312 306 84 44  
edagkiran@gumruk.gov.tr

**Emine Sultan ÇAPAR**  
Gümrük Uzmanı  
Tel: 0312 306 84 44  
ecapar@gumruk.gov.tr

**Not:** İncelemeniz amacıyla konulan aşağıdaki link Gümrük Uzmanları Derneğinin resmi web sitesi olup, dergimizin önceki sayıları tüm içerikleri ile birlikte yayımlanmaktadır. Dolayısıyla ilgili sayı her incelendiğinde yayımlanan reklamların kalıcı etkisi artmaktadır.  
<http://www.gud.org.tr/content/blogsection/4/38/>

**GÜLER & DİNAMİK**

güçlerimizi birleştirdik



[www.gulerdinamik.com.tr](http://www.gulerdinamik.com.tr)

**GÜLER&DİNAMİK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ A.Ş.**

Merkez, Avrupa Bölge Direktörlüğü  
Nispetiye Cad. Tufan Sk. No:4  
Kuşçusuz - Bağcılar / İstanbul  
Tel: +90 (212) 657 41 41 (pbx)  
Faks: +90 (212) 630 40 44

**Anadolu Bölge Müdürlüğü**

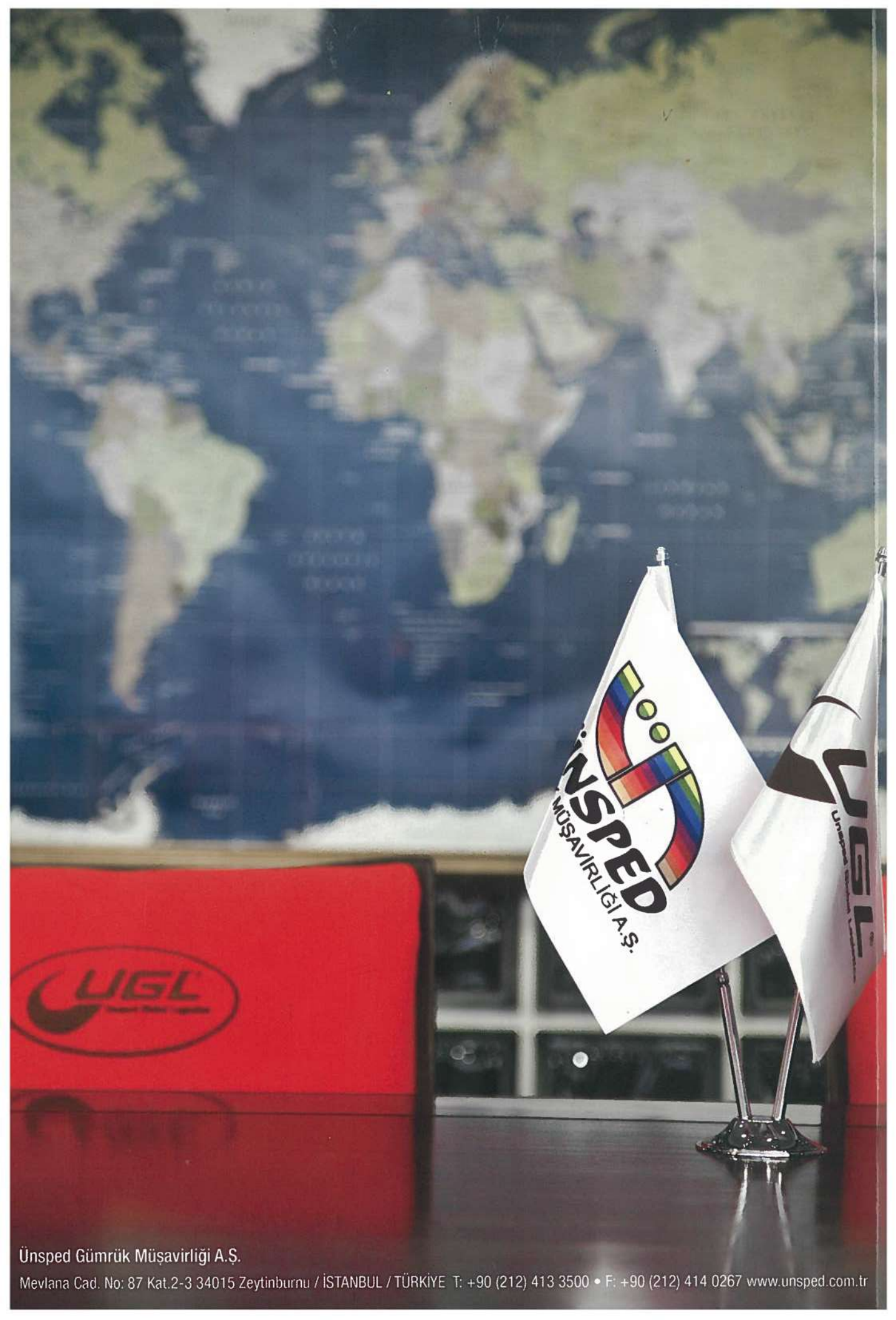
Sultan Orhan Mah. Gebze Küçük Sanayi Blg.  
Hasköy Sanayi Sitesi Girişi 1185 - 2. Sk. No:2  
Tel: +90 (262) 642 72 42  
Faks: +90 (262) 642 38 42 - 0262 642 49 40

**Ege Bölge Direktörlüğü**

Cumhuriyet Bulvarı No: 288 Deniz Apt.  
Kat: 3 D: 6 35220 Alsancak / İzmir  
Tel: +90 (232) 464 91 76  
Faks: +90 (232) 421 37 37

Güler Gümrük Müşavirliği Ltd. Şti. ve  
Dinamik Gümrük Müşavirliği Ltd. Şti.  
Güler&Dinamik Gümrük Müşavirliği A.Ş.  
olarak, sizlere en iyi hizmeti vermeye  
devam edecektir.





Ünşped Gümrük Müşavirliği A.Ş.

Mevlana Cad. No: 87 Kat.2-3 34015 Zeytinburnu / İSTANBUL / TÜRKİYE T: +90 (212) 413 3500 • F: +90 (212) 414 0267 [www.unsped.com.tr](http://www.unsped.com.tr)