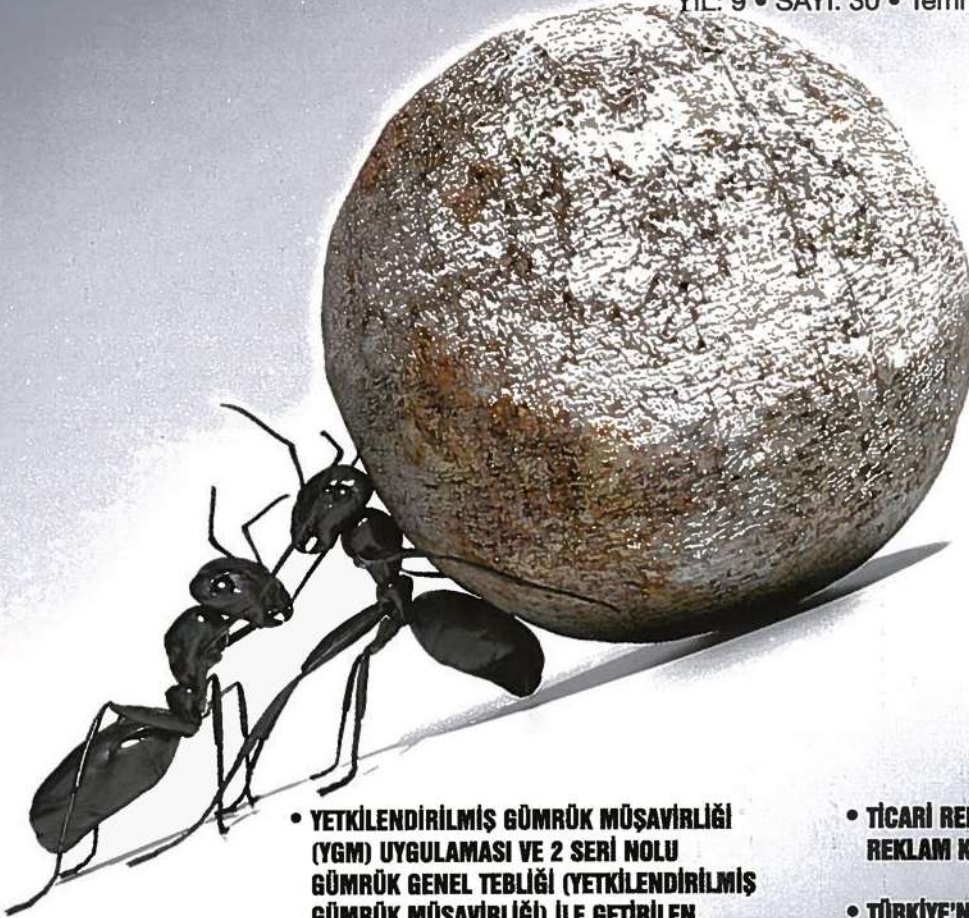




GÜMRÜKTE UZMAN GÖRÜŞ

YIL: 9 • SAYI: 30 • Temmuz - Eylül 2011



• YETKİLENDİRİLMİŞ GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ (YGM) UYGULAMASI VE 2 SERİ NOLU GÜMRÜK GENEL TEBLİĞİ (YETKİLENDİRİLMİŞ GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ) İLE GETİRİLEN DEĞİŞİKLİKLER

• YAPILAN SON DÜZENLEMELERLE ONAYLANMIŞ KİŞİ STATÜSÜ SİSTEMİ

• BİR MODERN GÖRÜNMEZ ENGEL TÜRÜ OLAN "ZAMAN MALİYETİNE" GÜMRÜK GÖZÜYLE BAKIŞ

• TİCARİ REKLAMLARIN İDARİ DENETİMİ VE REKLAM KURULU

• TÜRKİYE'NİN ALTIN PİYASASI VE DIŞ TİCARETİNE İLİŞKİN DEĞERLENDİRMELER

• ROTTERDAM KURALLARI

• RİSK ANALİZİ PENCERESİNDEN TEKSTİL EŞYASINA BAKIŞ

• MEDYA OKURYAZARLIĞI

En iyisini arıyorsanız, gözünüz yukarılarda olmalı!



Gümrük sektörünün en iyisini arıyorsanız gözünüz yukarılarda olmalı.
ÜGM, İhracatçı Birlikleri eBirlik projesine göre Türkiye'nin 1 numaralı ihracat
gümrükleme yapan firması.* Uzun yıllardır olduğu gibi...

Bu başarının arkasında, yenilikçi düşünce ile çağa ayak uydurma,
kurum içi ve sektörel eğitim çalışmaları ve ulusal
ve global çaptaki referanslarımızın gücü var.

Sizin de gözünüz yükseklerde ise,
ÜGM tüm artıları ile yanınızda olmaya hazır.


ÜNSPED
GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ ve
LOJİSTİK HİZMETLER A.Ş.

GÜMRÜKTE UZMAN GÖRÜŞ

GÜNCEL GÜMRÜK VE DIŞ TİCARET DERGİSİ

YIL: 9

SAYI: 30

Temmuz-Eylül 2011

SAHİBİ:

Gümrük Uzmanları Derneği Adına
Yönetim Kurulu Başkanı
A. Kadir ÖZGEN

SORUMLU YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ:

A. Ercan İLGÜZ

DANIŞMA KURULU:

Hülya ERBAY
Ahmet HOCA
Aygün ESKİ
Özlem SOYSANLI
Aynur ÇIRAY
Hande BAYRAK
Cenk Burak ALTAY

YAYIN KURULU:

İşıl Emine AVCI
Sinan AKYÜZ
Salih Hakan ŞENEL
Sibel BAVLI
Emine Sultan ÇAPAR
Emine Bilgehan DAĞKIRAN
Ersan İlkay AYDIN
Seda SALMAN
Merve ÖZSOY
Deniz AYAN

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: (0 312) 306 84 44
Faks: (0 312) 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 faksna 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 yayın.
Üç Ayda bir yayınlanır.
Dergi'de yayımlanan yazılardaki görüşler
yazarlarına aittir.

İÇİNDEKİLER

2

YÖNETİM KURULU

3

EDİTÖRDEN

4

**YETKİLENDİRİLMİŞ GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ
(YGM) UYGULAMASI VE 2 SERİ NOLU
GÜMRÜK GENEL TEBLİĞİ (YETKİLENDİRİLMİŞ
GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ) İLE GETİRİLEN
DEĞİŞİKLİKLER**

Mehtap DEMİREL

11

**YAPILAN SON DÜZENLEMELERLE
ONAYLANMIŞ KİŞİ STATÜSÜ SİSTEMİ**

Özge DEMİREL

19

**BİR MODERN GÖRÜNMEZ
ENGEL TÜRÜ OLAN "ZAMAN MALİYETİNE"
GÜMRÜK GÖZÜYLE BAKIŞ**

Ömür İNELLİ

27

**TİCARİ REKLAMLARIN İDARİ DENETİMİ ve
REKLAM KURULU**

H. Kutlu KÖYÇÜ

32

**TÜRKİYE'NİN ALTIN PIYASASI VE
DIŞ TİCARETİNE İLİŞKİN DEĞERLENDİRMELER**

Ali ÇAKMAKCI - Demet ÇAKMAKCI

45

ROTTERDAM KURALLARI

Hamit BOZTEPE

62

**RİSK ANALİZİ PENCERESİNDEN
TEKSTİL EŞYASINA BAKIŞ**

Hüseyin YAVUZ

69

MEDYA OKURYAZARLIĞI

Gülten UÇAN

73

**DIŞ TİCARET İSTATİSTİKLERİNE
GENEL BAKIŞ DÖNEM: OCAK-TEMMUZ 2011**

Hakan DALÇIK

78

GÜNCEL MEVZUAT DEĞİŞİKLİKLERİ

YÖNETİM KURULUNDAN



Gümrükte Uzman Görüş Dergisi'nin yeni sayısı ile huzurlarınızdayız. 9 yıldır kesintisiz olarak okurlarımıza ulaşmanın ve 30'uncu sayıyı yayımlıyor olmanın gururunu yaşıyoruz. Dergimiz gümrük ve dış ticaret konularında bilgi, deneyim ve görüşlerin ifadesinin bir aracı olarak önemli bir işlev görmektedir ve bundan sonra da içeriğini ve okur sayısını gittikçe artırarak varlığını devam ettirecektir. Bu anlamda, geçen 9 yıllık süreçte gerek derginin hazırlanması ve yayımında katkısı olan gerekse makaleleri ile görüşlerini bizlerle paylaşan herkese teşekkürlerimizi sunuyor, bundan sonra da değerli katkılarınızı bekliyoruz.

Bir önceki sayımızın son bölümünde "Yetki yasaının süresi içinde hazırlanacak yeni bir kararname ile personelin özlük haklarının düzenlenmesi umudumuz ve beklentimizdir. Dergimizin kapağının siyah olarak hazırlanması gümrük uzmanlarının beklentilerinin bir türlü karşılanmamasının yarattığı derin hayal kırıklığını yansıtmaktadır ki daha renkli bir dergi ile yeniden karşınızda olma şevkimizi artıracak gelişmeleri umutla beklemekteyiz." ifadesine yer vermiştik.

Bu umut, 16 yıllık haklı beklentimizin bir ifadesiydi.

Ve nihayet, 2.11.2011 tarihli 28103 (mükerrer) sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "**KAMU GÖREVLİLERİNİN MALİ HAKLARININ DÜZENLENMESİ AMACIYLA BAZI KANUN VE KANUN HÜKMÜNDE KARARNAMELERDE DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR KANUN HÜKMÜNDE KARARNAME**" ile tüm Bakanlıkların merkez teşkilatlarında çalışan uzman ve uzman yardımcılarının özlük hakları ve mali hakları itibariyle eşitlik sağlanmıştır.

Diğer bir ifadeyle, 16 yıldır kararlılıkla talep ettiğimiz ve takip ettiğimiz düzenleme nihayet gerçekleştirilmiştir. Evet, belki biraz geç ve yorucu oldu. Ama sonunda eşitlik ve adalet talebimizin gerçekleşmiş olması bizler açısından son derece sevindirici olmuştur. Tüm uzman ve uzman yardımcısı arkadaşlar için hayırlı olmasını diliyoruz.

Bu vesileyle, söz konusu Kararnamenin hazırlanmasında ve yayımlanmasında emeği geçen, desteğini esirgemeyen herkese teşekkürlerimizi sunuyoruz.

Gümrük Müsteşarlığı bünyesinde Gümrük Uzmanları olarak hazırladığımız Dergimizi, bundan böyle Gümrük ve Ticaret Bakanlığı bünyesinde birlikte çalışacağımız yeni arkadaşlarımız ile Gümrük ve Ticaret Uzmanları olarak hazırlayacağız ve tüm arkadaşlarımızı gerek Dernek üyesi olarak görmekten gerekse Dergimizin yeni sayılarının çıkarılmasında katkılarını almaktan büyük mutluluk duyacağız.

Yeni sayımızda buluşmak dileğiyle saygılarımızı sunuyoruz.

A. Kadir ÖZGEN

Gümrük Uzmanları Derneği Başkanı

EDİTÖRDEN



Değerli Okurlarımız,

“Gümrükte Uzman Görüş” dergisinin yeni sayısını, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı bünyesinde birlikte çalışmaya başladığımız yeni çalışma arkadaşlarımızla birlikte sizlerle paylaşmanın sevinci içerisindeyiz.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığında görev yapan Gümrük ve Ticaret Uzmanları olarak bizler, 16 yıldır edindiğimiz mesleki bilgi ve görgü, yurt içi ve yurt dışında ülkemizi temsil etmenin verdiği gurur ve tecrübe ile bir yandan DGÖ ve AB mevzuatına uyum konusunda gerekli çalışmaları yürütürken, diğer yandan Gümrük Uzmanları Derneğinin resmi yayın organı “Gümrükte Uzman Görüş” dergisi ile Bakanlığımız dışındaki gümrük ve ticaret erbabı ile bilgi ve deneyimlerimizi paylaşmaktayız.

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

Bu sayıda, Gümrük ve Ticaret Uzmanı Mehtap DEMİREL “Yetkilendirilmiş Gümrük Müşavirliği”, Gümrük ve Ticaret Uzmanı Özge DEMİREL ise “Onaylanmış Kişi Statüsü Sistemi” uygulamasına dair son mevzuat değişikliklerine ilişkin değerlendirmelerini sizlerle paylaşıyor.

Ayrıca, Gümrük ve Ticaret Uzmanı Ömür İNELLİ'nin “Zaman Maliyetine Gümrük Gözüyle Bakış”, Gümrük ve Ticaret Uzmanı H.Kutlu KÖYÜ'nün “Ticari Reklamların İdari Denetimi”, E.Hesap Uzmanı Ali ÇAKMAKCI ile Gümrük ve Ticaret Uzmanı Demet ÇAKMAKCI'nın “Türkiye'nin Altın Piyasası ve Dış Ticaretine İlişkin Değerlendirmeler” Gümrük ve Ticaret Uzmanı Hamit BOZTEPE'nin “Rotterdam Kuralları”, Gümrük Muayene Memuru Hüseyin YAVUZ'un “Risk Analizi Penceresinden Tekstil Eşyasına Bakış” ve Gülten UÇAN'ın “Medya Okuryazarlığı” konulu makaleleri dergimizin bu sayısında yer almakta...

Diğer taraftan, Gümrük ve Ticaret Uzmanı Hakan DALÇIK her sayımızda olduğu gibi 3 aylık dönemler itibarıyla dış ticaret istatistiklerine ilişkin değerlendirmelerine devam etmekte..

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

A. Ercan İLGÜZ
Editör



YETKİLENDİRİLMİŞ GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ (YGM) UYGULAMASI VE 2 SERİ NOLU GÜMRÜK GENEL TEBLİĞİ (YETKİLENDİRİLMİŞ GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ) İLE GETİRİLEN DEĞİŞİKLİKLER



Mehtap DEMİREL

Gümrük ve Ticaret Uzmanı
mdemirel@gumruk.gov.tr

Gerek gümrük idaresinin gereksiz idari yükleri üzerinden atarak daha etkin, çağdaş ve özel sektörle güven odaklı bir çalışma sistemine geçmesi ve gerekse de gümrük idaresinin antrepolardaki denetiminin daha etkili hale getirilmesi amacıyla, gümrük memuru tarafından gerçekleştirilmekte olan bazı gümrük işlemlerinin gümrük idaresi tarafından kendilerine yetki verilen gümrük müşavirleri eliyle yerine getirilmesi amacıyla ülkemizde 2008 yılında Yetkilendirilmiş Gümrük Müşavirliği (YGM) uygulaması tesis edilerek 19/07/2008 tarihinde uygulamaya geçilmiştir.

Şu anda 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 10 ve 226 ncı maddeleri ile Gümrük Yönetmeliği'nin

694/1'inci maddesi çerçevesinde, ekonomik etkili gümrük rejimleri, nihai kullanım, basitleştirilmiş usul uygulamaları ve diğer gümrük işlemlerinin doğru olarak uygulanmasını sağlamak için yapılması gereken tespit işlemlerinin belirlenmesi ve bu işlemlerin yerine getirilmesine ilişkin YGM uygulaması ile ilgili ilk yasal düzenleme 19/01/2008 tarihli ve 26761 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 60 Seri No.lu Gümrük Genel Tebliği (Gümrük İşlemleri) ile gerçekleştirilmiştir.

60 Seri No.lu Gümrük Genel Tebliği ile, özel antrepolara (akaryakıt depolanan antrepolar hariç) eşya giriş ve çıkışındaki tespit işleminin yetkilendirilmiş gümrük müşaviri tarafından



yapılması ve gümrük memuru görevlendirilmesine son verilmesi öngörülmüştür. Müteakiben söz konusu hüküm 18/09/2009 tarihli ve 27353 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Tebliğ ile değiştirilerek “Genel ve özel antrepolara eşya giriş ve çıkış işleminin tespit edilmesi” şeklinde düzenlenmiştir.

29/05/2008 tarihli ve 26890 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 1 Seri No.lu Gümrük Genel Tebliği (Yetkilendirilmiş Gümrük Müşavirleri) ile, 60 Seri No.lu Tebliğ ile tesis edilen YGM Uygulamasına ilişkin olarak yetkilendirilmiş gümrük müşavirinin 60 Seri No.lu Gümrük Genel Tebliği hükümleri çerçevesindeki tespit işlemlerini yapacağı belirtilmiş ve ayrıca Yetki Belgesi, Tespit Sözleşmesi, Çalışma Kağıtları, Tespit Dosyaları ve Tespit Raporlarına ilişkin hususlara yer verilmiştir.

Yukarıdaki düzenlemeler çerçevesinde YGM’ler tarafından antrepo rejimine ilişkin olarak genel ve özel antrepolara her eşya giriş ve çıkış işleminin tespit edilmesi, genel ve özel antrepodaki stok kayıtlarının altışar aylık dönemler itibariyle tespit edilmesi, genel ve özel antrepo başvuru dosyalarının (açılış, adres değişikliği, tadilat, genişletme, daraltma) ön incelemesine yönelik tespit işleminin gerçekleştirilmesi ile antrepunun devir işleminin mevzuata uygunluğunun tespit edilmesi,

İhracat Rejimine yönelik olarak, onaylanmış ihracatçı veya ihracatçı tarafından düzenlenen A.TR dolaşım belgeleri ile ihracata konu eşyanın tercihli menşeyini gösteren EUR.1 dolaşım sertifikalarının altı aylık dönemler itibariyle kontrolünün ve ilgili mevzuata uygunluğunun tespit

edilmesi, onaylanmış ihracatçı başvurusuna konu eşyanın menşeyinin tespit edilmesi,

Geçici İthalat Rejimine yönelik olarak, yurda geçici ithalat kapsamında giren eşyanın süre uzatımlarının değerlendirmesi açısından rejimin öngörüldüğü şekilde kullanıldığının tespit edilmesi, tam muafiyet ile geçici ithalat kapsamında getirilen özel nitelikli eşyadan üretilen mamullerin ihracatının tespit edilmesi,

Gümrük Kontrolü Altında İşleme Rejimine yönelik olarak, söz konusu rejim kapsamındaki eşyanın ibra işlemine ilişkin tespit yapılması öngörülmüştür.

Ancak yukarıdaki ikincil düzenlemeler ile tesis edilen yetkilendirilmiş gümrük müşavirliği uygulamasının Gümrük Kanunu’na aktarılması 18/06/2009 tarihli ve 5911 sayılı Kanun ile yapılan değişikliklerle mümkün olabilmektedir. 5911 sayılı Kanun ile, 4458 sayılı Gümrük Kanununun 10’uncu maddesine (c) bendi eklenerek “Müsteşarlık, gümrük mevzuatının doğru olarak uygulanması için gerekli gördüğü bütün önlemleri alır. Bu çerçevede, eşyanın gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutulmasına ilişkin gerekli gördüğü bir kısım tespit işlemlerinin, belirleyeceği niteliklere sahip gümrük müşavirleri eliyle yürütülmesine ilişkin usul ve esasları düzenlemeye yetkilidir.” hükmü getirilmiştir.

Buna paralel olarak ise 07/10/2009 tarihli ve 27369 (mükerrer) sayılı Gümrük Yönetmeliğinin 574’üncü maddesinde yetkilendirilmiş gümrük müşavirleri tanımlanmıştır. Buna göre; yetkilendirilmiş gümrük müşaviri, Gümrük Kanunu’nun 10/1(c) maddesine istinaden ekonomik etki-

li gümrük rejimleri, nihai kullanım, basitleştirilmiş usul uygulamaları ve diğer gümrük işlemlerinin doğru olarak uygulanmasını sağlamak için gümrük idaresince belirlenen tespit işlemlerini yapmak üzere yetkilendirilen ve Gümrük Yönetmeliğinin 576'ncı maddesinde belirtilen şartları taşıyan gümrük müşaviridir.

Gümrük Yönetmeliğinin 576'ncı maddesi çerçevesinde yetkilendirilmiş gümrük müşaviri olabilme şartları şunlardır:

- ✓ Kanunun 228'inci maddesinin ikinci fıkrasının (a) ve (b) bentleri ile geçici 5'inci maddesinin üçüncü fıkrası uyarınca gümrük müşavirliği izin belgesine sahip olmak ya da Kanunun 228'inci maddesinin birinci fıkrası ile geçici 5'inci maddesinin birinci ve ikinci fıkrası uyarınca hak sahibi olup, en az yedi yıl süre ile gümrük müşavirliği izin belgesine sahip olmak,
- ✓ Son beş yıl içinde Kanunun geçici 6'ncı maddesi uyarınca kesinleşmiş geçici olarak mesleki faaliyetten alıkoyma cezası almamış olmak,
- ✓ Dolaylı temsil suretiyle gümrük idarelerinde iş takip etmemek ve bu amaçla kurulmuş tüzel kişilere ortak olmamak,

“ 1 Seri No.lu Tebliğin Danıştay tarafından iptal edilmesi sonrasında yetkilendirilmiş gümrük müşavirliğine ilişkin hususların tek bir tebliğ tarafından düzenlenmesi ihtiyacı ortaya çıkmış ve bu düzenleme gerçekleştirilirken Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliğinin ilgili maddelerine de atıf yapılmıştır. ”

✓ Tespit işlemlerinin yapılacağı kişiler ve antrepo işleticileri ile ortaklık ve çalışan statüde ilişkisi bulunmamak.

Ancak Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliğinde yer almayan yetkilendirilmiş gümrük müşavirliği kavramının söz konusu uygulama başladıktan sonra gerçekleştirilen Kanun değişikliği ile mevzuata aktarılması nedeniyle 1 Seri No.lu Gümrük Genel Tebliği Danıştay 10. Dairesinin 07/12/2010 tarihli ve 2010/10491 sayılı kararı ile iptal edilmiştir. Bah-

se konu kararda 29/05/2008 tarihli ve 26890 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 1 Seri No.lu Gümrük Genel Tebliğinin tesis edildiği tarih itibarıyla 4458 sayılı Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliği hükümlerinde gümrük müşavirleri yönünden yetkilendirilmiş gümrük müşavirliği şeklinde herhangi bir unvan ve kavrama yer verilmemesi ve söz konusu mevzuatta gümrük müşavirlerinin niteliklerinin belirlenmesi konusunda idareye herhangi bir yetki tanınmamasına rağmen, mevcut hükümlere aykırı olarak düzenleyici işlem niteliğindeki tebliğ hükümleriyle yetkilendirilmiş gümrük müşaviri adı altında yeni bir unvan yaratılmasında hukuka uyarlık bulunmadığı belirtilmiştir.

1 Seri Nolu Tebliğin Danıştay tarafından iptal edilmesi sonrasında yetkilendirilmiş gümrük



müşavirliğine ilişkin hususların tek bir tebliğ tarafından düzenlenmesi ihtiyacı ortaya çıkmış ve bu düzenleme gerçekleştirilirken Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliğinin ilgili maddelerine de atıf yapılmıştır.

Bu itibarla, 05/05/2011 tarihli ve 27925 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 2 Seri Nolu Gümrük Genel Tebliği (Yetkilendirilmiş Gümrük Müşavirliği) ile, 60 Seri No.lu Tebliğ yürürlükten kaldırılmış, 60 ve 1 Seri No.lu Tebliğler sistematik bir şekilde birleştirilmiş ve sadeleştirilmiş, yetkilendirilmiş gümrük müşavirliği uygulamasına ilişkin diğer ikincil düzenlemelerin ilgili bölümleri yeni Tebliğe aktarılmış, yeni tespit kodları tanımlanmış ve uygulamaya ilişkin sorunların ortadan kaldırılması amaçlanmıştır.

2 Seri No.lu Gümrük Genel Tebliğinde yer alan başlıca hükümler şunlardır:

- ✓ Yetkilendirilmiş gümrük müşavirliği yetkisini kazanan kişinin gümrük müşavirliği statüsünün devam etmesi nedeniyle bu Tebliğde yer almayan hususlarda gümrük müşavirinin tabi olduğu mevzuat hükümlerine tabi olması (Madde 7/6),
- ✓ Yetki belgesinin 3 ay içerisinde ilgilisi tarafından teslim alınmaması halinde söz konusu belgenin düzenlenmemiş kabul edilmesi (Madde 10/3),
- ✓ Gümrük idaresince geri alınan yetki belgesinin en geç üç iş günü içerisinde teslim tutanağı ile birlikte Gümrükler Genel Müdürlüğüne gönderilmesi (Madde 10/1),
- ✓ Yeni tespit kodlarının tanımlanması ve tüm tespit kodlarının tebliğ ekinde yer alması yerine ayrıntılı bir şekilde tanımlanması (Madde Madde 11)
- ✓ Asgari ücret tarifesinin tanımı ve kapsadığı dönem (Madde 12/1-2)
- ✓ Yetkilendirilmiş gümrük müşavirince tespit işlemi yapılmayan antrepolara (akaryakıt depolanan antrepolar hariç) eşya girişine izin verilmemesi (madde 13/1-e) (mülga 2009/82 sayılı Genelge hükümü aktarılmıştır)
- ✓ AN6, AN8 ve AN7 tespit işlemlerini yapacak yetkilendirilmiş gümrük müşavirinin eşya giriş çıkış raporu düzenleyebileceği antrepo sayısının iki genel antrepoyu geçmemek üzere toplam 6 antrepo ile sınırlandırılması (Madde 13/1-b) (2009/82 sayılı Genelgede bu husus, en fazla üç genel antrepoyu geçmemek üzere 8 antrepo ile sınırlıydı.)
- ✓ İlk kez bir yetkilendirilmiş gümrük müşavirince sözleşme yapılan antrepolardaki eşya ve kaydının, antrepolarda görev yapan gümrük memuru, sözleşme imzalayan gümrük müşaviri ve antrepo işleticisi firma ile müştereken tespiti yapılarak tutanağa bağlanması ve antrepo anahtarının yetkilendirilmiş gümrük müşavirine teslim edilmesi (Madde 13/1-f) (2009/82 sayılı Genelge hükümü aktarılmıştır.)
- ✓ AN6-AN8 tespit işlemlerini yapacak yetkilendirilmiş gümrük müşaviri tarafından eşya çıkış işlemi yapılırken eşyanın Gümrük Yönetmeliğinin 181'inci maddesinin beşinci fıkrası kapsamında yer alıp almadığı ile eşyanın gümrük gözetiminin sonlandırılmasında bir sakınca olup olmadığının tespiti (Madde 13/1-h)



- ✓ Antrepolardaki TIR işlemlerinin nasıl gerçekleştirileceği (Madde 13/4)
- ✓ Tespit işlemlerine ilişkin düzenlenen tespit raporunun gümrüğüne gönderilme süresinin en geç "ilgili rapor özetinin verildiği tarihi takip eden 7 iş günü" olarak belirlenmesi (Eski uygulamada takip eden ayın ilk 3 günü idi) (Madde 17/1)
- ✓ 1 Seri Nolu Tebliğin 25/3 üncü maddesinde yer alan "İbraz edilen tespit raporu ile tespit rapor özeti arasında uyumsuzluk bulunduğu tespit halinde söz konusu rapor iade edilir" hükmünün "İbraz edilen tespit raporu ile ilgili rapor özetinde yer alan bilgiler arasında hata veya uyumsuzluk olması durumunda gerekçesi belirtilmek suretiyle, söz konusu rapor ilgili yetkilendirilmiş gümrük müşavirine hata ve uyumsuzluğun düzeltilmesi amacıyla en fazla iki defa iade edilir. Durumun devamı halinde 21'inci maddenin sekizinci fıkrası hükmü çerçevesinde değerlendirme yapılarak cari işlemlerin devamı sağlanır" şeklinde genişletilmesi (Madde 18/2)
- ✓ Tespit dosyalarında yer alacak bilgi ve belgelerde yetkilendirilmiş gümrük müşavirinin inisiyatifine de yer verilerek yetkilendirilmiş gümrük müşavirinin hareket alanının genişletilmesi (Madde 19/6)
- ✓ Yetkilendirilmiş gümrük müşavirlerinin sorumluluklarına ilişkin 21'inci maddenin 1, 2, 3, 4, 9, 10 ve 114'üncü fıkralarında sayılan hususlara aykırı davranan yetkilendirilmiş gümrük müşavirleri hakkında 4458 sayılı Gümrük Kanununun Geçici 6'nıncı maddesi uyarınca işlem yapılması (Madde 23/1)
- ✓ Altı aylık dönem içerisinde aynı tespit koduna ilişkin olarak 21'inci maddenin 8 ve 114'üncü fıkralarına aykırı davranılması hallerinde durumun YGM Sisteminin ve gümrük idarelerinin işlemlerinin sağlıklı işleyişine zarar verecek sıklıkta olduğunun ilgili idare amiri tarafından tutanağa bağlanması şartıyla tespit edilmesi halinde, ilgili yetkilendirilmiş gümrük müşavirine altı ay süre ile aynı tespit kodundan sözleşme yapmama cezası verilmesi (Madde 23/3)
- ✓ Yetkilendirilmiş gümrük müşavirinin birden fazla genel antrepo ile tespit sözleşmesi imzalaması durumunda her bir antrepo için en az bir kişinin görevlendirilmesi (Madde 21/1(11))

2 Seri Nolu Tebliğ ile tanımlanan yeni tespit işlemleri:

- Özel ve genel antrepolara eşya giriş çıkışının tespitine ilişkin AN6/AN8 tespit işlemlerine "gümrük yükümlülüğü sona erdikten sonra varsa ilgili kurumlarca yapılacak kontrol sonuçlarına göre gümrük gözetiminin sonlandırılmasının tespiti" işleminin ilave edilmesi (Madde 11/1(a)-8),
- NK 1 kodlu tespit işleminin kapsamına "eşyanın öngörülen süre dahilinde nihai kullanıma tahsis edilip edilmediğinin tespiti"nin ilave edilmesi (60 Seri No.lu Tebliğde eşyanın yalnız öngörülen amaçlar için kullanılıp kullanılmadığının tespiti yer almaktaydı.) (Madde 11/1(ç))

- Onaylanmış kişi statü belgesi müracaatına ilişkin başvuru dosyalarının ön incelemesi (OK1) (Madde 11/1(f))
- Antrepo rejimine tabi eşyanın elleçleme işlemlerinin tespiti (AN9) (Madde 11/1(a)-9)

Yetkilendirilmiş gümrük müşavirliği uygulaması; gümrük personeli tarafından yürütülen bazı tespit işlemlerinde karşılaşılan sıkıntıların ortadan kaldırılarak daha sağlıklı bir sistemin kurulması ve tespit işlemini yaptıran kişiyle herhangi bir doğrudan/dolaylı iş ilişkisi bulunmayan ancak Gümrük İdaresinin denetimi altında bulunan yetkilendirilmiş gümrük müşavirleri tarafından tespitlerin yapılması için oluşturulmuş, işlemlerin basitleştirilmesini ve kolaylaştırılmasını sağlayan gerekli ve faydalı bir sistemdir.

2 Seri No.lu Gümrük Genel Tebliği ile, YGM uygulamasına ilişkin sıkıntı ve sorunların çoğu çözüme kavuşturulmuş, yeni tespit işlemleri tanımlanarak uygulamanın kapsamı genişletilmiş gerek yetkili gümrük müşavirlerinin etkin-

“ **Yetkilendirilmiş gümrük müşavirliği uygulaması; gümrük personeli tarafından yürütülen bazı tespit işlemlerinde karşılaşılan sıkıntıların ortadan kaldırılarak daha sağlıklı bir sistemin kurulması ve tespit işlemini yaptıran kişiyle herhangi bir doğrudan/dolaylı iş ilişkisi bulunmayan ancak gümrük idaresinin denetimi altında bulunan yetkilendirilmiş gümrük müşavirleri tarafından tespitlerin yapılması için oluşturulmuş, işlemlerin basitleştirilmesini ve kolaylaştırılmasını sağlayan gerekli ve faydalı bir sistemdir.** ”

”

giriş çıkışına izin verilmez.” hükmüdür.

Söz konusu hüküm çerçevesinde 05/08/2011 tarihine kadar bütün antrepoların yetkilendirilmiş gümrük müşavirine devredilmesi gerekmiştir. Ancak, bazı illerde hiç veya antrepo sayısına kıyasla yeterli yetkilendirilmiş gümrük müşaviri ya da gerektiği durumlarda ilgili YGM'nin yeri-

liğinin ve sorumluluğunun gerekse de sistemin güvenilirliğinin artırılması amaçlanmıştır. OK1 tespit kodu YGMS Programına tanıtılarak bu koda ilişkin tespit işlemleri gerçekleştirilmeye başlanmış, AN9 tespit kodunun ise söz konusu programa tanıtılması işlemi henüz tamamlanmamıştır.

2 Seri Nolu Gümrük Genel Tebliği ile getirilen belki en önemli ve de uygulamada sıkıntı yaratan husus ise anılan Tebliğin Geçici 2'nci Maddesinde yer alan “Bu Tebliğin yürürlüğe girmesiyle yetkilendirilmiş gümrük müşavirinin olmadığı yerlerdeki antrepolarında memur görevlendirilmesine son verilmiş olup, bu kapsamdaki antrepolar bu Tebliğin yayımı tarihinden itibaren üç ay içerisinde yetkilendirilmiş gümrük müşavirine devredilir, aksi halde eşya



ne vekâlet edecek başka YGM bulunmaması nedeniyle bazı antrepo işleticilerinin sıkıntı yaşadıkları gözlenmiştir.

Bahse konu sıkıntı antrepo işleticilerinin antrepoya eşya giriş çıkışının memur eliyle yapılmasını talep etmesi halinde ve ilgili gümrük müdürlüğünün bulunduğu yerde YGM bulunmaması kaydıyla memur görevlendirilmesi şeklinde geçici olarak çözüme kavuşturulmuş olup, 2 Seri No.lu Tebliğ-




**2 Seri No.lu
Gümrük Genel**

Tebliği ile getirilen belki en önemli ve de uygulamada sıkıntı yaratan husus ise anılan Tebliğin Geçici 2'nci Maddesinde yer alan "Bu Tebliğin yürürlüğe girmesiyle yetkilendirilmiş gümrük müşavirinin olmadığı yerlerdeki antrepolarla memur görevlendirilmesine son verilmiş olup, bu kapsamdaki antrepolar bu Tebliğin yayımı tarihinden itibaren üç ay içerisinde yetkilendirilmiş gümrük müşavirine devredilir, aksi halde eşya giriş çıkışına izin verilmez." hükmüdür.



de de bu yönde değişiklik yapılması yolunda çalışmalar başlatılmıştır.

Sonuç olarak, gümrük idaresinin özel sektörle gerçekleştirdiği ve güvenilirlik esasına dayanan işbirliğine güzel bir örnek teşkil eden yetkilendirilmiş gümrük müşaviri uygulaması sağlıklı bir şekilde işlemekte ve zaman zaman yaşanan sorunlar YGM'lerin görüş ve önerileri de dikkate alınarak çözüme kavuşturulmaktadır. 

YAPILAN SON DÜZENLEMELERLE ONAYLANMIŞ KİŞİ STATÜSÜ SİSTEMİ



Özge DEMİREL

Gümrük ve Ticaret Uzmanı
ozgec@gumruk.gov.tr

Gümrük Kanununun 10'uncu maddesinin ikinci fıkrasında, gümrük mevzuatının öngördüğü uygulamaların, hangi hallerde ve hangi koşullar altında basitleştirileceğine ilişkin usul ve esasların yönetmelikle belirleneceği hüküm altına alınmıştır.

71'inci maddede ise gümrük idarelerinin usul ve formalitelerin mümkün olduğunca basitleştirilmesi için ve gümrük işlemlerinin yürürlükteki hükümlere uygun olarak yürütülmesini sağlayacak şekilde, yönetmelikle belirlenen şartlar altında;

a) Beyannameye eklenmesi gereken belgelerin bazılarının eklenmemesine veya kayde-

dilmesi gereken bazı bilgilerin beyannameye yazılmamasına,

b) Beyanname yerine eşyanın ilgili gümrük rejimine tabi tutulması talebi ile birlikte ticari veya idari bir belgenin verilmesine,

c) Eşyanın ilgili rejime geçişinin kayıt yoluyla yapılmasına

izin verebileceği hüküm altına alınmıştır.

Gümrük Kanununun 10 ve 71'inci maddelerinde verilen yetkiye dayanarak gümrük formalitelerinin azaltılması suretiyle gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi ve kolaylaştırılması amacıyla



Gümrük Yönetmeliğinin 22 ila 26 ncı maddelerinde onaylanmış kişi statüsü kavramı düzenlenmiştir. Bu statünün tanınması için gereken koşullar, başvuruda aranacak belgeler, onaylanmış kişi statü belgesinin süresi, yenilenmesi, değiştirilmesi, geri alınması ve iptali ile bu belge kapsamında faydalanılacak basitleştirilmiş usul ve uygulamalar, bu uygulamalardan faydalanma yetkilerinin askıya alınması ve geri alınmasına ilişkin usul ve esaslar ise 5 Seri Nolu Gümrük Genel Tebliği'nde(Basitleştirilmiş Usul) yer almaktadır.

Onaylanmış kişi statüsü, gümrük işlemlerinde güvenilirliğini kanıtlamış, belirli bir dış ticaret hacmine veya sabit sermaye yatırımına sahip, mali yeterliliği tasdik edilmiş, kayıtları izlenebilir olan Türkiye Gümrük Bölgesinde yerleşik gerçek ve tüzel kişilere tanınan ve gümrük ve dış ticaret faaliyetlerinde belli kolaylıkların tanınmasına olanak veren bir statüdür.

Onaylanmış kişi statü belgesi ise onaylanmış kişi statüsü tanınmış kişilerin bu statüyü kazandıklarını belgelendiren bir sertifikadır. Onaylanmış kişi statü belgeleri A sınıfı, B sınıfı ve C sınıfı olmak üzere üç gruba ayrılmıştır.

Onaylanmış kişi statüsünün tanınması için aranan koşullar genel ve özel olmak üzere Gümrük Yönetmeliğinin 22 ila 24 üncü maddelerinde düzenlenmiştir.

Genel koşullar; güvenilirlik ve mali yeterlilik ile kayıtların izlenebilirliği kriterlerinden oluşmaktadır. Güvenilirlik kriterini oluşturan unsurlar; firmanın yönetim kurulu üyeleri, sermayedarlar ile gümrük ve dış ticaret işlemlerinde yetkili kişilerin kamu güvenliğini tehdit edici ciddi

suç veya ciddi boyutta mali suç ya da kabahat işlememiş olmaları, vergi mevzuatı uyarınca kesinleşmiş vergi borcu olmaması, gümrük mevzuatı uyarınca kesinleşmiş gümrük vergisi ve gümrük cezası borcu olmaması, ilgili mevzuat uyarınca kesinleşmiş sigorta prim borcu olmaması, vergi kaybına yol açan ciddi oranlarda kesinleşmiş gümrük cezası uygulanmamış olması, gümrük mevzuatına aykırı hareket etmekten ötürü ciddi oranlarda kesinleşmiş usulsüzlük cezası uygulanmamış olması şeklinde sayılabilir.

Mali yeterlilik ve kayıtların izlenebilirliği kriterinden ise firmanın mali yapısı ile kayıt tutma sisteminin incelenmesi neticesinde mali yeterliliği ve kayıtların izlenebilirliğinin yeminli mali müşavirce onaylanmış olması anlaşılmaktadır. Güvenilirlik ve mali yeterlilik ile kayıtların izlenebilirliği kriterlerine ilaveten ihracatçılar için performans ve güvenilirliğinin Türkiye İhracatçılar Meclisi veya İhracatçı Birliklerince onaylanmış olması, A ve B sınıfı onaylanmış kişi statüsü için ise dış ticaret sermaye şirketleri, grup ihracatçıları, grup ithalatçıları, Ar-Ge merkezi belgesine sahip kişiler ile bakım onarım faaliyeti yürüten ticari hava taşımacılığı şirketleri hariç imalatçı olması koşulları aranmaktadır.

Onaylanmış kişi statü belgesinin verilmesi için aranan genel koşullar tüm belge sınıfları için esas olarak aynı olmakla birlikte, bu durumun tek istisnası C sınıfı onaylanmış kişi statüsü için imalatçı olma zorunluluğunun aranmamasıdır.

Onaylanmış kişi statü belgesinin verilmesi için aranan özel koşullar dış ticaret performansı, sabit sermaye yatırımı ve istihdam kriterlerinin



den oluşmakta olup, sigortalı çalışan sayısı ile dış ticaret performansına ilişkin kriterler açısından belge sınıfına göre farklılıklar bulunmaktadır.

Onaylanmış kişi statüsünün tanınması için aranan tüm koşullara aşağıdaki tabloda sınıflandırılmış bir şekilde yer verilmektedir.

Onaylanmış Kişi Statüsünün Tanınması İçin Aranan Koşullar	
Genel Koşullar	Özel Koşullar
<p>Güvenilirlik</p> <ul style="list-style-type: none"> - Firmanın yönetim kurulu üyeleri, sermayedarlar ile gümrük ve dış ticaret işlemlerinde yetkili kişilerin kamu güvenliğini tehdit edici ciddi suç veya ciddi boyutta mali suç ya da kabahat işlememiş olmaları - Vergi mevzuatı uyarınca kesinleşmiş vergi borcu olmaması - Gümrük mevzuatı uyarınca kesinleşmiş vergi borcu olmaması - Kesinleşmiş sigorta prim borcu olmaması - Vergi kaybına yol açan ciddi oranlarda kesinleşmiş gümrük cezası uygulanmamış olması - Gümrük mevzuatına aykırı hareket etmekten ötürü ciddi oranlarda kesinleşmiş usulsüzlük cezası uygulanmamış olması 	<p>Dış Ticaret Performansı</p> <ul style="list-style-type: none"> - A Sınıfı için: 25 milyon FOB/ABD doları ihracat ya da toplam 100 milyon dolar ihracat ve ithalat yapmış olmak - B sınıfı için: 5 milyon FOB/ABD dolar ihracat ya da toplam 20 milyon dolar ihracat ve ithalat yapmış olmak - C sınıfı için: 1 milyon FOB/ABD dolar ihracat ya da toplam 6 milyon dolar ihracat ve ithalat yapmış olmak
<p>Mali yeterlilik ve kayıtların izlenebilirliği</p> <p>Mali yapısının yeminli mali müşavir tarafından incelenerek olumlu görüşle sonuca bağlanması</p>	<p>Sabit sermaye yatırımı</p> <p>C sınıfı için: 15 milyon dolar sabit sermaye yatırımı yapmış olan kişilerde dış ticaret performansına ilişkin kriter aranmamaktadır.</p>
<p>Performans ve güvenilirliğinin Türkiye İhracatçılar Meclisi veya ihracatçı birliklerince onaylanmış olması</p>	<p>Sigortalı çalışan sayısı (İstihdam kriteri)</p> <p>A sınıfı için: 250 B sınıfı için: 100 C sınıfı için: 15</p>
<p>A ve B sınıfı onaylanmış kişi statüsü için dış ticaret sermaye şirketleri, grup ihracatçıları, grup ithalatçıları, Ar-Ge merkezi belgesine sahip kişiler ile bakım onarım faaliyeti yürüten ticari hava taşımacılığı şirketleri hariç imalatçı olması</p>	

Onaylanmış kişi statüsü tanınabilecek kişiler ise başlıca şunlardır:

- Kamu kurum ve kuruluşları,
- Dış ticaret sermaye şirketleri,
- Aynı şirketler grubuna bağlı grup imalatçıları adına ihracat yapan grup ihracatçıları,
- Aynı şirketler grubuna bağlı grup imalatçıları adına ithalat yapan grup ithalatçıları,



- İmalatçılar (Sadece C sınıfı onaylanmış kişi statüsü için)
- Ar-Ge Merkezleri,
- Bakım onarım faaliyeti yürüten ticari hava taşımacılığı şirketleri,
- Kendi adına ihracat ve/veya ithalat yapan imalatçı olmayan kişiler.

Onaylanmış kişi statüsü yukarıda da bahsedildiği gibi belge sahibi olmaya hak kazanan kişilere gümrük ve dış ticaret faaliyetlerinde belirli kolaylıkların tanınmasına olanak veren bir statüdür. Onaylanmış kişi statü belgesi sahiplerine tanınan başlıca kolaylıklar şunlardır:

- Eksik belgeyle beyanda bulunabilme,
- Teminatlı işlemlerinde tam teminat yerine kısmi oranda teminat verebilme,
- Teminatlı işlemlerinde her bir işlem için ayrı teminat yerine götürü teminat uygulaması kapsamında tutarı önceden belirlenmiş süresiz ve düşümsüz tek bir teminat verebilme,
- Eşyanın özelliğine bakılmaksızın gümrük işlemlerinin, eşya taşıttan indirilmeden tamamlanmasına imkan veren tam beyanlı yaygın basitleştirilmiş usulden yararlanabilme,
- Odalarca onay ve gümrük müdürlüklerince vize işlemlerine gerek kalmaksızın A.TR dolaşım belgesi düzenleyebilme,
- A ve B sınıfı belge kapsamında ithalatta ve ihracatta, C sınıfı belge kapsamında "1000" rejim kodlu kati ihracatta gümrük işlemlerinin fiziki muayene ve belge kontrolünün olmadığı hat olan mavi hatta tamamlayabilme,

- Laboratuvar tahliline tabi eşyayı tahlil sonuçları alınmadan teslim alabilme,
- En az altı ay öncesinde düzenlenen tahlil raporuna istinaden eşyanın işlemlerini gerçekleştirebilme.

Diğer taraftan, dış ticaret mevzuatında yapılan düzenlemeyle dahilde işleme rejimi için verilmesi gereken teminat oranları A sınıfı için %1, B sınıfı için %5, C sınıfı için ise %10 olarak belirlenmiştir.

Onaylanmış kişi statüsüne tanınan yetkilerde belge sınıfına göre bazı farklılıklar bulunmakta olup, bu farklılıklar aşağıda yer alan tabloda gösterilmiştir.

Onaylanmış Kişi Statü Belgesi Kapsamında Yararlanılan Hak ve Yetkiler	A Sınıfı	B Sınıfı	C Sınıfı
Kayıt yoluyla beyan usulü	X		
Mavi hat uygulaması (ithalat ve ihracatta)	X	X	X (sadece kati ihracatta)
Götürü teminat uygulaması	X	X	X
Eksik belge ve bilgiyle beyan	X	X	X
Kısmi teminat uygulaması	X	X	X
Onaylanmış İhracatçı yetkisi (Basitleştirilmiş işlem kapsamında A.TR düzenleme ve vize etme yetkisi)	X	X	X
Tam beyanlı yaygın basitleştirilmiş usulden eşyanın özelliğine bakılmaksızın yararlanma	X	X	X
Tahlile tabi eşyanın tahlil sonuçları alınmadan teslim edilmesi	X	X	X
6 ay öncesinde düzenlenen tahlil raporuna istinaden eşyanın işlemlerini gerçekleştirebilme	X	X	X



Belge sahibi kişiler, eşyanın belge kontrolüne veya fiziki muayeneye tabi tutulmadığı hat olan mavi hat uygulaması sayesinde eşyasına ait gümrük işlemlerini gümrük idaresinde gereksiz yere beklemeksizin, hızlı bir biçimde gerçekleştirebilmekte, eşyasını üretim sürecine gecikmesiz dahil edebilmektedir.

Ayrıca, götürü teminat uygulaması ile eşyanın gümrük vergileri ve sair vergilerinin teminata bağlanmasını gerektiren bir gümrükçe onaylanmış işlem veya kullanıma tabi tutulduğu durumlarda, onaylanmış kişilerce bir

önceki yıl içerisinde gerçekleştirilen gümrük işlemlerine ilişkin teminata konu gümrük vergileri ve sair vergilerin toplam değerinin %10'u üzerinden belirlenmiş tutardaki teminat, her işlem için ayrı ayrı teminat vermek zorunda kalınmaksızın teminata bağlanması gereken tutardan bağımsız olarak ve herhangi bir düşünüm yapılmadan bir yıl süreyle kullanılabilir.

Gümrük Kanunu'nun 71'inci maddesinde bir basitleştirilmiş usul türü olarak sayılmakla birlikte henüz ülkemizde uygulaması olmayan ancak yürürlüğe girmesi için çalışmaları sürdürülen kayıt yoluyla rejim beyanı usulünden ise yalnız A sınıfı onaylanmış kişi statü belgesi

“ *Belge sahibi kişiler, eşyanın belge kontrolüne veya fiziki muayeneye tabi tutulmadığı hat olan mavi hat uygulaması sayesinde eşyasına ait gümrük işlemlerini gümrük idaresinde gereksiz yere beklemeksizin, hızlı bir biçimde gerçekleştirebilmekte, eşyasını üretim sürecine gecikmesiz dahil edebilmektedir.* ”

sahibi olanlar yararlanabilecektir. Kayıt yoluyla rejim beyanı usulü ile beyan sahibine ilgili rejim konusu eşyayı gümrüklü sahaya gelmeden doğrudan gümrük idarelerinin belirlediği ya da uygun gördüğü yerde veya kendi tesislerinde basitleştirilmiş usul çerçevesinde kayıt yoluyla ilgili rejime sokma imkanı tanınacaktır. Bu usulün sağladığı en önemli kolaylık beyan sahibinin eşyayı gümrüğe sunma yükümlülüğünden muaf tutulmasıdır. Amacı vergilendirme ve diğer kontrollerin gümrük idaresinde değil de yükümlünün tesislerinde yapılması ve böylece

eşyanın gümrük işlemlerinin hızlandırılarak bir an önce ekonomiye kazandırılmasıdır. Ayrıca, bir ay içerisinde gerçekleştirilen işlemlere ilişkin vergiler izleyen ayda verilen bir tamamlayıcı beyan ile toplu olarak beyan edildiğinden firmalara vergilerin ertelenmesi ve toplu olarak ödenebilmesi kolaylığı da sağlanmaktadır. Bu usulün uygulanması neticesinde, ticaret erbabının rekabet gücü ve ekonomik performansı önemli ölçüde artacaktır.

Onaylanmış kişi statüsü sistemi ile ilgili yapılan son düzenlemelerin getirdikleri:

2011 yılı içinde yapılan mevzuat düzenlemeleri ile onaylanmış kişi statüsünün yaygınlaş-

tırılması, bu kapsamda daha fazla firmanın özellikle küçük ve orta ölçekli işletmelerin ve perakendecilerin basitleştirilmiş usullerden yararlanmak üzere yetkilendirilmesi ve onaylanmış kişi statüsü sisteminin daha cazip hale getirilmesi için yararlanılan yetki ve uygulamaların kapsamının genişletilmesi amaçlanmıştır.

Bu kapsamda yapılan mevzuat değişikliklerine ve düzenlemelere ilişkin bilgiye aşağıda yer verilmektedir.

16.07.2011 tarihinde ve 27996 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak 5/8/2011 tarihinde yürürlüğe giren Gümrük Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik:

- Küçük ve orta ölçekli işletmelerin ve perakendecilerin C sınıfı onaylanmış kişi statüsünden yararlandırılması ve onaylanmış kişi statüsünden yararlanmak isteyen firma sayısının artırılması için aşağıda düzenlemeler yapılmıştır.

• C sınıfı onaylanmış kişi statüsü için imalatçı olma genel koşulu kaldırılmıştır.

“ 2011 yılı içinde yapılan mevzuat düzenlemeleri ile onaylanmış kişi statüsünün yaygınlaştırılması, bu kapsamda daha fazla firmanın özellikle küçük ve orta ölçekli işletmelerin ve perakendecilerin basitleştirilmiş usullerden yararlanmak üzere yetkilendirilmesi ve onaylanmış kişi statüsü sisteminin daha cazip hale getirilmesi için yararlanılan yetki ve uygulamaların kapsamının genişletilmesi amaçlanmıştır. ”

• C sınıfı için 2 milyon FOB/ABD doları ihracat ya da toplam 8 milyon dolar ihracat ve ithalat yapmış olma dış ticaret performans kriteri 1 milyon dolar ihracat ya da toplam 6 milyon dolar ihracat ve ithalat olarak belirlenmiştir.

• C sınıfı için sabit sermaye tutarı 25 milyon dolardan 15 milyon dolara indirilmiştir.

• C sınıfı için firmalarca istihdam edilmesi gereken sigortalı çalışan sayısı otuzdan on beş'e indirilmiştir.

• A ve B sınıfı onaylanmış kişilere tanınan götürü teminat uygulamasından faydalanma yetkisi C sınıfı onaylanmış kişilere de tanınmıştır.

- Bütün statüler için karşılanması zorunlu olan genel koşullardan cezaya ilişkin şartların değerlendirilmesinde Gümrük Kanunu'nun 234/3'üncü maddesi uyarınca düzenlenmiş ceza kararlarının dikkate alınmaması yönünde düzenleme yapılmıştır. Bu düzenlemeyle, vergi kaybına neden olan işlemlerin gümrük idaresince tespit edilmesinden önce beyan sahibince bildirilmesi üzerine düzenlenen ceza kararları, belge başvurularının değerlendiril-

mesi sürecinde Gümrük Yönetmeliğinin 23'üncü maddesi (b), (c) ve (ç) bentleri uyarınca yapılan hesaplama dahil edilmeyecektir. Böylelikle, 234/3 uyarınca düzenlenen ceza kararlarının statü belgesinin alınması önünde bir engel teşkil

etmesi veya mevcut statü belgelerinin geri alınmasına sebep olması olasılığı ortadan kaldırılmıştır.

- 20.08.2011 tarihli ve 28031 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak 5/8/2011 tarihinden geçerli olacak şekilde yürürlüğe giren 5 Seri No.lu Gümrük Genel Tebliği (Basitleştirilmiş Usul):

Onaylanmış kişi statüsüne ilişkin usul ve esasları belirleyen 2 Seri No.lu Gümrük Genel Tebliği'nin (Basitleştirilmiş Usul) 5/8/2011 tarihinde yürürlüğe giren yönetmelik değişikliği ve 2 Seri No.lu Gümrük Genel Tebliği (Yetkilendirilmiş Gümrük Müşavirliği) hükümleri ile uyumlu olarak güncellenmesi çalışmaları kapsamında hazırlanan 5 Seri No.lu Gümrük Genel Tebliği ile aşağıdaki düzenlemeler yapılmıştır:

- 2 Seri Gümrük Genel Tebliği (Yetkilendirilmiş Gümrük Müşavirliği) ile onaylanmış kişi statü belgesi başvurularının ön incelemesi işi yetkilendirilmiş gümrük müşavirlerine verildiğinden, onaylanmış kişi statü belgesi başvuru ve değerlendirme süreci yeniden düzenlenmiştir. Buna göre, süreç aşağıdaki şekilde işlemektedir:

“ **Yatırım teşvik belgesi kapsamında ithal edilen eşyanın mavi hatta işlem görebilmesine imkan sağlanmıştır.** ”

- Öncelikli olarak başvuru sahibi ile yetkilendirilmiş gümrük müşaviri (YGM) arasında tespit sözleşmesi yapılarak, gereken tüm belgeleri içeren başvuru dosyası YGM'ye verilir. Dosya içeriği belgeler YGM tarafından 30 gün içeri-

sinde incelenerek tespit raporuyla sonuca bağlanır.

- YGM tarafından adına olumlu tespit raporu düzenlenen kişi 5 iş günü içinde yetkili Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğüne başvurur. Yetkili Bölge Müdürlüğü başvuru sahibinin dış ticaret performansı ve gümrük ceza ve borç durumunu inceleyerek belge almaya hak kazanıp kazanmadığını 10 iş günü içerisinde tespit ederek uygun bulunması halinde başvuru sahibi adına 5 iş günü içerisinde onaylanmış kişi statü belgesini düzenler.
- Mevcut uygulamada sadece A ve B sınıfı onaylanmış kişi statü belgesi sahiplerinin yararlandığı mavi hat uygulaması "1000" rejim kodlu kati ihracatta C sınıfı onaylanmış kişi statü belgesi sahiplerine de tanınmıştır.
- Mavi hatta işlem gören beyannamelere ilişkin gümrük vergileri ve diğer vergilerin onaylanmış kişi statüsü belgesi sahibi kişinin banka hesabından ödenmesine yönelik düzenleme yapılmıştır. Söz konusu düzenleme 01.01.2012 tarihinde yürürlüğe girecektir.

- Onaylanmış ihracatçı yetkisi tanınması için gerekli olan “Başvuru yılından bir önceki takvim yılı içerisinde veya başvurunun kayda alındığı ayın ilk gününden geriye dönük bir yıl içerisinde en az yüz adet A.TR dolaşım belgesi düzenleyip vize işlemlerini tamamlamış ve söz konusu A.TR dolaşım belgelerini


kullanmış olma” koşulu C sınıfı onaylanmış kişiler için “en az elli adet A.TR dolaşım belgesi düzenleyip vize işlemlerini tamamlamış ve söz konusu A.TR dolaşım belgelerini kullanmış olma” olarak belirlenmiştir.

- Yatırım teşvik belgesi kapsamında ithal edilen eşyanın mavi hatta işlem görebilmesine imkan sağlanmıştır.
- Götürü teminat yetkisinin talep edilmesi halinde teminat mektubunun belge başvurusu sırasında değil, gümrük idaresince mektubun kapsamı gerektiği tutar belirlendikten sonra verilmesine yönelik düzenleme yapılmıştır.

“ **Küçük ve orta ölçekli firmalara kati ihracatta tanınan mavi hat uygulaması ile firmaların ihracat işlemlerinin daha hızlı ve kolay bir şekilde gerçekleştirilmesi sağlanarak ihracat teşvik edilecektir.** ”

Yapılan bu düzenlemelerin ticaret erbabı açısından sağladığı faydalar ise şu şekilde sıralanabilir:

- Başvuru sırasında verilmesi gerekli belgelerin ön incelemesinin yetkilendirilmiş gümrük müşavirleri tarafından yapılmasıyla birlikte gümrük idarelerinin iş yükü azalacağından, belge başvurularının değerlendirilme süreleri de kısaltacaktır.

- Küçük ve orta ölçekli firmalara kati ihracatta tanınan mavi hat uygulaması ile firmaların ihracat işlemlerinin daha hızlı ve kolay bir şekilde gerçekleştirilmesi sağlanarak ihracat teşvik edilecektir.
- Yatırım teşvik belgesi kapsamında ithal edilen eşyanın işlemleri hızlandırılacaktır.
- Götürü teminat yetkisinden faydalanılmasına ilişkin usul ve esaslara dair uygulamada yaşanan sıkıntılar ve tereddütler giderilmiştir.
- Mavi hattan yararlanan firmaların bilgisi dışında adlarına beyanname tescil edilmesi önlenmiş olacaktır. 



BİR MODERN GÖRÜNMEZ ENGEL TÜRÜ OLAN “ZAMAN MALİYETİNE” GÜMRÜK GÖZÜYLE BAKIŞ



Ömür İNELİ | Gümrük ve Ticaret Uzmanı
omuroclan@gumruk.gov.tr

FİNANSAL SEKTÖR VE DIŞ TİCARET İLİŞKİSİ

Teknolojik gelişmelerle ilişkilenen ticaret ve finansal serbestisi, 2. Dünya Savaşı sonrası dönemde büyümenin önemli motorları haline gelirken, küreselleşmenin hızlanmasıyla birbirine sıkı sıkıya bağlı sektörler haline gelmiştir. Ticaret, talep yaratarak finansal sistemin ve araçlarının gelişmesini sağlamaktadır. Gelişmiş finansal sisteme sahip ülkelerde ise tacirler daha az maliyetle ticari kredi bulabildiği gibi sigorta masraflarını da daha düşük maliyetlerle karşılaya-

bilmektedirler. Finansal sektör, ticareti 4 temel kanalla etkilemektedir:¹

- 1- Finans sektörü, üretim ve taşımacılık gibi alanları fonlama ihtiyacı ile ithalatçı tarafından ürünlerin ödemesinin yapılması arasındaki süreçte köprü vazifesi görmektedir. Diğer bir söyleyişle, finans sektörü sermayeyi işler kılmaktadır.
- 2- Finans sektörü, ihracatçıya ödemeyi asgari maliyetle ve riskle temin olanağı sağlamaktadır. Bankalar arası hesaplardan yumuşak

¹ http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/special_study_3_e.pdf (29.12.2010)
"Trade, Finance and Financial Crises" K.MichaelFingerand LudgerSchuknecht, Special Studies 3, WTO

para akışı sağlamanın yanısıra leasing ve kur tabanlı araçlar gibi daha sofistike yollarla da ticaret erbabına güvenilir ortamda ticaret imkanı sunulmaktadır.

- 3- Finansal kurum ve kuruluşların, ticaret erbabına cari durum ve beklentiler hakkında bilgi vermesinin yanı sıra, potansiyel müşterilerin finansal geçmişine dayanarak risk analizi hizmeti sunma gibi destekleri de bulunmaktadır. İş bağlantıları kurulurken, şahısların bankalar nezdindeki kredibiliteleri, bazı işlerin kurulmasında ya da kurulmamasında etkili olabilmektedir.

- 4- Son olarak, finansal sistem ticaretin sigortası konumundadır. Sigorta araçları, navlun ve ihracat kredisi sigortasının yanı sıra gelecek sözleşmeleri de kapsamaktadır. Bunların bazıları, hesaplanan tutarları garantilerken bazıları daha kapsamlı olup kur riski, devletlerin siyasi risklerini bile bertaraf etmektedir.

Bu anlamda dünyanın önde gelen ticaret merkezlerinin aynı zamanda dünyanın önde gelen birer finans merkezi olması tesadüfün eseri değildir.

Finans ve ticaret sektöründeki bu bütünleşme, finans sektörü çıkışlı bir krizin kısa zamanda ticari sektöre sıçramasını doğal kılmaktadır. Bu sebeple, herhangi bir makro dengesizlikten kaynaklanacak krizin engellenmesinin, finansal kırılmayı önlemeyi gerektirdiği aşıkardır. Finan-

“ *Bu anlamda dünyanın önde gelen ticaret merkezlerinin aynı zamanda dünyanın önde gelen birer finans merkezi olması tesadüfün eseri değildir.* ”

sal krizlerin temel ekonomik göstergelerdeki olumsuz değişimlerden etkilendiği dikkate alındığında, “cari açık” göstergesindeki iyileşmenin stratejik bir noktada konumlandığı düşünüldüğünden, çalışmamızda cari açık göstergesinin iyileştirilmesi için yapılabilecek bazı fiktif çözüm önerilerine yer verilmiştir.

TİCARİ KORUMACILIKTA GÖRÜNMEZ ENGELLER

Genellikle tarife ve tarife dışı engeller olarak yapılan ticaret politikası önlemleri sınıflandırmalarının, 21. yüzyıl itibariyle yetersiz olduğu düşünülmektedir. Uluslararası örgütlerin üye devlet sayıları arttıkça, ülkelerin vermiş olduğu taahhütler sebebiyle hareket kabiliyetlerinin daraltıldığı tartışma götürmez bir gerçektir. Bu da serbest ticaret taraftarı ülkelerde bile ithalat kontrollerinde ulusal gücün yitirilmemesi amacıyla “görünmez engellere” yönelimi arttırmıştır. Ancak, görünmez engeller kapsamında olduğu düşünülen pek çok engel, literatürde dikkatlice ölçümlenmesi zor kategoride addedildiğinden, şimdiye değin askıya alınmıştır diyebiliriz. Son dönemde, pek çok uluslararası iktisatçı çeşitli ekonometrik modellemeler yardımıyla söz konusu görünmez engelleri kantitatif olarak ifade etmeye çalışmaktadır.

Adam Smith tarafından ortaya atılan “Bırakınız Yapsınlar, Bırakınız Geçsinler” liberal ekonomi anlayışı dünyada kabul görmüş ve sonuçta sı-



nır çizgilerinin tamamen silinmesi de zayıfladığı bir dünya düzenine girilmiştir. Ancak ABD'de finansal piyasalardan başlayarak reel sektöre sıçrayan ve kısa sürede küresel nitelik kazanan kriz sonrasında, bu anlayışın özellikle ticari alanda **"Bırakınız Satsınlar, Bırakmayınız Al-sınlar"** anlayışına döndüğü gözlemlenmektedir. Son küresel kriz, finansal ve ticari serbestleşmenin kontrolsüz olması halinde dış kaynaklı şoklara ne kadar savunmasız kalındığının anlaşılmasını sağlamıştır. Bu sebeple, güncel durumda ülkeler tam liberalize olmayalım ama otarşik yapıya da bürünmeyelim dermişçesine görüntü vermektedirler. Her yeni sıkıntı sonrası dengeler nasıl değişirse, ekonomik düzen konusunda liberalizm ciddi darbe almamıştır dense de ülkelerin ihtiyatlılığının bazı alanlarda devlet kontrolünü gerekli kılmaya başladığı düşünülmemektedir.

Bir ülke tarafından ticari korumacılık yapıldığı, ticari partnerler tarafından anlaşıldığında, tıpkı bir hastalığın anlaşıldığı gibi ticari partnerlerce tanı ve tedavi sürecine girilmektedir. Doğrudan (temel) araçlar yoluyla yaratılan hastalığın tanısı erken konacağından, erken tedavi edilecektir. Kamu tercihleri teorisi, korumacılık için üretim teşvikleri, tarifeler ve kotaları temel araçlar olarak değerlendirmekte ve bunların etkisini şöyle sıralamaktadır; bir birim korumacılık uyguladığında oluşacak toplumsal refah kaybının kotada tarifeye göre, tarifede üretim teşviklerine göre, daha fazla olacağına altını çizmektedir. Literatürde doğrudan araçlar olarak kabul edilen tarife, kota, üretim teşvikleri ve damping uygulamalarının bertaraf edilmesindeki kolaylık da uluslararası yükümlülükler çerçevesinde tanısının kolay konulmasından ileri gelmektedir.

Oysa ki, dolaylı korumacılık olarak nitelendirmeyi tercih ettiğim görünmez engellere tanı konması doğrudan araçlara göre daha uzun zaman alacağından, tedavi süreci de geciktiricidir. Böylelikle, dolaylı korumacılık aracılığıyla, yaratılan hastalık süresince ödemeler dengesi açıklarının kapatılmasına fiktif bir katkı sağlanabilecektir. Ancak bu sadece diğer ülkelerin tanı koyma süresince geçici bir çare olabileceğinden, kısa vadede cari açığa iyileşme sağlanabileceği de, diğer ülkelerin tedavi uygulamaları başlayınca eski hale dönecektir. Günümüzde, ticari korumacılığın reel bir katkı sağlamayacağını savunan pek çok iktisatçının da ortaya koyduğu savlar bu yöndedir. Bunun genel kural olduğuna inansak da istisnai dönemlerin (ekonomik kriz dönemleri gibi) söz konusu olabileceği kanaatindeyim. Bu fiktif iyileşmeyi, "kendi kendini kandırmak" diye nitelendirsek de bazen bunun kısa vadeli faydaları tahmin edilenden çok olabilmektedir. Kaldı ki, günümüzde ekonomik-politik ve sosyolojik gelişmeler iç içe geçmiş durumdadır. Örneğin politik açıdan sıkıntılı süreçlerden geçildiği dönemlerde, gelişmekte olan ülkelerin ekonomilerinin de bu süreçte darbe alması tecrübe edilmektedir. Bu gibi süreçlerde son duyulmak istenen makroekonomik göstergelerdeki olumsuz değişimler olmaktadır ki "cari açık" değerindeki herhangi olumlu gelişme, fiktif bile olsa, piyasaları rahatlatacak tampon görevi görebilmektedir.

Ekonomik krizin sancısının halk tabanında hissedilmeye başlandığı ve ekonomik birimlerin "sürü psikolojisine" kapılarak sermaye çıkışlarına sebebiyet verildiğini varsayalım. Bu durumda, olumlu ekonomik göstergeler yaratılabilirse, söz konusu sermaye çıkışlarının önüne geçilebilecektir. Böyle dönemlerde yapılacak ticari



korumacılık hamlelerinin ekonomiye reel katkısı olmasa da ekonomide oluşabilecek alternatif finansal baskıların bertaraf edilmesi noktasında etkili olabileceği değerlendirilmektedir.

Bilindiği üzere, ticaret politikasının belirlenmesinde görevli kurum olan Ekonomi Bakanlığı, uluslararası taahhütlerimiz nedeniyle sınırlı alana sahip bulunmaktadır. Şeklinde değiştirilmelidir. Bununla birlikte, uygulayıcı kurum Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ise fiziki mal akışını etkileyecek nüfuza sahip bulunmaktadır. Bazı uygulamalara işlerlik kazandırılması ve bazılarının ise aksatılması ile dış ticaret erbabı üzerindeki zaman maliyetinin yükseltilmesi mümkün bulunmaktadır. Çalışmamızın hareket noktasını oluşturan “zaman maliyeti” görünmez engel türü olarak ele alınacaktır.

VAKİT NEDEN NAKİTTİR?

Ticarette zaman kaybının maliyetinde temel değişkenlerin belirtilmesinde fayda görülmektedir. Uzun mesafeli gönderiler, yükleyici üzerinde envanter tutma ve yıpranma masrafı yaratmaktadır. Stok tutma maliyetleri, hem transitte eşyanın sermaye maliyetini hem de nihai istikamete varıştaki muhtemel değişikliklerin düzenlenmesi çerçevesinde daha büyük tampon stoklara duyulan ihtiyacı kapsamaktadır. Burada yıpranma maliyetinden kasıt: ürünün bozulması, bilgi içeren ürünlerde bilginin gecikmesi nedeniyle önemsizleşmesi ve talebin öngörülemez durumda olduğu dönemsel hediye eşya benzeri ürünlerin zamanında ulaştırılmaması halinde varış ülkesinde elden çıkarılmama durumudur. Diğer bir söyleyişle, varış noktasındaki gecikme, sözleşme ihlali sebebiyle siparişlerin iadesine, yaş meyve ve sebzenin bozulmasına ve

artık talebe cevap verilememesi nedeniyle eşyanın gereksizleşmesine sebep olunmasıdır. Bu durumlara temel örnekler olarak; süreli yayınlar, tıbbi malzemeler, yalnızca süs eşyası verilebilir.

Bilgi ve zamanın önemli üretim ve dağıtım girdileri olarak değerlendirildiği günümüzde, zaman maliyetinin yükseltilmesi ithalatta etkisi objektif ve net olarak ölçülmesi zor olan önemli bir caydırıcılık aracı olduğu düşünülmektedir.

David Hummels “Time As a Trade Barriers” isimli çalışmasında, zaman maliyeti büyüklüğünü ticari modeller ve uluslararası kuruluşların üretim trendleri çerçevesinde tahmin etmiş ve zamanın ticaret engeli olarak önemini incelemiştir. Tahminler gösteriyor ki, taşımada kaybedilen her bir gün, ABD’nin bu ülkeden faydalanma olasılığını yüzde 1-1,5 arasında düşürmektedir.¹ Diğer taraftan, tespit edilen diğer bir ilginç oran ise sevkiyat aşamasında zamandan kazanılan her bir günün, mamul ürünler üzerinden alınan %0,8 ad valorem vergiye bedel olduğu tahminidir.²

Doing Business Anketindeki tahminler zamandaki %10 luk bir artışın, karşılıklı ticarete %5 ila 8 arasında bir azalmaya sebebiyet verdiğini göstermektedir.³ Limao ve Venables (2001) örneğin, taşıma maliyetlerindeki 10% luk artışın ticaret hacminde 20%lik bir azalmayla sonuçlandığını tespit etmiştir.⁴

¹ David Hummels, Time as a trade barrier, Purdue University, July 2001, s 26.

<http://www.unc.edu/depts/econ/seminars/hummels.pdf> (20.12.2010)

² İBİD, s 26

³ Hildegunn K. Nordås, Enrico Pinali, Massimo Geloso Grosso OECD Trade Policy Working Papers No:35, *Logistics and Time as a Trade Barrier*, s 9.

http://www.oecd-ilibrary.org/trade/logistics-and-time-as-a-trade-barrier_664220308873 (21.08.2011)

⁴ İBİD, s 9



Bu çerçevede, ilk akla gelen soru zaman maliyetinin etkisini irdelemiş ve "Bırakmayınız Alsınlar" politikasını benimsemiş bir devlette ne tür uygulamalar ve uygulamalarla bu politikanın mümkün kılınabileceğidir.

Türkiye'nin korumacılık kapsamındaki araçlarını değerlendirmeden önce dünya ticaretinde süper güçler ve bu güçlerin güncel silahlarından bahsetmenin faydalı olacağı düşünülmektedir. ABD korumacılık açısından yüksek teknolojik ürünlere ihracat kısıtlamaları uygulamayı tercih ederken, Çin'in pek çok uluslararası platformda tenkit edilen kur politikası mevcut bulunmaktadır. Küresel ekonomik krizin ardından, İngiltere'de yabancı işçilerin istihdamına karşı düzenlenen gösteriler; Fransa'da otomotiv sektörüne verilen destek, İspanya'da tüketicilerin İspanyol mallarını satın almalarına yönelik uyarılmaları gibi gelişmeler Avrupa'da korumacılık rüzgarlarının esmeye başladığının işareti olarak değerlendirilmektedir. Devletlerin bankacılık sektöründeki artan rollerinin yeni bir ekonomik milliyetçilik modelinin ufukta olabileceğine yönelik endişelere yol açtığı düşünülmektedir.

Dünya Bankası araştırmasına göre tarife ve tarife dışı engeller yönünden değerlendirildiğinde korumacılığın en düşük olduğu başlıca ülkeler şunlardır: Hong Kong, Singapur, ABD, Belçika, Danimarka, Fransa, Almanya, İspanya, İngiltere, İrlanda, İtalya, Japonya, Hollanda, Yeni Zelan-

“ Bu kapsamda, ticaret erbabının zaman maliyeti ithalatta nasıl arttırılabilir? Bu sorunun cevabının önemli bir kısmı ticaretin kolaylaştırılması için yapılanların tam tersi durumların analizinde gizlidir. ”

da, Norveç ve Portekiz. Korumacılığın çok yüksek olduğu ülkeler arasında ise en başlarda Hindistan, Pakistan, Bangladeş, Çin, Mısır, Etyopya, İran, Kenya ve Tanzanya gibi ülkeler yer almaktadır.

TÜRKİYE'DE ZAMAN MALİYETİNİN ARTTIRILMASI İÇİN NELER YAPILABİLİR?

Yukarıda da bahsedildiği üzere, ticaret politikası önlemlerinin belirlenmesinde uluslararası yükümlülükler hareket alanını daraltmakta iken, dış ticarete fiziki mal akışının kontrolünü sağlayan Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ise ithalata istenilen düzeyde ve istenilen dönemde gereken müdahaleyi yapma erkine sahip bulunmaktadır.

Bu kapsamda, ticaret erbabının zaman maliyeti ithalatta nasıl arttırılabilir? Bu sorunun cevabının önemli bir kısmı ticaretin kolaylaştırılması için yapılanların tam tersi durumların analizinde gizlidir. İthalatı kısıtlayacak uygulamalar çoğaltılabilirse de ilk göze çarpan ve etkileri zaman kayması olmaksızın doğrudan hissedilecek olanlara aşağıda yer verilmiştir.

1) Fizik Muayenenin Yaygınlaştırılması:

Konuya gümrük işlem sürelerinin uzatılması penceresinden bakılması halinde akla ilk gelen sırasıyla Gümrük Kanunu 10 (A)'uncu ve 65'inci maddelerinde hüküm altına alınan gümrük kontrolü ve eşyanın fiziki muayenesidir. Bakan-



lık resmi web sitesinde Risk Yönetimi linkinden aylık yayınlanan “Gümrük İşlem Süreleri”nde Temmuz 2011’e ait veriler incelendiğinde, ithalat işlemlerinde kırmızı hattan işlem gören beyannamelerin % 49,13’ünün işleminin ilk 24 saat içerisinde bitirildiği görülmektedir. Risk Yönetimi ve Kontrol Genel Müdürlüğü’nün görev ve yetkisi dahilinde olan risk analizi kriterlerinin güncellenmesiyle kırmızı hatta giden gümrük beyanname sayısının arttırılması, gümrük kapılarında kuyrukların oluşmasına sebebiyet vereceğinden, yukarıdaki oranın daha düşük seviyelere çekilmesinin yasal sınırlar (ürün güvenliği – olası hazine kaybının önlenmesi gerekçeleriyle) çerçevesinde mümkün bulunduğu gerçektir. Risk analizinin her ülkenin kendi ulusal denetim politikası olması ve gizlilik esasının mecburiyetinden dolayı hiçbir uluslararası örgüt paydaşlarına beyan edilmesi zorunlu olmaması sebebiyle, söz konusu kırmızı hatta sevk mekanizmasının işletilmesinde herhangi bir şekilde haksız rekabet mevcudiyeti iddia edilememektedir.

Buna ilave olarak, anılan Kanun’un 66’ncı maddesinin 2’nci fıkrası, eşyanın muayene edileceği ve numunelerin alınacağı yerlere taşınması ile bu muayene ve numune alma işlemleri için gerekli tüm elleçleme ile numunelerin ambalajlanmasına ve gönderilmesine ilişkin giderlerin beyan sahibi tarafından karşılanacağını hüküm altına almaktadır. Bu çerçevede, beyan sahibince ücreti ödenmekte olan gümrük laboratuvarlarına sevk edilen numunelerin tahlil sürecinin uzatılması ile ihtisas gümrüğü uygulamalarının genişletilmesi de zaman maliyetini arttırıcı önlemler olarak değerlendirilebilir.

Diğer bir söyleyişle, reel sektörün zaman maliyetini doğrudan etkileyen fiziki muayene yoluyla gümrük işlem sürelerinin uzatılmasında, Bakanlık tam serbestiye sahip bulunmakta olup, bu uygulamanın etkisi sınır kapılarında uzayan kuyruklar olarak gecikme yaşanmaksızın cevap vermektedir.

2) Kağıtsız Beyannameye Geçiş Sonrasında Sistem Handikapları Yaratılması Suretiyle Uygulamanın Dönemsel Durdurulması ve Gümrük İşlemlerinin Manuel Yürütülmesi

4458 sayılı Gümrük Kanunu’nun gümrük beyanı usullerinden yazılı beyanı düzenleyen 60 ve 61’inci maddelerinin işleyişine açılım getiren ve Bakanlık stratejik hedefleri arasında yer alıp yaygınlaştırma çalışmaları devam etmekte olan “Kağıtsız beyanname” uygulamalarının temel amacının gümrük idarelerinde iş akışı üzerinde kambur addedilen evrak kalabalığından kurtulması yoluyla ticaret erbabının gümrüklü sahadaki iş ve işlemlerinin asgari sürede bitirilmesinin sağlanması olduğu ifade edilebilir. Söz konusu projenin milli kaynakların israfının engellenmesi gibi pek çok dolaylı katkıları da bulunmaktadır. Oysa ki, ithalat üzerinde baskı yaratılmak isteniyorsa, söz konusu uygulamalar teknik altyapıda yaşanan bazı sıkıntılar sebebiyle ihtiyaç duyulan dönemde askıya alınabilirse, bahsolunan avantajların dezavantaj haline getirilebileceği düşünülmektedir.

3) Gümrük Mevzuatının Daha Kazuistik Yapıya Bürünmesi

Yasal mevzuatın halk tarafından benimsenip uygulanması sadece dış ticaret değil, tüm kamusal alanda mevzuatın sadeleştirilmesi ile ko-

laylaştırılabilmekte ve ideal düzen olarak nitelendirilmektedir. Bu çerçevede, idari işlemlerin temel bazı kanun ve yönetmeliklerle düzenlendiği ve statik mevzuata sahip uygulamalarda, bilgisizlik kaynaklı hataların daha az yapıldığı bilinmektedir. Tam tersine, doğası gereği dinamik mevzuata sahip idari iş ve işlemlerin ise hak sahiplerince olması gerektiği gibi ifa edilemediği, bunun ise gerek zaman maliyeti gerekse para cezalarını beraberinde getirdiği izahtan varestedir. Bilginin hızlı akmasının güncel ve global bir olgu olduğu dikkate alındığında, profesyonel ve nitelikli personele duyulan ihtiyaç ise ticaret erbabının aynı zamanda personel giderlerinin artmasına sebep olmaktadır. Burada küçük bir domino etkisi olarak ortaya konmaya çalışılan husus, doğrudan etkisi zaman maliyeti olan gizli ticari engelin, zamanla ceza maliyeti ve personel giderleri kanallarıyla reel sektörü genel olarak etkileme gücüne sahip oluşudur. Burada belirtilmesi gereken husus, mevzuata müdahalelerin kısa vadeli olarak genel olarak mümkün olmayışıdır. Bilindiği üzere, Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnemelerin yasalaşma süreçleri bulunmaktadır ki bu ekonomik açıdan kritik dönemlerden geçildiğinde zaman kayması (time-lag) sebebiyle bu normlarda değişiklik yapılması çözüm olmamaktadır. Çalışmamızda bahsolunan kısa vadeli ithalatı düşürücü etkinin sağlanmasında, Bakanlık içerisinde çok sayıda genelgelerle düzenleme yapılması mevzuata dinamizm kazandırabilecektir.

4) Yaygınlaştırılan Elektronik Bilgi ve Evrak Sistemlerinin Azaltılması

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı bugün tüm kamu kurumları içerisinde elektronik veritabanlarının yanı sıra cari iş akışında elektronik doküman

yönetim sistemini (DYS) kullanan öncü kurumlar arasında bulunmaktadır. Söz konusu elektronik haberleşme, talimatların ve tebligat sürelerinin dikkat çeken düzeyde azaltılmasını sağlamış; böylelikle, gümrüklerde işlem sürelerinin düşürülmesine katkıda bulunulmuştur. Ancak, gümrük iş ve işlemlerinde evraklar için 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 12'nci maddesine atıfla "gizlilik" derecelerinin kullanılması gerekçesiyle manuel evrak akışının devam ettirilmesi, klasik posta ve kargodan faydalanılması halinde talimatların ulaştırılmasında gecikmelerin yaratılması suretiyle ticaret erbabına zaman maliyeti eklenmesi hiçbir ulusal veya uluslararası kurumun sorgulamasına tabi tutulamayacak bir silah olarak değerlendirilmektedir.

5) Basitleştirilmiş İşlemlerin Uygulanmasının Güçleştirilmesi

Gümrükte günden güne mevzuatı genişletilen ve yürüyen projelerle mevzuatta hükmü bulunmasına rağmen henüz uygulanmayan ancak yakın vadede hayata geçirilmesi planlanan basitleştirilmiş işlemler bulunmakta; bunlardan, mevzuatın uygulandığı türler olarak A, B ve C tipi "Onaylanmış Kişi Statü belgeleri" 2004 yılından beri düzenlenmektedir. Belge türü hak sahibinin elde edeceği kolaylık düzeyini belirlemektedir. Bu şekilde, ticaret erbabı üzerindeki bürokrasinin yükü hafifletilmekte, zaman maliyeti düşürülmektedir. "Bırakmayınız alsınlar" politikasında dönemsel etkinlik sağlanmak isteniyorsa, söz konusu belgelerin Gümrük Yönetmeliği 23 ve 24'üncü maddelerinde belirlenen genel ve özel tanzim koşullarının ağırlaştırılması suretiyle revize edilmesinin yardımcı olacağı düşünülmektedir.



4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 71'inci maddesinde düzenlenen basitleştirilmiş usul düzeylerinden en üst düzey kategori olan "Kayıt yoluyla Rejim Beyanı" usulünün hayata geçirilmesi için halen Bakanlık içerisinde çalışmalar yürütülmektedir. Söz konusu uygulamanın, ticaret erbabına vereceği en büyük avantajın, denetim sisteminin inşası kaydıyla gümrük idaresiyle asgari ilişkiyle gümrük işlemlerinin tamamlanmasına olanak sağlanacak olmasıdır. Yükümlü ile gümrük idaresi arasında güven ve işbirliği esasına dayalı bir uygulama olan kayıtyolu ile rejime giriş usulü gümrük işlemlerinin kolaylaştırılmasını, zaman kaybının ve maliyetlerin minimize edilmesini sağlayarak hem usülden yararlanan şirketlerin uluslararası rekabet gücünü olumlu etkilemesi açısından hem de iş yükünün azaltılması sayesinde kontrollerin daha riskli işlemlere yönlendirilebilmesini sağlayarak gümrük idaresi açısından fayda sağlamaktadır.⁵ Bahsekonu kayıtyolu usulü uygulamasının, az sayıda ancak büyük ticaret hacmine sahip kurumsal firmalara sağlayacağı zaman kazancının ihracatı olduğu kadar ithalatı kolaylaştıracağı aşikardır. Kısa vadeli görünmez engel olarak kayıtyoluyla rejim beyanı uygulamasının ekonomik etkili gümrük rejimleri ve ihracat rejimi dışındaki rejimlerde sıkıntıya sokulması teknik ve/veya mevzuat hükümleri vasıtasıyla mümkün bulunmaktadır ki zaman baskısının hissedilmesi ithalde caydırıcılığı destekleyecektir.

SONUÇ:

Çalışmamızda, finansal çıkışlı reel sektörü de içine alan global ekonomik kriz sonrasında dünyada artan korumacılık eğilimlerine değinilmiş; bu doğrultuda, dünya trendine kısa bir bakış verilmiş; son olarak, ihtiyaç duyulması halinde son dönemde yükselen korumacılık türlerinden olan görünmez engellerin başında gelen "zaman maliyeti"nin arttırılması için cari açık göstergesinde kısa vadeli fiktif iyileşme sağlayabilecek Bakanlıkça yapılabilecek bazı uygulamalara yer verilmiştir. Söz konusu uygulamaların, ticaretin kolaylaştırılması çerçevesinde yürütülen çalışmaların bertaraf edilmesi ile daha da çok örneklendirilmesi mümkün bulunmaktadır.

KAYNAKÇA:

- Baldwin, R. E. (1985). *Political economy of U.S. import policy*. Cambridge: MIT Press.
- Buket ASAF, Kayıt Yolu ile Rejime Giriş Usulü, Gümrükte Uzman Görüş, Ocak –Haziran 2011, Birleşik Sayı 28-29, s 41
- Trade Protectionism, edited by Charles K.Rowley, 11, Haziran 2002 (06.01.2011)
- http://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/special_study_3_e.pdf 29.12.2010
- "Trade, Finance and Financial Crises"
K.MichaelFingerand LudgerSchuknecht, Special Studies 3, WTO
- Hildegunn K. Nordås, Enrico Pinali, Massimo Geloso
GrossoOECD Trade Policy Working Papers NO:35,
Logistics and Time as a Trade Barrier,
http://www.oecd-ilibrary.org/trade/logistics-and-time-as-a-trade-barrier_664220308873 (21.08.2011)

⁵ Buket ASAF, Kayıt Yolu ile Rejime Giriş Usulü, Gümrükte Uzman Görüş, Ocak–Haziran 2011, Birleşik Sayı 28-29, s 41.

TİCARİ REKLAMLARIN İDARİ DENETİMİ ve REKLAM KURULU



H. Kutlu KÖYÇÜ

Gümrük ve Ticaret Uzmanı
hkoycu@gumruk.gov.tr

Giriş

21. yüzyılın yarattığı baş döndürücü değişim ve gelişim çizgisi içerisinde, dönemin karmaşık ekonomik sisteminde üretilen mal ve hizmetlerin pazarlanması, bunlarla ilgili bilgilendirmenin yapılması ve bilinirliğin sağlanması ile çeşitlilik arz eden mal ve hizmet kalemleri karşısında tüketicinin seçimine etki edilmeye çalışılması yönündeki çabalar, reklam kavramının önemini artırmakta, bu doğrultuda önemi ve yoğunluğu artan reklamlar, modern insanın en çok maruz kaldığı dışsal etkenlerden biri olarak değerlendirilmektedir.

Ekonomik ilişkilerin gelişimi ile ortaya çıkan mesleki etik, dürüst rekabet ve tüketicilerin korunması gibi olguların bir sonucu olarak, reklamların, mal veya hizmetleri tanıtmaya işlevini yerine getirirken “sorumlu” bir çizgide bulunmaları ve doğru, dürüst, yanlılıktan ve haksız rekabetten uzak olmaları konusunda toplumsal hatta evrensel bir konsensüs sağlanmıştır. Bu konsensüs hukuk dünyasına da yansımış ve reklamların, sınırları yasalarla belirlenen ölçütlere uygunluğu aranır olmuştur. Dahası, her hukuksal kurallar bütünüün öngördüğü gibi, bu konuda da bir denetim mekanizması ortaya konulmuş, kısacası reklamların denetimi bir işlev olarak belirlenmiştir.

Dünyada, adli denetim, idari denetim ve özdenetim biçiminde beliren üç tür reklam denetimi usulü vardır. Ülkemizdeki uygulamada bu üç denetim usulü de yer almakta, bu kapsamda, adli yargı mercileri tarafından adli denetim, Reklam Özdenetim Kurulu tarafından da özdenetim işlevi üstlenilmektedir. Bu çalışmanın temel konusu ise Türkiye’de ticari reklam ve ilanların idari denetimidir.

Reklam Kurulu

Ülkemizde yayımlanan tüm ticari reklam ve ilanların ilgili mevzuata uygunluğunu denetlemek ve aykırı bulunanlar ile ilgili olarak gerekli idari yaptırımları uygulamak yetkisi, 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun’un 17’nci maddesinin;

“Ticari reklam ve ilanlarda uyulması gereken ilkeleri belirlemek, bu ilkeler çerçevesinde ticari reklam ve ilanları incelemek ve inceleme sonucuna göre, 16’ncı madde hükümlerine aykırı reklam ve ilanları üç aya kadar tedbiren durdurma ve/veya durdurma ve/veya aynı yöntemle düzeltme ve/veya para cezası verme hususlarında görevli bir Reklam Kurulu oluşturulur.”

hükmü çerçevesinde, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Tüketicinin Korunması ve Piyasa Gözetimi Genel Müdürlüğü bünyesinde oluş-

“ **Reklam Kurulu, bir seyyar satıcının potansiyel müşterilerine elden dağıttığı kartvizitten, milyon dolarlık bütçeler kullanılarak tüketicilere ulaştırılan dev reklam kampanyalarına kadar tüm ticari reklam ve ilanları tek başına denetlemekle görevlidir.** ”

turulmuş olan Reklam Kurulu’na aittir.

Reklam Kurulu, bir seyyar satıcının potansiyel müşterilerine elden dağıttığı kartvizitten, milyon dolarlık bütçeler kullanılarak tüketicilere ulaştırılan dev reklam kampanyalarına kadar, ülke sınırları içinde tüketici dikkatine sunulan tüm ticari reklam ve ilanları tek başına denetlemek ve onlar hakkında bağlayıcı idari yaptırım uygulamakla görevli kılınan geniş kapsamlı bir denetim mekanizması özelliğindedir.

Kurul, reklamların mevzuata uygunluğunu, 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun “Ticari Reklamlar ve İlanlar” başlıklı 16’ncı madde hükmü çerçevesinde denetlemektedir. Kanunun 16’ncı maddesi;

“Ticari reklam ve ilanların kanunlara, Reklam Kurulunca belirlenen ilkelere, genel ahlaka, kamu düzenine, kişilik haklarına uygun, dürüst ve doğru olmaları esastır. Tüketiciyi aldatıcı, yanıltıcı veya onun tecrübe ve bilgi noksanlıklarını istismar edici, tüketicinin can ve mal güvenliğini tehlikeye düşürücü, şiddet hareketlerini ve suç işlemeyi özendirici, kamu sağlığını bozucu, hastaları, yaşlıları, çocukları ve özürsüzlüklerini istismar edici reklam ve ilanlar ve örtülü reklam yapılamaz. Aynı ihtiyaçları karşılayan ya da aynı amaca yönelik rakip mal ve hizmetlerin karşı-



laştırmalı reklamları yapılabilir. Reklam veren, ticari reklam veya ilanda yer alan somut iddiaları ispatla yükümlüdür. Reklam verenler, reklamcılar ve mecra kuruluşları bu madde hükümlerine uymakla yükümlüdürler.”

hükmünü içermekte ve bu yönüyle ülkemizdeki idari reklam denetiminin temel hukuksal metni işlevini üstlenmektedir. Söz konusu maddeye istinaden çıkarılan Ticari Reklam ve İlanlara İlişkin İlkeler ve Uygulama Esaslarına Dair Yönetmelik de, ticari reklam ve ilanların uymakla yükümlü olduğu standartlara ayrıntılarıyla değişen bir hukuksal belge niteliğindedir.

Bu iki temel hukuki metne ek olarak, özellikle gıda, sağlık, radyo-televizyon ve tütün-alkol sektörlerinde, söz konusu sektörlerden sorumlu kamu kurum ve kuruluşlarınca yayımlanan çeşitli kanun ve yönetmeliklerin reklam ve tanımla ilgili bölümleri de, Reklam Kurulu'nun kararlarını dayandırdığı önemli hukuksal kaynaklar olarak değerlendirilebilir.

Kurulun Görevleri

Reklam Kurulu'nun görev tanımı, Reklam Kurulu Yönetmeliği'nin “Kurul'un Görevleri” başlıklı 8'inci maddesinde açıkça belirlenmiştir. Buna göre, Kurul'un görevleri;

- a) *Kanunun 16'ncı maddesinde belirtilen esaslara uygun olarak ticari reklam ve ilanlarda uyulması gereken ilkeleri belirlemek ve Bakanlık kanalı ile duyurmak,*
- b) *Ticari reklam ve ilanları, (a) bendinde belirlenen ilkeler çerçevesinde resen veya yazılı başvuru üzerinde incelemek,*
- c) *İnceleme sonuçlarına göre Kanunun 16'ncı*

maddesinin hükümlerine aykırı hareket edenleri cezalandırmak, söz konusu reklam ve ilanları üç aya kadar tedbiren durdurmak ve/veya durdurmak ve/veya aynı yöntemle düzeltmek ve/veya idari para cezası vermektir.” Kurul, (c) bendinde düzenlenen yaptırımları, ihlalin niteliğine göre birlikte veya ayrı ayrı verebilmektedir.

Çalışma Usulü

Reklam Kurulu Başkanlığı, Bakanın görevlendireceği ilgili Genel Müdür tarafından yürütülmektedir. En az ayda bir defa veya ihtiyaç duyulduğu her zaman Başkanın çağrısı üzerine toplanan Kurul, çeşitli kamu ve özel kurum/kuruluşlarının temsil ettiği 29 üyeden oluşmaktadır. Kurul Kararları oy çoğunluğu ile alınır. Söz konusu kararlar, tüketicilerin bilgilendirilmesi, aydınlatılması ve ekonomik çıkarlarının korunması amacıyla Tüketicinin Korunması ve Piyasa Gözetimi Genel Müdürlüğüne açıklanmaktadır. Kanun'un 17'nci maddesinde belirlenen ve Kurulca tesis edilen idari yaptırımlar, Bakanlıkça uygulanmaktadır. Reklam Kurulu, ticari reklam ve ilanlarda uyulması gereken ilkeleri belirlerken ülke koşullarının yanı sıra, reklamcılık alanında evrensel kabul görmüş tanım ve kuralları da dikkate almaktadır.

Reklam Kurulu'nun “mutfağı” sayılabilecek olan sekreteryaya hizmetleri, 2006 yılına kadar eski adı Tüketicinin ve Rekabetin Korunması Genel Müdürlüğü olan Tüketicinin Korunması ve Piyasa Gözetimi Genel Müdürlüğü bünyesinde çeşitli unvanlarla çalışan personel eliyle yürütülmüştür. Bu tarihten sonra ise sekreteryaya hizmetleri, eski unvanları sırasıyla “Tüketici ve Rekabet Uzmanı” ve “Sanayi ve Ticaret Uzma-



ni" olan, 640 sayılı Kanun Hükmünde Kararname doğrultusunda unvanı Gümrük ve Ticaret Uzmanı olarak değiştirilmiş kariyer meslek mensupları tarafından yürütülmeye başlanmıştır. Sekreteryahizmetleri kapsamında halen 22 adet Gümrük ve Ticaret Uzman ve Uzman Yardımcısı görev yapmaktadır.

Kurulda kariyer meslek mensuplarının çalıştırılmaya başlanması gerek Kurul tarafından karara bağlanan dosya sayısı gerekse uzmanlaşmanın getirdiği daha sağlıklı incelemeler neticesinde, Reklam Kurulu'nun işlerine ve kararlarına olumlu katkılar sağlamıştır.

Reklam Kurulu'nun çalışma döngüsü, yazılı veya elektronik ortamda Bakanlığa ulaşan reklam şikayeti başvurularının ya da re'sen başlatılan incelemelere ilişkin onayın ilgili uzman veya uzman yardımcısına havalesiyle başlamaktadır. İlgili uzman veya uzman yardımcısı, başvuru kapsamında şikayet edilen firmayla yazışma, gerektiğinde şikayetçiden ilave bilgiler alma, gerekirse incelenen konu hakkında ilgili kamu kurum ve kuruluşlarına görüş sorma, başvurunun Kurul'da incelenmeye değer unsurlar taşıyıp taşımadığını tespit etme, kısaca reklam şikayeti başvurusuyla oluşan dosyayı Reklam Kurulu toplantısına hazırlama göreviyle yükümlüdür.

Dosya, tamamlanmasının ardından Reklam Kurulu toplantı gündemine alınmakta ve içeriği bizzat sorumlu uzman veya uzman yardımcısı

“ Reklam Kurulu, üç aya kadar tedbiren durdurma, durdurma, düzeltme ve idari para cezası verebilmektedir. ”

tarafından Kurul toplantısında üyelere aktarılmaktadır. Reklam Kurulu üyelerince dosyanın “yasaya aykırı olduğu, “yasaya aykırı olmadığı” veya “dosya içeriğinin karar vermeye yeterli olmadığı (erteleme)” kararları verilmektedir.

Kurulun verdiği yasaya aykırılık kararı sonrası, ilgili ceza tebligatının düzenlenmesi ve şikayetçilere bilgi verilmesi, basın bülteni düzenlenmesi, Kurul tutanağının hazırlanması gibi iş ve işlemler de uzman personel eliyle gerçekleştirilmekte, bu çalışmalarını müteakip bir sonraki Kurulun hazırlık işlemlerine başlanmaktadır.

Kurulun Verdiği Cezalar

Yukarıda da belirtildiği gibi, Reklam Kurulu, ilgili Kanun hükmü doğrultusunda, inceleme konusu reklam ve ilanları;

- üç aya kadar tedbiren durdurma
- durdurma
- düzeltme
- idari para

cezası verebilmektedir. Bu cezalar, bir reklam için tek başlarına verilebileceği gibi, örneğin durdurma cezası ve idari para cezası aynı anda verilebilmektedir. Kanunun 16'ncı maddesine aykırılığı tespit edilen reklamlarla ilgili olarak, Kurul tarafından verilecek bu cezalar, sadece reklam verene değil, reklam ajanslarına ve mecra kuruluşlarına da (reklamı yayımlayan televizyon, radyo, gazete, dergi vs.) uygulanabilmektedir.

Karar ve Cezalarda Sektörel Durum

Reklam Kurulu kararlarına genel olarak bakıldığında, reklam şikayetlerinin ve dolayısıyla verilen cezaların, özellikle

- telekomünikasyon sektöründe (cep telefonu, internet, uydu yayınlarına ilişkin reklamlar),
- gıda sektöründe (zayıflama ürünleri, cinsel sağlık ürünleri, gıda takviyeleri reklamları)
- sağlık sektöründe (kozmetik tanıtımları, hastane reklamları, yasaya aykırı sağlık beyanları)
- tütün - alkol sektöründe (alkollü içki reklamları)
- turizm sektöründe (yanıltıcı yıldız tanıtımları, otel-devre tatil-paket tur reklamları)

yoğunlaştığı görülmektedir. Bu sektörlerde yer alan reklamlara önemli idari yaptırımlar ve para cezalarının veriliyor olmasına rağmen, yanıltıcılık ve aldaticılık fiillerinin sektör reklamlarında kullanılmasına halen devam edilmesi önemli bir sorun olarak reklam idari denetiminin önünde bulunmaktadır.

Sonuç


Bu çalışmada, reklam denetiminin üç boyutundan biri olan idari denetim işlevi kapsamında, bu işlevi üstlenen Bakanlığımız bünyesindeki Reklam Kurulu, Kurulun yasal temelleri, çalışma biçimi, personel yapısı ve uyguladığı idari yaptırımlar üzerinde durulmuştur.

15 yılın üzerindeki idari tecrübesiyle Reklam Kurulu, ülkemizdeki 74 milyon tüketicinin dik-

katine sunulan tüm ticari reklam ve ilanları denetleyerek onlara idari yaptırımlar uygulama yetkisine sahip tek idari organ olması açısından önem taşımaktadır. Kurulun yalnızca ceza veren bir organ değil reklamcılık alanında evrensel kabul görmüş kuralları gözetme, uluslar arası gelişmeleri takip etme ve ülkedeki reklam mevzuatını gelişmelere göre revize etme görevleriyle donatılmış bir merci olduğu unutulmamalıdır.

Reklam Kurulu, başta telekomünikasyon, gıda, sağlık, tütün-alkol ve turizm sektörleri olmak üzere ticari ilişkilerin gerçekleştiği her mecrada yer alan yasaya aykırı reklamlara, tedbiren durdurma, durdurma, düzeltme ve idari para cezası verebilmektedir.

Reklam idari denetiminde uzmanlaşmanın tesis edilmesinin, Kurul karar ve işlemlerine olumlu yansıdığı açıktır. Bu kapsamda Gümrük ve Ticaret Uzman ve Uzman Yardımcılarının nicelik ve etkinliklerinin artırılması, daha da pozitif sonuçlar alınmasını sağlayacaktır.

Reklam Kurulu'nun, geçmişten aldığı bilgi ve tecrübe birikimiyle Gümrük ve Ticaret Bakanlığı bünyesinde, güncel uluslar arası gelişmeleri de takip ederek daha etkin, daha katılıma açık ve daha verimli bir çalışma biçimiyle, ticari reklamlar yoluyla tüketicilerin yanıltılmasının önüne geçilmesi temel amacıyla çalışmalarını arttırarak sürdürmesi, Bakanlığımızın en önemli görevlerinden biri olan tüketicinin korunması politikasını ileri bir noktaya taşıyacaktır. 

TÜRKİYE'NİN ALTIN PİYASASI VE DIŞ TİCARETİNE İLİŞKİN DEĞERLENDİRMELER

**Ali ÇAKMAKCI**

E. Hesap Uzmanı
cakmakciali@isikun.edu.tr

**Demet ÇAKMAKCI**

Gümrük ve Ticaret Uzmanı
dozsoy@gumruk.gov.tr

I-GİRİŞ:

Niteliği itibariyle altın sarı renkli, su, hava gibi dış etmenlerden kolay kolay etkilenmeyen, işlenmesi kolay yumuşak bir metal grubu olan elementtir. Bir dönem ödeme aracı olarak kullanılan altın kuyumculuk sektörü başta olmak üzere, tıp, süs eşyası dekorasyonu, mimari süsleme sanatı, elektriği, termik enerjiyi ve ısıyı iyi iletmesi, ışınları yansıtması nedeniyle iyi

“*Yüzyıllar boyunca zenginlik ve güç sembolü olan altın, zaman içerisinde ekonomi alanında bir tür para politikası değişkeni ve ekonomi aktörü olarak görev ifa etmiştir.*”

bir iletken maden olarak sanayinin çok çeşitli alanlarında girdi olarak kullanılmaktadır. Bunun dışında bir tür ödeme aracı ile yatırım aracı olmasının yanında, özellikle merkez bankası açısından rezerv para birimi ve diğer finansal kurum ve kuruluşlar tarafından değer depolama aracı olarak kullanılması altının misyonunu oldukça etkilemektedir. Bu kapsamda altının tarihi rolüne kısaca değinmekte fayda bulunmaktadır.



II-ALTININ DÜNYA TARİHİNDEKİ ÖNEMİ:

Yüzyıllar boyunca zenginlik ve güç sembolü olan altın, zaman içerisinde ekonomi alanında bir tür para politikası değişkeni ve ekonomi aktörü olarak görev ifa etmiştir. Yaptığımız çeşitli araştırmalarda altını ilk kez MÖ 3200'lü yıllara tekabül eden dönemde Mısırlıların para olarak kullandığı, buna karşın MÖ 550'li yıllara tekabül eden dönemde ise altını sikke altın haline getirerek ilke kez bastırılmış para olarak Lidyalıların kullandığı anlaşılmaktadır. Merkantilizm iktisadi düşüncesi ise altına çok özel önem vermiştir. Dış ticaretin temel mantığının hazinenin altın stoklarını artırmak olduğunu iddia eden bu düşünce, dünya servetinin sabit olduğunu ve servetin tek ölçüsünün sınırlı altın stoku olduğunu iddia etmiştir. Buna göre, dış ticaret yapan ülkelerin çıkarları mutlaka birbiriyle çatışmakta, her iki tarafın çıkarına bir dış ticaret politikası bulunmamaktadır. Bu nedenle yoğun devlet müdahaleciliği bu düşünce kapsamında etkin bir yöntem olarak göze çarpmaktadır.

18'inci yüzyılda gelişen sanayi devrimiyle birlikte liberal görüşler kapsamında altın, ticaret ve para politikalarındaki en önemli unsur olarak göze çarpmaktadır. 19'uncu yüzyıl ise tam anlamıyla altının uluslararası para standardının vazgeçilmez bir parçası olageldiği bir dönem olmuştur. Altın standardı, para biriminin belirlenen bir altın değerine eşitlendiği düzeni ifade etmekte olup, 1914 yılında uygulamadan kalkmak suretiyle yerini kâğıt paraya bırakmıştır. Altın standardının kalkması neticesinde dünyada ödeme sorunlarına bağlı olarak ticaretin aksaması yönünde engeller doğmuştur.

Dünya devletleri uluslararası ödeme sorunlarına bağlı olarak II. Dünya Savaşı sonrasında ulus-

lararası parasal sistemi regüle etmek amacıyla çalışmalar içerisine girmişlerdir. Yaklaşık olarak 1944-1971 yılları arasında 27 yıla yakın süre Bretton Woods adı verilen bir sistem uluslararası alanda yaşanan parasal sorunlara çözüm üretmeye çalışmıştır. Bahsi geçen sistemin temelleri Amerikan Doları'nın altına endekslenmesi üzerine kurulmuştur. Bu sistemde 1 ons altın (31,10 gr altın) 35 ABD Doları'na eş değer sayılmakla, ABD Doları'nın dünya piyasalarında geçerli tek para olmasının önu açılmış oldu. Üye ülkeler altın rezervlerinin önemli bir kısmını ABD hazinesine ABD Doları karşılığında satmak durumunda kaldılar. Bu sistem, bu dönemde dünya ekonomileri üzerinde önemli yaptırım imkânı bulunan IMF ve Dünya Bankası gibi kurum ve kuruluşların kurulmasına ön ayak olmuştur. Anlaşma kapsamında ancak ve ancak düzeltilmesi çok olanaksız parasal dengesizlikler vuku bulduğunda herhangi bir ülkeye, ulusal parasının ABD Doları karşısındaki değerini değiştirme olanağı tanımaktadır. Bu tür düzeltmeler için öngörülmüş olan devalüasyon ve revalüasyon oranları ise en çok % 10 olarak belirlenmiştir. Ancak bu ekonominin yapısından doğan dengesizlikler nedeni ile ayarlama yapılması durumunda değişiklik % 10'u aşacaksa, bu takdirde IMF'nin izni gerekecektir¹. ABD öncülüğünde kurulan sistem, yine ABD'nin büyük bütçe açıkları neticesinde çökmüş ve işleyemez hale gelmiştir. Zira, dış ticaretin önemli düzeyde açık vermesi neticesinde sistemin devamı için Amerika'nın para basmaktan başka çaresi kalmamıştır. Bunun akabinde ABD Dolarına rakip olarak, Avrupa önlemini ortak para birimi Euro'yu kurarak almıştır.

¹ "http://www.ekodialog.com/uluslararası_ekonomi/bretton-woods-para-sistemi.html";

1980 ve sonrası liberal politikalar ve bunun uzantısı olan sermaye piyasalarının gelişmesiyle altın, kağıt para ve diğer para benzeri ile para ikameleri karşısında tarihteki önemini göreceli olarak kaybetmiştir. Bu dönemde altının piyasa değerlerinin oluşumunda borsa şeklindeki örgütlü piyasaların varlığı ön plana çıkmaya başlamış, altının spot ve vadeli fiyatları piyasa sisteminin temel düzeni içerisinde oluşturulmaya çalışılmıştır. Türkiye de benzer şekilde bir altın borsası kurmak suretiyle altın ve kıymetli maden fiyatları konusunda dünya piyasalarına entegre olmaya çalışmıştır.

III-ALTIN BORSASINA VE ALTIN PİYASINA İLİŞKİN DÜZENLEMELER:

i) Altın Borsasının

Kuruluşuna İlişkin Hukuki Düzenlemeler:

Türkiye, 20 Ocak 1980 tarihinde alınan liberal eksenli ekonomi kurallarına uyum sağlamakta biraz geç kalmış olsa da, 1993 yılında “Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında 32 sayılı Karar”da yapılan değişiklikle altın fiyatının belirlenmesi ile ithalatı ve ihracatını serbestleştirmiş-

“ 1980 ve sonrası liberal politikalar ve bunun uzantısı olan sermaye piyasalarının gelişmesiyle altın, kağıt para ve diğer para benzeri ile para ikameleri karşısında tarihteki önemini göreceli olarak kaybetmiştir. Bu dönemde altının piyasa değerlerinin oluşumunda borsa şeklindeki örgütlü piyasaların varlığı ön plana çıkmaya başlamış, altının spot ve vadeli fiyatları piyasa sisteminin temel düzeni içerisinde oluşturulmaya çalışılmıştır. ”

tir. Altının liberalleştirilmesi yönünde alınan kararlarla, ithal ve ihrac aşamasında çeşitli kolaylıklar getirilmiştir. Ekonominin gelişmesiyle birlikte altın piyasası da gelişme kaydetmiş ve piyasaya özgü yeni kararlar alınmasını gerekli kılmıştır. Altın piyasasında alınan kararlar ise özünde derin ve istikrarlı bir piyasanın kurulması yönündeki ihtiyaçlardan kaynaklanmıştır. Bu doğrultuda Türkiye’de altın piyasasının gelişmesi ve bu konuda duyulan ihtiyaçlar doğrultusunda yasal bir borsanın oluşması için gerekli çalışmalar başlatılmıştır.

Yeniden yapılanma sürecinde en önemli gelişme İstanbul Altın Borsası’nın kurulmasıyla altının örgütlü bir piyasada işlem görmesidir. İstanbul Altın Borsası, altının finansal

sisteme kazandırılmasında, altına dayalı yatırım araçlarının geliştirilmesinde ve uluslararası boyut kazanmasında önemli bir aşama olmuştur. İstanbul Altın Borsası ile birlikte altın fiyatları dünya fiyatlarına paralellik kazanmış, ithal edilen altınların genel kabul gören saflık ve standartta olması zorunluluğu getirilmiş ve altının kayıt



altına alınmasıyla sistemin şeffaf bir yapı kazanması sağlanmıştır².

İstanbul Altın Borsası'nın kurulması yönünde ilk yasal karar 1993 yılında alınmıştır⁴. 3794 sayılı Kanun ile değişik 2499 sayılı Sermaye Piyasası Kanunu'nun 40/A maddesi hükmüne dayanarak SPK tarafından "Kıymetli Madenler Borsalarının Kuruluş ve Çalışma Esasları Hakkında Genel Yönetmelik" yayımlanmıştır.

Genel Yönetmeliğe dayanarak Hazine Müsteşarlığı tarafından hazırlanan "Kıymetli Maden Borsaları Üyelik Yetkisi ve Kıymetli Maden Borsası Aracı Kurumlarının Kuruluş ve Faaliyet Şartlarına İlişkin Yönetmelik" 16.10.1993 tarih ve 21730 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

Kıymetli Madenler Borsalarının Kuruluş ve Çalışma Esasları Hakkındaki Yönetmelik hükümlerine dayanılarak 1994 yılında çıkarılan "İAB Yönetmeliği" ile de Borsa'nın çalışma kural ve esasları belirlenmiştir.

² Çakmakçı, ALİ, "Altın Kredisi Borcunun Vergi Usul Kanunu (VUK)'na Göre Değerlemesi", Vergi Dünyası Dergisi, Sayı: 324/2008 Ağustos;

³ 3065 sayılı KDVK'nun 17/4g maddesinde külçe altın, külçe gümüş ve diğer kıymetli madenlerin teslimi KDV'nden istisna edilmek suretiyle iç piyasa ile uluslararası piyasa arasında yaşanan fiyat farklılaşmasının önüne geçilmeye çalışılmıştır.

⁴ İstanbul Altın Borsası, 26/07/1995 tarihinde resmi olarak faaliyetlerine başlamıştır.

“ Türkiye, 20 Ocak 1980 tarihinde

alınan liberal eksenli ekonomi kurallarına uyum sağlamakta biraz geç kalmış olsa da, 1993 yılında

“Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında 32 sayılı Karar”da yapılan değişiklikle altın fiyatının belirlenmesi ile ithalatı ve ihracatını serbestleştirmiştir.



“Türk parasının kıymetini korumak amacıyla, Türk parasının yabancı paralar karşısındaki değerinin belirlenmesine, döviz ve dövizli temsil eden belgelere (menkul değerler ve diğer sermaye piyasası araçları dahil) ilişkin tüm işlemler ile dövizlerin tasarruf ve idaresine, Türk parası ve Türk parasını temsil eden belgelerin (menkul değerler ve diğer sermaye piyasası araçları dahil) ithal ve ihracına, kıymetli maden, taş ve eşyalara ilişkin işlemlere, ihracata, ithalata, özelliği olan ihracat ve ithalata, görünmeyen işlemlere, sermaye hareketlerine ilişkin kambiyo işlemlerine ait düzenleyici, sınırlayıcı esaslar bu Karar ile tayin ve tespit edilmiştir.”

⁵ "http://www.iab.gov.tr/turkish/borsa.php";

⁶ 11.8.1989 tarih ve 20249 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmak suretiyle yürürlüğe girmiştir.

Kıymetli Madenler Borsası'nda işlem görecektir altın standartları ve rafineriyle ilgili Tebliğ ise T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı tarafından hazırlanarak 7.10.1994 tarih ve 22242 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır⁵.

ii) Altın İhracat ve İthalatı ile Altın Kredi Açılmasına Yönelik Düzenlemeler:

“Türk Parasının Kıymetini Koruma Hakkında 32 sayılı Karar⁶’ın 1’inci maddesinde Karar’ın amacı aşağıda yer aldığı gibi açıklanmıştır:



32 sayılı Karar'ın amaçları Karar'ın 1'inci maddesinde bu şekilde açıklanırken, mezkur Karar'ın 2'nci maddesinin "j" bendinde ise, altın kıymetli madenler grubu arasında gösterilmiştir. Karara göre işlenmemiş altın en az 995/1000 saflıkta, nitelikleri Hazine Müsteşarlığı'nca belirlenen barlar veya külçeler halindeki altını; işlenmiş altın ise 995/1000'den daha küçük saflıkta, gerek bir işçilik uygulanarak ziyinet veya süs eşyası haline dönüştürülmüş, gerekse içine ilave madde katılarak veya katılmaksızın alım-satım yapılan altını ifade etmektedir. Kararın 7'nci maddesine göre her türlü kıymetli madenler, taşlar ve eşyaların Dış Ticaret Rejimi esasları dahilinde Türkiye'ye ithali ve ihracı serbesttir. Ancak, bunlardan işlenmemiş olan kıymetli madenlerin, ithal ve ihracında gümrük idarelerine beyan verilmesi esas olup, bunlara ilişkin olarak ithalat ve ihracat Rejimi, Karar ve Yönetmelikleri uygulanmamaktadır. İşlenmemiş kıymetli madenlerin ithali, Merkez Bankası ile kendi mevzuatlarındaki hükümler saklı kalmak kaydıyla kıymetli madenler borsası üyesi kıymetli maden aracı kuruluşları tarafından yapılır. Ancak, kıymetli madenler borsası üyesi aracı kuruluşlar ithal ettikleri işlenmemiş kıymetli madenleri üç iş günü içinde Borsa'ya teslim etmek zorundadır.

“ Her türlü kıymetli madenler, taşlar ve eşyaların Dış Ticaret Rejimi esasları dahilinde Türkiye'ye ithali ve ihracı serbesttir. Ancak, bunlardan işlenmemiş olan kıymetli madenlerin, ithal ve ihracında gümrük idarelerine beyan verilmesi esas olup, bunlara ilişkin olarak ithalat ve ihracat Rejimi, Karar ve Yönetmelikleri uygulanmamaktadır.



edilmiş olmasına veya Türkiye'de satın alındığını tevsik etme şartına bağlanmıştır. Merkez Bankası ve kıymetli maden aracı kuruluşları ithal ettikleri işlenmemiş kıymetli madenlerin yurt içindeki alım satım işlemlerini sadece İstanbul Altın Borsası'nda yaparlar. Şu kadar ki; ziyinet veya süs eşyasına dönüştürülmüş şekli hariç olmak üzere Borsa'da hangi tür ve şekilde kıymetli madenlerin işlem göreceği ve teşekkül ettirilecek piyasalar Borsa tarafından düzenlenecek yönetmeliklerle belirlenmektedir.

Organize bir altın piyasasının kurulması ve geliştirilmesi ile altın ihraç ve ithalatına ilişkin yasal düzenlemeler yukarıda gibi olmakla bera-

Kıymetli madenler, taşlar ve eşyaların yurt içinde alım ve satımı serbesttir. Ancak, yurt içinde cevherden her tür ve şekilde üretilen kıymetli madenlerin alım ve satım işlemleri de borsa tarafından düzenlenecek yönetmeliklerle belirlenecek esaslara göre İstanbul Altın Borsası'nda yapılır. Yolcular, beraberlerindeki kendilerine ait değeri 15.000 ABD Doları'nı aşmayan ve ticari amaç taşımayan ziyinet eşyası niteliğinde kıymetli madenlerden ve taşlardan yapılmış eşyaları yurda getirebilirler ve yurtdışına çıkarabilirler. Daha fazla değerdeki ziyinet eşyalarının yurtdışına çıkarılması, girişte beyan



ber, ekonomik hayatın gelişmesine ilişkin olarak işletmelerin kredi ihtiyaçları da zamanla genişlemiştir. Söz konusu kredi türlerinden bir tanesi de altın kredisidir. Altın kredisi kullanımına ilişkin uygulamaları düzenlemek amacıyla “Türk Parasının Kıymetini Koruma Hakkında 32 sayılı Karara” istinaden, 27.01.1995 tarih ve 22184 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 95-32-13 sayılı Tebliğ ile bankalarca altın depo hesabı açılmasına, altın kredisi kullanılmasına ve kıymetli madenler borsası üyelerince yurt dışından kıymetli madenler kredisi sağlanmasına ilişkin esas ve usuller düzenlenmiştir. Böylelikle, altının bir tür kredi tahsis aracı olmasının önü açılmış olmaktadır. Dolayısıyla, altın bir kredi kaynağı olarak yasal açıdan kabul edilmiş oldu.

Bahsi geçen Tebliğ’in 6’ncı maddesine göre; bankalar altın depo hesapları karşılığı altınlar ile satın aldıkları altınların teslimi suretiyle, kuyumculukla iştigal eden gerçek ve tüzel kişilere bankacılık mevzuatı dahilinde altın kredisi kullanabilirler. Yurtdışına açılacak altın kredilerinde ise kuyumcu olma şartı aranmaz. Adı geçen Tebliğ’in 7’nci maddesine göre ise; altın kredisi hesaplarına bankalarca tespit edilecek oranlar

“**Yolcular, beraberlerindeki kendilerine ait değeri 15.000 ABD Doları’nı aşmayan ve ticari amaç taşımayan ziynet eşyası niteliğinde kıymetli madenlerden ve taşlardan yapılmış eşyaları yurda getirebilirler ve yurtdışına çıkarabilirler. Daha fazla değerdeki ziynet eşyalarının yurtdışına çıkarılması, girişte beyan edilmiş olmasına veya Türkiye’de satın alındığını tevsik etme şartına bağlanmıştır.**”



üzerinden tahakkuk ettirilecek faizler altın olarak hesaplarda izlenecektir. Altın kredisi hesaplarının müşteriler tarafından altın teslimi suretiyle kapatılması esastır. Ancak; banka ile müşteri arasında varılacak anlaşmaya göre Türk Lirası veya döviz olarak geri ödenebilmektedir.

Daha sonra ise 16.05.2000 tarih ve 24051 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak “Türk Parasının Kıymetini Koruma Hakkında 32 Sayılı Karara İlişkin 2000-32/25 Sayılı Tebliğ” yürürlüğe girmiştir. Tebliğ’in 1’inci maddesine göre bu Tebliğ’in amacının Türk Parasının Kıymetini Koruma Hakkında 32 sayılı Karara göre

bankalarca altın depo hesabı açılmasına, altın kredisi kullanılmasına ve kıymetli madenler borsası üyelerince yurt dışından kıymetli madenler kredisi sağlanmasına ilişkin esas ve usulleri düzenlemek olduğu belirtilmiştir. 2’inci maddeye göre ise bankalar, Türkiye’de ve yurt dışında yerleşik ve gerçek ve tüzel kişiler adına altın depo hesapları açabileceklerdir.

Altın depo hesapları ise, en az 995/1000 safılıkta bar ve külçe halindeki işlenmemiş altın ile 995/1000’den daha düşük safılıkta, gerek bir işçilik uygulanarak ziynet veya süs eşyası hali-



ne dönüştürülmüş, gerekse içine ilave madde katılarak veya katılmaksızın alım satımı yapılan işlenmiş altın ile basılı altınların teslimi karşılığında vadeli veya vadesiz olarak açılmaktadır. Teslim edilen altının 1000 ayar karşılığında tekabül eden has altın miktarı esas alınarak işlem yapılır ve mudilere bu miktar ile faiz oranını ve diğer şartları gösteren hesap cüzdanı verilir.

*“Türk Parasının Kıymetini Koruma Hakkında 32 Sayılı Karara İlişkin 2000-32/25 Sayılı Tebliğ”*in 4’üncü maddesine göre, altın depo hesaplarını bankalarca tespit edilecek oranlar üzerinden tahakkuk ettirilecek faizler hesaplarda altın olarak izlenir. Faiz ödemeleri altın veya altının ödeme günündeki karşılığı Türk Lirası veya döviz cinsinden yapılabilir. Tebliğ’in 5’inci maddesine göre

ise altın depo hesaplarından hesap cüzdanında kayıtlı altın miktarının kısmen veya tamamen mudiye teslimi şeklinde ödeme yapılabilir.

Banka ile mudi arasında varılacak anlaşmaya göre, bankaca altın ödeme günündeki değeri üzerinden satın alınabilir ve karşılığında mudi-

“ **Altın kredisi hesaplarının müşteriler tarafından altın teslimi suretiyle kapatılması esastır. Ancak, banka ile müşteri arasında varılacak anlaşmaya göre Türk Lirası veya döviz olarak geri ödenebilmektedir. Buna göre; banka ve benzeri finans kurumlarından altın şeklinde kredi kullanan işletmeler, sözkonusu kredileri yapılan anlaşmaya göre altın şeklinde ödeyebilecekleri gibi, Türk Lirası veya döviz cinsinden de ödeyebilmektedirler.** ”

ye Türk Lirası veya döviz ödenebilir.

Altın kredisi hesaplarının müşteriler tarafından altın teslimi suretiyle kapatılması esastır. Ancak, banka ile müşteri arasında varılacak anlaşmaya göre Türk Lirası veya döviz olarak geri ödenebilmektedir. Buna göre; banka ve benzeri finans kurumlarından altın şeklinde kredi kullanan işletmeler, sözkonusu kredileri yapılan anlaşmaya göre altın şeklinde ödeyebilecekleri gibi, Türk Lirası veya döviz cinsinden de ödeyebilmektedirler.

“32 sayılı Karara ilişkin 2008-32/34 sayılı Tebliğ” ile ilgili mevzuatta öngörülmesi veya ilgililerce talep edilmesi halinde; dahilde işleme izin belgesi, dahilde işleme izni, hariçte işleme izin belgesi ve hariçte işleme izni kapsamında veya bu rejim-

ler haricinde dış ticaret işlemlerine konu olan kıymetli maden ve taşlar ile bunlardan mamul eşyanın üzerine markaları ile ayarını gösteren damga basılması ve kıymetli eşyaya ilişkin sertifika düzenlenmesi gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca, kıymetli maden ve taşların ayarına ilişkin ekspertiz raporu Darphane ve Damga Matbaası



Genel Müdürlüğünce veya bu Genel Müdürlükçe yeterlilikleri onaylanan özel ayar evleri ile eksperlerce düzenlenmektedir.

IV-ALTIN FİYATLARININ BELİRLENMESİ:

i) İktisadi Açıdan Altın Fiyatlarının Değerlendirilmesi:

Liberalleşmenin getirdiği değişikliklerin en başında hiç kuşku yok ki para, mal ve hizmet akımlarının önündeki engellerin ortadan kaldırılması yatmaktadır. Liberalizm ile birlikte piyasaların entegrasyonunun zaman alması nedeniyle mal ve para piyasalarına yönelik dengelerin aynı zamanda farklı noktalarda bulunması da mümkün olabilmektedir. Tam anlamıyla liberal sistemlerde piyasaların ayrışmasının mümkün olmaması nedeniyle sözkonusu dengelerin eşitleneceği noktaya kadar yeni kazanç imkânları ortaya çıkmaktadır. Bahsi geçen kazanç imkânlarından bir tanesi ise "arbitraj" faaliyetleri olarak dikkati çekmektedir. Arbitraj faaliyeti; mal, kıymetli evrak, kıymetli maden, döviz ve menkul kıymet şeklinde tutulan servet değerlerinin piyasalar arasında oluşan fiyat farklılıklarından yararlanmak suretiyle yapılan alım ve satım işlemi neticesinde oluşan bir tür kazanç elde etme faaliyetidir. Arbitraj faaliyetlerinin temelini sahip olunan iktisadi kıymetin önce yüksek fiyat veya bedelle satılması, daha sonra ise fiyat farkı bulunan başka bir piyasa veya piyasalar üzerinden daha ucuza alınması oluşturmaktadır. Çok sayıda alıcı ve satıcının bulunduğu, giriş ve çıkışların serbest olduğu, piyasaya yönelik bilgilerin düşük maliyetle ve masrafsız sağlandığı; kısacası yüksek derecede rekabete dayalı bir piyasanın doğal sonucuna göre ticarete konu olabilen bir ekonomik varlığın aynı anda tüm piyasalarda geçerli fiyatı

aynı olmalıdır. Arbitraj geniş anlamda kıymetli maden, döviz, menkul değer, ticari mal, kambiyo senetleri gibi ekonomik varlıkların aynı andaki fiyat farklılıklarından faydalanmak suretiyle kazanç sağlamak amacıyla yapılan bir tür alım satım işlemi ifade etmektedir. Arbitraj faaliyetlerinin temel özelliği faaliyetin herhangi bir riski bünyesinde taşımamasıdır. Bir diğer ifadeyle, sözkonusu faaliyet bir tür risksiz getiri elde etme olayıdır. Risk ise finans alanında genel olarak beli bir getiriyi elde etme veya edeme olasılığı olarak ifade edilmektedir. Arbitrajda piyasa dengelerinin eşitleneceği noktaya kadar herhangi bir risk bulunmamaktadır. Özellikle döviz piyasaları evrensel nitelikteki piyasalar olup, tam rekabet piyasalarına oldukça yakın piyasalar olarak ifade edilmektedir. Ayrıca, sözkonusu piyasalar alıcı ve satıcıların karşı karşıya geldikleri piyasalar olmayıp, dünyada hiç kapanmayan piyasalar olarak dikkat çekmektedir. Altın piyasası ise günümüzde organize piyasalara sahip olup, döviz piyasalarına benzer şekilde hiç kapanmayan piyasalar olarak dikkat çekmektedir. Bu piyasaların özelliği, tüm dünyada standart niteliklere sahip altınların tek fiyat kanunu esasına dayanarak fiyatları eşitlemesidir. Bu noktada piyasaların entegrasyonu neticesinde döviz piyasalarının aksine arbitraj imkânları hemen hemen yok denecek azdır.

Spekülasyon terimi temel olarak bir varlığın gelecek bir zaman dilimindeki iktisadi değerine yönelik olarak yapılan tahmini ifade etmektedir. Spekülasyonun arbitraj faaliyetlerinden ayrılan en önemli yanı belli bir riski bünyesinde taşımamasıdır. Spekülatörler değerinin yükseleceğini bekledikleri veya öngördükleri bir iktisadi kıymeti fiyatının görece düşük olduğu zamanlarda alırlar ve beklentileri gerçekleştiği zamanda bu



kiymeti satmak suretiyle kazanç sağlarlar. Bir başka durumda ise spekülörler fiyatında önemli düzeylerde düşüş beledikleri iktisadi kıymetleri fiyatının yüksek olduğu zaman elden çıkartırlar ve yine beklentileri gerçekleştiğinde fiyatı düşmüş bulunan kıymeti tekrar satın almak suretiyle kazanç sağlama imkânına kavuşurlar. Spekülasyonda beklentilerin aksi yönde gelişmeler yaşandığı zamanda ise bir zarar durumu ile karşılaşmaktadır. Bir başka ifadeyle, spekülasyonu beklentiler, arbitraj faaliyetlerini ise reel karar ve davranışlar yönetmektedir. Altın, bir servet unsuru olarak en bilinen ve yaygın kullanılan yatırım aracı olması hasebiyle spekülasyondan oldukça fazla etkilenmektedir. Daha doğrusu, dünyada Dolar cinsinden ifade edilen altının fiyatları hem döviz piyasasındaki değişimlerden, hem de arz ve talebe dayalı kendi iç dinamiklerinden önemli düzeyde etkilenmektedir.

Manipülasyon ise genel olarak sermaye piyasası mevzuatında açıklanmıştır. Sermaye piyasası mevzuatının 47'inci maddesinde;

- *Yapay olarak sermaye piyasası araçlarının arz ve talebini etkilemek, aktif bir piyasanın varlığı izlenimini uyandırmak, fiyatlarını aynı seviyede tutmak, arttırmak veya azaltmak amacıyla alım ve satımını yapma,*
- *Sermaye piyasası araçlarının değerini etkileyebilecek yalan, yanlış, yanıltıcı, mesnetsiz*

“ **Daha doğrusu, dünyada Dolar cinsinden ifade edilen altının fiyatları hem döviz piyasasındaki değişimlerden, hem de arz ve talebe dayalı kendi iç dinamiklerinden önemli düzeyde etkilenmektedir.** ”

bilgi verme, haber yayma, yorum yapma ya da açıklamalarda bulunma,

faaliyetleri yasak faaliyetler arasında sayılmış olup, bu işlemleri yapan kişiler hakkında çeşitli cezai müeyyideler ihdas edilmiştir. Yukarıda sayılan manipülasyon işlemlerinden birincisini “*işlem bazlı manipülasyon*”, ikincisini ise “*bilgi bazlı manipülasyon*” olarak değerlendirmek mümkün bulunmaktadır.

Dikkat edileceği üzere manipülasyon bir tür yasak faaliyet iken, spekülasyonun herhangi bir cezai müeyyidesi bulunmamaktadır⁷. Benzer şekilde, İstanbul Altın Borsası Yönetmeliği'nde kıymetli madenlerden herhangi birinin fiyatının sağlıklı oluşmasını engelleyen anormal fiyat ve/veya miktarlarda alım satım şeklinde emirler oluştuğunda veyahut seansın sağlıklı yürümesini engelleyen sair hallerin varlığı halinde Borsa Başkanı'na geçici olarak üç güne kadar bu kıymetli madenin alım satımı durdurma yetkisi tanınmıştır.

Ayrıca, kıymetli madenin fiyatı, alıcı ve satıcıların işbirliği sonucu tespit edilmişse, bir üyenin, bir veya daha çok seans boyunca, kıymetli maden için sözkonusu kıymetli madenin gerçek piyasa değerini yansıtmayacak bir yapay fiyat teşekkül ettirilecek biçimde sürekli olarak bir önceki alım emrine göre daha yüksek fiyatlarda alım emirlerini veya sürekli olarak daha düşük fiyatlarda satım emirlerini Borsa'ya intikal ettirdiği

⁷ Çakmakçı, Ali, “Arbitraj Faaliyetlerine Yönelik Olarak Vergi Hukuku Kapsamında Değerlendirmeler”, Yaklaşım Dergisi, Sayı: Eylül/2009;



belirlenmişse bu fiyatlar üzerinden yapılan işlemler iptal edilmektedir. Bu hususların tespiti halinde, ilgili üye ve üyeler hakkında disiplin kovuşturması yapılır. Konu ile ilgili olarak ortaya çıkacak zarar ilgili üye veya üyelere tazmin ettirilir. Böylelikle, Altın Borsası'nda manipülasyonun önüne geçilmeye çalışılmıştır.

Dünyada altın fiyatları Troy Ons olarak hesaplanır. 1 troy ons= 31,1 gram altına denk gelmektedir. Altın fiyatları Londra ve New York Borsaları'nda \$/Ons olarak arz ve talebe göre belirlenir⁸. Altın fiyatları tarihi açıdan değerlendirildiğinde ekonomik buhran dönemlerinde, savaş, kriz ve bunlara benzer olumsuz senaryoların vukuunda artma

yönünde ciddi eğilim gösterdiğine tanık olmaktadır. Dolayısıyla, dünyada altın üreten şirketler ve bunun ticaretini yapan kurumlar kriz dönemlerini demokrasi, barış, istikrar gibi kavramlara yeğlerler. Bir anlamda bu sektör kriz ortamlarından nemalanan nadir sektörlerden birisi olarak göze çarpmaktadır. Dünyada altın fiyatları 2003 yılından itibaren bir artış trendi içerisindedeyken, bu artışın özellikle 2008 yılından itibaren

“ **Bugün dünyada bir iktisadi varlığın değeri, gelecekteki değerine göre fiyatlanmasından geçmektedir. Bir hisse senedi, tahvil, eurobond, gayrimenkul, gelir ortalığı senedi gibi iktisadi kıymetler gelecekte getireceği getiri esas alınarak fiyatlamaya tabi tutulmaktadır. Fakat, altın fiyatı bu ilkedden bağımsız olarak cari dönemdeki yatırım veya ticaret ihtiyaçları kapsamındaki talebe göre belirlenmektedir.** ”

ren çok önemli bir ivme kazandığına tanık olmaktadır. 2011 yılı Ağustos ayı itibarıyla altının Ons fiyatı 1.800-1.900 ABD Doları civarına gelmiştir⁹. Bu durum, hem ABD'nin parasal genişleme politikalarının, hem de Avrupa Birliği üyesi bazı ülkelerin yüzleştikleri borç krizlerinin en önemli sonuçlarından birisi olarak göze çarpmaktadır.

Altın fiyatları konusunda bir başka önemli nokta ise; bugün dünyada bir iktisadi varlığın değerinin gelecekteki değerine göre fiyatlanmasından geçmesidir. Bir hisse senedi, tahvil, eurobond, gayrimenkul, gelir ortalığı senedi gibi iktisadi kıymetler gelecekte getireceği getiri esas alınarak fiyatlamaya tabi tutul-

maktadır. Fakat, altın fiyatı bu ilkedden bağımsız olarak cari dönemdeki yatırım veya ticaret ihtiyaçları kapsamındaki talebe göre belirlenmektedir. Bir anlamda, yatırımcılar ve işletmeler, gelecekteki değerinin hiçbir şekilde değerlendirilmesine imkân bulunmayan bir kıymete yatırım yapmak suretiyle risk üstlenmektedirler. Altının fiyatının belirlenmesindeki en büyük etkenin spekülasyon nitelikteki yatırımcı güdülerin varlığı olduğu ifade edilebilir.

⁸ "http://www.altinmadencileri.org.tr/index.php?secim=9&mid=107";

⁹ "http://www.iab.gov.tr/grafik.html#7grf";



Bunlara ilave olarak, Merkez Bankası Başkanı Erdem BAŞÇI'nın da belirttiği üzere gerçekten ulusal veya uluslararası piyasalarda merkez bankaları para basmaya devam ettiği sürece önemli yatırım aracı altının değerinin önemli düzeylerde artacağı beklenmektedir¹⁰. Zira, piyasada işlem hacmiyle mukayese edilemeyecek ölçüde bulunan paranın değeri ve buna ilişkin faiz getirisi düşmekte, sonuç olarak da atıl para kendisine yeni yatırım alanları aramaktadır. İstanbul Altın Borsası verilerine göre 2011 yılı başında ağırlıklı ortalama 70,88-TL/gr olan altın fiyatı, 2011/Ağustos sonunda 101,013-TL/gr olmak suretiyle % 42 değer artışı sağlamıştır.

TC Merkez Bankası, 2010 yılının Aralık ayında 2,377 milyar TL olan bankalar nezdindeki altın hesaplarının, 2011 Ocak'ta 3,1 milyar TL, Nisan'da 3,7 milyar TL, Mayıs'ta 4,1 milyar TL, Haziran'da 4,8 milyar TL ve Temmuz ayında 6,299 milyar TL'ye yükselmesi üzerine altın hesaplarına karşılık zorunluluğu getirmek suretiyle piyasa likidasyonunu sağlamaya yönelmiştir¹¹. Böylece, daha maliyetli olan altına talep düşeceği için fiyatının aşağı yönlü baskıya maruz kalması beklenmektedir.

ii) Borsa İşlem Kuralları Açısından Altın Fiyatlarının Açıklanması:

İstanbul Altın Borsası Yönetmeliği¹²'nin 7'nci maddesine göre müşteriler, borsa üyesine verdikleri emirlerde alım veya satım fiyatlarını belirleyebilecekleri gibi, fiyat belirleme konusunda üyeyi serbest de bırakabilirler.

¹⁰ 1<http://bigpara.ekolay.net/haber-detay/hisse-haber/en-yetkili-agizdan-altin-tahmini/771704.asp>;

¹¹ <http://bigpara.ekolay.net/haber-detay/hisse-haber/altina-da-zorunlu-karsilik-geldi/771964.asp>;

¹² 30.06.1999 tarih ve 23741 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmak suretiyle yürürlüğe girmiştir.

Müşteri emirlerinde alım veya satım fiyatları "limitli" ve "serbest fiyatla" olmak üzere iki türlü belirlenebilir.

a) Limitli müşteri emrinde, emri veren alıcı işlemin gerçekleşmesi için kabul ettiği en yüksek fiyatı, satıcı ise satmaya razı olduğu en düşük fiyatı belirtir. Bu şekilde belirtilen fiyatlara "limit fiyatı" denir.

Borsa'da teşekkül eden fiyat, alım emirlerinde limit fiyatından düşük ya da ona eşit, satım emirlerinde ise limit fiyatından yüksek ya da eşit ise, alım-satım Borsa'da teşekkül eden fiyat üzerinden yapılır.

b) Müşteri verdiği emirde fiyatı belirleme konusunda üyeyi serbest bırakmak istediğinde "serbest fiyatla" ibaresini taşıyan emri verir. Bu tür emri alan borsa üyesi müşterisinin menfaatini gözetmek konusunda azami gayreti gösterir.

Yönetmelik kapsamında çok fiyat yönteminin uygulanmasında, üyelerin alış ve satış emirlerinin ve gerçekleşen işlemlerin ilgililerin izleyebileceği bir biçimde ekranda gösterilmesi veya duyurulması esastır. Kıymetli madeni satın almak veya satmak isteyen üye; alış veya satış emrini işleme konulmak üzere Borsa'ya iletir. İşleme konulan emrin alış emri olması ve daha önce iletilmiş olan en iyi satış emrinden fiyat olarak daha büyük veya eşit olması durumunda satıştaki emir tamamen veya kısmen karşılanabilir. İşleme konulan emrin satış emri olması ve daha önce iletilmiş olan en iyi alış emrinden fiyat olarak daha küçük veya eşit olması halinde ise alıştaki emir tamamen veya kısmen karşılanabilir. Borsa'ya intikal ettirilen emirler karşılanırken daha düşük fiyatlı satım emirleri, daha

yüksek fiyatlı satım emirlerinden; daha yüksek fiyatlı alım emirleri, daha düşük fiyatlı alım emirlerinden önce karşılanır. Borsa'ya intikal ettirilen emirler karşılanırken fiyat eşitliği halinde zaman açısından Borsa'ya daha önce intikal ettirilen emirler öncelikle karşılanır. Fiyat ve zaman önceliği açısından eşitliğin söz konusu olduğu durumlarda müşteri emirleri piyasa üyelerinin kendi nam ve hesaplarına verdikleri emirlerden önce karşılanmaktadır.

IV-ALTIN İTHALAT VE İHRACAT İLE REZERV VERİLERİ:

Türkiye'nin altın ticareti yıllar itibariyle önemli artış göstermekle beraber, ülkemizin net olarak altın ithal eden bir ülke konumunda bulunduğunu ifade etmekte yarar bulunmaktadır. İstanbul Maden ve Metal İhracatçı Birlikleri (İMMİB) ise Türkiye'nin altın mücevher ihracatının 2010 yılında bir önceki yıla göre % 7,04 yükseldiğini bildirdi. İMMİB verilerine göre, 2009'da 49,7 ton olan altın ihracatı, 2010 yılında 53,2 tona çıkmıştır. Yaptığımız araştırmalara göre Türkiye işlenmiş altın konusunda 136 ülkeye ihracat yapmaktadır. Yapılan ihracatın çok önemli kısmını ise altının çeşitli kimyasal bileşenlerle işlenmesi sonucu elde edilen mücevherat sektörünün oluşturduğu anlaşılmaktadır. Altın ihracatında Amerika başta olmak üzere, Birleşik Arap Emirlikleri, İsrail, Almanya, İtalya ve Libya gelmektedir. ABD kaynaklı ekonomik kriz döneminden itibaren ihracat rakamlarının sekteye uğradığı anlaşılmaktadır.

Altın ithalatının ise oldukça istikrarsız bir grafik çizdiği anlaşılmaktadır. İstanbul Altın Borsası'nın verilerine göre 2003 yılında 213.642 kg, 2004 yılında 250.930 kg, 2005 yılında

269.489 kg olan altın ithalatı, 2006 yılında 192.720 kg olarak gerçekleşmiş, 2007 yılında 230.796 kg, 2008 yılında 165.937 kg ve 2009, 2010 ve 2011 yıllarında ise oldukça düşerek 30.000-40.000 kg düzeylerinde gerçekleşmiştir¹³. 1995 yılından itibaren ise 2.543.944 kg altın ithalatının gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır. Haziran, Temmuz, Ağustos ve Eylül ayları ise en yoğun altın ithalatının yapıldığı aylar olarak dikkate çarpmaktadır. 2008 yılından itibaren finansal piyasalarda oluşan kriz ortamında uluslararası altın ticaretinde önemli düzeylerde azalma gözlemlenmektedir. Altın üretici firmalarının İstanbul Altın Borsası'na bildirdiği verilere göre altın üretimi 2001 yılından itibaren istikrarlı bir şekilde artarak 2008 yılında 11.209 kg, 2009 yılında 14.345 kg, 2010 yılında 16.431 kg ve 2011 Ağustos dönemi itibariyle 12.483 kg olarak gerçekleşmiştir¹⁴. Bu üretim miktarlarının Türkiye'nin altın talebine cevap veremeyecek düzeyde olduğu açıktır.

1995-2010 yılları arasında Türkiye'nin altın ithalatı 2.494 ton olarak gerçekleşmiştir ve Türkiye'nin altın ithalatına harcadığı para altın fiyatlarının artışına paralel olarak sürekli artmaktadır. Bu ithalatın bugünkü fiyatlarla değerinin 120 milyar Dolar olduğu, buna göre yılda ortalama 7 milyar Dolar altın ithalatına kaynak ayrıldığı anlaşılmaktadır. Son 16 yılda ithal edilen 2.494 ton altın olduğuna göre, Türkiye'nin yıllık altın ithalatının ortalama 156 ton olduğu görülmektedir. Yükselen altın fiyatları nedeniyle yatırımcılar kar realizasyonu için 2009 ve 2010 yıllarında yastık altından toplam 417 ton altın bozdurmuş ve bu durum ekonomiye 18 milyar dolarlık bir doping etkisi yaratılmıştır¹⁵. 1977

¹³ "http://www.iab.gov.tr/grafik.html#7grf";

¹⁴ "http://www.iab.gov.tr/Veriler/data/veri041.pdf";

¹⁵ "http://www.altinmadencileri.org.tr/index.php?secim=9&mid=107";

yılında 1.555 ton olduğu varsayılan dünyanın altın arzının ise, bugün itibarıyla kabaca 3.689 ton olduğu değerlendirilmektedir¹⁶.

Yapılan bir araştırmaya göre Merkez Bankaları'nda en çok altın rezervine sahip olan ülkelerin başında ABD (8.134 ton), Almanya (3.401 ton), IMF (2.814 ton), İtalya (2.452 ton), Fransa (2.435 ton), Çin (1.054 ton), İsviçre (1040 ton), Rusya (789 ton), Japonya (765 ton), Hollanda (612 ton)'nın geldiğini, Türkiye'nin ise bu sıralamada 116 tonla 26. sırada yer aldığını anlamaktayız (Kaynak: GFMS 2011)¹⁷.

Yukarıda da ifade ettiğimiz üzere altın hammadde veya işlenmiş eşya olarak dış ticarete konu olmakta, böylece ulusların dış ticaret açığı veya ödemeler bilançosu üzerinde önemli etkileri bulunmaktadır¹⁸. Bu ticari denge cari işlemler hesabının mal ticareti bölümünde kendini göstermektedir. Buna karşın, bir ülkenin dış ticaret açığı ve fazlası en büyük etkisini Merkez Bankaları'nın denkleştirici hesabı olan resmi rezervlerde göstermektedir¹⁹. Merkez

“ **Altın ticareti konusunda karşılaşılan miktarsal altın açığı yerli üretimle yeteri kadar desteklenmez ise önemli düzeylerde kaynak kaybına uğranılmakta ve daha yüksek fiyatlarla altın ithalatı gündeme gelebilmektedir.** ”

Bankası'nın altın rezervlerindeki azalma (ihracat) resmi rezervler hesabının alacaklı tarafına, artma ise (ithalat) borçlu tarafına kaydedilmektedir.

Altın en geleneksel resmi rezerv aracı olmasına karşın, ödeme aracı özelliğini önemli ölçüde kaybetmiştir. Dolayısıyla, ülkeler altının fiyatını sabitlemek yerine piyasa koşulları içerisinde kendi dengesini bulmasına yardımcı olmaktadır.

Sonuç olarak, altın bir ticarete konu sanayi hammaddesi veya nihai ürün olarak cari açık konusunda önemli sorunlar doğurmaktadır. Türkiye cari yerli altın üretiminin çok üzerindeki altın ithalatı ile önemli düzeylerde cari açık sorunlarıyla karşılaşmaktadır. Altın ticareti konusunda karşılaşılan miktarsal altın açığı yerli üretimle yeteri kadar desteklenmez ise önemli düzeylerde kaynak kaybına uğranılmakta ve daha yüksek fiyatlarla altın ithalatı gündeme gelebilmektedir. Türkiye, oldukça maliyetli ve riskli bir yatırım alanı olan altın arama faaliyetlerine yoğunlaşarak üretim imkânlarını gözden geçirmek zorundadır. Ayrıca, özellikle kriz dönemlerinde mali sisteme kazandırılmayan altınların ekonomik aktiviteye katılması için tüm engellerin kaldırılması için çalışma yapılması gerekmektedir.

¹⁶ "http://www.iab.gov.tr/grafik.html#11grf";

¹⁷ "http://www.altinmadencileri.org.tr/index.php?secim=9&mid=107";

¹⁸ Ödemeler bilançosu, bir ülkede yerleşik sayılan kişi veya kurum ve kuruluşların belirli bir zaman zarfında yabancı ülkelerdeki tüm yerleşik kişilerle yaptıkları ekonomik aktivitelerin sistematik şekilde muhasebe kayıtlarının tutulduğu bilançoyu ifade etmektedir.

¹⁹ Resmi rezervler hesabına döviz, altın ve IMF kaynağı olan SDR (özel çekme hakları) dahildir.

ROTTERDAM KURALLARI



Hamit BOZTEPE

Gümrük ve Ticaret Uzmanı
hboztepe@gumruk.gov.tr

1. GİRİŞ

Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu (UNCITRAL)¹ tarafından hazırlanan ve kısaca Rotterdam Kuralları olarak bilinen Eşyayı Kısmen veya Tamamen Denizyoluyla Uluslararası Taşıma Sözleşmelerine dair Birleşmiş Milletler Sözleşmesi, Birleşmiş Milletler Genel Kurulunda 11 Aralık 2008 tarihinde kabul edilmiş ve daha sonra 23 Eylül 2009 tarihinde Rotterdam (Hollanda)²da düzenlenen törenle imzaya açılmıştır².

Rotterdam Kuralları, eşyanın denizyolu ile taşınması ile ilgili mevcut uluslararası anlaşmaları modernize ederek, denizyolu taşımacılığı alanındaki hukuki kuralları bir bütün haline getirmeyi amaçlamaktadır. Rotterdam Kuralları, ana konu olarak taşıyan ve taşıtanın, özellikle de taşıyanın sorumluluğunu ortaya koymaktadır.

2. MEVCUT YASAL DÜZENLEMELER

Şu an itibariyle yürürlükte bulunan ve uluslararası denizyolu taşımacılığını düzenleyen 3 ayrı uluslararası hukuki metin bulunmaktadır:

- ❖ Lahey Kuralları (1924),
- ❖ Lahey-Visby Kuralları (1968),

¹ Makalede kısaca Komisyon olarak belirtilecektir.

² Sözleşme, imzaya açıldığı şehrin ismi nedeniyle kısaca Rotterdam Kuralları olarak adlandırılmaktadır.



❖ Hamburg Kuralları
(1978).

Bu sözleşmeler, karmaşık olmaları ve modern gelişmeleri (elektronik ticaret, konteynerleşme vb.) dikkate almak açısından başarısız olmaları nedeniyle eleştirilmektedir.

Bu sözleşmelerin her biri, belli bir seviyede uluslararası kabul görmesine rağmen, hiçbiri denizyolu taşımacılığına ilişkin küresel düzeyde yeknesak bir belge haline gelemedi.

Bunlardan en eskisi olan Lahey Kuralları, yaklaşık 70 taraf ülkesi bulunmasına ve en geniş düzeyde uluslararası kabul gören metin olmasına rağmen, modern taşımacılık uygulamalarını içermemektedir. Bu nedenle Lahey Kuralları, yapılan müzakereler sonucunda hazırlanan 1968 Visby Protokolü ve daha sonra Hamburg Kuralları ile değişen şartlara göre modernize edilmeye çalışılmıştır.

Uluslararası hukuk açısından bir uygulama birliği olmamasının yanı sıra, ülkeler mevcut anlaşmalardaki yasal boşlukları kendi ulusal mevzuatları ile doldurma yolunu seçmişlerdir. Bazı ülkeler ise, bölgesel çözüm yolları bulma yolunu izlemişlerdir.

Diğer taraftan, mevcut 3 yasal düzenleme, çağdaş taşımacılığa ilişkin çok önemli iki hususu göz önünde bulundurmamaktadır. Bunlardan ilki, konteyner taşımacılığı hacminde son 50 yılda meydana gelen çok hızlı artışın, denizyolu taşımacılığını ciddi boyutta etkilemesi-

“ **Deniz yolu taşımacılığında uygulanan mevcut sözleşmelerin yetersiz kalması, bu konuda uluslar arası boyutta yeknesak bir yasal düzenlemeye yönelik ihtiyacı doğurmuştur.** ”

dir. Modern konteyner kullanımı, eşyanın üretim yerinden nihai varış noktasına çok daha hızlı, güvenli, ekonomik ve etkili bir biçimde taşınabilmesine imkân tanımıştır. Bu ise, çoğunlukla tek bir taşıma sözleşmesi kapsamında, *kapıdan-kapıya* (door-to-door) taşımayı mümkün kılan birkaç taşıma türünün birleşimini gerektirmektedir. Ancak taşıyıcının sorumluluğu, Hamburg Kuralları

larında *limandan-limana* (port-to-port), Lahey ve Lahey-Visby Kurallarında ise *taşıttan-taşıta* (tackle-to-tackle) olacak şekilde düzenlenmiştir.

İkinci olarak, modern ticaret gittikçe artan bir biçimde kâğıtsız işlemlerden (paperless transactions) oluşmaktadır. Mevcut yasal düzenlemelerin en yenisinin 1978 yılında hazırlandığı dikkate alınır (Hamburg Kuralları), bunlardan hiç birinin, elektronik ticari belgelerin/kayıtların geleneksel taşıma belgelerinin yerini alması için güvenilir bir yasal zemin oluşturduğu söylenemez.

Dahası, söz konusu sözleşmelerin taşımacılığa ilişkin bazı önemli hususları kapsamaması nedeniyle yasal boşluklar ortaya çıkmakta ve bu boşluklar ulusal düzenlemelerle doldurulduğu için denizyolu taşımacılığı üzerinde olumsuz etkilere neden olmaktadır.

Belirtilen bu hususlar, uluslararası denizyolu taşımacılığında yeknesak bir yasal düzenlemeye olan ihtiyacı göstermektedir.



3. TARİHÇE

Rotterdam Kurallarının temelleri, UNCITRAL Elektronik Veri Değişimi Çalışma Grubunun, 1995 yılında bilgisayar tabanlı olarak eşyaya ilişkin hakların devredilebilmesine ilişkin bir ön çalışma yapılmasına yönelik tavsiyesinin, özellikle denizyolu taşımacılığı açısından Komisyon tarafından kabul görmesi üzerine atılmıştır. Komisyon aynı zamanda, bu konuda diğer uluslararası örgütlerce de çalışmalar yürütüldüğünü belirterek, bu çalışmalarını yürüten örgütlerle işbirliği içerisinde olunmasını istemiştir. Diğer taraftan, aynı konuda Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı Komitesi (CMI) tarafından da çalışmalar yürütülmekteydi ve Komisyonun yukarıda belirtilen tavsiyesi üzerine bu iki organ tarafından ortak çalışmalar başlatıldı.

1996 ile 2001 yılları arasında Komisyon ve CMI tarafından, denizyolu taşımacılığının diğer paydaşlarına ve sektörün talep ve ihtiyaçlarına ilişkin danışma ve bilgi toplama şeklinde çalışmalar yürütüldü ve bir rapor hazırlanarak 2001 yılında Komisyon Sekreteriyasına sunuldu. Bu raporda, son teknolojik gelişmelerin de yer aldığı, tespit edilen yasal zorlukların aşılmasını sağlayacak ve uluslararası denizyolu taşıma hukukunu modernize eden bir uluslararası aracın oluşturulması gerekliliği ortaya konuldu. Bunun üzerine Komisyon, CMI tarafından daha önce hazırlanan taslak belgeyi de dikkate alarak çalışacak bir Çalışma Grubu oluşturdu.

Çalışma Grubu, 2002 yılının Nisan ayında konuya ilişkin çalışmasını başlatarak 2008 yılı Ocak ayına kadar sürdürdü. Altı yıl boyunca süren çalışmaya gerek Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) ve Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE)

gibi hükümetler arası örgütler gerekse Milletlerarası Ticaret Odası (ICC), Freight Forwarderler Birlikleri Uluslararası Federasyonu (FIATA) ve Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Birliği (IRU) gibi uluslararası kuruluş temsilcileri de katılım sağlayarak, görüş ve endişelerini dile getirme imkânı buldular.

Nihayet, Komisyonun 2008 yılı Temmuz ayında, Eşyayı Kısmen veya Tamamen Denizyoluyla Uluslararası Taşıma Sözleşmelerine dair Birleşmiş Milletler Sözleşmesi taslak metnini kabul etmesi ile çalışma sona ermiştir. Daha sonra taslak metin, Birleşmiş Milletler Genel Kurulu tarafından 11 Aralık 2008 tarihinde New York'ta kabul edilmiş ve 23 Eylül 2009 tarihinde de Rotterdam'da düzenlenen törenle imzaya açılmıştır.

23 Eylül 2009 tarihindeki imza töreninde 16 ülke Rotterdam Kurallarını imzalamıştır. Bu ülkeler, Kongo, Danimarka, Fransa, Gabon, Gana, Yunanistan, Gine, Hollanda, Nijerya, Norveç, Polonya, Senegal, İspanya, İsviçre, Togo ve ABD'dir. Daha sonra Madagaskar, Ermenistan, Kamerun, Nijer, Mali, Lüksemburg, İsveç ve Kongo Demokratik Cumhuriyeti'nin de imzalaması ile üye sayısı 24 olmuştur.³

Rotterdam Kuralları, 94'üncü maddesi gereğince, 20 ülke tarafından onaylandığı tarihten sonraki bir yıllık süreyi takip eden ayın ilk günü yürürlüğe girecektir.

4. GETİRİLEN ÖNEMLİ DEĞİŞİKLİKLER

Rotterdam Kuralları 18 kısım altında toplam 96 maddeden oluşmaktadır. 16 maddeden olu-

³ İmzalayan ülkelere ilişkin bilgiler UNCITRAL'in internet sitesinden alınmış olup, 16 Eylül 2011 itibarıyla son durumu göstermektedir.

şan Lahey Kuralları, 10 maddeden oluşan Lahey-Visby Kuralları ve 34 maddeden oluşan Hamburg Kuralları ile kıyaslandığında oldukça uzun bir metin olduğu söylenebilir. Uzun olmasının nedeni konteynerleşmenin getirdiği yeniliklere ve elektronik taşıma kayıtlarının kullanımına ilişkin hususların da düzenlenmiş olmasıdır.

Oldukça kapsamlı olan Rotterdam Kuralları incelenirken, ilk kez düzenlenen hususlar ile yukarıda belirtilen sözleşmelere göre yeniden düzenlenen hususlara da dikkat çekilecektir.

4.1. Kapıdan-Kapıya Taşımacılık

Daha önce de belirtildiği gibi, Rotterdam Kuralları kapıdan-kapıya taşımacılığı kapsamaktadır. Günümüzde, kapsamı bu kadar geniş olan başka bir uluslararası sözleşme bulunmamaktadır.

Kapıdan-kapıya taşımacılık, eşyanın, bir ülkedeki yükleme limanı dışında bulunan bir yerden teslim alınarak, başka bir ülkedeki bir boşaltma limanı dışındaki bir yerde teslim edilmesi olarak tanımlanabilir.

Kapıdan-kapıya taşımacılığı kapsayan bir sözleşmeye olan ihtiyaç, konteynerleşmenin de tetiklemesi ile artmıştır. Ayrıca, birden fazla taşıma türünü içeren bir taşımaya uygulanacak zorunlu hükümler arasındaki uyumsuzluklar ve armonize bir yasal rejimin bulunmaması da bu tür bir sözleşmenin gerekli olduğunu ortaya koymaktadır. Bu sayede, gönderen ile birkaç

“ *Kapıdan-kapıya taşımacılığı kapsayan bir sözleşmeye olan ihtiyaç, konteynerleşmenin de tetiklemesi ile artmıştır.* ”

taşıyan arasındaki birkaç sözleşme yerine, gönderen ile tek bir taşıyıcı arasındaki tek bir sözleşme kapsamında eşyanın taşınması sağlanmış olacaktır.

Sonuç olarak, kapıdan-kapıya taşımacılık kavramı, eşyanın deniz yolu ile

taşındığı kısmın, uluslararası taşımanın görece olarak belli bir kısmını temsil ettiğini ortaya koymuş olmaktadır.

Böylece Sözleşme, uygulama kapsamını daha önceki uluslararası sözleşmelere göre genişletmektedir. Lahey ve Lahey-Visby Kurallarında sorumluluk taşıttan-taşıta olacak şekilde sınırlandırılmıştır. Yani taşıyanın sorumluluğu eşyanın, gemiye yüklendiği anda başlamakta ve gemiden boşaltıldığı anda bitmektedir. Hamburg Kurallarında ise, taşıyanın sorumluluğu limandan-limanadır. Yani taşıyan, Hamburg Kurallarında, Lahey-Visby Kurallarındaki sorumluluğa ilave olarak, eşyanın yükleme ve boşaltma limanlarındaki sorumluluğunu da üstlenmektedir.

Diğer taraftan, Rotterdam Kurallarının 12'nci maddesinin üçüncü fıkrası uyarınca, sorumluluğun kapsamı sözleşme ile sınırlandırılabilir. Ancak bu durumda şu iki şartın sağlanması gerekmektedir:

- Taşıma sözleşmesine göre, eşyanın teslim alınma zamanı ilk yüklemenin başlamasından sonraki bir tarihte olmalı,
- Taşıma sözleşmesine göre, eşyanın teslim edilme zamanı son boşaltmanın tamam-



landığı tarihten önce olmalı.

Burada dikkati çeken bir diğer husus ise yükleme ve boşaltmanın nerede yapılacağına ilişkin bir sınırlama getirilmemiş olmasıdır. Böylece, yükleme ve boşaltmanın sadece gemide değil, tren, uçak veya karayolu taşıtında da yapılabilece-

ği anlaşılmaktadır. Bu durumda, sadece denizyolu taşımacılığı kullanılacaksa, taraflar istemeleri halinde, taşıma sözleşmesinde sorumluluk süresini taşıttan taşıta veya limandan limana olarak belirleyebilecektir. Bu hüküm aynı zamanda Rotterdam Kurallarının 1'inci maddesinin birinci fıkrasında da belirtildiği üzere, tekmodlu bir denizyolu taşımasını içermektedir.

Rotterdam Kurallarının 26'ncı maddesinde, taşımanın limandan limana veya taşıttan taşıta olması ihtimali vurgulanmaktadır. Bu hallerde, taşımanın deniz ayağında meydana gelmeyen kayıp, hasar veya bir gecikme durumunda, sorumluluk, sorumluluğun sınırları ve zaman aşımı gibi hükümler açısından başka bir taşımacılık sözleşmesinin zorunlu hükümlerinin Rotterdam Kurallarından üstün olacağı belirtilmiştir.

4.2. Çokmodlu Taşımacılık

Çokmodlu uluslararası taşımacılık, eşyanın bir taşıyan tarafından, en az iki taşıma türü kullanılarak bir ülkeden alınarak başka bir ülkede daha önce belirlenmiş bir yerde teslim edilmesini ifade etmektedir.

“ **Rotterdam Kuralları, tekmodlu bir sözleşme veya kapıdan-kapıya taşımacılık için çokmodlu bir sözleşme olarak kullanılabilir-mektedir.** ”

Çokmodlu taşımacılık ile kapıdan-kapıya taşımacılık aynı anlama gelmemektedir. Şöyle ki, çokmodlu taşımacılıkta, tek bir sözleşme, tek bir taşıma belgesi ve eşyayı gönderenden aldığı andan alıcıya teslim ettiği ana kadar sorumlu olan tek bir taşıyanın bulunması gerekmektedir. Taşıyan, taşımanın tamamı veya

bir kısmını başka bir taşıyana yaptırsa dahi, tüm transitten sorumludur. Bu sorumluluk, çokmodlu taşımacılığın en temel özelliğidir.

Kapıdan-kapıya taşımacılık ise, yükleme limanı dışındaki bir yerden varış limanının bulunduğu ülkedeki başka bir yere yapılan taşımayı ifade etmektedir. Yani, çokmodlu taşımacılık minimum 2 farklı türde taşıma türünün bulunmasını gerektirmekte iken, kapıdan-kapıya taşımacılığın farklı türlerde taşıma türü ile yapılması zorunlu değildir. Bununla birlikte, çokmodlu taşımacılık çoğunlukla kapıdan-kapıya taşımacılık olmaktadır.

Rotterdam Kuralları, tekmodlu bir sözleşme veya kapıdan-kapıya taşımacılık için çokmodlu bir sözleşme olarak kullanılabilir-mektedir. Taşıma sözleşmesi sadece deniz taşıması içeriyorsa tekmodlu, deniz taşıması ile birlikte başka bir taşıma türünü de içeriyor ise, çokmodlu taşımacılık söz konusu olmaktadır.

Diğer taraftan, Rotterdam Kurallarının 1'inci maddesinin birinci fıkrasında taşıma sözleşmesinin tanımı yapılmıştır. Buna göre taşıma sözleşmesinin; “Bir taşımacının, navlun ücretinin

ödenmesi karşılığında, bir yerden bir yere yük taşıma işini üstlendiği sözleşme, deniz yoluyla taşımaya ilişkindir ve deniz taşımacılığına ek olarak diğer taşıma türlerini de kapsayabilir.” şeklinde tercüme edilebilecek tanımı incelendiğinde, deniz yolunun zorunlu olduğu, ancak diğer taşıma türlerinin zorunlu olmadığı anlaşılmaktadır.

4.3. Islak Çokmodlu Taşımacılık

Yukarıda da değinildiği üzere, Rotterdam Kurallarının uygulanması için taşıma sözleşmesinin mutlaka deniz yolu taşıması içermesi gerekmektedir. Deniz yolu dışındaki taşıma türünün/ türlerinin, deniz ayağına göre ikincil derecede olması veya deniz taşımasının öncesinde veya sonrasında olmasının bir önemi yoktur.

“Taşıma sözleşmesi” tanımına tekrar dönecek olursak, Sözleşmenin *deniz (sea)* yoluyla yapılan taşımaya ilişkin olduğu belirtilmekte, ancak *su (water)* ifadesine bilinçli olarak yer verilmediği görülmektedir. Böylece, Sözleşmenin uygulanabilmesi için, iç suyolları ile yapılan taşımanın tek başına yeterli olmadığı, iç suyollarının da kapsanabilmesi için, bir deniz yolu taşımasının da bu taşımanın öncesinde veya sonrasında bulunması gerektiği sonucu çıkmaktadır. Önemli olan husus, taşıma sözleşmesinin deniz taşımasını öngörmesidir.

Rotterdam Kuralları, bu açıdan Lahey, Lahey-Visby ve Hamburg Kuralları ile kıyaslandığında, bu sözleşmelere göre bir adım öndedir. Şöyle

“ **Rotterdam Kuralları, tüm deniz yolu taşıması ve diğer taşıma türlerine uygulanabilecek ilk uluslararası sözleşmedir.** ”

ki, Rotterdam Kuralları, tüm deniz yolu taşıması ve diğer taşıma türlerine uygulanabilecek ilk uluslararası sözleşmedir. Ancak Sözleşmeyi gerçek anlamda bir çokmodlu taşımacılık olarak nitelendiremeyiz. Zira taşımanın muhakkak olarak deniz yolu taşıması içermesi gerekliliği vardır. Bununla birlikte, mevcut durumda çokmodlu taşımacılık için uluslararası bir sözleşmenin bulunmadığı dikkate alınır ise, yine de önemli bir aşama olarak değerlendirilebilir.⁴

4.4. Hukuki Çatışmalar

Rotterdam Kuralları, kapsamının geniş olması nedeniyle, diğer mevzuatla (örneğin CMR Sözleşmesi) hukuki çatışmalar çıkma ihtimalini doğurmaktadır. Rotterdam Kurallarında olası çatışmaların ortaya çıkmasını engellemeye yönelik olarak 3 ayrı madde (26, 82 ve 89’uncu maddeler) bulunmaktadır.

Bu maddeler esasen, diğer yasal araçların, hangi durumlarda Rotterdam Kuralları hükümlerinin tamamından veya bir kısmından üstün olacağını belirlemektedir. 89’uncu madde ise, Rotterdam Kurallarına taraf olmayı kabul eden ülkelerin, Lahey, Lahey-Visby ve Hamburg Kurallarını yürürlükten kaldırması gerektiğini öngörmektedir.

⁴ Bu konuda Birleşmiş Milletler tarafından hazırlanan 1980 tarihli “Uluslararası Çokmodlu Eşya Taşımacılığına dair Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods)” yürürlüğe girme şartı olarak aranan yeter sayısına (30) ulaşamadığı için yürürlüğe girmemiştir.

Çatışmaların şu durumlarda ortaya çıkması olası görünmektedir:

- Deniz yolu dışındaki taşımayı düzenleyen ve deniz yolundan önceki veya sonraki taşıma-ya uygulanan bir uluslararası yasal araç,
- Denizyolu dışındaki bir taşıma türünü düzenleyen ancak taşımanın deniz ayağına uygulanan bir sözleşme.

Bu durumlar aşağıda detaylı olarak incelenmiştir.

4.4.1. Denizyolu Dışındaki Taşımayı Düzenleyen ve Deniz Yolundan Önceki veya Sonraki Taşımaya Uygulanan Bir Uluslararası Yasal Araç

Rotterdam Kurallarının 26'ncı maddesi, kayıp, hasar veya teslimatta bir gecikme olması durumunda, sorumluluğa ilişkin hukuki çatışmaların haline ilişkin bir çözüm ortaya koymaktadır.

Sorumluluk ve sorumluluğun sınırına ilişkin çatışmaları ortadan kaldırmak için farklı sorumluluk sistemleri bulunmaktadır. Bunlar *sınırlı ağ sistemi* (limited network system), *yeknesak sistem* (uniform system) ve *tam ağ sistemi* (pure network system)'dir. 26'ncı maddede sınırlı ağ sistemi dikkate alınmıştır.

a) Yeknesak sistem

Yeknesak sistem, taşıyanın sorumluluk süresi içinde olduğu sürece, bir sözleşmedeki sorumluluk rejiminin, kayıp, hasar veya gecikmenin meydana geldiği ana bakılmaksızın uygulanması anlamına gelmektedir. Bu sistem, uygulama açısından yeknesaklık ve açıklık sağlamaktadır. Ayrıca, kargo alıcısının, kayıp, hasar veya gecikmenin ne zaman meydana geldiğini ispat

etme zorunluluğu bulunmaması anlamına gelmektedir.

Bu sistem çokmodlu bir taşımacılığın kullanılması durumunda, kayıp, hasar veya gecikme meydana gelirse, taşıyanın altyüklenicilerle eş olmadığını öngörmektedir. Dolayısıyla, taşıyan açısından sigorta ve dava masraflarının artması söz konusudur.

b) Tam ağ sistemi

Tam ağ sistemi, hasar, kayıp veya gecikmenin meydana geldiği taşıma türünün, tüm taşımada kullanılan tek taşıma türü olarak kabul edildiği ve sorumluluk kurallarının normalde bu taşıma türüne uygulanan kurallar olarak belirlendiği bir sistemdir.

Bu sistemin en önemli avantajı, çokmodlu taşımacılık söz konusu olduğunda taşıyanın, kargo alıcısına karşı sorumlu olduğu tutarın tamamını altyüklenicilere rücu edebilmesidir.

Kargo alıcısı açısından ise bu sistem maliyetleri artırmaktadır. Çünkü kayıp, hasar veya gecikmenin hangi aşamada meydana geldiğini ispat etme yükümlülüğü ona aittir. Dahası, eşyanın mühürlü konteynerler ile taşındığı durumlarda, konteynerler varış noktasında açılacağı için ispat yükü daha da ağırlaşmaktadır.

c) Sınırlı ağ sistemi

Rotterdam Kurallarınca benimsenen ve yeknesak sistem ile tam ağ sistemi arasındaki belli bir derecede yeknesaklık sağlanmaktadır. Buna göre, sadece uluslararası yasal araçların zorunlu hükümleri Rotterdam Kuralları hükümlerinden



önde gelir. Böylece, ulusal mevzuatın Rotterdam Kurallarından üstün tutulması önlenmiş olmaktadır. Ayrıca, ağ sistemi sorumluluk, sorumluluğun sınırı ve zaman aşımı hususları ile sınırlıdır.

Rotterdam Kurallarının 26'ncı maddesinde karşımıza çıkan sınırlı ağ sistemine göre, gemiye yüklenmelerinden hemen önce veya gemiden boşaltılmalarından hemen sonra, eşyanın kaybolması veya hasar görmesi veya teslimatlarında gecikmeye neden olan bir olayın gerçekleşmesi ve bu olayın yerinin tespit edilebilmesi halinde, tekmodlu olan diğer sözleşme hükümleri (örneğin CMR Sözleşmesi) geçerli olacaktır. Rotterdam Kuralları ise, kayıp veya hasarın sorumluluk süresi içinde meydana geldiği diğer tüm durumlar için uygulanacaktır.

Bununla birlikte, eşyanın kademeli olarak kaybolduğu veya hasar gördüğü durumlarda, Rotterdam Kurallarının diğer yasal araçlarla çatışma olasılığı nedeniyle, sorun hala mevcuttur. Bu sorunu da çözmek amacıyla 82'nci madde düzenlenmiştir. Söz konusu maddeye göre, belli şartlar altında, Rotterdam Kuralları hükümlerinin uygulaması dışarıda tutulmakta ve diğer sözleşme hükümleri geçerli olmaktadır.

Sınırlı ağ sistemine ilişkin olarak dikkati çeken bir eksiklik, sadece sorumluluk, sorumluluk sınırı ve zaman aşımı belirlenmekte, ancak bunun dışındaki diğer bazı hususlara (yargılama çevresi, gerekli olan taşıma belgesi vb.) ilişkin açıklama yapılmamaktadır.

“ **Rotterdam Kurallarınca benimsenen ve yeknesak sistem ile tam ağ sistemi arasındaki bir orta yol olan sınırlı ağ sisteminde, belli bir derecede yeknesaklık sağlanmaktadır.** ”

4.4.2. Diğer Taşıma Türleri ile Eşya Taşınmasını Düzenleyen Uluslararası Sözleşmeler

Rotterdam Kurallarının 82'nci maddesi, hava, demir veya karayolu ile taşımayı düzenleyen ve uygulama alanını denizyolu ile yapılan taşımacılığı da kapsayacak şekilde genişletmiş olan ulusla-

rarası sözleşmelere öncelik verilmesini öngörmektedir.

26 ve 82'nci maddeler oluşabilecek hukuki çatışmaların çözümüne ilişkindir. Ancak, bir çatışmanın ortaya çıkması durumunda öncelikle 82'nci maddeye bakılması gerekmektedir. 82'nci maddeye bakıldıktan sonra Rotterdam Kurallarının hala uygulanabilir olduğu görülürse, yukarıda belirtilen sorumluluk rejimlerinden hangisinin uygulanacağını tespit etmek için 26'nci maddeye bakılmalıdır.

4.5. Konteynerleşme

4.5.1 Güvertede Taşınan Konteynerler

Bazı konteynerlerin güvertenin altında taşınması gerekirken (örneğin soğutuculu konteynerler), bazı konteynerlerin güvertede taşınması gerekmektedir. Diğer taraftan, geminin konteyner taşıma kapasitesinin yaklaşık %65'i güvertelerdir.⁵ Ancak, güvertede taşınmanın, konteynerlerin ıslanması veya denize düşmesi gibi dikkate

⁵ UNCITRAL, http://www.uncitral.org/uncitral/en/commission/working_groups/3Transport.html, A/CN.9/510, Erişim: 03 Nisan 2011

alınması gereken önemli riskleri vardır. Gemi triminin⁶, geminin taşıdığı yükten etkilenmesi nedeniyle, konteynerlerin istiflenmesi geminin denize elverişliliği açısından da önemlidir.

Rotterdam Kuralları, güvertede konteyner taşınmasına ifade olarak yer veren ilk uluslararası sözleşmedir. Lahey ve Lahey/Visby Kuralları, hükümlerinin güvertede istiflenen yük için uygulanamayacağını belirlemişken, Hamburg Kurallarında güverte yüküne ilişkin özel bir madde vardır (Madde 9). Ancak bu maddede güvertede taşınan yüke ilişkin hükümler yer almakta iken, güvertede taşınan konteyner ifade olarak yer almamaktadır.

Rotterdam Kurallarının *gemilerdeki güverte yükleri* başlıklı 25'inci maddesinde konuya ilişkin detaylı hükümler yer almaktadır. Söz konusu maddenin birinci fıkrasında;

- (a) Yasa bu şekilde taşımayı gerektiriyorsa,
- (b) Güvertede taşımaya uygun konteynerlerde veya taşıtlarda taşıyorsa ve güverteler özellikle bu konteynerler veya taşıtları taşımaya uygunsa, ya da
- (c) Güvertede taşıma, taşıma sözleşmesine veya söz konusu kullanımlar veya uygulamalara uygunsa,

Gemi güvertesinde yük taşınabileceği hüküm altına alınmaktadır. (b) bendine göre, konteyne-

⁶ Geminin baş ve kış su çekimleri arasındaki farka gemi trimi denilmektedir. Yani, geminin başa veya kıça eğik olması halidir.

“ **Rotterdam Kuralları, güvertede konteyner taşınmasına ifade olarak yer veren ilk uluslararası sözleşmedir.** ”

rin güvertede taşımaya ve güvertelerin de konteyner taşımaya uygun olması halinde konteyner güvertede taşınabilecektir.

25'inci maddenin ikinci fıkrası, güverte yükü için taşıyanın sorumluluğunu düzenlemiştir. Buna göre, Sözleşmenin taşıyanın sorumluluğuyla ilgili hükümleri, güvertede taşınan yüklerin kaybolması, hasar görmesi veya teslimatındaki gecikme için de geçerlidir ancak, taşıyan yüklerin bu maddenin 1/(a) veya 1/(c) bentlerine uygun olarak taşınması durumunda, güvertede taşınmaları sırasında maruz kalabilecekleri özel risklerin neden olduğu mal kaybı, hasarı veya mal teslimatı gecikmesinden sorumlu olmayacaktır.

25'inci maddenin üçüncü fıkrasına göre, birinci fıkrada izin verilen haller dışında yüklerin güvertede taşınması durumunda, taşıyan, yüklerin yalnızca güvertede taşınmaları nedeniyle oluşan kayıp, hasar veya teslimat gecikmelerinden sorumlu olacaktır.

Son olarak, taşıyan ve taşınanın, yüklerin güverte altında taşınacağına karar vermelerine rağmen, yükün güvertede taşınması durumunda ortaya çıkabilecek kayıp, hasar veya gecikmeden taşıyan sorumludur.

4.5.2. Yükün Gözetimi

Sözleşmenin 11'inci maddesine göre, taşıyanın eşyayı varış yerine taşıma ve alıcıya teslim etme görevi vardır. Ancak 15'inci maddeye göre taşıyan, yüklerin insanlara, yüklere veya çevreye



yönelik fiili bir tehlike teşkil edebilecek olması durumunda, söz konusu yükleri teslim almayı veya yüklemeyi reddedebilir veya yüklememe, imha etme veya yükleri zararsız hale getirmek de dâhil olmak üzere, başka önlemler alabilir. Taşıyanın bunun dışındaki sorumlulukları taşıma sözleşmesinin şartları ile Sözleşmenin 13'üncü maddesi ile belirlenir.

13'üncü maddeye göre, taşıyan yükleri gerektiği gibi ve dikkatli bir şekilde teslim alacak, yükleyecek, elleçleyecek, istifleyecek, taşıyacak, muhafaza edecek, boşaltacak ve teslim edecektir. Söz konusu yükümlülüklerden teslim alma ve teslim etme dışındakiler Lahey ve Lahey/Visby Kurallarında da yer almaktadır. İla ve olarak getirilen söz konusu iki hükmün Rotterdam Kurallarında yer almasının nedeni ise, Rotterdam Kuralları ile kapıdan-kapıya taşımacılığın öngörülmüş olmasıdır.

Belirtilen yükümlülükler, eşyanın gemiye yüklenmesinden gemiden boşaltılmasına kadar olan dönem için her zaman geçerlidir. Gemiye yüklemeye başlamadan önce ve gemiden boşaltmadan sonraki dönem için ise taşıma sözleşmesine ve kullanılan taşıma türlerine bağlı olarak uygulanabilir.

Taşıyanın taşıyana karşı yükümlülükleri ise 27'nci maddede düzenlenmiştir. Söz konusu maddenin birinci fıkrasına göre, taşıma sözleşmesinde aksi yönde anlaşmaya varılmadığı sürece, taşıtan yükleri taşınmaya hazır halde teslim edecektir. Her durumda, taşıtan, yükleri, yüklenmeleri, elleçlenmeleri, istiflenmeleri, bağlanmaları ve sabitlenmeleri ve boşaltılmaları da dâhil olmak üzere, planlanan taşımaya dayanabilecek ve kişisel veya maddi hasara neden olmayacak durumda teslim edecektir. Ayrıca

taşıtan, aynı maddenin ikinci fıkrası gereğince, bir sözleşme çerçevesinde üstlendiği herhangi bir yükümlülüğü gerektiği gibi ve dikkatlice yerine getirecektir.

Bununla birlikte, 13'üncü maddenin ikinci fıkrasına göre, eşyanın yüklenmesi, elleçlenmesi, istiflenmesi veya boşaltılması gibi, normalde taşıyan tarafından gerçekleştirilen bazı işlemler, taşıyan ile taşıtanın anlaşması durumunda taşıtan tarafından yapılabilir. Bu durumda taşıtan, bu işlemleri uygun ve dikkatli bir biçimde yerine getirmelidir.

Diğer taraftan 27'nci maddenin üçüncü fıkrası uyarınca, bir konteynerin taşıtan tarafından paketlenmesi veya bir aracın taşıtan tarafından yüklenmesi durumunda, taşıtan konteyner veya aracın içindekiler veya üzerindeki gerektirdiği gibi ve dikkatlice kişisel veya maddi hasar vermelerini önleyecek şekilde istifleyecek, bağlayacak ve sabitleyecektir. Taraflar arasındaki taşıma sözleşmesinde yer alan ve bu yükümlülüğü sınırlandıran herhangi bir koşul geçersizdir.

4.5.3. Konteynerlerin Elverişli Durumda Olması

Sözleşmenin 13'üncü maddesi, tüm taşımacılık boyunca taşıyanın gerekli özeni göstermesini gerektirmektedir. Denizyolu taşımacılığının kendine has özellikleri, deniz yolculuğu boyunca gerekli özenin sağlanabilmesi için ilave hükümleri ortaya çıkarmaktadır. Buna göre, taşıyan deniz seferinin öncesinde, deniz seferinin başlangıcında ve deniz seferi boyunca aşağıdakilere özen gösterecektir:

- a) Gemiye sefere elverişli hale getirme ve sefere elverişli halde tutmak,



- b) Gemiye gereken mürettebat, donanım ve erzakla donatmak ve mürettebat, donanım ve erzakla donatılmış halde tutmak,
- c) Yüklerin içinde taşındığı geminin ambarlarını ve diğer tüm kısımlarını ve taşıyanın tedarik ettiği ve yüklerin içinde veya üzerinde taşındığı konteynerleri teslim alınmaya, taşınmaya ve korunmaya uygun ve güvenilir hale getirmek ve bu halde tutmak,

Yukarıda yer alan (a) ve (b) fıkralarındaki yükümlülükler, Lahey/-Visby Kurallarında da yer almaktadır. (c) fıkrası ise Rotterdam Kuralları ile getirilen yeni bir yükümlülük olup, taşıma sözleşmesi ile sınırlandırılmaz.

4.5.4. Sorumluluk

a) Taşıyanın sorumluluğu

Rotterdam Kuralları, taşıyanın sorumluluğu açısından, daha önceki sözleşmelerle kıyaslandığında bir takım değişiklikler yaparak, taşıyanın sorumluluğunu daha dengeli bir konuma getirmektedir.

Bunlardan en önemlisi, geminin sefere ve taşımaya elverişliliğine ilişkin taşıyanın yükümlülüğünün, Lahey ve Lahey-Visby Kurallarında olduğu gibi, seferin başlamasına kadar olmasından, yolculuğun denizyoluyla yapılan tüm kısmını kapsayacak biçimde genişletilmesidir. Hamburg Kurallarında ise, geminin sefere ve taşımaya elverişli olmasına ilişkin bir hüküm bulunmamaktadır.

Taşıyanın yükümlülüklerine ilişkin olarak Rotterdam Kuralları ile getirilen bir diğer değişiklik, 11'inci madde ile taşıyanın sorumluluğunun açıkça belirlenmiş olmasıdır. Buna göre taşıyan,

Sözleşme hükümlerine tabi olarak ve taşıma sözleşmesinin koşulları uyarınca, yükleri varış yerine taşıyacak ve bunları alıcıya teslim edecektir.

Taşıyan, kayıp, hasar veya gecikmenin nedeninin veya nedenlerinden birinin kendi hatasından kaynaklanmadığını ispat etmesi durumunda, kayıp, hasar veya gecikmeden kaynaklanan sorumluluğun tamamından veya bir kısmından kurtulur.

Rotterdam Kurallarında sorumluluk, Lahey/Lahey -Visby Kuralları ile Hamburg Kurallarının aksine, sadece teslimatın gecikmesi, eşyanın kayba uğraması veya hasar görmesi olarak sınırlandırılmamış, ayrıca taşıyanın yükümlülüklerine ilişkin ihlaller için de sorumluluk öngörülmüştür. Ancak, taşıyanın sorumlu olup olmadığının anlaşılması için, aşağıda belirtilen aşamaların izlenmesi gerekmektedir:

Aşama 1: Alacaklı, kayıp, hasar veya gecikmenin ya da buna neden olan olay ve şartların taşıyanın sorumluluk süresi içinde olduğunu ispatlamalıdır.

Aşama 2: Taşıyan, kusurlu olmadığını iki yolla ortaya koyabilir. Birincisi, kayıp, hasar veya gecikmenin nedeninin veya nedenlerinden birinin kendi hatasına veya kendisinin sorumluluk verdiği herhangi bir kişiye yüklenebilir olmadığını ispat ederse, sorumluluğun tamamından veya bir kısmından kurtulur. İkincisi, kayıp, hasar veya gecikmenin nedeninin, 17'nci maddenin üçüncü fıkrasında sıralanmış olan olay veya şartlardan biri olduğunu ispat edebilir.



Aşama 3: İspat yükü bu kez alacaklıdır ve alacaklı şu 3 yönetime başvurabilir:

- ❖ Taşıyanın dayanak aldığı olaya veya koşula taşıyanın neden olduğunu veya katkı sağladığını ispat edebilir.
- ❖ 17'nci maddenin üçüncü fıkrasında sıralanmış olan olay veya şartlardan birinin kayıp, hasar veya gecikmeye katkı sağladığını ispat edebilir.
- ❖ Geminin yük taşımaya elverişli olmamasının, hasar veya gecikmeye neden olduğunu ispat edebilir.

Aşama 4: Taşıyan, aşama 3'te belirtilen olay veya koşullardan hiçbirinin kayıp, hasar veya gecikmeye neden olmadığını veya kendisinin 14'üncü maddede belirtilen gereken özeni gösterme yükümlülüğüne uygun hareket ettiğini ispat edebilir.

Taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen hükümler oldukça karmaşık görünmektedir. Dahası, sorumluluğun tespit edilmesinde ispat yükünün aşamalı olarak kimde olduğu belirlenmiş olmakla birlikte, bu ispatın nasıl yapılacağına ilişkin bir standardın belirlenmemiş olması, Sözleşmenin amaçlarından biri olan yeknesaklığın sağlanması açısından önemli bir dezavantajdır.

b) Taşıtanın sorumluluğu

Sözleşmenin 30'uncu maddesinin birinci fıkrasına göre, taşıyan maruz kaldığı kayıp veya hasarın, taşıtanın yükümlülüklerini ihlal etmesinden kaynaklandığını ispat ederse, taşıtan kayıp veya hasardan sorumludur.

Bu hükmü, taşıtanın, taşıyanın yüklerle ilgili olan ve başka bir şekilde erişemeyeceği ve

mantık çerçevesinde gerekli olan (reasonably necessary) bilgi, talimat ve belgeleri taşıyana zamanında temin etme yükümlülüğü ile birlikte değerlendirildiğinde, taşıtanın yükümlülüğünün oldukça geniş olduğu görülmektedir. Ayrıca söz konusu maddede geçen mantık çerçevesinde gerekli olan ifadesi, çok geniş olarak yorumlanabilecek bir ifade olması nedeniyle taraflar arasında ihtilaflara yol açabilir.

c) Taşıyanın diğer kişilere ilişkin sorumluluğu

Taşıyan, ayrı bir sözleşme ile, yükümlülüklerinin bazılarını ifa eden taraf/taraflara devredebilmektedir. İfa eden taraf, Sözleşmenin birinci maddesinde tanımlanmıştır. Buna göre; *ifa eden taraf (performing party)*, taşıyanın talebiyle veya taşıyanın gözetimi veya kontrolü altında hareket etmesi ölçüsünde ve bir sözleşme çerçevesinde, taşıyanın yüklerin teslim alınması, yüklenmesi, elleçlenmesi, istiflenmesi, taşınması, gözetimi, boşaltılması ve teslim edilmesi ile ilgili yükümlülüklerinden herhangi birini ifa eden veya ifa etmeyi üstlenen, taşıyan dışındaki bir kişidir.

Denizle ilgili ifa eden taraf (maritime performing party) ise, bir ifa eden tarafın eşyanın yükleme limanına varışı ile boşaltma limanından ayrılışı arasındaki süre boyunca, bir taşıyana ait herhangi bir yükümlülüğü ifa eden veya ifa etmeyi üstlenen kişidir.

Taşıyan, yükümlülüklerini devredebilmekle birlikte, yükümlülüklerinin aşağıdaki kişilerin fiil veya ihmalleri nedeniyle ihlal edilmesinden de sorumludur:

(a) Herhangi bir ifa eden taraf,



- (b) Geminin kaptanı ya da mürettebatı,
 (c) Taşıyanın veya ifa eden tarafın çalışanları,
 (d) Söz konusu kişinin doğrudan veya dolaylı olarak, taşıyanın talebiyle veya taşıyanın gözetimi veya kontrolü altında hareket etmesi ölçüsünde, taşıyanın taşıma sözleşmesi çerçevesindeki yükümlülüklerinden herhangi birini ifa eden veya ifa etmeyi üstlenen başka bir kişi.

Denizle ilgili ifa eden taraf, kayıp, hasar veya teslimattaki gecikmelerden, taşıyan ile birlikte müşterek ve müteselsilen sorumludur.

4.5.5. Sorumluluğun Sınırı

Sözleşmenin 59'uncu maddesinin birinci fıkrasına göre, taşıyanın Sözleşme hükümleri çerçevesindeki yükümlülüklerinin ihlaline ilişkin sorumluluğu, hangisi daha büyükse, *paket* veya *başka bir sevkiyat birimi* başına 875 hesap birimiyle veya iddia veya ihtilaf konusu yüklerin brüt ağırlığı başına 3 hesap birimi ile sınırlıdır. Aynı maddenin ikinci fıkrasına göre, eşyanın, eşyayı bir arada tutmak için kullanılan konteyner, palet veya benzeri bir taşıma tertibatı içinde/üzerinde taşınması ya da bir araç içinde/üzerinde taşınması durumunda, bu tür bir taşıma tertibatı veya araç içinde/üzerinde *paketlenmiş halde* olan ve taşıma sözleşmesinin detaylarında *belirtilen* paketler veya sevkiyat birimleri, paket veya sevkiyat birimi olarak kabul edilir.

Bu madde esas olarak Lahey/-Visby Kuralları ile Hamburg Kurallarına dayanmaktadır, ancak bu sözleşmelerden kaynaklanan sorunlar giderilmiş değildir. Bu sorunlar şöyle sıralanabilir:

- a) Sözleşmede *paket* veya *sevkiyat birimi* ifadeleri tanımlanmamıştır.

- b) *Paketlenmiş haldeki* ifadesinin tam olarak ne anlama geldiği anlaşılmamaktadır.
 c) *Belirtilen* ifadesinden tam olarak ne kast edildiği anlaşılmamaktadır.

Taşıtan açısından sorumluluk sınırına bakıldığı zaman, taşıtanın sorumluluk sınırını sınırlandıramadığını görüyoruz. Ancak taşıtan, 30'uncu maddenin ikinci fıkrası uyarınca, kayıp veya hasar kendi hatasından kaynaklanmadığı zaman sorumluluktan kurtulur.

4.5.6. Konteynerde Taşınan Eşyaya İlişkin Bilgi

Eşyanın taşınması için taşıyana tesliminde, taşıtanın taşıyandan bir taşıma belgesi ve elektronik taşıma kaydını talep etme hakkı vardır. Bu belge veya kayıt yüke ilişkin bilgiler içerir. Sözleşmenin 40'inci maddesine göre, taşıyan, taşıtan tarafından sağlanan bilgilerin doğru olup olmadığını değerlendirme hakkına sahiptir. Taşıtan yapacağı değerlendirme sonunda, eşyaya ilişkin bilgilerin doğruluğunu üstlenmediğini belirtebilir.

4.6. Elektronik Taşıma Kaydı

Yeni teknolojiler sayesinde yeni elektronik iletişim yolları da artmakta, bu da ticari hayatta bazı kolaylıklar olarak karşımıza çıkmaktadır (örneğin işlemlerin daha kısa zaman gerektirecek şekilde yapılması gibi). Uluslararası denizyolu taşımacılığını düzenleyen mevcut sözleşmelerin en yenisinin 1978 yılında yürürlüğe girdiği düşünülürse (Hamburg Kuralları), bu sözleşmelerde elektronik işlemlere ilişkin hüküm olmamasına şaşırılmamak gerekir.

Elektronik ticari kayıtlara ilişkin düzenlemeler Rotterdam Kuralları Bölüm 3'te (8-10'uncu maddeler) yer almaktadır. Ayrıca, tanımların yer aldığı 1'inci maddede de "elektronik iletişim" ve "elektronik taşıma kaydı" tanımlarına yer verilmiştir.

Elektronik iletişim, "elektronik, optik, dijital veya benzeri araçlarla üretilen, gönderilen, alınan veya depolanan ve bunun sonucunda daha sonra başvurulmak üzere kullanılabilir şekilde erişilebilir hale gelen bilgiler" olarak tanımlanmıştır.

Elektronik taşıma kaydı, bir taşıyanın bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde, elektronik iletişim yoluyla düzenlediği bir veya birden fazla mesajdaki, taşıyan tarafından düzenlenmesiyle aynı anda veya düzenlenmesinden sonra mantıksal olarak elektronik taşıma kaydı ile ek formunda bağlantılı olan veya elektronik taşıma kaydı ile başka bir şekilde bağlantısı bulunan ve dolayısıyla elektronik taşıma kaydının bir parçası haline gelen bilgileri de kapsayan,

(a) Taşıyanın veya ifa eden tarafın bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde yükleri aldığı belgeleyen ve,

(b) Bir taşıma sözleşmesini belgeleyen veya içeren,

bilgiler anlamına gelir.

Ciro edilebilir elektronik taşıma kaydı, "emrine" veya "ciro edilebilir" ibareleriyle ya da kaydın tabi olduğu yasanın öngördüğü uygun başka bir ibareyle yüklerin taşıyanın emrine veya alıcının emrine gönderildiğini gösteren ve açıkça "ciro edilebilir değildir" veya "ciro edilemez" ibaresi içermeyen bir elektronik taşıma kaydı olarak

tanımlanmıştır. *Ciro edilemez elektronik taşıma kaydı* ise, ciro edilebilir olmayan bir elektronik taşıma kaydını ifade eder.

Sözleşmenin 8'inci maddesinde elektronik taşıma kayıtlarının kullanımı ve geçerliliği belirlenmiştir. Bir elektronik taşıma kaydının düzenlenmesi ve ardından da kullanımının, taşıyanın ve taşıyanın izniyle gerçekleşmesi şartıyla, bu Sözleşme çerçevesinde bir taşıma belgesinde bulunması gereken herhangi bir şey, bir elektronik taşıma kaydına kaydedilebilir ve bir elektronik taşıma kaydının düzenlenmesi, kontrolü veya devri, bir taşıma belgesinin düzenlenmesi, kontrolü veya devriyle aynı etkiye sahiptir. Buna fonksiyonel eşdeğerlilik de denilmektedir.

Fonksiyonel eşdeğerlilik, özellikle şu üç hususta kendini göstermektedir. *Birincisi*, taraflar arasındaki her türlü yazılı iletişim, elektronik iletişim yoluyla da yapılabilir. *İkincisi*, elektronik taşıma kaydı, kâğıt ortamındaki belgeler gibi, taşıyanın eşyayı teslim aldığı ve dolayısıyla bir taşıma sözleşmesinin bulunduğu bir kanıt teşkil eder. *Üçüncüsü* de, elektronik imza gerekliliğidir. Bir belgenin yasal ve geçerli olabilmesi için bir imza gerekir.

Diğer taraftan, Sözleşmenin 38'inci maddesinde bir elektronik taşıma kaydının, taşıyanın veya onun adına hareket eden kişinin elektronik imzasını içereceği, bu elektronik imzanın, imzalayanın elektronik taşıma kaydı ile olan bağlantısını tanımlayacağı ve taşıyanın elektronik taşıma kaydı yetkisini belirteceği hüküm altına alınmış, ancak elektronik imzanın nasıl yapılacağına ilişkin bir detay verilmemiştir. Dahası, Sözleşmede hangi ürünlerin elektronik taşıma kaydı oluşturma için kullanılacağı belir-



lenmemiştir. Sözleşmede sadece, ciro edilebilir elektronik taşıma kayıtlarının kullanımına ilişkin olarak, tarafların mutabık kalması gereken temel hususlar listelenmiştir.⁷

4.7. İdare Eden Taraf ve Hakları

Daha önceki sözleşmelerde, idare eden taraf (*controlling party*), idare eden tarafın hakları ve hakların devri kavramlarına yer verilmediği görülmektedir. Rotterdam Kurallarına göre idare hakkı, yalnızca idare eden taraf tarafından icra edilebilir, taşıyanın sorumluluğu boyunca devam eder ve aşağıdakilerle sınırlıdır:

- (a) Yüklerle ilgili olarak, taşıma sözleşmesinden sapma teşkil etmeyen talimatlar verme veya talimatları değiştirme hakkı,
- (b) Planlanan ara limanlarda veya kara taşıması söz konusu ise, yol üzerindeki herhangi bir yerde yükleri teslim alma hakkı,
- (c) Alıcıyı, idare tarafı da dâhil olmak üzere başka bir kişiyle değiştirme hakkı.

Belirtilen bu haklar, elektronik taşıma kayıtlarının sağlanması açısından önemlidir. Ayrıca bu haklar, finansal kuruluşların eşya üzerinde sahip olabileceği teminatın geçerliliğinin tespitinde kolaylık sağlayacaktır. Örneğin, eşya ile ilgili olarak taşıyana talimatlar verme hakkı, taşıma devam ederken, eşya sahibinin eşyayı bir başkasına devredebilmesine izin vermektedir.

4.8. Dava Açma Süresi

Lahey/-Visby Kurallarında, yükün alacaklısının, taşıyanın herhangi bir eylemine karşı dava açma süresi 1 yıl, Hamburg Kurallarında ise

2 yıl olarak belirlenmişti. Rotterdam Kuralları bu konuda Hamburg Kurallarını takip ederek, dava açma süresini 2 yıl olarak belirlemiştir. Bu durumda yükün alacaklısı, iddialarını ispat etmek için 2 yıllık bir süreye sahiptir.

4.9. Yargı Çevresi ve Tahkim

Taşıyan ve taşıtan anlaşarak, bir ihtilaf ortaya çıkması durumunda başvurulacak mahkemeyi belirleyebilirler.⁸ Yetkili mahkeme belirlenmemiş ise, aşağıdaki yerlerden herhangi birinin yerleşik bulunduğu bir yargı çevresindeki bir yetkili mahkemede dava açılabilir:

- (i) Taşıyanın ikametgâhı,
- (ii) Taşıma sözleşmesinde karara bağlanan teslim alma yeri,
- (iii) Taşıma sözleşmesinde karara bağlanan teslimat yeri,
- (iv) Yüklerin gemiye ilk yüklendiği liman veya yüklerin gemiden en son boşaltıldığı liman.

Taşıyan ve taşıtan ayrıca, ihtilafların tahkime intikal ettirilmesine de karar verebilirler. Bu durumda da yetkili makam anlaşarak belirlenebilmektedir.⁹

Burada dikkat edilmesi gereken bir diğer husus ise, Rotterdam Kurallarının yargı çevresi ve tahkim yerinin belirlenmesine ilişkin hükümlerinin bir Taraf Devlet için bağlayıcı olabilmesi için, bunun söz konusu devlet tarafından beyan edilmesi gerekliliğidir.¹⁰

⁷ Rotterdam Kuralları madde 9.

⁸ Rotterdam Kuralları, Kısım 14.

⁹ Rotterdam Kuralları, Kısım 15.

¹⁰ Rotterdam Kuralları, Madde 74 ve 78.



Bu durumda, söz konusu hükümler sadece talep eden ülkeler için bağlayıcı hale gelecektir. Belirtilen husus, denizyolu taşımacılığına ilişkin uluslararası yeknesak bir belge olma amacındaki Rotterdam Kuralları açısından bir dezavantaj olarak görünmektedir.

4.10. Yürürlüğe Giriş

Sözleşmenin yürürlüğe girebilmesi için 20 ülke tarafından imzalanması ve ülke içi onay sürecinin tamamlanarak tevdi makamı olan Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine tevdi edilmesi gerekmektedir. Sözleşme, 20'nci ülkenin onayına ilişkin belgenin tevdi edilmesinden sonraki 1 yıllık süreyi takip eden ayın ilk günü yürürlüğe girecektir.¹¹

Şu ana kadar 24 ülke Sözleşmeyi imzalamasına rağmen sadece İspanya ülke içi onay sürecini tamamlamış durumdadır. Geri kalan 23 ülkeden 19 tanesinin onay sürecini tamamlayarak onaya ilişkin belgelerinin Birleşmiş Milletler Genel Sekreterine tevdi etmesinin ardından yürürlüğe giriş süreci başlayacaktır.

Öte yandan, Almanya, Japonya ve Çin gibi dünya ticaretinde önemli yeri olan ülkelerde Sözleşmenin imzalanıp imzalanmamasına yönelik tartışmalar devam etmektedir. Unutulmamalıdır ki, Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden daha önemli olan husus, uluslararası deniz yolu taşımacılığı hukukunda yeknesaklığın sağlanması açısından, ticarete önemli yeri olan ülkelere de Sözleşmenin kabul görmesidir. Zira, Sözleşmenin yürürlüğe girmemesi halinde ABD, Çin ve Avrupa Birliği'nin kendi bölgesel anlaşmalarını yürürlüğe sokması beklenmektedir.

5. ÜLKEMİZDEKİ TEPKİLER VE GENEL DEĞERLENDİRME

Rotterdam Kuralları, imzaya açıldığı günden itibaren ülkemiz deniz çevrelerinde tartışılmakta ve ülkemiz tarafından imzalanması halinde denizcilik sektörüne olası etkileri üzerine çeşitli görüşler dile getirilmektedir.

Ülkemizde, deniz ticaretini, deniz ticaret filosu ve gemi sanayini teşvik edici tedbirleri almak, denizcilik endüstrisinin, deniz ve iç sular potansiyelinin geliştirilmesini ve işletilmesini sağlamak ile görevlendirilmiş olan Denizcilik Müsteşarlığı, Rotterdam Kurallarının resmi çevirisi ile birlikte ülke görüşü ve politikasını oluşturma çalışmalarına devam etmektedir.

Denizcilikle ilgili olarak kamu kurumu niteliğinde bir meslek kuruluşu olan Deniz Ticaret Odasının Hukuk Müşaviri Prof. Dr. Fehmi Ülgener, limandan limana taşımalar kadar, içinde deniz safhası barındıran ve çokmodlu olarak tanımlanan kapıdan-kapıya taşımaları da kapsayacak modern bir sözleşme olan Rotterdam Kurallarının, özellikle armatörler (gemi sahipleri) için büyük önem taşıdığı görüşündedir. Rotterdam Kurallarının ana konu olarak taşıyanın sorumluluğunu ortaya koyduğunu ifade eden Ülgener, ülkemiz Rotterdam Kurallarını kabul etmese bile, bu konunun armatörlerimizin karşısına sürekli olarak çıkacağını düşünmektedir. Ayrıca taşıyan ile taşıtan arasındaki sorumluluk ilişkisinin önceki sözleşmelere oranla daha dengeli olarak ortaya konulduğu kanısındadır.¹²

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretkenleri Derneği (UTİKAD), taşıyanların sorum-

¹¹ Rotterdam Kuralları, Madde 94.

¹² <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=5051> (Erişim tarihi: 02.04.2011)



luluklarını arttırması, genel olarak bakıldığında çok karmaşık olması nedeniyle işlemlere ilave masraflar getireceği ve yanlış anlama ve yorumlara yol açacağı gerekçesiyle Rotterdam Kurallarını Türkiye'nin imzalamaması gerektiği görüşündedir.¹³

Gemi sigortacıları ise, Rotterdam Kurallarının bazı fazladan masraflar getirebileceğini söylemekle birlikte, tek bir sorumluluk rejiminin tazminat ödemelerini hızlandıracağını ve uzun vadede tazminat talebi masraflarını azaltacağı görüşünü dile getirmektedir.¹⁴

Bu görüşler birlikte değerlendirildiğinde, özellikle taşıyan ile taşıtan arasındaki sorumluluk ilişkisinin önceki sözleşmelere oranla daha dengeli olarak ortaya konulduğu da dikkate alınır, mezkur sözleşme, ülke olarak dünya denizyolu taşımacılığında aldığımız payın arttırılmasında yasal bir dayanak teşkil edecektir.

Her ne kadar Rotterdam Kuralları tam olarak çokmodlu taşımacılığa ilişkin olmasa da, içinde deniz ayağı bulunan ve birden fazla taşıma türü içeren işlemleri (*denizyolu artı-maritime plus*) kapsam altına alması nedeniyle, bir anlamda çokmodlu taşımacılık sözleşmesi olarak da düşünülebilir.

Öte yandan, Rotterdam Kurallarının yürürlüğe girmemesi durumunda, dünya ticaretinde önemli yeri bulunan ülkelerin veya birliklerin (ABD, AB, Çin vb.) kendi bölgelerini kapsayan ve kendi ülkelerinin menfaatlerini gözeterek sözleşmeleri hazırlayarak yürürlüğe sokması

muhtemel görünmektedir. Bunun sonucunda, uluslararası denizyolu taşımacılığını düzenleyen hükümlerin yeknesak hale getirilmesi imkânsız hale gelecektir.

Netice itibarıyla, yukarıda özetlenen sebeplerle, Türkiye'nin Rotterdam Kurallarını imzalamasının ve ardından iç onay sürecinin tamamlanarak bu Sözleşmeye taraf olunmasının, ülke menfaatleri açısından yararlı olacağı düşünülmektedir. Ülkemizin Sözleşmeye taraf olması durumunda, Türk Ticaret Kanunu'nda birçok değişikliğin yapılması da gündeme gelecektir.

KAYNAKÇA:

BOZTEPE, Hamit; "Denizyolu Taşımacılığında Gümrük İşlemleri ve Rotterdam Kuralları", Uzmanlık Tezi, Gümrük Müsteşarlığı, Ankara, 2011

DEMİRÇİVİ MİNELİLER, Zeynep; "Denizyoluyla Taşımada Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk", Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Cilt:9, Özel Sayı, 2007

LANNAN, Kate; "Overview of The Convention The UNCITRAL Perspective, CMI Yearbook 2009

TETLEY, William; "A Summary of General Criticisms of the UNCITRAL Convention, (<http://www.uncitral.org/uncitral/en/index.html>)

NEELS, P.L.L.M.; "The Rotterdam Rules and modern transport practices – a succesful marriage", (<http://www.rotterdamrules.com/en/press-and-publications/>)

UTİKAD; Rotterdam Kuralları ve Freight Forwarder'lar Üzerindeki Etkileri

İnternet Sayfaları

<http://www.denizhaber.com/>

<http://www.denizticaretodasi.org/>

<http://www.rotterdamrules.com/en/>

<http://www.uncitral.org/>

<http://www.utikad.org.tr/>



¹³ <http://www.utikad.org.tr/db/files/ROTTERDAMKURALLARI.pdf> (Erişim tarihi: 02.04.2011)

¹⁴ <http://www.denizhaber.com/HABER/18799/1/rotterdam-kurallari.html> (Erişim tarihi: 02.04.2011).



RİSK ANALİZİ PENCERESİNDEN TEKSTİL EŞYASINA BAKIŞ



Hüseyin YAVUZ

Muayene Memuru
hyavuz@gumruk.gov.tr

Milli ekonomisini sağlam temellere oturtmuş, kayıt dışılığı ve iç denetimi kontrol altına almış, ticari koruma duvarlarına ihtiyaç duymayan ülkelerin gümrük idareleri, insan kaçakçılığı, silah kaçakçılığı, narkotik ve terörle mücadele üzerinde yoğunlaşırken, ticaret politikası önlemlerinin (kota, gözetim, ek mali yükümlülük vb. gibi) hala etkin bir şekilde uygulandığı özellikle gelişme yolunda olan ülkelerde tarife uygulamaları önemli bir yere sahiptir.

15.09.2011 tarih ve 28055 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 2011/10 sayılı İthalatta Korunma Önlemlerine İlişkin Tebliğ ile yapılan araştırmalar ışığında, 1 dolarlık bir ithalatın yurt içinde en azından 3 dolarlık bir etki yarattığı, 2010 yılında

yaklaşık 12 milyar dolarlık tekstil ve konfeksiyon ithalatının yapıldığı, bu ithalatın yurt içindeki etkisinin yaklaşık 40 milyar dolar olduğu, diğer bir ifadeyle büyüme oranının çok üzerinde gerçekleşen ithalatın yerli üretim üzerindeki olumsuz etkisinin, ithalat miktarının üç katı büyüklüğünde olduğu ortaya çıkmıştır.

Sonuç olarak, soruşturma konusu eşyanın ithalatının özellikle son dönemde ani ve önemli oranda arttığı; bu artışın yerli üreticinin ekonomik göstergelerinde bozulmalara neden olduğu, ithalat artışı ve gerçekleşme koşulları ile yerli üreticinin ciddi zarar ve ciddi zarar tehdidi ile karşı karşıya kalması arasında kuvvetli bir nedensellik ilişkisinin olduğunun anlaşıldı-



ğı ve buna bağlı olarak, 15.09.2011 tarih ve 28055 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 2011/2203 sayılı İthalat Rejimi Kararına Ek Karar ile tekstil ithalatında, mezkur Karar eki tablolarda yer alan ve A.TR dolaşım belgesi eşliğinde ithal edilen Avrupa Birliği ve Türk menşeli olmayan eşyadan "Diğer Ülkeler" sütununda belirtilen oran üzerinden ilave gümrük vergisi getirildiği görülmektedir.

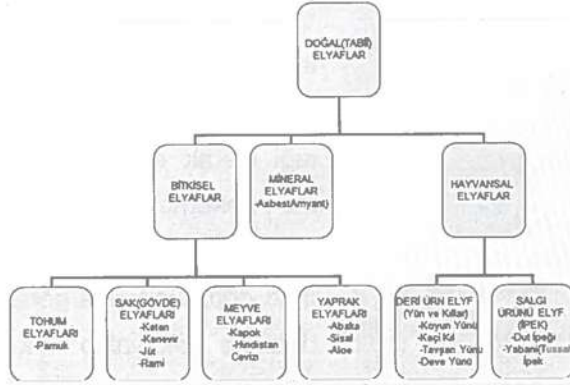
Ülke ekonomimizin üretim ve ihracat kalemlerinin en temel ayaklarından biri olan tekstil sektöründeki bu yoğun ticaret politikası önlemleri ve vergi yükü, ithal ve ihraç aşamasındaki suistimalleri artırmakta ve kârlılığa bağlı olarak gerek sığınak GTİP'e kaçma, gerek menşe saptırması ve gerekse farklı tarife pozisyonları ve eksik miktar beyanıyla, önlemleri ve vergi yükünü etkisiz kılma çabalarını artırmakta ve haksız kazanca sebebiyet vermektedir. Bu haksız kazanç eğilimi, risk analizleri çerçevesinde seçiciliği ve gümrük çalışanlarının işlerini hayli zorlaştırmaktadır. Tekstil eşyasının teknik olarak özellik arz etmesi ve tarife tespitindeki zorluklarda göz önünde bulundurulduğunda özellikle, önleme tabi tarife pozisyonlarının, önleme tabi olmayan pozis-

“ **Tekstil sektöründeki bu yoğun ticaret politikası önlemleri ve vergi yükü, ithal ve ihraç aşamasındaki suistimalleri artırmakta ve kârlılığa bağlı olarak gerek sığınak GTİP'e kaçma, gerek menşe saptırması ve gerekse farklı tarife pozisyonları ve eksik miktar beyanıyla, önlemleri ve vergi yükünü etkisiz kılma çabalarını artırmakta ve haksız kazanca sebebiyet vermektedir.** ”

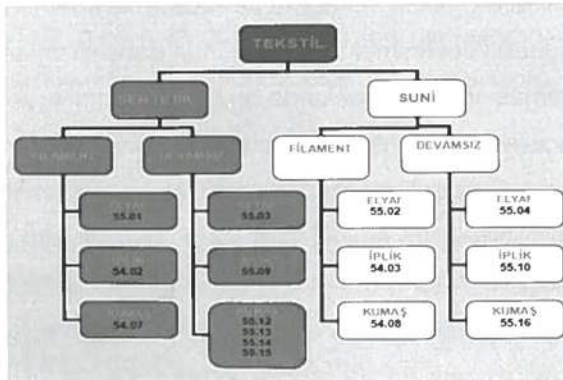
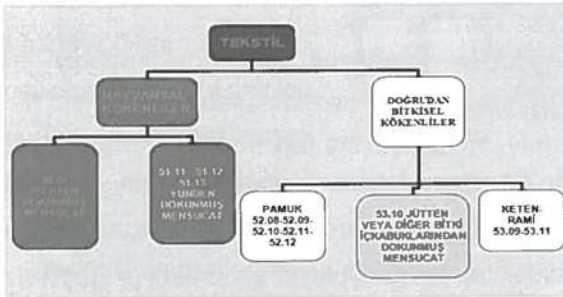
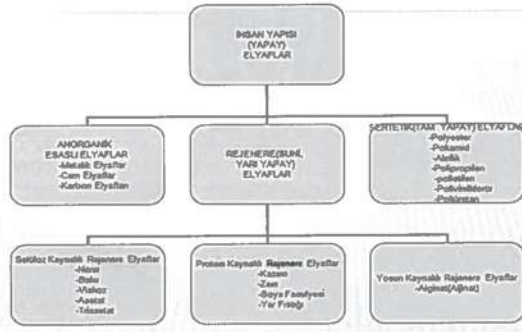
yonlara rahatlıkla kaydırılması mümkün bulunmaktadır. Görünüş itibarıyla aynı eşya gibi görünen tekstil eşyası tarife tekniği olarak elyafın cinsine, dokumanın şekline, elyafların karışımlarına ve fiziki görünümüne göre, birbirine çok yakın farklı tarife pozisyonlarında sınıflandırılmaktadır. Bu sınıflandırmalar yapılırken de iyi bir tekstil bilgisine sahip olmak ve değişik test ve tanı yöntemleri kullanmak zorunludur. İşte tarife sınıflandırmasında bilinmesi zorunlu olan test ve tanı yöntemlerinin karmaşıklığı, ticaret politikası önlemlerinden kaçan kötü niyetli kişi ya

da firmaların işlerini kolaylaştırmakta, özellikle sarı hatta işlem gören beyannameler açısından tarife saptırması yoluyla bu önlemler geçersiz kılınarak haksız rekabete ve hazine kayıplarına sebebiyet verilmektedir. Konunun daha iyi anlaşılması ve konu hakkında ön bir bilgi edinilmesi açısından, menşe saptırması ve eksik miktar beyanlarına ilişkin değerlendirmeler daha sonraki yazımızda ele alınacak olup, şimdilik konu sadece belge kontrolüne dayalı, tarife tekniği ile risk analizi penceresinden şekiller yardımıyla irdelenmiştir.

DOĞAL (TABİİ) ELYAFLARIN SINIFLANDIRILMASI



İNSAN YAPISI(YAPAY) ELYAFLARIN SINIFLANDIRILMASI



Yandaki tablolardan da anlaşılacağı üzere, 54.02 tarife pozisyonunda sınıflandırılan sentetik filament bir iplikten 54.07 tarife pozisyonunda sınıflandırılan sentetik filament kumaşı üretebilirsiniz. 54.02 tarife pozisyonunda sınıflandırılan sentetik filament iplikten (karışımlar hariç) asla 54.08 tarife pozisyonunda sınıflandırılan suni filament ya da 55.12 tarife pozisyonunda sınıflandırılan devamsız sentetik kumaşı üretemezsiniz. Örneğin, dahilde işleme kapsamında 54.03 tarife pozisyonunda sınıflandırılan suni filament iplikten yapılan bir ithalatın, ihracat kumaşının 54.08 tarife pozisyonunda sınıflandırılan suni filament kumaş olması beklenir. Karışımlar hariç, asla 55.16 tarife pozisyonunda sınıflandırılan suni devamsız ya da 54.07 tarife pozisyonunda sınıflandırılan filament sentetik kumaşın üretimi beklenemez.

Yukarıda tarife pozisyonu seviyesinde yaptığımız analizi bir adım öteye yani tarife alt pozisyonu seviyesine taşıdığımızda, 5402.33 tarife alt pozisyonunda sınıflandırılan poliester tekstüre iplikten dokunan bir kumaşı, karışımlar hariç, 5407.61 tarife alt pozisyonunda değil de, 5407.51, 5407.52, 5407.53, 5407.54 tarife alt pozisyonlarından durumlarına göre herhangi birisinde sınıflandırmamız gerekir. Yani tekstüre olmayan düz bir iplikten tekstüre kumaş üretemeyeceğiniz gibi, tekstüre bir iplikten de düz kumaş üretemezsiniz.

Dahilde işleme kapsamında ihracını taahhüt ettiğiniz 6203.12.00.00.00 GTİP'te sınıflandırılan sentetik liflerden erkekler ve erkek çocuklar için takım elbise üretiyorsanız, filament ve devamsız kuralı çerçevesinde, elyaf ithal ediyorsanız 55.01 veya 55.03, iplik ithal ediyorsanız 54.02 veya 55.09, kumaş ithal ediyorsanız



54.07 veya 55.12, 55.13, 55.14, 55.15 tarife pozisyonlarından ithalinizin gerçekleşmesi beklenir. Risk analizleri çerçevesinde yukarıdaki tabloyu çapraz sorguladığımızda bu tür örnekleri çoğaltmamız mümkündür.

TEKSTİL ÜRÜNLERİNİN TÜRLERİNE GÖRE TGTC'DE SINIFLANDIRILMASI

A- HAYVANSAL KÖKENLİ MENSUCATLAR

50.07 (İpekten dokunmuş mensucat)

51.11- 51.12- 51.13 (Yünden dokunmuş mensucat)

B- DOĞRUDAN BİTKİSEL KÖKENLİ MENSUCATLAR

PAMUK (52)- KETEN- RAMİ ve DİĞER BİTKİSEL LİFLERDEN DOKUNMUŞ MENSUCAT

52.08 (m² 200 gr.dan az) → % 85 DEN FAZLA PAMUK İÇERENLER

52.09 (m² 200 gr.dan fazla) → % 85 DEN FAZLA PAMUK İÇERENLER

52.10 (m² 200 gr.dan az) → SENTETİK VEYA SUNİ LİFLERLE KARIŞIK, % 85 DEN AZ PAMUK İÇERENLER

52.11 (m² 200 gr.dan fazla) → SENTETİK VEYA SUNİ LİFLERLE KARIŞIK, % 85 DEN AZ PAMUK İÇERENLER

52.12 (Diğer pamuklu mensucat)

Alt ayrımları:

m² ağırlığı 200 gr. mı geçip geçmemesine göre Pamuk devamsız olduğundan devamlı devamsız ayrımı yapılmamaktadır.

53.09 (Ketenden Dokunmuş Mensucat)

53.10 (Jütten veya diğer bitki iç kabuklarından dokunmuş mensucat)

53.11 [Bitkisel liflerden dokunmuş mensucat (Rami ve diğerleri)]

C-SENTETİK VE SUNİ KÖKENLİ MENSUCAT

SENTETİK: Poliamidler, poliesterler, poliüretanlar ve polivinil türevleri gibi, organik monomerlerin polimerazasyonu ile elde edilen organik polimerlerin devamsız lifleri ve filamentleri anlaşılır.

SUNİ: Viskoz ipeği, selüloz asetat, kupro veya alijinatlar gibi tabii organik monomerlerin (selüloz, kazein, protein veya yosun gibi) kimyasal transformasyonları yoluyla elde edilen organik polimerin devamsız lifleri ve filamentleri anlaşılır.

Tarife dilinde sentetik ve suni iplik ve bunlardan mamul mensucat devamlı veya devamsız olmak üzere iki ana başlık altında işlenmektedir.

1- SENTETİK

1.1. DEVAMSIZ

55.03 tarife pozisyonunda sınıflandırılan Elyafdan



55.09 tarife pozisyonunda sınıflandırılan ipliği, bu iplikten de;



55.12 [Sentetik devamsız liflerden dokunmuş mensucat (ağırlık itibarıyla %85 veya daha fazla sentetik devamsız lif içerenler)]

55.13 [Sentetik devamsız liflerden dokunmuş mensucat (ağırlık itibariyle % 85'den az, m² ağırlığı 170 gr'ı geçmeyen esas itibariyle veya sadece pamukla karışık sentetik devamsız lif içerenler)]

55.14 [Sentetik devamsız liflerden dokunmuş mensucat (ağırlık itibariyle % 85'den az, m² ağırlığı 170 gr'ı geçen esas itibariyle veya sadece pamukla karışık sentetik devamsız lif içerenler)]

55.15 (Sentetik devamsız liflerden diğer dokunmuş mensucat) tarife pozisyonlarında sınıflandırılan kumaş elde edilmektedir.

1.2 DEVAMLI (FİLAMENT)

55.01 tarife pozisyonunda sınıflandırılan Elyafdan



54.02 tarife pozisyonunda sınıflandırılan ipliği, bu iplikten de;



54.07 [Sentetik filament ipliklerinden dokunmuş mensucat (54. 04 pozisyonundaki maddelerden elde edilen dokunmuş mensucat dahil) tarife pozisyonunda sınıflandırılan kumaş elde edilmektedir.]

2-SUNİ

2.1 DEVAMSIZ

55.04 tarife pozisyonunda sınıflandırılan Elyafdan



55.10 tarife pozisyonunda sınıflandırılan ipliği, bu iplikten de;

55.16 (Suni devamsız liflerden dokunmuş mensucat) tarife pozisyonunda sınıflandırılan kumaş elde edilmektedir.

2.2 DEVAMLI (FİLAMENT)

55.02 tarife pozisyonunda sınıflandırılan Elyafdan



54.03 tarife pozisyonunda sınıflandırılan ipliği, bu iplikten de;



54.08 [Suni filament ipliklerinden dokunmuş mensucat (54.05 Pozisyonundaki maddelerden elde edilen dokunmuş mensucat dahil) tarife pozisyonunda sınıflandırılan kumaş elde edilmektedir.]

ÖZELLİKLE SARI HATTA İŞLEM GÖREN BEYANNAMELERE AİT TİCARİ TEKSTİL FATURALARININ NASIL OKUNACAĞINA DAİR BAZI İPUÇLARI

Örnek:1

GREY COTTON COMBED/SPANDEX 97/3 PERCENT 96/72 40/40+40DEN 71"

52.08 – 52.09

- 97/3 = %97'si pamuk (52) % 3 elastik
- 96/72= 96 Çözümlü sıklığı inç olarak 2,54'e bölümlüğümüzde kumaşın 1 cm'deki iplik sayısını verir. $96/2.54=37.7$ (Çözümlü sıklığı)
- 72 Atkı sıklığı inç ("") olarak 2,54'e bölümlüğümüzde kumaşın 1 cm deki iplik sayısı. $72/2.54=28.3$ (Atkı sıklığı)
- 40/40 Çözümlü ve atkı'nın ne numarası
- +40 Den = içindeki elastanın denye no



- 71"= 71 inç 2,54 ile çarpıldığında kumaşın cm olarak enini verir

Örnek: 2

100% POLYESTER TEXTURED YARN DTY 150D/48F

- Textured yarn =54.02
- %100 Polyester = 5402.33
- Denye / 9 = teks
- 150D/9 =16,66 (6,7 teksi geçen) yani
- 5402.33.00.20.00 Gtip
- 20Dr /1f= 20/9=2,22 (6,7 teksi geçmeyen),
- 5402.33.00.10.00 Gtip
- Dty, pty veya p-dty gibi ifadelerle gösterilir.

Örnek: 3

100 PCT POLYESTER TWISTED YARN 68DEN/24F SEMİ DULL 800 TPM 'Z' TWISTED RAW WHITE

- 800 Tpm = 800 turlu (1 metredeki tur sayısı), 100 pct polyester 5402.52 Gtip
- 68Den/9 =7.5 (6.7 Teksi geçenler)
- 5402.52.00.20.00 Gtip (52 alt pozisyon 50 turdan fazla tek kat olduğunu, 46 alt pozisyon kısmen çekimli tek kat 50 turdan az, 47 alt pozisyon tek kat 50 turdan az olduğunu)
- 'Z' = z bükümlü
- Raw = ham (boyasız, işlem görmemiş)

Örnek:4

100%POLYESTER SPUN YARN

- Ne 30/1 devamsız lif ve polyester
- 55.09
- 30/1 = 1 Tek katlı olduğunu gösterir yani
- 5509.21.00.00.00 Gtip (21 alt pozisyonu tek kat olduğunu gösterir)

- 24/2, 60S/2 = 2 çift kat olduğunu gösterir
- 5509.22.00.00.00 Gtip (22 alt pozisyonu çok katlı olduğunu gösterir)

Örnek:5

VİSCOSE YARN

- Textile Viscose Filament Yarn
- Dtex 133/30 133/10=13,3 Teks (6,7 Teksi Geçenlerden), 133*0.9=119.7 Denye, 119.7/9=13.3 Teks
- 54.03
- 100%Viscose Spun Yarn 28/2
- 5510.12

Örnek:6

RAYON, VISCOSE (SUNİ)

- %100 Rayon georgette 120d x 120d (filament) 74x61 63" airjet tpm 1600
- 5408.21 (Ağırlık itibariyle %85 veya daha fazla sunu filament içerdiği için), (%85 den az olanlar 5408.31 De)
- Rayon crinkle ,viscose rayon ne 30's/ne 24's 1350 tpm 68 x 44 69"
- 5516.11(Ham), mamul 5516.14 De

Örnek:7

VISCOSE(RAYON) FABRİC 5516.11

100 PCT RAYON GREY FABRİC 30X24 91X68 63"

- 30X24= Ne NUMARASI (devamsız)
- 91= ÇÖZGÜ 91/2.54=35.82 ÇÖZGÜ SIKLIĞI
- 68= ATKI 68/2.54= 26.77 ATKI SIKLIĞI
- 63" (İNÇ)*2.54= 160CM EN

Örnek:8

%100 Cotton Grey Fabric (pamuklu ham kumaş)= 52

64" *2,54 = 162,56 cm (en) = 1.625 metre

1.625 mt * 98.764 mt = 160.550 m²

11.970kg /160.150 m² = 0.07455 m²* 1000
=74.556m²/gr

(m² ağırlığı 200 gramı geçmediği için 52.08 de, geçse idi 52.09 sınıflandırılacaktı)

90/88 =90/2.54= 35,43 (çözgü sıklığı)

88/2.54= 34,64 (atki sıklığı)

Örnek: 9

**65/35 PCT POLY/COTTON COMBET
GREIGE (Boyanmamış)**

**WOVEN FABRIC NE45/NE45 (devamsız iplik
numaralandırma sistemi)**

88X64 63" NET WEIGHT: 13.481 Kg

%65 polyester dokuma kumaş= 55'nci fasıl,
(eğer iplik numaralandırma sistemi filament olsaydı 54'üncü fasıl olurdu)

63" *2,54 = 160,02 cm (en) = 1.02 metre

1.02 mt * 96.291 mt = 98.216 m²

13.481 kg /98.216m² = 0.137 m²* 1000 =
137m²/gr

(m² ağırlığı 170 gr mı geçmediği için 55.13 de,
geçse idi 55.14 sınıflandırılacaktı.)

**Boyanmadığı için 5513.11
sınıflandırılmaktadır.**

KAYNAKÇA:

1. SEYİDOĞLU, HALİL: Ekonomik Terimler Ansiklopedik Sözlük, Güzem Yayınevi, Ankara, 1992.
2. YAVUZ, Hüseyin: Risk Yönetimi Ders Notu, Gümrük Müsteşarlığı Eğitim Dairesi Başkanlığı, Ankara 2009.
3. www.ceterisparibus.com.tr 01/09/2011
4. www.gumruk.gov.tr/tr-TR/anasayfa/mustFaaliyet/Faaliyetler/ 15/12/2009
5. www.seslisozluk.com 09/09/2011
6. U.S. Customs and Border Protection, TEXAS/ELPASO, Eğitim Sunumları, 2007.
7. EU Twinning Project, NCTS, İtalian Milan Regional Directorate For Customs (Perla Lomberdia), "Risk Analysis" Eğitim Sunumları, 2009.
8. TADOC (Turkish İnternational Academy Against Drugs and Organized Crime), Bilgisayar Destekli Eğitim Modülleri, 2009.
9. EU Twinning Project, NCTS, İtalian Roma, "Risk Analysis" Eğitim Sunumları, 2010.
10. YAVUZ, Hüseyin: TGTC'de Tekstil Eşyasının Sınıflandırılması Ders Notu, 2011. 

MEDYA OKURYAZARLIĞI



Gülten UÇAN | Ege Üni. İletişim Fak. Doktora Öğr.
gultenisici@hotmail.com

Günümüzde iletişim alanında yapılan çalışmalar medyanın toplum ve toplumsal kurumlar üzerindeki etkisinin *değiştirici* değil, *pekiştirici* yönde olduğunu göstermektedir. Medya, bireylerin içinde yaşadıkları topluma uyum sağlamasını, kendilerini sosyal dünya ile ilişkili olarak tanımasını ve toplumsal kabulleri içselleştirmelerini sağlar. Bu açıdan bakıldığında medya, toplumsal düzenin

“ *Medya, bireylerin içinde yaşadıkları topluma uyum sağlamasını, kendilerini sosyal dünya ile ilişkili olarak tanımasını ve toplumsal kabulleri içselleştirmelerini sağlar.* ”

-varolan bütün eşitsizlikleri ile birlikte- yeni nesillere aktarılmasında önemli bir araçtır; ait olduğu toplumu yansıtırken aynı zamanda geleceğe de taşır.

Demokrasi ve Medya

Medya -amacı bu olmasa da- toplumlar için “merkezi bir eğitici”dir. Günlük yaşam anlatıları ve kültürel pratikler içinde harmanlanmış haberler, popüler kültür ürünleri ve diğer bütün bilgi

aktarım biçimleri ile medya, modern toplumların “doğru” ve “yanlış”larını üyelerine aktarmasına aracılık eder. Demokrasinin sağlıklı işlemesi için egemen olanı sorgulayan, “direnen” ve çözüm üretebilen vatandaşlık bilinci medya yardımı ile yaratılabilir. İletişim biliminin temel sorunsalı medyanın söz konusu potansiyelinin kamu yararına ve demokrasi lehine nasıl kullanılacağıdır.

Medya kurumlarının holdingler bünyesinde birer iş kolu haline gelmesi ve artan ticari kaygılarla başlayan tekelleşme süreci kamusal çıkarları gözetemeyen yayıncılık anlayışının yitirilmesine neden olmuştur. Kâr güdüsü ile hareket eden şirket yapısı ile pazar dinamiklerine tabi olan medya kurumlarının vatandaşın “bir oy”luk demokratik hakkını doğru kullanması için üretim yapması imkansız hale gelmiştir. Medya vatandaşa değil, maalesef tüketiciye hitap etmektedir. Ticari medya sistemini demokrasiye uyumlu bir eğitim aracı haline getirme ya da her düşüncenin ifade edilebildiği demokratik medya kurumları yaratma yolları üzerinde ise pratiğe aktarılacak düzeyde bir uzlaşma sağlanamamıştır.

Çözüm Arayışları

Mevcut durumda medyayı demokratikleştirmeye çalışmak yerine bireyleri medyaya karşı eğiterek bilinçlendirmek ve egemen anlatılara karşı direnmeyi öğretmek daha uygulanabilir bir seçenek gibi gözükmektedir.

“**Ülkemiz ABD’den sonra dünyada en çok televizyon izlenen ikinci ülke durumundadır. Türkiye’de televizyon izleme süresi ortalama 3-5 saat aralığındadır.**”



Ülkemiz ABD’den sonra dünyada en çok televizyon izlenen ikinci ülke durumundadır. Türkiye’de televizyon izleme süresi ortalama 3-5 saat aralığındadır; insanlar günlerinin altıda birini bütün bir yılın ise yaklaşık %19’unu televizyon izleyerek geçirmektedirler. Bu süreye internet kullanımı, bilgisayar oyunları vd. medya ürünleri de dahil edildiğinde bu sığ bilgi bombardımanına maruz kalınan süre artmaktadır.

Buna rağmen insanlar çoğu zaman medya ürünlerinden etkilendiklerini reddetme eğilimindedir. İzledikleri ya da maruz kaldıkları medya içeriğini eleştirel ve mümkün olan en doğru şekilde algıladıkları inancındadırlar. Bu nedenle medya karşısında daha savunmasızdırlar. Oysaki medya kurumsal varoluşu itibarıyla kültürel, ekonomik, politik ve teknolojik açıdan egemen olana tabidir. Medya üretim sürecini doğrudan etkileyen bu yapı çoğu zaman izleyiciler tarafından göz ardı edilir.

İletişim alanında yapılan çalışmalar medyanın izleyiciler üzerindeki etkisinin “bir şırıngadan zihinlere zerkedilir gibi” tek yönlü bir bilgi aktarımı olmadığı konusunda hemfikirlerdir. Söz konusu olan çok yönlü ve karşılıklı bir etkileşim sürecidir. İzleyiciler kendilerine sunulan medya içeriğini ve ürününü farklı şekillerde yorumlama ve içerdiği mesaja/mesajlara direnme, hatta karşıt anlamlar üretme fırsatları bulabilir. Medya metinleri de çoğu zaman tek bir mesaj vermekten ziyade farklı fikirlerin çatıştığı çok yönlü

söylemsel alanlar yaratırlar. Ancak yine de ana akım medyada egemen olan ve sayesinde toplumsal birliğin ve sürekliliğin sağlandığı egemen bir anlatı yapısı vardır. Bu yapı kendisine direneni “marjinal” olarak etiketleyerek “öteki”leştirir; toplumsal ayrılıkları pekiştirir.

“ **Popüler kültür reklam endüstrisinin yakıtıdır. Reklamcılar kâr güdüsü ile hareket eden medyayı hitap etmek istediği tüketici kitlesine yönlendirir.** ”

rını giysiler, kitaplar, aksesuarlar olarak satın alarak tüketirler.

Popüler kültür reklam endüstrisinin yakıtıdır. Reklamcılar kâr güdüsü ile hareket eden medyayı hitap etmek istediği tüketici kitlesine yönlendirir. Reklamcıların talepleri doğrultusunda “kazların en çok toplandığı yere

ateş eden” içeriği hazırlamak medyanın asli görevi haline gelmiştir. Reklam aralarına sıkışmış medya içeriği ve baskın popüler kültürel üretim sonucunda bireyler, çocukluk döneminden itibaren demokratik birer vatandaş değil tüketici olmayı öğrenmektedirler.

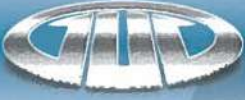
Popüler kültürel ürünler bir diğer medya ürünü olan “haber” ile kıyaslandığında daha masumdur. Çünkü izleyiciler popüler kültürel ürünlerin medya profesyonelleri tarafından üretildiğine haberlerin ise olgular, olaylar ve kişiler hakkındaki “gerçek”lerin temsili olduğuna inanır. Oysaki “haber” de popüler kültürel ürünler gibi medya profesyonelleri ve haber üretim sürecinin dinamikleri tarafından (medya tekelleri, egemen yayın politikası, kurumun ekonomi-politiği vb.) üretilir. Haberin bu niteliğinin göz ardı edilmesi vatandaş bilinci oluşturmak adına onu popüler kültürel ürünlerden daha tehlikeli kılmaktadır.

Medya Eğitimi

Yapılan araştırmalar göstermektedir ki yetişkinler ve gençler medya ürünlerini eleştirel okuyabilme becerisini zaman içerisinde kaza-



1900’lerin başından itibaren popüler kültür olarak adlandırılan ve büyük ölçüde medya tarafından pompalanan ürünlere karşı her ülkede yükselen güçlü bir tepki vardır. Buna rağmen çoğunlukla çocuklar ve gençler, kısmen de yetişkinler popüler kültürel ürünleri sosyalleşme yollarından biri olarak kullanırlar. Çocuklar bir yandan kendileri için üretilen medya ürünleri aracılığıyla toplumda genel kabul gören aile, dostluk, düşmanlık, cinsiyet vb. rolleri öğrenirken, diğer yandan pazarda bu rollerin metala-



nırlar. Çocuklar ise karşılaştıkları andan itibaren her tür medya içeriğinden olumlu ya da olumsuz yönde etkilenirler. Dolayısıyla öncelikle çocukların medyadan doğru biçimde yararlanmayı öğrenmeleri gerekir. “Medya Okuryazarlığı” dersinin ilköğretim müfredatına alınması bu yaklaşımın bir sonucudur.

ABD’de 1932’de başlayan ve Avrupa’da ise 70’lerden itibaren yayılan ve pek çok ülkede zorunlu ders olarak verilmeye başlanan medya eğitimi, ülkemizde ilköğretim 6,7 ve 8. sınıflara seçmeli ders olarak verilmeye başlanmıştır.

Medya eğitiminin öncelikli amacı bireylerde seçkin birer tüketici değil, seçkin birer vatandaş olmaları gerektiği bilincini yaratmaktır. Medyanın üretim süreci dinamikleri hakkında eleştirel ekonomi-politik bir bakış açısı kazanmak medya okuryazarı olmanın ilk adımıdır. Sadece haber ve yorumları değerlendirirken medyanın egemen olanın sesi olduğu gerçeğini bilerek değil, aynı zamanda popüler kültürel ürünler ya da internet oyunları gibi farklı medya ürünleri satın alırken de eleştirel bakma becerisi kazandırmak amaçlanır.

Medya ve eğitim, sosyal eşitsizliğin kalıcı hale gelmesini ya da engellenmesini sağlayacak anahtar kurumlardır. Eleştirel medya eğitimi karşılaştığı bu konuda karşı karşıya kaldığı en kritik sorun

““ **Medya eğitiminin öncelikli amacı bireylerde seçkin birer tüketici değil, seçkin birer vatandaş olmaları gerektiği bilincini yaratmaktır.** ””

zihinlerinde sosyal olarak inşa edilmiş “demokratik medya” algısının düzeltilmesidir. Medya eğitimi öncelikle medya anlatılarının doğallığını bozmayı bu yolla demokrasi lehine alternatif düşünce ve davranış biçimleri geliştirmeye odaklanmıştır. Eğitim yeni neslin medya

metinlerini ve popüler kültürü eleştirel bir bakış açısı ile analiz edebilmesini aynı zamanda internet ya da bilgisayar oyunları gibi medya ürünlerinin tüketimine direnmelerini ya da onlardan “doğru” yararlanabilmelerini sağlayacaktır.

Medya demokratik olmasa da bir eğitim aracıdır ve çocuklarımızın medyayı kullanmayı bilen birer vatandaş olarak yetişmeleri için “medya eğitimi” almaları gerekir. Bilinçli tüketici ve ülke sorunlarına duyarlı bilinçli vatandaşın ortak özelliği medya okuryazarı olmalarıdır. Ana akım medyanın “doğru” dediklerini sorgulama, sunduğu yeni ürünlere karşı eleştirel tavır alabilme ve gerekiyorsa karşı çıkıp değişiklik talep edebilme

becerisine sahip vatandaşlar demokratik sistemlerin yegane kuruluş yolu olarak görünmektedir. Medyasız bir dünya hayal bile edemediğimiz günümüzde tek çıkar yol şüphecilik gibi gözükmektedir.

““ **Bilinçli tüketici ve ülke sorunlarına duyarlı bilinçli vatandaşın ortak özelliği medya okuryazarı olmalarıdır.** ””

DIŞ TİCARET İSTATİSTİKLERİNE GENEL BAKIŞ DÖNEM: OCAK-TEMMUZ 2011



Hakan DALÇIK | Gümrük ve Ticaret Uzmanı
hakand@gumruk.gov.tr

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ile TÜİK tarafından üretilip müştereken açıklanan Dış Ticaret İstatistiklerine ilişkin olarak Ocak-Temmuz 2011 dönemine ait 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 ihracatın Mart ayında ciddi bir artış gösterdiği, sonraki 2 ay gerileme eğilimine girdiği ancak Haziran ve Temmuz aylarında yeniden artış eğiliminde olduğu görülmektedir.

Tablo 1: Aylık İhracat Rakamları

İHRACAT		İSTATİSTİKİ KİYMET	AYLIK YÜZDE DEĞİŞİM
		(FOB \$)	
YIL	AY		
2011	1	9.549.196.143	.
	2	10.061.150.551	5,4
	3	11.814.439.051	17,4
	4	11.871.971.262	0,5
	5	10.941.755.172	-7,8
	6	11.359.070.502	3,8
	7	11.874.656.372	4,5

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı-TÜİK

Tablo 2: Aylık İthalat Rakamları

İHRACAT		İSTATİSTİKİ KIYMET	AYLIK YÜZDE DEĞİŞİM
		(CIF \$)	
YIL	AY		
2011	1	16.903.309.249	.
	2	17.519.432.261	3,6
	3	21.638.338.585	23,5
	4	20.951.811.553	-3,2
	5	21.030.214.925	0,4
	6	21.585.473.303	2,6
	7	20.888.631.328	-3,2

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı-TÜİK

Tablo 2’de yer alan aylık ithalat rakamları incelendiğinde ise yine bir önceki aya göre ithalatın da Mart ayında ciddi bir artış gösterdiği, bunun yanında Nisan ve Temmuz aylarında bir önceki aya göre negatif artış eğiliminde olduğu 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: İhracatta İlk Dört Başmüdürlük

İHRACAT	BEYANNAME SAYISI		İSTATİSTİKİ KIYMET	
	Yüzdesi	Toplam	Yüzdesi	Toplam
BAŞMÜDÜRLÜK ADI				
İSTANBUL GÜMRÜK VE MUHAFAZA BAŞMÜDÜRLÜĞÜ	55	806.490	38	29.456.949.157
İZMİR GÜMRÜK VE MUHAFAZA BAŞMÜDÜRLÜĞÜ	14	199.958	16	12.514.381.361
İZMİT GÜMRÜK VE MUHAFAZA BAŞMÜDÜRLÜĞÜ	5	72.829	13	9.710.329.047
BURSA GÜMRÜK VE MUHAFAZA BAŞMÜDÜRLÜĞÜ	7	105.573	12	9.207.712.341

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı-TÜİK

**Tablo 4:** İthalatta İlk Dört Başmüdürlük

İTHALAT	BEYANNAME SAYISI		İSTATİSTİKİ KIYMET	
	Yüzdesi	Toplam	Yüzdesi	Toplam
BAŞMÜDÜRLÜK ADI				
İSTANBUL GÜMRÜK VE MUHAFAZA BAŞMÜDÜRLÜĞÜ	64	804.870	34	47.969.263.190
İZMİR GÜMRÜK VE MUHAFAZA BAŞMÜDÜRLÜĞÜ	9	113.289	28	28.519.682.277
İZMİR GÜMRÜK VE MUHAFAZA BAŞMÜDÜRLÜĞÜ	9	109.711	13	17.984.313.777
BURSA GÜMRÜK VE MUHAFAZA BAŞMÜDÜRLÜĞÜ	7	83.158	8	11.101.098.917

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı-TÜİK

Tablo 3 ve 4 incelendiğinde ithalat ve ihracatta gerek istatistikî kıymet gerekse beyanname sayısı itibarıyla İstanbul Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü ilk sırada yer almaktadır. İhracatta istatistikî kıymet açısından İstanbul'u sırasıyla İzmir, İzmit ve Bursa Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlükleri, ithalatta ise İzmit, İzmir ve Bursa Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlükleri 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 yer almaktadır. İthalatta birinci sırayı % 9.8'lik bir oranla Almanya almış, ihracatta ise ticaret yaptığımız ülkeler sıralamasının en üstünde yer alan ülke yine % 10.6 ile Almanya olmuştur.

Tablo 5: İhracatta Ticaret Yapılan İlk Beş Ülke

İHRACAT	İSTATİSTİKİ KIYMET (FOB \$)	YÜZDESİ
ÜLKE ADI		
ALMANYA	8.175.819.955	10,6
İTALYA	5.067.676.026	6,5
İNGİLTERE	4.600.427.792	5,9
IRAK	4.348.247.559	5,6
FRANSA	4.078.502.390	5,3

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı-TÜİK

Tablo 6: İthalatta Ticaret Yapılan İlk Beş Ülke

İHRACAT	İSTATİSTİKİ KIYMET (CIF \$)	YÜZDESİ
ÜLKE ADI		
ALMANYA	13.796.131.855	9,8
RUSYA FEDERASYONU	12.944.120.912	9,2
ÇİN	12.766.598.677	9,1
ABD	9.767.954.423	7,0
İTALYA	8.197.129.182	5,8

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı-TÜİK



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

Buna göre, ihracatta en yüksek ihracat kalemi % 12.3 ile 87. fasıl olan motorlu kara taşıtları, motosikletler, bisikletler ve bunların aksesuar ve parçaları olmuştur. Bu faslı sırasıyla 72, 84, 61 ve 85. fasıllar izlemiştir. İthalatta ise en yüksek fasıl % 21.1 ile mineral yakıtlar ve yağlar olmuş ve bu faslı 84, 72, 87 ve 85.fasıllar izlemiştir.

Faaliyet (ISIC Rev3) bazında istatistiklerin yer aldığı Tablo 9’a göre ihracat ve ithalatta ilk sırayı % 93.8 ve % 77.0 ile imalat almaktadır. İhracatta imalatı % 3.5 ile tarım ve ormancılık, % 2.0 ile madencilik ve taşocakçılığı izlemektedir. İthalatta ise % 14.5 ile madencilik ve taşocakçılığı 2.sırada yer almakta, bunu % 4.3 ile toptan ve perakende ticaret, % 4.2 ile ise tarım ve ormancılık izlemektedir.

Tablo 7: İhracatta İlk Beş Fasıl
İHRACAT

FASIL VE AÇIKLAMASI	İSTATİSTİKİ KIYMET (FOB \$)	
	Toplam	Yüzdesi
87- MOTORLU KARA TAŞITLARI, TRAKTÖRLER, BİSİKLETLER	9.495.240.879	12,3
72- DEMİR VE ÇELİK	6.627.711.736	8,6
84- NÜKLEER REAKTÖRLER, KAZANLAR, MAKİNALAR, MEKANİK CİHAZLAR	6.599.862.694	8,5
61- ÖRME GİYİM EŞYASI VE AKSESUARI	5.095.859.669	6,6
85- ELEKTRİKLİ MAKİNA VE CİHAZLAR VE BUNLARIN AKSAM VE PARÇALARI	4.688.436.975	6,1

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı-TÜİK

Tablo 8: İthalatta İlk Beş Fasıl
İTHALAT

FASIL VE AÇIKLAMASI	İSTATİSTİKİ KIYMET (CIF \$)	
	Toplam	Yüzdesi
27- MİNERAL YAKITLAR VE YAĞLAR	29.581.219.176	21,1
84- NÜKLEER REAKTÖRLER, KAZANLAR, MAKİNALAR, MEKANİK CİHAZLAR	16.200.531.149	11,5
72- DEMİR VE ÇELİK	11.649.186.715	8,3
87- MOTORLU KARA TAŞITLARI, TRAKTÖRLER, BİSİKLETLER	10.205.443.719	7,3
85- ELEKTRİKLİ MAKİNA VE CİHAZLAR VE BUNLARIN AKSAM VE PARÇALARI	9.667.350.212	6,9

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı-TÜİK



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

İhracatta, hammadde (ara malları) %50.5 ile ilk sırada, %38.4 ile tüketim malları ikinci, %10.8

ile yatırım (sermaye) malları üçüncü sırada yer almaktadır. İthalatta da yine hammadde (ara malları) %71.4 ile ilk sırada yer almakla birlikte ikinci sırayı %15.6 ile yatırım (sermaye) malları almakta ve bunu % 12.7 ile tüketim malları izlemektedir.

Tablo 9: Faaliyet (ISIC Rev3) Bazında istatistikler

FAALİYET ADI	İHRACAT		İTHALAT	
	İSTATİSTİKİ KIYMET (FOB \$)	Yüzdesi	İSTATİSTİKİ KIYMET (CIF \$)	Yüzdesi
Balıkçılık	107.285.970	0,1	28.503.262	0,0
Diğer Sosyal Toplumsal ve Kişisel Hizmet	2.460.578	0,0	30.908.539	0,0
Elektrik, Gaz ve Su	24.294.384	0,0	21.037.693	0,0
Gayrimenkul, Kiralama ve İş Faaliyetleri	298.180	0,0	3.534.641	0,0
İmalat	72.647.144.226	93,8	108.204.771.302	77,0
Madencilik ve Taşocakçılığı	1.555.966.079	2,0	20.408.715.155	14,5
Tarım ve Ormancılık	2.745.624.327	3,5	5.843.601.778	4,2
Toptan ve Perakende Ticaret	389.165.309	0,5	5.976.138.834	4,3

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı-TÜİK

Tablo 10: GEGS Bazında istatistikler

FAALİYET ADI	İHRACAT		İTHALAT	
	İSTATİSTİKİ KIYMET (FOB \$)	Yüzdesi	İSTATİSTİKİ KIYMET (CIF \$)	Yüzdesi
Diğerleri	278.304.381	0,4	491.683.332	0,3
Hammadde (aramaları)	39.104.098.313	50,5	100.328.860.746	71,4
Tüketim malları	29.756.485.955	38,4	17.830.342.623	12,7
Yatırım (sermaye) malları	8.333.350.404	10,8	21.866.324.503	15,6

Kaynak: Gümrük ve Ticaret Bakanlığı-TÜİK





GÜNCEL MEVZUAT DEĞİŞİKLİKLERİ

Güvenli elektronik imza taşıyan ve gümrük beyannamesi ile ekinde aranan belgelerin tamamen elektronik ortamda gönderilmesine olanak tanıyan bir sistem olan kağıtsız beyanname uygulamasına hazırlık olarak 2011 yılı Ocak ayı itibarıyla bazı gümrük idarelerimizde pilot uygulama başlatılmış, bu uygulama sürecinde Bakanlığımıza yapılan başvurulardan, ihracat kredi taahhütlerinin takibi ve benzer durumlarda beyanname çıktısına ihtiyaç duyulduğu görülmüştür.

Bu itibarla, Gümrük Yönetmeliğinin 415'inci maddesinde düzenlenen "Talep halinde ihracat beyannamesinin onaylı fotokopileri ihracatçıya verilir" hükmü çerçevesinde, kağıtsız beyan-

name uygulamasının devam ettiği gümrük idarelerinde yükümlüler tarafından talep edilmesi halinde kapanmış ihracat beyannamesinin onaylı bir örneğinin verilmesinde aşağıdaki işlem sırası takip edilir.

- Yükümlü tarafından beyannamenin mükellef nüshasının çıktısı alınır.
- Yükümlü tarafından ibraz edilen beyanname nüshasının sistemdeki elektronik beyanname ile uyumlu olduğu ilgili memurca tespit edilir ve beyanname nüshasının seri numarası BİLGE Sistemindeki ilgili ekrandan söz konusu ihracat beyannamesi tescil numarası ile çağrılmak suretiyle kaydedilir.



- Beyanname nüshasının sağ üst köşesinde yer alan “A-SEVK/İHRACAT GÜMRÜK İDARESİ” alanı ilgili memurca mühürlenerek imzalanır ve beyanname örneği yükümlüye iade edilir. Bu şekilde sadece tek bir beyanname nüshası düzenlenir, başkaca herhangi bir nüsha düzenlenmez.

Bu sistem sayesinde yükümlüler ile olan işlemlerinde beyanname çıktısına ihtiyaç duyan ilgili kurum ve kuruluşlar da Gümrük ve Ticaret Bakanlığı web sayfasında bulunan sorgu ekranından, tescil numarasını girerek beyanname nüshasının doğruluğunu kontrol edebilirler.

28/01/2010 tarihli ve 27476 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan, 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 düzenleyen 1 Seri No’lu Gümrük Genel Tebliğinin bazı maddeleri 20/07/2011 tarihli ve 28000 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Gümrük Genel Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ ile değiştirilmiş ve bazı maddelere yeni fıkralar eklenmiştir.

Tebliğin “Gönderilerin Beyanı”na ilişkin 10’uncu maddesine, “Karar’ın 126’ncı maddesi kapsamında miktarı brüt 150 kilogramı ve değeri 7500 Avro’yu geçmeyen ihracat rejimine konu eşyanın beyanı bu Tebliğ hükümleri çerçevesinde operatör tarafından yapılır” hükmü eklenmiştir.

Yine aynı Tebliğin “Gönderilerin Kontrol ve Muayenesi” başlıklı 11’inci maddesinin ikinci fıkrasına “Beyandan sonra kırmızı hatta sevk edilen gönderiler dışındaki tüm gönderiler x-ray kontrolünden geçirilir. X-ray kontrolünde şüphelenilen bir durum olması halinde gönderi açılarak muayene edilir. Muayene memuru sarı hatta işlem gören eşyanın muayenesini gerekli görür ise Gümrük Yönetmeliğinin 183’üncü maddesinin ikinci fıkrasında belirtilen işleme gerek kalmaksızın muayene yapabilir.” ifadesi eklenmiştir.

Tebliğin 14’üncü maddesinde düzenlenen “Gümrük Müdürlüğüne Alınacak Tedbirler” ile ilgili kısma “Eşyanın alıcısına teslimini takip eden 3 iş günü içerisinde teslim tarihi ve alıcının TC Kimlik numarası/Vergi numarası gümrük idaresine elektronik ortamda iletilir.” hükmü eklenerek ise kaçakçılığın önüne geçmek hedeflenmiştir.

04/11/2011 tarihli ve 28105 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren bir diğer Tebliğ ise Elektronik Gümrük İşlemleri Acil Durum Tebliği’dir. Bu Tebliğ’in amacı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı bilgisayar sistemlerinde ortaya çıkabilecek yerel veya merkezi arıza hallerinde gümrük işlemlerinin aksatılmaksızın yürütülmesine ilişkin usul ve esasları belirlemektir.

Hazırlayan: Seda SALMAN

Gümrük ve Ticaret Uz. Yrd.
sedasalman@gumruk.gov.tr



Sayın Yetkili,

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

Derginin içeriğini, alanında önde gelen Gümrük ve Ticaret Uzmanlarının kaleme aldığı Gümrük ve Ticaret konularıyla ilgili makaleler oluşturmakla beraber zaman zaman Bakanlığımızda 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.

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

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.

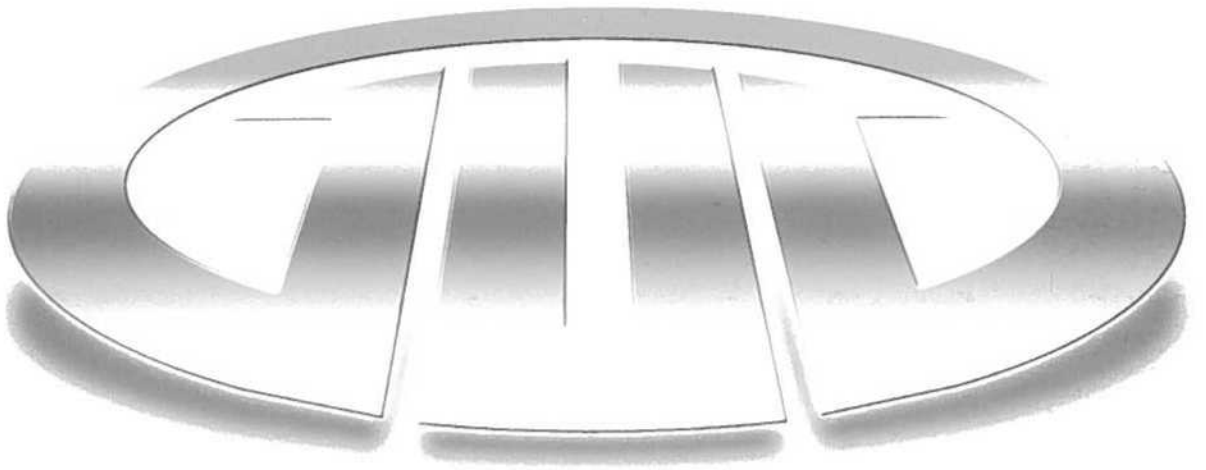
İlginiz için teşekkür eder, iyi çalışmalar dileriz.

E. Bilgehan DAĞKIRAN
Gümrük ve Ticaret Uzmanı
Tel: 0312 306 83 41
edagkiran@gumruk.gov.tr

Emine Sultan ÇAPAR
Gümrük ve Ticaret Uzmanı
Tel: 0312 306 83 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/>





Ünsped Gümrük Müşavirliği ve Lojistik Hizmetler A.Ş.

Mahmutbey Mahallesi Küçük Halkalı Caddesi Altuğ Sokak No:3 Bağcılar / İSTANBUL / TÜRKİYE T : (0212) 410 99 99 F : (0212) 410 23 67 www.ugl.com.tr info@ugl.com.tr