

**HAVA TAŞIMACILIĞI'NDA  
GÜMRÜK İŞLEMLERİ**

(Yüksek Lisans Tezi)

Ayla YAZICI /

Eskişehir, 1994

T.C. ANADOLU ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

# HAVA TAŞIMACILIĞI'NDA GÜMRÜK İŞLEMLERİ

(Yüksek Lisans Tezi)

Ayla YAZICI

Tez Danışmanı:  
Prof.Dr.Osman ZILLIOĞLU

Eskişehir - 1994

Anadolu Üniversitesi  
Merkez Kütüphane

## ÖZET

Ülkemizde artan üretim ve tüketim ve buna bağlı olarak artan ithalat ve ihracat, yük taşımacılığı sektörünü ön plana çıkarmıştır.

Taşımacılık sektörü içinde Havayolu Taşımacılığı daha hızlı bir şekilde gelişmekte olan ve teknolojik ilerlemeden en çok etkilenen bir taşıma sistemidir.

Son yıllarda hava yolu ile kargo taşımacılığında büyük artış olmasına rağmen, bu yolla taşımacılığın maliyetleri arttırması gibi nedenlerle hava taşımacılığına olan talep istenilen seviyeye ulaşamamıştır. Bunun bir başka nedeni de hava taşımacılığında halen eskilerden kalma ve deniz taşımacılığından uyarlanan Gümrük Kanununun uygulanıyor olmasıdır. Bu da havayolu ile yük taşımacılığını yavaşlatmaktadır.

## **ABSTRACT**

Increasing production and consumption and as a result of this, increasing export and import levels has rendered great importance to the transportation sector.

Because of faster technological improvements, air transportation is also the most effected system within the transportation sector.

Although there has been a great growth in air cargo transportation, because of the high costs, the demand to this system has not been able to reach the desired level. Another reason for this is the application of the customs laws adapted from the old marine-transport laws. This makes the growth in air transport to be slow.

## İÇİNDEKİLER

	Sayfa No
KISALTMALAR.....	VII
GİRİŞ.....	1

### Birinci Bölüm

## HAVA ULAŞTIRMASI VE GÜMRÜK POLİTİKASI

I. HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI.....	3
A- TANIM VE KAPSAM.....	3
B- TÜRKİYE'DE HAVAYOLU TAŞIMACILIĞININ TARİHSEL GELİŞİMİ.....	5
II. HAVA ULAŞTIRMASI SEKTÖRÜNDE YER ALAN KURULUŞLAR.....	7
A- HAVACILIK KURUMLARI.....	7
a) Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü.....	7

b) Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü.....	8
c) Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaat Genel Müdürlüğü.....	8
d) Başbakanlık Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü.....	9
B- İKRAM VE YER HİZMETLERİ KURULUŞLARI.....	10
a) Uçak Servisi Anonim Şirketi.....	10
b) Havaalanları Yer Hizmetleri Anonim Şirketi (HAVAŞ).....	11
c) Çelebi Hava Servisi Anonim Şirketi.....	11
C- HAVAYOLU TAŞIMA ŞİRKETLERİ.....	11
D- EĞİTİM KURUMLARI.....	13
II. HAVA TAŞIMACILIĞININ EKONOMİK BOYUTU.....	13
III. GENEL OLARAK GÜMRÜK POLİTİKASI VE TARİFE SİSTEMLERİ.....	18
A- GÜMRÜK POLİTİKASININ BİLİMSEL YÖNLERİ.....	18
a) Maliye Yönünden Gümrük Politikası.....	18
b) Ekonomi Yönünden Gümrük Politikası.....	19
B- GÜMRÜK TARİFE SİSTEMLERİ.....	20
a) Tanım ve Kapsam.....	20
b) Gümrük Tarife Sistemleri.....	21
1. Tek Kolonlu Tarife Sistemi.....	21
2. Çift Kolonlu Tarife Sistemi.....	22
3. Üç Kolonlu Tarife Sistemi.....	22

<b>c) Gümrük Tarife Çeşitleri.....</b>	<b>23</b>
1. Advalorem Vergiler.....	23
2. Spesifik Vergiler.....	24
3. Karma Vergiler.....	25
<b>d) Gümrük Tarifelerin Gelir Sağlama ve Koruma Görevleri.....</b>	<b>26</b>
<b>e) Gümrük Tarifelerinin Ekonomik Etkileri.....</b>	<b>27</b>
1. Yerli Sanayiye Koruma Etkisi.....	28
2. Tüketim Etkisi.....	29
3. Gelir Etkisi.....	30
4. Gelirin Yeniden Dağılım Etkisi.....	31
5. Ticaret Hadleri Etkisi.....	31

## İkinci Bölüm

### TÜRKİYE'DE UYGULANAN GÜMRÜK POLİTİKASI

<b>I. TÜRKİYE'DE CUMHURİYET DÖNEMİNDEN SONRA UYGULANAN GÜMRÜK POLİTİKASI'NIN TARİHSEL GELİŞİMİ .....</b>	<b>34</b>
<b>II. GÜNÜMÜZDE TÜRKİYE'DE UYGULANAN GÜMRÜK POLİTİKASI.....</b>	<b>38</b>
A- GÜMRÜK VERGİSİ.....	39
B- KATMA DEĞER VERGİSİ.....	40
C- TOPLU KONUT FONU.....	42
<b>III. MEVZUATTAKİ SON DEĞİŞİKLİKLER.....</b>	<b>43</b>

**HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA GÜMRÜK İŞLEMLERİ VE  
SUNULMASI GEREKEN BELGELER**

<b>I. GENEL OLARAK HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA GÜMRÜK İŞLEMLERİ.....</b>	<b>51</b>
<b>A- GENEL HÜKÜMLER.....</b>	<b>51</b>
a) Gümrük Hattı.....	51
b) Gümrük Bölgesi.....	52
c) Gümrük Kapısı ve Yolu.....	52
d) Gümrük Hattından Geçiş.....	53
<b>B- GENEL İŞLEMLER.....</b>	<b>53</b>
a) Hava Taşıtlarının Denetimi.....	53
b) Hava Taşıtlarında Manifesto İşlemleri.....	54
c) Hava Taşıtlarında Boşaltma ve Yükleme.....	55
<b>II. HAVAYOLU TAŞIMACILIĞININ ÖNCESİNDEKİ AŞAMALARDA GEREKLİ BELGELERİN HAZIRLANMASI.....</b>	<b>56</b>
<b>A- İTHALATA AİT ESASLAR.....</b>	<b>56</b>
a) İthalat Belgesi.....	57
b) İthal Müsaadesi.....	58
c) Döviz Tahsisinin Kullanımı Belgesi.....	60
<b>B- İHRACATA AİT ESASLAR.....</b>	<b>60</b>
a) İhracat Belgesi.....	61
b) İhracat Belgesi ve Ruhsatnamesi.....	61



## Üçüncü Bölüm

**HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA GÜMRÜK İŞLEMLERİ VE  
SUNULMASI GEREKEN BELGELER**

<b>I. GENEL OLARAK HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA GÜMRÜK İŞLEMLERİ.....</b>	<b>51</b>
<b>A- GENEL HÜKÜMLER.....</b>	<b>51</b>
a) Gümrük Hattı.....	51
b) Gümrük Bölgesi.....	52
c) Gümrük Kapısı ve Yolu.....	52
d) Gümrük Hattından Geçiş.....	53
<b>B- GENEL İŞLEMLER.....</b>	<b>53</b>
a) Hava Taşıtlarının Denetimi.....	53
b) Hava Taşıtlarında Manifesto İşlemleri.....	54
c) Hava Taşıtlarında Boşaltma ve Yükleme.....	55
<b>II. HAVAYOLU TAŞIMACILIĞININ ÖNCESİNDEKİ AŞAMALARDA GEREKLİ BELGELERİN HAZIRLANMASI.....</b>	<b>56</b>
<b>A- İTHALATA AİT ESASLAR.....</b>	<b>56</b>
a) İthalat Belgesi.....	57
b) İthal Müsaadesi.....	58
c) Döviz Tahsisinin Kullanımı Belgesi.....	60
<b>B- İHRACATA AİT ESASLAR.....</b>	<b>60</b>
a) İhracat Belgesi.....	61
b) İhracat Belgesi ve Ruhsatnamesi.....	61

4.1. FCR (Forwarder's Certificate of Receipt) - Taşımacının Teslim Alındı Belgesi.....	83
4.2. FCT (Forwarder's Certificate of Transport) - Nakliyatı Taşıma Belgesi.....	83
4.3. FBL (FIATA Combined Bill of Lading) - FIATA Kombine Konşimentosu.....	83
C- MALIN CİNSİNE GÖRE HAZIRLANACAK BELGELER.....	84
a) Sağlık Sertifikası.....	84
b) Analiz Raporu veya Ekspertiz Sertifikası.....	85
c) Standart Kontrol Belgesi.....	86
d) Helal Belgesi.....	86
e) Boykot/Kara Liste Sertifikası.....	86
f) Radyasyon Belgesi.....	87
D- DİĞER BELGELER.....	87
a) Dolaşım Belgesi.....	87
b) Ordino.....	88
c) Menşe Şehadetnamesi.....	89
d) Ceki Listesi.....	89
e) Sigorta Poliçesi.....	90
f) Koli Müfredat Listesi.....	90
SONUÇ.....	91
EKLER.....	i
KAYNAKLAR.....	xxxxi

## KISALTMALAR

AB	:Arupa Birliği
ABD	:Amerika Birleşik Devletleri
AT	:Avrupa Topluluğu
Bkz.	:Bakınız
C.	:Cilt
CIF	:Cost Insurance Freight
Çev.	:Çeviri
DHMI	:Devlet Hava Meydanları İşletmesi
DPT	:Devlet Planlama Teşkilatı
FOB	:Free on Board
GATT	:General Agreement on Tariffs and Trade
H.Ü.	:Hacettepe Üniversitesi
HAVAŞ	:Havaalanları Yer Hizmetleri Anonim Şirketi
I.C.A.O.	:International Civil Aviation Organization
İ.İ.B.F.	:İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi
İ.T.İ.A.	:İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi
İ.T.İ.A.D.	:İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Dergisi
MPM	Milli Prodüktivite Merkezi
Ö.İ.K.	:Özel İhtisas Komisyonu
PTT	:Posta Telefon Telgraf
s.	:Sayfa
S.	:Sayı
S.H.G.M.	:Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
T.H.Y.A.O.	:Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı
USAŞ	:Uçak Servisi Anonim Şirketi
Ya.	:Yayın

## GİRİŞ

İnsanlık tarihi kadar eski olan ulaştırma faaliyetlerinin niteliği zaman içinde değişiklikler göstermiştir. Çünkü insanların yer değiştirme amacıyla yaptıkları hareketler ilk zamanları savaş ve göç gibi nedenlerle daha sonraları ekonomik, sosyal, politik amaçlarla yapılmıştır.

Günümüz ekonomik faaliyetlerinin her aşamasında özellikle içinde yer alması ve değer yaratması nedeniyle belirgin bir konumda olan ulaştırma hizmetinin etki sahası, yer aldığı olayların çeşitliliği nedeniyle geniştir. Etki sahasının genişliği yani; ulaşım faaliyetlerinin hacmi, kullanılan araçların çeşitliliği ve ulaştırma sistemleri arasındaki rekabet, ekonomik gelişmişliğin göstergelerindedir.

Bu gelişim, ulaştırma faaliyetlerinde kullanılan araçların çeşitliliğini, dolayısıyla taşıma sistemleri arasındaki rekabetin en iyi hizmeti verebilmek yönünde yapıldığını göstermektedir. Çünkü, her sistemin kendine özgü özellikleri nedeniyle, bu sistem daha önemlidir, demek zor olduğundan birbirlerine karşı kesin üstünlük sağlayamıyorlar denilebilir.

Havayolu taşımacılığı ise; ulaştırma sistemleri içinde en hızlı bir biçimde gelişmesi ve diğer endüstrilerle ilişkisinin fazla olması nedeniyle teknolojik ilerlemeden en çok etkilenen bir taşıma sistemidir. Bu etki, ulaştırmada hız

faktörünü havayolu lehine dönüştürmekle birlikte maliyeti de çok yükseltmesi, havayolunun tercih edilebilirliğini etkileyen artı ve eksilerdir.

Yolcu ve eşya taşımacılığı bakımından ticari havacılık organizasyonu, uluslararası boyutunun genişliği nedeniyle de diğer taşıma sistemlerinden farklıdır. Çünkü, yabancı memleketler üstünden uçmak, ticari işlemlerle ilgili izinler almak, gümrük kapılarından geçmek bir dizi formalitelere bağlıdır. Bu formalitelerin bir boyutu olan gümrük işlemleri tezimizin konusu olmuştur.

Günümüzde mal akışlarına konan gümrük engelleri kaldırılmakta ise de, uluslararası ticaret geniş bir şekilde gümrük işlemlerine konu teşkil etmektedir. Buna rağmen, ülkelerin gümrük mevzuatlarının dünya ticareti üzerinde önemli etkileri vardır. Uluslararası ticaretin hızla gelişmesi içinde gümrük rejimlerinin sade, kolay anlaşılabilir ve fazla kısıtlayıcı olmaması gerekmektedir.

Gümrük işlemleri mal veya hizmetlerin demiryolu, karayolu, denizyolu veya havayolu ile bir ülkeye giriş ve çıkışlarında pek farklılık göstermemekle birlikte, belge düzeninde küçük ayrılıklar nakliye şeklinin bünyesinden doğmaktadır.

Çalışma, üç bölüm olarak hazırlanmıştır. İlk Bölümde, Havayolu Taşımacılığı incelenmeye çalışılacaktır. Ayrıca, Gümrük Politikası ve Tarife Sistemlerinin teorik boyutuna da değinilecektir.

İkinci Bölümde, Türkiye’de Uygulanan Gümrük Politikası’na değinilerek, mevzuatımızdaki son değişiklikler verilmeye çalışılacaktır.

Üçüncü Bölüm’de ise, ilk iki bölümde ele alınan konulara dayanılarak günümüzde Türkiye’deki Gümrük İşlemleri ve ithalat/ihracat işlemleri sırasında Gümrüğe Sunulması Gereken Belgeler incelenmeye çalışılacaktır.

Bu inçeleminin sonunda ise, Havayolu Taşımacılığı ve Gümrük konusundaki sorunlar belirtilerek çözümlerin neler olabileceği üzerinde durulacaktır.

## Birinci Bölüm

# HAVA ULAŖTIRMASI VE ULUSLARARASI BOYUTUNDA GÜMRÜK POLİTİKASI

## I. HAVAYOLU TAŖIMACILIĐI

### A- TANIM VE KAPSAM

Tüm ekonomik faaliyetlerin her aşamasına katkıda bulunan ulaŖtırma hizmetini, zaman ve mekan faydası yaratma olayı olarak kısaca tanımlayabiliriz.

UlaŖtırma hizmetinin sunulmasıyla meydana gelen olay taŖımacılıktır. Ve insanlık tarihi kadar eski olan bu faaliyetin amaçları yaşanan dönemlere göre değişiklikler göstermiştir. Çünkü, insanların yer deđiŖtirme amacıyla yaptıkları hareketler, ilk zamanları savaş ve göç gibi nedenlerle, daha sonraları; ekonomik, sosyal, politik amaçlarla gerçekleşmiştir.

Kişilerin ve eşyanın uygun ve ekonomik bir biçimde yer deđiŖtirmelerini

esas alan «ulaştırma mal ve hizmet değişiminin ilk koşuludur. Bu açıdan bakıldığında ulaştırma iş bölümüne dayalı bir ekonomide para kadar, hatta bazı durumlarda paradan da önemlidir: Birbirinden uzak iki bölge arasında parasız bir mübadele düşünülebileceği halde, ulaşım aracı olmadan düşünülemez. Diğer taraftan ulaştırma ancak elverişli ve ekonomik olunca değer kazanır. Aksi halde kişilerin ve eşyanın yer değiştirmesinin bir anlamı olmayacaktır<sup>1</sup>».

Ulaşım faaliyetlerinin hacmi, kullanılan araçların çeşitliliği ve sistemler arasındaki rekabet ekonomik gelişmişliğin göstergelerindedir. Sistemler arasındaki rekabet, ucuz, konforlu, emniyetli, zaman tasarrufu sağlama yönünde, en iyi hizmeti verebilmek için yapılmaktadır. Bu rekabet bir yana, ulaştırma alt sistemlerinin kendilerine özgü özellikleri nedeniyle de sistemler arasında bir öncelik yapmak, bu sistem daha önemlidir demek zordur. Çünkü, her sistemin ortaya çıkışı; avantajlarını-dezavantajlarını bünyesinde bulunduran nedenlere bağlıdır. Bu nedenlerin önemliliği ülkelerin coğrafik, ekonomik yapısına ve teknolojiye göre değişmektedir. Biz burada diğer ulaştırma sistemlerine girmeden, direk havayolu taşımacılığını ele alacağız.

Uluslararası taşımacılık alanında en hızlı gelişen sektörlerden ve taşıma sistemlerinden olan havayolu taşımacılığı teknolojik gelişimin de göstergelerinden olmuştur. Çünkü, «günümüz havacılık endüstrisi pek çok elemanın biraraya gelmesiyle oluşmuş bir sektördür. Bu elemanlar<sup>2</sup>:

- Pilotlar (her kademe ve yetenekte),
- Havaalanı sistemi,
- Hava trafik sistemi,

<sup>1</sup> İsmet ERGÜN, Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, H.Ü. İİBF Ya.No. 10, Ankara, 1985, s.7.

<sup>2</sup> Fevzi SÜRMEİ-Hikmet SEÇİM-Halim SÖZBİLİR, Sivil Havacılık Yönetimi, Anadolu Üniversitesi Ya.No.538, Sivil Havacılık Meslek Yüksek Okulu Ya.No.1, Eskişehir, 1991, s.6-7.

- Havacılık sektöründeki üreticiler,
- Tarifeli hava taşıma şirketleri,
- Genel havacılık (general aviation),
- Hizmet (servis) işletmeleri,
- Havacılık çevreleri,
- Yasal düzenlemeler.

Havayolu taşımacılığında yukarıda saydığımız birimlerin genişliğini de dikkate alan tanımlama da şöyledir: «Havayolu ulaştırması sektörü; havayolu işletmeciliği, havaalanları işletmeciliği, hava trafik kontrol hizmetleri, yer ve ikram hizmetleri, eğitim, bakım, ilgili alt ve üst yapılar ve diğer havacılık faaliyetleri ile, bütün bu faaliyetlerin uluslararası zorunluluklara göre koordinasyonu ve denetimini kapsamaktadır<sup>3</sup>».

## B- TÜRKİYE'DE HAVAYOLU TAŞIMACILIĞININ TARİHSEL GELİŞİMİ

«Türkiye'de havayolları İkinci Dünya Savaşına kadar ekonomik bir şekilde işlemiyordu. Ancak 1933'den itibaren sivil hava ulaştırması önem kazanmaya başladı<sup>4</sup>». Dünya'daki havacılık faaliyetlerini yakından izleyen Türkiye, 20 Mayıs 1933 tarihinde 2186 sayılı kanunla Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak Havayolları Devlet İşletme İdaresi adıyla ilk kez Sivil Havacılık İşletmesini kurdu<sup>5</sup>.

Bununla birlikte, Türkiye'de sivil havacılığın asıl gelişmesi, Havayolları Devlet İşletme İdaresi'nin 1935 yılında Bayındırlık Bakanlığı'na bağlanması,

<sup>3</sup> Devlet Planlama Teşkilatı, **Havayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, DPT. Ya.No.2217-ÖİK:361, Mayıs/1990, s.iv.

<sup>4</sup> Koray BAŞOL, **Türkiye Ekonomisi**, Dokuz Eylül Üniversitesi İ.İ.B.F. Yayın No. 2, İzmir, 1983, s.195.

<sup>5</sup> Bkz.: Hasan SEZGİN, «Geçmişten Günümüze Türk Sivil Havacılığı», A.Ü. SİVİL HAVACILIK BÜLTENİ, S.5, 1991, s.33.



3.6.1938 tarihinde ve 3424 sayılı Kanunla ise İktisadi Devlet Teşekkülü haline gelmesi ve Devlet Havayolları Genel Müdürlüğü adını alması ile başlamıştır. Devlet Havayolları çeşitli tip ve sayıda yeni uçaklar satın alarak faaliyetini hızla geliştirmiş, yurt içi yolcu ve yük seferleri ilk defa bu kuruluşça düzene sokulmuştur.

1939 yılında Ulaştırma Bakanlığının kurulmasıyla Havayolları Genel Müdürlüğü de bu Bakanlığa bağlanmıştır<sup>6</sup>. 1944 yılı ise dünya havacılığı açısından önemli bir dönüm noktası teşkil etmektedir. Amerika Birleşik Devletlerinin Şikago kentinde 7 Aralık 1944 tarihinde 52 ülkenin temsilcileri toplanarak Şikago Sözleşmesi diye adlandırılan, Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesini imzalamışlardır. Bu anlaşma gereği kurulan ve kısa adı **ICAO** (International Civil Aviation Organization) olan teşkilatın amacı; uluslararası hava taşımacılığının emin, düzenli ve rantabl çalışması ve gelişmesi için üye ülkelerin işbirliği içerisinde çalışmasını sağlamaktır. Türkiye’de bu sözleşmeye imza atmıştır<sup>7</sup>.

1955 yılında da Devlet Havayolları’nın yalnız hava taşımacılığı ile uğraşması ve özel sermayesinde katıldığı bir kuruluş haline getirilmesi amacıyla, 6623 sayılı kanun hazırlanarak **Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı** adı altında bir teşekkülün kurulması için Hükümet’e yetki verilmiştir. Böylelikle Türk Hava Yolları 1 Mart 1956 tarihinde yerli ve yabancı sermayenin katıldığı bir anonim ortaklık haline gelmiştir. Bu hukuki yapısal değişiklik işletmenin dünyaya açılmasını sağlar. Nitekim, Türkiye’de THY Anonim Ortaklığı ile, üyeleri arasında ticari, teknik, işletme ve ekonomik alanlarda işbirliği sağlamak ve haksız rekabeti önlemek amacıyla kurulan Uluslararası Hava Ulaşım Örgütü **IATA** (International Air Transportation Association)’ya 78’nci üye olarak katılır.

---

6 Bkz.: SEZGİN, s.33.

7 Bkz.: SEZGİN, s.33.

Türkiye’de 20 Mayıs 1933 tarihinde başlatılan Sivil Havacılık faaliyetleri, 14 Ekim 1983 tarihine kadar devlet kuruluşu statüsündeki Türk Hava Yolları tarafından yürütülmüştür<sup>8</sup>. «14 Ekim 1983 tarihinde çıkartılan 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu il özel sektör de sivil havacılık faaliyetlerine katılma ve havaalanı işletmeciliği yapma hakkına kavuşmuştur<sup>9</sup>».

## II. HAVA ULAŞTIRMASI SEKTÖRÜNDE YER ALAN KURULUŞLAR

### A- HAVACILIK KURUMLARI

#### a) Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Hava taşımacılığında; hava sahasının uluslararası durumu, yani uçuş anında birçok ülkenin hava sahasının kullanımı, dünya ülkelerini bir çatı altında toplanmaya mecbur etmiştir. Bu çatı bugün 150'den fazla devletin üyesi olduğu ICAO (International Civil Aviation Organization) Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı tarafından oluşturulmaktadır. Teşkilatın görevi, sivil havacılık sahasındaki uluslararası standart ve kuralların tesbiti ve uygulanmasını sağlamaktır. Türkiye 1945 yılında 4749 Sayılı Kanun ile Teşkilatın üyesi olmuştur.

Türkiye'nin ICAO'a üye olması, ulusal taşıyıcılarımızın ve diğer havacılık faaliyetlerinin kontrolünün uluslararası kurallara uygunluğunu sağlamaktır. Bunun için de, 1954 yılında 6382 Sayılı Kanun ile Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde **Sivil Havacılık İdaresi** kurulmuş ve bugün **Sivil Havacılık**

<sup>8</sup> Bkz.: Hasan SEZGİN, “Ulaştırma Politikası İçinde Hava Yollarımızın Durumu”, SAVUNMA VE HAVACILIK DERGİSİ, C.6, No.4 (Temmuz-Ağustos 1992), s.76.

<sup>9</sup> Hasan SEZGİN, “Avrupa Ülkeleri Havayolları İle Türkiye’deki Havayolları Üzerine Bir İnceleme”, SAVUNMA VE HAVACILIK DERGİSİ, C.6, S.5 (Eylül-Ekim 1992), s.69.

**Genel Müdürlüğü (SHGM)** olarak görev yapmaktadır.

Ulaştırma Bakanlığı'nın sivil havacılığın ülke çapında yaygınlaştırılması, yurt dışında ise mümkün olduğunca çok ülkeye düzenli seferler yapılması temel politikasına bağlı olarak **SHGM**, kuruluşundan bu yana sivil havacılık için en önemli hususlar olan can ve mal güvenliğini sürekli ön planda tutarak, sivil havacılığımızın uluslararası kurallara uygun, modern bir anlayış içinde gelişimini kontrol ve murakabe etmekte ve yol göstermektedir<sup>10</sup>.

### **b) Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü**

Sivil havacılık faaliyetlerinin sonucu olan hava taşımacılığında; havaalanlarının işletilmesi, meydan yer hizmetlerinin yapılması, hava trafik kontrol hizmetlerinin düzenlenmesi, seyrüsefer sistem ve kolaylıklarının kurulması ve işletilmesi gibi tüm tesis ve sistemlerin kurulması, işletilmesi ve modernleştirilmesi görevleri olan Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI), Kamu İktisadi Teşebbüsü olarak son şeklini 8.6.1984 tarih ve 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile almıştır<sup>11</sup>. Kuruluşun Ana Statüsü ve görevleri 8.11.1984 tarih ve 18569 Sayılı Resmi Gazetede yayınlanmıştır.

### **c) Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü**

Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü 13.12.1983 tarih ve 160 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile son şeklini almıştır. Kuruluş, Ulaştırma Bakanlığına bağlıdır. Kuruluşun görevleri 9.4.1987

<sup>10</sup> Devlet Planlama Teşkilatı, s.2.

<sup>11</sup> Bkz.: Gültekin ÇOYGUN ve Diğerleri, **Demiryolu ve Havayolu Taşımacılığında Verimlilik**, MPM Yayınları No. 348, Ankara, 1986, s. 87.

tarih ve 3348 Sayılı Kanun'un 9. maddesinde belirtilmiştir.

Teşkilatın hava meydanları ile ilgili bölümünün görevlerine ait esaslar şunlardır<sup>12</sup>:

- Yaptırılması tasarlanan hava meydanlarının ilk etüdlerini yaparak ilgili mercilere iletmek,
- İlgili mercilerce ilk etüdlere değerlendirilerek yapılmasına karar verilen hava meydanlarının ilgili kuruluşlarla koordinasyon yaparak yerlerini tesbit etmek ve master projelerini hazırlamak,
- Hava meydanları alt ve üst yapı tesislerine ait avan ve tatbikat projelerini yapmak veya yaptırmak,
- Üst yapı tesislerine ait keşif ve şartnameleri hazırlayarak ihalelerini yapmak,
- Projeleri tamamlanan hava meydanlarının alt yapılarının keşif ve şartnamelerini hazırlayarak ihalelerini yapmak,
- İhaleleri yapılan alt ve üst yapı inşaatlarını sözleşmelerine bağlı olarak yürütmek,
- Tamamlanan hava meydanlarının alt ve üst yapı inşaatlarının kabullerini yaparak işletmeciler kurulaşlara devretmek.

#### **d) Başbakanlık Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü**

Türkiye'de üç ayrı Bakanlığa bağlı olarak çalışan meteoroloji teşkilatı 10.2.1937 tarih ve 3127 Sayılı Kanun ile Başbakanlığa bağlı Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü olarak birleştirilmiştir. 15 Mayıs 1957 tarih ve 6967 Sayılı Kanun'la Tarım Bakanlığı'na bağlanan Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü, 1978 Şubat ayında bakanlıkların kuruluşuna dair 4951

<sup>12</sup> Devlet Planlama Teşkilatı, s.9.

Sayı Kanuna istinaden Cumhurbaşkanlığı tezkeresiyle tekrar Başbakanlığa bağlanmıştır. 8.6.1984 tarih ve 228 Sayılı Kanun Hükmündeki Kararname ile Başbakanlığa bağlılığının devamı sağlanmıştır. Daha sonra 8.1.1986 tarihinde 3254 Sayılı Kanun'la kanunlaşmıştır<sup>13</sup>.

## B- İKRAM VE YER HİZMETLERİ KURULUŞLARI

### a) Uçak Servisi Anonim Şirketi

Uçak Servisi Anonim Şirketi (USAŞ), 17.3.1958 tarihinde, THY A.O.'nın bir iştiraki olarak kurulmuş olup, 19.10.1983 tarihinde Devlet Havacılık ve Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün bağlı ortaklığı ve 18.6.1984 tarihinde yürürlüğe giren 233 Sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri hakkındaki Kanun Hükmünde Kararname hükümleri ile de, Kamu İktisadi Kuruluşu haline getirilmiştir<sup>14</sup>. 30.4.1987 tarihinde sermayesinin tamamı Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresi'ne devredilerek, 9.2.1989 tarihinde Yüksek Planlama Kurulu'nun 89/3 sayılı kararı ile SAS Service Partner A/s (SSP) Firması'na hisselerinin %70'inin satışı yapılmıştır<sup>15</sup>.

Şirketin faaliyetlerini şöyle özetleyebiliriz: Havaalanları, terminal ve ilgili diğer yerlerde lokanta, büfe, kafeterya ve benzeri tesislerin ve satış mağazalarının açılması ve işletilmesi, yerli ve yabancı havayolu şirketlerine ikram hizmetleri (Catering) verilmesi, yurtiçi ve dışında bilet satış ve turizm acentalıklarının kurulması, her türlü yer hizmetlerinin (Ground Handling) yürütülmesi, sigorta acentalığı yapmasıdır<sup>16</sup>.

<sup>13</sup> Devlet Planlama Teşkilatı, s.12.

<sup>14</sup> Devlet Planlama Teşkilatı, s.17.

<sup>15</sup> Yıldırım SALDIRANER, **Sivil Havacılık Faaliyetleri ve Türk Sivil Havacılık Otoritesi İçin Organizasyon Yapısı Önerisi**, Anadolu Üniversitesi Ya.No. 559, Sivil Havacılık Meslek Yüksekokulu Ya.No. 4, Eskişehir, 1992, s.64.

<sup>16</sup> Bkz.: Gültekin ÇOYGUN ve Diğerleri, s. 85.

### **b) Havaalanları Yer Hizmetleri Anonim Şirketi (HAVAŞ)**

Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.(HAVAŞ), Ekonomik İşler Yüksek Koordinasyon Kurulu'nun 1.12.1986 tarih ve 86/29 Sayılı Kararı ile 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Ana Statüsüne ve Türk Ticaret Kanunu hükümlerine tabi bir anonim şirket olarak kurulmuş ve 10.3.1987 tarihinde fiilen çalışmaya başlamıştır<sup>17</sup>.

Temel görevi, anlaşması bulunan yerli ve yabancı uçakların İstanbul, Ankara, İzmir, Antalya ve Dalaman İstasyonlarından planlanan yurtiçi ve yurtdışı tarifeli ve tarifesiz seferlerinde, anlaşma şartlarına göre temsil, uçuş operasyonu, uçak hat bakım, yolcu trafik, ramp ve kargo hizmetleri ile yolcuların meydan-şehir-meydan taşımacılığı, otopark taksi işletmeciliği ve hammaliye hizmetlerini bugünün ve geleceğin modern havacılık anlayışı içinde, emniyetli, kaliteli ve süratli bir şekilde gerçekleştirmektir<sup>18</sup>.

### **c) Çelebi Hava Servisi Anonim Şirketi**

Özel bir kuruluş olan Çelebi Hava Servisi A.Ş., 1969 yılında İstanbul'da ve 1986 yılında da Ankara'da faaliyete başlamıştır. Şirket, yerli ve yabancı sivil ve askeri hava araçlarına yer hizmetleri vermektedir.

## **C- HAVAYOLU TAŞIMA ŞİRKETLERİ**

Ülkemiz sivil havacılık mevzuatında **Havayolu İşletmeciliği** adı altında

<sup>17</sup> Devlet Planlama Teşkilatı, s.22.

<sup>18</sup> Devlet Planlama Teşkilatı, s.22.

bir tanımlama yapılmamıştır. Ancak, SHGM tarafından büyük uçaklar ile iç ve/veya dış hat uçuşlar yapan işletmeler ile düzenli tarifeli seferler yapan işletmeler bu şekilde sınıflandırılmaktadır. Bu tür sınıflandırma, küçük uçaklar veya helikopterler ile hava taksi işletmeciliği yapan işletmelerden ayırım için kullanılmaktadır<sup>19</sup>.

Türkiye’de sivil hava taşımacılığı 20 Mayıs 1933 tarihinden 14 Ekim 1983 tarihine kadar devlet kuruluşu statüsündeki Türk Hava Yolları tarafından tek başına yürütülmüştür. 1983 tarihinde 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun yürürlüğe girmesiyle sayıları hızla artan özel sektör Hava Taşıyıcıları da THY’nin faaliyet alanına girmişlerdir. Türkiye’nin yurt dışı hava taşımacılığı yaklaşık %65’lik payla yabancı hava taşıyıcılarının hakimiyetindedir. Dış hava taşımacılığında Türk taşıyıcıların koltuk kapasiteleri ihtiyacın çok altında olduğu için özel sektöre bu durum cazip görünmektedir. Hava yolu taşımacılığının diğer işletme türlerinden çok farklı olan hususiyetlerini dikkate almadan hava yolu şirketleri kurulmaktadır. 1986 yılından bu yana pazarın cazibesine kapılıp, işletmeciliğe başlayan havayollarından, Anadolu, Marmara, Talya, Nesu, Toros, Vip Air, Boğaziçi ve Noble yönetim kusurları, yetersiz altyapı ve finansman zorlukları nedenleriyle iflas etmişlerdir<sup>20</sup>. 18 Ağustos 1992 tarihi itibarıyla halen Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nden Yurtiçi/yurtdışı tarifeli, tarifersiz ve charter işletmeciliği için ruhsat almış ve operasyonel durumda olan işletmeler aşağıda gösterilmiştir<sup>21</sup>:

- Türk Hava Yolları A.O.
- Sönmez Holding Hava Yolları A.Ş.
- İstanbul Hava Yolları A.Ş.
- Tur Avrupa Hava Yolları A.Ş.
- Birgen Havacılık A.Ş.

<sup>19</sup> SALDIRANER, s.52.

<sup>20</sup> SEZGİN, “Ulaştırma...”, s.76.

<sup>21</sup> SEZGİN, “Avrupa...”, s.71 ve Hasan SEZGİN, “Ulaştırma...”, s.77.

- Türk Hava Taşımacılık A.Ş.
- Sultan Hava Yolları A.Ş.
- Sun Express A.Ş.
- Pegasus Hava Taşımacılık A.Ş.
- Green Hava Yolları A.Ş.
- Onur Hava Yolları A.Ş.
- Bosphorus Hava Yolları A.Ş.
- Alfa Hava Yolları A.Ş.

#### D- EĞİTİM KURUMLARI

Ülkemizde sivil havacılık sektörünün gereksinimi olan personel uzun yıllar sadece Türk Silahlı Kuvvetleri kaynaklarından yetişmiştir. Türk Silahlı Kuvvetleri kaynaklı personelin, sivil havacılık sektörüne katılım ve katkıları halen sürmektedir. Türk Hava Kurumu da sivil havacılık personelinin eğitimine büyük katkılar sağlamıştır. DHMİ, THY, HAVAŞ gibi kuruluşlar, kendi personellerinin eğitimlerini yurt dışında ve/veya yurt içinde kendi olanaklarıyla yaptırmış olup, bu durumu bugünde sürdürmektedirler. Kuruluşların, gereksinimleri olan tüm personeli kendilerinin eğitmelerinin büyük ölçüde gerek zaman gerekse kaynak israfına neden olacağı açıktır<sup>22</sup>.

### III. HAVA TAŞIMACILIĞININ EKONOMİK BOYUTU

Günümüz ekonomik faaliyetlerinin her aşamasında belirgin bir faktör olan ulaştırma hizmetinin etki sahası, yer aldığı olayların çeşitliliği nedeniyle geniştir. Etki sahasının genişliği; gelişen teknoloji ve bunun ulaştırma sistemlerinin modernleştirilmesine yansısıyla artmaktadır. Ulaştırma

<sup>22</sup> SALDIRANER, s.69.



faaliyetlerinde kullanılan araçların çeşitliliği taşıma sistemleri arasındaki rekabetin en iyi hizmeti verebilmek yönünde yapıldığını göstermektedir. Çünkü her sistemin kendine özgü özellikleri nedeniyle bu sistem daha önemlidir demek zor olduğundan birbirlerine karşı kesin üstünlük gösteremiyorlar.

Havayolu taşımacılığı ise, ulaştırma sistemleri içinde en hızlı gelişmesi ve diğer endüstrilerle ilişkisi olması nedeniyle teknolojik ilerlemeden en çok payı alan bir taşıma sistemidir. Teknolojik üstünlüğün ulaştırmada hız faktörünü havayolu lehine dönüştürmesi bir yana maliyeti de çok yükseltmesi ve güvenlik faktörü havayolunun tercih edilebilirliğini etkileyen artı ve eksilerdir.

Yolcu ve eşya taşımacılığı bakımından ticari havacılık organizasyonu en kapsamlı uluslararası boyutu olması nedeniyle de diğer taşıma sistemlerinden farklıdır. Çünkü, yabancı memleketler üstünden uçmak, ticari işlemlerle ilgili izinleri almak diplomatik platformlarda karara bağlanır. Bu platformun kurumlaşmış şekli 7 Aralık 1944'de Şikago'da **Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı** olarak ortaya çıktı. Amacı, hava taşımacılığının emniyetli, düzenli ve ekonomik yapılabilmesi amacıyla çalışmalarına yön vermektir. Bu amacın ülkelere yüklediği sorumluluk; ülkelerin siyasi sınırları üzerindeki hava sahasını, hava yollarını kontrol etme yönünde uçakların emniyetle seyrüseferlerini tamamlaması için gerekli alt yapıları ve destekleyici teşkilatları kurmasıdır.

Bu alt yapıların ve destekleyici teşkilatların kurulması ve işletilmesi havayolu taşımacılığının ekonomik boyutta sabit ve değişken maliyetlerinin yüksek olacağını göstermektedir. Hava taşımacılığında uçakların pahalılığı gibi sabit maliyetlerin ikinci büyük kalemi, havayolu işletmeciliğinin kapladığı alandır. Büyük jet uçaklarının uzun ve geniş pist sahalarına ihtiyaç göstermesi ve park sahalarının genişliği bu alanların ne kadar büyük olması gerektiğini göstermektedir. Pist sahasının büyük basınçlara cevap verebilecek şekilde kaplanması, işaret ve aydınlatma yapılarının kurulması, pistin

devamlı temiz durmasını sağlayacak ekipmanların hazır bulundurulması sabit maliyetin büyüklüğünü etkileyen önemli unsurlardır. Büyük bir havaalanının; şehir merkezine bağlantısını sağlayan karayolu yapılarını, otomobil park sahasını, havayolu şirketleri ve işletmesine ait birimlerini, gümrük kuruluşlarını, bilet satış ve kontrol noktalarını, sosyal tesislerini de sıraladığımızda sabit maliyetin büyüklüğü açıktır.

Günümüz rekabet ortamında yolcuların güvenliğini ve konforunu artırma yönündeki çabaları da değişir maliyetleri artıran faktörlerdir. Çünkü, uçakların iç donanımı, (koltukların şekli ve yerleştirilmesi) basınç sağlanmış, sessizleştirilmiş ve klimalı yapıları devamlı modernleştirilmektedir. Uçuş sırasında kaliteli servis verecek hostes ve memurların yetiştirilmesi ve çalıştırılması da değişir maliyetleri etkileyen faktörlerdir.

Havayolu ile yük taşımacılığı'nın önemi ise, her geçen gün artmaktadır. Gelişen teknoloji ile geniş gövdeli uçakların devreye sokulması, zamandan kazanç, arz ve talebin istikrarlı bir nakliye ücreti oluşturması şirketleri havayolu taşımacılığına yöneltmektedir. Günümüzde de kargo taşımacılığı havayolu şirketlerine çok iyi kâr sağlamaktadır. Havacılıkta taşınan kargoları türü açısından üç gruba ayırabiliriz:

1. Genel Kargolar
2. Özel Kargolar
3. Tehlikeli Maddeler

Burada; «bir kargo eğer uçağa, handling personeline, yanındaki diğer kargolara zarar verebilirse ve bu kargonun kabulü, depolanması, uçağa yüklenişi açısından özel bir işlem gerektiriyorsa bu tür kargolara özel kargolar denir.

Özel kargolar; ağır kargo, canlı hayvan, insanlar için yiyecek maddeleri,

bozulabilir kargolar, banyo edilmemiş filmler, cenaze, değerli kargolar, ıslak kargo, damızlık yumurta, diplomatik posta ve kargoları kapsar<sup>23</sup>».

Bunların yanında bildiğimiz gibi, Türkiye bir tarım ülkesidir ve bu nedenle ekonomik gücünü büyük ölçüde tarımsal ürünlerin ihracından sağlamaktadır. «Burada doğa ve iklim koşullarının, gelişen seracılığı ve hızlı gelişen yurtiçi taşımacılığın, bakım ve depolama tesislerindeki artışın rolü büyüktür. Turfanda yada mevsimde yetiştirilen sebze ve meyve, süs bitkileri, su ürünleri genellikle dayanılmaz, çabuk bozulan ve değer kaybına uğrayan ürünlerdir. Bu tür ürünlerin dış satımında hızlı ulaştırma araçlarının kullanımı gerekli olmaktadır.

Tarım ürünlerinin çabuk bozulmalarına en çok tesir eden faktörler zaman ve ısıdır. Havayolu taşımacılığının en önemli unsuru hız ve özel bakım olduğuna göre, özel donatımlı kargo uçaklar zaman faktörünün etkisini çok azaltmaktadırlar. Ürünlerin kayıplara uğramadan, gününbirlik tüketicilere ulaşması belirli üstünlüklerin sağlanmasını beraberinde getirecektir<sup>24</sup>».

Daha uzak piyasalara girmek yada mevcut pazarları genişletmek, ancak hızlı ve özel donatımlı hava ulaştırma servisi ile mümkün olabilecektir, böylelikle ürünlerimizin dış pazarlardaki kalite rekabet gücü artacaktır. «Çabuk bozulan, dayanıksız bitkisel veya hayvansal ürünlerin dış pazarlara ulaşımının aksamaması ve zamanında tüketici merkezlerine varması, bu ürünlerin pazar kabiliyeti bakımından büyük önem taşır. Aksaklıkların ortaya çıkması halinde hem üretici, hem de genel ülke ekonomisi maddi kayıplara uğrar. Piyasanın zamanında beslenmesi gerektiği hallerde, tarımsal ürünler dışında, endüstriyel ürünler için de hava ulaştırması uygun bir taşıma biçimi olabilir, çünkü bu ürünlerin spesifik değeri, yani ton yada hacim birim başına düşen kıymeti

<sup>23</sup> Ayhan ÖZTÜRK–Arif YARAŞ-Nilüfer BARSU, “Havayolu ile Canlı Hayvan Taşımacılığı Kuralları”, A.Ü. SİVİL HAVACILIK BÜLTENİ, S.10, 1992, s.45.

<sup>24</sup> Oğuz ÇATALOĞLU, “Kargo Hava Taşımacılığının İhracatımız Açısından Önemi”, TÜRKİYE İKTİSAT KONGRESİ IV, ALTYAPI, ENERJİ VE ULAŞTIRMA KOMİSYON TEBLİĞLERİ, İzmir (2-7 Kasım 1981), s.340.

yüksektir<sup>25</sup>.

Burada şunu da belirtmeliyiz ki, yük taşımacılığında havayolunun kullanılması; maliyetlerin yüksekliği nedeniyle kıymeti az olan mallarda ekonomik değildir. Bunların yanında; yanıcı, yakıcı, parlayıcı ve patlayıcı maddelerin de bu yolla naklettirilmesi tehlikeli ve pahalıya mal olmaktadır. Bu nedenle hava ulaştırmasına konu olan ürünlerin daha önce de kısaca değindiğimiz gibi aşağıdaki özellikleri taşımaları gerekmektedir:

1. Dayanıksız ürünler (bitkisel ve hayvansal gıda maddeleri, süs bitkileri, su ürünleri),
2. Turfanda ürünler,
3. Değerli, fakat hacmi küçük, ağırlığı düşük, yani spesifik değeri yüksek maddeler, özellikle sınav ürünler,
4. Uzak piyasalarda arz edilmeleri gerekli ürünler.

Havayolu hizmetlerinden istifade ederken gözönünde bulundurulacak en önemli unsur, havayolu taşımacılığı için ödenecek bedelin malın maliyetini önemli bir şekilde etkilemesidir. Eğer taşınan mal bu bedeli kaldıracak değerde ise bu yolun tercih edilmesi gündeme gelir. Bazen istisnai durumlarda söz konusu olabilir. Örneğin; bir işletmenin acil bir ihtiyacı için gerekli bir makina parçası veya bir numune zaman faktörü dikkate alınarak nakliye bedeli ve masraflarına bakılmaksızın havayolu ile ulaştırılması ekonomik olacaktır.

Havayolu taşımacılığının bu kompleks-pahalı görünümü havacılıkta ortak araştırma-geliştirme birimlerini oluşturmaya ve hatta şirket birleşmelerine gitmeyi gerektirmektedir. Çünkü hizmet anlayışı da değişmiştir. Havayolu taşımacılığında «büyük şirketler aynı zamanda hizmet işletmeleri olarak yapılanmışlardır. Yolcu taşıma hizmetleri yanında, uçak satışı, uçak akaryakıt satışı, pilot eğitimi, uçak-bakım onarımı, uçak parçaları satışı, uçak kiralama,

<sup>25</sup> ÇATALOĞLU, s.340.

charter seferi, hava reklamcılığı ve hatta taxi, otomobil kiralama (Limuzin), lokanta, kuaför, otopark hizmetleri de verilmektedir. Bunun yanısıra büyük şirketler sigortacılık ve turizm işletmeciliği gibi sektörü dektekleyici yan sahalara da girmişlerdir. Günümüzde büyük bölge ve hatta orta büyüklükte şirketlerin de yolcu taşıma hizmeti yanı sıra diğer hizmet türlerine yönelerek hizmet çeşit ve kalitesiyle rekabet şanslarını yükseltmeye çalıştıkları izlenmektedir. Bütün bu işletmelerin yüksek kaliteli servis ve kalifiye iş gücü ile rekabet etmeye çabaladıkları görülmektedir. Yine bu işletmelerin yolcuların beklentilerine olan duyarlılıkları ve varlığını sürdürme arzuları onlarda ortak sorumluluklar oluşturmuştur. Uçakların teknik ve güvenlik açısından noksansız olması, havacılık standartlarının geliştirilmesi, daha çok insanın havayolunu benimsemesi için teşvik edilmesi, pazar talebinin yaratılması gibi konularda ortak sorumluluk anlayışına sahiptirler<sup>26</sup>».

#### **IV. GENEL OLARAK GÜMRÜK POLİTİKALARI VE TARİFE SİSTEMLERİ**

##### **A- GÜMRÜK POLİTİKASININ BİLİMSEL YÖNLERİ**

Gümrük, başlangıçta devlete gelir sağlamak amacıyla doğmuştur. Bu nedenle de gümrük devlet geliri olarak Maliye İlminin konusu içinde yer almaktadır. Fakat ülke ekonomisinin korunmasında da etken bir araç olarak kullanılabileceği görüşü kuvvetlenince mali yönü haricinde bir de ekonomik yönü ortaya çıkmıştır.

##### **a) Maliye Yönünden Gümrük Politikası**

Gümrük vergisi vasıtalı bir vergidir. Devlet geliri olması nedeniyle de Kamu Maliyesiyle yakın bir ilişkisi vardır. Kamu Maliyesinde ele alınan vergi

<sup>26</sup> Hasan SEZGİN, *Avrupa...*, s.70.

teori, prensip, sistem, etki, yansıma ve benzeri konular gümrük vergileri içinde geçerlidir diyebiliriz.

Gümrük vergisinin ayrıca bir de Maliye Politikası ile ilişkisi vardır. Bilindiği gibi, maliye politikası, devletin masraf yapmak ve bunu karşılamak için vergi almak ve gerektiğinde borçlanmak suretiyle ekonomik hayata müdahale etmesi demektir. Bu bakımdan, gümrük vergilerinden de gerektiğinde ekonomik hayata bir müdahale aracı olarak yararlanılmaktadır.

Gelir sağlama amacı güden gümrük vergileri genellikle halkın yaygın olarak tükettiği mallara konulmaktadır. Ancak talebi esnek mallar üzerindeki yüksek gümrükler tüketimi kısarak vergi gelirlerini düşürebilir. Bu nedenle, mali amaçlı vergilerde talep esnekliği dikkate alınmalı ve vergi oranı toplam vergi gelirlerini maksimum yapacak bir düzeyde belirlenmelidir<sup>27</sup>.

## **b) Ekonomi Yönünden Gümrük Politikası**

Gümrük politikasının, ekonomi içinde çok eski yıllardan beri devam eden önemli bir yeri vardır. Bilindiği üzere liberalizmin öncülerinden A. Smith ve Ricardo, serbest mübadeleyi desteklemişlerdi. Ancak, sanayilerini geliştirmek yolunda olan devletler, himaye politikası gütmek suretiyle serbest mübadele sistemine karşı çıkmışlar ve bunu önlemek veya kısıtlamak için manialar ve gümrük duvarları koymaya başlamışlardır.

Bu amaçla, korunmaya muhtaç sanayiın ürettiği mal ve benzerlerinin gümrük vergileri arttırılmış ve gümrük politikasının mali yönünden ziyade ekonomik yönü önemli rol oynama durumuna girmiştir. Denilebilir ki, gümrük politikası, bugün ekonominin ve daha doğrusu dış ticaret politikasının en etkin

<sup>27</sup> Halil SEYİDOĞLU, *Uluslararası İktisat*, Geliştirilmiş Dördüncü Baskı, Ankara, 1982, s.262.

araçlarından biridir<sup>28</sup>.

Gümrük vergileri, ithal mallarının yurtiçi fiyatını yükselterek bu malların benzerlerini üreten yerli üreticileri dış rekabetten korur. Bunun için vergi oranlarının yeteri kadar yüksek olması gerekmektedir.

Bir malın yerli ve yabancı üreticilerinin maliyet farkına eşit veya daha yüksek miktarda bir vergi konulması, ithalatı tamamen önler ve böylece tam bir koruma sağlar. Bu derece yüksek olan vergilere yasaklayıcı vergi denir. Bundan daha düşük oranda bir vergi konulması durumunda bir miktar ithalat yapılmaya devam edileceği için kısmi bir koruma sağlanmış olur. Burada her ne kadar asıl amaç yerli sanayiye korumak ise de, aynı zamanda, yapılan ithalat ölçüsünde hazineye bir gelir sağlanmış olur. Gümrük vergilerinin çoğunluğu genellikle bu şekilde hem koruma, hem de gelir etkisi doğururlar.

Günümüzde uluslararası rekabetin artması nedeniyle gümrük politikasının ekonomik yönü ağır basmaya başlamıştır. Ayrıca, uluslararası ekonomik ilişkiler artan bir gelişme kaydetmiş olmasından dolayı, gümrük politikası büyük bir önem kazanmıştır.

## B- GÜMRÜK TARİFE SİSTEMLERİ

### a) Tanım ve Kapsam

Gümrük Tarifeleri, ülkelerin dış ticaret politikasında çok eski yıllardan beri etkili olmaktadır. Çünkü, gümrük tarifeleri dış ticaret, daha doğrusu gümrük politikasının en önemli araçlarından biridir.

<sup>28</sup> Ekrem CİMİLLİ, *Gümrük ve Kambiyo*, İ.T.İ.A. Ticari Bilimler Fakültesi Yayın No. 8, Kamu ve Halk İşletmeciliği Enstitüsü Yayın No. 6, İstanbul, 1981, s.6.

Gümrük tarifesi ifadesini ele alırsak; gümrük, belli bir malın ülke sınırını geçişinde devlet tarafından alınan vergi ve harçlardır. Fakat günümüzde, ihraç mallarından çok istisnai durumlarda vergi alındığından, gümrük vergileri deyimi pratikte sadece ithal edilen mallara konan vergiler için kullanılmaktadır. Tarife ise, yabancı menşeli eşyanın bir ülkeye ithalinde hangi matrah üzerinden ve ne oran veya miktarda vergi ödeyeceğini gösteren listelerdir.

## **b) Gümrük Tarife Sistemleri**

Gümrük vergileri bir kanun ile konuluyorsa bu tarifelere otonom tarife yada kanuni tarife denir. Fakat eğer, vergiler uluslararası anlaşmalar ve karşılıklı görüşmeler sonucunda belirleniyorsa, bu tip tarifelere de sözleşmeli yada ahdi tarife denir<sup>29</sup>.

Günümüzde uygulamada başlıca üç tür tarife sistemi vardır. Bunlar tek kolonlu, çift kolonlu ve üç kolonlu tarife sistemleridir.

### **1. Tek Kolonlu Tarife Sistemi**

Tek kolonlu tarife sistemi otonom niteliktedir. Bu tarife sistemi, aralarında hiç bir anlaşma bulunmayan ülkeler arasındaki ticarete, her mala ülke orijinine bakılmaksızın tek bir vergi alınmasıyla uygulanır.

Yukarıda da değindiğimiz gibi kanuni tarife diye de adlandırabileceğimiz bu tarife sistemi «iç sanayii koruma, devletin gelir ihtiyacı ve gümrük indirimi sağlayan anlaşma müzakerelerinde pazarlık payına sahip olma gibi hedefler esas alınarak genellikle yüksek oranlar halinde tespit edilir»<sup>30</sup>. Fakat,

<sup>29</sup> Rıdvan KARLUK, *Uluslararası Ekonomi. Teori, Politika. Sistem, Kurumlar, Genişletilmiş 2. Baskı*, İstanbul, 1987, s.229.

<sup>30</sup> Genel Ekonomi Ansiklopedisi, Milliyet Ya., C.1, s.359.



uluslararası ticaretin gelişmesine engel olduğundan dolayı, yerini zamanla çift kolonlu tarife sistemine bırakmıştır.

## 2. Çift Kolonlu Tarife Sistemi

Çift kolonlu tarife sisteminde her mal için iki ayrı vergi vardır. Burada eğer her iki vergi de kanun ile konmuş ise, maksimum minimum form'lu bir otonom tarife sistem söz konusu olmaktadır. Fakat eğer, sadece yüksek vergiler kanun ile konmuş, buna karşılık düşük olanları da uluslararası anlaşmalar ile ödün olarak verilmiş ise, bu durumda kısmen otonom ve kısmen de sözleşmeli tarife sisteminden sözedebiliriz.

Bu tür tarife sistemine de genel ve sözleşmeli form denir. Örneğin, GATT'a üye devletlerin tarife cetvelleri iki sütunludur, yani genel ve sözleşmeli form şeklindedir. Birinci sütunda yüksek oranda otonom karakterli tarife yer alır. Bu tarife üye olmayan ülkelere uygulanır. İkinci sütunda ise daha düşük orandaki ahdi tarife gösterilmektedir. Bu da üye ülkelere karşı uygulanan ödüllü tarifedir<sup>31</sup>.

## 3. Üç Kolonlu Tarife Sistemi

Üç kolonlu tarife sisteminde üç ayrı vergi oranı vardır. Bu sistem de çift kolonlu tarife sistemine daha da düşük oranlı bir verginin eklenmesiyle meydana gelir. Bu tercihli sistem olarak da adlandırılır ve sistemin birçok üyesi arasındaki ticareti teşvik etmek için kullanılır. Bu sistemi örneğin GATT üyesi olan Türkiye Avrupa Topluluğunun mallarına uygulamaktadır<sup>32</sup>.

<sup>31</sup> KARLUK, s.229.

<sup>32</sup> KARLUK. s.229.

### c) Gümrük Tarife Çeşitleri

Gümrük tarifelerinde belirli bir eşyanın vergisi advalorem ve spesifik olarak iki ayrı şekilde gösterilir. Bunların dışında ayrıca bir de bunların ikisini birleştiren karma vergiler de vardır.

#### 1. Advalorem Vergiler

Advalorem vergiler ithal edilen bir malın değeri üzerinden yüzde olarak alınır. Advalorem gümrük vergilerinin ülkeler tarafından tercih edilmesinin nedenlerini aşağıdaki şekilde sıralayabiliriz:

- Advalorem sistemde, vergi geliri, ithalat eşyasının değerini kolaylıkla izlemektedir. Eşya fiyatları zamanla artma eğilimi gösterdiğinden, bu sistem devletin mali çıkarına yararlı olmaktadır. Başka bir deyişle, enflasyonist bir ortamda advalorem vergiler dış koruma sağlamaktadırlar. Çünkü advalorem vergiler değer üzerinden alındığından artan fiyatlara aynı oranda yansiyarak verginin koruma gücünü değiştirmeyecektir. Bu özelliğinden dolayı, advalorem vergiler kalite ve dolayısıyla fiyat farklarının önemli olduğu mallara (yani pahalı imalat sanayii ürünlerine) uygulanabilmektedir.
- Malın kalitesi ile fiyatı arasında bir ilişki bulunduğundan, bu sistem vergi adaletine daha uygun görülmektedir.
- Advalorem sistem, yerli ürünlerin hangi ölçüde korunduğunu hesaplamak ve gümrük rejiminin himayeci fonksiyonunu ölçme imkanını kolaylaştırmaktadır<sup>33</sup>.

---

32 KARLUK. s.229.

33 Genel Ekonomi Ansiklopedisi, s.359.

Yukarıda sıraladığımız üstünlüklerine karşın advalorem vergilerinin en önemli sakıncası ise, vergi matrahını teşkil eden değer belirlenmesidir. Uygulamada bu değer başlıca FOB (free on board) ve CİF (cost, insurance and freight) fiyat olarak belirlenmektedir. FOB fiyat, malın ihracatçının limanında, gemiye yüklendiği andaki fiyatıdır. Bu fiyat üretim maliyeti ile geminin güvertesine yükleme anına kadar yapılan masrafları kapsamaktadır. CİF fiyat ise, malın ithalatçı ülkenin limanına vardığı andaki fiyatıdır. Böylece CİF fiyat, FOB fiyattan daha yüksek olmaktadır, çünkü bu fiyat maliyet ile birlikte taşıma ve sigorta giderleri toplamından oluşmaktadır<sup>34</sup>.

## 2. Spesifik Vergiler

Spesifik vergiler, çeşitli şekillerde tesbit edilen miktara dayanan vergilerdir. Miktar, eşyanın maliyetine göre başta ağırlık olmak üzere, uzunluk, hacim v.b. şeklinde ölçülebilmektedir.

Spesifik vergilerin özelliklerini kısaca verecek olursak:

- Spesifik vergiler, malın fiziki birimi gibi, objektif kıstaslara dayandığı için, uygulanması çok basit vergilerdir.
- Anlaşmazlıklara yol açmamaktadır.
- İstikrarlı gelir sağladıklarından dolayı da emin vergilerdir.

Bu özelliklerinin yanında spesifik vergilerinin sakıncalarını da aşağıdaki gibi sıralayabiliriz:

- Spesifik vergiler mahiyetleri icabı matrahtaki değişikliği takip edemediklerinden dolayı, verimlilik dereceleri yüksek olmayan

<sup>34</sup> SEYİDOĞLU, s.262.

- Spesifik vergiler, vergide adalet ilkesine ters düşmektedirler. Çünkü ucuz kalitede mallarla pahalı kalitede mal ithal edenler aynı vergiyi ödeyecektir<sup>35</sup>.
- Spesifik vergiler enflasyonda dış koruma sağlamazlar. Çünkü, bu vergiler birim başına sabit bir vergi olduklarından fiyat yükseldikçe verginin fiyata oranı da giderek düşer. Bilhassa fiyat artışları dolayısıyla ithalat gerilemiş ise, devletin gümrük vergi gelirinde bir düşme meydana gelebilir<sup>36</sup>.

Yukarıda verdiğimiz özelliklerinden ve sakıncalarından dolayı, spesifik vergiler daha çok aynı kalitedeki standart mallar (örneğin tarım ürünleri gibi) için daha faydalı bir gümrük türüdür.

### 3. Karma Gümrük Vergileri

Karma gümrük vergileri daha çok hammaddesi vergilendirilmiş mamul mallara uygulanır. Spesifik vergi burada **telafi edici vergi** niteliğindedir. Hammadde sanayiine vergi ile getirilen korumayı dengeler. Advalorem vergi ise tamamlanmış malları üreten sanayi dalına koruma sağlar<sup>37</sup>.

Günümüzde, hemen hemen bütün ülkeler advalorem gümrük vergi sistemini uygulamaktadırlar.

---

35 KARLUK, s.231.

36 Genel Ekonomi Ansiklopedisi, s.836.

37 KARLUK, s.232.

#### d) Gümrük Tarifelerinin Koruma Ve Gelir Sağlama Görevleri

Gümrük tarifelerinin başlıca iki amacı vardır. Bunlardan biri devlete gelir sağlamak, diğeri ise iç sanayii dış rekabetin yıkıcı etkisinden korumaktır.

Devlete gelir sağlamak için uygulanan tarifelere mali gümrükler, iç sanayii dış rekabetin etkisinden korumak için uygulanan tarifelere ise hamî tarifeler veya koruyucu tarifeler denir.

Gümrük vergileri çeşitli ülkelerin bütçeleri içinde farklı yer tutmakla birlikte özellikle az gelişmiş ülkelerde devlet hazinesinin önemli bir gelir kaynağını oluştururlar. Tarifelerin dış ticaret politikasının en eski aracı olmasının nedeni de bu gelir etkisiyle ilgilidir. Bu vergiler, diğeri gelir kaynaklarından farklı olarak, sınır kapılarında görevli memurlar tarafından, malların girişi sırasında kolaylıkla tahsil edilebilmektedir.

Gelir sağlama amacı güden gümrük vergileri genellikle halkın yaygın olarak tükettiği mallara konulmaktadır. Ancak talebi esnek mallar üzerindeki yüksek gümrükler tüketimi kısırarak vergi gelirlerini düşürebilir. Bu nedenle, mali amaçlı vergilerde talep esnekliği dikkate alınmalı ve vergi oranı toplam vergi gelirlerini maksimum yapacak bir düzeyde belirlenmelidir<sup>38</sup>.

Gümrük tarifelerinin ikinci amacı İktisadi'dir. Eskiden beri gümrükler milli sanayiinin kurulması için en etkili araç olarak kullanılmıştır.

Bu tür gümrüklerin esas amacı, yabancı menşeli malların maliyetini arttırarak iç piyasada yerli sanayiinin rekabet gücünü yükseltmek; yerli ve yabancı malların maliyetleri arasındaki farkı, yerli mallar lehine ortadan kaldırmaktır. Gümrük vergileri bu konuda daha da ileri giderek maliyetten doğan rekabet şartlarını eşitlendirmek yerine yabancı menşeli malların fiyatlarını daha da yükselttikleri takdirde, genellikle ithalatı önlemiş olurlar ve

<sup>38</sup> SEYİDOĞLU, s.262.

böylece tam bir koruma sağlanır. Bu derece yüksek olan vergilere yasaklayıcı (prohibitive) vergiler denir<sup>39</sup>.

Günümüzde gümrük vergilerinin iktisadi fonksiyonu, rekabet şartlarını eşitlendirmek veya bu şartları yerli mallar lehine çok üstün duruma getirmek suretiyle gerçekleştiren himayecilikten ibaret değildir. Gümrük vergisi oranları üzerinde oynayarak paranın dış değeri de ayarlanmakta ve bir bakıma bu vergi ile çoklu kur sistemi tatbik edilmiş olmaktadır. Bilhassa, parasının dış paritesini gerçek değerinin üstünde tutan ülkelerde, ancak gümrük vergisi oranları arttırılmak suretiyle aşırı ithalata ve ödeme dengesi açığına engel olunabilmekte. Fakat aynı ülkelerde ithali arzu edilen mallara ait gümrük vergilerine dokunulmamakta, böylece onlar için daha düşük bir parite tatbik edilmiş olmaktadır.

Tarifelerde meydana gelen bir değişiklik ülkenin dış ticaret bilançosunu etkileyerek ödemeler bilançosunda bazı değişiklikler meydana getirir. Bu değişiklikler de ülkede fiyatlar genel seviyesi, üretim, gelir ve istihdam üzerinde etkiler yaratır.

Fakat genel olarak gümrük vergileri hem koruma ve hem de gelir etkisine sahiptir. Bu iki amaçtan sadece birine hizmet eden vergiler de vardır. Eğer ülke içinde üretim yapılmayan bir maldan vergi alınıyorsa, bu sadece gelir sağlamak içindir. Bunun yanında ithalatı sifıra indirecek kadar yüksek gümrük vergilerinin konulması ise, tamamen yerli sanayiyi korumak içindir.

#### **e) Gümrük Tarifelerin Ekonomik Etkileri**

Gümrük tarifelerinin ekonomik etkilerini başlıca yerli sanayiyi koruma

<sup>39</sup> Bkz.: Genel Ekonomi Ansiklopedisi, s. 359.

etkisi, tüketim etkisi, gelir etkisi, gelirin yeniden dağılım etkisi ve ticaret hadleri etkisi başlıkları altında toplayabiliriz. Şimdi bu etkileri tek tek kısaca inceleyelim.

### 1. Yerli Sanayii Koruma Etkisi

Gümrük tarifelerinin en eski ve en çok tartışılan etkilerinden birisi yerli sanayii koruma etkisidir. Buna göre, «gümrük tarifeleri; iç fiyat seviyesi ile dış fiyat seviyesi arasında bir fark yararmakta ve iç üreticinin mallarının satılmasına ve dolayısı ile yerli üreticilerin himaye edilmesine yolaçmaktadır<sup>40</sup>».

Gümrük tarifesi uygulanmadan önce belirli bir fiyattan ithal edilen bir mal, gümrük tarifesinin uygulamaya girmesiyle fiyatı yükselir ve ithal edilen miktarı da düşer. Dolayısıyla gümrük vergilerinin iç fiyatları arttırması, ithal ikamesi üreticilerini dış piyasanın rekabetinden koruyarak üretimin artmasına neden olur. Yani eski fiyat ve yeni fiyat seviyesi arasında iç arzın miktarında meydana gelen artış gümrük tarifesinin yerli sanayii koruma etkisidir. «Üreticiler, ekonominin diğer sektöründen kaynakları çeker ve yükselen fiyatlarla artık rekabet edebilecekleri bu yeni korunan sektöre yatırım yaparlar<sup>41</sup>». Çünkü, üreticiler bu yüksek fiyatlardan üretimdeki genişlemenin doğurduğu maliyet artışını karşılayabilmektedirler.

Belli bir tarifeye nisbeten koruyucu etkinin genişliği, arz elastikiyeti ile belirlenir. Eğer arz eğrisi çok elastikse, koruyucu etki büyük, eğer elastik değilse, küçük olur<sup>42</sup>. Başka bir deyişle, ithalata rakip malların arz esnekliği ne kadar yüksek olursa, belirli bir fiyat artışının sağladığı üretim genişlemesi

<sup>40</sup> Vural SAVAŞ, "Gümrük Tarifelerinin Ekonomik Analizi", Esk. İ.İ.T.A. DERGİSİ, C. V, S. 2 (HAZİRAN 1969), s.28.

<sup>41</sup> KARLUK, s.234.

<sup>42</sup> Charles KİNDLEBERGER (Çev. Necdet SERİN), Uluslararası İktisat, Birinci Cilt, Ankara, 1970, s.121.

de o kadar fazla olur.

Fakat, gümrük tarifelerinin koruyuculuğunda yurt içi üretimi arttırmak veya ithal ikamesine gitmek kıt kaynakların israfına yol açmaktadır. Çünkü, yerli üretimdeki her birim artış daha yüksek bir reel maliyeti gerektirir. Başka bir deyişle, her ilave birimin üretiminde kullanılan kaynakların verimliliği bir öncekinden daha düşüktür<sup>43</sup>.

Aynı zamanda, eğer ülke içerisinde uygulanan yabancı sermaye politikası gerektiği gibi düzenlenmemiş ise, yerli üreticilerden çok, ülke içinde faaliyet gösteren yabancı üreticileri korumaya yönelir. Çünkü, hemen hemen tüm ülkelerde ham ve yarı mamul maddeler ya gümrükten muaf tutulmakta veya çok az bir gümrüğe tabi olması nedeniyle bazı yabancı üreticileri, gümrüğü koyan ülkelerde yatırım yapmaya yöneltmiştir. Bu üreticiler için, kendi ülkelerinde imal ettikleri malı, yüksek gümrük duvarlarından geçirmektense, aynı malı gümrük duvarlarının gerisinde üretmek daha avantajlı olmaktadır<sup>44</sup>. Günümüzde, hemen hemen bütün az gelişmiş ülkelerde bu tür yabancı sermayeli yatırımları gözleyebiliriz.

## 2. Tüketim Etkisi

Gümrük tarifeleri iç fiyatları yükselterek yerli üretimi yükseltirken, diğer taraftan da tüketimin azalmasına neden olurlar. Tüketimde meydana gelen azalma, ithal malının talep esnekliğine bağlıdır. Şöyle ki, ithal malının talep esnekliği ne kadar yüksek ise, belirli bir fiyat artışı sonucunda tüketimindeki azalma da o kadar fazla olacaktır. Artan fiyatlar nedeniyle tüketici eskisine oranla daha az mal tüketeceği için refahında bir azalma sözkonusu olacaktır. Buna da tüketim etkisi denir. «Gümrük vergisi sebebiyle tüketimde meydana gelen azalma aslında aynen koruma etkisinde olduğu gibi reel bir

<sup>43</sup> SEYİDOĞLU, s.265.

<sup>44</sup> SAVAŞ, s.30.



kayıptır<sup>45</sup>».

Tarifelerin sağladığı koruma dolayısıyla, yeni kurulan endüstrilerde maliyetler zamanla dünya fiyatları düzeyine, hatta onun da altına inebilir. Bu gibi durumlarda tüketiciler, bugün için bir refah kaybına uğramış sayılsalar bile gelecekte daha düşük oranlı fiyatlardan daha kaliteli mal tüketimine kavuşabileceklerdir. Başka bir deyişle, tarifeler bugünkü refah kaybı pahasına ileride yüksek bir refah artışını gerçekleştirebilirler. Bu nokta özellikle azgelişmiş ülkeler için önem taşır<sup>46</sup>.

### 3. Gelir Etkisi

Gümrük vergileri devletin önemli bir gelir kaynağını oluşturur. Gümrük vergilerinin devlet gelirleri içindeki nisbi önemi azgelişmiş ülkelerde daha fazla olduğunu daha öncede belirtmiştik.

Gümrük tarifesinden elde edilecek devlet gelirinün büyüklüğü, bu tarifenin meydana getireceği koruma ve tüketim etkisi tarafından birlikte tayin edilir.

Arz elastikiyeti fazla ise, koruma etkisi daha fazla olacaktır. Çünkü, koruma etkisinin kuvvetli olması, iç üretimin ithalatı ikame etmesi demektir. Sonuçta önce ithalat, sonrada gümrük tahsilatı azalacaktır. Aynı şekilde talep elastikiyeti fazla ise koruma etkisi hissedilecektir. Talebin azalması olan bu durumda da gümrük tarifesinin devlet geliri etkisi zayıflayacaktır<sup>47</sup>.

Gelir sağlama amacını güden gümrük tarifeleri ülke içinde hiç üretilmeyen mallar üzerine konulmalıdır.

---

45 KARLUK, s.235.

46 SEYİDOĞLU, s.266

47 SAVAŞ. s.31.

#### 4. Gelirin Yeniden Dağılımı Etkisi

Gümrük vergileri ekonomide ulusal gelirin tüketicilerden üreticilere doğru yeniden dağılımına yol açar. Bunu açıklayacak olursak, tam rekabet şartları altında denge o sektörde verimliliği en düşük olan firmanın maliyetinin piyasa fiyatına eşitlenmesi ile sağlanır. Bu şartlar altında üretim yapan bir firma kendisini o sektörde tutmaya yetecek kadar normal kâr sağlar. Bu firmaya marjinal firma adı verilebilir ve bu firmanın üretim maliyetlerinin altında çalışan firmalar normal üstü kâr elde ederler. Buna üretici rantı denir. Bu rant, tüketicilerin üreticilere yaptıkları bir gelir aktarmasıdır<sup>48</sup>.

Gümrük vergisi ile ekonomide fiyat artışı olunca marjinal firmalar üretici rantı elde etmeye başlar. Piyasa fiyatı piyasaya en son giren firmanın marjinal maliyetine eşitlenince sektör dengesi yeniden sağlanır ve marjinal firma için normal üstü kâr ortadan kalkar<sup>49</sup>.

#### 5. Ticaret Hadleri Etkisi

Gümrük tarifeleri, tarifeyi uygulayan ülkenin ticaret hadlerinin iyileşmesine yol açarak ülke refahı üzerinde olumlu etkiler yaratır. Bir ülkenin ithalata yüksek gümrük vergisi koyması sonucu yabancı satıcıları mallarını daha düşük fiyattan satmaya zorlayacaktır. Böylece ticaret hadleri ülkenin lehine değişecek, yani aynı miktar döviz ile daha çok mal ithal etmek mümkün olacaktır<sup>50</sup>.

<sup>48</sup> SEYİDOĞLU, s.267.

<sup>49</sup> KARLUK, s.236.

<sup>50</sup> Peter B. KENEN, *The International Economy*, 1989, s. 165.

Bunun gerçekleşmesi de belirli koşullara bağlıdır. Herşeyden önce ithalatçı ülkenin büyük bir alıcı olması gerekir. Yani ithalatçı talebini kısınca, ihracatçının elindeki malı satabilmek için başka piyasalar bulabilmesi güç olmalıdır. Eğer ithalatçının talep kısıntılarına, ihracatçı ülke üretimini daraltarak hızla tepkide bulunabiliyorsa, elde satışa arz edilen fazlası kalmayacağından fiyatlarda indirim yapmak gibi bir olasılık söz konusu olmayacaktır<sup>51</sup>.

Bir ülkenin gümrük tarifelerini arttırarak daha ucuza mal ithal etmesi, yani ticaret hadlerini kendi lehine çevirmesi mümkündür. Fakat bu ancak kısa bir süre için geçerli olacaktır. Çünkü, kendi ihracatına gümrük tarifesi uygulanan veya mevcut tarifelerinin oranları arttırılan bir ülke; tarife koyan veya mevcut tarifelerini arttıran ülkeden yaptığı ithalata derhal bir misilleme ile cevap verir ve uyguladığı gümrükleri arttırır.

Teoride **Misilleme Hareketi** diye bilinen bu durum gümrük tarifeleri yoluyla ticaret hadlerini lehe çevirmesinin, bilhassa uzun sürede; mümkün olmadığını gösterir<sup>52</sup>.

Ayrıca, karşılıklı misillemeler sonucu, uluslararası ticaret hacmi daralır ve bunun sonucunda tarifelerini yükselten ülkelerin hepsi birden zarara uğrar.

Diğer taraftan, bir ülkenin gümrük tarifesini yükselmesi ve buna bir misilleme yapılmaması halinde dahi, tarifeler yoluyla ticaret hadlerini iyileştirip toplum refahını arttırmanın da bir sınırı olduğunu unutmamalıyız. Çünkü, tarifelerin aşırı derecede yükseltilmesi sonucunda, ticaret hacmindeki daralmanın ulusal refahta doğurduğu düşme, ticaret hacmindeki iyileşmenin sağladığı refah artışından daha büyük olabilmektedir. Böyle bir durumda da ülke tarife artışları sonucu net bir kayba uğrayacaktır. Bu nedenle konulacak vergi, ticaret hadlerinin sağladığı refah artışı ile ticaret hacmindeki daralmanın

51 SEYİDOĞLU, s.272.

52 SAVAŞ, s.26.

yol açtığı refah düşüşünü eşitleyen bir vergi oranı olmalıdır. Toplum refahını maksimum düzeye ulaştıran bu tarife oranına **optimum gümrük tarifesi** denir.

Burada belirtmemiz gereken diğer bir noktada, küçük ülkelerin monopolist ve monopsonist güçleri olduğundan dolayı kendi hareketleri ile ticaret hadlerini etkileyemeyeceklerdir. Yani, dünya ekonomisinde ekonomik etkinliği olmayan bu küçük ülkelerin misillemeye başvurmalarının hiçbir önemi olmayacaktır.

## İkinci Bölüm

### TÜRKİYE'DE UYGULANAN GÜMRÜK POLİTİKASI

#### I. TÜRKİYE'DE CUMHURİYET DÖNEMİNDEN SONRA UYGULANAN GÜMRÜK POLİTİKASI'NIN TARİHSEL GELİŞİMİ

Cumhuriyet dönemine kadar bir hayli aşamalar kaydetmiş olan advalorem esasa dayalı gümrük tarifemiz, sonradan spesifik esasına dayalı bir tarife haline gelmiştir. Cumhuriyetin ilanında, 1916 yılında yürürlüğe sokulan ve 1923 tarihli Lozan Antlaşması ile 1928 yılına kadar yürürlükte kalması kararlaştırılan spesifik esasa dayalı vergi sistemi uygulanmıştır. Ancak, ülkenin iktisadi ve mali durumunun gerekli kıldığı himayeyi tam anlamıyla sağlamak amacıyla bir tarife hazırlamaya başlanmış ve sonuçta 1 Ekim 1929 tarihinde yürürlüğe giren 1499 sayılı yine spesifik esasa dayalı 1929 Gümrük Tarifesi meydana gelmiştir.

Cumhuriyet döneminde hazırlanmış ilk tarife olan 1929 tarifesi, liberalist ekonomiye uyan bir tarife olmaktan ziyade, himayeci bir tarife karakterini almıştır. Vergiler, gelir sağlama amacından çok, genel olarak yerel üretimi

koruma niyetiyle konmuştur. Vergi miktarının belirlenmesinde ülke ihtiyaçları dikkate alınmıştır. Yani, ülke için gerekli mallar düşük vergiye, lüks sayılan veya yerli ürünlerle rekabet edecek durumda görülen mallar da daha yüksek vergiye tabi tutulmuştur<sup>1</sup>.

1946 yılında Türk Parasının değer kaybetmesi sonucu tarife'de ayarlama yapılarak, birçok vergi pozisyonlarının vergi oranı yükseltildiğini belirtmek gerekir.

Cumhuriyet döneminde uygulama 1916 ve 1929 Gümrük Tarifelerinin spesifik esasa dayalı olmalarından dolayı fiyat artışlarını izleyebilme olanaklarının olmaması, gerek koruyucu ve gerek gelir etkileri zayıf kalmıştır.

Ayrıca, spesifik tarifelerinin bu olumsuz etkileri nedeniyle hemen hemen bütün ülkelerde spesifik tarifeler terkedildiğinden, Türkiye'de de kıymet esasına dayalı bir gümrük tarifesinin gerekliliği zorunlu olmuştur. Böylece 1954 Gümrük Tarifesi, 6290 sayılı ve 26 Şubat 1954 tarihli kanunla yürürlüğe girmiştir.

15 Aralık 1950 tarihinde Brüksel'de amacı üye ülkelerin gümrük kaidelerinin standartlaştırılması, basitleştirilmesi, gümrük tekniğinin geliştirilmesi ve milletlerarası gümrük mevzuatının birbirine yaklaştırılması olan ve Türkiye'nin de 1953'te katıldığı **Gümrük İşbirliği Konseyi** kurulmuştur. Bu sözleşmeyle birlikte hazırlanan ve ticari malların advalorem sisteme göre tasnifini konu edinen **Nomanklatür Sözleşmesi**'ne ve yine ticari malların gümrük vergisi matrahına esas teşkil edecek kıymet unsurları ve bu unsurların tesbiti olan **Kıymet Sözleşmesi**'ne Türkiye'de katılmıştır.

1954 tarifesi de 1950 Brüksel Nomanklatüründeki tasnif şeklini aynen

<sup>1</sup> Bkz.: Ekrem CİMİLLİ, "Gümrük Tarifemiz", ESKİŞEHİR İ.T.İ.A. DERGİSİ, C. XIV, S. 2 (Haziran 1978), s. 169-170.

aldığı gibi, ülke ihtiyaçlarının gerektirdiği tâli (ikinci derecede) pozisyonlara da yer vermiştir. Buna karşılık, tarifedeki kayıtlı vergi hadleri tamamen kendi ürünümüzdür. Çünkü, tarifenin tasnif tarzına Brüksel Anlaşmasıyla bağlı bulunmamıza rağmen, vergi oranlarının saptanmasında her hangi bir yükümlülüğümüzün bulunmamasıdır<sup>2</sup>.

Gümrük Tarifemize esas alınan 1950 Brüksel Nomanklatürü, daha sonra ortaya çıkan gelişmeleri de kapsamak üzere değiştirilmiştir ve bunun yerine 1955 Brüksel Nomanklatürü konulmuştur. Brüksel Anlaşmasını imzalamış bulunan bir ülke olmamız dolayısıyla buna uymak Türkiye içinde zorunlu olmuştur. Bu nedenle Gümrük Tarifemiz, 146 sayılı 10 Aralık 1960 tarihli kanuna dayanılarak 1955 Nomanklatürüne uygun hale getirilmiştir. Bununla birlikte yeni Nomanklatür 6290 sayılı kanunla kabul edilen 1954 Tarifesine fazla değişiklik getirmemiştir.

Gümrük tarifesindeki vergi hadleri ile tâli pozisyonlar, devletlerin kendi insiyatiflerine bırakılmış olduğundan bunların tekrar gözden geçirilmesi gerekiyordu. Bu husus, 197 sayılı 7 Ocak 1961 tarihli kanunla yapılmış ve bir çok tâli pozisyon atılarak bazı yeni tâli pozisyonlar konulmuştur. Bu kanunla, başta hammaddeler olmak üzere vergi oranları genel ortalaması düşürülmüş, fakat ithalatı fazla olan maddelerin vergileri arttırılmıştır. Diyebiliriz ki, vergi oranlarının yeniden tesbitinde, bir taraftan yerli sanayiın himayesi, diğer taraftan Ortak Pazar ile GATT görüşmeleri rol oynamıştır.

Günümüzde uygulanan tarife oranları ise, 14 Mayıs 1964 tarihinde çıkartılan 474 sayılı **5383 Sayılı Gümrük Kanunu'na Bağlı Gümrük Giriş Tarife Cetvelinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun** ile belirlenmiştir. 1964 Gümrük Tarifesine 474 sayılı kanunla getirilen değişiklik daha ziyade cetvelde yer alan eşyanın vergi oranlarının arttırılması şeklindedir. Vergi oranlarının incelenmesinde, yapılan arttırmalarda bazen koruma

<sup>2</sup> Bkz.: CİMİLLİ, "Gümrük Tarifemiz", s. 172.

amacının güdüldüğünü, fakat mali amaçların daha ağır bastığı anlaşılmaktadır.

Brüksel Nomanklatür Anlaşması, vergi oranlarının saptanması konusunda üye ülkeleri serbest bırakmakla birlikte, eşyanın tasnifinde böyle bir serbestlik tanımamıştır. Yani, 6449 sayılı kanunla onanmış bulunan Brüksel Nomanklatür Anlaşması hükümleri, üye ülkelerin nomanklatür notlarını kendi tarifelerine aynen almalarını ve bunlarda hiçbir değişiklik yapmamalarını zorunlu kılmıştır<sup>3</sup>.

1964 Gümrük Tarifesi diye kısaca ifade edilen **Gümrük Giriş Tarife Cetveli** Brüksel Nomanklatürü'ne dayanarak, 21 büyük gruba (bölüm), bu grupları 99 daha küçük gruba (fasıl), bunları da daha küçük eşya gruplarına (pozisyon) ayırmıştır.

2 Kasım 1970 tarih ve 1421 sayılı Karar ile 474 sayılı kanuna ek Gümrük Giriş Tarife Cetvelinde yer alan bir kısım maddenin vergi oranları yükseltilmiştir.

Gümrük İşbirliği Konseyi tarafından hazırlanarak 14 Haziran 1983 tarihinde Brüksel'de kabul edilen ve 10 Haziran 1985 tarihinde imzaya açılan **Armonize Mal Tanımlaması ve Kodlama Sistemi Hakkında Sözleşme**'ye katılmamız nedeniyle, 474 sayılı eski Gümrük Giriş Tarife Cetveli, Armonize Sistem Nomanklatürü esas alınarak yeniden düzenlenmiştir. Böylece 10 Kasım 1988 tarih ve 3502 sayılı Kanun ile 474 sayılı Kanunun başlığı **Gümrük Giriş Tarife Cetveli Hakkında Kanun** olarak değiştirilmiştir.

---

<sup>3</sup> CİMİLLİ, "Gümrük Tarifemiz", s. 175.



## II. GÜNÜMÜZDE TÜRKİYE'DE UYGULANAN GÜMRÜK POLİTİKASI

Türkiye'de 1993 yılı öncesi ithalat sırasında alınan vergi, resim, hisse ve fonların sayıca çokluğu ve bunlara ek olarak mevzuat karışıklığı uygulamada büyük zorluklar yaratmıştır. Ayrıca, Türkiye eski adı Avrupa Topluluğu (AT) olan Avrupa Birliği (AB), EFTA ve GATT ile imzaladığı milletlerarası anlaşmalar nedeniyle uygulanmakta olan gümrük vergileri ile eş etkili vergilerin ve fonların çokluğu, haklı eleştirilere neden olmuş ve bunların tek bir vergiye dönüştürülmesi ve mevcut gümrük vergileri sisteminin sadeleştirilmesi talep edilmiştir. Bu baskıların bir sonucu olarak Maliye ve Gümrük Bakanlığı ve Hazine Dış Ticaret Müsteşarlığı nezdinde 1990 yılından itibaren hazırlık çalışmaları başlamış ve bunlar 1992 yılı sonunda tamamlanmıştır. Böylece Türkiye'de 1 Ocak 1993' den itibaren gümrüklerde **Tek Vergi Sistemi**'ne geçilmiş ve 2 vergi, 4 eş etkili vergi ve 5 değişik fondan oluşan sistem yerine 2 vergi ve bir fondan oluşan sade bir sistem getirilmiştir<sup>4</sup>.

Daha önce ithalattan alınan Damga Resmi, Ulaştırma Altyapıları Resmi ve Belediye Hissesi Resmi 11 Temmuz 1992 tarih ve 21281 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 3824 sayılı ve 25 Haziran 1992 tarihli yasa ile 31 Aralık 1992'den geçerli olmak üzere kaldırılmıştır.

Ayrıca, 31 Aralık 1992 tarih ve 21452 Mükkerer sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 3902 sayılı İthalat Rejimi Kararı'nın 17'nci maddesine göre ithalde alınan Destekleme ve Fiyat İstikrar Fonu'nun uygulanmasına da aynı tarihten itibaren son verilmiştir.

Bunun yanında Gümrük Vergisi ve Katma Değer Vergisi uygulamasına devam edildiği gibi, koruma eğilimi nedeniyle Toplu Konut Fonu tahsilatına da

<sup>4</sup> Bkz.: Selahattin TUNCER, "Yeni İthalat Rejimi Kararı ve Tek Vergi Uygulaması", İSTANBUL SANAYİ ODASI DERGİSİ, S.324 (22 ŞUBAT 1993), İstanbul, s.12 ve Vecdi SEVİĞ, "Tek Vergi", DÜNYA GAZETESİ (4 Kasım 1992), s. 12.

devam edilmektedir. Böylece Tek Vergi Sistemi'ne "kısmen" geçilmiştir.

Bizde şimdi Türkiye'de uygulanan Gümrük Vergisi, Katma Değer Vergisi ve Toplu Konut Fonu'nu kısaca açıklamaya çalışacağız.

## A- GÜMRÜK VERGİSİ

Türkiye'de uygulanmakta olan gümrük vergileri, genelde advalorem esasa dayanmakta olup, %200 oranına kadar çıkmaktadır. Vergiye tabi değer, malın CIF fiyatıdır. Ancak ham petrol ve petrol türevleri gibi bazı mallar istisnai olarak spesifik vergiye tabi tutulmuştur<sup>5</sup>. Bunun nedeni de bu malların standart oluşu ve spesifik tarifeleri uygulamanın kolaylığıdır.

Günümüzde Türkiye'de gümrük vergisi, ithal edilen eşyanın CIF bedeline Gümrük Giriş Tarife Cetvelinde gösterilen gümrük vergisi oranlarının uygulanması suretiyle hesaplanmaktadır<sup>6</sup>.

İthalat Rejimi Kararına Ek I No'lu listede gümrük vergi oranları 2 ayrı sütünde belirlenmiştir. İlk sütünde Avrupa Birliği (AB) ve Avrupa Serbest Ticaret Birliği (EFTA) ülkelerinden yapılacak ithalatta uygulanacak gümrük vergisi oranları, ikinci sütünde ise AB ve EFTA ülkeleri dışında kalan ülkelerden yapılacak ithalatta uygulanacak gümrük vergisi oranları yer almaktadır. Buradan da çıkartabileceğimize göre Türkiye'de kanuni vergi oranları yanında sözleşmeli tarife adı verilen gümrük tarife oranları uygulanmaktadır. Yani, malın ithal edildiği ülke veya ülke gruplarına göre ödenecek gümrük vergisi değişmektedir.

Kanuni vergilerden indirim şeklinde olan bu tercihli vergi oranları, Türkiye

<sup>5</sup> Rıdvan KARLUK, s. 257.

<sup>6</sup> Bkz.: Resmi Gazete, S.21453, 2.2.1993 ve TUNCER, s. 12.

ile yabancı ülkeler arasında yapılan iki veya çok taraflı anlaşmalarla belirlenmiştir.

Bu sözleşmeli tarifelerden birisi tavizli vergi oranı'dır. Türkiye GATT üyesi ülkelere tavizli, yani düşük oranlı gümrük vergisi uygulamaktadır. Bunun yanında GATT üyesi olmamakla birlikte, ikili anlaşmalarla **en çok kayırlan ülke** kuralı bulunan ülkeler de tavizli gümrük vergisine tabidirler.

Kanuni vergi oranlarından yapılan bir diğer indirimde Avrupa Birliği ile ilgilidir. İthalatın AB ülkelerinden yapılması halinde, Türkiye ile Avrupa Birliği arasındaki ilişkileri düzenleyen **Katma Protokol** 'ün 10 ve 11'inci maddeleri çerçevesinde belirlenen indirimli gümrük vergisi oranları uygulanmaktadır.

AB ve EFTA ülkelerinden ithalat yapan mükellefler ithal edecekleri herhangi bir eşyanın gümrük vergisi birinci sütunda düşük, ikinci sütunda daha yüksek olarak belirlendiği durumlarda, birinci sütundaki düşük vergi oranlarından yararlanmak istiyorlarsa, ATR.1, ATR.2, EUR.1 belgelerinden birini Gümrük İdaresine ibraz etmeleri gerekecektir. Ancak, ithal eşyasının gümrük vergisinin birinci ve ikinci sütunda aynı oranda yer alması halinde ise, mükelleften ayrıca ek bir belge istenmeyecektir<sup>7</sup>.

## B- KATMA DEĞER VERGİSİ

25 Ekim 1984 tarih ve 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu'nun 1'nci maddesinin 2 numaralı bendi gereğince **her türlü mal ve hizmet ithalatı** KDV kapsamına girmektedir. Yine bu maddenin son fıkrası gereğince, ithalatın kamu sektörü, özel sektör veya herhangi bir gerçek veya tüzel kişi tarafından yapılmış olması veya herhangi bir şekil ve surette gerçekleştirilmesi, özellik taşıması, vergilendirmeye tesir etmemektedir. Yurtiçinde imal edilen bir mal ile

<sup>7</sup> Bkz.: Resmi Gazete, S.21453, 2.2.1993.

yapılan hizmetlerin KDV'ye tabi olduğu göz önünde bulundurulacak olursa, gerekli dengeyi ve rekabet ortamını sağlamak için yurtdışından ithal edilen mal ve hizmetlerin KDV'ye tabi olmasını doğal karşılamak gerekecektir.

3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu'na göre vergi bedeli, ithal edilen malın CIF değeri ile ithalat sırasında ödenen her türlü vergi, resim, harç ve paylar, fiili ithalata<sup>8</sup> kadar yapılan diğer bütün gider ve ödemeler ile mal bedeli üzerinden hesaplanan fiyat farkı, kur farkı ve ithal edilen malın gümrük vergisi matrahına esas olan kıymetidir<sup>9</sup>. Fakat bazen malın bedeli belli olmasına rağmen, diğer iki husus sigorta ve navlun bedelleri belli olmayabilir. Böyle bir durumda ise emsal bedel uygulamasına gidilir.

31 Aralık 1992 tarih ve 21452 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 22 Aralık 1992 tarih ve 3896 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile tahsil edilecek Katma Değer Vergisi Oranları aşağıdaki gibidir.

- I. sayılı Liste'de kuru üzüm, kuru incir, pamuk, antepfıstığı, ayçiçeği çekirdeği, şeker pancarı, bağirsak, fiğ, kuru fasülye, kuru barbunya, nohut, yeşil ve kırmızı mercimek gibi ürünler ile Finansal Kiralama Kanununa göre, sadece finansal kiralamaya konu olan malların Finansal Kiralama Şirketlerine kiralanması işlemleri yer almaktadır. Bu liste'de yer alan eşyaya %1;
- II. sayılı Liste'de yer alan temel gıda maddelerine %6;
- III. sayılı Liste'de yer alan lüks tüketim mallarına %20;
- IV. sayılı Liste'de yer alan normal benzin, süper benzin, motorin, gazyağı, kalorifer yakıtı, fuel-oil ve likit petrol gazı gibi petrol --

<sup>8</sup> **Fiili İthal:** İthal edilmek üzere gümrüğe gelmiş olan malların gümrük vergisi, resim ve harçlarının ödenerek gümrükten çekilmesidir.

<sup>9</sup> Bkz.: Resmi Gazete ve "1.1.1993'te Yürürlüğe Giren İthalat Rejimi ve AT'na Uyum ile İlgili Bilgi Notu", İKTİSADİ KALKINMA VAKFI BİLGİ BÜLTENİ, No. 93/1 (5 Ocak 1993), İstanbul.

ürünlerine %13

oranında KDV tahakkuk ettirilmektedir.

### C- TOPLU KONUT FONU

Toplu Konut Fonu, advalorem esasına göre CIF bedeli üzerinden tahsil edilebileceği gibi, spesifik esasa göre matrah ithal eşyasının ton, kilogram, litre, adet, m<sup>2</sup>, m<sup>3</sup> v.b. olarak miktarına göre verilen fon değerinden de işlem görebilmektedir<sup>10</sup>. Advalorem esasına göre tahsil edilecek Toplu Konut Fonu, İthalat Rejimi Kararının (I) No'lu Eki'nin oluşturduğu İthalatta Uygulanacak Gümrük Vergisi Oranları ile Ödenecek Toplu Konut Fonunu Gösterir Liste'de yer alan, Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonlarının karşılarında kayıtlı oranlar dikkate alınarak hesaplanır. Spesifik esasa göre Toplu Konut Fonu alınmasının öngörüldüğü durumlarda ise, her eşyanın karşısında yazılı olan miktarda ABD Doları karşılığı Türk Lirası olarak tahsil edilir. ABD Doları paritesinin belirlenmesinde, fiili ithal tarihinde geçerli T.C. Merkez Bankası Döviz Alış Kuru esas alınmaktadır<sup>11</sup>.

2 Şubat 1984 tarih ve 2976 sayılı Dış Ticaretin Düzenlenmesi Hakkında Kanun hükümlerine dayanılarak 17 Mart 1984 tarih ve 2985 sayılı Toplu Konut Kanunu hükümlerine göre T.C. Merkez Bankası nezdinde **Toplu Konut Fonu** başlıklı bir fon kurulmuştur.

Çeşitli kaynakları bulunan bu fona her yıl Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı tarafından yayınlanan İthalat Rejimi Kararlarında belirlenen madde ve mamullerin ithalatında söz konusu mallarda belirlenen şekilde Toplu Konut Fonu tahsil edilmektedir.

<sup>10</sup> İKTİSADİ KALKINMA VAKFI BİLGİ BÜLTENİ.

<sup>11</sup> Bkz.: Resmi Gazete.

Toplu Konut Fonu, bir bakıma, ithalatta liberasyon politikasının bir ürünü olup, bu yolla Türk sanayiinin, bazı sektör ve ürünlerde dış rekabete karşı yavaş yavaş açılması sağlanmak istenmiştir. Miktar ve değer bazında uygulanabilen, uygulandığı her mal için değişkenlik gösteren ve ülke ayrımı yapılmaksızın uygulanan fon tutarlarının belirlenmesinde, ilgili malın yurtiçi ve yurtdışı fiyatları ve bu fiyatların değişimleri, yerli üretimin yapısı, sektörler için gerekli olan koruma düzeyi gözönünde bulundurulmaktadır<sup>12</sup>. Özetleyecek olursak Toplu Konut Fonu, madde politikasının takibi, iş piyasasının düzenlenmesi ve fiyat istikrarının sağlanması amacıyla alınır.

### III. MEVZUATTAKİ SON DEĞİŞİKLİKLER

Yeni kurulan sanayileri dış rekabete karşı korumak ve buna karşı fikir olarak ortaya çıkan serbest ticaret, iktisatçılar ve siyaset adamları arasında yüzyıllar boyu tartışma konusu olmuştur. Çağlara ve ülkelere göre bazen korumacılık bazen de serbest ticaret egemen olmuş ve tartışmalar dalgalanarak sürüp gitmiştir. Ancak İkinci Dünya Savaşı'nın son bulması ile Birleşmiş Milletler üyesi ülkeler, savaş dönemi boyunca yaşanan kaosu sona erdirmek, ülkeler arasında serbest dış ticareti teşvik etmek ve dış ticaret politikalarını düzenlemek amacıyla GATT'ı kurmaları ile yeni ve kuvvetli bir akım başlamıştır<sup>13</sup>.

30 Ekim 1947 tarihinde imzalanıp, 10 Ocak 1948'de yürürlüğe giren ve bir tarife sözleşmesi olarak ortaya çıkan GATT, kuruluşundan günümüze kadar geçen sürede uluslararası ticareti düzenleyen ve üzerinde anlaşılan tek uluslararası çok taraflı sözleşme olmuştur. «GATT, günümüzde ticari ilişkilerde

<sup>12</sup> TUNCER, "Yeni İthalat Rejimi Kararı ve Tek Vergi Uygulaması", s. 14.

<sup>13</sup> Bkz.: John S. HODGSON ve Mark G. HERANDER, *International Economic Relations*, New Jersey, 1983, s. 256 ve Selahattin TUNCER, "Korumacılığa Karşı Serbest Ticaret Tartışması", *DÜNYA GAZETESİ* (15 Şubat 1994), s. 6.

rekabeti bozan ve ticareti kısıtlayan engellerin görüşülerek kaldırıldığı en önemli uluslararası kuruluşur»<sup>14</sup>.

Burada böyle bir giriş yapmamızın asıl nedeni, 1994 yılı başında gümrüklerimizde uygulamaya konulan yeni kıymet tanımı GATT Kıymet Anlaşmasıdır.

Bildiğimiz gibi, halen dünyada ithal eşyasının gümrük kıymetinin tespiti konusunda iki uluslararası sistem bulunmaktadır. Bunlar, 28 Temmuz 1953 tarihinde uluslararası düzeyde uygulanmaya konulan Brüksel Kıymet Sistemi ile 1 Ocak 1981 tarihinde imzaya açılan GATT'ın VII Maddesinin Uygulanmasına Dair Anlaşma'yla getirilen GATT Kıymet Sistemidir.

Bu maddede gümrük kıymetinin belirlenmesi sırasında uyulacak genel ilkeler belirlenmiş olup, uygulamaya ilişkin herhangi bir düzenleme yer almamaktadır. VII'nci maddede yer alan ilkeler şunlardır:

- Gerçek kıymet esas alınmalıdır.
- Keyfi, fiktif veya ithal ülkesi menşeli eşyanın kıymeti esas alınmalıdır.
- Gümrük kıymeti ithal eşyası veya benzer ithal eşyasının tam rekabet koşulları altında ticari yaşamın alışılmış akışı içinde ortaya çıkan fiyatı olmalıdır.

Bu ilkelerden hareketle uygulamaya yönelik ilk uluslararası düzenleme ülkemiz tarafından da kabul edilen 28 Temmuz 1953 tarihli Brüksel Kıymet Tanımı'dır. Uluslararası uygulanıma sahip tek bir gümrük kıymeti sisteminden beklenenler ise şunlardır<sup>15</sup>:

<sup>14</sup> Rıdvan KARLUK, **Dünya Ekonomisinde Uluslararası Ekonomik Kuruluş ve Birleşmeler**, Eskişehir, 1990, s. 109.

<sup>15</sup> Beyazıt BALCI, "Gümrük Kıymetinin Belirlenmesinde Uluslararası Bir Sistem Olarak GATT Kıymet Anlaşması", **DÜNYA GAZETESİ** (28 Nisan 1994), s. 6.

Böyle bir sistem, GATT gibi çok taraflı anlaşmalarla gümrük birliği, serbest ticaret bölgesi anlaşmaları gibi gümrük tarifeleri üzerinden yapılan anlaşmaları kolaylaştırır; dış ticaret istatistiklerinde gümrük kıymeti esas alındığından, ülkeler arasında istatistiksel karşılaştırmaları mümkün kılar, gümrük kıymetine dayanan tarife kotaları, menşe kuralları ve tarife tavizlerinin uygulanmasını kolaylaştırır; ithalatçı ve ihracatçıların muhtemel vergi yükünü hesaplamasına ve buna göre öngöründe bulunmasına olanak tanıyarak, uluslararası ticaretin istikrar ve gelişimine katkıda bulunur.

Fakat Brüksel Kıymet Tanımı uluslararası alanda beklenen başarıyı sağlayamamıştır. Özellikle ABD ve Kanada gibi dünya ticareti içerisinde ağırlığı olan birçok ülke bu sistemi kabul etmediğinden genel bir uluslararası uygulama olanağı bulunamamıştır.

İthal eşyasının gerçek satış bedeli yerine, eşyanın gümrük vergisinin ödeme mükellefiyetinin başladığı tarihteki normal fiyatı yani rayiç bedelinin kullanılması bazı ülkelerde gümrük idarelerinin keyfi uygulamalarına, kıymet tespitinin ithalata yönelik tarife dışı bir engel haline gelmesine yol açmıştır. Dolayısıyla GATT'ın VII'nci maddesinde öngörülen amaçlarından sapılmıştır.

Brüksel Kıymet Tanımı'nda eşyanın yalnızca CIF kıymetinin esas alınması coğrafi konumu nedeniyle yüksek navlun giderleri ile karşı karşıya bulunan ABD, Kanada gibi ülkelerin bu sistemi kabul etmemesine yol açmıştır. Bununla birlikte, sistemin tümüyle teorik varsayımlardan hareket etmesi ticari gerçeklerden uzaklaşmasına neden olmaktadır<sup>16</sup>.

Bu nedenlerden dolayı uluslararası alanda yine GATT'ın VII'nci maddesinde yer alan ilkelerden hareket ederek yeni ve farklı bir gümrük kıymeti sistemi yaratma çalışmaları sürdürülmüştür. 1 Ocak 1981 yılında da GATT'ın VII'nci maddesinin uygulanmasına ilişkin anlaşma, kısa adıyla GATT Kıymet

<sup>16</sup> Beyazıt BALCI, s.6.



Anlaşması yürürlüğe girmiştir.

Ülkemiz tarafından 12 Mayıs 1988 tarihli 3447 sayılı Kanunla kabul edilen GATT Kıymet Anlaşması, 5 yıllık rezerv hakkımız da kullanılarak 12 Şubat 1994 tarihinden itibaren uygulanmaya başlamıştır<sup>17</sup>.

GATT Kıymet Anlaşması, gümrük kıymetinin tespitinde Brüksel Kıymet Tanımı'nda yer almayan farklı bir yaklaşım ve anlayışı dile getirmektedir. Brüksel Kıymet Tanımı, ithal eşyasının gümrük kıymeti olarak, alıcı ve satıcının birbirinden bağımsız olduğu ve serbest piyasa koşullarında gerçekleştiği varsayılan satışta ortaya çıkan normal fiyatı esas almakta. Buna karşılık, GATT Kıymet Sistemi eşyanın satış bedelini dikkate almaktadır<sup>18</sup>.

15 Aralık 1993 tarihinde sona eren ve 15 Nisan 1994 tarihinde imzalanan GATT Uruguay Round görüşmelerinin sonucunda yayınlanan Nihal Metinde yer alan kararda Gümrük İdaresinin beyan edilen kıymetin gerçeklik veya doğruluğu konusunda şüphelenmesi durumunda, mükelleften ilave bilgi ve belge sağlanması talebinde bulunabileceği yer almaktadır. Ayrıca, Gümrük İdaresinin talebine mükellefin uyması veya sağlanan bilgi ve belgelerin gümrük idaresince tatminkâr bulunmaması durumunda Gümrük İdaresinin beyanı reddetme olanağının doğduğu kabul edilmektedir.

GATT Kıymet Anlaşmasının yanında Avrupa Birliği ülkeleri ile oluşturmakta olduğumuz Gümrük Birliği'ne de değinmek istiyoruz.

Bildiğimiz gibi, Türkiye ile AT arasında 12 Eylül 1963 tarihinde Türkiye ile o zamanki ismiyle AET'nu bir gümrük birliğine götürecektir ve ileride de tam üye durumuna sokabilecek olan ortaklık anlaşması, Ankara Anlaşması imzalanmıştır. Ankara Anlaşması 1 Aralık 1964 tarihinde resmen yürürlüğe

<sup>17</sup> "Cenevre Kıymet Kodu", DÜNYA GAZETESİ (10 Şubat 1994), s. 12.

<sup>18</sup> Ali ALIÇ, "GATT Kıymet Anlaşması", DÜNYA GAZETESİ (4 Mart 1994), s. 6.

girmiştir. Bu anlaşma, Türkiye'nin AB 'ne tam üyeliğine geçişinde üç dönem öngörmektedir. Bunlardan birincisi Hazırlık Dönemi, ikincisi Geçiş Dönemi ve üçüncüsü de Son Dönemdir. Geçiş döneminde kademeli şekilde Gümrük Birliği ve ekonomik politikaların uyumu gerçekleştirilecektir. Son dönem ise, Gümrük Birliği'ne dayanır ve Akit tarafların ekonomi politikaları arasındaki koordinasyonun güçlendirilmesini gerektirir. Hazırlık döneminde, geçiş dönemi ve son dönem boyunca kendisine düşecek yükümlülükleri üstlenebilmesi için Türk ekonomisi Topluluğun yardımı ile güçlendirileceği kararlaştırılmıştır. Bu dönem Anlaşma gereği 5 yıl olarak saptanmıştır. 1967 yılında Türkiye Geçiş Dönemi'ne zamanında geçmek istediğini Topluluğa bildirmiş, fakat yeni dönemin koşullarını belirleyecek Katma Protokolün hazırlanması uzun sürmüştür.

Geçiş Döneminin koşulları ancak 23 Kasım 1970 tarihinde imzalanan ve 1 Ocak 1973'den itibaren yürürlüğe giren Katma Protokol ve ekleri ile saptanmıştır<sup>19</sup>.

Katma Protokol'de ilkin, tarafların aralarındaki ihracat ve ithalata yeni gümrük vergileri ve eş etkili vergi veya resimler koymaktan; bu Protokol'ün yürürlüğe girişinde uyguladıkları gümrük vergileri ile eş etkili vergi veya resimleri arttırmaktan kaçınmaları öngörülmüştür. Daha sonra, yapılacak indirimlerin uygulanacağı temel verginin, Katma Protokol'ün imza tarihinde geçerli vergi olacağı belirtilmiştir. Gümrük indirimlerine gelince; Türkiye ilke olarak Topluluğa karşı gümrüklerini 12 yılda sıfırlayacaktır. Ancak Türkiye için önemli, yeni kurulup gelişen sanayi kolları'nın ürünleri için bu süre 22 yıla uzayacaktır. Topluluk rekabetine açılması daha güç olan makine mühendisliği malları, tarım ve elektrik makinaları, taşıt araçları gibi maddeler, çoğunlukla bu ikinci liste de yer almıştır<sup>20</sup>. Tarım ürünleri ise bu indirim yükümlülüğünün

<sup>19</sup> Bkz.: Haluk CEYHAN, "Türkiye -Avrupa Topluluğu 25 Ortaklık Yılı'nın Değerlendirilmesi", İKTİSADİ KALKINMA VAKFI DERGİSİ, S. 59 (Eylül 1988), s.36-37.

<sup>20</sup> Ahmet GÖKDERE, **Gümrük Birliği Açısından Avrupa Topluluğu Ve Türkiye İle İlişkileri**, Ankara Üniversitesi Avrupa Topluluğu Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayını, Araştırma Dizisi Yayın No. 2, Ankara, 1989, s. 156-157.

dışında tutularak, 22 yıldan sonra ele alınacaktır.

12 yıllık listede her indirim, her maddenin temel vergisi %10 azaltılarak yapılacaktır. Bu listede ilk indirimin Katma Protokolün yürürlüğe girişinde yapılması öngörülmüştür. İkinci ve üçüncü indirimlerin, sırasıyla 3 ve 5 yıl sonra yapılması gerekmektedir. Dördüncü ve sonraki indirimlerse, son indirim 12 yıllık geçiş dönemi sonunda gerçekleşecek şekilde düzenlenmiştir. 22 yıllık listede yer alan mallar için Katma Protokol'ün yürürlüğe giriş tarihinde ilk %5'lik indirim yapılacaktır. Yine %5 oranlı diğer üç indirim, sırasıyla 3, 6 ve 10 yıl sonra gerçekleştirilmesi öngörülmüyordu. %10 oranlı diğer 8 indirim ise, yine Katma Protokol'ün yürürlük tarihinden 12, 13, 15, 17, 18, 20 ve 22 yıl sonra yapılarak, 1995 yılı içinde Topluluk çıkışlı endüstriyel mallara uygulanacak gümrükler sınırlanmış olması öngörülmüyordu<sup>21</sup>.

Ayrıca Türkiye bu süre içerisinde kademeli şekilde AT'nun Ortak Gümrük Tarifesini de uygulamaya başlayacak, ayrıca ithalattaki miktar kısıtlamalarını da kademeli şekilde kaldıracaktır.

Türkiye, 12 yıllık listeye giren mallarda 1 Ocak 1973 ve 1 Ocak 1976 tarihinde %10'luk iki indirim, 22 yıllık listeye giren mallarda da, aynı tarihlerde %5'lik iki indirim yapmıştır. Ancak, ilk indirimler yapılmadan önce, 31.12.1973 tarihinde Türkiye, gümrüklerini %10 oranında arttırmış, 1 Ocak 1973'de ise tekrar indirmiştir. Böylece, fiilen bu tarihte bir indirim yapılmamıştır. 25 Aralık 1976 tarihinde ise, Türkiye alınan tek taraflı bir karar sonucunda bütün yükümlülükleri durdurmuştur.

Türkiye 1980'den itibaren, giderek gelişen bir liberal ekonomi politikası

<sup>21</sup> Bkz.: GÖKDERE, s. 158.

uygulamaya başlamış ve gümrüklerini 1980 öncesine oranla çok düşük seviyelere indirmiştir. Ancak bu indirimi yapar ve yeni gümrük tarife sistemini oluştururken, AT'na olan yükümlülüklerini gözönünde bulundurmamıştır. AT ile anlaşma gereğince, AT'na en çok kayırılan ülke işlemi yapılacak, yani AT'na bütün başka ülkelere en az ortak gümrük tarifesi kadar düşük gümrük uygulanacak ve bu AT'na konsolide edilecektir. Halbuki Türkiye 1983 yılından beri genelde bütün ülkelere aynı gümrük tarifelerini uygulamaktaydı<sup>22</sup>.

1976 yılından sonra devamlı ertelenen gümrük indirimleri, 1987 yılındaki AT'na tam üyelik başvurusundan sonra 1 Ocak 1988 tarihinden itibaren yine yerine getirilmeye başlanmıştır. 12 yıllık liste için %10'luk tek indirim, 22 yıllık liste için %5'lik iki indirim gerçekleştirilmiştir. Böylece Türkiye'nin yaptığı indirim seviyesi 12 yıllık listede %30, 22 yıllık listede ise %20 olarak gerçekleşmiştir. «Oysa 12 yıllık listedeki indirimler gerektiği şekilde uygulansa, 1 Ocak 1985 tarihinden itibaren Topluluk çıkışı sanayi ürünlerine sıfır gümrük uygulanmalı, 22 yıllık listede ise bu oran %50 olarak gerçekleşmeliydi<sup>23</sup>».

Türkiye, Gümrük Birliği'nin ikinci unsuru olan ortak gümrük tarifesine (OGT) uyum yükümlülüğünü de yerine getirememiştir. Katma Protokolün 17. Maddesi'nde yer alan, 12 yıllık listeye giren mallarda Türk Gümrük Tarifesi'nin azaltılarak yada artırılarak OGT'ne çakıştırılması, 1 Ocak 1977, 1 Ocak 1980, 1 Ocak 1982 tarihlerinde %20, 1 Ocak 1985 tarihinde ise %40 ve toplam %100 olarak gerçekleştirilecekti. Katma Protokol'un 18. Maddesi'ndeki 22 yıllık listede yer alan ürünlerle ilgili Türk Gümrük Tarifesi'nin, OGT'ne çakıştırılması ise 1 Ocak 1983 (%20), 1 Ocak 1988 (%30), 1 Ocak 1991 (%20), 1 Ocak 1995 (%30) tarihlerinde yapılcağı. Oysa her iki listedeki bu yaklaşımların hiçbiri gerçekleştirilememiştir<sup>24</sup>. Nihayet, ertelenen yaklaşımların ilki 1 Ocak 1989 tarihinde her iki liste için %20 olarak yürürlüğe konulmuştur.

<sup>22</sup> Bkz.: CEYHAN, s.38.

<sup>23</sup> Haluk GÜNUĞUR, "Ankara Anlaşmasının Hukuksal Değerlendirilmesi", İKTİSADİ KALKINMA VAKFI DERGİSİ, S.59 (EYLÜL 1988), s.58.

<sup>24</sup> GÜNUĞUR, s. 58.

Türkiye, 7 Kasım ve 20-21 Aralık 1988 tarihlerinde yapılan Ad Hoc Komite toplantılarında, 1995 yılına kadar gümrük indirim takvimini tamamlayarak sanayi ürünlerinde gümrük birliğini gerçekleştireceğini açıklamış ve ithalattan alınan fonların 1993 yılından itibaren 5 yıllık dönemde kaldırılacağını kabul etmiştir. Bu kararlar uyarınca 1993 yılı başı itibariyle AB'ne karşı 12 yıllık listede %80, 22 yıllık listede %70 oranında indirim gerçekleştirilmiş, Ortak Gümrük Tarifesi'ne uyum konusunda ise, 12 yıllık listede %60, 22 yıllık listede %50'lik uyum sağlanmıştır.

9 Kasım 1992 tarihinde ise Brüksel'de yapılan Avrupa Topluluğu ve Türkiye Ortaklık Konseyi'nde Türkiye 1 Ocak 1996'da Toplulukla gümrük birliğini gerçekleştirmeyi tamamiyle taahhüt etmiştir. Ayrıca Konsey sırasında Dışişleri Bakanımız Hikmet Çetin 1 Ocak 1993 tarihinden itibaren Türkiye'de Tek Gümrük Vergisi Sisteminin getirileceğini ifade etmiştir. Nihayet, 3891 sayılı ve 22.12.1992 tarihli yasa ile 1993 yılında Katma Protokol eki 22 yıllık listede yapılması gereken %10 indirim ertelenmiştir. Ayrıca, 1983 yılında 12 yıllık listede yapılması gereken ve ertelenmiş olan %10'luk indirim ile 1991 yılında 22 yıllık listede yapılması gereken ve ertelenmiş olan %10'luk indirim 1 Ocak 1993'ten itibaren yürürlüğe girmiştir.

Aynı yasa ile, AT'nun Ortak Gümrük Tarifesi'ne uyumda ise, 1982 yılında 12 yıllık listede yapılması gereken ve ertelenen %20'lik uyum ile 1988 yılında 22 yıllık listede yapılması gereken ve ertelenen %30'luk uyumdan, 1992'de yapılmış %20'lik bölümünden geriye kalan %10'luk uyumun da bu tarihten itibaren gerçekleştirilmesi kararlaştırılmıştır<sup>25</sup>.

<sup>25</sup> Rıdvan KARLUK, "AT'na Tam Üye Olmadan Gerçekleştirilecek Bir Gümrük Birliğinin Sakıncaları", İSTANBUL SANAYİ ODASI DERGİSİ, S. 332 (Kasım 1993), s. 21.

## Üçüncü Bölüm

### HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA GÜMRÜK İŞLEMLERİ VE SUNULMASI GEREKEN BELGELER

#### I. GENEL OLARAK HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA GÜMRÜK İŞLEMLERİ

##### A- GENEL HÜKÜMLER

##### a) Gümrük Hattı

Türkiye'nin siyasi sınırları, gümrük hattıdır. Yani, karada ve sınır teşkil eden nehir ve sularda siyasi sınırı takip eden denizlerde açık denize doğru altı mil uzaktan kıyılarımıza paralel olarak geçen hat, gümrük hattı sayılır.

Siyasi sınırlarımız dışında kalan yerler gibi, siyasi sınırlarımız içinde bulunmasına rağmen gümrük hattı dışında sayılan yerler vardır. Bunlar, serbest liman, bölge ve yerler ile gümrüklenmemiş eşyaya mahsus sundurma, antrepo ve bu tür eşyanın konulmasına gümrükçe müsaade edilmiş yerler ve vasıtalar

olarak iki grupta toplayabiliriz.

### **b) Gümrük Bölgesi**

Gümrük Bölgesi, karalarda ve sınır teşkil eden nehirler ile sularda gümrük hattından içeri doğru otuz kilometrelik bir alanı kapsamaktadır. Ancak denizlerde, hem karasularımızı teşkil eden ve kıyılarımızdan gümrük hattına kadar olan altı millik saha ve hem de kıyılarımızdan içeriye doğru yine 30 kilometre dahilindeki alan gümrük bölgesi sayılır<sup>1</sup>.

Ayrıca; boğazlar, Marmara Denizi, İstanbul Limanı ve gümrük işlemleri yapılan hava meydanları da gümrük bölgesi sayılmaktadır. Fakat, hava meydanlarında gümrük bölgesi sayılacak saha Bakanlıkça tespit edilir.

### **c) Gümrük Kapısı ve Yolu**

Gümrük hattı, tesbit edilmiş geçiş noktalarından açılabilir. Bunlara da gümrük kapısı adını verebiliriz. Gümrük hattından giriş ve çıkış kara, su ve havada ancak gümrük kapılarından yapılır. Gümrük hattından içeride bulunan gümrük kapıları ile gümrük hattının geçiş noktaları arasında belirli yolların izlenmesi şarttır. Gümrük kapıları ile gümrük hattındaki geçiş noktaları arasındaki bu yola gümrük yolu denir. Örneğin, hava nakil vasıtaları, Türkiye içinde ancak gümrük işlemleri yapılan hava alanlarına inebilirler. Bunlardan da anlaşıldığı gibi, gümrük kapısı, gümrük hattı üzerinde değil, daha içeride bir yerde de bulunabilmektedir. Bu nedenle gümrük kapısına gitmek için tesbit edilen bu gümrük yolun takipedilmesi gerekmektedir.

Ayrıca genel hizmete açılmış demiryolları da gümrük yolu sayılmaktadır.

<sup>1</sup> CİMİLLİ, Gümrük ve ..., s. 51.

Bu gümrük yollarının dışına her hangi bir nedenle çıkmak kanunen yasaktır.

### **c) Gümrük Hattından Geçiş**

Gümrük hattından geçiş olarak tanımlanan giriş ve çıkış, ancak gümrük kapılarından yapılır.

Gümrük hattından giriş ve çıkış ile gümrük idarelerindeki her türlü gümrük işlemleri normal çalışma saatleri içinde yapılmaktadır. Fakat ülke ekonomisiyle yakından ilgili olan ticaret, ulaştırma ve turizm bakımından bu hususta bazı istisnalar tanınmıştır.

## **B- GENEL İŞLEMLER**

### **a) Hava Taşıtlarının Denetimi**

Yabancı ülkelerden Türkiye'ye gelen ve Türkiye'den yabancı ülkelere giden hava taşıtları, yetkili gümrük idaresi bulunan alanlarda gerekli denetime tabi tutulur. Bu denetim gümrük muhafaza memurları tarafından gerçekleştirilir.

Hava gemisinin yolcu ve eşyaları gözetim altında gümrüğe sevk edilir ve o hava limanına çıkarılacak eşyanın çıkış Gümrük İdaresi veya resmi makamlarca onanmış manifestosu ile yolcu listesi incelenir.

Eğer hava gemisinde, başka bir hava meydanına çıkarılacak eşya varsa, muhafaza memurları bunlara ait manifestoyu da incelerler. Uçakların yük ve yolcusuz havalimanına gelmeleri halinde ise, bunu bir yazı ile gümrüğe bildirmeleri gerekmektedir.

Uçaklar, yolcu ve yükleri boşaltılarak gümrüğe sevk edildikten sonra,



muhafaza kontrol memurları tarafından aranır. Bu aramada gemi içinde manifestoya geçirilmemiş veya gemi mürettebatına ait eşya ve listelerde yazılı miktardan fazla kumanya ve akaryakıt bulunup bulunmadığı incelenir<sup>2</sup>.

Yabancı ülkelere giden yerli ve yabancı uçaklar, Türkiye'den kalkacakları en son havaalanında yolcular binmeden, muhafaza memurları tarafından aranır.

Türk Hava Kuvvetlerine veya yabancı harp filolarına ait hava gemileri gümrük denetlemesine tabi değildirler. Ancak bu hava harp gemileriyle getirilip götürülen eşyanın gümrüğe bildirilmesi gerekir.

#### **b) Hava Taşıtlarında Manifesto İşlemleri**

Yabancı ülkelere uçaklarla getirilen eşyanın manifestosu ile yolcu listesi gümrüğe verilmelidir. Uçağın boş gelmesi veya indiği hava alanına çıkarılacak yolcu ve yükü olmaması durumunda, geliş nedenini yazılı olarak gümrüğe bildirmelidir. Aynı şekilde uçağın boş gitmesi veya o hava limanından eşya almaması durumunda, bunun yazılı olarak gümrüğe bildirilmesi gerekmektedir.

Yabancı ülkelere gidecek olan hava taşıtlarının pilot, acentaları veya temsilcileri hareketlerinden önce o hava limanlarından yükledikleri eşya için iki nüsha manifesto (EK 1) ile gümrüğe beyanda bulunurlar. Düzenli sefer yapan hava taşıtları ise manifestolarını hareketlerinden itibaren 24 saat içinde verebilirler.

Bu manifestolar tescilden sonra yük senetleri ve çıkış beyannamesi ile

---

<sup>2</sup> Gümrük Yönetmeliği Madde 87.

karşılaştırılarak uygunluğu halinde onaylanır. Bu manifestolardan bir nüshası kaptan, acenta veya temsilciye verilir, diğeri de gümrükte kalır.

Hava gemilerinin boş gitmeleri veya o hava limanından eşya almamaları halinde kaptan, acenta veya temsilcileri bunu yazılı olarak gümrük idaresine bildirmeleri gerekmektedir.

Türk Hava Kuvvetlerine ait taşıtlar ve yabancı devletlerin hükümet izni ile gelen ve giden hava harp gemilerinden manifesto istenmemektedir. Sadece bunlarla eşya getirilmesi veya götürülmesi halinde, eşyaların bir listesi gümrüğe verilmesi gerekmektedir<sup>3</sup>.

### **c) Hava Taşıtlarında Boşaltma ve Yükleme**

Yabancı ülkelerden hava taşıtlarıyla getirilen eşya, ancak gümrük işlemi yapılan alanlara boşaltılabilir. Bu eşya, ya işletme veya gümrük sundurmalarına konulur.

Hava taşıtlarında da aynı diğer taşıtlarda da olduğu gibi manifesto gümrüğe verilmeden boşaltma işlemine başlanamaz. Özel durumları nedeniyle uçaklar gece ve gündüzün her saatinde eşya boşaltabilirler. Boşaltma işlemi ise ancak Gümrük Muhafaza Memurlarının gözetimi altında yapılabilir.

Hava taşıtlarına eşya yüklemesinde gümrük memurunun gözetimi altında ve ancak boşaltma işlemi bittikten sonra başlanabilir. Yükleme ve boşaltma esnasında eşyada meydana gelen kırık, noksanlık gibi zararlar bir tutanakla tespit edilir. Bu tutanak boşaltma veya yükleme listesi ile gümrüğe verilir.

---

<sup>3</sup> Gümrük Yönetmeliği Madde 144.

## II. HAVAYOLU TAŞIMACILIĞININ ÖNCESİNDEKİ AŞAMALARDA GEREKLİ BELGELERİN HAZIRLANMASI

Malların sevkinin havayolu, demiryolu, karayolu ve denizyolu ile yapılmasına bağlı olmaksızın, ilk önce gerek ihracatçının gerekse ithalatçının bir ön hazırlık yapması gerekmektedir. İthalat ve ihracat yapabilmek için ithalatçının İthalat Belgesi, ihracatçının ise İhracat Belgesi alması şarttır. Biz de burada fazla ayrıntıya girmeden ithalata ve daha sonra ihracata ait esasları vermeye çalışacağız.

### A- İTHALATA AİT ESASLAR

Ülkelerin ürettikleri malların üretim şekli, fiyatı, ambalajı, kalitesi ve takdim şekilleri farklı olmakla birlikte, ülke ihtiyaçları ve zevkleri de farklı olmaktadır. İhtiyaç duyulan bu tür mallar bir ülkede yeteri kadar üretilmeyecektir. Bu nedenle ülkeler bu malları başka ülkelere temin etmeye yönelirler, yani ithal ederler.

Türkiye’de de ithalat aşağıdaki esaslar çerçevesinde gerçekleştirilir:

- 1- 1567 sayılı Türk Parası'nın Kıymetini Koruma Kanunu,
- 2- Türk Parası'nın Kıymetini Koruma Hakkında 32 sayılı karar,
- 3- Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı'nın İthalat Rejimi Kararı, İthalat Yönetmeliği, İthalat Tebliği,
- 4- T.C. Merkez Bankası Önerge ve Açıklamaları,
- 5- Sınır ve Kıyı Ticaretine İlişkin Yönetmelik,
- 6- 1615 Sayılı Gümrük Kanunu ve İlgili Yönetmelikleri ve Tebliği.

Vergi Mükellefi gerçek ve tüzel kişilerin ithalat yapabilmeleri için Ticaret Sicil Gazetesi'nde yayımlanan Anasözleşmelerindeki işgal konuları arasında hangi ürün veya hizmetin ithalatını yapacaklarsa bu mal ve hizmet için

ithalatını yapacakları konular açıkça yer almalıdır.

İthalat yapmak isteyen gerçek ve tüzel kişilerin geçerli **İthalat Belgesi**'ne sahip olmaları şarttır.

#### a) **İthalat Belgesi**

Gerçek ve tüzel kişi tacirler, resmi sektör kuruluşları yada tüzel kişiliğe haiz diğer kuruluşlar Anasözleşmelerinde iştigal konuları malların ve hizmetlerin ithalatını açıkça belirtmek kaydıyla geçerli İthalat Belgesi (Ek 2) alarak ithalat yapabilirler.

Ancak;

- özel anlaşmalara dayanan ithalatta,
- kitap ve diğer yayın organların ithalatında,
- İzmir Enternasyonal Fuarında perakende satışına izin verilen malların ithalatında,

İthalat Belgesi aranmamaktadır.

Türkiye Ticaret, Sanayi, Deniz Ticaret Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği'nden veya istekte bulunanların bağlı buldukları Odalardan sağlanacak **İthalat Belgesi İstek Formunun** onay işlemi, ilgili Oda tarafından yapılır. Bu belge daha sonra Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı'na gönderilir, burada incelenir ve sonuçlandırılır.

Başvurular, örneği Ek 3'de verdiğimiz İthalat Belgesi İstek Formu ve aşağıda belirtilen belgelerle yapılır.

1. İlgili Ticaret Sicil Gazetesi'nin aslı, Noterce veya Ticaret Sicil Memurluğunca onaylı sureti,

2. Harçlar Kanununa göre İthalat Belgesi ve vize harcıyla bu belgenin kapsayacağı ithalat konusunun Gümrük Giriş Tarife Cetvelindeki fasıllara göre harcının yatırıldığını gösterir makbuzun aslı<sup>4</sup>.

İthalat Belgeleri, veriliş tarihinden itibaren geçecek bir tam yılı takip eden Ocak ayı sonuna kadar geçerlidir. Bu süre bitiminden evvel ithalat Belgelerinin vize edilmesi için Müsteşarlığa başvurulması gerekmektedir.

### **b) İthal Müsaadesi**

İthal müsaadesi (Ek 4), ithal edilecek malların gümrükten çekilmesinde kullanılmak üzere Merkez Bankasınca veya Bankalarca düzenlenen ithal izin belgesidir.

İthal müsaadeleri altı nüsha olarak düzenlenir. Bunlardan (G) nüshası gümrüklerce ithalata mesnet (dayanak) teşkil ettirilmek, (T) nüshası Transfere mesnet (dayanak) teşkil ettirilmek, 3. nüshası formların tamamlanmasını takiben idare merkezine gönderilmek üzere Merkez Bankası Şubesine gönderilmek, 4. nüshası transfer yapıldıktan sonra Merkez Bankasına gönderilmek, 5. nüshası Merkez Bankası Şubesi ve 6. nüshası da Banka Şubesi için düzenlenmektedir.

İthal müsaadelerinin akreditifli ve vesaik mukabili ödeme şekillerinde (T) nüshası, mal mukabili ödeme şeklinde (T) ve (G) nüshaları bankalar tarafından ithalatçıya verilir. Merkez Bankası'na ait 3'ncü ve 5'inci nüshaları ise taşıdıkları tarihten itibaren en geç 5 iş günü içinde Merkez Bankası'nın ilgili şubesine gönderilir.

---

<sup>4</sup> Bkz.: Ümit ATAMAN-Haluk SUMER, **Dış Ticaret İşlemleri ve Muhasebesi**, Geliştirilmiş 2. Baskı, İstanbul, 1991, s. 45-46.

Akreditifli, vesaik ve mal mukabili ödeme şekline göre düzenlenen ithal müsaadelerinin (T) nüshalarına ilişkin transfer talepleri bankalar tarafından döviz satışı yapılmak suretiyle sonuçlandırılır. Akreditifli ve vesaik mukabili ödeme şekillerinde ithal müsaadelerinin (G) nüshaları üzerine döviz satım belgesinin tarih ve numarası yazıldıktan sonra ithalatçıya verilir. Burada (G) nüshası ithalatçının malı gümrükten çekmesine yarar.

İthal müsaadesinin 4'üncü nüshası (üzerinde bankanın döviz satış kuru karşılığı ABD Doları değeri ve transfere başvuru tarihi de belirtilmek suretiyle) transferin yapıldığı tarihten, transfer kısım kısım yapılmış ise<sup>5</sup> son transfer tarihinden itibaren en geç 5 iş günü içinde Merkez Bankası'nın ilgili şubesine gönderilir<sup>6</sup>.

Bunun yanında, ithalat sırasında veya ithalat kısmen yapıldığı takdirde her partinin ithalinde, ithal müsaadesinin noter veya banka tarafından onaylanmış iki örneği veya fotokopisi ilgili gümrük idaresine verilir. Fiili ithalden sonra ithal müsaadelerinin aslı gümrük giriş beyannamesi ile birlikte gümrük idarelerince saklanır ve onaylı birer örneği veya fotokopisi, fiili ithalata ait gerekli açıklama verilerek, gümrük idarelerince Devlet İstatistik Enstitüsü Başkanlığı'na gönderilir<sup>7</sup>.

İthal müsaadelerinde ithal edilecek malın ait olduğu ithal listesi, gümrük tarife istatistik pozisyonu, isim ve niteliği, miktarı, kıymeti; getirileceği, transferin yapılacağı ve menşe ülke ismi gibi bilgiler yer alır.

<sup>5</sup> Kısmi yüklemelerde (G) nüshası, kısmi vesaik tutarı kadar iptal edilip ilgililere verilirken üzerine; «Bu ithal müsaadesi konusu malın ...'lık kısmının ithal edildiği bildirilmiştir.» şeklinde, ithal müsaadesinin (T) nüshasının kısmen kullanılması halinde de bu nüsha üzerine; «Bu transfer nüshasının ... liralık kısmının transferi ... tarihinde yapılmıştır.» şeklinde bir not konur.

<sup>6</sup> Vecdi ÜNAY, **Bankalarca Dış Ticaretin Finanse Edilmesi Usulleri**, Ekonomik ve Sosyal Yayınlar A.Ş. Yayın No. 6, İstanbul, 1989, s.

<sup>7</sup> Ümit ATAMAN-Haluk SUMER, **Dış Ticaret İşlemleri ve Muhasebesi**, Geliştirilmiş 2. Baskı, İstanbul, 1991, s. 63.

Yürürlükte olan İthal Yönetmeliğine göre ithal müsaadesinin yürürlük süresi 6 aydır. Fakat Müsteşarlık gerekli gördüğü hallerde belgenin süresini kısaltabilir ve bu kısaltmayı belge üzerine işler. Ayrıca, Merkez Bankası'ca belirlenecek esaslara göre bu süreler bankalar tarafından uzatılabilirde<sup>8</sup>.

### c) Döviz Tahsisinin Kullanımı Belgesi

Döviz Tahsisinin Kullanımı Belgesi (Ek 5), ithal talebinde bulunan müracaat sahibine tahsis olunan döviz miktarını gösterir ve bu dövizlerin transferine mesnet (dayanak) teşkil etmek üzere<sup>9</sup> Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı Teşvik ve Uygulama Başkanlığı tarafından verilir.

## B- İHRACATA AİT ESASLAR

İhracat, üretim aşamasından, malın alıcısına teslimine kadar birçok faaliyeti kapsamaktadır. Bu süreç içerisinde yapılması gereken bir takım işlemler bulunmaktadır. İhraç ürününe, ihraç şekline ve ihracatın yapılacağı ülkeye göre hazırlanacak belgeler ve işlemler farklılık gösterebilmektedir. Sonuçta tüm bu faktörlerin gözönünde bulundurulmasıyla ve gerekli işlemlerin aşama aşama izlenmesi ile ihracat faaliyeti gerçekleştirilmektedir. Biz burada malın gümrüğe varmadan önce bir ihracatçının hazırlaması gereken belgelere kısaca değinmek istiyoruz.

---

<sup>8</sup> 1993 Yılı İthalat Rejimi ve Yönetmeliği, 323 sayılı İstanbul Sanayi Odası Dergisi Eki, s. 234-235.

<sup>9</sup> Memduh GÜPGÜPOĞLU, **Dış Ticaret ve Bankalar**, Türkiye Bankalar Birliği Yayını No. 52; Eğitim Merkezi Ders Kitapları Serisi No. 10, Ankara, 1972, s. 100.

### a) İhracat Belgesi

İhracat yapmak isteyen gerçek ve tüzel kişi tacirlerin İhracat Belgesi (Ek 6) almaları şarttır. Bunun için de Türkiye Ticaret, Sanayi, Deniz Ticaret Odaları ve Ticaret Borsaları Birliği'nden veya bağlı oldukları Oda'lardan ilk önce bir İhracat Belgesi İstek Formu alarak doldurup, bağlı buldukları Odaya onaylatarak Ticaret Sicil Gazetesini de ekleyerek Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı'na müracaat etmeleri gerekmektedir.

Kamu Kuruluşları ise, kuruluşu temsile yetkili kişilerce imzalanacak iki adet İhracat Belgesi İstek Formu ile doğrudan Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı'na müracaat ederler. Müracaatları incelenip uygun bulunduktan sonra başvuran firma veya kuruluşa İhracat Belgesi verilir.

Süresiz geçerli olan İhracat Belgesi, ihracat sırasında gümrük idarelerine ibraz edilmesi gerekmektedir.

### b) İhracat Belgesi ve Ruhsatnamesi

Yukarıda açıkladığımız İhracat Belgesi ihracı serbest olan mallar için yeterli olmaktadır. Fakat bunun yanında bazı malların ihraç edilebilmesi izne bağlıdır. Bu tür malları ihraç etmek isteyen İhracat Belgesi sahibi gerçek veya tüzel kişilerin İhracat Belgesi ve Ruhsatnamesi İstek Formu'nu (Ek 7) iki nüsha olarak, ihracını istediği ruhsata tabi malları belirterek doldurduktan sonra bağlı buldukları Oda'ya onaylatarak Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı'na başvurmaları gerekmektedir. Bu alınacak belge de, sahibine belgede liste halinde belirtilen malları ihraç etme iznini verir<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> Bkz.: Cem M. KOZLU, *Uluslararası Pazarlama (İlkeler ve Uygulama)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1982, s. 153.



### c) İhracatı Teşvik Belgesi

933 sayılı Kalkınma Planının Uygulaması Esaslarına Dair Kanunun 4. maddesinde yer alan kanunlarla 1615 sayılı Gümrük Kanunu'nun 118. maddesine dayanılarak kurulan Komisyonun görevleri kapsamında, Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı, ihracat teşvikine ilişkin kararları alır. Her yıl ilan edilen "İhracatı ve Döviz Kazandırıcı Faaliyetleri Teşvik Tebliği" ile ilgili yılda bu faaliyetlere uygulanacak teşvik tedbirleri yıl başlarında Resmi Gazete ile ilan edilir.

İhracatı Teşvik Belgesi (Ek 8) sahibi olanların yararlanacakları "İhracatı ve Döviz Kazandırıcı Faaliyetleri Teşvik Tedbirleri" şunlardır:

1. Vergi, Resim, Harç İstisnası,
2. Gümrük Muafiyeti İthalat,
3. 1615 Sayılı Gümrük Kanunu'nun 118. maddesi gereğince Geçici Kabul yolu ile yapılacak ithalata gümrük muafiyeti,
4. İhracat sayılan satış ve teslimler ile hizmet ve faaliyetlere tanınan gümrük muafiyetli ithalat ve Vergi, Resim, Harç İstisnası,
5. Konut Fonu Muafiyeti,
6. İhracat Karşılığı Dövizlerden Mahsup,
7. Enerji indirimi ve/veya muafiyeti.

İhracatı Teşvik Belgesi'ni alabilmek için ilk önce İhracat Proje Formu doldurularak bir üst yazı ile aşağıdaki belgeler de eklenerek Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı Teşvik Uygulama Genel Müdürlüğü'ne başvurulur.

İhracat Belgesi almak için gerekli belgeler şunlardır:

1. Dilekçe (İmza sirkülerinde belirtilen yetkililerce imzalanmış)
2. İhracat Proje formu

3. İmza sirküleri (Noter Tasdikli)
4. Ticaret Sicil Gazetesi
5. Son yıla ait Bilanço ve Kâr-Zarar Cetveli (Vergi Dairesince Tasdikli)
6. İmalat ve İhracat Belgeleri Fotokopileri
7. Birim Sınai Maliyet Tablosu ve üretim projesi hakkında kısa bilgi
8. İhracat Taahhütnamesi
9. Geçerli Kapasite Raporları (ilgili sanayi odasınınca tasdikli)
10. Talebin Geçici Kabul olması halinde ilgili giriş ve çıkış gümrük müdürlükleri ile ithal ve ihracatın yapılacağı ülke ve firma
11. İhracat sayılan satış ve teslimlerle ilgili madde hükmü çerçevesinde durumu teşvik eden belgeler
12. Teminatsız ithal talebi halinde, taahhüt hesabı kapatılan İhracatı Teşvik Belgeleri ile ilgili kapatma yazı fotokopileri<sup>11</sup>.

#### **d) İhracat Beyannamesi**

İhracatçı ihracat şeklini belirten bir İhracat Beyannamesi (Ek 9) doldurarak ihracatın yapılacağı gümrük idaresine müracaat etmesi gerekmektedir. Bu müracaat sonrası gümrük idareleri ihracata müsaade ederler. İhracat şekillerini, serbest, kayda bağlı, konsinye, geçici, transit ve bedelsiz ihracat olarak sıralayabiliriz. Bunlara da burada kısaca değinmeye çalışacağız.

##### **1. Serbest İhracat Beyannamesi**

Serbest İhracat Beyannamesi (Ek 10), «yürürlükte bulunan ihracat Rejimine göre, herhangi bir merciden özel olarak izin alınması gerekmeksizin ihraç edilebilir malların ihracında düzenlenmesi gereken belgedir<sup>12</sup>».

<sup>11</sup> Bkz.: Özcan GÜVEN, *İhracat ve İthalatçının El Kitabı*, İzmir, 1993, s. 35.

<sup>12</sup> Sayıt YUSUF, *Çıkış Gümrüğünde İstenen Belgeler*, İGEME Yayını, İhracatta Pratik Bilgiler Serisi, 1990, s. 9.

Serbest İhracat Beyannameleri ilgili Meslek Kuruluşlarından temin edilip, beş nüsha doldurularak ihracatın yapılacağı Gümrük İdaresine, Gümrük Çıkış Beyannamesi, ticari fatura ve mala göre değişebilen çeşitli evraklar örneğin, Standart Kontrol Belgesi, Bitki Sağlık Sertifikası, Hayvansal Ürünlerle ilgili Sağlık Sertifikası v.b.) eklenerek başvurulur.

Gümrük İdareleri, Serbest İhracat Beyannamelerinden bir nüshasının alt kısmına ihraç edilecek malın miktar ve değer tutarını kaydetmek suretiyle onayladıktan sonra ihracatçıya iade ederler. Gümrük Çıkış Beyannamesinin kapanışını takip eden ilk iş günü içinde kendilerinde kalan dört nüsha Serbest İhracat Beyannamesini, Gümrük Çıkış Beyannamesi nüshalarına ayrı ayrı eklemek suretiyle set halinde ihracatçının aracı bankasına ve en yakın İhracatçı Birliği'ne intikal ettirirler ve bir seti de ihracatçıya verirler.

Bunun yanında, ihraç edilecek maddeler İhracat Yönetmeliğine göre kayda tabi (Ek 11) ise, ihracatçıların 6 nüsha Serbest İhracat Beyannamesi ile kayıt için ilgili Meslek Kuruluşuna müracaat etmeleri gerekmektedir. Gümrük idareleri, kayda alınmış Serbest İhracat Beyannamelerinin ibrazı üzerine ihracata müsaade etmekte ve bundan sonraki işlemler de serbest ihracat prosedürüne göre yapılmaktadır.

Kayda bağlı Serbest İhracat Beyannamelerinin geçerlilik süresi, uzatılmamak kaydıyla 90 gündür. Bu süre kayıt tarihi ile başlar, Gümrük Çıkış Beyannamesi'nin kapanışı ile biter.

## 2. Konsinye İhracat Beyannamesi

Konsinye ihracat, kesin satışı daha sonra yapılmak üzere dış alıcılara, komisyonculara, şube ve temsilciliklerine mal gönderilmesi şeklinde yapılan

ihracat şeklidir.

Bunun için, ihracatçı ilgili Meslek Kuruluşu'ndan temin ettiği Konsinye İhracat Beyannamesini (Ek 12) 6 nüsha olarak doldurur ve yine aynı mercie onaylattırır.

Konsinye ihraç izinlerinin 90 gün içinde kullanılması gerekir. Kullanılmayan veya kısmen kullanılan izinler ihracatçı tarafından izni veren mercie bildirilir. Konsinye İhraç Beyannameleri üzerinde kayıtlı hususlarda malların sevkinden önce ve sonra meydana gelebilecek her türlü değişiklik, izni veren merci tarafından yapılır.

Meslek kuruluşları, verdikleri konsinye ihraç izinlerine ait Konsinye İhracat Beyannamelerinin birer örneğini malın kesin satışını takiben ihracat bedellerinin getirileceği aracı bankaya gönderirler. Burada önemli olan bu yolla ihraç edilen malların kesin satışını takip eden ve fatura kesimi kesim tarihinden en geç 30 gün içinde İhracatçı Birlikleri'ne bildirilmesi şartıdır. Bu kapsamda gönderilen malların fiili ihracat tarihinden itibaren bir (1) yıl içinde satılması gerekmektedir. Bu süre haklı ve zorunlu nedenlerle izni veren merci tarafından bir (1) yıl uzatılabilmektedir.

Süresi içinde satışı yapılan malların Türk Parasının Kıymetini Koruma Mevzuatına göre bedellerinin, satılmaması halinde ise malların Gümrük Mevzuatı çerçevesinde ülkemize geri getirilmesi gerekmektedir<sup>13</sup>.

### 3. Geçici İhraç Müsaade Talepnamesi

Geçici ihracat, işlem gördükten sonra yurda geri getirilmek üzere veya yurtdışında satışı yapılmak üzere mamul, yarı mamul, yarı işlenmiş maddelerin

<sup>13</sup> Bkz.: YUSUF, S. 11, ATAMAN-SUMER, s. 76.

veya hammaddeler ile ambalajlanacak mamullerin geçici olarak yurtdışına gönderilmesidir.

Geçici İhraç Müsaade Talepnamesi de ihracatçının, geçici ihracatına izin verilen mallarda bunu kanıtlayan belgelerle birlikte, üzerinde gerekli bilgileri beyan ederek Geçici İhraç Müsaadesi almak üzere ilgili meslek kuruluşuna veya gümrük idaresine sunduğu belgedir.

Fakat Geçici İhraç Müsaade Talepnamesi'nin matbu formu yoktur. Ek 13'da örnek olarak verdiğimiz formdaki biçimiyle ihracatçı tarafından, ihraç konusu mala göre değişecek ve gerekli bilgileri de içerecek şekilde üç nüsha olarak hazırlanır, Gümrük İdaresi'nce veya İhracatçı Birlikleri'nce onaylanır. Onaylanan belgenin bir nüshası Hazine'ye, biri Gümrük İdaresi'ne, diğeri de aracı bankanın Kambiyo Müdürlüğü'ne verilir.

Geçici ihracata konu olacak mal;

- a) Maden cevheri ve konsantrelerinin;
  - eritmek ve işlenmek
  - eritilmesi ve araştırmaya tabi tutulması ve/veya bunun sonunda yenilenmesi gereken maden ve metallere mamül eşya ise onay ve izin için İstanbul Maden ve Metaller İhracatçı Birliği'ne,
- b) İşlenmek veya ambalajlanmak amacıyla gönderilecek kayda bağlı olan ham, yarı mamul veya mamul maddeler de ise kayda yetkili Meslek Kuruluşu'na,
- c) Yukarıda a ve b şıklarında sıralananlar dışında kalan her türlü geçici ihraç konusu malda ise doğrudan gümrük idarelerine

müracaat edilmesi gerekmektedir.

Bu mercilere onay için Talepname ile başvuru yapılır. Fakat Talepnamenin yanında yine ihrac konusu mala göre değişecek şekilde, Maden Tetkik Araştırma Enstitüsü'nün hazırladığı analiz raporu, hesap listesi, yabancı ithalatçı firma ile yapılan mukavelenin aslı veya tasdikli örneği ve onaylı tercümesi de verilmesi gerekmektedir<sup>14</sup>.

Geçici ihrac izinlerinin kullanma süresi izin tarihinden itibaren 180 gündür. Bu süre içinde geçici ihracat ve ithalat işlemlerinin tamamlanması gerekir. Bu süre haklı ve zorunlu sebeplerle izni veren merci tarafından uzatılabilir. Fakat geçici ihrac izinlerinin kullanma süreleri ek süreler dahil 2 yılı geçememektedir.

#### 4. Transit Ticaret Beyannamesi

Transit Ticaret Beyannamesi Türkiye'ye net döviz sağlanması kaydıyla kendi kaynaklarımızdan döviz tahsis edilerek veya edilmeksizin satın alınan yabancı menşeli malların Türkiye üzerinden veya doğrudan doğruya başka bir ülkeye satılabileceğine izin verildiğini belirten ve üzerinde gerekli diğer bilgilerin beyan edildiği belgedir.

Ek 14'de örnek olarak verdiğimiz Transit Ticaret Beyannamesi İhracatçı Birlikleri'nden alınarak önce ihracata aracılık edecek Banka'ca, daha sonra Hazine'ce ve nihayet Gümrük İdaresi'nce onaylatılır.

Transit ticaret, Hazine ve DışTicaret Müsteşarlığı tarafından belirlenecek esaslar çerçevesinde transit ticarete aracılık eden bankalar tarafından incelenerek sonuçlandırılmaktadır. Onay için verilmesi gereken diğer belgeler satın alma ve ihracat sözleşmelerinin asılları ve tasdikli örnekleridir.

---

<sup>14</sup> Bkz.: YUSUF, s.13.

Transit Ticaret Beyannamesi'nin geçerlilik süresi 120 gündür. Bu süre zarfında giriş ve çıkışın yapılması şarttır.

Bankalarca müsaade edilerek sonuçlandırılan transit ticaret işlemlerinin Banka Genel Müdürlüklerince her ayın son günü Merkez Bankası'na ve Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı'na bildirilmesi gerekmektedir.

## 5. Bedelsiz İhraç İzin Belgesi

Malların karşılığında yurda döviz getirilmesi beklenmeksizin bedelsiz olarak ihraç edilebileceğini gösteren belgedir. Bu belgenin matbu formu yoktur.

Ancak ihracatçı, ihraç edilecek ürünün ihraç şekli, miktarı, gönderileceği ülke v.b. bilgileri içeren bir Bedelsiz İhraç Belgesi hazırlayarak başvuruda bulunur. Uygun görüldüğünde bu belge Gümrük İdaresi'nce ve İhracatçı Birlikleri'nce onaylanır ve Gümrük İdaresine teslim edilir.

Bedelsiz ihracat için başvurular;

- a) Gerçek veya tüzel kişileri tarafından götürülen veya gönderilen hediyeler
- b) Daha önce usulüne uygun olarak ihraç edilmiş malların bedelsiz gönderilmesi ticari örf ve adetlere uygun parçaları, fireleri ile garantili olarak ihraç edilen malların garanti süresi içinde yenilenmesi gereken parçaları

için izin, malların değeri 10.000\$'dan az ise, Gümrük İdareleri veya Posta Gümrük İdarelerinden, değerleri 10.000\$'dan fazla ise, ilgili Meslek Kuruluşundan yada değerleri 25.000\$'dan fazla ise Hazine ve Dış Ticaret

Müsteşarlığı'ndan alınır.

Bunların yanında;

- c) - Yabancı misyon mensuplarının,
  - Türkiye'de çalışan yabancıların,
  - Yurtdışına hane nakli suretiyle gidecek Türk vatandaşlarının,
  - Daimi veya geçici görevle yurtdışına giden kamu görevlilerinin
- d) Yabancı turistlerin ve yurtdışında ikamet eden Türk vatandaşlarının

beraberlerinde götürecekleri/gönderecekleri veya adlarına gönderilecek eşya ve taşıtlar belgelenmeleri şartı ile gümrük idarelerinden izin alınır.

Bu konuda ihraç süresi müsaade tarihinden itibaren bir yılı geçememektedir.

### **III. HAVAYOLU TAŞIMACILIĞININ YÜKLEME VE BOŞALTMA AŞAMASINDA GEREKLİ BELGELERİN HAZIRLANMASI**

Bir eşyanın ülkeye kesin olarak ithali için yazılı beyanda bulunanlar beyanlarını belgelerle belgelemek ve inceleme, kontrol ve muayeneyi kolaylaştırmak üzere aşağıda sırasıyla incelediğimiz belgeleri çıkış beyannamelerine eklemek zorundadırlar.

#### **A- ZORUNLU OLARAK HAZIRLANMASI GEREKEN BELGELER**

##### **a) Gümrük Giriş Beyannamesi**

İthalatçının siparişin yurda gelmesinden en geç bir hafta içinde Gümrük



Komisyoncusu'na vereceği yetkiler kapsamında gümrük işlemlerinin yapılması talimatı verdiğinde, komisyoncunun ithal işleminin başlaması için öncelikle Gümrük Giriş Beyannamesi (Ek 15) atırmayı gerekir. Bu beyannameler Maliye ve Gümrük Bakanlığı'ndan temin edilmektedir.

Gümrük Giriş Beyannamelerinde;

- İthal müsaadelerinin tarih ve sayısının,
- Mal bedellerinin hangi ödeme şekline göre ödendiğinin veya ödeneceğinin,
- Gelen mallar için akreditif açılmış yada tamamen veya kısmen döviz transfer edilmiş ise, ithalata ait döviz satış bodrolarının tarih ve numaralarının, gönderilen dövizin cinsi, miktarı ve aracı bankanın adı ve bulunduğu yerin,
- Gelen mal geçici olarak yurttan ihraç edilmiş ise bu malın geçici ihracı sırasında düzenlenmiş olan ıkış Beyannamesinin tarih, numarası ve çıkış gmrğnn,
- İthal edilen malın FOB değerı ile navlun ve sigorta bedelinin ayrı ayrı,
- İthalat bedelsiz olarak yapılmış ise, bedelsiz ithal müsaadesini veren merciin adı ile bu müsaadenin tarih ve numarasının

açıkça belirtilmesi gerekmektedir.

Gümrük memurları inceleme sırasında tescil için verilen beyannamelerde yazılı mallara ait ithal müsaadesi ararlar ve her ne suretle olursa olsun müsaadesi verilmeyen veya ibraz edilen msaadede gösterilen mala uymayan beyannameleri kabul etmezler.

Giriş beyannamelerinin kabul ve tescili için, müsaadede yazılı eşyanın, orijinal fatura ve menşe şahadetnamesine, beyana göre malın cins ve nevi ile kıymetine ve geldiği ülke ile ithalatçısı bakımlarından uygun olması gerekir. Bu kadar ki, müsaadelerin fatura ve menşe şahadetnamelerine uygunluğunu kesin olarak tesbit edilemeyen hallerde, muayene neticesine göre gereği yapılmak üzere, beyannamelerin tesciline gümrük idare amirleri veya yetkili kılacağı kimseler tarafından izin verilebilir<sup>15</sup>.

Giriş Beyannamelerine belirttiğimiz «hususların da kaydedilmiş olup olmadığı ve beyannameyi imzalayan gerçek ve tüzel kişinin beyan olunan mala ait ithalatçı belgesine sahip bulunup bulunmadığı kontrol edildikten sonra uygun görülen beyannameler kabul ve tescil olunur ve ithal müsaadesinin arkasına, beyanname tescil tarih ve numarası yazılır. Giriş beyannamelerinin bütün nüshalarında ithal müsaadesinin tarih ve numarası gösterilir<sup>16</sup>».

Muayene memurları veya kurul teşkilatı olan gümrüklerde muayene kurulları, eşyanın muayenesinden önce orijinal fatura ve beyanname ile müsaadeyi karşılaştırır ve her bakımdan uygunluğuna kanaat getirdikten sonra eşyanın muayenesine başlarlar. Muayene sonunda tesbit edilen eşyanın nitelikleri ithal müsaadesine tamamen uyduğu halde, ya da malın kıymet veya miktarında gümrüklerin yetkisi dahilinde görülecek farklar bulunduğu hallerde ithal işlemleri tamamlanır.

Yukarıda da değindiğimiz gibi, Giriş Beyannamesine eklenmesi zorunlu olan belgeler ithal müsaadesi ve mala ait faturadır. Bunların yanında, eğer eşya kap itibarıyla fazla ise bir çeki listesi; kontrole tabi eşyada Standart Kontrol Belgesi, bitkisel ve hayvansal ürünler için Sağlık Sertifikaları; eşyanın birim fiyatları fazla ise ayrıntılı fatura gibi belgeler de Giriş Beyannamesine eklenebilmektedir.

<sup>15</sup> GÜPGÜPOĞLU, s. 177.

<sup>16</sup> GÜPGÜPOĞLU, s. 177.

Gümrük Giriş Beyannameleri üçü mecburi olmak üzere toplam altı nüsha olarak düzenlenmektedir. Gümrük İdarelerine verilen Gümrük Giriş Beyannamesi nüshalarının dağılımı şöyledir:

1. nüsha: Tescil nüshası (İşlemi yapan Gümrük İdaresi tarafından alınır, bunun amacı mükellef tarafından yapılan beyanın uygunluğunun kontrol edilmesi ve yanlış beyanlarda cezai uygulamaya gidilmesi içindir.)
2. nüsha: Asıl nüshadır, Gümrük İdaresi tarafından Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığına gönderilmektedir.
3. nüsha: İşlemi yapan Gümrük İdaresinde kalır.
4. nüsha: Bilgisayar nüshasıdır, yani yapılan ithalatların istatistikini düzenlemek için Bilgi İşlem Dairesine gönderilir.
5. nüsha: Mükellefte yani ithalatçıda kalır.
6. nüsha: Gümrük işlemleri komisyoncu tarafından yürütülüyorsa eğer, kendisinde kalır.

#### **b) Gümrük Çıkış Beyannamesi**

İlgili Gümrük İdarelerinden temin edilen Gümrük Çıkış Beyannamesi (Ek 16), her türlü ihracat için gerekli olan, ihracat şekline göre satış şartlarının yerine getirildiğini ve malın sevki için gerekli tüm hazırlıkların bittiğini gösteren ve yurtdışına çıkartılacak malla ilgili bilgilerin yer aldığı bir belgedir.

Gümrük Çıkış Beyannameler takım halinde ve beş kopya olarak hazırlanır. Malların taşıta yüklenmesi sonunda Gümrük Çıkış Beyannamesinin arka yüzü ilgili gümrük yetkilisince imza ve mühürlendikten sonra, bir nüshası firmaya, bir nüshası aracı bankaya, diğeri de Gümrük İdaresine gönderilir.

Ancak, Gümrük Çıkış Beyannamesinin 36 nolu karesi içinde (Beyanı Gerektiren Sair Belgeler) firma farklı amaçları için kullanmak üzere fazla kopya isteyebilir. Bunlar, KDV, Taahhüt Kapatma, imalatçı firmaya verilmek üzere ve diğer ihtiyaçlar için çoğaltılıp talep edilebilir. Taahhüt kapatma nüshası olarak tabir edilen kopya, İhracat Teşvik Belgesi'ne bağlı bir ihracat taahhüdün kapatılması sırasında gerekli olan nüshadır. Taahhüt Kapatma Nüshası beş kopyadan ibaret olan Gümrük Çıkış Beyannamesi'nin yeşil renkli nüshası olup, bir defa için verilir. Eğer Taahhüt Kapatma için bir nüsha talep edilmemişse, Gümrük İdaresi bunu vermeyebilir<sup>17</sup>.

Gümrük Çıkış Beyannameleri ile birlikte onay için ilgili Gümrük İdaresine verilmesi gereken belgeler ihracat şekline ve ihraç konusu ürüne göre değişebilmektedir. Ancak her türlü durumda verilmesi gereken belge Ticari Faturadır.

Çıkış Beyannamesine eklenmesi gereken belgeleri sıralayacak olursak:

1. Fatura,
2. Çeki Listesi (eğer istenirse),
3. Sağlık Sertifikası,
4. Kontrole tabi eşyalar için Kontrol Belgesi,
5. Kotaya tabi ise Grup Form Belgesi,
6. Orman ürünleri için üretim yerinden verilmiş nakliye tezkeresi,
7. Serbest İhracat Beyannamesi,
8. Eşyanın yükleneceği nakil aracının geleceğini belirten acenta veya kumanya belgesi (gerekirse),
9. İhracı ilgi kurumların iznine tabi eşyada izin belgesi,
10. Tekele tabi eşyalar için bu idarece verilen nakliye tezkeresi,
11. AET Dolaşım Belgesi (gerekirse).

---

<sup>17</sup> Bkz.: GÜVEN, s. 94.

### c) Fatura

Fatura, satılan bir malın çeşidini, miktarını, özelliklerini, birim fiyatını, toplam satış fiyatını ve benzeri bilgileri gösteren bir belgedir. Varsa navlun ve sigorta masraflar da fatura bedeline dahil edilir veya fatura üzerinde ayrı kalemler halinde gösterilir<sup>18</sup>.

Satıcı tarafından düzenlenerek alıcıya verilen faturada satıcının ve alıcının isim ve adresleri, teslim şekli (FOR, FAS, FOB, C&F, CİF v.b ) sipariş veya sözleşme tarihi ve numarası ile faturanın tarihi ve sıra numarası da gösterilir.

Dış ticarete kullanılan fatura çeşitlerini 5 gruba ayırabiliriz. Bunlardan Ticari Fatura ve Proforma Fatura mutlaka hazırlanması gerekirken, Konsolosluk Faturası, Tasdikli Fatura ve Navlun ve Masraf Faturası ithalatçı ülkenin isteği üzerine hazırlanmaktadır. Bunları da şimdi sırasıyla ele alalım.

#### 1. Proforma Fatura

Proforma fatura (Ek 17); satılacak malın, satılmasından ve tesliminden önce, «ihracatçı tarafından düzenlenerek malın birim fiyatının, özelliklerinin ve satış şartlarının yer aldığı bilgi verme amacını güden bir teklifname niteliğinde dir<sup>19</sup>».

Malın maliyeti, malın tarifi, yüklenen malın miktarı, çeşitli nakil masrafları, satış ve teslim şekli ile verilen fiyatın hangi tarihe kadar geçerli olduğunu gösteren geçerlilik süresinin yazılı olduğu Proforma Fatura'daki fiyatlar kesin değildir. Eğer, alıcı bu süre içinde kesin sipariş verip anlaşma yapmazsa, o

<sup>18</sup> Şenay ERYÜREK, **Uluslararası Ticarete Ödeme Şekilleri ve Vesaik**, Anadolu Bankası Eğitim Yayınları 2, s. 73.

<sup>19</sup> Emine KILDIRGICI, **İhracat Prosedürlerini Biliyor Musunuz?**, İhracatta Pratik Bilgiler Serisi, İGEME Yayını, Ankara, 1991, s. 39.

tarihten sonraki siparişlerde verilen fiyatın değişebileceği anlaşılır. Çünkü, para değerlerindeki değişiklikler, dünya piyasasındaki fiyat hareketleri gibi nedenlerle fiyatlar değişebilmektedir.

Proforma Fatura. ihracatçı ve ithalatçının alım satım şartlarını hazırlamak ve kontrat hazırlama sırasında ihracatçının ithalatçıya gönderdiği ve daha sonra gönderilecek Ticari Fatura'ya esas teşkil edilecek olan faturadır.

Bu fatura çok özenle hazırlanmalıdır, çünkü gönderilecek malların ve gönderme şartlarının tüm detaylarını kapsamaktadır. İthalatçı açacağı akreditifle ihracatçının bankaya ibraz edeceği Taşıma Belgeleri ile beraber Proforma Fatura'nın ibrazını isteyebilir. Böylece anlaşma konusu mal detayları ile fiili ihracı yapılan ve fiili ihracat sırasında düzenlenen Ticari Faturanın Proforma Fatura ile aynı olması gerektiğini göstermek ister.

## 2. Ticari Fatura

Ticari Fatura, Proforma Fatura'ya, siparişi veya sözleşmeye istinaden satıcı tarafından düzenlenerek alıcıya gönderilen satış faturası olup malın veya hizmetin satıldığını belgeler.

Ek 18'de örnek olarak verdiğimiz Ticari Fatura, genel olarak aşağıdaki bilgileri içerir:

- Düzenlendiği dilde fatura başlığı;
- Antet olarak satıcının ismi/ünvanı, adresi, kaşesi, imzası;
- Faturanın düzenleme tarihi ve numarası;
- Malın/hizmetin ayrıntılı tanımlanması;
- Birim fiyatı ve toplam fiyatı;
- Teslim şekli

- Malın ağırlık ve miktarı

### 3. Navlun ve Masraf Faturası

CFR, CİF, CİP gibi akreditiflerde navlun alıcı tarafından peşinen transfer edildiği ve ödeme satıcı tarafından yapıldığı için, ithalatçı mal bedelini gösteren faturadan ayrıca navlun masraflarının gösterildiği bir navlun ve masrafa faturası talep edebilir. Navlun ve Masraf Faturası istenmediği zaman bu konudaki masraflar Ticari Fatura üzerinde bulunur<sup>20</sup>.

Akreditifin, mal bedeli ile birlikte navlunu da transfer etmeyi gerektiren ödeme şekillerinden birine göre açılması halinde konşimento üzerinde veya diğer nakliye vesaii üzerinde "Navlun Peşinden Ödenmiştir" kaydının bulunması gerekir. Konşimentoya bu kayıt konulmamışsa nakliyeciden tarafından düzenlenen ve bedelinin tahsil edildiği gösterilen bir navlun faturasının da konşimento ile birlikte ibrazı gerekir.

### 4. Konsolosluk Faturası

Bazı ülkelerin ithalat mevzuatında Konsolosluk Faturası'nın giriş gümrüklerince aranması şartı yer alabilir. İhracatçı, malını ihraç edeceği ülkenin Konsolosluğundan temin ettiği boş fatura formunu doldurarak Konsolosa tasdik ettirir. Böylece bir yandan malın ihraç fiyatının cari piyasa fiyatlarına uygunluğu ithal ülkesinin Konsolosu tarafından kontrol edilirken, öte yandan dumping yapılmaması ve ithalatçının ihracatçı ile anlaşarak ülkesi dışına döviz kaçırmaması sağlanır<sup>21</sup>.

<sup>20</sup> ERYÜREK, S. 74.

<sup>21</sup> Bkz.: Haluk ERDEMOL, **Bankalarda Dış Ticaret İşlemleri ve Uygulama**, Akbank Yayınları, 3. Baskı, İstanbul, 1993, s. 18.

## 5. Tasdikli Fatura

Bazı ithalatçı ülkeler Ticari Faturaların ihracatçının ülkesinde bulunan kendi Büyükelçilikleri veya Konsoloslukları tarafından tasdik edilmesini isterler. İhracatçı kendi Ticari Faturasını düzenleyip ilgili ülkenin Elçilik veya Konsolosluğuna tasdik ettirdikten sonra diğer belgelerle birlikte gerekli işlem için bankasına verir. Vize edilmiş faturalar da denilen bu tür faturalar genellikle Orta Doğu ülkelerince istenmektedir. Bu tür faturanın tasdikinden beklenen yarar Konsolosluk Faturasında olduğu gibidir.

### A-. TAŞIMA BELGELERİ

Bir ülkeye mal ve hizmetler, karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu ile girer ve çıkar. Malların ve hizmetlerin giriş ve çıkışlarında uygulanan gümrük kanunu aynı olup, belge düzeninde küçük farklılıklar nakliye şeklinin bünyesinden doğmaktadır.

Taşıma Belgeleri demir, hava, deniz yada kara taşımacılığı ile yapılan taşımacılıkta kullanılan ve malın taşınmak üzere teslim alındığını gösteren belgelerdir. Ancak, bu taşıma belgeleri mahiyetleri bakımından ikiye ayrılırlar. Bunlar deniz yolu ile yapılan taşımacılıkta kullanılan Deniz Konşimentosu ve havayolu, demiryolu ve karayolu ile yapılan taşımacılıkta kullanılan Taşıma Senetleridir. Taşıma Senetlerinin nakliye şekline göre farklı adlar taşımalarıyla birlikte, mahiyetleri itibariyle önemli farklılık göstermemektedirler. Örneğin, kara taşımacılığında kullanılan CMR Taşıma Senedi ile hava taşımacılığında kullanılan Havayolu Konşimentosu maksat bakımından aynıdır.

Biz de burada konumuz havayolu ile taşımacılık olsada, belgelerdeki küçük farklılıklar gözönünde bulundurabilmek için, taşımacılık türlerine göre kullanılan dökümanları vererek, kısaca değenmek istiyoruz.



**a) Deniz Konşimentosu (Marine Bill of Lading)**

Konşimento taşıyan tarafından yükletenin isteği üzerine tek taraflı olarak düzenlenen bir belgedir. Bu belge taşıyıcının malı teslim aldığı ve varış yerinde alıcıya teslim edeceğini beyan ettiğini gösteren bir makbuz ve aynı zamanda yükleme kaydı bulunduğu bir taşıma sözleşmesidir. Deniz Konşimentosu ayrıca belirtilen malın mülkiyetini de temsil eder ve belgenin ciro edilmesiyle mal el değiştirir.

Bir Deniz Konşimentosunda aşağıdaki unsurlar yer almaktadır:

1. Taşıyıcının ad ve soyadı veya ticaret ünvanı,
2. Kaptanın ad ve soyadı,
3. Geminin adı ve uyuğu,
4. Yükletenin ad ve soyadı veya ticaret ünvanı,
5. Gönderilenin ad ve soyadı veya ticaret ünvanı,
6. Yükleme limanı,
7. Boşaltma limanı veya buna dair talimat alınacak yer,
8. Gemiye yüklenen veya taşınmak üzere teslim alınan malların cinsi, ölçüsü, sayı veya tartısı, miktarları ve haricen belli olan hal ve mahiyetleri,
9. Navluna ilişkin şartları,
10. Teslim şekli,
11. Düzenlendiği yer ve tarihi,
12. Düzenlenen nüshaların sayısı.

Konşimento şekle bağlı bir kıymetli evrak olmadığı için, yukarıda saydığımız kayıtlardan herhangi birinin eksik olması, konşimentonun devredebilir bir kıymetli evrak olma niteliğini değiştirmez.

Konşimento yükletenin istediği kadar nüsha halinde düzenlenir. Bu nüshaların tamamına tam takım konşimento denir. Konşimentonun bütün nüshalarının aynı metni taşıması ve her bir nüshada kaç nüsha düzenlendiğinin gösterilmesi gerekmektedir. Böylece, bir orijinal nüshayı ibraz eden malları devralır ve bir orijinal nüsha üzerinden işlem yapıldıktan sonra diğerleri geçersiz hale gelir<sup>22</sup>.

Daha önce Konşimentonun makbuz ve taşıma sözleşmesi olarak iki işlevinden bahsetmiştik. Yani mal gemi şirketince önce teslim alınmakta ve daha sonra da gemiye yüklenmektedir. Teslim alma ve yükleme eylemleri aynı anda yapılabildiği gibi farklı zamanlarda da yapılabilmektedir. Teslim alma keyfiyetini belgeleyen Konşimentoya Tesellüm Konşimentosu, doğrudan yükleme eylemini belgeleyen Konşimentoya da Yükleme Konşimentosu denir.

#### **a) Taşıma Senetleri**

Taşıma Senetleri Deniz Konşimentosundan farklı olarak malın mülkiyetini temsil etmeyen, sadece malların teslim alındığını gösteren makbuz niteliğindeki belgelerdir. Bu nedenle, taşıma senetlerinin ciro ve teslimi ile malların mülkiyeti devredilemez. Taşıma Senetlerinin cirosu mümkün olmadığı için taşınan mallar, senette isme yazılı alıcıya teslim edilir<sup>23</sup>.

Daha önce de belirttiğimiz gibi, havayolu ile taşımalarda kullanılan Taşıma Senetlerinin dışında ayrıca demiryolu ve karayolu ile yapılan taşımalarda kullanılan taşıma senetlerine de değinmek istiyoruz.

---

<sup>22</sup> GÜVEN, s. 86.

<sup>23</sup> Bkz.: GÜVEN, s. 88.

## 1. Havayolu Taşıma Senedi /Havayolu Konşimentosu (Air Waybill)

Havayolu Taşıma Senedi (Ek 19), havayolu şirketlerince düzenlenen, malların taşınmak üzere teslim alındığını gösteren bir makbuzdur ve kıymetli evrak niteliğinde değildir. Hava Konşimentosu da denilen bu belgenin ciro ve teslimi ile malların mülkiyeti devredilemez. Varış havalimanında gümrük işleminin tamamlanmasından sonra mallar belgede ismi yazılı alıcıya teslim edilir.

Havayolu Taşıma Senedi, üç tanesi orijinal olmak üzere oniki nüsha olarak düzenlenir. Bu nüshalardan birincisi havayolu şirketine, ikincisi gönderilene aittir; üçüncü nüsha ise gönderenin nüshasıdır. Havayolu Taşıma Senedinin 3. nüshası satıcının elinde olduğu sürece bunu mallar alıcı tarafından çekilmeden önce taşıma acentasına ibraz ederek taşıma şartlarını ve hatta malın alıcısını değiştirme hakkına sahiptir. Bu nedenle, gönderene tanınmış olan bu hak alıcı için de, banka için de önemli bir risk oluşturur. Bu yüzden bankalar Havayolu taşıma Senedini teminat sayabilmek için üçüncü nüshanın kendilerine verilmesini ve bu belgede gönderilen olarak muhabir bankanın adının yazılmasını isterler. Bu taşıma belgesinin üzerinde yükleme tarihi, taşıyıcı şirketin adı, kaşesi, imzası ile uçuş numarası yer almalıdır.

## 2. Hamule Senedi (Rail Consignment Note)

Hamule Senedi, trenle taşımacılıkta kullanılan taşıma belgesi olup, malların demiryolu ile taşınmasına ilişkin 1970 tarihli Uluslararası Demiryolu Taşımacılığı Anlaşması (Convention Internationale Concernant Le Transport Des Marchandises Par Chemins De Fer) kısa adı CIM-Anlaşmasına tabi olarak düzenlenir. Hamule senedi de diğer taşıma senetleri gibi malların mülkiyetini temsil etmez, dolayısıyla ciro edilemez.

Hamule Senedi, malın cins ve miktarını, ambalajın şekil ve niteliğini, gönderen ve gönderilenin isim ve adreslerini, hareket ve varış istasyonlarını, taşıma ücretini, bunun ödenmiş olup olmadığını ve taraflarca kararlaştırılan diğer hususları gösteren, malları gönderen kişi ile Demiryolu İdaresi arasında yapılan bir taşıma sözleşmesidir.

Demiryolu İdaresince belgenin gönderene verilişi sadece malın bir vagonu doldurması durumunda mümkündür. Aksi hallerde, yani bir gönderene ait malın vagonu doldurmaması durumunda Demiryolu İdaresi Hamule Senedi vermez. Bu gibi durumlarda malın bir taşıma komisyoncusuna teslim edilerek ondan nakliyeciyi makbuzu alınması gerekmektedir. Komisyoncular aynı yöne mal gönderen satıcılardan teslim aldıkları malları gruplandırarak vagonlara doldururlar ve Demiryolu İdarelerinden kendi adlarına Hamule Senedi alırlar. Demiryolu İdaresi dolu vagon karşılığında 6 nüsha olarak düzenlenen Hamule Senedinin ikinci nüshasını vermektedir. Asıl nüsha mallarla birlikte gönderilir ve mallar alıcısına müracaatında ve hüviyet ibrazı karşılığında Hamule Senedi aranmaksızın teslim edilebilir.

### 3. CMR Taşıma Senedi (CMR Consignment Note)

Uluslararası nitelikteki CMR Anlaşmasının(Convention Merchandises Routiers) hükümlerini kabul eden ülkelerce kullanılan bir karayolu taşıma belgesidir ve taşımanın CMR hükümlerine göre yapıldığını gösterir.

«CMR hükümlerine göre Avrupa'da ticaret ve yolcu trafiğinin önemli bir kısmının karayolundan geçmeye başlaması üzerine ve uluslararası nitelikte karayolu taşımasının tek tip hukuk kurallarına uydurulması amacıyla 19.5.1956 tarihinde imzalanmıştır»<sup>24</sup>.

<sup>24</sup> Engin ERDOĞAN, "Transit Ticaret", Kütahya İ.İ.B.F. DERGİSİ 15. Kuruluş Yılı Armağanı, Eskişehir, 1989, s. 225-226.

Bu belge navlun komisyoncusu veya taşımacılık şirketi tarafından alıcının adına düzenlenir ve malların belirtilen şartlarla taşınmak üzere iyi durumda teslim alındığını gösteren hukuki bir delildir. Ancak, malların mülkiyetini temsil etmediğinden ciro edilemez.

CMR Belgesi, gönderilenin adına üç orijinal nüsha olarak düzenlenir. Bunlardan birinci nüshası yükletene verilir, ikincisi yükle birlikte gönderilir, üçüncüsü de taşımacıda kalır.

#### 4. FIATA Belgeleri

Karayolu taşımacılığında kullanılan bu belgeler, «Ulusallararası Nakliye Acentaları Birlikleri Federasyonu tarafından standart şekle sokularak kullanılmak üzere teslim alınan mallar karşılığında verilen makbuzlardır»<sup>25</sup>. Dolayısıyla, içeriklerinde bir taşıma sözleşmesi yer almaz. Varış yerinde bu belgelerin ibrazı üzerine mallar belgede adı yazılı alıcıya belgeyi düzenleyen nakliye acentasının varış yerindeki şubesi veya muhabiri tarafından teslim edilir. Nakliye acentaları aynı yöne gidecek malları bir araya toplayıp gruplandırarak kendi seçtikleri taşıma şirketlerine teslim eder, onların araçlarına yüklerler. Ayrıca taşımalar için kendi containerlerini de kullanabilirler.

FIATA Taşıma Belgeleri üç gruptur. Bunları aşağıda kısaca vermek istiyoruz.

---

<sup>25</sup> ERDEMOL, s. 24.

#### 4.1. FCR (Forwarder's Certificate of Receipt) - Taşımacının Teslim Alındı Belgesi

Bu belge malların gönderilene sevk edilmek veya gönderilenin emrine hazır tutulmak üzere teslim alındığını gösterir. Ciro edilemez ve mallar yüklendikten sonra orijinal nüshanın ibrazı üzerine sevk iptal edilebilir yada sevk şartları değiştirilebilir. Bu nüsha mallar yüklendiğinde yükletene yani satıcıya verildiği için alıcı açısından risk oluşturur. Bu nedenle belgenin aracı banka adına düzenlenmesi istenir. Mallar orijinal nüshanın, yani gönderen nüshasının taşıma acentasına ibraz edilmesiyle alıcı tarafından teslim alınır<sup>26</sup>.

#### 4.2. FCT (Forwarder's Certificate of Transport) - Nakliyatı Taşıma Belgesi

Bu belge takım halinde **emre yazılı** olarak düzenlenir. Varış yerinde mallar belgenin orijinal nüshasını ibraz eden alıcıya veya onun ciro ettiği şahsa teslim edilir.

FCR ve FCT, gümrük komisyoncuları tarafından düzenlenir ve bu belgeler taşıma sözleşmesi niteliğinde olmadıkları için yasal hamiline malları yalnızca varış yerindeki acentadan talep etme hakkını verir.

#### 4.3. FBL (FIATA Combined Bill of Lading) - FIATA Kombine Konşimentosu

FBL, Deniz Konşimentosu ile aynı hukuksal niteliğe sahip bir Kombine Taşıma Konşimentosudur. Bu belgenin şekil ve şartları FIATA tarafından tespit

<sup>26</sup> Bkz.: GÜVEN, s. 89.

edilmiş, Uluslararası Ticaret Odası'nca onaylanmıştır.

Bu cins konşimentolar emre düzenlenebilir, malların mülkiyetini temsil eder ve aynı Deniz Konşimentoları gibi bir kıymetli evrak niteliğindedir. Bu nedenle birden fazla takım halinde düzenlenebilir. Bunlardan, malların teslimi için bir orijinal nüshanın teslimi yeterlidir.

## C- MALIN CİNSİNE GÖRE HAZIRLANACAK BELGELER

### a) Sağlık Sertifikası

Sağlık Sertifikası; gıda maddeleri, canlı ve kesilmiş hayvan ile yaş veya kuru deriler gibi bazı malların ithali sırasında gümrük mercilerince aranan malların temizlik, hastalık ve parazitlerden arınmış olduğunu, tüketime uygun bulunduğunu belgeleyen, yerel sağlık mercileri tarafından tasdik edilmiş belgedir.

Sağlık Sertifikası arasında Bitki Sağlık Sertifikası formu (Ek 20) Bölge Zirai Karantina Müdürlükleri (İstanbul, İzmir, Mersin ve İskenderun) ve İl Müdürlüklerine bağlı Bitki Koruma Şube Müdürlüklerinden temin edilir. Bu form beş nüsha olarak düzenlenir ve Bitki İhraç Dilekçesi ile İl Zirai Karantina Müdürlükleri, Bitki Koruma Müdürlükleri ve Bölge Zirai Karantina Müdürlükleri ne onay için başvurulur. Düzenlenen Bitki Sağlık Sertifikasının bir nüshası Karantina Müdürlüğünde tutulur, birer nüshası ihracatçı ve ilgili gümrük idaresine verilir, bir nüshası nakliye ambalajının üzerine yapıştırılır ve son nüshada nakliyecide kalır.

Bitki Sağlık Sertifikası ihracatta aranan zorunlu bir belgedir. Türk ihraç ürünlerinin dış pazar payı açısından son derece önemlidir. Önemle

vurgulanması gereken bir husus da, ihracatçının ihracat işlemlerine başlamadan önce, mutlaka ilgili Karantina Müdürlükleri ile temasa geçmesi gerektiğidir. Ayrıca, Bitki Sağlık Sertifikası çıkarılmadan öncede, sevk işlemlerine izin veren İhracat İzin Belgesine dayanılarak mal sevkiyatı yapabilmektedir. Fiili ihracat bittikten sonra, ne kadar mal gönderilmiş ise buna göre Bitki Sağlık Sertifikası alınabilmektedir<sup>27</sup>.

Hayvansal ürünlerle ilgili Sağlık Sertifikaları ise ihracata konu malın türüne göre<sup>28</sup> üçer nüsha olarak düzenlenmektedir.

Bu konudaki müracaatlar Ek 21'de örneğini verdiğimiz Müracaat Dilekçesiyle Tarım ve Köyşleri Bakanlığı tarafından bu konuda yetki verilen Müdürlüklere yapılmakta olup, buna ek olarak il ve ilçe hükümet veterinerlerinden alınmış yurtiçi Veteriner Raporlarının da bulunması gerekmektedir.

Düzenlenen üç nüsha Sağlık Sertifiaklarından aslı ve bir nüshası gümrüklere ve ithalatçı ülkede ilgili makamlara sunulmak üzere ihracatçıya verilmekte, bir nüshası da düzenleyici merciide kalmaktadır.

## **b) Analiz Raporu veya Ekspertiz Sertifikası**

Tahlili gerektiren özellikle gıda ve kimyasal maddelerde gerekli olduğu hallerde yetkili resmi organlar veya alıcının tayin edeceği şahıs veya firma tarafından yapılan tahlil ve ekspertiz sonuçlarını gösteren bir belgedir.

<sup>27</sup> YUSUF, s. 19.

<sup>28</sup> İhracata konu mala göre değişen belgeler şunlardır: Canlı hayvanlar için "Hayvanların Orijin ve Veteriner Sağlık Sertifikası"; hayvansal ürünlerde "Hayvani Maddeler İçin Veteriner Sağlık Şehadetnamesi"; AT'ye yönelik süt ürünleri ihracatında "IMAI Sertifikası", deniz ürünleri için "Model I ve Model II Sertifikalarıdır.



### c) Standart Kontrol Belgesi

İhracat konusu malların, yürürlükte olan denetim tüzükleri ile zorunlu uygulamada bulunan standartlara uygun bulunduğunu ve dış ülkeye ihraç edilebilecek nitelikte olduklarını gösteren belgedir.

Dilekçe niteliği arzeden ve kontrol mercilerince temin edilen Kontrol Beyannamesi doldurularak Standart Kontrol Belgesi (örnek olarak Ek 22'de verilmiştir) için imza sirkülerinin kopyesi ve İhracat Belgesi ile başvuruda bulunulur. Müracaat ve kontrol mercileri, Bölge İhracat Müdürlüğü, İhracat Baş Kontrolörlüğü veya Kontrol Memurluğudur. Bunlar ise Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı Dış Ticarete Standardizasyon Daire Başkanlığı'na bağlıdır.

Standart Kontrol Belgesinin sunulacağı yerler ise ilgili Gümrük İdaresidir. Belgelerden biri kontrolü yapan mercide, diğeri de ihracatçıda kalır.

Standart Kontrol Belgesi<sup>29</sup> ihracı halihazırda denetlenen ve zorunlu standart kontrolüne tabi ürünlerin ihracında hazırlanması zorunlu bir belgedir.

### d) Helal Belgesi

Helal Belgesi, müslüman ülkelerin yaptıkları et ithalatında alıcılar tarafından talep edilen ve yerel müftülüklerce düzenlenen bir belge olup, kesimlerin islam dininin kurallarına göre yapıldığını belgeler.

### e) Boykot/Kara Liste Sertifikası

Birbirleriyle savaş halinde bulunan veya siyasi ilişkileri kesilmiş yada

<sup>29</sup> İhracı Zorunlu Standart Kontrolüne Tabi Ürünler Listesi Ek 23'te verilmiştir.

zedelenmiş ülkeler birbirlerini kara listeye aldıklarında belirli bir ticari ilişkinin kendi kara listeleri ile hiçbir ilgisi olmadığıнын beyan ve onaylanmasını isterler. Bu tür belgeler malın belirli bir ülke menşeli olmadığını, ticari tarafların kara liste/ boykot kapsamında olmadıklarını, ihracatçının boykot kapsamı bir ülke ile ticari ilişkisi bulunmadığını, malın boykot kapsamı bir ülkenin karasularından, hava sahasından geçmeyeceğini, taşıma aracının o ülkenin bandirasını taşımadığını, gemi kaptanının o ülkenin uyruğundan olmadığını ve buna benzer hususları beyan ederler. Bu belgeleri bizzat ihracatçılar düzenleyip onaylayabilecekleri gibi, alıcının ismini vereceği gemi acentası, ticaret odası v.b. bir merci de düzenleyebilir<sup>30</sup>.

#### **f) Radyasyon Belgesi**

Radyasyon Belgesi, ihraç ülkesinin Atom Enerjisi Komisyonu tarafından düzenlenen ve alım-satım konusu tarım ürünlerinin kabul edilebilir orandan fazla radyasyon içermediğini veya radyasyonsuz olduğunu belgeler. Bu belgenin düzenlenmesindeki neden, alıcının belirli bir ağırlıktaki üründe belirli bir radyasyon derecesinden fazlasını kabul etmemesi ve bunun belgelenmesini istemesidir.

#### **D- DİĞER BELGELER**

##### **a) Dolaşım Belgesi**

Dolaşım Belgesi; Avrupa Topluluğu ülkelerine yapılacak ihracatta veya bu ülkelere yapılacak ithalatta, Katma Protokol hükümlerine göre, ihracatçı tarafından düzenlenir ve ithalatçıya gümrük indiriminden yararlanma hakkı sağlar.

<sup>30</sup> Bkz.: ERDEMOL, s. 19.

Dolaşım belgesi, ATR1 Dolaşım Belgesi (Ek 24) ve ATR3 Dolaşım Belgesi olarak iki çeşitir.

ATR1 Dolaşım Belgesi; «malların Türkiye'den Topluluk yesi bir ülkeye veya Topluluk yesi ülkelerden Türkiye'ye doğrudan doğruya nakledilmeleri halinde düzenlenen belgelerdir»<sup>31</sup>. Bu belge düzenlene tarihinden itibaren üç ay içinde ilgili giriş gümrüğüne verilmelidir.

ATR3 Dolaşım Belgesi; «Türkiye veya Topluluk yesi ülkelerden ortaklık dışı üçüncü bir ülkeye ihraç edilen malların daha sonra Türkiye'ye veya Topluluk yesi bir ülkeye ithal edilmeleri olasılığı bulunduğu halinde, filli ihraç sırasında düzenlenen belgelerdir»<sup>32</sup>. Bu belge ise düzenleme tarihinden itibaren altı ay içinde giriş gümrüğüne ibraz edilmelidir.

Her iki belgenin yürürlük süresi gümrük vizesi tarihinden itibaren 6 aydır.

İhracatçının bağlı olduğu Ticaret ve Sanayi Odası'ndan temin edilebilen Dolaşım Belgesi, beş nüsha düzenlenerek, bir adet fatura ve Türkiye'de üretilen zirai ürünler, su ürünleri ve madenler dışındaki mallar için "Bu Malların Türk Menşeli Olduğuna Dair Taahhütname" ile ilgili Meslek Kuruluşuna onay için ibraz edilir ve malın çıkış yaptığı Gümrük İdaresine sunulmaktadır.

## **b) Ordino**

Ordino (Ek 25), yabancı ülkelerden getirilmiş bir malın kime teslim edileceğini gösteren bir belgedir. Bu, konşimento veya yük senedi karşılığında acenta veya taşıyıcı tarafından mal sahibine verilir.

<sup>31</sup> Nurettin ERKINAY, "İhracatta Gümrük İşlemleri ve Uygulaması", «İHRACAT VE İHRACAT İşLERİ» KONUSUNDA YETİşTİRME KURSU, T.O.B.B. YAYINI, Ankara, 1983, s. 246.

<sup>32</sup> ERKINAY, s. 246.

Ordino beyannameyle birlikte gümrüğe verilir. Çünkü gerekli gümrük işlemi, konşimento veya yük senediyle değil de ancak ordino ile yaptırılabilir. Ordinolarda konşimentoda yazılı bilgiler yer alır.

Birde müfrez ordino vardır. Bu ise, giriş beyannamesi verilen eşyanın herhangi bir sebeple ithal edilebilmesi halinde, sundurma veya antrepoda kalan kısım için verilen ve asıl ordino yerine geçen ordinoya müfrez ordino denir.

### **c) Menşe Şehadetnamesi**

Menşe Şehadetnamesi (Ek 26), gönderilen malların menşeyini, yani üretildiği ülkeyi gösteren bir belgedir. Bu belge, ithalatçı ülke ile ihracatçı ülke arasındaki dış ticaret anlaşmalarına göre ve gümrüklerin malın menşeyini kontrol etmeleri için zorunlu olarak değil de alıcının isteği üzerine düzenlenir.

Menşe Şehadetnamesi Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ve buna bağlı Ticaret ve Sanayi Odalarından temin edilerek üç veya dört nüsha olarak düzenlenir ve sanayi ve Ticaret Odaları, Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı ve/veya Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı Bölge Müdürlükleri tarafından onaylatılmaktadır.

### **d) Ceki Listesi**

İhracatçının, İhracat Beyannamesi, Gümrük Çıkış Beyannamesi ve Konşimentosunda beyan ettiği malların dökümünü gösteren belgedir.

Belgeyi ihracatçı düzenler ve mallar ile birlikte gönderir. Çeki Listesi,

hangi taşıta, ne kadar mal yüklendiğini, her birim, paket, çuval v.b. ağırlığı içerdiğini göstermektedir.

Bu liste Gümrük İdarelerince istendiği gibi, hasar halinde sigorta şirketlerince de talep edilebilir.

#### e) Sigorta Poliçesi

Konumuzu ilgilendiren anlamda sigorta, malın satıcı tarafından alıcıya sevki sürecindeki taşıma riskleri ile alıcının özel talimatına bağlı olarak varış yerindeki bazı ek riskleri kapsar. Sigorta Belgeleri malın istenilen riskler kapsamında sigorta edildiğini kanıtlar ve bu riskler oluştuğunda hasar tazminatının sigortacıdan tahsiline dayanak sağlamaktadırlar.

Sigorta belgeleri arasında en yaygın ve hukuki yönden en makbul olanı Sigorta Poliçesidir. Bu belge, sigorta eden ile sigorta edilen arasında yapılan bir sigorta sözleşmesi olup, tarafların hak ve sorumluluklarını göstermektedir<sup>33</sup>. Bu nedenle, ithalatçı ile ihracatçı arasında anlaşmaya varıldıktan sonra, ithalatçı malın nakledilmesi sırasında hasar olursa maddi bir kayba uğramayacağından emin olmak için malını sigorta şirketine **İhracat Sigorta Bildirim Formu (Ek 27)** doldurup göndererek sigorta ettirir.

#### f) Koli Müfredat Listesi

Koliye ait faturaya sığmayacak kadar kapsamlı bilgiler bu listeye yazılmaktadır. Koli Müfredat Listesi gümrük kontrolünde kolaylık sağlamaktadır ve ayrıca herhangi bir hasar halinde sigorta şirketleri tarafından talep edilmektedir.

<sup>33</sup> ERDEMOL, s. 26.

## SONUÇ

Ülke kalkınmasında önemli bir rolü olan ulaştırma sektörü, diğer bazı sektörlerden farklı olan özelliği nedeni ile, ülke kalkınmalarında büyük ağırlığa sahip olmaktadır. Çünkü, ulaştırma sektörünün hizmet vermediği bir sektörü düşünmek mümkün olamamaktadır.

Günümüz ekonomik faaliyetlerinin her aşamasında belirgin bir yer alan ulaştırma sektörünün etki sahası; yer aldığı olayların çeşitliliği nedeniyle geniştir. Bu genişliğin ve gelişimin sonucu ulaştırmada kullanılan araçların çeşitliliğini, taşıma sistemleri arasındaki rekabeti ve ekonomik gelişmişliği görmekteyiz.

Havayolu taşımacılığı ise, en hızlı gelişmesi ve diğer endüstrilerle ilişkisinin olması nedeniyle teknolojik ilerlemeden en çok etkilenen bir taşıma sistemidir. Bu etki, ulaştırmada hız faktörünü havayolu lehine dönüştürmesi bir yana, maliyeti de yükseltmesi kaçınılmazdır.

Ancak ithalatçı veya ihracatçının havayolu hizmetlerinden yararlanırken gözönünde bulundurması gereken en önemli unsur, havayolu taşımacılığı için ödenecek bedelin malın maliyetini önemli bir şekilde etkilemesidir. Eğer gelen veya giden mal bu bedeli kaldıracak değerde ise bu yolun tercih edilmesi

uygundur. Bazen istisnai durumlarda söz konusu olabilmektedir. Örneğin; bir işletmenin acil bir ihtiyacı için gerekli bir makina parçası veya bir numune zaman faktörü dikkate alınarak nakliye bedeli ve masraflarına bakılmaksızın havayolu ile ulaştırılması ekonomik olacaktır.

Bu taşımacılıkta maliyeti arttıran etkenlerden biri de, malların havaalanına ulaştırılabilmesi için ilk önce TIR'lara yüklenip oraya götürülmesi ve havaalanında tekrar boşaltılarak bu sefer uçağa olmak üzere tekrar yükletilmesidir. Varış yerinde ise mallar aynı işleme tabi tutularak TIR'larla alıcıya teslim edilmektedir. Veya anlaşmaya göre alıcı kendisi bu ek masrafı yüklenmektedir. Bu nedenle kapıdan kapıya taşımacılık havayolu taşımacılığında maliyeti çok arttırdığından, karayolu taşımacılığı daha ekonomik olduğu için tercih edilebilmektedir.

Havayolu taşımacılığında olduğu kadar hiç bir ulaşım sisteminde bu kadar hızlı bir gelişme olmamıştır. Uçakların taşıma kapasiteleri zamanla daha da büyümektedir. Bunların taşıma kapasiteleri arttıkça, orta ve uzun mesafeli yolcu taşımacılığında havayolunun payını artmasının yanında örneğin, yaş meyve ve sebzelerinde büyük ölçüde bu yolla naklettirilmesi beklenmektedir. Fakat havayolu taşımacılığındaki bu hızlı talep artışını karşılayabilmek için havaalanları ve hava trafik güvenliği tesisleri yeniden inşa edilecek veya genişletilecektir. Bunun için büyük yatırımlar gerekli olacaktır.

Alltyapı tesisleri açısından havaalanlarına baktığımızda, Türkiye'nin dört bir yanına dağılmış uluslararası standartlarda ve hemen her uçağın inebileceği 10'un üzerinde konvansiyonel havaalanının mevcut olduğunu görebiliriz. Bu nedenle bu büyüklükte ve yeni bir sivil amaçlı havaalanı yapımına gerek yoktur. Fakat, GAP ile ilgili olarak kargo ağırlıklı konvansiyonel bir havaalanı yapılması hususu, serbest bölge durumu, bölgenin ürün deseni, agro endüstriler, iç ve dış pazarlara taşınacak ürün, cins ve miktarlar gibi konularla birlikte etüd edilmeli ve programlanmalıdır.

Uluslararası havaalanlarımızdan bazılarında yaşanan sıkışıklıkların öncelikle, uçakların iniş saatlerini mümkün olduğunca homojen dağıtmak, terminallerde yolcu akışını hızlandırıcı düzenlemeler yapmak, yeterince ve iyi eğitim görmüş gümrük ve pasaport personeli kullanmak ve ayrıca bunları modern teçhizatla takviye etmek suretiyle büyük ölçüde giderilebileceğini unutmamalıyız.

Hava taşımacılığında gümrükle ilgili sorunlara da değinecek olursak, bunların başında Gümrük Kanunu'nun yetersizliği gelmektedir.

Gümrük hizmetlerinin kara ve deniz taşımacılığından uyarlanan kanunlarla çalışmasından dolayı, gümrüklerde büyük sorunlarla karşılaşmaktadır. Gümrük Kanunu'nun 1950'lerde deniz taşımacılığı örnek alınarak hazırlanmış olması ve daha sonraki süratli ticaret ortamına revize edileden uygulanması, 1960'lı yıllardan sonra gelişen havayolu ile yük taşımacılığını ve dış ticaret akışımızı yavaşlattığı bir gerçektir. Bu nedenle **Hava Gümrük Kanunuları** gibi düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. Çünkü, hava gümrüğü ile kara veya deniz gümrüğü arasındaki hız mesafesi mukayese edilemeyecek kadar farklıdır.

Bunun yanında, kargo uçaklarının dışında yolcudan arta kalan kısımlarında kargo taşıyan yolcu uçaklarının tarifelerinin yıllık olarak belirlenmesi nedeniyle, uçağın gümrükte beklemesi veya evrağın yetişmemesi söz konusu olmamaktadır. Bu nedenle karo zamanında teslim edilemezse uçak gider.

Bir başka sorun da gümrükten mal çekme sırasındaki prosedürlerin fazlalığından kaynaklanmaktadır. Örneğin, küçük bir zarfın bile gümrükten çekilmesi için harcanan zaman en az 3-4 saat olduğu gibi, 25 kişinin önünden de geçilmesi gerekmektedir.



Burada belirtmek istediğimiz diğer bir sorun da, gümrüklerin yeniden teşkilatlandırılması gerektiğidir.

Uzun süre müstakil bir bakanlığa, Gümrük ve Tekel Bakanlığı'na, bağlı olarak görev yapan gümrükler, 1983 yılı sonunda, bu bakanlığın kaldırılması üzerine, Maliye ve Gümrük Bakanlığı olarak kurulan yeni bakanlığın bünyesine, Gümrükler Genel Müdürlüğü olarak dahil edilmiştir.

Bu değişiklikten sonra, Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün üst kademelerine, uzun seneler sonunda kazanılabilen gümrük teknikleri ve gümrüklerin işleyişi konularında hiçbir bilgisi olmayan, maliye konularında yetişmiş olan elemanlar getirilmiştir.

Gümrük işlemlerinin, gümrük prosedürlerini yeterince bilmeyen bu elemanlarca yürütülmesi, bir çok soruna yol açmaktadır. Bu nedenle, gümrüklerin, hiç olmazsa müstakil bir bakanlık bünyesinde veya dış ticaret ile ilgili tüm kuruluşları içinde toplayan bir dış ticaret bakanlığı bünyesinde yeniden teşkilatlandırılması gerekir.

Ayrıca gümrükler, zorunlu konularda, gerek yurtiçindeki gerekse yurtdışındaki kurum ve kuruluşlarla gerekli olan işbirliğini yapamamaktadırlar; bunların sonucunda doğan gecikmelerde ülke ekonomisini ters yönde etkilemektedir.

Diğer taraftan, gümrüklerde bürokrasinin azaltılması gerekirken, özellikle ihracatta bürokrasi artmıştır. Bunun için, ihracat anında yapılmasını sağlayacak düzenlemeler getirilerek, eksik olan formalitelerin ihracattan sonra tamamlattırılması öngörülmelidir.

Öte yandan, 1983 yılından bu yana gümrük mevzuatında yapılan

iyileştirmelerle önemli bir ilerleme kaydedilmesine rağmen yürürlükte olan gümrük kanunu sektörün ihtiyacına cevap veremediği görülmektedir. 1973 yılında çıkan gümrük kanununun değiştirilerek, güncel hale getirilmesi zorunlu olmaktadır. Çünkü, rejimlerin değişmesi, ithalatın ve ihracatın o tarihe göre çok fazla artması gibi, bir çok nedenlerden dolayı bu kanun artık ihtiyaca cevap verememektedir. Özellikle son yıllarda Türkiye'nin dış ticaret faaliyetleri hızlanmasına ve bu hızlı gelişmelere rağmen, 1973 yılında çıkan gümrük kanunu hiç değiştirilmemiştir. Yürürlükte olan bu kanunun bir an önce güncelleştirilmesi zorunlu olmuştur.

Diğer bir sorunda, gümrük mevzuatlarının çok sık değiştirilmesi sonucu ortaya çıkan sorunlar ve aksaklıklardır.

Bütün bu sorunların yanısıra yetişmiş eleman ve eğitim problemi ile birlikte sektörün akademik bir kimlikten yoksun olmasına da uzun süredir çözüm bulunamıyor. Her ne kadar Maliye ve Gümrük Bakanlığı kendi bünyesinde Muayene Memuru yetiştirmek için dokuz aylık bir kurs açmış olsada, sektörde resmi bir kurs ve okul bulunmaması sonucunda, sektörde hizmet veren elemanlar usta-çırak ilişkisi içerisinde yetişmektedirler. Bu uygulama müspet sonuçlar vermesine karşın, teorik eğitim yetersiz kalmaktadır.

Bütün bu olumsuzlukların yanında, son yıllarda havayolu ile kargo taşımacılığı büyük artış göstermiştir. Fakat kara ve deniz taşımacılığı ile karşılaştırıldığında halen istenilen seviyenin çok gerisinde olduğunu görmekteyiz.

Hava taşımacılığına olan talep, özellikle bayram, tatil ve kota dönemlerinde artış göstermekle birlikte, kıymetli kargolar ile çabuk bozulabilecek kargolar havayolu ile gönderilmektedir.

Özetlersek, Türk hava kargoculuğunun gelişmemesinin ana sebepleri arasında Gümrük Kanunu'nun yetersizliği, kalifiye eleman eksikliği ve finansmandan kaynaklanan sorunlar yatmaktadır. Sanıyoruz ki, eğer devletimiz bu sorunları gidermede yardımcı olursa ve gümrük işlemleri yakın zamanda otomasyona bağlanırsa havayolu ile kargo taşımacılığı kısa sürede gelecektir. Böylece dış pazarlarda yaşanan zorlu rekabet ortamında başarı sağlayabilecek ve ihracatta daha fazla pay kapabileceğiz.

Bildiğimiz gibi, Türk dış ticaretinin gelişimi dış ülkeler ile olan taşımacılık ağının çeşitli ve düzenli oluşumu ile çok yakın paralelliktedir. Finansman maliyetinin çok yüksek olduğu günümüzde havayolu ile mal taşınmasının önemi bu nedenle daha da artmaktadır.

**EKLER**







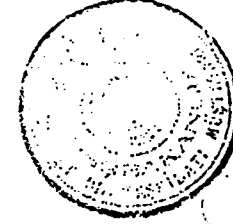






T.C. BAŞBAKANLIK DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI MÜSTEŞARLIĞI TEŞVİK VE UYGULAMA BAŞKANLIĞI

İHRACATÇININ ADI :  
TEŞVİK BELGESİ NO :  
TEŞVİK BELGESİ TARİHİ



TEŞVİK VE UYGULAMA BAŞKANLIĞI  
M. T. 13.000/1999  
M. T. 13.000/1999

DÖVİZ TAHSİSİNİN KULLANIMI

İthal Müsaadesi Tarih ve Numarası	Verilen Dövizin		Banka - Şube - Onay	İthalatın Yapıldığı Gümrük Onayı
	Miktarı - Cinsi	S		

EK:3

VI

İHRACAT BELGESİNİN

NUMARASI :

VERİLİŞ TARİHİ :

GEÇERLİLİK SÜRESİNİN BİTİMİ :

Firma veya Kuruluşun

Unvanı :

Adresi :

Kuruluş Sektörü :

Bağlı Olduğu Oda :

Bağlı Olduğu Birlik :

Uyruklugu :

Oda Sicil Kayıt No. :

Birlik Sicil Kayıt No. :

Yukarıda unvanı, adresi, bağlı olduğu meslek kuruluşu ve uyruklugu kayıtlı bulunan firmaya yürürlükteki ihracat Rejimi esaslarına uygun olarak ihracat yapabilmesini sağlamak amacıyla işbu İhracat Belgesi Verilmiştir.

MÜSTEŞAR ADINA



**A Ç I K L A M A**

1 — İstek Formu yazı makinasıyla ve gerçeğe uygun olarak doldurulacak ve firmayı temsile yetkili kişilerce veya bizzat belge sahipleri tarafından imzalanarak 1.— TL. damga pulu yapıştırılacaktır.

2 — «Mali Durum» tablosu, vergi dairesince onaylı Bilânço ve Kâr/Zarar cetvellerindeki rakamlardan oluşmaktadır.

3 — Firma veya Kuruluşun birden fazla Birliğe bağlı bulunması durumunda, sözkonusu Birliklerin adları ayrı ayrı yazılarak, bu Oda ve Birliklerin Onaylı «Sicil Kayıt» suretleri Belge veya Belge Ruhsatname'ye eklenecektir. Düzenlenecek Belge veya Belge ve Ruhsatname'de Firma veya Kuruluşun bağlı bulunduğu meslek kuruluşu kısmına teknik zorunluluk nedeniyle ancak 1 adet yazılabildiğinden bu durum ihracatçının herhangi bir inah ihracını kısıtlamayacaktır.

4 — İstek Formunda, belirlenmiş kısımlar yazılacak bilgiler için yeterli olmadığında ek listeler düzenlenecektir.

5 — İhracına izin istenilen maddeler bölümünde, Sıra No. kısmına, Oda'da mevcut «İhracı Ruhsatname'ye bağlı Mallar Listesi»nde bulunan ve Firma veya Kuruluşun ihraç etmek istediği Madde'nin Sıra Numarası, «Maddenin İsmi» kısmına da Malın adı, aşağıdaki örneğe uygun bir şekilde yazılacaktır.

Örnek — Tereyağı ihraç etmek isteyenler, alınan maddenin Sıra Numarası 4 ile birlikte «Tereyağı» şeklinde maddenin adını da yazacaklardır. Bu durumda, İhracat Belgesi ve Ruhsatnamesi İstek Formu'nun arka yüzündeki Yeterlilik Belgesi firma veya kuruluşun bağlı olduğu Odaca doldurularak onaylanacaktır.

6 — «Belge veya Belge ve Ruhsatname İstek Formu»nda firmanın Şube olduğu belirtilmiş ise, Formun bu yüzündeki bununla ilgili kısma Firma Merkezi'nin Ünvan ve Adresi de yazılacaktır.

Şube ise Merkezinin Unvan ve Adresi	Unvan	
	Adres	

**KURULUŞUN BAĞLI OLDUĞU ODACA 3018 NUMARALI KANUNUN 2 NCİ MADDESİNİN (C) BENDİ  
GEREĞİNCE DÜZENLENECEK YETERLİK BELGESİ**

**T. C.**

..... ODASI

Odamız üyesi olup ön sayfada belirtilen ..... adet mallar ve ihracatın gerektireceği işlemler hakkında yeterli olduğu tasdik olunur.

..... ODASI

**KURULUŞUN BAĞLI BULUNDUĞU ODACA DÜZENLENECEK ODA SİCİL KAYIT ÖRNEĞİ**

..... ODASI

..... ŞUBESİ

TİCARET UNVANI :

TİCARET SİCİL NO. :

ODA SİCİL NO. :

ODAYA KAYIT TARİHİ :

ODAYA KAYITLI SERMAYESİ :

Yukarıda ticaret unvanı ve ticaret sicil numarası yazılı kuruluş halen faaliyette olup, Odamız üyesi bulunmaktadır.

..... ODASI

T.C.  
BAŞBAKANLIK  
DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI MÜSTEŞARLIĞI  
TEŞVİK VE UYGULAMA BAŞKANLIĞI

## İHRACATI TEŞVİK BELGESİ

*Bu belge, belirtilen esaslar çerçevesinde, Kalkınma Planı ve Yıllık Programlara uygun olarak, ihracatçıların, İhracatı Teşvik Tedbirlerinden yararlandırılması amacıyla Teşvik ve Uygulama Başkanlığınca düzenlenmiştir.*

BELGE NO :

TARİHİ :

### İHRACATÇI İLE İLGİLİ BİLGİLER

1. Adı, Unvanı :  
2. Adresi :  
  
3. İthalatçı Belge No :  
4. İhracatçı Belge No :  
5. Aracı İthalatçının Adı, Unvanı :  
  
6. Yan Sanayicinin Adı, Unvanı :  
  
7. İhracata Başlangıç Tarihi :  
8. İhracat Süresi Sonu :

Yukarıda adı geçen firmanın Başkanlığımıza yapmış olduğu ..... tarih ve ..... sayılı müracaatı incelenerek, Bakanlar Kurulu'nun ..... tarih ve ..... sayılı kararnameğine istinaden İhracatı Teşvik Tedbirlerinden yararlandırılması uygun görülmüştür. İhracat ile ilgili Döviz Tahsisi, Gümrük Muafiyeti, Geçici Kabul gibi teşvik tedbirleri, bu belgede öngörülen değerler ve şartlar esas olmak üzere Bakanlar Kurulu Kararnamesi ve Tebliğler gereğince ilgili kuruluşlar tarafından uygulanır.

EK:8  
ARKA YÜZ

**T.C. BAŞBAKANLIK  
HAZİNE VE DIŞ TİCARET  
MÜSTEŞARLIĞI**

**TEŞVİK UYGULAMA GENEL MÜDÜRLÜĞÜ**

I. İHRACAT TAAHHÜDÜ :  
(FOB, ABD Doları) (\$)

II. DÖVİZ TAHSİSİ (\$) :

A- % 50 NİSBETİNDE :  
DÖVİZ TAHSİSİ

B- BEDELSİZ GEÇİCİ KABUL :

C- BEDELLİ GEÇİCİ KABUL :  
İÇİN DÖVİZ TAHSİSİ

III. ÖZEL ŞARTLAR :

NOT: DPT, Teşvik Uygulama Başkanlığı tarafından verilmektedir.

**İHRACAT BEYANNAMESİ**

- 1 — İhracatın Türü : Serbest ( ) Kayda bağlı ( ) Konsinye ( )
- 2 — İhracatçı firmanın :
- a ) Ünvanı :
- b ) Adresi :
- c ) İhracat belgesi no. :
- d ) Bağlı bulunduğu meslek kuruluşu Adı ve Sicil no. :
- 3 — Alıcı firmanın :
- Ünvanı :
- Adresi :
- 4 — Komisyoncu firmanın :
- a) Ünvan ve Adresi :
- b) Varsa Komisyon Yüzdesi/Tutarı :
- 5 — Aracı Banka adı ve şubesi :
- 6 — İhraç konusu maddenin :
- a) Adı :
- b) G. T. İ. P. :
- c) Tipi, Kalitesi ve standardı :
- d) Üretim yılı/Menşei :
- e) Ambalaj şekli :
- f) Miktarı :
- g) Gideceği Ülke :
- h) İhraç gümrüğü :
- 7 — Birim satış fiyatı ; (FOB) :
- (CF/CIF) :
- 8 — Değer tutarı ; (FOB) :
- (CF / CIF) :
- 9 — Ödeme Şekli :
- Peşin ( ) :
- Akreditif ( ) :
- Vesaik Mukabili ( ) Diğer ( ) :
- 10 — Teslim Şekli : FOB ( ) , CF ( ) , CIF ( ) Diğer ( )
- 11 — İhracatta para cinsi :

Yukarıda yer alan bilgilerin doğru olduğunu ve bu ihracatla ilgili tüm muamelelerde ihracatın düzenlenmesi ve desteklenmesine ilişkin Karar, İhracat Yönetmeliği, Tebliğler ve Talimatlar ile ilgili diğer tüm mevzuatta öngörülen bütün yükümlülüklerimi yerine getireceğimi beyan ve taahhüt ederim.

İHRACATÇI FİRMA



## SERBEST İHRACAT BEYANNAMESİ

1. İhracatçı Firmanın
  - a) Ünvanı :
  - b) Adresi :
  - c) İhracat Belgesi No. :
  - d) Bağlı olduğu Meslek Kuruluşunun Adı ve Adresi (Oda/Birlik) :
2. Alıcı Firmanın Ünvanı ve Adresi :
3. Komisyoncu Firmanın Ünvan ve Adresi:
4. Aracı Bankanın Adı ve Şubesi :
5. İhraç Konusu Maddenin
  - a) Adı :
  - b) Güm. Tarife ve İst. Pozisyonu :
  - c) Tipi, Kalitesi ve Standardı :
  - d) Üretim Yılı :
  - e) Ambalaj Şekli :
  - f) Miktarı :
  - g) Gideceği Ülke :
  - h) İhraç Gümrüğü :
6. Birim Satış Fiyatı : (FOB) :  
(CF/CIF) :
7. Değer Tutarı : (FOB) :  
(CF/CIF) :
8. Ödeme Şekli (Peşin, akreditif, vesaik mukabili, diğer) :
9. Teslim Şekli (FOB/CF/CIF) ve diğer) :
10. Varsa Komisyon Yüzdesi:
11. İhracatın Yapıldığı Para Birimi :

Yukarıda detaylı belirtilen bilgilerin satış sözleşmesine uygun olduğunu ve bu ihracatla ilgili tüm muamelelerde İhracat Rejimi Kararı ve eki Yönetmeliği, Tebliğler ve Talimatlar ile ilgili diğer tüm mevzuatta öngörülen bütün yükümlülüklerimi yerine getireceğimi beyan ve taahhüt ederim.

İhracatçı Firmanın  
(Kaşe ve İmzası)

Gümrük İdaresince Onaylanacak Kısım  
(Tek nüsha için)

- a) Miktar (adet/kilo/ton/vb.).....
- b) Değer tutarı (FOB/CF/CIF/Diğer):
- c) Tarih : .....
- d) Mühür ve imza:

EK: 11

## KAYDA BAĞLI İHRACAT LİSTESİ

1. Destekleme ve Fiyat İstikrar Fonu primi kesintisine tabi ürünlerin ihracı,
2. Destekleme ve Fiyat İstikrar Fonu'ndan ödeme yapılan maddelerin ihracı,
3. Tekstil hammaddeleri ile her türlü tekstil ve konfeksiyon ürününün ihracı,
4. Her türlü ham ve işlenmiş deri ile deri konfeksiyon ve deriden mamul eşya ihracı,
5. Demir ve çelikten yarı mamuller ile uzun ve yassı madde mamullerinin ihracı,
6. Ülkemizde kredi karşılığı kurulan tesislerin bedelinin malla geri ödenmesine ilişkin özel hesaplar çerçevesinde ihracat,
7. Ülkemiz ile Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği arasındaki doğalgaz anlaşması çerçevesinde ihracat,
8. Ülkemiz ihraç ürünlerine miktar kısıtlaması uygulayan ülkelere yapılan kısıtlama kapsamındaki maddelerin ihracı,
9. Bitkisel ham yağlar ve yağlı tohumların (yağlı zeytin ve zeytinyağlar dahil) ihracı,
10. Ham lületaşı ve taslak pipo,
11. - Yalnız santrifüjler,
  - Elektrik motorları ve jenatörler,
  - Rotatif elektrik konvertörleri,
  - Elektrik transformatörleri, statik konvertörler,
  - Sabit, değişken veya ayarlanabilir (ön ayar yapılabilir) elektrik kondansatörleri,
  - Elektronik lambalar, tüpler ve valfler.

## KONSİNYE İHRACAT BEYANNAMESİ

1. İhracatçı Firmasının :
  - a) Ünvanı :
  - b) Adresi :
  - c) İhracat Belgesi No. :
  - d) Bağlı bulunduğu Meslek Kuruluşunun Adı ve Adresi (Birlik/Oda) :
2. Malın Gönderileceği Firmanın :
  - a) Ünvanı :
  - b) Adresi :
3. Komisyoncu Firmanın :
  - a) Ünvanı :
  - b) Adresi :
  - c) Varsa Komisyon tutarı :
4. Konsinye olarak Gönderilen Malın :
  - a) Adı :
  - b) G.T.İ.P.'u :
  - c) Tipi, Kalitesi ve Standardı :
  - d) Ambalaj Şekli :
  - e) Miktarı :
  - f) İhraç gümrüğü :
6. Yaklaşık veya Garanti Edilen Değer Tutarı :
  - a) FOB :
  - b) CF/CIF :
7. Malın satışı halinde işlemleri yürütecek aracı banka adı ve şubesi :

İşbu konsinye ihracata ilişkin yukarıda yeralan bilgilerin doğru olduğunu beyan eder, bu sevkیاتla ilgili tüm muamelelerde İhracat Rejimi Kararı ile İhracat Yönetmeliği, Tebliğler ve Talimatlar ile ilgili diğer tüm mevzuatta öngörülen bütün yükümlülüklerimi yerine getireceğimi taahhüt ederim.

İhracatçı Firmanın  
(Kaşe ve İmzası)

İzni Veren Merci :  
İznin Tarihi :  
İznin No.su :

Yukarıda detayı gösterilen malın konsinye olarak ihracına izin verilmiştir.

Tarih. .... / ..... /19

İzni Veren Mercinin  
Mühür ve İmzası

## GEÇİCİ İHRAÇ MÜSAADE TALEPNAMESESİ (\*)

1. İhracatçı Firmanın Ünvanı ve Adresi :
2. Yurt dışındaki (İmalatçı) Firmanın Ünvanı ve Adresi :
3. İlgili Meslek Kuruluşu
4. Gönderilen Malın
  - a) Adı ve Cinsi :
  - b) Evsafı :
  - c) Miktarı :
  - d) FOB kıymeti (YP. olarak) :
  - e) CIF Kıymeti (YP. olarak) :
  - f) Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu :
  - g) İmalatçı Firmaya İzabe ve İmalat Bedeli Karşılığı  
Bırakılması Uygun Görülen Malın
    - aa) Miktarı :
    - bb) Cinsi :
    - cc) Değeri (YP. olarak) :
5. Yurt dışında yapılacak işlemin mahiyeti :
6. İthal Olunacak Malın
  - a) Adı ve Cinsi :
  - b) Evsafı :
  - c) Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu :
  - d) FOB kıymeti (YP. olarak) :
  - e) CIF Kıymeti (YP. olarak) :
  - f) Miktarı :
7. İlgili Kambiyo Müdürlüğü :
8. Malın İhraç Olunacağı Gümrük :
9. Malın Gideceği Ülke :
10. Yurt dışındaki firmaya ödeme yapılacaksa,  
Ödenecek Ücret (YP.) :
11. İhraç Süresi :
12. İthal Süresi :

Yukarıda ayrıntısı belirtilen malın/malların geçici olarak ihracına ve aynen ithaline veya yine yukarıda detayı belirtilen maddenin izabe ve imalat amacıyla geçici olarak ihracına ve imalat sonucunda istihsal olunacak madde (veya maddelerin) ithaline müsaade edilmesini talep eder ve bu geçici ihracat muamelesi ile ilgili olarak tarafımdan yapılacak bütün muamelelerde İhracat Rejimi Kararı ve eki İhracat Yönetmeliği ile Tebliğler ve Talimatlar ve ilgili diğer mevzuatta öngörülen yükümlülükleri yerine getireceğimi beyan ve taahhüt ederim.

İhracatçı Firması  
(Kaşe ve İmzası)

(YP: Yabancı Para)

(\*) İlgili merciler ürtüne göre, talepnameyi onaylamak veya ayrı bir onay yazısı düzenlemek suretiyle sözkonusu malın ihracına izin verdiklerini belirtmektedirler. Buna göre çıkış gümrüğüne sunulacak belge de değişebilmektedir.

## TRANSİT TİCARET BEYANNAMESİ

1. Transit Ticaretini Yapan Türk Firmasının :
  - a) Ünvanı :
  - b) Adresi :
  - c) İthalat Belgesi Tarih ve No. :
  - d) İhracat Belgesi Tarih ve No. :
  
2. Transit Ticaret Konusu Malın :
  - a) Cinsi :
  - b) Güm. Tarife ve İst. Pozisyonu :
  - c) Değeri (CF) :
  - d) Miktarı (Adet, kilo, ton vb.) :
  - e) Satın Alındığı Ülke :
  - f) Saüldüğü Ülke :
  
3. Transit Ticaretin Ne Şekilde Yapılacağı
  - a) Önceden mal bedelinin transferi suretiyle ( )
    - aa) Satış mukavelesine göre transferi talep olunan meblağ :
    - bb) Satışı müteakip yurda getirilecek satış bedeli ( ) :
  - b) Mahsup suretiyle ( )
    - aa) Açılan akreditifin veya getirilecek satış bedelinin tutarı :
    - bb) Transfer edilecek mal bedeli :
  - c) Net girdinin beyanı suretiyle ( )
    - aa) Net olarak yurda getirilen veya getirilecek meblağ :
  
4. Transit ticaret konusu malların gümrük sundurma ve antrepolarında ambalajlanması veya işleme tabi tutulması halinde kullanılacak olan malzemenin:

<u>Adı</u>	<u>G.T.İ.P.'U</u>	<u>Miktarı (Adet, Kg. vb.)</u>	<u>Birim Değeri</u>	<u>Toplam Değeri</u>
Toplam				

Yukarıda belirtilen bilgilerin bu Beyanname ekinde asılları ve tasdikli nüshaları bulunan satın alma sözleşmesi ile satış sözleşmesine uygun olduğunu beyan ve taahhüt ederim.

Tarih:

Transit Ticaretini Yapan Türk Firmasının (Kaşe ve İmzası)

Yukarıda detayları belirtilen ve işlemleri bankamızca yürütülecek olan transit ticaret talebi İhracat Yönetmeliği uyarınca Bankamızca uygun görülmüştür.

Tarih :

Yetkili Banka  
(Kaşe ve İmzalar)

T. C.  
G Ü M R Ü K L E R İ  
G İ R İ Ş B E Y A N N A M E S İ

MALİYE ve GÜMRÜK  
Bakanlığınca Başlatılmıştır.

(1) Beyannamesi kabul eden memurun	
Sicil No.	İmzası

(2) Gümrüğün Adı :			
(3) Beyannamenin		Tescil yapan memurun	
Tescil No.		Sicil No.	İmzası
Tescil Ta.			
Bordro No.	Tarihi		

(4) İthalat Belge No.	
(5) Vergilendirme Yönünden İthalat	
1 <input type="checkbox"/> Normal	2 <input type="checkbox"/> Geçici Kabul
3 <input type="checkbox"/> Muaf	4 <input type="checkbox"/> Geçici İhtisat Karşılığında

(6) İthalatçının adı ve adresi :	
(7) (Varsa) İthalatçının vekilinin/müessesinin adı ve adresi :	
(8) Gönderenin adı ve adresi :	
(9) Eşyanın menşei ülke :	
(10) Eşyanın yüklendiği yer :	
(11) Giriş yolu : 1 <input type="checkbox"/> Deniz 2 <input type="checkbox"/> Hava 3 <input type="checkbox"/> Tır 4 <input type="checkbox"/> Demir 5 <input type="checkbox"/> Diğer Kara	
(12) Taşıtın Cinsi : Bayrağı :	
(13) Taşıtın Adı : Sefer/Katar No. :	
(14) Eşyanın bulunduğu sundurma veya antrepo No. :	
(15) Eşyanın giriş rejimine göre beyanı :	

Kontrolün Mahiyeti	Kontrolü yapanın Sicil No. İmzası	(21) Beyannamenin manifesto veya antrepo beyannamesi ile kontrolü
(17) İthal Rejimi	...../...../19.....	Manifesto No. : Tarihi :
(18) Kıymet	...../...../19.....	Antrepo beyannamesi Sicil No. Manifesto No.
(19) Tarife	...../...../19.....	Gümrük Amiri tarafından yapılacak muayene
(20) Hesap ve Tahakkuk	...../...../19.....	

(22) Beyannamenin muayene memuruna havalesi	(24) TAHAKKUK EDEN VERGİLER			(25) Tahakkuk ettirilen ..... Lira Vergiyi ...../...../19..... tarihinde tebellüğ ettim. İtirazım ..... İmzası
	Nevil	Lira	Lira	
(23) Beyannameye eklenen vesaklar ..... tarihli ..... tutarındaki fatura ..... tarihli ..... tutarında menşe şahadetnamesi ..... tarihli ..... sahifelik müfredatlı fatura (spesifikasyon) ..... tarihli ..... No. lu giriş permisi ..... tarihli ..... Sicil No. Muayene Me.	Gümrük Vergisi			(26) ..... Gümrüğü Lira Krş. Vezne No. Nakit Mukbuzu No. : ...../...../19..... İntaç tarihi
	Katma Değer Ver.			
	Damga Resmî			
	Ardiye Ücreti			
	Gelir Toplamı			
	Belediye Hissesi			
	Rihtım Resmî			
	Fon			
	Ceza			
	Emanet Toplamı			
Genel Toplam				

(Yazı ile) ..... Lira ..... Kuruş tahakkuk ettirilmiştir.  
...../...../19.....  
Muayene Memuru



## KIYMET BEYAN KISMI

1. Alış mukavelesi veya sipariş mektubunun : { Tanzim yeri : ..... 2. Teslim şartı : (E. O. B.), (C. I. F.), (F. A. S.), (C. e. F.), (F. O. R.), (F. O. T.), (I); No. : ..... Cinsi : ..... Tarihi : ..... 3. Mutlak barci iskonto : Nispeti : .....

**A** Eşyanın kat'i satış akdine istinaden ithali ve ithalatçının satıcı firma ile olan münasibetinin müstakil bir alıcı vasfında bulunması haline mahsustur.

**B** Satıcının acentesi veya komisyoncusu olan veya satıcı firma ile kendi firması aynı ücmü şahısların kontrolü altında bulunan veya satıcı firma ile olan münasibeti müstakil bir alıcı vaziyetinde bulunmayan ithalatçılara mahsustur.

Bu beyanname hüviyeti yazılı olan ve imzası bulunan ben (biz) bu beyanname ile birlikte Gümrük İdaresine verdiğim (verdiğimiz) ...../...../19... tarihli ..... tutarındaki ..... adet fatura muhteviyatı eşyanın :

Bu beyanname hüviyeti yazılı olan ve imzası bulunan ben (biz) bu beyanname ile birlikte Gümrük İdaresine verdiğim (verdiğimiz) ...../...../19... tarihli ..... tutarındaki ..... adet fatura muhteviyatı eşyayı gönderen firmamın :

1 -- (a) Hakiki ithalatçısı olduğumu /muzu (1), (b) Yukarıda hüviyeti yazılı ithalatçının vekili /müessesili olduğumu /muzu (1), 2 -- Eşyanın bu beyanname ile verilen faturada yazılı bedel karşılığında satın alındığını ve aşağıda yazılı masraflar haricinde bu eşya için gerek doğrudan doğruya gerek dolayısıyla başkaca bir tediyede bulunulmadığını ve bulunulmayacağını;

1 -- Komisyoncusu veya acentesi veya şubesi olduğumu (olduğumuzu) (1),

2 -- Eşyayı gönderen firma ile aramızda aşağıda yazılı hususlar dolayısıyla rabita bulunduğumu : .....

3 -- Ekli faturada yazılı eşya bedelinden ayrı olarak aşağıda müfredatı gösterilen masrafların ödendiğini (ödeneyeceğini) (1) :

3 -- Faturada (faturalarda) (1) yazılı bedel ilâveten aşağıdaki masrafların da tarafımdan (tarafımızdan) ödendiğini (ödeneyeceğini) (1) :

(a) Navlun : .....  
 (b) Sigorta : .....  
 (c) Ambalaj : .....  
 (ç) Ecnabi memlekette ödenen vergi, resim ve harçlar : .....  
 (d) Yükleme : .....  
 (e) Sair masraflar : .....  
 (f) .....

(a) Navlun : .....  
 (b) Sigorta : .....  
 (c) Ambalaj : .....  
 (ç) Ecnabi memlekette ödenen vergi, resim ve harçlar : .....  
 (d) Yükleme : .....  
 (e) Sair masraflar : .....  
 (f) .....

4 -- İşbu beyanname adı yazılı satıcı firmamın işinin kontrolünde vazifeli veya işinde ortak olan herhangi bir kimsenin (ithalatçının işinin) (1) kontrolünde vazifeli bulunmadığı gibi ortaklığı da olmadığını, 5 -- Beyanname muhteviyatı eşyanın yurda ithalinden sonra yapılacak satışından elde oluncak kârın hiç bir kısmının doğrudan doğruya veya dolayısıyla satıcı firmaya veya onun işinin kontrolünde vazifeli veya işine ortak her hangi bir kimse veya firmaya intikal etmeyeceğini.

4 -- Fatura muhteviyatı eşyanın ithalinden sonra yapılacak satışından elde edilecek kârın :

(a) Hiç bir kısmının doğrudan doğruya veya dolayısıyla satıcıya veya satıcıya iş hususunda ortak şahıs ve firmalara intikal etmeyeceğini,

(b) Aşağıda gösterilen ve ekli olarak verilen vesikalarda yazılı olan nisbet ve esaslar dairesinde satıcı firmaya veya satıcıya iş hususunda ortak şahıs ve firmalara intikal edeceğini : .....

Beyan ederim (ederiz) (1).

Beyan sahibinin adı, soyadı imzası

[Empty box for signature]

Beyan ederim (ederiz) (1).

Beyan sahibinin adı, soyadı imzası

[Empty box for signature]

## LİMAN VEYA ARDIYE ÜCRETİNİN

Makbuz No.		Liman ve Ardiye Mühür - İmza
Alınan ücret		
Eşyanın ambara giriş tarihi		
Eşyanın ambardan çıkış tarihi		
Eşyanın kap adedi		
Eşyanın ağırlığı		

## KONTROL GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Karşılaştırma ve Arşivleme Şb. Md. DEPOZİTO RED BORDROSU

No.	Tarihi	Menşe şanednamesi	Red yazısı

Belgeler uygun görülmüş ve eklenmiştir.  
Sicil No.

...../...../19...  
İmzası

Şube 1 — Kontrol İşlemleri Şb. Md. Mevzuat gerektirdiği kontroller yapılmıştır. (Hesap hariç) Tenkidi : Sicil No. İmza ve Kaşe ...../...../19...	Şube 2 — Kontrol İşlemleri Şb. Md. Hesap kontrolü yapılmıştır. Tenkidi : Sicil No. İmza ve Kaşe ...../...../19...	Şube 3 — Karşılaştırma ve Arşivleme Şb. Md. Gümrüklere tahsil edilen vergi ve resimler Gümrük işlemleri defterleriyle karşılaştırılmıştır. Tenkidi : Sicil No. İmza ve Kaşe ...../...../19...
--	--	--

(1) Bunlardan duruma uymayan ibare veya madde hükümleri beyan sahibi tarafından mürekkepli kalemle çizilip imza edilebilir.



## T. C. GÜMRÜKLERİ ÇIKIŞ BEYANNAMESİ

1. İhracatçı Firmanın Unvan ve Adresi		2. İhracatçı Belgesi Numarası		3. Gümrüğü			(X)		
6. Alıcı Firmanın (Fatura'daki adresi) :				4. Beyanname Tarihi			5. Beyanname Numarası		
Unvanı :				7. Çıkış Rejimi					
Adresi :				8. Eşyanın Gideceği Ülke			(X)		
Bulunduğu Ülke :				9. Kaç Cins (Kalem) Eşya İhraç edileceği					
10. Çıkış Yolu 1 [ ] Deniz 2 [ ] Hava 3 [ ] Tır 4 [ ] Kara 5 [ ] Demir 6 [ ] Diğer				11. İhracat Taahhüt Belgesi Numarası			12. Yatırım Teşvik Belgesi Tarih ve Numarası		
13. Taşıtın Acentesi		14. Taşıtın Adı		15. Döviz Cinsi		(X)		16. Toplam Fob Yabancı Para	
17. Taşıtın Milliyeti		18. Taşıtın Bayrağı		(X)		19. Teslim Şekli <input type="checkbox"/> FOB <input type="checkbox"/> CIF <input type="checkbox"/> C.F. Diğer (Belirtiniz)			
20. Taşıtın Sefer No.		21. Manifesto No.		22. Toplam Yabancı Para (Fob dışında)					
23. Eşyanın Cinsi, Nev'i Niteliği Kapların Marka ve No.su, A Jedü Nev'i		24. İhracat	25. Gümrük Tarife İst. Pozisyonu	26. Darah Ağırlığı (kg.)	27. Miktar (Safi kg.)	28. Satışa Esas Miktar	29. Ölçü Birimi	30. Fob Yabancı Para	
1		Beyan Edilen							
		Gerçekleşen							
2		Beyan Edilen							
		Gerçekleşen							
3		Beyan Edilen							
		Gerçekleşen							
4		Beyan Edilen							
		Gerçekleşen							
5		Beyan Edilen							
		Gerçekleşen							
31. Çıkış Rejimini Kontrol Edenin Sicil No. Adı, Soyadı ve İmzası		32. Beyannameyi Tescil Edenin Adı, Soyadı, Sicil No. ve İmzası		33. İdare Amirinin Havalesi			34. Muayene Memurunun Adı, Soyadı Sicil No ve İmzası		
35. İmalatçı Firmalar				36. Beyan Gereken Sair Bilgiler					
				ARACI BANKA					
37. Gümrük İşlerini Takip Edenlerin Karne No. Adı ve Soyadı				38. İşbu Beyannameye Belirtilen Hususlar Tarafımdan Beyan Edilmiştir. Tarih İmza					



EK:17

FIRMA UNVANI  
ADRESIProforma Fatura  
Rechnung  
Facture  
Invoice

Date:

Nr.:

	Port of Loading :
	Origin of the Goods :
	Destination :

Item	DESCRIPTION	Quantity	Unit Price	Amount

Currency	Bank Ref :
Terms of Payment	
Date of Shipment	Seal & Signature
Mode of Shipment	
Insurance	
Package	
Weight Gross	
Weight Net	

EK:18

FİRMA UNVANI  
ADRESİ

Ticari Fatura

Rechnung

Facture

Invoice

Date:

Nr.:

		Port of Loading :		
		Origin of the Goods :		
		Destination :		
Item	DESCRIPTION	Quantity	Unit Price	Amount
Currency		Bank Ref :		
Terms of Payment				
Date of Shipment				
Mode of Shipment				
Insurance		Seal & Signature		
Package				
Weight Gross				
Weight Net				



ZİRAİ KARANTİNA MÜDÜRLÜĞÜ'NE

İZMİR

/ / 199

Aşağıda nitelikleri yazılı bitkilerin, bitki parçalarının muayenesiyle gerekli belgenin verilmesini dilerim.

İmza

Gönderilecek Olan Bitkiye Ait Bilgi

Gönderenin adı ve adresi : .....  
Alacak olanın adı ve adresi : .....  
Ambalaj adedi ve şekilleri : .....  
Markası : .....  
Menşei (il, İlçe veya Köy) : .....  
Taşıma Aracı : .....  
Çıkış Gümrüğü (Dış ülkedeki) : .....  
Bitkinin adı ve miktarı : .....

Kontrol edildi

..... Bulundu

/ /1993

TARIM, ORMAN VE KÖYİŞLERİ BAKANLIĞI  
MINISTRY OF AGRICULTURE FORESTRY AND RURAL AFFAIRS

1- İhracatçının adı ve adresi 1- Name and address of exporter		2- BİTKİ SAĞLIK SERTİFİKASI 2- PHYTOSANITARY CERTIFICATE No: EEC/TR	
3- Alıcının beyan edilen adı ve adresi 3- Declared name and address of consignee		4- Türkiye Bitki Koruma Teşkilatı ..... Bitki Koruma Teşkilatine 4- Plant protection Organization of Türkiye to Plant Protection Organization (s) of	
6- Beyan edilen taşıma aracı 6- Declared means of conveyance		5- Menşei (Yer) 5- Place of origin	
7- Beyan edilen giriş yeri 7- Declared point of entry		Kayıt No Reg No.	Ürün Kodu Prod. code
8- Ayırt edici işaretler, Ambalaj adedi ve şekli Distinguishing marks: number and description of packages: Ürünün adı: Name of produce Bitkinin botanik adı: Botanical name of plants		9- Beyan edilen miktar 9- Quantity declared	
10- Bu sertifika yukarıda nitelikleri belirtilen bitki ve bitki ürünlerinin; - Uygun prosedürlere göre muayene edildiğini, - Karantina zararlılarından arı, diğer hastalık ve zararlılardan pratikte arı olduğunu ve ithalatı yapan ülkenin cari Bitki Sağlık Yönetmeliklerine uygun olduğunu tasdik eder. 10- This is to certify that the plants or plant products described above - have been inspected according to appropriate procedures and - are considered to be free from quarantine pests and practically free from other injurious pests: and that they - are considered to conform with the current phytosanitary regulations of the importing country			
11- Açıklama 11- Additional declaration			
DEZENFESTASYON VE/VEYA DEZENFEKSİYON UYGULAMASI DISINFESTATION AND / OR DISINFECTION TREATMENT		18- Sertifikanın verildiği yer 18- Place of issue	
12- Mücadele şekli 12- Treatment		Tarih	Yer
13- Mücadele şekli 13- Chemical (active ingredient)	14- Süre ve ısı 14- Duration and temperature	Yetkili memurun adı	Teşkilatın Mühürü
15- Doz 15- Concentration	16- Tarih 16- Date	Name and signature of authorized office	Stamp of Organization
17- İlave Bilgi 17- Additional information			

## MINISTRY OF AGRICULTURE AND RURAL AFFAIRS

1- Name and address of exporter		2- PHYTOSANITARY CERTIFICATE No: EEC/TR	
3- Declared name and address of consignee		4- Plant protection Organization of Türkiye to Plant Protection Organization (s) of	
		5- Place of origin	
6- Declared means of conveyance			Reg No.
7- Declared point of entry			Prod. Code
Distinguishing marks: number and description of packages: name of produce botanical name of plants		9- Quantity declared	
<p>10- This is to certify that the plants or plant products described above</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- have been inspected according to appropriate procedures and</li> <li>- are considered to be free from quarantine pests and practically free from other injurious pests: and that they</li> <li>- are considered to conform with the current phytosanitary regulations of the importing country</li> </ul>			
11- Additional declaration			
DISINFESTATION AND / OR DISINFECTION TREATMENT		18- Place of issue	
12- Treatment		Control date	
13- Chemical (active ingredient)	14- Duration and temperature	Name and signature of authorized office	
15- Concentration	16- Date		
17- Additional information			



HAYVANLARIN ORJİN VE VETERİNER SAĞLIK SERTİFİKASI  
Veterinary Certificate on the Origin and State of Health of Animals

<p>T.C. TARIM ORMAN VE KÖYİŞLERİ BAKANLIĞI Koruma ve Kontrol Genel Müdürlüğü</p> <p>Republic of Turkey Ministry of Agriculture, Forestry and Rural Affair General Directorate of Protection and Control</p>			<p>Cilt : Volume : Yer (il, ilçe) Sayfa : Page : Place Tarih : Date :</p>		
Menşe Ülke : Country of origin			Gideceği Ülke : Country of destination :		
İhracatçı (Adı, Adresi) : Exporter:			Malın Alıcısı (Adı, Adresi): Importer:		
Ne ile gönderildiği ve araçlara ait bilgiler:			Dispatch and knowledge about vehicles:		
Hayvanlara uygulanan koruyucu aşı ve testler:			Prophylactic vaccines and tests applied		
Hayvanların Nevi ve Irkı Species and breed of the animals	Hayvanların Adedi Number of animals	Miktar (kg) Quantity	Numarası Number	Yaşı Age	Adı Name
Marka: Mark:					
Hudut geçit Mevkii : Frontier place for passage :					
Tamamlayıcı bilgiler : Supplementary notes :					
<p>Hayvanlar yükleme gününde klinik muayeneden geçirilmiş ve ihraçları uygun görülmüştür. Ben aşağıda imzası bulunan Devlet Veterineri yukarıda sözü edilen hayvanların Türkiye Cumhuriyeti menşeli ve dış parazitlerden arı olduklarını tasdik eder.</p> <p>The animals were brought for clinical examination on day of loading and declared fit for export. The undersigned state veterinarian confirms that the above-mentioned animals originated in the Turkish Republic, are free from ectoparasites and are fit for transportation.</p>					
Arka sayfadaki şartlar ve bilgiler bu Veteriner raporunun ayrılmaz ekidir. (*) The conditions and information overleaf are an inseparable part of the veterinary report					
Hayvanların Menşe Yeri (il, ilçe) Place of origin of animals			Bu Veteriner raporu ..... nüshadan ibarettir. The Veterinary report consists of ..... pages		
Resmi Mühür Official Seal			Devlet Veteriner Hekimi (Adı, Soyadı, Sicil No. İmzası) Signature of the state Veterinarian (Name, Surname, Register No, Signature)		

(\*) Adı geçen şartlar, orjinal belgede bulunmaktadır.

T.C.  
BAŞBAKANLIK  
HAZİNE VE DIŞ TİCARET MÜSTEŞARLIĞI  
Dış Ticarete Standardizasyon Dairesi Başkanlığı  
..... İhracat Müdürlüğü

Bu Kontrol Belgesi,  
Tarihine Kadar Geçerlidir.

..... KONTROL BELGESİ

Kontrol Tarihi : .....	Kontrol Belge No: .....
Firma Ünvanı	
İhracatçının	Ticaret Sicil No: .....
	Adresi: .....
Gönderileceği Memleket : .....	
KONTROL EDİLEN ..... PARTİSİNİN BEYANI	
Çeşidi : .....	Ambalaj Durumu: .....
Grubu : .....	Ambalaj Ağırlığı: .....
Kavlak, Kabuklu veya İç : .....	Ambalaj Adedi: Rakamla: ..... Yazıyla: .....
Sağlam veya Özürlü: .....	
Tip veya Tip No'su: .....	Esas Mallarda Hafif Balya Adedi: .....
Sınıfı, Derecesi : .....	
Mahsul Yılı : .....	Esas Mallarda Yağlı Balya Adedi: .....
Menşei : .....	Partinin Balya Ad. Rakamla: ..... Yazıyla: .....
Boy, Sayısı : .....	Brüt: .....
Cinsi : .....	Partinin Ağırlığı: ..... Net: .....
Türü : .....	Parti No: .....
100 gr.'daki tane Adedi : .....	Hususi Marka: .....
Bağlama Şekli : .....	
Kaba, Rufuz veya Tırnak Olduğu : .....	

Beyanı yukarıda gösterilen ..... Partisi, yapılan kontrol sonunda ..... hükümlerine uygun görülmüş ve ihracatçısına bu kontrol belgesi verilmiştir.

Kontrolü Yapan

.....

T.C.  
BAŞBAKANLIK  
HAZİNE VE DIŞ TİCARET MÜSTEŞARLIĞI  
Dışticarete Standardizasyon Genel Müdürlüğü  
İhracat Müdürlüğü

REPUBLIC OF TURKEY  
PRIME MINISTRY  
UNDERSECRETARIAT FOR TREASURY AND FOREIGN TRADE  
General Directorate of Standardization for Foreign Trade  
Directorate Exports

Bu Kontrol Belgesi ..... Tarihine Kadar Geçerlidir  
This Inspection Certificate is valid until .....

## KONTROL BELGESİ INSPECTION CERTIFICATE

Kontrol Tarihi : .....

Date of Inspection : .....

Kontrol Belge No : .....

Inspection Certificate No : .....

İhracatçının  
Exporter's  
Ticaret Unvanı : .....

Name : .....

Ticaret Sicil No : .....

Trade Register No. : .....

Adres : .....

Address : .....

Gönderileceği Memleket : .....

Country of Destination

Çeşidi : .....

Variety : .....

Grubu : .....

Group : .....

Kavlak, Kabuklu veya İç : .....

With or without Shell : .....

Sağlam veya Özürlü : .....

Healthy or Defective : .....

Tezi Olduğu Tip No'su : .....

Type Sample Conoamed : .....

Tipi ve Tip No'su : .....

Type or Type No : .....

Elyaf Uzunluğu : .....

Staple Length : .....

İşçiliği Şekli : .....

Processing Style : .....

Sınıfı, Derecesi : .....

Class, Grade : .....

Manşul Yılı : .....

Crop Year : .....

Manşei : .....

Origin : .....

Beyaz Sayısı : .....

White No : .....

Cinsi : .....

Kind : .....

Türü : .....

Nature : .....

100 gr. daki Tane Adedi : .....

Grain per 100 gr. : .....

Ambalaj Durumu : .....

Type of Paking : .....

Ambalaj Ağırlığı Brüt : .....

Net : .....

Weight of Paking Gros : .....

Net : .....

Ambalaj / Balya Adedi : .....

No. of Paokages/Bales : .....

Kod - Parti No : .....

Code - Lot No : .....

Hususi Tip : .....

Speical Type : .....

Hususi Marka : .....

Trade Marks : .....

Bağlama Şekli : .....

Number of Hanks or Rings : .....

Ambalajcı Firma : .....

Packer : .....

Diğer Hususlar : .....

Other Specifications : .....

Beyazlıkta gösterilen ..... Partisi, payılan kontrol sonunda .....

Noted in the certificate mentioned ..... has been inspected and found to be in compliance with the requirements of the standards/regulations and this certificate has been issued and delivered to the exporter concerned.

Kontrolü Yapan: .....

Inspected by .....

.....İhracat Müdürlüğü  
.....Directorate of Exports

Boş bırakılan kısımları doldurmayınız  
Leave blank where inapplicable

## Ek: 23 İHRACI STANDARDA TABİ ÜRÜNLER

İhracatta zorunlu uygulamada olan standartlarımız gereğince Kontrol Teşkilatı (HDTM Dış Ticarete Standardizasyon Dairesi Başkanlığı) tarafından ihraç kontrolüne tabi olan ürünler şunlardır;

1. Turunçgil Meyveleri (limon, portakal, mandalina, altıntop)
2. Şeftali
3. Salyangoz
4. Elma
5. Sofralık Üzüm
6. Kuru Fasulye
7. Nohut
8. Mercimek (kabuklu ve iç)
9. Ceviz Kütükleri
10. Taze Mezbaha Sığır Derileri
11. Taze Mezbaha Dana Derileri
12. Taze Mezbaha Manda ve Malak Derileri
13. Salamura (Tuzlu Yaş) Sığır Derileri
14. Salamura (Tuzlu Yaş) Dana Derileri
15. Salamura (Tuzlu Yaş) Manda ve Malak Derileri
16. Tuzlu Kuru Sığır Derileri
17. Tuzulu Kuru Dana Derileri
18. Tuzlu Kuru Manda ve Malak Derileri
19. Hava Kuru Sığır Derileri
20. Taze Mezbaha Koyun Derileri
21. Taze Mezbaha Kuzu Derileri
22. Taze Mezbaha Keçi Derileri
23. Taze Mezbaha Oğlak Derileri
24. Salamura (Tuzlu Yaş) Koyun Derileri
25. Salamura (Tuzlu Yaş) Kuzu Derileri

26. Tuzlu Kuru Keçi Derileri
27. Tuzlu Kuru Koyun Derileri
28. Tuzlu Kuru Oğlak Derileri
29. Hava Kurusu Koyun Derileri
30. Hava Kurusu Kuzu Derileri
31. Pike Deri
32. Armut
33. Çilek
34. Bağırsak
35. Yemeklik Zeytinyağı (aynı zamanda iç piyasa kontroluna da tabidir)
36. Yemeklik Ayçiçek Yağı
37. Yemeklik Pamuk Yağı
38. Yemeklik Mısırözü Yağı
39. Yemeklik Susam Yağı
40. Yemeklik Soya Yağı
41. Yemeklik Yerfıstığı Yağı
42. Yemeklik Rapiska Yağı
43. Bitkisel Yemeklik Yağı
44. Mahlep
45. Yerfıstığı (Kabuklu ve İç)
46. Yapağı ve Yünler
47. Yumurta
48. Çekirdeksiz Kuru Üzüm
49. İşlenmiş İç Fındık
50. Domates
51. Kurusoğan
52. Caneriği
53. Sarı Mercimek
54. Pırasa
55. Taze Fasulye
56. Kavun

57. Karnabahar
58. Başlahana
59. Karpuz
60. Taze Biber
61. Patlıcan
62. Maydanoz
63. Kuru İncir
64. Hıyar
65. Sakızkabağı
66. Kuru Kayısı ve Zerdali
67. Çekirdekli Kuru Üzüm

“İhracatı Denetleme Tüzükleri” gereğince ihracat sırasında ilgili Kontrol Teşkilatınca Kalite Kontroluna tabi tutulan maddeler ise şunlardır;

- Fındık
- Palamut
- Tiftik
- Antep Fıstığı
- Pamuk (Pamuklar, pamuklara ait tüzük gereğince iç piyasa kontroluna da tabi tutulmaktadır.)

EK:24

XXXIV  
DOLAŞIM BELGESİ (MOVEMENT CERTIFICATE)

	1. İhracatçı (ad, açık adres, ülke) Exporter (Name, full address, country)	<b>A.TR.1. C</b> <b>№ 248656</b>	
		Bu formu doldurmadan önce arka sayfadaki notlara bakın See notes overleaf before completing this form	
(1) Üye ülke veya Türkiye	3. Malın gönderildiği şahıs (ad, açık adres, ülke) Consignee (Name, full address, country) (Optional)	2. Taşıma Belgesi ..... No. .... (Tarih)..... Transport document (Optional) No. .... date .....	
Insert the member State or Turkey (2) "Gerektiğinde Türkiye fark giderici vergi" yazın.		<b>AET/TÜRKİYE ORTAKLIĞI</b> <b>ASSOCIATION</b> between the <b>EUROPEAN ECONOMIC COMMUNITY</b> and <b>TURKEY</b>	
Insert where appropriate "Compensatory levy Turkey"	7. Taşıma ile ilgili bilgiler Transport details (Optional)	5. İhrac Ülkesi Country of exportation	6. Varış Ülkesi Country of destination (1)
		8. Gözlemler Remarks (2)	
9. Sıra No: Item Number	10. Kollilerin markaları, numaraları, sayı ve cinsi (dökme mallar için, duruma göre, geminin adı vagon veya kamyonun numarası belirtilecektir); Malların tanımı Marks and numbers; Number and kind of packages (for goods in bulk, indicate the name of the ship or the number of the railway wagon or road vehicle); description of goods		11. Brüt ağırlık (kg) veya diğer ölçüler (hl, m <sup>3</sup> , v) Gross weight (kg) or other measure (hl, m <sup>3</sup> , e)
(3) Sadece ihracat ülkesinin talebi halinde doldurulur. Complete only where the exporting country requires	12. GÜMRÜK VİZESİ CUSTOMS ENDORSEMENT		13. İHRACATÇININ BEYANI DECLARATION BY THE EXPORTER
	Doğruluğu onaylanmış beyan Declaration certified İhracat belgesi Export document (3): Model (Form) ..... No. .... Gümrük İdaresi : ..... Customs office : ..... Çıkış ülkesi : ..... Issuing country : ..... Tarih (Date) .....		Aşağıda imzası bulunan ben, yukarıda, belirtilen malların bu belgenin verilmesi için gerekli koşullara uygun olduğunu beyan ederim. I, the undersigned, declare that the goods described above meet the conditions required for the issue of this certificate. Yer ve Tarih Place and date İmza (Signature)
	İmza (Signature)		

<b>14. KONTROL SİSTEMİ</b> <b>REQUEST FOR VERIFICATION, to</b>  .....e gönderilecek To be sent:	<b>15. KONTROLÜN SONUCU</b> <b>RESULT OF VERIFICATION</b>  Yapılan kontrol bu belgenin (1) Verification carried out shows that this certificate (1)
Bu belgenin doğruluk ve kurallara uygunluğunun kontrolü talep edilir. Verification of the authenticity and accuracy of this certificate is requested.  Yer ve tarih (Place and date) Mühür Stamp  İmza (Signature)	<input type="checkbox"/> Belirtilen gümrük idaresince verildiğini ve içerdiği bilgilerin doğru olduğunu. was issued by the Customs Office indicated and that the information contained there in is accurate. <input type="checkbox"/> Doğruluk ve kurallara uygunluk koşullarına cevap vermediğini göstermiştir. (Ekteki açıklamalara bakınız.) does not meet the requirements as to authenticity and accuracy (see remarks appended).  Yer ve tarih (Place and date) Mühür Stamp
İstemde bulunan idarenin açık adresi Full address of office making the request	İmza (Signature)  (1) Uygun yere (x) işareti koyun (1) Insert (x) in the appropriate box.

### I.A.TR. 1 DOLAŞIM BELGESİ VİZESİNE KONU OLABİLECEK MALLAR

1. A. TR. 1 dolaşım belgesi, ihracatçı ülkede yalnız aşağıdaki kategorilerden birine giren mallar için vize edilir:
- Kendilerine uygulanabilecek gümrük vergisi ve eş etkili vergi veya resimleri tahsil edilmiş ve bu vergi veya resimleri tam veya kısmi bir iadede yararlanmış maddelerden tamamen veya kısmen elde edilenlerde dahil olmak üzere ihracatçı ülkelerde üretilen mallar;
  - İhracatçı ülkede serbest dolaşım durumunda bulunan mallar (ithal işlemleri tamamlanmış, gümrük vergisi ve eş etkili vergi veya resimleri tahsil edilmiş ve bu vergi veya resimleri tam veya kısmi bir iadede yararlanmış üçüncü ülkeler çıkışlı mallar);
  - Kendileri için öngörülmuş fark giderici verginin gerektiğinde tahsil edilmesi koşulu altında, ihracatçı ülkede elde edilen ve imallerine, kendilerine uygulanabilecek gümrük vergisi ve eş etkili vergi veya resimleri tahsil edilmiş veya bu vergi veya resimleri tam veya kısmi bir iadede yararlanmış maddeler giren mallar;
- NOT: Toplulukta elde edilen ve imallerine ve Toplulukta ve Türkiye'de kendilerine uygulanabilecek gümrük vergisi ve eş etkili ver-

gi veya resimleri tahsil edilmemiş üçüncü ülkeler çıkışlı maddeler giren mallara ilişkin bütün A. TR. 1 dolaşım belgelerine "Fark giderici vergi Türkiye" kaydı konur.

- Anlaşmaya taraf bir ülkeden daha önce ithal edilmiş ve o ülkeden ihracı sırasında yukarıdaki a), b) veya c) kategorilerinden, birinin kapsamına girmiş olan mallar.
- NOT: İhracatçı ülkede "Fark giderici vergi - Türkiye" kayıtlı dolaşım belgesi ile daha önce ithal edilmiş mallar sözkonusu olduğunda, anılan dolaşım belgesinin yerine verilen bir veya daha fazla A.TR. 1 dolaşım belgesine de aynı kayıt konulmalıdır.

- Tarım ürünleri, ayrıca, kendileri için öngörülmuş bulunan tamamlayıcı koşullara uygun olmalıdır.
- Menşe ülkesi veya sevkiyatı nedeniyle esasen üçüncü ülkeden tercihli gümrük rejimi altında ithal edilen ve anlaşmanın anlamı kapsamında serbest dolaşım halinde kabul edilmeyen mallar için A.TR.1 dolaşım belgeleri vize edilemez.

### II. A. TR. 1 DOLAŞIM BELGESİNİN UYGULAMA ALANI

A.TR.1 Dolaşım belgesi ilgili olduğu malların ihracatçı ülkeden ithalatçı ülkeye ancak doğrudan doğruya taşınmalarında kullanılabilir. Aşağıdaki mallar, ihracatçı ülkeden ithalatçı ülkeye doğrudan doğruya taşınmış sayılır:

- Türkiye ve Topluluk dışındaki ülkelerden geçmeksizin taşınan mallar;
- Geçiş veya aktarmaların Türkiye veya Toplulukta düzenlenmiş tek bir taşıma belgesi ile yapılması koşulu altında, Türkiye veya Top-

luluk dışındaki ülkelerden geçmek veya aktarma edilmek suretiyle taşınan mallar.

N.B. - İhracatçı ülke gümrük idarelerinden, A. TR. 1 dolaşım belgesinin vize edilmesini istemeden önce, malların ithalatçı ülke ve "doğrudan doğruya taşınması"nı sağlamak yükümlülüğü ihracatçıya aittir. Taşıma bu koşullarla yapılmadığı takdirde, mallar ancak bir A.TR.3 dolaşım belgesinin ibrazı ile ithalatçı ülkede Anlaşma hükümlerinden yararlanabilir.

### III. A.TR.1 DOLAŞIM BELGESİNİN DÜZENLENMESİNDE UYULACAK KURALLAR

- A. TR.1 dolaşım belgesi anlaşmanın yapıldığı dillerden biri ile ve ihracatçı ülkenin iç hukuk hükümlerine uygun olarak düzenlenir. Belge Türkçe olarak düzenlendiği takdirde Topluluğun resmi dillerinden biri ile de düzenlenir.
- Dolaşım belgesi yazı makinası veya elle düzenlenir; elle düzenlendiği takdirde mürekkepli kalem ve büyük matbaa harfleri kullanılır. Belgede silinti ve ilaveler bulunmaz. Değişiklikler yanlış bilgilerin çizilmesi ve gerektiğinde, istenilen bilgilerin ilavesi suretiyle yapılır. Bu şekilde yapılan her türlü değişiklik belgeyi düzenleyen tarafından onaylanır ve Gümrük İdareleri tarafından vize edilir.

- A. TR. 1 Dolaşım belgesinde yer alan her maddeye bir sıra numarası verilir. Son maddenin hemen altına yatay bir çizgi çekilir. Kullanılmayan yerlere, sonradan her türlü ilaveyi önlemek üzere dikey çizgiler çekilir.
- Mallar, ayniyat tesbiti için, ticari teamüllere uygun olarak yeterli bir açıklıkla ve kesinlikle tanımlanır.
- İhracatçı veya taşıyıcı belgenin 2 nci sütununa nakliyat belgesini tarih ve numarasını yazar. Ayrıca, ihracatçının ve taşıyıcının malın sevkiyatını içeren taşımacılık belgesine A. TR.1 dolaşım belgesinin seri numarasını yazmaları gerektiği tavsiye olunur.

### IV. A. TR. 1 DOLAŞIM BELGESİNİN KAPSAMI

A. TR. 1 Dolaşım belgesi, usulüne uygun bir şekilde kullanıldığı takdirde, üzerinde kayıtlı malların, ithalatçı ülkede, gümrük vergileri ve miktar kısıtlamaları ile diğer bütün eş etkili tedbirlerin giderek kaldırılması rejimine kabulünü sağlar. Bunlarla beraber, dolaşım belgesi, "Fark

giderici vergi Türkiye" kaydını taşıdığı takdirde bu belgede kayıtlı mallar AET üyesi ülkelerde tercihli rejimden yararlanamaz. İthalatçı ülke Gümrük İdaresi gerekli gördükleri takdirde bütün diğer doğrulayıcı belgeleri, özellikle malların taşınmasında kullanılan taşıma belgelerini isteyebilir.

### V.A. TR. 1. DOLAŞIM BELGESİNİN İBRAZ SÜRESİ

A. TR. 1 Dolaşım belgesi vize tarihinden itibaren üç ay içinde malların

getirildiği ithalatçı Ülke Gümrük İdaresine ibraz edilmelidir.



**Gümrük Sundurma ve Antrepolarında kullanılan  
ORDİNO**

Cilt No. \_\_\_\_\_

ORDİNOYU VEREN KUMPANYA, ACENTE, İŞLETME  
VEYA ŞAHSIN ADI

Yaprak No. \_\_\_\_\_

MANİFESTO	
No.	Tarihi

Nakil vasıtasının adı : ..... Sefer, vagon veya plâka numarası : .....

Geminin bayrağı : ..... Eşyanın yüklendiği yer : .....

Konışmen- to veya yük senedi No.	KAPLARIN				EŞYANIN		
	Adedi	Cinsi	Markası	No.	Cinsi	MİKDARI Rakam	Ölçü

Yukarıda gösterilen ..... kap eşyanın ..... teslimi  
Gümrük İdaresinden rica olunur.

Bu ordinoda yazılı eşyanın ..... karne (Belge) numarası  
..... teslimini rica ederim. .... / ..... / 19.....

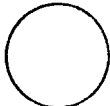
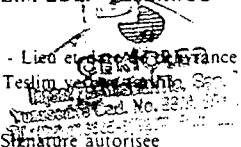
Mâlsahibinin tatbik imzası

• kuruşluk Damga pulu
--------------------------

Tarih • kuruşluk Damga pulu İmza Mühür
--

Ciroya mahsus yer	
-------------------	--

İşlemleri yazmağa mahsus yer			DÜŞÜNCELER
<p>Bu ordinoda yazılı eşyanın evsafı ..... numaralı ve ..... tarihli manifestoya uygundur. Eşya ..... tarihinde <u>sundurmaya</u> <u>antrepoya</u> girmiştir. .... / ..... / 19 ..... <b>Manifesto memuru</b></p>	<p>Bu ordinoda yazılı eşyayı ..... tarih ve ..... numaralı ..... beyanamesi mucibince muayene ettim. .... / ..... / 19 ..... <b>Muayene memuru</b></p>	<p>Bu ordinoda yazılı eşyanın muafık işlemi tekemmül ettiğinden teslim olunabilir. ..... / ..... / 19 ..... <b>Muafiyet S.</b></p>	
<p>Bu ordinoda yazılı eşyanın vergi ve resimlerinin teydiyesine mukabil ..... numaralı alındı kesilmiştir. .... / ..... / 19 ..... <b>Saymanlık</b></p>	<p>Bu ordinoda yazılı eşya çıkış defterinin ..... sıranumarasına kaydedilerek <u>sundurma</u> <u>antrepo</u> dan çıkarılmıştır. .... / ..... / 19 ..... <b>Sundurma</b> <b>Antrepo</b> <b>Memuru</b></p>		
	<p>Manifesto kaydı kapatılmıştır. .... / ..... / 19 ..... <b>Manifesto memuru</b></p>		

<p>1. Exporter (name, address, country) Exportateur (nom, adresse, pays) İhracatçı (ismi, adresi, memleketi)</p>	<p>2. Number - Numéro Sayı</p> <p><b>CERTIFICATE OF ORIGIN CERTIFICAT D'ORIGINE MENŞE ŞAHADETNAMESİ</b></p> <p><b>C</b></p>	
<p>3. Consignee (name, address, country) Destinataire (nom, adresse, pays) Alıcı (ismi, adresi, memleketi)</p>		
<p>4. Particulars of transport (where required) Renseignements relatifs au transport (le cas échéant) Nakliye ile ilgili malûmat (lüzumu halinde)</p>		
<p>5. Marks &amp; Numbers. Number and kind of packages; Description of the goods Marques et numéros; Nombre et nature des colis; Désignation des marchandises Marka ve numara, Koli sayısı ve cinsi, Malların tarifi</p>	<p>6. Gross weight Poids brut Brüt ağırlık</p>	<p>7.</p>
<p>8. Other information - Autres renseignements Diğer malumat</p> <p>Stamp-Timbre-Muhür</p> 	<p>It is hereby certified that the above mentioned goods originate in Il est certifié par la présente que les marchandises mentionnées ci - dessus sont originaires de: Yukarıda tadar edilen malların menşeli olduğu tasdik edilir.</p> <p><b>CERTIFYING BODY ORGANISME AYANT DELIVRE LE CERTIFICAT İŞBU VESİKAYI TANZİM EDEN TEŞEKKÜL</b></p> <p>Place and date of issue - Lieu et date de délivrance Tanzim yeri ve tarihi - Teslim yeri ve tarihi</p> <p>Authorised signature - Signature autorisée Yetkili imza</p> 	

NOTE

REGLES A OBSERVER POUR L'ETABLISSEMENT  
DU CERTIFICAT D'ORIGINE

1. La formule peut être remplie par n'importe quel procédé, à condition que les mentions qui y sont portées soient indélébiles et lisibles.
2. Le certificat et la demande éventuelle ne peuvent comporter ni grattages, ni surcharges. Les modifications qui y sont apportées doivent être effectuées en biffant les indications erronées et en ajoutant, le cas échéant, les indications voulues. Toute modification ainsi opérée doit être approuvée par son auteur et visée par les autorités ou organismes habilités.
3. Les espaces non utilisés doivent être bâtonnés de façon à rendre impossible toute adjonction ultérieure.
4. Si les nécessités du commerce d'exportation le requièrent, il peut être établi, en plus de l'original, une ou plusieurs copies.

NOT

MENŞE ŞAHADETNAMESİNİN TANZİMİ İÇİN  
DİKKAT EDİLECEK KURALLAR

1. Formüller istenilen usulle doldurulabilir. Yalnız üzerindeki kayıtlar silinmez ve okunaklı olmalıdır.
2. Muhtemel talep ve belgenin üzerinde ne kazınma ne de eklenmiş yazı bulunabilir. Yapılacak değişiklikler yanlış bilgilerin üstleri çizilerek yerlerine istenilen kayıtlar eklenerek yapılır. Bu şekildeki işlemlerin hepsi sahibi tarafından imza ve yetkili teşekkül tarafından da tasdik edilmelidir.
3. Kullanılmayan yerler üzerlerine herhangi bir kaydın yazılmıyacağı şekilde çizgilerle doldurulmalıdır.
4. İhracat ticareti gereği icap ediyorsa, asıldan başka, bir veya bir kaç suret çıkartılabilir.

EK:27

XXXX

SİGORTA SERVİSİ

Tarih :  
No :

Aşağıda bilgileri yazılı mallara ait nakliye sigortasının yapılmasını rica ederiz.

Dış Satışlar Müdürlüğü  
(İmza)

İHRACAT SİGORTA BİLDİRİM FORMU	
Product name	
Quantity	
Total Gross Weight	
Total Net Weight	
Customer Name & Address	
Port of Shipment	
Destination	
Shipping Date	
Vessel name or truck plate no	
Sum Insured (CIF) (Plus % .....)	Döviz miktarı:
TL karşılığı)	TL karşılığı :
Special remarks (if any)	
Company name	
Invoice no	
TÜM POLİÇELERE "CLAIMS ARE PAYABLE AT DESTINATION" İBARESİ KONULACAKTIR.	

## YARARLANILAN KAYNAKLAR

### Kitaplar:

- ATAMAN, Ümit-SUMER, Haluk **Dış Ticaret İşlemleri ve Muhasebesi,** Geliştirilmiş 2. Baskı, İstanbul, 1991.
- ATASOY, Veysel **Türkiye'de Ulaştırma ve Haberleşme Politikasında Gelişmeler,** Ulaştırma Bakanlığı Yayını, Ankara, 1987.
- BAŞOL, Koray **Türkiye Ekonomisi,** Dokuz Eylül Üniversitesi İ.İ.B.F. Yayın No. 2, İzmir, 1983.
- CİMİLLİ, Ekrem **Gümrük ve Kambiyo,** İ.T.İ.A. Ticari Bilimler Fakültesi Yayın No. 8, Kamu ve Halk İşletmeciliği Enstitüsü Yayın No. 6, İstanbul, 1981.
- ÇOYGUN, Gülten ve Diğerleri **Demiryolu ve Havayolu Taşımacılığında Verimlilik,** MPM Yayınları No. 348, Ankara, 1986.

- EREN, Arslan **Türkiye Ekonomisinin Yapısal Analizi**, Muğla, 1990.
- ERGÜN, İsmet **Türkiyenin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü**, H.Ü. İİBF Ya.No. 10, Ankara, 1985.
- ERYÜREK, Şenay **Uluslararası Ticarete Ödeme Şekilleri ve Vesaik**, Anadolu Bankası Eğitim Yayınları 2.
- GÖKDERE, Ahmet **Gümrük Birliği Açısından Avrupa Topluluğu Ve Türkiye İle İlişkileri**, Ankara Üniversitesi Avrupa Topluluğu Araştırma ve Uygulama Merkezi Yayını, Araştırma Dizisi Yayın No. 2, Ankara, 1989.
- GÜPGÜPOĞLU, Memduh **Diş Ticaret ve Bankalar**, Türkiye Bankalar Birliği Yayın No: 52, Eğitim Merkezi Ders Kitapları Serisi No: 10, Ankara, 1972.
- GÜRDAL, Mehmet **Turizm Ulaştırması**, Ankara, 1990.
- GÜVEN, Özcan **İhracat ve İthalatçının El Kitabı**, İzmir, 1993.
- HODGSON, John S  
HERANDER, Mark G. **International Economic Relations**, New Jersey, 1983.
- KARLUK, Rıdvan **Dünya Ekonomisinde Uluslararası Ekonomik Kuruluş ve Birleşmeler**, Eskişehir, 1990

- KARLUK, Rıdvan **Uluslararası Ekonomi. Teori, Politika, Sistem, Kurumlar, Genişletilmiş 2. Baskı, İstanbul, 1987.**
- KENEN, Peter B. **The International Economy, 1989.**
- KİNDLEBERGER, Charles **Uluslararası İktisat, Birinci Cilt, Ankara, 1970.**
- KILDIRGICI, Emine **İhracat Prosedürlerini Biliyor Musunuz?, İhracatta Pratik Bilgiler Serisi, İGEME Yayını, Ankara, 1991.**
- KOZLU, Cem M. **Uluslararası Pazarlama (İlkeler ve Uygulama), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1982.**
- SALDIRANER, Yıldırım **Sivil Havacılık Faaliyetleri ve Türk Sivil Havacılık Otoritesi İçin Organizasyon Yapısı Önerisi, Anadolu Üniversitesi Ya.No. 559, Sivil Havacılık Meslek Yüksekokulu Ya.No. 4, Eskişehir, 1992.**
- SEYİDOĞLU, Halil **Uluslararası İktisat, Geliştirilmiş Dördüncü Baskı, Ankara, 1982.**
- SÜRMEİ, Fevzi-SEÇİM, Hikmet-SÖZBİLİR, Halim **Sivil Havacılık Yönetimi, Anadolu Üniversitesi Ya.No.538, Sivil Havacılık Meslek Yüksek Okulu Ya.No.1, Eskişehir, 1991.**



ÜNAY, Vecdi

**Bankalarca Dış Ticaretin Finanse Edilmesi Usulleri**, Ekonomik ve Sosyal Yayınlar A.Ş. Yayın No. 6, İstanbul, 1989.

YUSUF, Sayit

**Çıkış Gümrüğünde İstenen Belgeler**, İGEMÉ Yayını, İhracatta Pratik Bilgiler Serisi, 1990.

Devlet Planlama Teşkilatı, **Havayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, DPT. Ya.No.2217-ÖİK:361, Mayıs/1990.

**Makaleler:**

ALIÇ, Ali

**"GATT Kıymet Anlaşması"**, DÜNYA GAZETESİ (4 Mart 1994)

BALCI, Beyazıt

**"Gümrük Kıymetinin Belirlenmesinde Uluslararası Bir Sistem Olarak GATT Kıymet Anlaşması"**, DÜNYA GAZETESİ (28 Nisan 1994).

ÇATALOĞLU, Oğuz,

**"Kargo Hava Taşımacılığının İhracatımız Açısından Önemi"**, TÜRKİYE İKTİSAT KONGRESİ IV, ALTYAPI, ENERJİ VE ULAŞTIRMA KOMİSYON TEBLİĞLERİ, İzmir (2-7 Kasım 1981).

CEYHAN, Haluk

**"Türkiye -Avrupa Topluluğu 25 Ortaklık Yılı'nın Değerlendirilmesi"**, İKTİSADİ KALKINMA VAKFI DERGİSİ, S. 59 (Eylül 1988).

CİMİLLİ, Ekrem

**"Gümrük Tarifemiz"**, ESKİŞEHİR İ.T.İ.A. DERGİSİ, C.XIV, S. 2 (Haziran 1978).

ÇAKICI, Latif

**"Yeni Ekonomik Politikalar Açısından Ulaştırmanın Sektörel Önceliği"**, YENİ EKONOMİK POLİTİKALAR KARŞISINDA ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI SEMİNER TEBLİĞLERİ, TEBİAT Turizm Ekonomi, Bilimsel Araştırma ve Tanıtma Merkezi Ya.No.1, İstanbul, 1985.

ERDOĞAN, Engin

**"Transit Ticaret"**, KÜÜTAHYA İ.İ.B.F. DERGİSİ 15. Kuruluş Yılı Armağanı, Eskişehir, 1989.

ERKINAY, Nurettin

**"İhracatta Gümrük İşlemleri ve Uygulaması"**, «İHRACAT VE İHRACAT İŞLERİ» KONUSUNDA YETİŞTİRME KURSU, T.O.B.B. YAYINI, Ankara, 1983.

GÜNUĞUR, Haluk

**"Ankara Anlaşmasının Hukuksal Değerlendirilmesi"**, İKTİSADİ KALKINMA VAKFI DERGİSİ, S.59 (EYLÜL 1988).

KARLUK, Rıdvan

**"AT'na Tam Üye Olmadan Gerçekleştirilecek Bir Gümrük Birliğinin Sakıncaları"**, İSTANBUL SANAYİ ODASI DERGİSİ, S. 332 (Kasım 1993).

- ÖZTÜRK, Ayhan ve Diğerleri "Havayolu ile Canlı Hayvan Taşımacılığı Kuralları", A.Ü. SİVİL HAVACILIK BÜLTENİ, S? 10, 1992.
- SAVAŞ, Vural "Gümrük Tarifelerinin Ekonomik Analizi", Esk. İ.İ.T.A. DERGİSİ, C. V, S. 2 (HAZİRAN 1969).
- SEVİĞ, Vecdi "Tek Vergi", DÜNYA GAZETESİ (4 Kasım 1992).
- SEZGİN, Hasan Avrupa Ülkeleri Havayolları Türkiye'deki Havayolları Üzerine Bir İnceleme, SAVUNMA VE HAVACILIK DERGİSİ No:5/92 (Eylül-Ekim 1992).
- SEZGİN,Hasan "Geçmişten Günümüze Türk Sivil Havacılığı", A.Ü. SİVİL HAVACILIK BÜLTENİ, S. 5, 1991.
- SEZGİN,Hasan "Ulaştırma Politikası İçinde Hava Yollarımızın Durumu", SAVUNMA VE HAVACILIK DERGİSİ, S.4 (Temmuz-Ağustos 1992).
- TUNCER,Selahattin "Korumacılığa Karşı Serbest Ticaret Tartışması", DÜNYA GAZETESİ (15 Şubat 1994).
- TUNCER, Selahattin "Yeni İthalat Rejimi Kararı ve Tek Vergi Uygulaması", İSTANBUL SANAYİ ODASI DERGİSİ, S.324 (22 ŞUBAT 1993), İstanbul.

- "1.1.1993'te Yürürlüğe Giren İthalat Rejimi ve AT'na Uyum ile İlgili Bilgi Notu", İKTİSADİ KALKINMA VAKFI BİLGİ BÜLTENİ, No. 93/1 (5 Ocak 1993), İstanbul.
- "Cenevre Kıymet Kodu", DÜNYA GAZETESİ (10 Şubat 1994).

#### **Diğer Kaynaklar:**

Genel Ekonomi Ansiklopedisi, Milliyet Yayınları, C. 1.

1615 Sayılı Gümrük Kanunu

Gümrük Yönetmeliği

1993 Yılı İthalat Rejimi ve Yönetmeliği

Resmi Gazete, S.21453, 2.2.1993