



T.C.

TOROS ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANA BİLİM DALI

ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK TEZLİ YÜKSEK LİSANS

PROGRAMI

**ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA
KARŞILAŞILAN GÜMRÜK İHLALLERİ İLE MÜCADELE
ETKİNLİĞİNE İLİŞKİN BİR ARAŞTIRMA**

İsmail KAYA

YÜKSEK LİSANS TEZİ

EYLÜL 2020



T.C.
TOROS ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANA BİLİM DALI
ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK TEZLİ YÜKSEK
LİSANS PROGRAMI

ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA
KARŞILAŞILAN GÜMRÜK İHLALLERİ İLE MÜCADELE
ETKİNLİĞİNE İLİŞKİN BİR ARAŞTIRMA

İsmail KAYA

DANIŞMAN
Doç. Dr. Tunay KÖKSAL

YÜKSEK LİSANS TEZİ

EYLÜL 2020

ONAY

İsmail KAYA tarafından hazırlanan “*Uluslararası Karayolu Taşımacılığında Karşılaşılan Gümrük İhlalleri ile Mücadele Etkinliğine İlişkin Bir Araştırma*” başlıklı bu çalışma 17/09/2020 tarihinde yapılan savunma sınavı sonunda oy birliği ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı’nda yüksek lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Jüri Başkanı

Prof. Dr. Köksal HAZIR

☒

Kabul

☐

Ret

.....

Jüri Üyesi

Dr. Öğr. Üyesi Ender GÜRGEN

(Mersin Üniversitesi)

☒

Kabul

☐

Ret

.....

Danışman

Doç. Dr. Tunay KÖKSAL

☒

Kabul

☐

Ret

.....

Savunma Sınav Jürisi Tarafından Tezin İmzalı Nüshasının Teslim Tarihi :

15/10/2020

Jüri tarafından kabul edilen bu tezin Yüksek Lisans Tezi olması için gerekli şartları yerine getirdiğini onaylıyorum.

Prof. Dr. Köksal HAZIR

Enstitü Müdürü

ETİK BEYAN

Toros Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu çalışma da;

- Sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Sunduğum çalışmanın özgün olduğunu, bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

15/10/2020

İsmail KAYA

ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA KARŞILAŞILAN GÜMRÜK İHLALLERİ İLE MÜCADELE ETKİNLİĞİNE İLİŞKİN BİR ARAŞTIRMA

ÖZET

Gümrük Kaçakçılığı, ekonomisini kayıt altına alarak büyütme isteyen tüm ülkelerin karşı karşıya kaldığı; yoğun ve kararlı bir şekilde mücadele etmeleri gerektiği, büyük bir sorundur. Tüm Dünya ülkelerinin ekonomilerine olduğu gibi, Türkiye ekonomisine de ciddi zararlar veren kaçakçılık, toplumsal adaleti zedelemekte, toplumsal huzuru bozmakta ve vatandaşın devlete olan güvenini sarsmaktadır. Ülkemizde gümrükte kaçakçılık, çeşitli yöntem ve taktikler kullanarak, geniş bir yelpazede uluslararası düzeyde ilgili ulusal ve bölgesel ölçekler, organizasyonlar ve yapılarla haksız menfaatle elde edilebilen önemli bir güvenlik konusu haline gelmiştir. Kaçakçılık ile bütüncül bir bakış açısıyla etkili bir şekilde ilgilenmek gerekmektedir.

Bu çalışmada uluslararası karayolu taşımacılığında karşılaşılan gümrük ihlalleri ile mücadele etkinliğinin üzerindeki etkilerini belirlemektir. Çalışma kapsamında, uygulamada anket formu oluşturularak gümrükte, yaşanan olumsuzlukların önlenmesi için kaçakçılıkla mücadelede yaşanan sorunları tespit etmek ve bu konuda çözüm önerileri sunmayı amaçlanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Karayolu, Taşımacılık, Gümrükte kaçakçılık, İhlalleri, Etkileri

A RESEARCH ON THE EFFECTIVENESS OF COMBATING CUSTOMS VIOLATIONS IN INTERNATIONAL ROAD TRANSPORTATION

ABSTRACT

Customs Smuggling is faced by all countries that want to register and grow their economy; It is a big problem that they must fight intensely and decisively. As the economies of all countries of the world, that trafficking also serious damage to Turkey's economy, undermining social justice, disrupting social peace and undermine citizens' confidence in the state. Smuggling in customs in our country has become an important security issue that can be obtained with unfair advantage in a wide range of internationally related national and regional scales, organizations and structures using various methods and tactics. It is necessary to deal effectively with smuggling from a holistic perspective.

This study aims to determine the effects on the effectiveness of combating customs violations encountered in international road transport. Within the scope of the study, it was aimed to determine the problems encountered in the fight against smuggling and to offer solutions to this issue by creating a questionnaire form in practice.

Keywords: Highway, Transport, Smuggling in Customs, Violations, Effects

TEŞEKKÜR

Öncelikle yüksek lisans eğitim ve öğretim hayatım süresince deneyimlerini ve bilgi birikimlerini paylaşarak, beni pek çok konuda aydınlatan, kıymetli tecrübelerinden faydalandığım değerli hocam Doç. Dr. Tunay KÖKSAL'a, hocama sonsuz saygı ve teşekkürlerimi sunarım.

Çalışmamı kurumlarda yürütmeme izin veren değerli müdür ve çalışmaya katılan meslektaşlarıma,

Destekleri her zaman yanımda olan aileme içtenlikle teşekkürlerimi sunuyorum.





Sevgili eşime ve aileme,

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	iv
ABSTRACT	v
TEŞEKKÜR.....	vi
İTHAF	vii
İÇİNDEKİLER	viii
TABLoların LİSTESİ.....	xi
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

1. KARAYOLU TAŞIMACILIĞI.....	3
1.1. Karayolu Taşımacılığının Tanımı	3
1.2. Karayolu Taşımacılığının Gelişimi	3
1.2.1. Türkiye'de Karayolu Taşımacılığının Gelişimi	3
1.2.2. Dünya'da Karayolu Taşımacılığının Gelişimi	6
1.3. Türkiye’de Taşımacılık	7
1.3.1. Türkiye’de Uluslararası Karayolu Taşımacılığı.....	7
1.4. Karayolu Taşımacılığında Avantajlar ve problemler	8
1.4.1. Karayolu Taşımacılığının Avantajları	8
1.4.2. Karayolu Taşımacılığının Problemleri	9

İKİNCİ BÖLÜM

2. GÜMRÜK MEVZUATI	11
2.1. Gümrük Kanunu	11
2.1.2. Gümrük Hukuku İle İlgili Temel Kavramlar	14
2.2. Gümrük İşlemlerinde Temsil ve Yetkilendirilmiş Yükümlü	19
2.2.1. Temsil Kavramı	19
2.2.1.1. Yetkisiz Temsil	20
2.2.1.2. Gümrük Kanunu’nda Temsil Yetkisi	20

2.2.2. Yetkilendirilmiş Yükümlü	20
2.3. Bilgi Edinme	21
2.4. Eşyanın Menşei ve Gümrük Kıymeti	22
2.5. Genel Gümrük İşlemleri	23
2.6. Özet Beyan	24
2.7. Sözlü Beyan	26
2.8. Yazılı Beyan	27
2.9. Gümrük Sisteminin Gelişimi ve Kaçakçılık Tarihi	29
2.9.1. Gümrük Sisteminin Gelişimi	30
2.9.2. Kaçakçılık Tarihi	30
2.10. Karşılaştırmalı Hukukta Kaçakçılık	31
2.11. Kaçakçılıkla Mücadele	31
2.12. Genel Açıklamalar	31
2.13. Kaçakçılığı Önleme, İzleme ve Araştırmakla Görevli Kişiler, Kurunlar	33
2.14. Eşyanın Yasal Yollarla İthalatı ve İhracatı	33
2.14.1. Gümrük Bölgesi	33
2.14.2. Gümrük Beyanı	34
2.14.3. Beyan Sahibi ve Temsilcisi	36
2.14.4. Beyannamenin Tescili	36
2.14.5. Beyannamenin İptali	37
2.15. Eşyanın Özelliğine Göre 5607 Sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanununun Kaçakçılık Suçları	38
2.15.1. İthalat Kaçakçılığı Suçları	38
2.15.2. Kaçakçılık Kabahatlerinde İdari Para Cezası ve Mülkiyetin Kamuya Geçirilmesi Bakımından Yetkili Merciler	40
2.16. Gümrük ve Ticaret Müfettişlerince Rehberlik ve Denetim Faaliyetleri İstatistikleri	42
2.17. Gümrükte Kaçakçılık ile İlgili Yapılmış Çalışmalar	48

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. BULGULAR.....	54
3.1. Araştırmanın Amacı	54
3.2. Araştırmanın Yöntemi.....	54
3.3. Örneklem	54
3.4. Görüşme Sorularının Belirlenmesi	55
3.5. Bulgular.....	56
3.5.1. Analizler	56
 SONUÇ ve ÖNERİLER.....	84
KAYNAKÇA.....	89
EKLER.....	92
EK-1 Mersin Emniyet Müdürlüğü Kom Şube Müdürlüğü Tez Çalışma Onay Formu	92
EK-2 Etik Kurul	93
EK-3 Anket Formu.....	94
ÖZGEÇMİŞ.....	97
İNTİHAL PROGRAMI RAPORU FORMU	98
İNTİHAL PROGRAMI RAPORU SAYFALARI.....	98

TABLoların LİSTESİ

Tablo 1. TeftiŖe Alınan İdareler.....	44
Tablo 2. Sonradan Kontrol Programı Kapsamında Denetime Alınan Firma Sayısı.....	45
Tablo 3. Yapılan İnceleme/ SoruŖtırma ve TeftiŖ Sonucu 2002-2010 Yıllarında Düzenlenen Raporlar.....	45
Tablo 4. DeęiŖen Mevzuat ve BirleŖen Birimler Sonrası 2011-2018 Yıllarında Yapılan İnceleme/ SoruŖtırma ve TeftiŖ Sonucu Düzenlenen Raporlar	46
Tablo 5. Düzenlenen SoruŖtırma Raporları ve Cevaplı Raporların Mali Boyutu (TL)*	46
Tablo 6. Kadro Durumu	48
Tablo 7. Geçerlilik ve Güvenirlilik Analizi.....	56
Tablo 8. Güvenirlilik İstatistikleri	56
Tablo 9. Katılımcıların Demografik Özellikleri	57
Tablo 10. Aldığım Eğitimin Mesleğime Uygun Olduğunu Düşünüyorum.....	58
Tablo 11. Çalıştığım Birimde (Kurumda) Motivasyon Arttırıcı Çalışmalar Yapılır	59
Tablo 12. Çalıştığım Birimde (Kurumda) Hizmet İçi Eğitim Yapılır	60
Tablo 13. Gümrük Kaçakçılığı İle İlgili Olarak Türkiye’de Alınan Önlemler Yeterlidir ..	61
Tablo 14. Gümrük Kaçakçılığında Verilen Cezalar Caydırıcıdır	62
Tablo 15. Kaçakçılık Ülkenin Genel Sorunlarından Biridir	63
Tablo 16. Kaçakçılıkla Mücadelede GeliŖmiŖ Teknoloji Başarıyı Arttırır	64
Tablo 17. Karayolu Taşımacılığı İle Kaçakçılıkta, Alkol Ve Tütün Ürünlerine Daha Sık Rastlanmaktadır	64
Tablo 18. Karayolu Taşımacılığı Yapanların Kaçak Mal Taşıdıklarında Yüksek Gelir Elde Etmeleri Kaçakçılığı Arttırıcı Etkendir.....	65
Tablo 19. Karayolu Kaçakçılığı İle Mücadelede Alınan Tedbirlerin Yeterli Olmaması Bu Yolla Kaçakçılığı Arttırıcı Etki Yapmaktadır	66
Tablo 20. Türkiye’de Genel Olarak Taşımacılığın Büyük Bir Bölümü Karayolu İle Yapılıyor Olması Bu Yolla Yapılan Kaçakçılık Oranını Arttırmaktadır.....	67
Tablo 21. TSE, DTS Denetlemeleri, Tarım Sağlık Sanayi Bakanlığı Kurumları ve Bunların Yetkilendirdiği Diğer Kurumlar Tarafından Yapılması Sonucunda Gümrük Denetimi Zayıflamakta, Kaçakçılığı Arttırıcı Bir Etki Yapmaktadır ..	68

Tablo 22. Tarihsel Süreç İçerisinde Ekonomik ve Politik Nedenlerin Kaçakçılığı Normal Bir Eylem Gibi Algılanıyor Olması Karayolu Taşımacılığı Yoluyla Kaçakçılığı Arttıran Bir Etkendir	69
Tablo 23. Haksız Kazanç Oranının Yüksek Olması Karayolu Kaçakçılığını Arttıran Bir Etkendir	70
Tablo 24. Türkiye'nin Coğrafi Konumu Karayolu İle Kaçakçılığın Artışında Bir Etkendir	71
Tablo 25. Aşağıdaki Ürünlerin Karayolu Taşımacılığında Kaçakçılığı Konu Alanlar Arasında Çoktan Aza Doğru Puanlayınız? (Çok Olan 1, En Az Olan 7 Olacak Şekilde).	72
Tablo 26. Bağımlı Örneklem T Testi (Cinsiyete Göre)	74
Tablo 27. Bağımsız Örneklem T Testi (Cinsiyete Göre)	75
Tablo 28. ANOVA Yaş Testi	76
Tablo 29. Medeni Duruma Göre Grup İstatistikleri Tablosu	77
Tablo 30. Bağımsız Örneklem T Testi (Medeni Durum).....	78
Tablo 31. ANOVA Eğitim Testi.....	80
Tablo 32. ANOVA Çalışma Süresi Testi.....	82

EKLER LİSTESİ

EK-1 Mersin Emniyet Müdürlüğü Kom Şube Müdürlüğü Tez Çalışma	
Onay Formu	92
EK-2 Etik Kurul.....	93
EK-3 Anket Formu	94
EK-4 İntihal Programı Raporu Formu	98
EK-5 İntihal Programı Raporu Sayfaları.....	99



GİRİŞ

Karayolu taşımacılığı, uluslararası taşımacılık faaliyetlerinde önemli bir rol oynamaktadır. Kara yolu taşımacılığı diğer taşıma türleriyle (deniz yolu, demir yolu, vb.) birlikte, özellikle de taşımanın başlangıç ve teslimat aşamalarında kullanılabilir. Ulaşım ulusal sınırlar içinde veya uluslararası düzeyde gerçekleştirilebilir. Uluslararası karayolu eşya taşımacılığı, yurtdışından satın alınan ürünlerin taşınması, yabancı ülkelere dış ihracat veya yurt dışına nakletme şeklinde gerçekleştirilebilir. Uluslararası karayolu taşımacılığı, dış ticarete konu olan gerçek malların sevkiyatı için satılan veya satın alınan ürünlerin önemli ve vazgeçilmez bir parçasıdır. Karayolu taşımacılığı, ürünü aktarılmadan tam adrese teslim etmesi nedeniyle arzu edilir. Bu nedenle de gümrük kaçakçılığı ortaya çıkmaktadır. Kaçakçılık her ülkede yaygın bir suçtur. Bu bağlamda, devlet kaçakçılığın önlenmesi için sınır güvenliği sağlayarak, kaçakçılığın önlenmesi için uluslararası işbirliği imzalamıştır. Kaçakçılık suçlarıyla ilgili cezai işlem yaparak kaçakçılık konusunda caydırıcılık sağlamaya çalışır. Devletin bu çabalarına ve eylemlerine rağmen, kaçakçılığı geçmek imkansızdır. Özellikle, gelişmekte olan teknolojilerin transferi, yüksek gelirli ülkelerde satın alma gücünü azaltmak ve vergi taleplerini önlemek için kar amacı gütmeyen kuruluşlar için kârlı gelir kapıları gibi yasadışı faaliyetlerin yaygınlaşmasına yol açmaktadır. Ayrıca, bu işlemleri yürütenlerin ve temsilcilerinin, gümrük kanunlarına ve ilgili yasal hükümlere uygun olarak gümrük işlemlerini yürütmek için belirtilen yasalara ve yasal hükümlere göre cezai sorumluluğu vardır. Gümrük Kanunu uyarınca bir idari itiraz prosedürü veya itirazı reddedilirse, ilgili tarafların yasal yaptırımlara maruz kalmamasını sağlamak için yasa uyarınca hukuk yollarının, uygulanması çok önemlidir.

Bu araştırmada; uluslararası karayolu taşımacılığında karşılaşılan gümrük ihlalleri ile mücadele etkinliği incelenmiştir. Uluslararası sisteminde önemli bir yere sahip olan karayolu taşımacılığının gümrük ihlalleri üzerinde yapılan bu araştırmanın, karayolunda kaçakçılık ve gümrük konusunda sistemin yönetimine katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Araştırma ile; memurların kurumda yapılan işlerin işleyişine ve motivasyon düzeylerinin belirlenmesi, gümrükte kaçakçılık yoluyla ülkeye giren eşyaların ne şekilde girdiği ve kaçakçılık yoluyla ülkeye eşya getiren kişilere verilen cezaların caydırıcılığı, ve denetimlerin uygun yapıp yapılmadığına, ilişkinin olumlu ve olumsuz yanlarının belirlenmesi ve araştırma bulgularına dayanılarak önerilerde bulunulması düşünülmektedir.

Araştırmanın amacı, uluslararası ticaretin günümüzde ulaştığı boyut; tüm Dünyada gümrük idarelerini ön plana çıkarmış ve artan ekonomik büyüme dış ticarete sapma eğilimlerine yol açarak yolsuzluk girişimlerine neden olmuştur. Gümrükte kaçakçılığın, uluslararası ticarete konulan yüksek vergilerden kaçmak isteyen şahıslar kaçakçılık faaliyetlerine ağırlık vermiştir. Gün geçtikçe artan kaçakçılık faaliyetleri ülke ekonomilerine büyük zararlar vermektedir. " Bu araştırma da uluslararası karayolu taşımacılığında karşılaşılan gümrük ihlalleri ve bununla mücadele etkinliğini belirlemek amaçlanmıştır. Ayrıca bu kapsamda; gümrükte, yaşanan olumsuzlukların önlenmesi için kaçakçılıkla mücadelede yaşanan sorunları tespit etmek ve bu konuda çözüm önerileri sunmakta, diğer amaçlar olarak belirlenmiştir.

Araştırmanın kapsamı; Mersin İlinde, İl jandarma komutanlığı, orta Akdeniz gümrük ve dış ticaret bölge müdürlüğü ve KOM şube müdürlüğü olarak üç kurumu kapsamaktaydı. Fakat Ülkemizde ve tüm Dünyada görülen covid19 salgın hastalık nedeniyle, İl jandarma komutanlığı ve orta Akdeniz gümrük ve dış ticaret bölge müdürlüğü araştırmamızı şu an için uygun olmadığını düşündüklerinden, kurumlar çalışmamıza onay vermemişlerdir. Bundan dolayı araştırma sadece Mersin KOM şube müdürlüğünü kapsamıştır.

Uluslararası karayolu taşımacılığında gümrük çok geniş bir konu olup, bu çalışmada sadece karşılaşılan gümrük ihlalleri, kurumda çalışanların motivasyon, teknikleri incelenmiştir. Dolayısı ile bu çalışma, gümrük ihlalleri ve karayolu taşımacılığı, literatürünün ortaya koyduğu birçok faktörü de kapsamaktadır.

Araştırmanın yöntemi; uluslararası karayolu taşımacılığında karşılaşılan gümrük ihlallerini belirleyebilmek için öncelikle söz konusu karayolu taşımacılığı incelenmiştir. Bu kapsamda taşımacılığın tanımı ve gelişi, sorunları, avantajları ve dezavantajları incelenerek, gümrük mevzuat sistemi, kanunlar, gelişimi ve tarihsel süreci çalışılmıştır.

Çalışmamda yasal ihlalleri ve mücadele etkinliğine ilişkin sahada pratik uygulamaları ortaya koymak esastır. Görüşlerin belirlenebilmesi amacıyla da veri toplamak üzere yarı yapılandırılmış anket tekniği uygulanmıştır.

Araştırmanın kısıtları; araştırmamız sadece kom şube memurları ile kısıtlıdır. Bu nedenle çalışmanın bulguları sadece şube memurları yönelik olup gümrükte kaçakçılık, karayolları ve memurların motivasyonuna ve kaçakçılığın etkisini açıklamakta kısıtlı kalmaktadır. Araştırma Mersin İli Yenişehir ilçesi, Mersin kom şube müdürlüğünde 36 şube memurunu kapsamaktadır.

BİRİNCİ BÖLÜM

1. KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

Ulaşım sistemi, her biri kendine özgü özelliklere sahip olan karayolu, denizyolu, havayolu, demiryolu ve boru hattı alt sistemlerinden oluşmaktadır (Lambert, 1998: 219).

Bununla birlikte, birbirini tamamlayan taşıma sistemleri tasarlanarak, daha düşük maliyetle taşıma yapabilen bir dizi taşıma sistemi geliştirilmektedir. Modern kargo taşıma sistemlerinde önemli bir yer tutan birçok ulaşım türü olan karayolu taşımacılığı bir zincir görevi görür. Çok transitte, ana ulaşım hizmetleri demiryolu, havayolu ve deniz taşıma yolu ile taşınır ve üretilen ürünlerin liman ve havaalanı gibi dağıtım merkezlerine toplanmasından sorumludur. Karayolu taşımacılığı, tüm lojistik süreçlerinde meydana gelen kullanışlı ve yaygın bir ulaşım türüdür. Bugün karayolu taşımacılığı, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde hem yurtiçi hem de uluslararası taşımacılıkta en çok tercih edilen ulaşım şeklidir (Kaplan, 2012: 265).

1.1. Karayolu Taşımacılığının Tanımı

İnsanların bir yerden başka bir yere taşınması veya üretilen ürünün üretim alanından tüketim alanına taşınmasıdır. Bu bağlamda, karayolu taşımacılığı, yolcuların araçlara bindiği veya malların taşıyıcılara taşındığı yerlerde karayolu altyapısını kullanan bir ulaşım şeklidir.

Genel olarak, kısa ve orta mesafelerde yolcuların veya az miktarda yükün hızlı ve esnek bir şekilde taşınmasına izin veren karayolu taşımacılığı, diğer ulaşım araçlarında (demiryolu, denizyolları, havayolları) bulunmayan yolcuların veya yüklerin taşınmasıdır. Yani kalkış ve varış noktaları, arasında doğrudan ulaşımına izin verir. Diğer ulaşım araçları arasında tamamlayıcı bir faktör olarak birçok ihtiyaç sunmaktadır.

1.2. Karayolu Taşımacılığının Gelişimi

Karayolu taşımacılığının Türkiye'deki gelişimi cumhuriyet döneminden günümüze kadar olan yılları aşağıda açıklanmıştır.

1.2.1. Türkiye'de Karayolu Taşımacılığının Gelişimi

Cumhuriyetin kurulduğu 1923 yılından 1950'li yıllara kadar karayolunda kullanılan taşıtların çok fazla olmaması nedeniyle bu dönemde ağırlıklı olarak yatırımlar demiryolları

üzerinde yoğunlaşmıştır.

1923 yılında Osmanlı döneminde ülkemizin sınırında kalan arazi toplamı 18.350 km'dir. Bununla beraber Yol inşaatı yasası 1925'te yürürlüğe girmiştir. Bu yasa ile fiyattan ziyade vücudun yükümlülüklerine dayalı olarak bu yasa ile yol yapımı için makine kullanımı henüz yaygınlaşmamıştır. Kazma kürekleri ile yol yapımının üstesinden gelmek amaçlanmıştır. Bu da işgücü sıkıntısına yol açmıştır. Yükümlülüklerle birlikte para kadar önemli bir iş gücü sağlamayı ve işçilerin yol yapımında istihdam edilmesi için paranın Devlet Hazinesinden dışarı sızmasını önlemeyi amaçlamaktadır. Bu nedenle, yol yapımının önündeki en önemli engel olan finansman sorunu yine yol dikeyliğini ele almaya çalışmıştır (Bahar, 2012: 171-188). 1950 yılına kadar toplam 43.743 km. uzun bir karayoluna ulaşılarak 1950'de yolu iyileştirmek için Karayolu Genel İdaresi (KGM) kurulmuştur.

1950'de kurulan karayolu genel idaresi ile ulaşım sistemi değiştirilerek, yol inşaatı devredildi. Amaç mevcut yolları onarmak ve modern ulaşım araçlarının ihtiyaçlarına göre araçların sürülebileceği yollar inşa edilerek, karayolu üzerinde taşınan yolcu ve yük miktarının önemli ölçüde arttığı ve artan elektrik üretimi ile yolda kullanılan araç miktarının demiryoluna önemli bir rakip olduğu söylenmektedir (Türkiye'de Taşımacılık ve İletişim Geliştirme, 1993: 168).

1980'lerde otoyol adı verilen modern bir yol sisteminden sıkça bahsedilmeye başlandı. Bu nedenle, mevcut eyalet ve yerel yollarda fiziksel ve geometrik kapasitelerin inşası 1980'lerin başından bu yana devam etmiştir ve yeni atılımlarla tam erişim kontrol otoyollarının inşası hızlanmaktadır. Köy yolları 1980'den beri asfaltlanmaya başladı. Karayolu inşaatının yanı sıra, bu dönemin bir başka gelişmesi de bu yol için ödeme yapmaktır. 1984 yılında açılan 38 km. Gebze-İzmit Ekspres yolunun uzunluğu ile başlayan ücretli yol politikası bugün de devam etmektedir. İlk otoyoldan ithal edildikten sonra diğer otoyolların inşası hızla devam etmiştir. Artan trafik yoğunluğu ve yetersiz köprüler nedeniyle, trafik yoğunluğunu azaltmak ve Asya-Avrupa otoyollarını ve çevre yollarını bağlamak için ikinci bir köprü oluşturmayı planlamışlardır. 1985 yılında, 1985 yılında inşa edilen Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün açılışı, Avrupa'yı 1988'de Asya ile bağlantı kuran ikinci yaptı olmuştur. Aynı yıl Ankara ve İstanbul gibi büyük şehirlerde kentin kentsel otoyol sektöründen boşaltılması için bir metro projesi gerçekleştirilmiştir. Toplu taşıma projesi geçici bir çözüm değildir. Kentsel toplu taşıma ikinci plana itildikçe, şehirde yaşayan insanlar kendi trafik sorunlarını çözmeye çalışırlar, bu da araç sayısını ve trafik kaosunu arttırmıştır. Sonuç, karışıklık ve uzun taşıma süresi ile önemli enerji kaybıdır (TCUB, 1993).

1990'lara kadar hükümet 1993-2002 döneminde ulaştırma sektörü için hedefler ve politikalar belirlemiştir. Bu nedenle, eğitilmiş teknik personelin planlanan hedeflere ulaşmasını sağlayarak, karayolu taşımacılığı teknolojisine sıkı sıkıya bağlı kalıp, kaynakların etkili ve verimli kullanımını sağlayarak, yolcu ve sürücü güvenliğine lisanslama sistemleri ekleyerek ve karayolu taşımacılığı çevreye verdiği zararı asgari seviyeye indirmeyi amaçlamıştır. Amaç, Avrupa üzerinde yapılan yük taşımacılığı için çeşitli yaratmaktı (TCUB, 1993).

Mevcut altyapıyı ve araçları şehir içi yük taşınması için daha verimli hale getiren düşük maliyetli ölçümlere öncelik vermeyi amaçlamaktadır. Şehirlerarası yük taşımacılığında, karayollarından demiryollarına, deniz yollarına ve boru hatlarına geçmek, birim ulaşım maliyetlerinin düşmesine neden olmakla birlikte, istenen sonuçları elde edememiştir. Köy merkezine ait köy yolu bölümünün tesviye ve kaplaması çoğunlukla tamamlanmıştır. Toplu taşıma devleti olan Türkiye yolunun daha uygun olduğu demiryolu limanlarına kaydırılması amaçlanmaktadır (DPT, 1985). VII. Planlama döneminde hedef, karayollarından yapılan yurtiçi yolcu ve yük taşımacılığını demiryolu, deniz ve boru hatları ile taşımaktır. Ancak yurtiçi yük taşımacılığında, birim taşımacılık maliyetlerinin diğer alt sektörlerden daha düşük olduğu yol sistemi, yükte % 94, yolcu taşımacılığında % 95 pay ile 2000 yılında ağırlığını korumaya devam etmektedir.

2000'li yıllarda, karayolu trafiği birçok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkede hakim ulaşım sistemi haline gelmiştir. Önceki dönemlerden planlanmamış uygulamaların doğal bir sonucu olarak, ulaştırma modları arasında ciddi dengesizlikler meydana gelerek, karayolu taşımacılığı hem yük hem de yolcular için çok belirgin olmuştur. Sadece ulaşım maliyeti artmakla kalmamış, aynı zamanda trafik kazalarında can ve mal kaybıyla sonuçlanan trafik kazalarında artışa neden olmuştur (KGM, 2009).

Karayolu taşımacılığı oranı arttıkça ortaya çıkan en önemli sorunlardan biri büyük araçlarda aşırı yüklenmedir. Aşırı yük nedeniyle, yolun ekonomik ömrü önemli ölçüde kısılır ve kısa sürede onarım gerektirir (KGM, 2009). Karayolu üzerindeki bu yoğunluğu azaltmak ve daha güvenli ulaşım için, trafik yoğunluğu nedeniyle kapasiteyi arttırması gereken ana arterler belirlenmiş ve program dahilinde yol yapımı başlamıştır (Acil Eylem Planı, 2003).

Bölünmüş yolların inşasının vurgulandığı ve yol ağının genel durumunun gözlemlendiği bu dönemde, beton asfalt yollar önemli ölçüde artmaktadır. 2011'in ilk ayındaki verilere göre, 64.865 km'lik toplam yol uzunluğunun 12.277 km'si beton asfaltla kaplıdır. Bu

dönemde, karayolu ile ilgili kalkınma, politikalar ve hedeflerin genel çerçevesi uzun vadeli strateji ve sekizinci beş yıllık kalkınma planı ile dokuz ve beş yıllık kalkınma planı ve acil eylem planı ile belirlenmiştir (Çetin, Barış, Saroğlu, 2011: 123-150).

1.2.2. Dünya'da Karayolu Taşımacılığının Gelişimi

ABD, yol kalitesi ve uzunluğu bakımından lider bir ülkedir. En yüksek yol yoğunlukları Japonya, İngiltere, Almanya Danimarka, Fransa, İrlanda ve Belçika'dır. Kıta göz önüne alındığında, Anglo America ve Batı Avrupa Dünyanın en işlek ve en kaliteli yol ağına sahiptir. Almanya, bugün karayolu ağına sahip en gelişmiş Avrupa ülkesidir (Gökmen, 2014: 8)

Dünya genelinde karayolu taşımacılığında en önemli faaliyet yönetimi, otobüs taşımacılığı olduğu bilinmektedir. Dünya hakkında tam bilgiye sahip olmamamıza rağmen, bu tür ulaşımın ülkemizde olduğu gibi yolcu taşımacılığının en büyük parçası olduğu bilinmektedir. Otobüs taşımacılığının diğer taşımacılık sektörlerinde tamamlayıcı bir rol oynaması da gelişmeyi hızlandırmıştır. Bu nedenle, özellikle turizm trafiğini artırmak için diğer ulaşım sektörleri bu konuda işbirliği yapmaktadır. Yolcuların karayolu üzerinde taşınmasına ek olarak, bir başka önemli faaliyet yük taşımacılığıdır. Karayolu yük taşımacılığının ülkedeki gelişme düzeyine göre değiştiği bilinmektedir. Ancak, bu sektörde ulaşım diğer sektörlerdeki rekabetten de olumsuz etkilenmektedir. Otoyol, otoyoldaki en teknik ve gelişmiş yolu oluşturur. Geçmişten günümüze karayolu taşımacılığı teknolojisinin gelişimi karayolunu ortaya çıkarmıştır. Karayolları fikri ilk olarak 1910'da Almanlar tarafından keşfedildi, ancak 1914'te New York'ta Amerikalılar tarafından yaratıldı. Uzun süre düşünülebilecek ilk otoyol İtalya'dan 10 km uzaklıktadır. 1950'lerde dünyadaki ekonomik ve teknolojik gelişmeler nedeniyle karayollarının trafik yoğunluğu artmaya başladığından, dünyanın herhangi bir yerindeki otoyollarla tanışmak mümkün olmuştur. Bununla birlikte, çoğu Batı Avrupa, Kuzey Amerika ve Japonya'da yoğunlaşmıştır. Dünyanın diğer bölgelerinde, özellikle büyük şehirlerde, otoyollar bir şöhret faktörü olarak ve havaalanları ile şehirler arasında ulaşım ihtiyacı olarak inşa edilmiştir. ABD, nüfus ve otoyol başına uzunluk bakımından dünyada birinci sırada yer almaktadır. Kıta göz önüne alındığında, Kuzey Amerika ve Batı Avrupa dünyanın en işlek ve en kaliteli yol ağına sahiptir (Gökmen, 2014: 9)

Asya kıtasındaki otoyollar hala bazı bölgelerde gelişmiştir. Hong Kong, Tayvan ve Kore başlıca bölgelerdir. Ancak Japonya, Asya'nın en gelişmiş otoyoludur. Kıtanın diğer

bölgelerinde yol ağları geliştirilmiştir, ancak bu genellikle nadirdir. Asya kıtasındaki en önemli geçiş Anadolu'dur ve Avrupa ve Asya'daki yollar ona bağlanır. Afrika'nın modern otoyolları ancak I. Dünya Savaşı'ndan sonra ortaya çıkmaya başlamıştır. Kıtada, modern otoyolların geliştirildiği alanlar Atlas ülkeleri ve Güney Afrika'dır. Diğer bölgelerdeki yollar çok nadirdir ve yerel ihtiyaçları karşılamak üzere tasarlanmıştır. Latin Amerika ülkelerinde otoyollar hızla gelişiyor. Meksika'nın birçok bölgesinde modern otoyollar yoktur, ancak Meksika kıta ülkelerinden biridir. Brezilya ve Arjantin'de yeni başlayan otoyol ağları kurma girişimleri devam etmektedir (Gökmen, 2014: 10)

1.3. Türkiye’de Taşımacılık

Cumhuriyet döneminde Türk taşımacılık politikalarının tarihsel gelişmelerini incelendiğinde ulaşım için büyük ölçekli altyapıya yatırımı yapmaya başlanıldığı görülmektedir. Demiryolları karayollarına ve denizlere öncelik verilmiştir. Beş yıllık kalkınma planı, tarihsel gelişim sürecinden sonra gözden geçirilmiş ve sonrasında neler olduğu yaşanan bu durumu kanıtıyor. Türkiye'nin toplam yük karayolu taşımacılığı payı % 93'e yükseldi ve bu oran gelişmiş dünya ülkelerinden oldukça yük olmuştur. Türkiye, çevre, altyapısı bakımından birim nakliye maliyetlerinin yol açtığı yüksek karayolu taşımacılığının başlıca nedenlerinin altında karayolu payını AB'nin azaltmaya çalışmasıdır. Türkiye'de karayolu ağının geliştirilmesinin sonuçlarına ayrıntılı bir vurgu yapan araç sayısı, diğer sistemlere göre hızla artmış ve ekstra kapasite üretmiştir. Bu araçlara yapılan ciddi yatırımlar ülke ekonomisini zorlamaktadır ve aynı zamanda boşa kalma kapasitesi nedeniyle karayolu taşımacılığı sektöründe finansal olarak güçlü, rekabetçi ve kurumsallaşmış bir yapının ortaya çıkmasını engellemektedir. Bu finansal açıdan verimsiz yatırımlar, girişimcilerin uzun vadede borçların icra edilmesinden dolayı aksamadan aşırı yüklenmelerini gerektirmektedir. Bu eğilim yolda erken aşınmaya neden olmaktadır (TÜİK, 2006: 8).

Araçların sayısı ve aşırı yüklenmesi, karayolu trafik güvenliği üzerinde olumsuz bir etkiye sahiptir. Otoyolların geometrik ve fiziksel kapasitelerinin üzerinde yüklenmesi karayolu üzerindeki trafik istikrarını azaltır ve kazaları hızla arttırır. Türkiye'de karayolu ağır araçlarının büyük bir kısmı trafik güvenliğini azaltan önemli bir şeydir (TÜİK, 2006:11).

1.3.1. Türkiye’de Uluslararası Karayolu Taşımacılığı

Uluslararası karayolu yük taşımacılığı, ihracat ve ithalatı artırarak Türkiye ekonomisine önemli katkılar sağlamıştır. Sektör 2004 yılında 3,2 milyar dolarlık yabancı

para girişi sağlamıştır. Avrupa ve Irak bölgeye ve bölgeden ilk ulaşım, Avrupa, Almanya, Fransa, İngiltere, İtalya, Bulgaristan, Yunanistan ve Romanya uçuşları 453.588 uçuşun en sık görülen seferlerdir. Almanya, 61.285 sefer Avrupa'daki en fazla sefer sayısına sahiptir. Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) ülkesinde 13.686 sefer Gürcistan, ardından 11.798 sefer Rusya ve 7.591 sefer Nah ıvan gelmektedir. Uluslararası karayolu yük taşımacılığı seferlerine bağlı olarak Habur ve Kapıkule, en yoğun giriş ve çıkış yapılan gümrük kapılarıdır (TÜİK, 2006: 11).

1.4. Karayolu Taşımacılığında Avantajlar ve Problemler

Karayolu taşımacılığını diğer taşımacılık türleriyle karşılaştırırken, karayolu taşımacılığının avantajları şu şekilde sıralanabilir.

1.4.1. Karayolu Taşımacılığının Avantajları

- Karayolu taşımacılığının en önemli avantajı, kısa ve orta mesafelerde küçük miktarları esnek ve hızlı bir şekilde taşıma yeteneğidir. Bu nedenle şirketler, siparişe dayalı çalışmalarla "Tam Zamanında" temin edebilirler (Milli Eğitim Bakanlığı, 2011).
- Yol taşımacılığı, taşımacılık sektöründe daha esnek hareket sağlar, çünkü karayolu taşıtlarının taşıma kapasitesi deniz, demiryolu ve hava taşıtlarından daha küçüktür.
- Karayolları ile tüm noktalara ulaşımı sağlar, bu özellik diğer taşımacılık türleri için olmazsa olmaz bir tamamlayıcıdır.
- Karayolu taşımacılığında liman ve istasyondaki bekleme süresi ortadan kalkar ve ürünler doğrudan müşterinin deposuna teslim edilebilir (Milli Eğitim Bakanlığı, 2011).
- Yolcu ve mal taşımacılığı diğer ulaşım türlerinden (tatil, havayolu, demiryolu, boru hattı) daha az yatırım maliyeti gerektirir.
- Malları ve yolcuları karayoluyla taşımak için daha düzenli ve sık seyahat fırsatları vardır.
- Yüksek rekabet seviyesine ulaşan, aynı Türk karayolu taşımacılığı ürünleri için kullanılabilecek araç sayısının talebi üzerine, düşük navlun oranlarına sahip otoyolların oluşmasına yol açmaktadır (Eğitim Bakanlığı tarafından tercih edilmektedir, 2011).

- Ziyaret edilemeyen nakliye ve malların nakliye ve boşaltma alanlarının dışında ele alınmaması malların aşınmasını en aza indirir. Diğer taşımacılık türlerinde, örneğin, malların limana veya tren istasyonuna taşınana kadar yüklenmesi ve boşaltılması, büyük nakliye araçlarına yükleme ve varış limanında veya istasyonunda benzer taşıma, aşınmanın daha fazla olmasına neden olur (Bakanlık Eğitim, 2011).
- Kısa sürede teslim edilmesi gereken kargoları hızlı bir şekilde gönderme fırsatı sunar.
- Karayolu taşımacılığında tahmin edilebilir maliyetleri kolayca hesaplayarak maliyetleri düşürün.
- İhtiyaç olduğunda ulaşılabilirdiği için nakliye için çok uygundur ve yükleme, boşaltma ve keşif 7/24 olasılık sağladığı için yükleme ve boşaltma işlemleri için çok uygundur.
- Hızlı taşıma mümkündür çünkü çok fazla terminal gereksinimi yoktur.
- Yol taşımacılığı, tüm üretim ve tüketim merkezlerini, yani kapıdan kapıya ulaşım için en uygun yoldur.
- Uygun coğrafi koşullar altında, karayolu ulaşım ağı neredeyse sınırsızdır ve bu özellik malları ve yolcuları herhangi bir noktaya taşımanıza izin verir.
- Yol taşımacılığı, sık seyahat edebilmeniz için aracınızı planlamayı ve bulmayı kolaylaştırır.
- Yol taşımacılığı kısa mesafelerde daha verimli ve ekonomik ulaşım sağlar.
- Yol taşımacılığı, özel yük taşımacılığında önemli avantajlar sağlar.
- Yol taşımacılığının diğer taşıma modlarından nispeten daha düşük taşıma maliyeti ve hasar riski vardır.
- Karayolu taşımacılığını paketlerken ve taşırken zaman ve kaynak tasarrufu sağlar.

1.4.2. Karayolu Taşımacılığının Problemleri

Karayolu taşımacılığındaki en büyük sorun dünyadaki rekabettir ve bu bağlamda ülkelerin kendi taşıyıcılarını korumak için uyguladığı kotalardır. Karayolu kotaları, özellikle ulaşım izinleri, mal dağıtımına müdahale eder ve karayolu taşımacılığı operasyonlarına müdahale eden karayolu taşımacılığını aksatır. Bu bağlamda ülkeler, ulaşım araçlarına çok fazla kural uygulayarak, mallarını taşıyabilen diğer ülkelere araçların geçişini sınırlandırarak karayolu taşımacılığı için sorunlar yaratırlar. Geçiş Belgesi Sınırlamaları Türk araçlarının serbest dolaşımı geçerli değildir. Özellikle Avrupa Birliği ve Türkiye arasında yapılan taşımalara atıfta bulunarak, telefon faturaları uzun bekleme süreleri ve rekabette geride kalma gibi sorunlarla karşılaşabilir. Bu kısıtlamalarla bağlantılı olarak,

Avrupa Birliği Dünya Bankası-Türkiye'nin tarife ittifakı değerlendirme raporu durumunu, AB'nin Türklerin ulaştırma iznine giden yolunu "kendi" başlığıyla işlem maliyetlerini yükseltmek için yayınladı Taşıyıcılar şu şekilde özetlenmektedir: "Türk taşıyıcılar, Avrupa Birliği'nden (AB) Yunanistan veya Bulgaristan'dan veya hareket halindeki karayolu mallarından geçmelidir. Yunanistan herhangi bir trafik kotası sorunu bildirmedi, ancak iki ÷lke arasındaki kotalarla ilgili olarak ara sıra yaşanan problemlerdir. Yunanistan, Türkiye'de yılda 35.000 transit izne sahiptir ve gidiş-dönüş yolculuk başına 100 €'luk ücret, Bulgaristan'ın ana kısıtlaması olan sabit transit izinlerin sayısıdır. Bulgaristan'da, Türk karayolu taşımacılığı operatörleri yılda 250.000 transfer izni alıyor ve gidiş-dönüş seyahat için 86 €'luk ödüyorlar. Avusturya'daki Türk taşımacılar, çevreyi korumak için çok az izin almak için RO-LA'yı (kamyonla kamyon taşımak) kullanmalı ve Türk karayolu taşımacıları, varış yerlerinin % 70'ini oluşturan Almanya'ya gelmelidir. 130.000 geçişten, ancak sadece 15.000 izin alınabilir, bu nedenle geçen geçişlerin geri kalanı RO-LA tarafından 250 € kamyon / geçiş ek maliyetle yapılır. Ayrıca, RO-LA'nın nakliye belgelerini beklemesi nedeniyle daha uzun bir gecikme süresi (4-5 gün) vardır. Güzergâh genellikle 4 gün sürer, ancak RO-LA kullanımı sırasında bu süre iki katına çıkar, bu da özellikle bozulabilir malların taşınmasında sorunlara neden olur. Türk nakliyecileri Macaristan'da 24.000 ücretsiz tatil ve 16.400 ücretli tatil (500 € / gidiş-dönüş) almaktadır. İkincisi sınırsızdır. İtalya'da kota sistemi sınırlıdır. İtalya'dan her yıl yaklaşık 100.000 Türk kamyonu taşınıyor. % 70'i kuzeye,% 30'u batıya gidiyor. Türk kamyonları, Trieste'ye gitmek için RO-RO kullanıyor ve ardından Almanya gibi kuzeye devam ediyor, ancak herhangi bir kısıtlama yok, ancak batıya devam etmek için izin gerekiyor. Türk karayolu taşımacılığı işletmecileri yılda yalnızca 6.000 izin alabilir ve ek izin satın alınamaz. İzinsiz olarak, doğu-batı ekseninde İtalya'dan transfer olamazsınız. İtalya ayrıca Türkiye'deki boş kamyonlara izin verilmesi talebinde bulunmaktadır. İtalya'da, izinlerde sadece bir gecikme, bir Türk hava taşıyıcısına günlük kamyon başına 250 Euro harcıyor. Bazı ÷lkelerde, seyahat süresi 36 saatten azsa bazı ulaşım kotaları ücretsizdir. Bununla birlikte, bazı AB üye ÷lkelerinde, izin kotası tükendiğinde, Türk karayolu taşımacılığı şirketinin işlemi gerçekten durmaktadır"(Dünya Bankası, 2014: 54).

Mevcut durum göz önüne alındığında, sürekli gelişen karayolu taşımacılığı endüstrisi, rakip ÷lkelerin sınırlamaları nedeniyle sorunludur ve ek maliyetler nedeniyle nakliye maliyetlerindeki artış ticari faaliyetler için bir sorundur ve karayolu taşımacılığı olumsuz bir etkiye sahiptir.

İKİNCİ BÖLÜM

2. GÜMRÜK MEVZUATI

Birçok kurumun görüşü alınarak hazırlanan dış ticaret mevzuatlarıyla ithalat esnasında eşyalar gümrüklerde denetime tabi tutulmakta ve bu denetimlerin tamamına yakını TSE, DTS denetmenleri, Tarım, Sağlık, Sanayi Bakanlıkları kurumları ve bunların yetkilendirdiği diğer kurumlar tarafından yapılmakta ve sonuçları neticesinde hazırlanan raporlar, gümrüğe sunulmakta ve ithalat gerçekleştirilmektedir. Kısacası gümrük, sadece o kurumların verdiği evrakları kontrol eden ve sorumluluğunu taşıyan bir yapıda bulunmaktadır.

2.1. Gümrük Kanunu

Gümrük Kanunu No. 5 Şubat 2000'de yürürlüğe girdi 4458'in gümrük işlemleri ile ilgili temel kuralları vardır. Gümrük kanunu on üç bölümden oluşmaktadır. Gümrük prosedürleri ile birlikte yasada yer almayan ayrıntılar, gümrük düzenlemeleri ile düzenlenir. "Genel kurallar", Gümrük Kanunu'nun ilk bölümünde yer almaktadır. Genel Terimler bölümü, yasanın amacını ve kapsamını kapsar ve gümrük hukukuna ilişkin kavram ve deyimleri tanımlar.

İkinci bölümde, kalemin tarifesi konusu, kalemin kaynağı ve kalemin değeri "Gümrük vergilerinin beklenen unsurları ve ticari mallardaki diğer tedbirler" başlığı altında yer almaktadır. Ancak, Türkiye'deki genel tarifeler ve gümrük ittifaklarına ilişkin bilgiler, gümrük vergilerinin sorumluluğu ile ilişkili bir üye olan Türkiye tarife hesaplama sorununun üyeleri tarafından alınmaktadır.

Üçüncü bölümde, "Kontrol ve Gümrük Bölgesi Araçları Gümrük Prosedürlerini Onay veya Tutuklama Hükümlerine Kadar Uygulanabilir Kılmak" çıktısı, gümrük prosedürlerine, kara ile ilgili konulara verilir. Yolda dayatılmış olsun ya da olmasın, ülkedeki tüm araçlar için susuz ya da havada Türkiye'ye giriş yapın, Türkiye'nin giriş ve çıkışları Türkiye'ye ya da tüm araçlara bağlı gümrük kapıları sağlamak için yurt dışına giden yolun iç kararına aktarılır. İzleme yapılmalıdır, Türk adetlerine sevk durumunda takip edilmelidir.

Dördüncü bölümde, "Gümrük Onay İşlemleri veya Kullanımları" malların gümrük onay prosedürlerine veya kullanımlarına uygulanmasına ilişkin hükümler bulunmaktadır.

Genel kurallar, gümrük onaylı işleme veya kullanım, kamu ahlakı, kamu düzeni, insan, hayvan, sağlık veya bitki koruma konuları olabilir, ancak Türkiye'ye getirilen ürünlerin kamu güvenliği olabilir; Sanat hazinelerinin korunması, tarihi ve arkeolojik değerler; Buna, fikri mülkiyet ve sınai mülkiyetin korunması için Bakanlar Kurulu tarafından getirilen malların yasaklanması veya sınırlandırılması ile ilgili konular da dahildir.

Türkiye'den ürünlerin kaldırılmasına ilişkin hükümlerin dahil edilmesinin beşinci bölümünde, "Türk gümrük bölgesinden önerilen ürünler" başlığı, gümrük makamları tarafından yapılan incelemeye ve önceden belirlenmiş gözetimin gümrük makamları ile yolda sınır dışı edilmeye ilişkin ürün konularına tabidir.

Altıncı bölümde gümrük vergileri ve muafiyetler, gümrük vergisinden muaf tutulacak kalemlerin sayıldığını belirten "Özel Faaliyetler" başlığı altında düzenlenmektedir.

Komşu ülkelerin sınırlarının ötesindeki yedinci "Sınır Ticareti" bölümünde, Türkiye ile bu ticaret politikası ve talepleri, coğrafi koşullar göz önünde bulundurularak bölgesel talep zamanlarında farklı olabilir, bu nedenle Dışişleri Bakanının kapsam belirleme sınırları komisyonun yetkisidir.

Sekizinci bölümde "Diğer Gümrük İşlemleri" başlığı altında Türk gümrük bölgesindeki ürünlere uygulanan önerilen prosedüre işaret eder. Bu bölüm aynı zamanda yakıtlar ve gıda için düzenlemeler, gemiler, tekneler, diğer gemiler ve hava gemileri için vergi muafiyetleri ve yurtdışında kullanım için yakıtlar ve yağlar içerir. Sekizinci bölümün son kısmı, gümrük yasalarına ilişkin tasfiye sürecini, tasfiye edilecek kalemleri ve tasfiye işleminin nasıl yapıldığını içerir.

Dokuzuncu bölümde gümrük vergilerinin doğuşuna ilişkin hükümler belirlenmiş ve gümrük vergilerinin tarih ve görevlerine ilişkin hususlar belirtilmiştir. Yasalara aykırı olarak; Ödenen ithalat vergisinin ödemede ithalat vergisi yapabileceği belgeler Türkiye'de veya serbest ticaret alanında gerçekleştirilmelidir. Gümrük yükümlülükleri, yükümlülükleri doğduğu diğer yerlere de alınabilir. Öz sorumluluk, gümrük denetimi, malların gümrük tarihinden kaldırılması durumunda gümrük vergileri sorumluluğun kendisi; Gümrük rejiminin uygulanmasına ilişkin yükümlülükler uyulmaması durumunda, vergilendirilebilir. Malların geçici olarak depolanması nedeniyle sıfır veya indirimli ithalat vergisi oranlarının uygulanmasına ilişkin şartların yerine getirilmemesi durumunda görev, görev tarihi ve yükümlülüğün kendisidir. Serbest bir bölgede ithalat vergisine tabi olan mallar yasadışı bir şekilde tüketildiğinde veya kullanıldığında, yükümlülük, doğum tarihi ve yükümlülüğün kendisi, yükümlülüğün yerine getirilememesi, eşyadan ötürü malların imhası,

beklenmedik yok olma veya beklenmedik durum, mücbir sebeptir. Gümrük Hizmetinin nedeni veya izninden kaynaklandığı kanıtlanırsa, ithalat nedeniyle gümrük vergisi olmadığı kararlaştırılmıştır.

Bu kısımda, ihracat vergisine tabi mallar üzerindeki tarifeler, tarife tarihleri, muafiyet hükümleri ile ihtilaf halinde gümrük vergileri, gümrük vergileri tarifeleri, aynı gümrük vergilerine ilişkin görev vergileri, yükümlülükler kararın tarihi, nasıl dikkate alınacağına dair makale mümkün değilse, raportör yanlış olacak, ikili veya çok taraflı bir anlaşmaya sahip bir Türk partisi olacak, gümrük vergilerinin uygulanmasında eksik veya alınan bir ilgi sonucu yürütülecek ihraç edilen ürünlere ilişkin tercihli tarife hükümlerine ve en büyük miktarda teminat sağlandığı sürece tarifelerden, vergilerden, bildirimlerden ve ödemelerden yararlanan koşullara göre; Gümrük servisi 30 gün geçmemeye karar verdiğinde aynı kişinin sahip olduğu tüm mallarla ilgili olarak, hesap cüzdanında sorun olan bir tarife oluşumunu kaydedin, vergi gerçekleştikten hemen sonra vergi mükellefini bilgilendirin ve vergiyi ödeyin dönem, gümrük vergilerinin ödeme süresi, basitleştirilmiş prosedür ve uzatma süresi, Gümrük vergilerini ödemek için kullanılan ödeme yöntemleri, gümrük vergileri karşılığında sağlanan güvenlik ile ilgili hükümler, gümrük vergilerinin feshi hükümleri ve vergilerin iadesi veya kaldırılması hükümleridir.

Onuncu bölümde, liman işletmecisinin görevleri, gece, gündüz ve tatil günlerinde gümrük idare saatleri, gümrük personeli giydirme, kokpit, isimler, plaklar ve gümrük operasyonları, gümrük takibi için resmi kıyafetlere yapıştırılması gereken diğer işaretler hakkında düzenlemeler verilmektedir. Ve gümrük danışmanları tarafından koordine edilir. Gümrük yardımcısı olma yetkileri, sorumlulukları ve koşulları düzenlenmiştir.

On birinci bölümde gümrük idareleri tarafından verilen para cezaları, vergi zararlarıyla sonuçlanan işlemler için para cezaları ve dolandırıcılıkla ilgili para cezaları bulunmaktadır.

On ikinci bölümde, gümrük, ceza ve idari kararlar için temyiz süreci kapsamında, temyiz süresi zorunlu tarafa, temyiz yöntemine, temyiz yöntemine, temyiz yöntemine, gümrük laboratuvarı tarafından analiz edilen yöntem ve temyize iletilir. İtiraz başvurusu için zaman çerçevesi.

On üçüncü bölümde ise, yürürlükten kaldırılan hükümler ve kanun 4458 ile ilgili geçici hükümler dahildir.

2.1.2. Gümrük Hukuku İle İlgili Temel Kavramlar

Müsteşarlık: Başbakanın gümrük işlemlerini ifade eder. Müsteşarlık, gümrük politikaları, gümrük kararları ve gümrük denetimlerinin hazırlanması ve uygulanması gibi görevleri yerine getirir.

Gümrük İdaresi: Gümrük Kanunu'nda belirtilen işlemlerin kısmen veya tamamen yerine getirildiği merkezi veya yerel bir kuruluşun hiyerarşik yönetim birimi.

Gümrük Ticaret Örgütü ve İşletme Hukuku

Gümrük idaresinin yasa ve yönetmeliklere uygun görevleri aşağıdaki gibidir.

Hükümet planlarına ve hedeflerine göre tarife politikalarını uygulamak:

Gümrük ve diğer ithalatlar ile gümrük tarafından alınan fonların değerlendirilmesini, görülme sıklığını ve toplanmasını sağlamak,

Kapıdaki kişi, mal ve araçların kontrolü ve kontrolü,

Tarifeler hakkında istatistiksel bilgi toplama,

Gümrük kontrolüne tabi malların ithalatı, ihracatı, nakliyesi, depo işletimi için Kore'ye giren ve çıkan araçların işletilmesi,

Göçmenlik prosedürüne göre malların standarda göre gümrüklerle uygunluğunu teyit etmek için,

Gümrük kanunlarına göre tasfiye edilen malları tanımlamak ve tasfiye etmek,

İşletme müdürünü bilgilendirmek,

Gümrük vergileri ile serbest depo ve gümrük kapıları, hava ve limanlarda, çeşitli depoların ve iç depoların ve gümrük bölgelerinin ve gümrük bölgelerinin kontrolü altında gümrük koruma ve kaçakçılığın önlenmesi, izlenmesi, araştırılması ve soruşturulması,

Ya da ürün, 4458 Gümrük Kanunu 5607 Kaçakçılıkla Mücadele Yasasını, Türkiye Cumhuriyeti'ni ve tüm tarafların gümrük bölgesini kabul etti ve bu yasa, yasalara ve düzenlemelere uyma yükümlülüğü hakkındaki düzenlemeye dayanarak kabul edildi. Bu yükümlülük denetime tabidir ve bu kanunda öngörülen hükümler ile diğer yasa, yönetmelik ve tüzükler uyarınca diğer kanunlar, hesaplar, ücretler ve ücretler adına veya adına uygulanabilir. Kanun, tüzük ve yönetmelikleri uygulamak için gerekli tüm prosedür ve prosedürleri karşıladığından, alışılmış faaliyetlerimizi ve bunları bu yönde uygulamak için gereken konuları koordine eder ve düzenler.

Giriş gümrük idaresi: Türkiye'de gümrük malları yapılacaktır. Hedeflerin risk analizi için giriş kontrol ve sevkiyat işlemleri.

İthalat tarife yönetimi: Risk analizi yönetimi, gümrük onay işlemleri ve kullanımını ifade eder.

İhracat gümrük idaresi: Gümrük onay işlemleri ve kullanımı yazarak sürecin uygulanmasına ilişkin gümrük makamları, Türkiye'yi risk analizini kontrol altına almak üzere eşyalarla terk etmektedir.

Gümrük çıkış yönetimi: Malların tamamlanması için kontrol ve çıktı, Türkiye'den ayrılmadan gümrük teslim süreci, risk analizine dayalı gümrükler için denetim gerekmektedir.

Kişi: Hukuki niteliği olmayan ancak yasalar uyarınca yasal tasarruf yapmaya yetkili gerçek ve yasal ortaklıkları ifade eder.

Türkiye gümrük bölgesi sakinleri: Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesi, Türkiye gümrük bölgesi kararlarında kayıtlı ofisleri bulunan bir iş merkezi veya şube bağlı kuruluşunun tüm gerçek veya tüzel kişiliği, tüm gerçek kişilerle.

Karar: Bağlayıcı tarifeler, gümrük idaresinin gümrük yasalarına ilişkin olarak belirli bir konuda bir veya daha fazla kişi için yasal sonuçları olacak gümrük idaresinin idari tasarruflarıdır. İdari bir karar olarak, temyiz başvurusunu reddederseniz, temyiz ve yargı işlemleri uygulanır.

Bulunan maddelerin serbest dolaşımı: Gümrük Kanunu Türkiye'nin ekonomik değerinin tespiti için uygulanmayı bırakan bir sistem ve sistem olan sigara içilmeyen Türkiye dışındaki ülkeler veya bölgelerden gelen ithalat veya ürün hedeflerinden türetilen davaları içermektedir. Ürünün gümrük bölgesine göre elde edilen ürünlerin üretim yöntemleri, öznen, ayrı ayrı veya serbest dolaşım için belirlenen ürünlerle veya Türkiye dışındaki ülkelere veya öznen elde edilir veya elde edilir. Nitekim Türkiye'den ayrılan ürünlerin serbest dolaşım ürünleri dışında malların yokluğundan ürünlerin serbest dolaşımı ve nakliye hükümleri.

Gümrük durumu: serbest dolaşım ürün veya mal şeklinde serbest dolaşım ürünleri, Türkiye'de serbest dolaşımda yer alan terimler anlamına gelir.

Gümrük vergisi: Gümrük yasalarına uygun olarak mallara uygulanan herhangi bir ithalat veya ihracat vergisi.

Gümrük vergisi: Gümrük vergilerini ödemekle yükümlüdür.

İthalat vergisi: İthalat mallar için ödenecek gümrük vergileri, ithalata eşdeğer vergiler, mali yükler, ithalat vergileri ve tarımsal ürünlerin işlenmesiyle elde edilen ürünlere uygulanan düzenlemeler üzerindeki diğer mali yükler.

İhracat vergileri: zirai ürünlerin işlenmesinden elde edilen ürünler için geçerli olan düzenlemelere uygun olarak ihracat üzerindeki gümrük vergileri, eşit etkili vergiler, mali yükler ve vergiler ve ihracata uygulanan diğer mali yükler.

Görev: Gümrük vergileri yasal yükümlülüklerden sorumludur.

Gümrük denetimi: Gümrüklere tabi mallar için geçerli olan gümrük yasalarına ve düzenlemelerine uymak için Kore Gümrük Hizmetleri tarafından yürütülen çalışma.

Gümrük kontrolü: Diğer ülkelere ve Türkiye'ye teslimat için ürün tanıtımı, diğer düzenlemelerde olmayan ürünlerin durumunu doğru bir şekilde uygulamak için serbest tirajlı olarak düzenlemek için nihai kullanım ve gümrük mevzuatını sağlamak üzere gümrük idareleri tarafından gerçekleştirilen fesihler, nakliye ve geçişler; Malların denetimi, verilerin raporlanması ve elektronik belge veya belgelerin varlığının ve gerçekliğinin doğrulanması, hesapların ve diğer kurumsal kayıtların incelenmesi, nakliye araçlarının kontrolü, bagajla veya bagajla taşınan malların yönetimi, resmi soruşturmalar ve diğerleri benzer bir uygulamayı ima eder.

Gümrük onayının işlenmesi veya malların kullanımı konusu olarak: Depolama, gümrük rejiminde kullanılacak serbest bölgeye giriş, Türkiye'de Sudan'ı terk eden gümrüklerin imhası dışında ihracat yapmaktadır.

Gümrük sistemi: Gümrük kanunu kapsamında, serbest dolaşım sistemi, taşıma sistemi, iç işleme sistemi, gümrük depo sistemi, geçici ithalat sistemi, gümrük kontrol sistemi, dış işleme sistemi ve ihracat sistemini ifade eder.

Gümrük beyannamesi: Alıcının veya yükümlü olan tarafın malları gümrük sistemine prosedür ve ilkelere uygun olarak uygulamasını talep eder.

Beyan sahibi: Gümrük veya kendisi adına beyanda bulunan kişi.

Malların gümrüklere sunulması: Bu, gümrük tarafından belirlenen veya gümrük tarafından uygun görülen ilkelere göre gümrüklere bildirilir.

Malların teslimi: Gümrük idaresi, gümrük idaresi tarafından gümrük idaresi uyarınca kişiye teslim edilen mallardır.

Devlet yararlanıcısı: Adına gümrük beyannamesi veren veya gümrük beyannamesi hesabına aktarılan veya gümrük rejimi hakları ve yükümlülükleri aktarılan kişi.

Ana sorumluluk: Toplu taşıma sistemine göre nitelikli.

İzin sahibi: Gümrük makamları tarafından yetkilendirilmiş kişi.

Elleçleme: gerekli kaliteyi değiştirmeden, büyük konteynerlerden küçük konteynerlere taşınma, yenileme veya onarım, havalandırma, kaldırma, karıştırma ve benzer

işlemleri yapmadan, malların gümrük gözetiminde istiflenmesi veya taşınması sürecini ifade eder.

Mallar: Mallar, gümrük yasalarına göre ürün, ürün veya değer olarak ifade edilir. Türk adli Kanunu kapsamındaki mallar yasası hükümlerine göre, maddi varlıkların mülkiyeti kapsamında işler sınırlıdır, egemenlik kurar, ekonomik değeri vardır, insanlık dışı nesneler olarak tanımlanır ve maddi varlığı olmayan nesneler istisna olarak kabul edilebilir (Ertaş, Şeref, 2005: 54). Hak talep edebilmek için, ürünü Gümrük ve Mülkiyet Kanunu hükümlerine uygun olarak tanımlamanız gerekir. Buna göre, bir mal kişisel olmayan bir madde, ürün veya değer olarak tanımlanabilir, kısıtlanabilir, sahibi olabilir, yönetebilir ve ekonomik değeri vardır.

Risk: Türkiye ve diğer ülkelerdeki eşyaların girişini, çıktısını, transferini, nakliyesini ve ayrıca son kullanım mallarının serbest dolaşımını içermez; ulusal veya uluslararası önlemlerin doğru uygulanmasını önlemek, riskli finansal çıkarlar, güvenlik ve emniyet, kamu güvenliği, sağlık, çevre ve tüketicilere tehdit olarak kabul edilen olayların olasılığı.

Risk yönetimi: Yerli ve yabancı kaynaklara veya stratejilere, risk analizine, eylemin uygulanmasına, riskin tanımlanmasına ve riskin azaltılması için gerekli eylemlerin uygulanmasına göre bilgi toplayarak işlem izleme sürecini ifade eder.

Gümrük değeri: Uluslararası değerlendirme sözleşmeleri ile belirlenir. CIF değeri ve vergisinin toplamını ve FOB değeri ile verginin toplamını temsil eder.

ATA karnesi: ATA Karnesi ve geçici ithalat sözleşmeleri kapsamında düzenlenen belgeler.

Bilgisayar sistemi: Gümrük işlemlerinin yapıldığı entegre bir bilgisayar sistemi.

Dökme mallar; Borular, levhalar, domuzlar, rulolar, bobinler, plakalar, kütük tokalar ve profiller (örneğin mineral cevherleri, hurda metal, mineraller, kömür, hayvanlar, tahıllar, kağıt hamuru, çimento, pomza, suni gübreler, vb.) Ambalaj veya ambalaj ürünleri olarak kabul edilir. Araçların veya tesislerin yüklenmesi veya boşaltılmasını gerektiren gaz ve katı sıvı maddeleri temsil eder.

Elektronik veri değişimi: Elektronik verilerin bir bilgisayar sistemi ile başka bir bilgisayar sistemi arasında iletilmesi.

Gecikmeli kontrol: Risk standartlarının kontrolü veya denetimi olmaksızın gönderilen malların tesliminden sonra, ticari belgeler ve veriler gümrük beyannameleri ile denetlenir ve atölyelerde, özel depolarda ve benzeri yerlerde denetimler yapılır.

Grup İhracatı: Aynı gruptaki bir dış ticaret şirketi, aynı gruptaki firmalarla yönetim ve denetim açısından şirket ilişkileri ihraç etmektedir.

Grup üreticileri: Aynı gruba ait üretici şirketleri, yönetim ve denetim, sermaye açısından orta veya ağırlıksız şirket ilişkilerine sahiptir.

Grup İthalatçısı: Bu gruba ait bir dış ticaret veya pazarlama şirketini ifade eder, aynı gruba ait üretici firmaların ithalat işlemlerini yapar, sermaye ve yönetim açısından aracı veya ilginç olmayan şirket ilişkilerine sahiptir.

CPD (Gümrük Transit Puan Kartı): Bu, kara aracı için garanti belgesi tarafından sağlanan garanti belgesidir.

Gümrük işlemleri: Vergi ödeme, kaldırma, tahviller, gümrükleme, imha ve el koyma.

Gümrüklü alan: Gümrük makamlarının yetkisi ve sorumluluğu altındadır.

Yönetim amiri: İşlemlerin yapıldığı üst amiri.

İhracata Bağlı Önlemlerden Yararlanan Eşya, Ürün: İhraç edildiğinde geri ödeme veya ekonomik fayda sağlayan ürünler.

İhracata bağlı önlemlerden yararlanan tarım ürünü: Bunlar, işlemden önce ihraç edilmedikçe ihracattan önce eşit ödemeleri geri ödeyen tarım ürünleridir.

Kanun: Devlet Gümrük Kanunu 4458.

Risk analizi: Bilgi, riskin sıklığını ve sonuçlarını belirlemek için sistematik olarak kullanılır.

Ticaret politikası önlemleri: İthalat ve ihracat için koruma önlemleri, kısıtlamalar, ithalat ve ihracat yasakları gibi belirlenen tarife dışı önlemler.

Veya Türkiye'nin gümrük bölgesinin gümrük bölgesi: Türkiye'nin bölgesi, karasuları, evsel sular, hava sahası.

Veri işleme teknolojisi: Elektronik imza kanunu kapsamında elektronik imzalar içeren veri değişim mesajları yönetim ile değiştirilir ve işlem için gerekli bilgiler yönetim bilgisayar sistemine girilir.

Yolcular: yetkililer, ticaret, eğitim, ziyaretler, tedavi, turizm veya konaklama bu ülkede yabancı bir ülkede, Türkiye'den Türkiye, ülkeden dönen bir ülke diplomatik amaçlarla, Türkiye'den Türkiye, Türkiye'den yabancı, amaçladıkları yabancı ve ne kadar yabancı Ülkeye gitmek isteyen Türk ve yabancılar.

2.2. Gümrük İşlemlerin Temsil ve Yetkilendirilmiş Yükümlü

Temsil yetkisi ile gümrük vergisi yükümlülüğü doğuracak gümrük beyannamesi verme ve diğer gümrük işlemlerinin idareye karşı yerine getirilmesi, mümkün hâle gelir. Bütün kişiler, gümrük mevzuatı ile öngörülen tasarrufları ve işlemleri gerçekleştirmek üzere gümrük idarelerindeki işleri için bir temsilci tayin edebilirler (Oğuzman, Öz, 2012: 164).

2.2.1. Temsil Kavramı

Bir kişinin bir temsilci adına hareket etme yetkisine temsilci denir ve temsilci temsilciyi temsil eder (Oğuzman, Öz, 2012: 164). Lisansı olan herkes temsili yetkiler verme hakkına sahiptir (Reisoğlu, 2012: 150). Yasa uyarınca, verilen yetkiye sahip bir kişinin başka bir kişi adına yasal işlem yapması mümkündür. Temsilciler tarafından yapılan işlemler acenteler lehine verilen kararları temsil eder (Kılıçoğlu, 2005: 154).

Temsili bir ilişki ile temsil edilen bir kişi, acente tarafından imzalanan bir sözleşme uyarınca kendisine ödenen borcu yerine getirmek zorundadır (Akyol, 2007: 153).

İfade; Kullanılan iznin içeriği, cümlelerin nasıl yazılacağı ve iznin kaynağı farklılık gösterebilir. Bu nedenle, ifadeler doğrudan veya dolaylı ve yasal ve gönüllü olarak türlere ayrılır. Doğrudan temsil, temsilci tarafından yürütülen yasal işlemlerin, temsilci adına başka bir işlem yapılmadan gerçekleştirilmesidir. Ekspresyon terimi ayrıca doğrudan ekspresyonda da ifade edilir (Nomer, 2012: 94).

Dolaylı olarak ifade edilirse, var olması için yasal işlem gereklidir. Başka bir deyişle, destek teknisyeni destek teknisyeni adına yasal işlem yapar ve alınan eylemin destekleyici bir adı olması için harekete geçmesidir. Temsilciler ve acenteler arasındaki bu ikinci yasal süreç, temsilcinin konusu olan işlemi temsilcinin adına aktarmaktır. Yasal işlemin temsilcinin adını etkilemesi buna bağlıdır. Yasal ifade, temsilcinin işlemi, yasalar gereği temsilci adına gerçekleştirebileceğidir. Etkileyici ilişkinin gerçekleşmesi için herhangi bir sözleşme yapılması gerekmez. Temsilci işlemi acentenin adına kanunla belirlenen acentenin yetkisiyle yürütür. Gönüllü ifade, acentenin adına yasal işlem yapması için sözleşmeler yoluyla başkalarına verilen güçtür (Kılıçoğlu, 2005: 156-157). Temsili sürecin etkinliği, sorumlu kişi ile sorumlu kişi arasındaki sözleşmeye bağlıdır. Yetkisiz temsil, hareket etme yetkisi olmayan veya ajansın kapsamı dışında olan başka bir kişi adına yasal işlem yaptığınız zamandır.

2.2.1.1. Yetkisiz Temsil

Temsil yetkilerinin kapsamının ötesinde, sınırlı temsil ilişkilerinin sınırlarının ötesine geçer, yetkisiz temsil hükümleri sınırların ötesinde uygulanır (İnceoğlu, 2009: 198).

Yasal veya gönüllü olarak sunulan bir ifade ilişkisinin varlığı, ifade sürecinin etkili olması için gereklidir. Yetkili olmayan bir vekil olması durumunda, temsilcinin temsilcisi vekil işleminin yasal olarak geçerli olduğunu doğrular. Diğer taraftan üçüncü kişi her zaman işleme dahil olmaktadır (Kılıçoğlu, 2005: 154).

2.2.1.2. Gümrük Kanunu'nda Temsil Yetkisi

Gümrük Kanunu'nun 5. Maddesi, Gümrük Kanunu ile ilgili tasarruf ve işlemlerle ilgili olarak bir gümrük memuru atama hakkına sahip olduğunu belirtmektedir. Türk halkının yapması gereken temsilciler, doğrudan veya dolaylı olarak ifade edilebilecek aynı belge hakları hükümlerine göre alınır. Bu nedenle, temsilci doğrudan temsilci hükümler durumunda diğer kişilerin gümrük işlemleri yapabilir. Dolaylı bir temsilci söz konusu olduğunda, temsilci başka bir kişinin hesabı adına hareket etmektedir. Temsilci, temsilci gereklilikleri adına temsil ettiği kişi adına temsil türünü temsil eder ve hükümete bir yetki belgesi verir ve bu yükümlülükleri yerine getirmeyen bir kişi kendi adına hesabında hareket ettiği kabul edilir. Yine, bir temsilci adına hareket etme yetkisine sahip olmayan, ancak bir başkasının hesabıyla işlem yaptıklarını beyan edenler, kendi adına hareket eden borçlar ve yükümlülüklerden şahsen sorumludurlar (GK m.5).

2.2.2. Yetkilendirilmiş Yükümlü

Akredite edilmiş zorunlu bir taraf, gümrük esasına göre güvene dayalı işlem yapma hakkına sahip, kolaylık sağlayan ve bu konuda yetkilendirilmiş kişidir. Türkiye'nin ekonomik performansı, insanlara Müsteşarlık (GK M.5 / 1) tarafından yetkilendirilen sorumlu kalma hakkını da vermektedir. Onaylanan sorumlulukların durumuna ilişkin usul ve esaslar yönetmelikle düzenlenir. Uluslararası büro tarafından onaylanan sorumluluk durumunu tanımak; Gümrük Kanunu'nun 4. maddesinin sorumluluklarını ciddi şekilde ihlal etmeden, gümrük kontrolünü düzgün bir şekilde yürütmek için kayıtları tutabilme ve gerektiğinde finansal yeterliliği gösteren güvenlik standartları uygun şekilde keşfedilmelidir (GK m.5 / 2).

2.3. Bilgi Edinme

Herkes, gümrük yasalarının uygulanması hakkında bilgi isteme hakkına sahiptir (GK Madde 8/1). Kanun metninde, bu haktan faydalanmak için herhangi bir menfaat koşulu izlenmemiştir ve gerçek ve hukuki niteliği olan herkesin, “kişi” ifadesini kullanarak bu haktan yararlanabilmesi amaçlanmıştır.

Gümrük yetkilileri tarafından sağlanan bilgiler için herhangi bir ücret alınmamaktadır. Ancak, talep edilen bilgiler kapsamında kimyasal analiz, uzmanlık ve talep sahibine geri dönüş maliyeti, bilgi isteyen kişi tarafından karşılanmaktadır (GK madde 8/2). Bilgi edinme hakkını etkin bir şekilde kullanmak için, yasa koyucular bu hakkı ancak talep edilen bilgiler bir ücret gerektiriyorsa kullanabilirler.

Gümrük Kanunu'nun 9. Maddesinde belirtilen talep üzerine, bağlayıcı gümrük ve menşe bilgisi Sekreterlik veya yetkili makam tarafından sağlanabilir. Uluslararası büro veya gümrük makamları tarafından sağlanan bağlayıcı vergiler, bağlayıcı menşe bilgisi ve idare, gümrük yeri veya nihai malların hak sahibine malların bulunduğu tarihten sonra tespit edilmesi için geçerlidir. Bağlama tarifeleri veya kökenleri hakkında bilgi isteyen herkes, ilişkilendirmenin bağlayıcı tarife bilgilerinde sağlanan bilgilerde beyan edilen ve tanımlanan öğelerle uyumlu olduğunu kanıtlamalıdır.

Aynı çalışma kapsamında, bağlayıcı bağlanma, geçerlilik ve bağlayıcı bağlanma ve bağlanma orijini bilgilerinin etkili kaybı koşulları düzeltilmiştir. Buna göre; Bağlayıcı tarife bilgisi verilmiş tarihinden itibaren altı yıl geçerlidir. Bağlayıcı kaynak, düzenlendiği tarihten itibaren üç yıl geçerlidir. Sağlanan bağlayıcı bilgiler, talebi yapan kişi tarafından sağlanan yanlış veya eksik bilgilere göre iptal edilecektir. Tarife bilgi bağlama; Tarife aralıklarında ve tarifelerde yapılan değişikliklere ilişkin bilgiler, bu hükümlere, uyumsuzluklara ve Dünya Gümrük Örgütü tarafından belirlenen kurallara uymaz, gümrük yerleri ile ilgili kararlardaki değişikliklere ve bağlayıcı tarifeler hakkındaki bilgilere uyması bağlayıcıyı bilgilendirmek için iptal edildi veya değişiklikleri tebliğ edilir ve geçerliliği kalmaz.

Türk tarife oranı tablosunda değişiklik yapılması halinde, söz konusu tarife bilgilerinin geçerliliğinin kaybedilmesi, bilgi değişikliğindeki kurallara uymuyorsa ve gümrükte herhangi bir değişiklik yoksa gümrük kararlarında bu tarife bilgilerinin yayınlanmasına bağlı olacaktır. Kayıp tarihi, değişikliğin resmi yayında yayınlandığı tarih olarak kabul edilir (GK Madde 9/4).

Konektör başlangıç bilgisi; Menşei ülke veya uluslararası anlaşmalara uygun olarak yasalarda değişiklik yapılması; Menşe ülke ile ilgili bilgiler, değişikliğin neden olduğu

kurallara uymuyorsa ve menşe kurallarındaki değişikliklere ve Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) koşulları altındaki kurallara ve kararlara uymuyorsa, bu bilgiler ilgili kişiye bildirilecektir.

Bir kez daha, yasa menşe yasalarına veya uluslararası anlaşmalara uygun olarak değişirse ve bu bilgiler değişiklik tarafından belirtilen kurallara ve menşe ülke hakkındaki bilgilere, menşe sözleşmesinde yapılan değişiklikler ve menşe sözleşmesinin uyması gereken kararlara uymazsa eğer, bu değişikliklerin geçerliliğini yitirmek için resmi gazetede yayınlanması gerekir ve kaynak bilgilerindeki değişiklik tarihi, bu değişikliklerin resmi yayında yayınlandığı tarih olarak kabul edilir (GK Madde 9/6).

Bazı durumlarda, bağlayıcı tarife veya menşe bilgisi geçerli olmasa bile geçerlilik devam edebilir. Buna göre; Bağlayıcı bilgilere tabi olarak, hak sahipleri, ögenin ilgili ögeyi satın alırken veya satarken bağlayıcı bir sözleşmesi varsa, düzenleme veya bildirim tarihinden itibaren altı ay boyunca sona eren gümrük veya menşe bilgilerini kullanabilir. İthalat ve ihracat vergileri söz konusu olduğunda, gümrük vergileri ve menşe bilgilerinin bağlayıcılığı ile ilgili istisnai durum, tarımsal vergiler ve mallar için gümrük beyannamelerinin kaydedilmesine göre, ithalat ve ihracat için yapılan tüm ödemelerin ihracat vergisi beyannameleriyle hesaplanmasında belirlenir. Gümrükleme prosedürleri sırasında ithalat, ihracat veya ön onay sertifikalarında kullanılabilir (GK Madde 9).

2.4. Eşyanın Menşei ve Gümrük Kıymeti

Bir eşyanın menşeri, eşyanın ekonomik olarak ait olduğu ülke olarak tanımlanabilir. Gümrük Kanunu'na göre, menşe kuralları malların tercih edilmeyen kökenleri ile tercih edilen kökenleri arasında ayırım yapmaktadır. Tamamen bir ülke içinde satın alınan veya üretilen malların o ülkede üretildiği kabul edilmektedir (Madde 18/1 GK). Ürün doğrudan ürünün menşesinin belirlenmesi ve gümrük vergilerinin belirlenmesi ile ilgili olduğundan, yasa ve yönetmeliklerin hükümleri ayrıntılı olarak açıklanmıştır. Gümrük kanununda bir ülkede malların menşe ülkesinin belirlenmesinin temeli hesaplama yoluyla açıklığa kavuşturulmuştur.

Buna göre; Ülkede üretilen madencilik ürünleri, ülkede toplanan bitkisel ürünler, ülkede üretilen ve yetiştirilen canlı hayvanlar, ülkede yetiştirilen canlı hayvanlardan elde edilen ürünler, ülkede tutulan av ve avcılık ürünleri, ülkede kayıtlı veya tescilli Araç, ulusal bayrağı taşıyan bir araç. Diğer ülkelerden gelen deniz suyu dışındaki deniz ürünleri, ülkenin ulusal bayrağı olan deniz ürünleri ve deniz ürünlerinden elde edilen ürünler, o ülkedeki kara suları hariç veya o ülkede kayıtlı veya o ülkedeki sular hariç, toprağının alttan kullanma

hakkına sahip ülkelerden, münhasıran üretim sürecinden elde edilen atıklar ve kalıntılar veya üretimin tüm aşamalarında sadece o ülkede toplanan kalıntıları kullanarak hammadde elde etme ürünleri, elde edilen ürünlerden ve bunların türevlerinden elde edilen kalemlerin ülkede üretildiği kabul edilmektedir (GK md.18 / 2).

Birçok ülkede üretilen ürünlerin menşeinin nasıl belirleneceği sorusu 19. Gümrük Kanunu ile düzenlenir ve "ürünün ekonomik olarak gerekli son gerekli işgücü veya süreci", bir ürünün menşeinin belirlenmesinde ana kriter olarak kabul edilir. Yukarıda bahsi geçen düzenlemelerde, eğer üretim birden fazla ülkede gerçekleşirse, ürünün menşesine, o ülkede yeni bir ürünün üretilip üretilmediğine veya kritik üretim aşamasına ve o ülkede ekonomik olarak gerekli olan son gerekli eylem ve önlemlere göre belirlenmesi gerektiği öngörülmektedir.

Türkiye belirli bir malın ülkesi tarafından, gerçek amaç, işgücü veya ticari eşyaları (GK M.20) içeren veya bir tarafından üretilenleri aşan bu inanç yönleri için tespit edilen düzenlemelerin kapsadığı kökenleri dahil etmektir. Bu hüküm ürünün menşe ülkesinde saptırma yapılmamasının önlenmesi için düzenlenmiştir.

2.5. Genel Gümrük İşlemleri

Türkiye, topraklarına, karasularına, yerel ve hava sahası cumhuriyetlerine, gümrük yönetmeliklerine uygun olarak uygulanan tüm gümrük prosedürleri dahil olmak üzere, araçları ve malları ve gümrük yetkilileri de dahil olmak üzere gümrük bölgelerine girmiştir. Türkiye'nin gümrük bölgesinde, tüm mallar, belirli koşullar altında, tesisin niteliğini, kaynağını ve miktarını hesaba katmalı veya gümrük onayı ile her ülke çalışmalı veya kullanılmamalıdır. Bunun istisnaları, kamu ahlaki ve kamu düzeni koşullarının ulusal hazinelerinin korunması, güvenlik, insan-bitki sağlığı ve can koruma, sanat, tarih, arkeoloji ve fikri mülkiyet koruması temelinde Bakanlar Kurulu tarafından getirilen kısıtlamalardır. İsim ve sembol içeren ürünlerin, ithal edildikleri ülke dışındaki ülkelere geldiği izlenimi taşıyan ürünleri ithal etmesine izin verilmez. Gümrüklerin Türk trafik koşulları, depoları veya Müsteşarlığı gibi belirlenmiş eşyaların eklenmesine izin verebilirsiniz. Türkiye'ye ithal edilen her ürün için bir gümrük beyannamesi sunulmaktadır. Özet beyandaki bilgiler gümrük idareleri tarafından incelenmekte ve kalemin risk analizi yapılmaktadır. Muayene sonucunda herhangi bir sorun yoksa mallar gümrükleme prosedürlerine ve kullanımına tabidir. Malların gümrükleme işlemlerine uygulanması, zorunlu gümrük beyannamesinin gereklerine göre

oluşturulur. Gümrük beyanları, bilgisayar veri işleme teknolojisi ile veya malların gümrük sistemine uygulanması arzusunun ifade ederek yazılı olarak yapılabilir (Madde 59/1).

2.6. Özet Beyan

Türkiye'ye ithal edilen her bir ürün için, gümrük idarelerine bir özet beyan verilmelidir. Gümrük Kanunu'nun 60. Maddesinde bu belirtilmiştir. Ürün Türkiye'ye getirilmeden önce bir özet beyan verilmelidir. Türkiye'nin karasuları, hava sahasında gümrük bölgelerinde araç durdurdu, nakliye ürünleri hariç, Türkiye gümrük alanına getirilen tüm ürünler için açıkladı (M.35 GK / A-1). Taşıt sistemi kuralları, aracı durdurmadan geçen mallar için geçerlidir. Özet beyanlar, ev eşyaları veya Türk ürünleri getirilmesi, Türk ayısının sorumluluğunu alarak verilir. Ayrıca, kendileriyle ilgilenen, malları idareye sunabilen veya malların idareye sunulmasını sağlayanların veya herkesin temsilcilerinin bir özet beyanı yapmak da mümkündür (GK madde 35 / B-4). -5). Kombine taşıma sisteminde, özet beyanın sorumluluğu taşıma aracının operatörüne aittir (GYön m.65 / 1). Deniz veya hava taşımacılığında, bir aracın veya sözleşmenin ortak statüsü, özet bir beyan verme sözü ile birlikte taşıma belgesinin (GYön m.66 / 1) yayıncısının sorumluluğundadır.

Özet beyanlar veri işleme teknikleri ile yapılır. Özet rapor yalnızca gümrük bilgisayar sistemi çalışmıyorsa yazılı olarak mevcuttur. Özet raporlama için, Gümrük Yönetmeliğinde "Ek 10" olarak belirtilen formun doldurulması gerekmektedir (GYön m.63).

Gümrük bilgilerinin elektronik olarak hızlı bir şekilde iletilmesi veya bunlara erişilebilmesi durumunda, gümrük idaresine giriş gümrük idaresi dışında bir özet beyan verilebilir (GK madde 35 / A-2). Bildirimler, sadece özet beyan için gerekli olan bilgilerin elektronik olarak mevcut olması halinde özet beyan yerine kullanılabilir (GK m.35 / A-2). Diğer bir deyişle, zorunlu bir kişi yalnızca bildirim yoluyla oturum açmak istiyorsa, özet beyanda yer alması gereken bilgilerin elektronik olarak mevcut olması gerekir.

Bir özet rapor göndermezseniz, Gümrük Düzenlemelerinin 60. Maddesinde belirtilmiştir. Buna göre; Elektrik enerjisi, boru hattı ürünleri, elektronik medya, yazışmalar, kartpostallar ve basılı yayınlar, uluslararası posta sözleşmeleri ile gönderilen mallar (karayolu, demiryolu, havayolu, konteyner ile hava yolu ve konteynere özel taşıma sözleşmeleri hariç). 175, 176 ve 177. Maddelere göre, mal ve yolcu mallarının gümrük beyannamesi (yolcu mallarının geçici olarak depolanması, özet beyanlar, gümrük beyannameleri, kara, demiryolu, havayolu, paletle taşınan mallar, konteynirler ve nakliye sözleşmeleri hariç) Yönetmelikler 169, 170, 171 uyarınca Londra'da Kuzey Atlantik

Antlaşması tarafları arasında 19/06/1951 tarihinde imzalanan sözleşme ile belirlendiği üzere ATA Karnesi, ATA Karnesi Form 302 maddesi sağlanmalıdır. 18 Nisan 1961 4 Aralık 1963'te imzalanan Viyana Sözleşmesi veya 12 Aralık 1969'da imzalanan New York Sözleşmesi kapsamında muaftır. Yönetmeliklere göre fotoğraflanan sondaj platformları için Türk halkı da Gümrük Yönetmeliği'nin 61. maddesine tabidir. Joe Türkiye'nin ithal edilen ürünlerin özet beyanını vermek zorunda değildir.

Türkiye'ye mallar için malların bir özetini gümrük bölgesine bildirme zamanı vermek, kargo taşımacılığının şekline ve niteliğine bağlıdır. Bu süre, Gümrük Yönetmeliğinin 68. Maddesinde belirtilmiştir. Buna göre; Deniz taşımacılığında özet bir beyan; Dökme ve paketlenmiş mallar için Türkiye'ye varış limanına gönderilmeden en az dört saat önce gümrük idarelerine ürün hareketleri, biniş limanından mallardan önce en az yirmi dört saat konteyner taşımacılığı yapılmalıdır.

Hava taşımacılığında özet beyan süresi iki şekilde belirlenir: kısa mesafeli uçuşlar ve uzun mesafeli uçuşlar. Son uçuş uçuş hareketi Türkiye'de ilk kez havalimanından havalimanları arasında 4 saatlik bir konuma kısa bir uçuş vardır. Kısa mesafeli olarak kabul edilmeyen uçuşlar uzun mesafelidir. Bu nedenle, hava taşımacılığı hakkında özet bir beyan; Uzun mesafeli uçuşlarda, en azından kısa mesafeli uçuşun havacılık uçağı durumunda, Türkiye'ye ulaşmadan dört saat önce havaalanı bir yönetim anı olarak düşünülmelidir. Demiryolundaki gümrük idaresine gelmeden 2 saat önce bir özet rapor sunulmalıdır.

Karayolu taşımacılığı için, bir özet rapor sunma süresi gümrük idaresine varıştan 1 saat önce olmalıdır. Bu mümkün değilse, araca girdikten sonra bir saat içinde sağlanmalıdır. Özet beyan hükümleri ile belirlenen süre istisnai hallerde geçerli değildir. Bu istisnayı düzenleyen hükümler, zorunlu kurallar kapsamında performansın gerçekleştirilmesini engelleyen bir durum uygulamaktır. Buna göre; Gümrük Yönetmeliği'nin 69. Maddesine göre, uluslararası kontrol ile güvenlik kontrolü uluslararası sözleşmelerle tanınırsa, deniz taşımacılığı ve kara taşımacılığı için, uluslararası taşımacılık ve kara taşımacılığında belirtilen süreler içinde deniz taşımacılığı ve kara taşımacılığı için belirtilen süreler içinde gerçekleştirilecektir. Bununla ilgili özet bir rapor sunmak için gereken süre, öngörülemez durumlarda geçerli değildir. Mücbir sebep, Vergi Kanunu'nun 13. maddesinde belirtilmiştir. Buna göre; Ciddi kazalar, ciddi hastalıklar ve gözaltı, eylemin gerçekleştirilmesini engelliyor. Yangın, deprem ve sel gibi felaketler; İnsan iradesi dışında kompulsif ayırım gözetmeyen vakalar; Örneğin, kitap ve belgelerin, sahibinin istekleri dışındaki nedenlerle sahibinden çıkarılmış olması. Vergi Usul Kanunu'nda belirtilen mücbir sebepler Gümrük

Kanununda belirtilmez, bu nedenle gümrük prosedürlerine göre uygulanabilir. Gümrük yasası uyarınca, özet rapor hazırlama yetkisine sahip bir kişinin talebi üzerine, özet rapor hazırladıktan sonra bilgileri değiştirme hakkınız olabilir. Bununla birlikte, özet beyandaki bilgileri değiştirirken istisnalar vardır. Gümrük beyanları, tescil edilene kadar özet durumunda kalır (GK madde 35 / C-1). Diğer bir deyişle, gümrük işlemleri tarafından Gümrük Hizmetleri tarafından gerekli prosedürler yoluyla düzenlenen özet bir rapor çıkarılırsa, gümrük vergilerinin ve diğer işlemlerin uygulanacağı deklarasyonun durumu elde edilir.

Beyannamenin kaydedilmesi, gümrük cezalarının ve yasalara uyumun değerlendirilmesi açısından önemlidir. Teftiş ve rapor arasındaki farkın ceza veya tahakkukun değerlendirmesi, kayıtlı rapor dikkate alınarak yapılır. Kayıttan önce ve değişiklikten önce beyanda değişiklikler yapılırsa para cezaları veya tahakkuklar yapılamaz.

Giriş gümrük idaresi, gümrük beyannamesi verilen malların özet raporundan feragat edebilir. Özet beyandan vazgeçmek için, zorunlu taraf, malların kalitesine ve nakliye yöntemine bağlı olarak, Gümrük Yönetmeliğinin 68. Maddesi uyarınca belirlenen özet beyan süresi içinde bir gümrük beyannamesi sunmalıdır. Gümrük beyannamesi, bu durumda özet raporu tamamlamak için gereken asgari bilgileri de içermelidir (GK madde 35 / C-1). Minimum unsuru içermeyen özet beyanlar gümrük tarafından kaydedilemez ve beyan durumu alınamaz.

2.7. Sözlü Beyan

Sözlü beyan, malların serbest dağıtımı, ihracatı veya geçici ithalatı için gümrük idaresinin sahibinin veya acentesinin bildirisidir. Sözlü raporlama, sözlü raporlama formu doldurularak yapılır. Bir temsilci aracılığıyla sözlü rapor yapılırsa, raporun doğruluğu konusunda tereddüt ediyorsanız gümrük idareleri yazılı rapor isteme hakkına sahiptir (GYön m.173 / 1).

Sözlü bildiri formu, sözlü bildiri gerektiren öğeler için kullanılır. Sözlü beyan formu, Gümrük Yönetmeliğinin ek 22'sinde yer almaktadır. Ücretsiz dağıtım için sözlü beyanlara tabi mallar, gerçekte ticari değilse, Gümrük Yönetmeliği 169'da belirtilmiştir. Buna göre; ticari değeri olmayan ancak vergilendirilebilir mallara tabi olan yolcular, gümrüksüz, kişisel eşyalar ve mallar, Gümrük Kanunu'nun 167. maddesinde belirtilmiştir. 150 Euro'yu aşmayan mallar, 430 Euro'yu aşmayan gerçek kişilerden mallar, hediyeler, onurlar, uluslararası ilişkilerden alınan hediyeler, turizm reklam malzemeleri, çekmeceler, dekoratif cenaze kül

bardakları, cenaze malzemeleri, reklam belgeleri, reklam malzemeleri, adil ürünlerdir. Türkiye'de düzenlenen yarışmalarda kullanılan ve kamuya ait mülklerin yerel koşullarını, resmi ve özel kurumların ticari ve ticari olmayan belgelerini ve vergilendirilebilir. Ürünleri aşmayan koşulları getirecek serbest dolaşan ürünler için serbest bırakılacak bağışlarla reklam Chun-Euro'ya gönderilen bir posta kutusu, ilgili bir basın bülteni, filmler, resimler ve ses yayınları, örnek ürünlerin serbestçe dağıtıldığı bir durum ve gümrük idarelerinin modeli örnek olarak gördüğü ürünlerdir. Patronlar veya çizimler, dantel, kurdeleler, fiyonklar, tek tekerlekli bisiklet çorapları, eldivenler, ayakkabılar gümrük görevlileri tarafından herhangi bir işlem yapılmadan ülkeye tanıtılmaktadır.

Gümrük Kanununun 170 inci maddesi çıkarılırken, sözlü olarak raporlanacak kalemler belirtilir. Geçici gelirden sözlü olarak bildirilen ürünler için geçici gelir sistemi sözlü beyan formu kullanılır. Geçici ithalat sistemi sözlü beyan formu, borçlu tarafından sağlanan bilgilere göre gümrük tarafından doldurulur ve belge onaylanır ve beyan sahibine sunulur. Gümrük tarafından kaydedilen bu formların geçici kullanım izni vardır. Geçici İthalat Sistemi Sözlü Beyan Formu, Gümrük Yönetmeliğinin Ek 21'inde (GYön m.171) bulunmaktadır. Geçici ithalata tabi olan ve sözlü olarak bildirilmesi gereken kalemler Gümrük Kanunu'nun 171. maddesinde belirtilmiştir. Buna göre; Hayvanların otlatılması veya işletilmesi, çiftlik hayvanlarının taşınması, sınır bölgesinde ikamet eden gümrük alanına bitişik insanlar için ve aynı malla gümrük alanının dışına yerleşmiş olanlar için paketlenmiş hayvanların paketlenmesi. Türkiye'de bulunan profesyonel ekipman, denizci malzemeleri, paletler, ayakkabı beyanları, mağaza listelerine ait, sportif bireyler ve hasta radyo ve televizyon temsilcilerinin amaçlı ürünleri, yapım, yayın ekipmanları, doktorlar ve gerekli ekipmanların araçları ile getirilir. Dikkate alınabilecek gümrük faturaları ile ATA ve CPD Karneleri ve Formları (302) belgeleri, Türk gümrük bölgesinden çıkarılan ve gümrük yetkilileri tarafından hasar gören gelecekteki yedek parçalar için geçici olarak bakım gerektirdiği belirlenen araçlardır. Türkiye'ye giren ve Türkiye'ye gelen araç kazaları için geçici gelir olması durumunda, sözlü olarak daha sonra sözlü olarak ilan edilebilir.

2.8. Yazılı Beyan

Yazılı bildiriler iki şekilde yapılabilir: düzenli ve basitleştirilmiş. Yazılı beyanlar, şekli ve içeriği gümrük mevzuatına göre belirlenen beyannamelerde ve diğer belgelerde yapılır. Yazılı bir bildiride beyan edilen rejimi düzenleyen hükümlerin uygulanması için gerekli tüm bilgileri bulmak ve imzalamak gerekir. Yazılı bir raporda nelerin anlaşılması

gerektiği, yazılı rapora eklenecek belgeler ve kayıt tarihi olarak kabul edilen tarih Gümrük Kanunu'nun 61. maddesi ile düzenlenir. Yukarıda bahsi geçen yönetmelikler uyarınca, malların gümrüklere teslim edilmesi sırasında bir beyan kaydedilmektedir. Beyannamenin beyanı, beyannameyi içeren bilgilere, gümrük bilgisayar sistemi nedeniyle sistem tarafından kaydedilen bir numara ve tarih verilmesi veya beyan veya tarihin belgesinin damgalanması ve beyan tarihinin kayıt defterine kaydedilmesidir. Mal beyanlarının yazılı olarak beyan edildiği gümrük rejimini düzenleyen hükümleri yerine getirmek için gerekli tüm belgelerin eklenmesi gerekmektedir. Malların beyan edildiği gümrük sistemine ilişkin tüm düzenlemelerin uygulanmasına dayanan tarih, beyanın kaydedildiği tarih olarak kabul edilir. Beyan edilen veya atılan beyanlar kabul edilemez. Sorunlu kısım Gümrük Kanunu'nun 60. maddesi uyarınca okunabilir ve resmi bir mühürle mühürlenebilirse, yanlış beyanlar, çizilmiş mühür yerine resmi mühür imzalanarak ve imzalanarak elde edilir.

Yazılı raporlar Gümrük Hizmetinden alınır. Gümrük beyannamesine bağlı olarak, ata kartları, kamyon kartları, yemek listeleri, özel faturalar, kurye mektupları, elçilik mektupları vb. Belgeler kabul edilebilir (GYön m.131 / 1).

Cumhurbaşkanlığı Sekreterliği tarafından Dışışleri Bakanlığı ve ofis tarafından belirlenen kurye başkanlık ve özel elçiliğe ilişkin yazılar için gönderilen yazı ve bilgiler gümrük beyannamesi ile kabul edilir. Basitleştirilmiş bir süreçte yapılan bildirimler, borçlunun düzenlemeler tarafından belirlenen koşullar altında mümkün olduğuunca gerçekleştirmesi gereken gümrük prosedürlerini ve prosedürlerini basitleştirmek için kullanılır. Gümrük makamları, düzenlemelere göre basitleştirilmiş prosedürlere uygun olarak deklarasyona zorunlu belgeler eklememeli veya talep için gerekli olan bilgiler beyanda kaydedilmemeli ve ticari veya idari belgelerin beyan ile birlikte gümrük idaresine mal aktardığı tescil ürünü istenen gümrük sistemine uygulama talebi ile birlikte beyanname kapsamında sunulmaktadır. Bir makale beyan etme yükümlülüğuünden feragat etmeye karar verebilirsiniz. Basitleştirilmiş beyan, ticari, idari belgeler ve makale tanımlama için gerekli bilgileri içermelidir. İşlem kayıt yoluyla yapılırsa, kayıt tarihi girilmelidir (GK madde 71/1).

Veri işleme teknolojisi ile raporlama, tarafın gümrük idaresinin kullanıcı kodunu ve şifresini sağlayarak bilgisayar ortamında raporlama yaptığı anlamına gelir. Bilgisayar veri işleme teknolojisi ile rapor hazırlamak için, Gümrük Yönetmeliği'nin 174. maddesi uyarınca yazılı raporlamaya ilişkin hükümlerin uygulanması gerekmektedir. Diğer bir deyişle, beyanlar bilgisayar veri işleme teknolojisi ile yapılmış olsa bile, yazılı beyannameler için gümrük düzenlemeleri kapsamındaki hükümler geçerlidir. Gümrük Yönetmeliği'nin 174.

maddesi uyarınca, bilgisayar veri işleme teknolojisi yoluyla rapor vermek isteyenler, veri girmek için gümrük yetkililerinden bir kullanıcı kodu ve şifre almalıdır. Kullanıcı kodu ve şifre ile beyan edilen malların yukarıdaki gümrük rejimindeki düzenlemelerin uygulanması için gerekli olan bilgiler, bilgisayar sistemine notifier tarafından girilir. Sistemde bu şekilde kaydedilen raporlar gümrük idarelerinde gümrük idarelerinde kullanılacak beyanlar olarak kabul edilir.

2.9. Gümrük Sisteminin Gelişimi ve Kaçakçılık Tarihi

Osmanlı İmparatorluğu'nda Tanzimat öncesi dönemde tarifelerin vergi kontrol yöntemi olarak toplandığı görülmüştür. Vergi mükelleflerine belirli bir fiyat üzerinden gelir vergisi toplama hakkı vermek için yumuşak bir yoldu. Bu bağlamda gelire mukataa denir. Zamanla, iltica prosedürleri kötüleşti ve 1840'ta geçici olarak kaldırıldı, böylece başvuruları yatırıldı. Bu bağlamda, İstanbul Ticaret Gümrükleri hem İstanbul'un içinde hem de dışında kurulmuş ve tarife dışı bir örgütte gümrük bürosu kurmaya karar vermiştir. Prosedürün uygulandığı dönemde, doğrudan Maliye Bakanlığına bağlı tarifelerin sırrı altında tarifeler toplanmış ve bu sistemdeki sorunlardan dolayı vergi yöntemine devam edilerek tarife tahsil prensibi getirilmiştir. Mehmet Kani Paşa gümrükte çeşitli reformlar başlatmıştır. 1859 yılında tüm gümrük teminatları İstanbul Gümrük İdaresi ile ortak olarak "Rüsumat Emaneti" adı altında toplanmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nda, 1859'da gümrük için yeni hazırlıklar yapıldı ve bu tarihte ilk önce gümrük müfettişleri kuruldu. 1861'de vergi zamları ve kaçakçılık nedeniyle Gümrük servisi, Rüsumat için bir bahane olarak kuruldu. Bu dönemde kaçakçılıkla mücadele iki kuralla gerçekleştirildi. Tanza Mart'tan sonraki dönem; 1909'da yayınlanan yönetmelikler uyarınca Tedi kaldırıldı ve gümrük vergileri Hazine tarafından bağlandı. Gümrük teknolojisi konusunda ciddi çalışmalar yapıldı, ilk gümrük vergileri 1916'da raporlama sisteminden geçirildi, ilk gümrük yasaları 1918'de yürürlüğe girmiştir. Cumhuriyet döneminde, ilk Türk gümrük kanunu ve ithalat vergileri kapsamındaki sisteme dayanmaktadır. Bu tarifenin ana özelliği, finansal ve koruma hedefleriyle birlikte bağımsız, tek dereceli ve maksimum tarife olmasıdır. Bu tarife tarifeleri artırdı ve korumacılık dönemi başladı. Bu tarifenin uygulanması nedeniyle, güneydoğu sınırında başlatılan kaçakçılığa karşı yürürlüğe giren Trafik Karşıtlığı Kanunu 1510 sayılı Kanun 2.6.1929'da yürürlüğe girmiştir (Kradelen, 2010:2)

2.9.1. Gümrük Sisteminin Gelişimi

Türkiye "Gümrük Birliği" Cumhuriyet döneminin en önemli araştırmalarının yakın tarihçesi sözleşme ile ilgili olarak düzenlenmiştir. Avrupa Ekonomik Topluluğu ve Türkiye arasında 12 Ocak 1964'te Ankara sözleşmesi başlatma sürecinin bir sonucu olarak 23 Kasım 1970 ile 1 Ocak 1973 arasında Türkiye ile Avrupa arasında imzalanan anlaşma, Protokol'ün yürürlüğe girmesine katkıda bulunmaktadır. Gümrük Kanunu 4458, bilgisayar ortamında gümrük işlemlerinde kullanılmak üzere hazırlanmıştır. 10.7.2003 tarihinde yürürlüğe giren kaçakçılık önleme kanunu no. 4926, ekonomik suçlar için ekonomik cezaları tahmin etmek ve ihracat ve ithalat cezalarını yeniden yapılandırmak için kabul edildi. Bu yasa 2007'de yürürlüğe girdikten sonra 21 mart 5607 tarihli yeni yasada, tüm gümrük suçları için yeni yasal hükümler getirilmiş ve daha da fazla özgürlük getirilmiştir (Kardelen, 2010: 4).

2.9.2. Kaçakçılık Tarihi

Kaçakçılık hali hazırda tehlikeli atık ve kloroflorokarbonlar, inorganik ve nükleer malzemeler, antikalar, mücevher ve mineraller, psikotrop maddeler, para, pornografi ve diğer eğlence ürünleri, hayvan ve hayvan ürünleri, insan ve uzun vadeli satışlar gibi kaçakçılık faaliyetleri çerçevesinde yürütülmektedir. Kaçakçılık örgütlerinin oranı, yöntemi, ölçeği ve yapısına bağlı olarak, devlet hukuku içerik, yoğunluk ve uygulama açısından kalitedir. Kaçakçılığın belirlenmesinde en önemli faktör, tüketicinin yasal yapısı ve ihtiyaçlarıdır. Amerika Birleşik Devletleri tarihinde, yüksek tarifeler nedeniyle vergilerden kaçınmak için kaçakçılık yapıldı gibi görünüyor. Benzer şekilde, ilk kaçakçılık kralın yün tarifeleri nedeniyle 1275'te İngiltere'de gerçekleşti. Diğer Avrupa ülkeleri de Amerikan sömürgelerine ekonomik kazançlar için kaçakçılık düzenlemeleri başlattı. 18. yüzyılda altın kaçakçılığı çayı, kahve, rom ve pamuk ürünleri gibi yüksek kaliteli malzemelere odaklandı. İngiltere adalarında tüketilen çayın üçte birinin bu dönemde yasa dışı olduğu bilinmektedir. Kaçakçılığın gümrük kontrolü ve vergilerin uygulanmasından kaynaklandığı söylenebilir. Kaçakçılığın yaygınlaşmasının yanı sıra kaçakçılığın önlenmesine ilişkin yasal hükümler de artmıştır (Aydın, 2011: 11).

Ekonomik ve politik nedenler kaçakçılığı doğrudan etkileyen tarihsel faktörler olarak kabul edilir. Kaçakçılığın dini nedenlerle yayılabileceğinden bahsedilmektedir. Bu bağlamda, alkol ve uyuşturucu yasaklarının İran'ın yasal ve dini nedenleriyle bu bağlamda kaçakçılığın yaygınlaşmasına yol açtığı belirtilmektedir (Aydın, 2011: 12).

2.10. Karşılaştırmalı Hukukta Kaçakçılık

Türkiye’de olduğu gibi kaçakçılık diğer ülkelerde de yaygın bir suçtur. Bu bağlamda devlet, bu bağlamdaki hakimiyetini ihlal etmek için adımlar atmak zorunda kalmıştır. Her yıl yaklaşık 2.000 çalıntı araç Meksika'dan Amerika Birleşik Devletleri'ne kaçırılırken, kaçakçılık ABD'nin uluslararası güvenliğini ve uluslararası çıkarlarını ihlal etmektedir (Zagaris, 2003: 128; akt. Aydın, 2011: 14).

2.11. Kaçakçılıkla Mücadele

Coğrafi konumu ve Türkiye'de insan ticareti özellikleri açısından önemli olduğu bilinmektedir. Aynı zamanda doğu ile batı ve kuzey ile güneyi birleştiren tüm kültürlerin merkez üssüdür. Bu durumlar, dış ve dış yaptırımlara tabi her türlü özgürlük ve özgürlük bağlamında devletlerin ve vatandaşların davranışlarını korumak için doğrudan ve dolaylı etkileri etkileyen faktörleri etkiler. Devletimizi geliştirmek ve sürekli izlemek için gerekli tüm adımları atmak suretiyle atılan adım ve yükümlülüklerden biri Kaçakçılıkla Mücadele Yasasıdır. 12 Ekim 1927 tarihli kaçakçılık ve kaçakçılık gözetim kanunu, Cumhuriyet'in ilanından dört yıl sonra yürürlüğe giren 1126'da yürürlüğe giren ilk yasadır. Bu yasanın yerini 1126 sayılı kanun aldı. 15.06.1929 tarihli ve kaçakçılık hukukunun sonraki hükümleri hakkında 1510 sayılı ve kanunun yürürlüğe girmesinden en geç iki yıl sonra; Yasa kaldırıldı. Uzun süredir yürürlükte olan 1918 yasa kabul edildiğinde ülkemizdeki durum dikkate alınmalıdır. 1929'daki ekonomi politikasının ciddi şekilde etkileneceği ve bir veya iki yıl içinde başlayacağı büyük bir değişikliğin ilk işaretlerinden biriydi. Cumhuriyetin ilk yılından bu yana ekonomik olarak çökmüş toplumları tedavi etme süreci olduğundan, koruma zihinleri olarak hazırlanan ilk iki yasa büyük ekonomik krizlere neden olmuştur (SYKONSERT, 2014: 3).

2.12. Genel Açıklamalar

Gümrük Tarifesi Yasası 01.10.1929 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiş, tarifeler artmış, kaçakçılık artmış ve kaçakçılık güney sınırında büyük bir ölçeğe ulaşmıştır. Bu şartlar altında, 1918 yürürlüğe girdi. 1932'de yürürlüğe giren bu yasa 2003 yılına kadar çeşitli değişikliklerle yürürlüğe girmiştir. Bu tarihsel süreçte önemli ekonomik sorunlar ortaya çıkmış, yerli sermayenin gücünü artırma süreci genişletilmiş ve yerli üreticilerin korunması ihtiyacı ortadan kalkmamıştır. Ancak bu yasa bu süreçte tartışılmamıştır. Özellikle, 2003'ten önce, aşırı ifade edilen ekonomik suçlar için ekonomik ceza mantığı

yerine 4926 kaçakçılık kanunu yürürlüğe girmiştir. Aslında, kaçakçılık yasanın adı yasanın genel mantığına yansır. 1918 Yasası'nda daha olumlu kabul görmesine rağmen, 4926 Yasası'nın eleştirisi bununla sınırlıdır. Yasanın genel çerçevesi, özellikle cezai ve cezai hükümler, işletme hükümlerinin karmaşıklığı, failin yetersiz durumu, yetersiz devlet, bazı eylemler için dezavantajlar, bazı konularda yetersiz ceza, 5/5, 5237 ve Kabahatler Kanunu 5326-3 No. Kanun ve Kabahatler Kanunu'nun genel kuralları uyumlu hale getirilmiştir. Bu amaçla yapılan araştırmada, 4926 sayılı yasanın tereddüt edilen hükümleri değiştirilmiş, makalenin içeriği basitleştirilmiştir. 464 genel hükümleri basitleştirilerek, 5237 ve 5326 yasadaki çıkarılmıştır. Oybirliğiyle alınan karara bağlanan bu tedbirin ardından, 21 Mart 2007 tarihli Türkiye ve yasa, Ulusal Meclis tarafından 31 Mart 2007 tarihinde 2609 sayılı Cumhurbaşkanlığı Otoritesini imzalayarak kabul edilen 5607 numaralı insan ticaretine sahip olmalıdır. Bu nedenle, 1 numaralı kaçakçılık önleme yasası 17 Temmuz 2003'te yürürlüğe girmiştir. Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin kaçakçılıkla mücadele hükümleri hakkındaki 5607. maddesi, 4926 insan ticareti yasası arasında kabul edilen doğal bir farka sahiptir. Yasa 4960, Kanun No. 5607'den farklı olarak, suç ve kabahat ayrıdır ve kaçakçılık ve kaçakçılık ayrıdır. Yasa kaçakçılık ve idari para cezalarını kaçakçılıkla ilgili suçlardan hapis cezasına çarptırdığı kanun No. 4926'nın ekonomik suçlar için ekonomik cezalar ilkelerine uygun olarak hazırlandığı bilindiğinden, ticari hayatın gereklerine ilişkin uygun hükümler bulunmaktadır. Kanun No. 5607'yi inceledikten sonra, 1930'da yürürlüğe giren yeni yasa, 1918 tarihli İnsan Ticareti ve İzleme Yasası'na dayanıyor ve suç ve ceza kaçakçılığı bekleniyor.

5607 sayılı kaçakçılık kanunundaki değişikliklerle; sahte belgelerin kullanımına ilişkin eylemler sahtekarlık ve davranış şeması olarak değiştirilmiştir. Hata en aldatıcı süreç veya eylemdir, bu nedenle en küçük hata bile kaçakçılık olarak yorumlanabilir.

İhraç yapılmazsa veya ürün gerçekleşirse, ürünün türü, miktarı, fiyatı veya fiyatı, kanunun uygun hükümleri, teşvikler, sübvansiyon veya parasal geri ödeme, ihracata konu ürün türü, sübvansiyon veya parasal gelir ilgili yasa ve yönetmelik hükümlerine uygun olarak eğer alırsanız, fiyat gerçekleşmemiş gibi tutar. Gazetede yayınlanan bazı kanunlarda değişiklik yapılmasına ilişkin 89. (2014.06.28) ve 29044 sayılı Kanun'un 89. Maddesi: 89. Madde-21 Mart 2007 tarihli, 2 yıl 5 yıllık kaçakçılık suçu işleyen kişiler Mahkum edildi. 2 acil servise kadar hapis cezası verilir (SYKONSERT, 2014: 5).

2.13. Kaçakçılığı Önleme, İzleme ve Araştırmakla Görevli Kişiler, Kurunlar

Kaçakçılıkla Mücadele Yasası'nın 19. maddesine göre, polis memurları, gümrük idareleri, güvenlik şefleri, General Kenda Mary ve Sahil Güvenlik komutanları uygulanan tedbirleri izlemek ve soruşturmakla yükümlüdür. Bu yasa uyarınca kaçakçılığın önlenmesi, izlenmesi ve soruşturulmasına katılanlar, yasal yükümlülüklerini yerine getirmeye başladıklarında ve sitedeki en büyük özel komutanlara operasyon gerektiren kaçakçılık olaylarını bildiklerinde onları bilgilendireceklerdir. Kamu, özel, doğal veya tüzel kişilerin savunulması ile ilgili herhangi bir hüküm varsa, kaçakçılığın önlenmesi, izlenmesi ve soruşturulmasından sorumlu olanlar, bu yasa kapsamındaki suçla ilgili bilgi ve belge taleplerine tam olarak uyulmalıdır. Kaçakçılık bildirenlerin kimliği, yetki verilmedikçe veya raporun niteliği bir suç olarak değerlendirilmedikçe açıklanamaz. Tanıkların korunması ile ilgili düzenlemeler bu kişiler için geçerlidir (MEB, 2011: 16).

2.14. Eşyanın Yasal Yollarla İthalatı ve İhracatı

Eşya gümrük bölgesine girdiği andan itibaren gümrük statüleri veya serbest dolaşımda olup olmadığı belirleninceye kadar, serbest dolaşımda olmayan eşya ise gümrük statüleri değişinceye ya da serbest bölgeye girinceye veya yeniden ihraç ya da imha edilmeye kadar gümrüğün gözetimi altında kalmaktadır (GK m 36). Tüm bu işleyiş göstermektedir ki, ihraç ya da ithal edilen eşya Türkiye gümrük sahası içerisine girişi ya da çıkışı sırasında bir çok prosedüre tabidir. Aşağıda hangi eşyanın tasfiye edileceği, tasfiye prosedürü, eşyanın Türkiye Gümrüğüne gelmesinden başlayarak tasfiye sürecine kadar geçecek süre içerisinde boşaltılabileceği antrepolar, antrepo sözleşmesinin tarafları ve antrepo ücretinden kimin sorumlu olacağı, taşımayı gerçekleştiren taşıyıcının bu süreçteki rolü ele alınacaktır.

2.14.1. Gümrük Bölgesi

Gümrük Kanunu'nun 2. maddesine göre; Türkiye Cumhuriyeti gümrük bölgesi, Türkiye Cumhuriyeti bölgesini kapsamaktadır. Türk karasuları, evsel ve hava sahası gümrük alanına dahil edilmiştir. Gümrükler belirli bir şekilde uymak zorundadır ve bu çerçevede, Türk gümrük bölgesinin giriş noktasındaki kapılar ile iç gümrük sınırının 33'ünde Türk gümrük bölgesi arasındaki gümrük kodu çıktısını açmıştır. Türk düz stil giriş kapılarındaki ve havaalanlarındaki gümrükleme kapıları, ilgili kamu makamlarına danışılarak, Gazete'de yayınlanan Müsteşarlıkça belirlenir. Türk gümrük kanunları gümrük idareleri tarafından

denetlenir ve bölge içinde gümrükler düzenlenmeli veya araçlar gümrük denetimine tabi tutulmalıdır.

Her türlü geliş ve gidişin gümrük idareleri, Türkiye'deki gümrük işlerinin gümrük idarelerinin normal çalışma saatlerinde yapıldığına dikkat etmelidir. Ancak, Gümrük Kanunu'nun 35. maddesi su ile ilgili muafiyetler getirmiştir.

a) Demiryolu ve genel deniz, nehir, kara ve hava araçları, gece ve gündüz herhangi bir zamanda gümrük bölgesine girip çıkabilir. Deniz, nehir, kara ve uçaklar gümrük alanına düzensiz yelken ve yolcularla girip çıkabilir.

b) Gemi, örgütün bulunduğu limanda gece gündüz kargo ve yolcu alabilir.

c) Gümrük makamları, gümrük nedenlerinin zor olduğu gerekçesiyle gümrükten ayrılma zamanının bulunduğu limanlara giren ve çıkan gemilerden gelen talepleri de kabul eder. Yolcu ve turist taşıyan tüm gemiler, mesai saatleri dışında gümrükle limana girip çıkabilir. Gümrük Kanunu'nun 36. maddesi, Türkiye'nin gümrük alanına getirilen mallar girişte gümrük gözetimine tabi olacak şekilde düzenlenmiştir. Bu kalemler yürürlükteki düzenlemelere göre gümrük idareleri tarafından denetlenir.

2.14.2. Gümrük Beyanı

Gümrük Kanunu 3/16. Bu maddede belirlenen usul ve esaslar çerçevesinde malların gümrük sistemine uygulanması talepleri gümrük beyannamelerinde belirtilir. Türkiye Gümrük Bölgesi (35) / madde Kara seti, deniz veya hava aracı taşımacılığı ile taşınan mallar hariç, uçağın bulunduğu yerden transit olarak gümrük alanına getirilen malların özet beyanını ifade etmektedir. Bu bağlamda, gerekli bilgiler derhal veya elektronik olarak iletilebiliyorsa, gümrük idaresine giriş gümrük idaresine giriş beyannamesi gönderilerek, giriş beyannamesi dışında bir özet beyan sunulabilir. Sorumlu sekreteryaya bilgisayar sisteminin özet beyan bilgilerine erişilebiliyorsa, sekreterlik özet beyanlardan ziyade bildirim bildirimlerini kabul edebilir. Ürünün ihrac öncesi özet beyanı Türkiye'nin gümrük bölgesine getirildi. Türkiye istisna yapılabilirken, ithal malların gümrüklerine teslim anındaki özet beyandan zamana göre değişiklik, özet beyan için dağıtılmış koşullar; özel durumlar ve belirli malların nakliyesi, taşıma araçları ile zorunlu ve özel güvenlik düzenlemeleri uluslararası sözleşmeler dikkate alınarak yönetmelikle düzenlenir. Özet beyanın hazırlanması ve özetin sunulması Kanun 35 / B tarafından düzenlenmiştir (Resmi Gazete Yayını Tarihi: 07.10.2009 Yayın No: 27369).

Özet deklarasyondan feragat ile ilgili hükümler yasanın 35 / C maddesinde yer almaktadır (Çıldır, Denizhan, 2007: 83).

Madde 39 Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesi gümrük kanunları, gümrük arazisine malların gelmesinden veya gümrük vergilerinden sorumlu kişilerin gümrüklere teslim ettiği mal gümrüklerinin menşeinden sonra otomobiller alanında sürekli olarak yürütülür. Karasal su veya hava ürünleri hariç. Gümrük sistemine tabi mallar, bu sistem kapsamında yetkilendirilen gümrük idarelerine bildirilir (GK Madde 58/1).

Gümrük beyannamesini, bilgisayar veri işleme teknolojisi ile sözlü olarak açıklanan Gümrük Kanunu'nun 59. maddesi uyarınca yazılı olarak, problemin sahibi olan tüm tasarruflar sayesinde bu maddeyi tarife rejimine uygulama arzusunun dile getirmiştir (Çıldır, Denizhan, 2007: 83).

Beyannamede yer alan bilgileri değiştirmek için, bu değişiklik diğer hükümlerin beyanı ile düzenlenmez, davacı talep etmeli ve gümrük idareleri, Gümrük Kanunu'nun 63. maddesi uyarınca düzenlenmesine izin vermelidir. Ancak; mal sahibine denetlenecek malların beyanı hakkında bildirim yapılmazsa, bilgiler yanlışsa ve 73. madde hükümleri saklıysa ve bildirim izin verilmiyorsa hükümler tebliğ edilemez. Beyan kapsamında malları incelerken, teftiş sonuçları, teftiş edilmezse, malların bulunduğu gümrük sisteminin uygulanmasının temelini oluşturur. Gümrük müfettişleri, gümrük müfettişleri, kontrolörler, stajyer kontrolörleri ve gümrük müfettişleri denetim amacıyla denetlenmiştir ve bitmiş ürün üzerinde her zaman ikinci bir inceleme yapabilir. Gümrükleme prosedürlerini her aşamada izleyebilirsiniz. Müfettişler, müfettişler ve ikincil denetçiler, kontrol veya teftişlerinden, gümrük hesaplamaları veya muafiyetlerinin uygulanmasından bireysel veya ayrı ayrı sorumludurlar (GK madde 65).

Gümrük Kanunu'nun 66. maddesine göre, malların gümrük idarelerinin girebileceği bir yerde veya depoda denetlenmesi ve yürütülmesi gerektiği belirtilmektedir. Beyannamenin kapsamı tek bir maddeden oluşuyor ve kısmen denetleniyorsa, bu incelemenin sonuçları geçerli tüm kalemler için geçerlidir. Gümrük Kanunu'nun 68. maddesi, Gümrük hizmetinin, malların raporlanması için gümrük sisteminin gerekliliklerine uymak zorunda kalması durumunda malların tasarrufunu belirlemek için adımlar atacağını belirtmektedir. Gümrük makamları, malların ithalatını veya ihracatını kontrol etmek veya malların tesliminden sonra beyanda yer alan bilgilerin doğruluğunu belirlemek için ticari işlem belgelerini ve müteakip ticari işlemlerle ilgili verileri kontrol etme yetkisine sahiptir (Çıldır, Denizhan, 2007: 85).

2.14.3. Beyan Sahibi ve Temsilcisi

Genellikle gümrük beyannamesi, malları gümrükten geçirilmesi gereken gümrüklere teslim eden kişi tarafından yapılır. Yasal sistemde temsilcilerin kullanımına da izin verilmektedir. Gümrük Kanunu'nun 5. Maddesi vekil hükümler içermektedir (Lyons, Timothy, 2005: 282).

Gümrük Kodu 3/17. maddeye göre; ifade, kendi adına beyan edilen biri hakkında açıklama yapan kişidir. Bu bağlamda, yasal ve doğal olan ancak yürürlükteki yasalar uyarınca yasal tasarruf yapma yetkisine sahip kişilerin ortaklık beyanı dikkate alınmaktadır. Gümrük Kanunu'nun 4. maddesi, gümrükle uğraşanların görevlerini düzenlemektedir.

2.14.4. Beyannamenin Tescili

Bir rapor gümrüklere gönderildiğinde, yasal olarak gönderilen bir rapor kaydedilecek şekilde yapılandırılır. Gümrük Kanunu'nun 62. maddesine göre, gümrük belgelerinin, ilgili belgelerin ve malların rapor edildiği gümrük rejiminin uygulanması için gerekli belgeleri onaylamaya yetkili olanlar tarafından düzenlenebilir. Türk gümrük bölgesinde olmanız gerektiğini belirten bir beyan beyanının kaydedilmesi ile ilgili olarak belirli bir kişi veya kişiye özel yükümlülükler yüklerseniz ve kişinin hesabının yapıldığını beyan edersiniz. Ancak, geri ödeme şartı, geçici veya geçici gelir bildiren veya gümrük hizmetinin nitelikli olduğunu beyan edenler için geçerli değildir. Gümrük kanununun 69. maddesi kayıttan sonra iadeleri düzenler. Bu nedenle, mallar ilgili planın şartlarına tabi ise ve mallar engelleyici veya kısıtlayıcı önlemlere tabi değilse, gümrük beyannamesi veya muayeneden sonra mallar kontrol edilmeden teslim edilecektir. Bununla birlikte, beyanın incelenmesi makul bir süre içinde tamamlanamazsa ve bu inceleme sırasında malların atılmasına gerek yoksa mallar sevk edilecektir. Yasaklar veya kısıtlamalar nedeniyle gönderilemeyen mallara uygulanacak prosedür ve usuller yönetmelikle belirlenir. Aynı zamanda, aynı beyandaki tüm mallar teslim edilmelidir. Bu paragrafın uygulanmasında, bir ifade birden fazla makale içeriyorsa, her makale için bilgi ayrı bir bildirim olarak değerlendirilir. Raporun tescili nedeniyle gümrük vergileri gerçekleşirse, gümrük vergisi garanti edilmedikçe veya gümrük vergilerine tabi olmadıkça rapor teslim edilmeyecektir. Ancak bu hüküm, kısmi muafiyete tabi geçici gelir rejimleri için geçerli değildir. Beyan edilen gümrük sistemine göre bir garanti talep edilirse, mallar garanti olmadan gönderilemez (Yang, 2003: 46).

2.14.5. Beyannamenin İptali

Gümrük Kanununun 64 üncü maddesi hükümleri değişmiştir. Böylece gümrük idareleri, beyan talebine ve malların gümrüklere tabi olup olmadığına veya özel nedenlerle artık mümkün olup olmadığına bağlı olarak bir beyan beyanı beyan edebilir ve gerekirse yeni bir rejim beyanına izin verilebilir. Ancak, gümrük idareleri muhabirin malları denetleyeceğini bildirirse, talepte bulunmadan iptal talebini kabul edemezler. Her neyse, istek üzerine veya gümrük alanının dışında bulunmayan eşyalar imha edilebilir. Beyan kaydedildikten sonra, ürünün özellikleri değişir veya kötüleşir, bu nedenle ithalat vergisi azalmaz.

a) Özellikle Gümrük Servisi, maddeyi ilk madde olarak kullanılabilecek ilk madde olarak ilan edebilir. Gümrük makamları, gerekli gördükleri takdirde, bu materyalin orijinal formdan farklı bir şekilde kullanılmasını önlemek için gerekli önlemleri alırlar.

b) Kısmen zarar gören eşya çıkartılabilirse, hasar gören kısım (a) hükümlerine göre işlenir. Mallar hasarlı ve hasarsız bir şekilde ayrılamazsa, (a) bendinin hükümleri, bildirimde bulunan kişinin talebi üzerine uygulanabilir veya bu mallar gümrük bölgesinin dışına çıkarılabilir veya bertaraf edilebilir.

Ürün, yanlışlıkla bildirilen bir gümrük sistemi yerine tam veya kısmi ithalat vergisi gerektiren bir gümrük sistemine tabi ise, gümrük idareleri bildirim talebi üzerine kayıt beyannamesini iptal edebilir. Bu durumda, beyannamenin iptal edilmesine ilişkin gümrük Yönetmeliği'nin 124. maddesi, tüm su kalitesi koşullarının yerine getirildiğini kanıtlamayı amaçlamaktadır.

a) Beyan edilecek tarife sisteminin beyanı hiçbir şekilde kullanılmaz,

b) Beyanname tescil edildiğinde gümrük ile ilgili tüm yükümlülüklerin beyanı,

c) Malları gecikmeden girebilirsiniz. Bu çerçevede, iptal talepleri kayıt tarihinden itibaren 3 ay içinde yapılır. Ancak, gümrük makamları mücbir sebepler ve beklenmedik durumlar nedeniyle üç ay sürse bile başvuruları kabul edebilirler. Raporlanacak gümrük sistemine ilişkin raporlar, ilk raporun kayıt tarihinden itibaren geçerlidir. Beyanname bildirim tarihinden itibaren 3 ay içinde yapılan talepler, yanlışlıkla aynı rejime girebilecek diğer kalemler yerine ithalat vergileri için tam veya kısmi ithalat vergisi alan gümrük sistemine tabi kalemler için iptal edilecektir. Bu şekilde bir bildirimin iptali hakkında konuşmak için, Gümrük Yönetmeliği'nin 125. maddesinin bazı koşullarının yerine getirilmesi gerekmektedir.

Ekspres veya ücretsiz veya gümrüksüz giriş veya nihai kullanım ile kullanılmadan önce, gizli ofis tarafından belirlenen koşullar altında geçmiş onay varsa, önceki beyanlar iptal edilir (GY m.126).

Beyanname iptal edilirse, ihracat lisansı veya iadeyi sona erdirmek için gönderilen belgelerle ilgili işlem iptal edilir. Gümrük Yönetmeliğinin 417. maddesinde belirtilen süre içinde bir gümrük prosedürü düzenlenirse, beyan iptal edilir. Bu kural yeniden ihracatlar için de geçerlidir.

Depo sistemine uygulanan serbest dolaşan malların beyanı Yönetmeliğin 128. maddesinde verilmiştir. Ancak, depo sistemi beyanı talep üzerine iptal edilecektir. Bir gümrükleme işlemi için mal tahsisi veya depo sistemi içinde kaldığı süre içinde kullanım başvurusu bulunmaması durumunda, gümrük makamları yönetmeliklere uygun önlemler alırsa beyannameyi iptal ederler. Gümrük mevzuatı ve malların posta veya ekspres teslimat yoluyla mal alımına ilişkin önlemlerle ilgili kanunu kabul ettikten sonra, başvuru sahiplerinin beyanın kaydedildiği tarihten itibaren 3 ay içinde başvurmaları ve asıl tedarikçi veya tedarikçi tarafından belirtilen adrese iade etmeleri gerekmektedir (GY m.129).

2.15. Eşyanın Özelliğine Göre 5607 Sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanununun Kaçakçılık Suçları

İthalat, gelişmekte olan ülkelerin kalkınmayı hızlandırmasının ve gelişmiş ülkelerin hızlanmasının bir yoludur. İthalat, özellikle gelişmekte olan ülkelere kalkınma için gereken sermaye artışının sürekli ve hızlı bir şekilde artması için önemli bir araç olarak bilinmektedir. Bu bağlamda, geliri belirleyen faktörler araştırılmalıdır.

2.15.1. İthalat Kaçakçılığı Suçları

Uluslararası ekonomide ithalat talebini belirleyen faktör, yani ithalat talebi fonksiyonu önemli konulardan biridir. İthalat talebi, ithalat tahmini, uluslararası ticaret planlaması ve dış ticaret politikası oluşturma açısından çok önemlidir. Ayrıca, ülkenin dış ticaret dengesi ve döviz kuru yönetim politikaları da yönlendirilmektedir (Sendaji, 1998: 236).

İhracat yurtdışında mal satışlarıdır. Satış işlemleri genellikle ulusal düzenlemelerle düzenlenir. Satış sürecini ihraç etmek için mal ve hizmetlerin gümrük alanı dışında olması, satışların ihracat yönetmeliklerine uygun olarak yapılması ve satış fiyatlarının ülkelere göre ülkelere getirilmesi gerekmektedir (Gürsoy, 2007: 33).

İnsan Ticaretini Önleme Kanunu'nun 3/1 sayılı Kararı 5607. "Türkiye'ye gelenler için hedef, mallar 1-5 yıl hapis cezası ve adli inceleme durumunda cezalandırılmalıdır. Sınır Türkiye'ye getirilebilir, ceza üçte bir oranında artacaktır. Gümrük suçlarına tabi malların ithalatı 1918 1918, 49/3 sayılı ve 197 sayılı Kanun'da yer alan 3 / Alpha-1 sayılı 5607 sayılı belgelerde, belirlenen gümrük kapısı dışındaki malların ithalatı uygundur. Eyalet tarafından düzenlenmiştir 4926 süreliğine ayrı bir suç olarak düzenlenmiştir. Ürün duyuruları, ön kapıya ürün tanıtımı, giriş beyanı, ürün denetimi, vergi belirleme ve ödeme gibi işlemler (Ertuğrul, 2009: 11).

Kanun No. 4926 Madde 2 / e'de gümrükleme prosedürleri genel bir çerçeve ile tanımlanır. Gümrük işlemleri, gümrük makamları tarafından gümrük yasalarına ve diğer ilgili kanunlara uygun olarak gerçekleştirilen işlemlerdir (Erman, 2007: 7).

Aslında, ithal edilmeyen malları ithal ederseniz, mallar gümrükleme tabi değildir. Bu durumda, paragraf 1 ve 7'nin hükümlerini ihlal edebilirsiniz. Bu, gelecekteki ilişkiler çerçevesinde değerlendirilecektir. İthal mallar, yasalarca yasaklanan veya uluslararası anlaşmalar tarafından yasaklanmayan mallar anlamına gelir. Yasaklı hedeflerin detayları aşağıda detaylandırılmamıştır. Suçun amacı malların ithalatı, makalenin konusu ve bir diğer özelliği de gümrük vergilerinden muaf olmayan bir nesne olmasıdır (Günay, 2007: 24).

Gümrük vergilerinden muaf tutulabilecek malların bildirimde bulunulmadan gümrüklere girilebildiği durumlarda uygulanabilir. Gümrük Kanunu'nun 151. maddesi uygulanırsa, mahkeme vizesiz karar vermelidir. Gümrük prosedürü tamamlandıktan sonra ürünü iade etmek yerine, 1918 tarihli 22 / A Kanunu uyarınca bir ürünü iade etmeye karar vermek yasa dışıdır (Çınar, 2008: 7).

Bu durumda, mallara gümrükleme prosedürlerinin uygulanması gerekli değildir. Gümrük vergilerinden muaf ürünler, Gümrük Kanunu'nun 167. maddesinde belirtilmiştir. 1615 Gümrük Kanunu'nun 151. maddesi 4458 sayılı Kanunun 239. maddesi ile aynıdır. Buna göre; İstisna ithalat ve ihracat vergileri, gümrük izni olmadan başka bir yere izinsiz olarak mal ithal etmeye veya ihraç etmeye teşebbüs edenler hariç, Gümrük Madde 33'te belirtilen vergiler hariç vergilerden muaftır. Test edilir ve konuyu içe aktarırsanız, CIF değerini dışa aktarmanız gerekirse FOB değerinin onda biri tahsil edilecektir. Gümrük vergilerinden muaf mallar, gümrük göçü dışında veya gümrük prosedürleri olmadan ülkede yerleştirilirse, suçlunun sorumluluğu, hükümlerin hükümleri değil, Gümrük Kanunu'nun 239. maddesi hükümleri ile belirlenir. Kaçakçılığın Önlenmesi Kanunu 3/1. bize göre kaçakçılık kanunu 3/1. Gümrük işlemine tabi olmayan veya gümrük vergisinin dışına ithal

edilen malların ithalat vergisinden muaf tutulması uygundur. Sonuç olarak, suçla ilgili malların taşınabilir olduğu ve ithalat için yasaklanmış malların ve gümrük vergilerinden muaf malların bu suça tabi olmadığı söylenebilir. Bu suçun temel faydaları devlet hakimiyeti, bu kapsamda alınacak önlemler ve hükümetin sınır sınırları içinde kullanmak istediği makbuzların kurulması ve kontrolüdür.

2.15.2. Kaçakçılık Kabahatlerinde İdari Para Cezası ve Mülkiyetin Kamuya Geçirilmesi Bakımından Yetkili Merciler

Savcılar kaçakçılık yasası uyarınca idari para cezası verme yetkisine sahiptir. Savcılık talebi üzerine sulh ceza mahkemesi mülkü genel kamuoyuna devretmeye karar verir (Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu 17. maddesi). Bu emir, tebliğ tarihinden itibaren 15 gün içinde Sulh Ceza Mahkemesine uygulanabilir veya idari para cezalarına ilişkin idari yaptırım kararının sona ermesi halinde mülk kamuya devredilebilir. Bu süre içinde başvuru yapılmazsa, idari yaptırım kararı kesindir. Mücbir sebepler nedeniyle bu süreyi aşarsanız, kararın iptal edildiği günün 7 günü içinde bir karar için başvuruda bulunabilirsiniz. Bu uygulama bir kararın kesinleşmesini engelleyemez. Ancak, mahkeme yürütmeyi durdurabilir. Bu başvuru, yasal bir temsilci veya avukatın ceza adalet mahkemesinde dilekçe vermesini gerektiriyor. Başvuru dilekçesi iki nüsha olarak verilmektedir. Bu kararın iddialarına ilişkin idari yaptırım kararı hakkında bilgi, başvuru dilekçesinde açıkça görülebilir. Ayrıca, başvuru için son tarihi engelleyen mücbir sebep nedeniyle dilekçenizi belirtmelisiniz. Mahkeme idari yaptırım kararı almışsa, bu karara itiraz edebilirsiniz. İdari Yaptırım Kararı, suçun suçu oluşturmamasının nedeni değilse, ancak soruşturmaya tabi tutulması halinde kovuşturma için yer bulunmadığına karşı çıkarsa, idari yaptırım kararı başvurusu gözden geçirilecektir. İdari yaptırım kararlarında, mahkemeye konu olan suçların suç olmadığına ve suç teşkil etmediğine dair kanıtlar vardır. Yasal Kararlarla İlgili İdari Yaptırım Kararları Hakkında Kanunun yürürlüğe girmesi nedeniyle Kayıtsız Yasalar yetkili makamlar tarafından gözden geçirilmektedir. İdari yaptırım kararı idari karar kapsamında verilirse, bu prosedür iptal edilirse, idari yargı alanında yasadışı bir suçlama getirilecektir (yasanın 25. maddesi).

Mahkeme ön inceleme sonuçları; dosyanın yetkili yargı mahkemesine gönderilmesine izin verilmediği veya son başvuru tarihi içinde başvurunun yapılmadığı anlaşılırsa, idari yaptırım kararı Sulh Ceza Mahkemesi'nin kararı değilse veya başvuru sahibinin bu gibi hakları yoksa başvuruyu reddetmeye karar verilmiştir. Bu nedenler

olmadan başvuruyu kabul etmeye karar verilir. Başvurunun kabul edilmesi halinde mahkeme, dilekçenin bir kopyasını kamu kurum ve kuruluşlarına bildirecektir. İlgili kamu eğitim kurumları ve kurumları, başvuru dilekçesinin verildiği tarihten itibaren 15 gün içinde mahkemeye başvurmalıdır. İdari yaptırımlarla ilgili tüm işlem dosyasının bir kopyası mahkemede verilen dilekçe ile yapılır. Mahkemeler, ilgili kamu makamlarından ve kuruluşlarından işlem dosyalarını kaynaklamasını isteyebilir. Müdahale dilekçeleri idari yaptırım kararları için başvuranların sayısından fazladır. Mahkeme, başvuruyu cevaplama için dilekçenin bir kopyasını bilgilendirir. Taraflar istek üzerine belirli gün ve saatlerde dinleyebilir veya tekrar arayabilir. Dinlemeye karar verdiğiniz gün ile bilgilendirileceğiniz gün arasında en az bir haftalık bir süre olduğu unutulmamalıdır. Duruşma sırasında taraflar veya avukatlar hazır bulunur. Mazeret olmadan devamsızlık, yokken karar vermeyi engellemez. Bu bildirimde açıkça belirtilmiştir. Bu başvuruda tanıklar, bilirkişi muayeneleri ve aramalarla ilgili cezai takibat hükümleri de geçerlidir. Dinleme sırası; başvuran ve avukatları, ilgili kamu kurum ve kuruluşlarının temsilcileri ve tanıklar hakkındaki uzman raporunu (varsa) okudum ve başka deliller sundum. Mahkeme, ilgili tarafların görüşlerini dinleyecek, tüm kanıtları ifşa edecek ve daha sonra yaptırım kararını veren tarafa nihai yaptırımı sunan tarafa soracaktır. Son söz, bir yasal temsilcinin veya avukatın idari yaptırımlarını belirlemek için kullanılabilir. Mahkeme nihai kararı taraflara duyurur. Mahkeme, idari yaptırımlara ilişkin nihai karardır. Yasa uyarınca, başvuruyu reddetme kararına karşı idari yaptırım kararının geri alınması yasalara aykırıdır. Kanun, idari para cezasının üst ve alt sınırlarının kabahatinden dolayı idari para cezası için başvurursa, mahkeme, idari para cezasının miktarını değiştirerek başvuruyu kabul etmeye karar verebilir (Yasanın ihlali, m. 28).

Mahkemenin nihai kararına karşı, yargının bulunduğu Yargıtay'a itiraz edebilirsiniz. İtiraz, kararın verildiği tarihten itibaren 7 gün içinde yapılacaktır. Temyiz kararı dosyayı inceleyerek verilir. Her itirazla bağlantılı olarak mahkeme, mahkemenin itirazına veya itirazına itiraz eder. Mahkeme kararları taraflara bildirilir. Avukat temsilci olarak temsil edilirse taraflara bildirim yapılmaz. Yüksek Ceza Mahkemesi idari yaptırım kararı alırsa, bu karara itiraz gücü en yakın ceza mahkemesidir (Kanunun 29. maddesi). Yardım için başvuranlar bir karar verilene kadar başvuruda bulunabilirler. Süresi dolsa bile uygulanamaz.

2.16. Gümrük ve Ticaret Müfettişlerince Rehberlik ve Denetim Faaliyetleri İstatistikleri

Genellikle gümrük ve ticaret müfettişleri tarafından yürütülen araştırmalar / soruşturmalar / teftiş çalışmaları arasında ithalat / ihracat ticaretinde yolsuzluk, yakıt kaçakçılığı, iç işlem sisteminde yolsuzluk, varlık bozulması, otomotiv, elektronik, tütün kaçakçılığı, haksız mal edinimi, ticaret odaları, sanayi Ticaret Borsası, Hesaplar ve Ticaret, Milli Eğitim Bakanlığı, Ticaret ve Sanayi Odası, Taze Meyve ve Sebzeler, Ticaret Borsası, Unvanlar ve İlgili Şirketler, Ticaret Sicil Memurluğu Faaliyetleri ve Ürün Borsası Türkiye Oda ve Borsalar Birliği'ne verilen görev çerçevesinde Yerli ve yabancı işletmelerin toptancılarına ilişkin denetimler ve denetimler; Tüketici sağlığını, güvenliğini ve ekonomik çıkarlarını korumak için kooperatiflerin tüm işlemlerinin, hesaplarının ve varlıklarının pazar takibi, denetimi ve araştırılması.

2014:

- Denetim programı kapsamında 54 idare denetlenmiştir.

Mevcut denetim kapsamında 35 adet gümrük ve ticaret müfettişi, 61 adet akredite gümrük müşavirinin işlem ve işlemlerini, 98 adet gümrük müşavirinin ticaret ve işletmesini dikkate almıştır.

Şirketin iş ve işlemleri üzerinde ex post kontrolü kapsamında 325 şirketin işlemlerini denetlemek üzere 146 müfettiş atanmıştır.

Ticaret-Borsa, Esnaf Kurumları, Bankalar ve İl Müdürlükleri dahil olmak üzere ticaret sektöründe faaliyet gösteren toplam 30 kurum ve kuruluşu kontrol etmiş ve bu kapsamda 60 müfettiş atamıştır.

2015:

1138'de önceki yıllara ait transferler de dahil olmak üzere soruşturma ve soruşturmalar devam ediyor.

- Denetim programı kapsamında Dışişleri Bakanlığı'nın yabancı teşkilatını oluşturan beş adet gümrük müşavirliği ve bir adet gümrük yangını ile 71 idare incelendi.
- 2015 yılında yönetim sonrası program kapsamında 311, planlanmamış yönetim sonrası programında 517 olmak üzere 828 şirket için dış ticaret ve gümrük işlemlerini kontrol etmiştir.

- 27 banka ve finans kurumu, 23 tüccar ve zanaatkâr kredi kooperatifi, 1 tüccar ve zanaatkar kredi ve garanti kooperatifi, 21 kooperatif, 35 nakliye şirketi kooperatifi, 2 tarımsal satış kooperatifi, 3 tarımsal satış kooperatifi Birlikler Birlikler, 25 Perakendeci Odası, 15 Tüccar Ticaret Odası, 1 Tüccar Tüccar Kayıt Direktörü, 5 Tüccar Ticaret Odası Birliği, 6 TESK ile ilgili Federasyon, 11 Devlet İcra Direktörü, 17 Çalışan, 82 Ticaret Şirketi (47 Şirket, 29 Köpek şirketleri, 6 telekomünikasyon şirketi), 11 ticaret borsaları, 10 ticaret odası, 4 ticaret odası, 7 toptan satış pazarı, 8 ticaret sicil memuru, 16 ticaret odası ve 8 diğer departman (bakanlık yönetim birimleri, örgütsel sanayi bölgeleri (OSB)) , Sektöre özgü denetimler vb.) Denetlenmiştir.

Bu arada, Türk Odasının Emtia İttifakı ve iştirakleriyle olan değişiminin 5 yılı aşkın bir süredir faaliyet, hesap ve ticaret anketleri ve haftanın% 50'sinden fazlası var.

- Müfettişin iş verimliliğini artırmak ve standartları belirlemek için araştırma kılavuzunu gözden geçirin. Post kontrol kılavuzu; Bir gümrük denetim el kitabı ile gümrük ve ticaret müfettişlerinin çalışma usul ve esaslarına ilişkin talimatlar çıkarılmış ve yürürlüğe girmiştir.

2016:

Takip denetim programı kapsamında 300, planlanmayan ex-post kapsamında 149 olmak üzere toplam 449 şirketin dış ticaret ve gümrük işlemleri denetime tabi tutulmuştur.

- 172 adet depo, 4445 sayılı Gümrük Kanunu ve Gümrük Kanunu'nun ilgili hükümlerinde belirtilen şartlara uymaları bakımından eş zamanlı olarak denetlenmiştir.
- 14 17 17.5607 sayılı kaçakçılık önleme yasasına göre el konulan depolar ve el konulan mal ve araç kayıtları da incelenmiştir.

Denetim grubunda -141 adet gümrük ve 12 adet ticaret bölgesi müdürü denetlenmiştir.

- 2016 13 perakendeci ve esnaf kredi ve onarım kooperatifi, 9 perakendeci ve esnaf kredi ve onarım kooperatifi, 1 tarımsal satış kooperatifi, 6 tarımsal satış kooperatifi, 46 nakliye şirketi kooperatifi, 21 diğer kooperatif Sendika Tipi, 51 Perakendeci ve El Sanatları Mağazası, 2 Perakendeciler ve El Sanatları Federasyonu, 9 Oda, 4 Oda, 16 Oda, 8 Ticaret Borsaları, 12 Toptan Satış Pazarı, 7 Ticaret Sicili Direktörü, 99 Dört ticaret şirketi, 23 ticaret bölgesi müdürü, 20 çalışan, 14 belediye ve diğer 4 departman denetlendi.

2017:

- 2017 yılında denetim grubu içerisinde 60 gümrük idaresi; 30'u devlet ticaret şefi olmak üzere toplam 90 hükümet soruşturuldu.

Toplam 309 şirketin dış ticaret ve gümrük işlemlerinden 250'si 2017 takip programı ve 59 plan sonrası yönetim planı kapsamındaydı; 257 İşlemin sonradan denetimi tamamlandı.

- 70 Tüccar Ticaret Odası, 11 Tüccar ve Zanaatkar Kredi ve Mücevher Kooperatifi, 53 Tüccar ve Zanaat Odaları, 3 Tüccar ve El Sanatları Odaları, 38 Nakliye Kooperatifleri, 3 Tarım Satış Kooperatifleri, 1 Tarım Satış Kooperatifi
Rehberlik ve Teftiş Başkanlığınca Yürütülen Denetim Faaliyetleri

Tablo 1. Teftişe Alınan İdareler

Yılı	Gümrük İdaresi	Gümrük Muhafaza İdaresi	TASİŞ İdareleri	Ticaret İl Müdürlüğü	Toplam
2003	32	29	-		61
2004	43	40	-		83
2005	90	81	-		171
2006	61	59	-		120
2007	63	50	8		121
2008	67	61	3		131
2009	14	14	-		28
2010	102	99	1		202
2011	130	88	10		228
2012	78	18	15		111
2013	31	-	-		31
2014	48	-	6		54
2015	65	-	6		71
2016	115	17	8	12	152
2017	48	12	-	30	90
2018	25	-	-	-	25
Toplam	1012	568	57	42	1679

Tablo 2. Sonradan Kontrol Programı Kapsamında Denetime Alınan Firma Sayısı

Yılı	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Firma Sayısı	485	338	361	400	350	325	311	300	250	250

Tablo 3. Yapılan İnceleme/ Soruşturma ve Teftiş Sonucu 2002-2010 Yıllarında Düzenlenen Raporlar

Yılı	Soruşturma Raporu		Ön İnceleme Raporu	Basit Rapor	Cevaplı Rapor	Aklama Suçu İnceleme Raporu	Toplam
	DGM ve CB	Müşteşarlığa					
Kasım/2002-2003	626	7	11	237	241	-	1122
2004	210	2	21	322	327	-	882
2005	148	3	15	342	490	-	998
2006	184	-	12	315	396	-	907
2007	203	-	21	338	426	5	988
2008	185	-	21	321	387	22	914
2009	150	-	26	317	250	20	743
2010	130	-	29	487	677	17	1323
Toplam	1836	13	156	2679	3194	64	7877

Tablo 4. Değişen Mevzuat ve Birleşen Birimler Sonrası 2011-2018 Yıllarında Yapılan İnceleme/ Soruşturma ve Teftiş Sonucu Düzenlenen Raporlar

RAPOR TÜRÜ	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Soruşturma Raporu	161	428	291	329	382	367	391	401
Ön İnceleme Raporu	42	39	33	73	144	69	31	48
Basit Rapor*	29	0	0	0	0	0	0	0
Genel Durum*	260	127	0	0	0	0	0	0
Teftiş Raporu	0	0	29	54	50	138	60	25
İdari Soruşturma Raporu	67	161	118	149	162	179	132	112
Teklif Raporu*	20	72	0	0	0	0	0	0
İnceleme Raporu	180	752	799	811	767	938	772	913
Cevaplı Rapor	528	587	300	444	395	695	429	279
Sonradan Kontrol Raporu	0	141	374	452	664	602	362	360
Yükümlülük İhlali İnc. Raporu	22	1	7	13	1	0	19	0
Yükümlülük Uyum Dnt. Raporu	0	4	4	4	2	8	8	0
Aklama Suçu İnceleme Raporu	14	12	8	9	1	5	16	5
Toplam	1294 1746**	2324	1963	2338	2568	3001	2220	2143

* Bazı rapor türleri yapılan düzenlemelerle isim değiştirmiştir.

** Birleşen birimlerce türü belirsiz 452 rapor daha düzenlenmiştir.

Tablo 5. Düzenlenen Soruşturma Raporları ve Cevaplı Raporların Mali Boyutu (TL)*

Yılı	Mali Boyutu
2002	841.786.552
2003	1.204.573.567
2004	3.294.685.433
2005	2.214.150.374
2006	357.764.606
2007	1.225.918.629
2008	8.914.323.515
2009*	661.605.435
2010**	43.900.960
2011	619.273.034
2012	658.234.543
Toplam	20.036.216.648

* 2009 Yılı TL değerleridir.

** Salt denetim ve sonradan kontrol yöntemiyle tespit edilen ek tahakkuk miktarıdır.

Gümrük ve Ticaret Müfettişlerince Yapılan Çalışmalar Sonucunda:

2013 Yılı içerisinde,

- Yaklaşık 151.537.287 TL değerinde vergi (gümrük vergisi, katma değer vergisi, dampinge karşı vergi vb.)
- Yaklaşık 251.815.901 TL değerinde ceza; ek olarak tahakkuk ettirilmiştir.

2014 Yılı içerisinde,

- Yaklaşık 352.330.227-TL vergi (gümrük vergisi, katma değer vergisi, dampinge karşı vergi vb.)
- Yaklaşık 993.459.352.-TL ceza (gümrük ve tüketici mevzuatı kapsamında) ek olarak tahakkuk ettirilmesi teklif edilmiştir.

2015 Yılı içerisinde,

- Yaklaşık 796.374.749.-TL vergi (gümrük vergisi, katma değer vergisi, dampinge karşı vergi vb.)
- Yaklaşık 1.210.872.664.-TL ceza (gümrük ve tüketici mevzuatı kapsamında) ek olarak tahakkuk ettirilmesi teklif edilmiştir.

2016 Yılı içerisinde,

- Yaklaşık 1.314.695.168.- TL vergi (Gümrük Vergisi, Katma Değer Vergisi, Dampinge Karşı Vergi vb.)
- Yaklaşık 11.225.510.434.-TL ceza (4458, 6102, 6502 ve 5957 sayılı Kanunlar mevzuatı kapsamında) ek olarak tahakkuk ettirilmesi teklif edilmiştir.

2017 Yılı içerisinde,

- Yaklaşık 989.931.890 TL vergi (Gümrük Vergisi, Katma Değer Vergisi, Dampinge Karşı Vergi vb.)
- Yaklaşık 1.296.750.195 TL ceza (4458, 6102, 6502 ve 5957 sayılı Kanunlar mevzuatı kapsamında)

Tablo 6. Kadro Durumu

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Başmüfettiş Sayısı	42	190	209	232	242	228	220	212	226
Müfettiş Sayısı	57	110	104	134	145	145	135	108	112
Müfettiş Yrd. Sayısı	14	91	62	52	62	69	64	46	50
Toplam	113	392	375	418	449	442	419	366	388

Kaynak: Bakanlık İstatistikleri.

2.17. Gümrükte Kaçakçılık ile İlgili Yapılmış Çalışmalar

Kalender, (2010), “Gümrük Kaçakçılığıyla Mücadelede Yaşanan Sorunlar İstanbul Örneği 2007 – 2008” konulu çalışmasında, gümrük kaçakçılığı günümüzde ekonomik yönden kalkınmakta olan hemen hemen bütün devletlerin karşılaştığı en önemli sorunlardan birisidir. Kaçakçılık ilgili ülkelerin ekonomilerini olumsuz etkilemektedir. Bu bağlamda Türkiye’de de kaçakçılıkla ilgili ciddi sıkıntılar yaşanmaktadır. Türkiye kaçakçılıkla mücadele için önemli bir bütçe ve personel istihdam etmektedir. Bu çalışma, bu mücadelenin daha etkin yapılabilmesi için neler yapılabileceği ve karşılaşılan sorunların neler olduğunu sunmak amacıyla hazırlanmıştır. 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanununda yer alan ve yer almayan ancak gümrükte kullanılan kavramların açıklaması yapılmıştır. Gümrüğün tarihçesi anlatıldıktan sonra, Gümrük Kanunu, Yönetmeliği ve 5607 sayılı KMK’na yer verilmiştir.

Devletin en büyük geliri vergidir. Hatta bir kısım düşünürler devletin tek geliri vergidir. Devlet pazara düştüğü an çöküş başlamıştır. Devlet vergisini toplaya bildiği ölçüde ekonomisi ayakta kalacaktır inancını taşımaktadır. Verginin en büyük düşmanı olan kaçakçılıkla mücadele etkin sürdürülmezse, devletin hukuka ve kanunlara uyan, vatandaşlık görevlerini yerine getiren ve vasıflarını taşıyan insanların hakkına tecavüz edilmiş olacaktır. Devlet nizamını ve düzeni korumak için güçlü ekonomiye, güçlü ekonomide, herkesin vergisini ödediği sisteme bağlıdır. Vergi sistemimizin güçlü olması ve kaçakçılığın önüne geçmek için, adliyelerde ihtisaslaşma yapılmalı, mali konularda, gümrük konularında ve özel bilgi gerektiren diğer ihtisas alanlarında uzman şahıslar, hem adliye de, hem kollukta, görevli olarak çalışmalıdır. Ayrıca Savcıların adliyede bulunmak yerine, kolluğun yanında olup onunla birlikte dosyayı hazırlaması, dosyaların daha sağlam temellere oturtulması

sağlayacağı gibi dava aşamasında da davanın daha hızlı ve daha tutarlı sonuçlanmasını sağlayacaktır. Yani kolluğun içinde yer alacak savcılar, duruşma savcısının yanında davalara müdahil olarak katılabilir ve konuya vakıf olduğu için çıkacak kararların daha isabetli olması sağlanacaktır.

Netice olarak, giriş bölümünde de belirtildiği gibi hazırlanan kanunlar ne kadar iyi olursa olsun, uygulayıcılar veya uygulayıcıların sistemi iyi değilse, sistem çalışmıyorsa, kanunun iyi olması tek başına bir anlam ifade etmemektedir. Ekonomi kayıt altına alınmadan, Adli yargı ve kaçakçılıkla mücadele eden birimlerde reform yapılmadan, yapılan kanuni düzenlemeler, yaşama yansımamakta, insanlara gerçek fayda olarak dönememektedir. Bu da toplum nezdinde adliyenin ve kolluğun itibarını zedelemekte, parası olanın güçlü olduğu ve kanunların güçlülerin elinde olduğu izlenimini vermektedir (Kardelen, 2010: 93).

Çopur, (2014). Gümrük Kaçakçılığıyla Mücadelede Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri; Türkiye Gümrükleri Üzerine Bir Araştırmasında;

Gümrük kavramının ne anlama geldiği, hangi ihtiyaçlar sonucu ortaya çıktığı, ülkeler için ne ifade ettiği ve tarih sürecinde hangi aşamalardan geçerek günümüzdeki halini aldığı gibi bilgiler vererek başladığımız çalışmamızda, gümrük ve vergi kavramlarıyla birlikte kaçakçılık olaylarının ortaya çıktığı, gümrüğün ve verginin olduğu yerde kaçakçılığın doğal bir sonuç olarak görülmeye başlandığı tespit edilmiştir. Kaçakçılıkla mücadele ile görevli birimlere kaynaklık eden gümrük mevzuatımız özellikle kaçakçılık kanunu hakkında fikir sahibi olabilmemiz adına önemli bazı kavramlar hakkında bilgi verdikten sonra Gümrük kaçakçılığı ile mücadelede Cumhuriyet döneminden günümüze ne gibi çalışmalar yapılmış, yasal düzenlemeler hangi ihtiyaçların gereği çıkartılmak zorunda kalmış, sırasıyla anlatılmıştır. Ayrıca günümüzde yürürlükte bulunan 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanununda yer alan kaçakçılık fiilleri ve bu fiillere karşılık gelen yaptırımlara değinilmiştir. Yasal düzenlemelerin ve tedbirlerin dünyadaki ekonomik konjektüre ve ülkede uygulamaya konulan ekonomik politikalara göre sürekli değiştiği görülmüş, kaçakçılık faaliyetlerinin de bu düzenlemelerden etkilenip duruma göre artış veya azalış gösterdiği tespit edilmiştir (Çopur, 2014: 122).

Aktaş, (2015), “Gümrük İşlemlerine Tabi Tutmadan Ülkeye Eşya Sokma Suçu Üzerine Bir İnceleme” çalışmasında, Suçun faili, Türk Ceza Kanunu’na uygun olarak ancak gerçek kişilerdir. Buna karşılık, 5607 sayılı KMK’nın 4. maddesinin 3. fıkrası uyarınca kaçakçılık suçunun tüzel kişinin faaliyeti çerçevesinde veya onun yararına işlenmesi halinde

ilgili tüzel kişi hakkında güvenlik tedbirlerinin uygulanacağı öngörülmüştür. Suçun mağduru ise toplumu oluşturan herkeştir. Gerçek kişiler açısından bu suçun mağduru olabilmeleri mümkün değildir. Yargıtay'ın kaçakçılık suçları üzerine ihtisas yapan 7. Ceza Dairesi de bu hususta suçtan zarar gören olarak gümrük idaresinin devleti temsilen davaya katılabileceğine ilişkin verdiği kararlar bu hususu destekler niteliktedir (Aktaş, 2015: 152).

Suçun konusunu, ithalat vergilerinden muaf olmayan eşya oluşturmaktadır. Kaçağa konu eşyanın ithalat vergilerinden muaf olması durumunda ilgili kaçakçılık suçu değil, Gümrük Kanunu'nun 239. maddesinde düzenlenen kabahat oluşacaktır. Bunun yanı sıra, suçun konusu eşyanın ithali yasak olan eşyalardan olması durumunda 5607 sayılı KMK'nın 3. maddesinin 7. fıkrasında düzenlenen ithali yasak eşyanın ülkeye sokulması suçundan da bahsedilecek, fikri içtima kuralları uyarınca fail cezası daha ağır olan ithali yasak eşyanın ülkeye sokulmasından cezalandırılacaktır. Ayrıca hareketin yöneldiği konu bakımından gümrük işlemlerine tabi tutmadan ülkeye eşya sokma suçunun, devletin gümrük vergilerini tam olarak alamaması nedeniyle zarar suçu, aynı zamanda ülkeye kaçak olarak giren eşyanın iç ekonomi de yaratacağı zarar tehdidi nedeniyle soyut tehlike suçu olarak düzenlendiği kanaatini taşımaktayım (Aktaş, 2015: 152).

Gümrük kapıları dışından ülkeye kaçak eşya sokulması hali ise, 5607 s. KMK'nın 3. maddesinin ilk fıkrasının ikinci cümlesinde suçun temel haline nazaran nitelikli hal olarak düzenlenmiştir. Yargıtay'ın bu konuda farklı kanaat taşımasına rağmen; her iki hareket incelendiğinde, ikisinin de temel noktasının eşyayı gümrük işlemine tabi tutmadan yurda sokulması olduğu görülmektedir. Her iki ihlal açısından da korunan hukuki değer aynı olmakla birlikte gümrük kapıları dışından yurda eşya sokulmasında suçun işlendiği yer ve suçun haksızlık içeriği değişmektedir. Diğer bir deyişle, gümrük kapıları dışından eşya sokulmasında, kaçağa konu eşyanın gümrük idaresinin kontrolünden tamamen kaçırılmak istendiği ve failin yakalanma ihtimalini azaltarak fiilin daha ağır bir haksızlık içerdiği söylenebilecektir. Bunun sonucunda, gümrük kapıları dışından yurda eşya sokulması halinde kaçağa konu eşyanın gümrük işlemlerine ve gümrük idaresinin denetimine tabi olmayacağı net bir şekilde ortaya koyan fail açısından cezanın suçun temel şekline göre belirlenip daha sonra üçte birinden yarısına kadar artırılacağı düzenlenmiştir (Aktaş, 2015: 153).

Ceyhan, Demircioğlu, (2013). Son Düzenlemelerle “Akaryakıt Kaçakçılığı” çalışmasında, Adli ya da idari yönüyle ilgili bazı kurumların ortak çalışmaları ve Yargıtay 7. Ceza Dairesinin de görüş vermek suretiyle katkı sağladığı 6455 Sayılı Gümrük Kanunu ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun

11/04/2013 tarihinde yürürlüğe girmiş, bu kanunla petrol piyasası kanunundaki akaryakıt kaçakçılığına ilişkin hükümler kaçakçılık kanununa aktarılarak bu sektörde kaçakçılıkla ilgili hangi yasaya göre işlem yapılacağı yönünde oluşan tereddütler giderilmiş, ayrıca her iki yasaya getirilen ek düzenlemelerle suçla mücadelede etkinlik sağlanması hedeflenmiştir. Geline nokta, kaçakçılıkla mücadelede 6455 sayılı yasa ile yeni bir sayfa açılmış, akaryakıt kaçakçılığı ile ilgili suç tanımları ve yaptırımları 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu'ndan 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu'na aktararak, bu yasanın akaryakıt kaçakçılığında özel bir yasa olması sağlanmıştır. Akaryakıt kaçakçılığı suçlarının 5607 sayılı yasada toplanması bu konuda açılacak davaların tek elden takibine imkân sağlayacak olumlu bir uygulamadır. Bununla birlikte, Gümrük Kanununda benzer yaptırım içeren kaçakçılık yasasındaki kabahat nevinden fiiller bu yasadaki çıkarılarak Gümrük Kanununda daha ağır bir yaptırıma bağlanmış olsa da, bu cezaların uzlaşmaya konu edilerek cezalarda büyük oranda uzlaşılabilmesi ve en önemlisi firmaların kaçakçılıktan işlem yapılan firma durumundan arındırılması bu düzenlemenin daha çok firmalar lehine sonuç vereceğini göstermektedir. Esas itibarıyla bu düzenlemeyle akaryakıt kaçakçılığı fiillerinin hangi kanun kapsamında ele alınacağı yönündeki endişeler izale edilmiş, bunun yanı sıra 5015 sayılı yasada akaryakıt kaçakçılığı ile mücadelede kurumların etkinliğinin artırılması yönünde bir kısım yeni ek tedbirlere yer verilmiştir. Söz konusu tedbirlerle haklarında kesinleşen yargı kararı bulunan lisans sahiplerinden bu izinlerinin geri alınması, kaçakçılık yapan akaryakıt bayilerinin yargı kararı kesinleşinceye kadar satış yapmalarının engellenmesine yönelik önlemlerin alınması gibi çok önemli hususların yasalaşması sağlanmıştır. Ancak kaçakçılık yapılmasını kolaylaştıran bir kısım ekipman bulunduran firmaların bu eylemlerinin kaçakçılık suçuna teşebbüs olarak değerlendirilmek yerine petrol piyasası kanununda yükümlülüğe aykırı eylem olarak yer verilmesinin yasa metninin ruhuna uygun olmadığı düşünülmektedir. Tüm bu düzenlemeler akaryakıt kaçakçılığı ile mücadelede önemli bir yapı taşı niteliğindedir. Yasadaki bir kısım eksikliklerin ise uygulamalarla zaman içerisinde fark edilerek bütünlüğe yönelik olmayan küçük çaplı müdahalelerle giderilebilmesi mümkündür (Ceyhan, Demircioğlu, 2013:63,73).

Balan ve Arslan, (2019). “ Gümrük Kaçakçılığı Suçunun Nitelikli Hali Olarak Ülkeye Kaçak Akaryakıt Sokma Fiili”, çalışmada, Kaçakçılık fiilleri, Türkiye'nin gerek coğrafi konumu gerekse de sosyoekonomik durumunun sonucu olarak geçmişten günümüze önemli ekonomik suçlardan biri olarak gündemde kalmıştır. Kaçakçılık suçları, ekonomik kamu düzeni ile serbest piyasa ekonomisinin dinamikleri koruma altına alınmaktadır. Anılan

suçlar arasında KMK'nin m. 3/1'nci fıkrası ile düzenlenen “*Gümrük işlemlerine tabi tutmadan ülkeye eşya sokma suçu*” da bulunmaktadır. Ancak, KMK m. 3/10'ncü fıkrasının atfıyla suçun konusunun akaryakıt olması, cezanın artırılmasını gerektiren nitelikli hal olarak düzenlenmiştir. Dolayısıyla, temel şekli KMK'nin 3'ncü maddesinin 1'nci fıkrasında yer alan ve nitelikli hali ise aynı maddenin 10'ncü fıkrasında düzenlenen fiiller ile klasik gümrük kaçakçılığı suçu oluşmakta ise de, esasında özel bir akaryakıt kaçakçılığının söz konusu olduğu görülmektedir (Balan ve Arslan, 2019:40).

Suç konusu ve suçla korunan hukuki değer göz önünde bulundurulduğunda, ülkeye kaçak akaryakıt sokma fiilinin KMK m. 3/1'nci fıkrasını oluşturan klasik gümrük kaçakçılığı suçunun nitelikli hali olarak düzenlenmesinin yerinde olmadığı kanaatindeyiz. Akaryakıt kaçakçılığı fiillerinin ülke ekonomisine, çevreye ve bireye verdiği zarar ile haksız rekabet sonucu elde edilen yüksek miktardaki haksız menfaatin engellenebilmesi bakımından ülkeye kaçak akaryakıt sokma suçunun KMK içerisinde, KMK m. 11, 12, 13, 14, 15'nci fıkralarında yer alan diğer akaryakıt kaçakçılığı suçları gibi, müstakil bir suç tipi olarak düzenlenmesi gerektiğini düşünmekteyiz. Akaryakıt kaçakçılığı ile mücadele edilmesi ve suça yönelik ihtisaslaşmanın sağlanması bakımından bu düzenlenmenin zaruri olduğu kanaatindeyiz. İnceleme konusunu oluşturan ülkeye kaçak akaryakıt sokma fiilinin serbest hareketli suç olarak düzenlendiği görülmektedir. Ayrıca, suç tipi ülkeye kaçak akaryakıtın sokulmasıyla birlikte tamamlandığından ve kanun hükmünde herhangi bir netice öngörülmediğinden sırf hareket suçu özelliği taşımaktadır. Kanun koyucu suçla korunan hukuki değerleri temel almak suretiyle suç tipini tehlike suçu olarak düzenlenmiştir. Suçun konusunu gümrük vergilerine tabi olan akaryakıt oluşturmaktadır. Akaryakıt içerisine, benzin, benzin türleri, nafta (*ham madde, solvent nafta hariç*), gaz yağı, jet yakıtı, motorin, motorin türleri, fuel-oil, sıvılaştırılmış petrol gazları, doğal gaz gibi akaryakıt ürünleri, akaryakıt yerine kullanılan petrol türevleri ve bunların karışımları ile akaryakıt yerine kullanılan diğer ürünler, ulusal marker de girmektedir (*KMK m. 2/c, PPK m. 2/5, 14, 44*). Kanaatimizce, ham petrol de akaryakıt tanımı içerisinde yer almaktadır. Ayrıca, biyodizel de bu kapsamda değerlendirilmektedir. Ancak, akaryakıtı yönelik gerek KMK'nin gerekse de PPK'nin yaptığı tanımlama, kanunilik ilkesiyle birlikte idarenin düzenleyici işlemleriyle suç ve ceza konulamayacağına ilişkin ceza hukuku temel ilkelerine aykırılık teşkil etmeyecek şekilde düzenlenmelidir (Balan ve Arslan, 2019: 41).

Ülkeye kaçak akaryakıt sokma fiili ancak kasten işlenebileceğinden, taksirle işlenen şekli cezalandırılmayacaktır. Kaçak akaryakıtın gümrük kapıları dışından ülkeye sokulması

halinde, KMK'nin m. 3/1'nci fıkrasının ikinci cümlesinde düzenlenen nitelikli hal ile bu nitelikli halin birlikte gerçekleşecektir. Diğer nitelikli haller ise KMK m. 4 kapsamında suçun örgüt faaliyeti çerçevesinde veya bir suç işleme kararının icrası kapsamında üç veya daha fazla kişi tarafından birlikte (toplu şekilde) işlenmesi hallerinde söz konusu olacaktır (Balan ve Arslan, 2019:42).



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. BULGULAR

3.1. Araştırmanın Amacı

Uluslararası ticaretin günümüzde ulaştığı boyut; tüm Dünyada gümrük idarelerini ön plana çıkarmış ve artan ekonomik büyüme dış ticarete sapma eğilimlerine yol açarak yolsuzluk girişimlerine neden olmuştur. Gümrükte kaçakçılığın, uluslararası ticarete konulan yüksek vergilerden kaçmak isteyen şahıslar kaçakçılık faaliyetlerine ağırlık vermiştir. Gün geçtikçe artan kaçakçılık faaliyetleri ülke ekonomilerine büyük zararlar vermektedir. " Bu araştırma da uluslararası karayolu taşımacılığında karşılaşılan gümrük ihlalleri ve bununla mücadele etkinliğini belirlemek amaçlanmıştır. Ayrıca bu kapsamda; gümrükte, yaşanan olumsuzlukların önlenmesi için kaçakçılıkla mücadelede yaşanan sorunları tespit etmek ve bu konuda çözüm önerileri sunmakta, diğer amaçlar olarak belirlenmiştir.

3.2. Araştırmanın Yöntemi

Uluslararası karayolu taşımacılığında gümrük ihlalleri ve kaçakçılık üzerine etkileri ve mücadelelerini belirlemek için öncelikle karayolu taşımacılığı tarihçesi incelenmiştir. Gümrük mevzuat sistemi ve kaçakçılık sistemini kapsayan literatür araştırması yapılarak, kaçakçılığın boyutlarının belirlenmesi çalışılmıştır.

Belirlenen “boyutlara” ilişkin olan KOM şube memurlarına görüş ve önerilerinin belirlenebilmesi amacıyla da memurlardan, veri toplamak üzere yarı yapılandırılmış anket tekniği uygulanmıştır. Anket uygulaması yüz, yüze görüşülerek uygulanmıştır.

Bu yöntem seçilmesindeki başlıca neden kom şube memurlarının konu hakkındaki değerlendirmelerini daha geniş bir perspektifte yansıtabilmelerine imkân sağlamaktır.

3.3. Örneklem

Araştırmanın örneklemini; Mersin ili, jandarma komutanlığı, orta Akdeniz gümrük ve dış ticaret bölge müdürlüğü ve kom şube müdürlüğü olarak üç kurumu oluşturmaktaydı. Fakat ülkemizde ve tüm dünyada görülen covid19 salgın hastalık nedeniyle, il jandarma komutanlığı ve orta Akdeniz gümrük ve dış ticaret bölge müdürlüğü araştırmamızı şu an için uygun olmadığını düşündüklerinden, kurumlar çalışmamıza onay vermemişlerdir. Bundan

dolayı araştırma sadece Mersin ili Yenişehir ilçesi dahilinde 1 kurum, 36 kom şube müdürlüğünü memurunu oluşturmaktadır.

Örnekleme yer alan kurum tez konusu gümrük ve kaçakçılık suçları olması nedeniyle önceden belirlenmiştir.

3.4. Görüşme Sorularının Belirlenmesi

Araştırmada kurum içi motivasyon boyutları incelenerek, kaçakçılık ve cezalarda caydırıcılık özellikle sorgulanarak, boyutları cevaplardan çıkarılması hedeflenmiştir. Başka bir ifade ile kaçakçılık suçunun boyutları etkilerinin ortaya çıkartılması amaçlamıştır. Bu nedenle görüşme soruları genel tutulmuştur. Böylece aşağıdaki on beş belirlenmiştir.

- Aldığım eğitimin mesleğime uygun olduğunu düşünüyorum.
- Çalıştığım birimde (kurumda) motivasyon artırıcı çalışmalar yapılır.
- Çalıştığım birimde (kurumda) hizmet içi eğitim yapılır
- Gümrük kaçakçılığı ile ilgili olarak Türkiye’de alınan önlemler yeterlidir.
- Gümrük kaçakçılığında verilen cezalar caydırıcıdır.
- Kaçakçılık ülkenin genel sorunlarından biridir.
- Kaçakçılıkla mücadelede gelişmiş teknoloji başarıyı artırır.
- Karayolu taşımacılığı ile kaçakçılıkta, alkol ve tütün ürünlerine daha sık rastlanmaktadır.
- Karayolu taşımacılığı yapanların kaçak mal taşıdıklarında yüksek gelir elde etmeleri kaçakçılığı arttırıcı etkindir.
- Karayolu kaçakçılığı ile mücadelede alınan tedbirlerin yeterli olmaması bu yolla kaçakçılığı arttırıcı etki yapmaktadır.
- Türkiye’de genel olarak taşımacılığın büyük bir bölümü karayolu ile yapılıyor olması bu yolla yapılan kaçakçılık oranını arttırmaktadır.
- TSE, DTS denetlemeleri, Tarım Sağlık Sanayi Bakanlığı kurumları ve bunların yetkilendirdiği diğer kurumlar tarafından yapılması sonucunda Gümrük Denetimi zayıflamakta, kaçakçılığı arttırıcı bir etki yapmaktadır.
- Tarihsel süreç içerisinde Ekonomik ve Politik nedenlerin kaçakçılığı normal bir eylem gibi algılanıyor olması karayolu taşımacılığı yoluyla kaçakçılığı arttıran bir etkindir.
- Haksız kazanç oranının yüksek olması karayolu kaçakçılığını arttıran bir etkindir.
- Türkiye’nin coğrafi konumu karayolu ile kaçakçılığın artışında bir etkindir.

3.5. Bulgular

Anket yoluyla toplanan verilerin analizinde, katılımcıların verdiği cevaplara bakıldığında çoğunluğun sorulara olumlu olarak cevap verdiği görülmektedir.

3.5.1. Analizler

Araştırmanın bulguları, cinsiyet, yaş, medeni durum, eğitim ve meslekte çalışma süreleri katılımcıların vermiş olduğu cevapların dağılımı tablo 9’da görülmektedir.

Tablo 7. Geçerlilik ve Güvenirlilik Analizi

Analiz İşleme Özeti			
		Soru Sayısı	Yüzde (%)
Katılımcı	Katılımcı	36	100,0
	Hariç Tutulan	0	,0
	Toplam	36	100,0

a. Prosedürdeki tüm değişkenlere göre liste halinde silme

Tablo 8. Güvenilirlik İstatistikleri

Cronbach's Alpha	Soru
,724	15

Tablo 9. Katılımcıların Demografik Özellikleri

Cinsiyet	Frekans	Yüzde (%)
Kadın	3	8,3
Erkek	33	91,7
Total	36	100,0
Yaş	Frekans	%
20-29 Arası	10	27,8
30-39 Arası	14	38,9
40-49 Arası	12	33,3
50 ve Üzeri	-	-
Total	36	100,0
Medeni Durum	Frekans	%
Evli	27	75,0
Bekar	9	25,0
Total	36	100,0
Eğitim	Frekans	%
Önlisans Mezunu	6	16,7
Lisans Mezunu	30	83,3
Yüksek Lisans Mezunu	-	-
Lise ve Dengi Okul Mezunu	-	-
Doktora Mezunu	-	-
Total	36	100,0
Mesleğinde Çalışma Süresi	Frekans	%
0-1 Yıl	-	-
2-5 Yıl	3	8,3
6-10 Yıl	7	19,4
11-15 Yıl	17	47,2
16 Yıl ve Üzeri	9	25,0
Total	36	100,0

Demografik özelliklere bakıldığında, kurumda erkek katılımcıların kadınlara orana % 91,7 daha fazla olduğu görülmektedir. Bundan da anlaşılacağı üzere meslek olarak erkekler bu meslekte daha fazla isteklidirler.

Demografik özelliklerden yaş oranları en yüksek oranla % 38,9 yani 30-39 yaş aralığı olarak görülürken ikinci yüksek oran ise %33,3 ile 40-49 yaş aralı olarak görülmüştür.

Demografik özelliklerden medeni durum oranında ise; evli olan katılımcılar bekar katılımcılara göre % 75,0 olarak yüksek olduğu görülmüştür.

Katılımcıların eğitim özelliklerine bakıldığında lisans mezunu % 83,3 olarak yüksek olduğu görülmüştür. Kurumda çalışan lise ve dengi okul mezunu, yüksek lisans, doktora mezunu da bulunmamaktadır.

Katılımcıların mesleklerinde çalışma sürelerine bakıldığında % 47,2 oranla en yüksek 11-15 yıl çalışanlar görülmektedir. Bununla beraber yine % 19,4 ile 6-10 yıl, % 25,0 ile 16 yıl ve üzeri takip etmektedir. Kurumda 0-1 yıl aralığında çalışan bulunmamaktadır.

Tablo 10. Aldığım Eğitimin Mesleğime Uygun Olduğunu Düşünüyorum

	Frekans	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılıyorum	26	72,2
Katılıyorum	8	22,2
Kararsızım	2	5,6
Katılmıyorum	-	-
Kesinlikle Katılmıyorum	-	-
Total	36	100,00

Tablo 10'da bakıldığında, aldığım eğitimin mesleğime uygun olduğunu düşünen katılımcı %72,2 oranla (kesinlikle katılıyorum) cevabı verilirken, % 22,2 oranla (katılıyorum) cevabı takip etmektedir. Bu oranlar dışında verilen cevaplar ise; (kararsızım, katılmıyorum, kesinlikle katılmıyorum) yüzdelik oranları ise en düşük oranlar olarak cevaplanmıştır.

Cevapların yüzdelik oranlarına bakıldığında kurumda alınan eğitimin meslekleriyle uygun olduğunu düşünen çalışanların ön plana çıktığı görülmektedir.

Tablo 11. Çalıştığım Birimde (Kurumda) Motivasyon Arttırıcı Çalışmalar Yapılır

	Frekans	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılıyorum	17	47,2
Katılıyorum	15	41,7
Kararsızım	4	11,1
Katılmıyorum	-	-
Kesinlikle Katılmıyorum	-	-
Total	36	100,0

Tablo 11’de sorulan çalıştığım birimde (kurumda) motivasyon arttırıcı çalışmalar yapılır mı sorusuna, % 47,2 en yüksek oranla (kesinlikle katılıyorum) cevabı verilirken, % 41,7 oranla (katılıyorum) ve % 11,1 (kararsızım) oranlar yüksek görülmektedir. Bu oranlar dışında verilen cevaplar ise; (katılmıyorum, kesinlikle katılmıyorum) yüzdelik oranları ise en düşük oranlar olarak cevaplanmıştır.

Verilen cevaplara bakıldığında çalışılan birim ve kurumda motivasyon arttırıcı çalışmaların yeterli olduğu yapmış oldukları mesleğe kendilerini uygun olarak gördükleri görülürken, mesleklerini severek yaptıkları ve eğitimi de alırken isteyerek aldıklarını görülüyor.

Tablo 12. Çalıştığım Birimde (Kurumda) Hizmet İçi Eğitim Yapılır

	Frekans	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılıyorum	24	66,7
Katılıyorum	10	27,8
Kararsızım	2	5,6
Katılmıyorum	-	-
Kesinlikle Katılmıyorum	-	-
Total	36	100,0

Tablo 12’de katılımcıların hizmet içi eğitimi sorusuna vermiş oldukları cevaplar % 66,7 oranla (kesinlikle katılıyorum) cevabı en yüksek oran olarak görülmektedir. % 27,8 oranla (katılıyorum) cevabı da yüksek olarak görülmektedir. Tabloda (kararsızım) cevabı da düşük oranlarda görülürken, (katılmıyorum), (kesinlikle katılmıyorum) cevabı ise % 0,00 oran olarak görülmektedir.

Hizmet içi eğitim sorusuna yüksek oranla kurumda çalışanların olumlu cevap verdikleri görülmektedir. Bu soruya olumsuz cevap veren katılımcıların verilen eğitimden memnun kalmama durumları da göz önünde bulundurularak, kurumun verdiği eğitimlerde çalışanlarına verdikleri eğitimin yeterli gelip gelmediğini de ölçmesi gerekmektedir.

Tablo 13. Gümrük Kaçakçılığı İle İlgili Olarak Türkiye’de Alınan Önlemler Yeterlidir

	Frekans	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılıyorum	10	27,8
Katılıyorum	17	47,2
Kararsızım	8	22,2
Katılmıyorum	1	2,8
Kesinlikle Katılmıyorum	-	-
Total	36	100,0

Tablo 13’te Türkiye’de gümrük kaçakçılığı ile ilgili alınan önlemler yeterli mi? sorusuna verilen cevaplar doğrultusunda %47,2 oranla (katılıyorum), %27,8 oranla (kesinlikle katılmıyorum) en yüksek cevap olarak görülmüştür. En düşük oranlar ise; %22,2 oranla (kararsızım) ve %2,8 oran olarak (katılmıyorum) görülmektedir.

Verilen cevaplara bakıldığında katılımcıların gümrük kaçakçılığı ile ilgili alınan önlemlerin yeterli olduğunu söylerken, bazı katılımcıların da bu konuda hemfikir olmadığı görülmektedir.

Tablo 14. Gümrük Kaçakçılığında Verilen Cezalar Caydırıcıdır

	Frekans	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılıyorum	12	33,3
Katılıyorum	9	25,0
Kararsızım	14	38,9
Katılmıyorum	1	2,8
Kesinlikle Katılmıyorum	-	-
Total	36	100,0

Tablo 14'te gümrük kaçakçılığında verilen cezaların caydırıcılığı ile ilgili sorulan soruda verilen cevaplar %38,9 oranla (kararsızım), %33,3 oranla (kesinlikle katılıyorum) %25,0 oranla (katılıyorum), cevabı en yüksek oran olarak görülmüştür. Verilen cevaplara bakıldığında cezaların caydırıcılığını yeterli gören katılımcıların oranları ile yeterli görmeyenlerin oranları arasında çok yüksek bir oran farkı görülmemektedir. Cezaların caydırıcılık ile ilgili devletin yasal yönetmeliğindeki cezaları şöyle sıralaya biliriz;

- Gümrük kaçakçılığında yapılan düzenlemeler neticesinde, ülkeye kaçak yollarla girilen ve çıkarılmaya çalışılan eşya ve mallar için bir ve beş yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılmaktadır.
- Tüm bu çalışmalar ve teknik olarak iyileştirmelerle, sahip olduğu kolluk yetkilerinin daha etkin bir şekilde kullanılmasına olanak sağlayarak, aktifleştirmektedir.
- Gümrük güvenlik sistemlerinin son yıllarda kaçakçılıkla mücadelede etkinlik sağlandığı görülmektedir.

Tablo 15. Kaçakçılık Ülkenin Genel Sorunlarından Biridir

	Frekans	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılıyorum	6	16,7
Katılıyorum	16	44,4
Kararsızım	13	36,1
Katılmıyorum	1	2,8
Kesinlikle Katılmıyorum	-	-
Total	36	100,0

Tablo 15'te kaçakçılık ülkenin genel sorunlarından biridir sorusuna verilen cevaplarda % 44,4 oranla (katılıyorum), %16,7 oranla (kesinlikle katılıyorum) cevapları en yüksek oranlar arasında yer almaktadır. Bu doğrultuda kaçakçılık ülke ekonomisini büyük ölçüde etkilediği ve uygulanan cezalara rağmen halen bu suçla karşılaşıldığı ortaya çıkmaktadır. Bu sorunun cevabı kapsamında şu hususlar dikkate alınabilir:

- Gümrük kaçakçılığı, kayıt yoluyla ekonomilerini büyütme isteyen tüm ülkelerle karşı karşıya kaldıkları çok önemli bir sorun olduğundan, kaçakçılıkta yönetmeliklerin gözden geçirilerek, cezaların yaptırımları kaçak yola ülkeye giren ve çıkartılan eşya ve mallardan çok daha fazla maliyet getiren bir duruma getirildiği takdirde kaçakçılık yapanlar içi de caydırıcı olabilir.
- Ülke ekonomisine, kaçakçılık da ciddi zararlar vermekte, halkın güvenliğini zedelemekte, halkın devlete olan güvenliğini zedelemekte ve devletin ekonomik ve sosyal barışını zedelemektedir. Devletin bu konu da da çözüm üretmesi gerekmektedir.
- Aynı zamanda kaçakçılık, devlete vergi uygulayan, yasalara ve yasalara saygılı, erdem ve ahlak sahibi insanların haklarına sahip bir suç türüdür.

Tablo 16. Kaçakçılıkla Mücadelede Gelişmiş Teknoloji Başarıyı Arttırır

	Frekans	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılıyorum	11	30,6
Katılıyorum	16	44,4
Kararsızım	9	25,0
Katılmıyorum	-	-
Kesinlikle Katılmıyorum	-	-
Total	36	100,0

Yukarıdaki çizelgeye baktığımızda, kaçakçılıkla mücadelede gelişmiş teknoloji başarıyı arttırır mı sorusuna verilen cevaplar doğrultusunda %44,4 oranla (katılıyorum), %30,6 oranla (kesinlikle katılıyorum), cevapları en yüksek oran olarak görülmektedir.

Tablo 17. Karayolu Taşımacılığı İle Kaçakçılıkta, Alkol ve Tütün Ürünlerine Daha Sık Rastlanmaktadır

	Frekans	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılıyorum	10	27,8
Katılıyorum	19	52,8
Kararsızım	7	19,4
Katılmıyorum	-	-
Kesinlikle Katılmıyorum	-	-
Total	36	100,0

Tablo 17’de Karayolu taşımacılığı ile kaçakçılıkta, alkol ve tütün ürünlerine daha sık

rastlanmaktadır sorusuna verilen cevaplar %52,8, oranla (katılıyorum) en yüksek oran olarak görülmektedir.

- Kaçakçılık suçu nedeniyle cezalar caydırıcılığı, olmayan elde edilmesi kolay ve yüksek getirili tütün kaçakçılığını ülkemizde en fazla rastlanan kaçakçılık türü olarak görülmektedir. Ülkemizin ekonomisini bu kadar yoğun bir şekilde etkileyen tütün kaçakçılığı ile ilgili yapılan düzenlemeler yeterli gelmediğinden, tütün kaçakçılığı devam etmektedir. Bu konuda yasal olarak kaçırmaya yönelik tütün ve tütün ürünlerinin deşifre edilmesi ve yüksek riskli bölgelerde ve şehirlerde, özellikle sınır bölgelerinde yasadışı ticaretin boyutunu belirlemek için çalışmalar yapılmalıdır. Buna ek olarak tütün ve tütün kaçakçılığı suçlarının uluslararası bağlantısını belirleyerek ve ülkeye giriş sırasında yasadışı ürünleri yakalama etkinliği artırılması sağlanmalıdır.
- Ülkemizde tütün ürünlerine yönelik tehdit her geçen gün artmaktadır. Bunun sebebi kaçakçılıktan elde edilen kârın çok yüksek olmasıdır. Toplumun bazı kesimlerinde kaçakçılığı destekleyen en önemli faktörlerden biri, de halkın sadece bir vergi suçunu kaçakçılık olarak görmesi ve kaçak tütünün daha ucuz olmasıdır.
- Ayrıca bir iş olarak görülemeyen kaçakçılık suçu: Türkiye'nin sınır bölgesinde yaşayan halk arasında kaçakçılık faaliyetlerinin Türkiye sahili ile yasal yollara dönüştüğü özellikle kabul edilmektedir. Yani kaçakçılar suç faaliyetlerini maalesef yasallaştırmıştır.

Tablo 18. Karayolu Taşımacılığı Yapanların Kaçak Mal Taşıdıklarında Yüksek Gelir Elde Etmeleri Kaçakçılığı Arttırıcı Etkendir

	Frekans	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılıyorum	15	41,7
Katılıyorum	15	41,7
Kararsızım	6	16,7
Katılmıyorum	-	-
Kesinlikle Katılmıyorum	-	-
Total	36	100,0

Tablo 18’de karayolu taşımacılığı yapanların kaçak mal taşıdıklarında yüksek gelir elde etmeleri kaçakçılığı arttırıcı etkindir sorusuna verilen cevaplar %41,7 oranla (kesinlikle katılıyorum), %41,7 oranla (katılıyorum), ve %16,7 oranla (kararsızım) cevapları verilmiştir. Bu çizelgeye bakıldığında katılımcıların büyük çoğunluğu kaçak mal taşımanın yüksek gelir elde etmeleri ve kolay para kazanma yol olduğu kanısındadır.

Tablo 19. Karayolu Kaçakçılığı İle Mücadelede Alınan Tedbirlerin Yeterli Olmaması Bu Yolla Kaçakçılığı Arttırıcı Etki Yapmaktadır

	Frekans	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılıyorum	6	16,7
Katılıyorum	20	55,6
Kararsızım	7	19,4
Katılmıyorum	3	8,3
Kesinlikle Katılmıyorum	-	-
Total	36	100,0

Tablo 19’da Karayolu kaçakçılığı ile mücadelede alınan tedbirlerin yeterli olmaması bu yolla kaçakçılığı arttırıcı etki yapmaktadır, sorusuna verilen cevaplar doğrultusunda % 55,6 oranla (katılıyorum) en yüksek cevap olarak görülmüştür. % 19,4 oranla (kararsızım), % 16,7 oranla (kesinlikle katılıyorum) oranları yüksek görülmektedir.

Verilen cevaplara bakıldığında katılımcıların gümrük kaçakçılığı ile ilgili alınan tedbirlerin yeterli olmadığını söylerken, bazı katılımcıların da bu konuda hemfikir olmadığı görülmektedir.

Tablo 20. Türkiye’de Genel Olarak Taşımacılığın Büyük Bir Bölümü Karayolu İle Yapılıyor Olması Bu Yolla Yapılan Kaçakçılık Oranını Arttırmaktadır

	Frekans	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılıyorum	14	38,9
Katılıyorum	10	27,8
Kararsızım	12	33,3
Katılmıyorum	-	-
Kesinlikle Katılmıyorum	-	-
Total	36	100,0

Tablo 20’de Türkiye’de genel olarak taşımacılığın büyük bir bölümü karayolu ile yapılıyor olması bu yolla yapılan kaçakçılık oranını arttırmaktadır sorusuna verilen cevaplarda ise; %38,9 oranla (kesinlikle katılıyorum), %33,3 oranla (kararsızım) ve %27,8 oranla (katılıyorum) oranları ön plana çıkmaktadır.

Tablo 21. TSE, DTS Denetlemeleri, Tarım Sağlık Sanayi Bakanlığı Kurumları ve Bunların Yetkilendirdiği Diğer Kurumlar Tarafından Yapılması Sonucunda Gümrük Denetimi Zayıflamakta, Kaçakçılığı Arttırıcı Bir Etki Yapmaktadır

	Frekans	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılıyorum	4	11,1
Katılıyorum	18	50,0
Kararsızım	14	38,9
Katılmıyorum	-	-
Kesinlikle Katılmıyorum	-	-
Total	36	100,0

Tablo 21’de TSE, DTS denetlemeleri, Tarım Sağlık Sanayi Bakanlığı kurumları ve bunların yetkilendirdiği diğer kurumlar tarafından yapılması sonucunda Gümrük Denetimi zayıflamakta, kaçakçılığı arttırıcı bir etki yapmaktadır sorusuna verilen cevaplarda ise; %50,0 oranla (katılıyorum), en yüksek oran olarak görülmektedir. %38,9 oranla (kararsızım) ve %11,1 oranla (kesinlikle katılıyorum) cevapları verilmiştir.

Tablo 22. Tarihsel Süreç İçerisinde Ekonomik ve Politik Nedenlerin Kaçakçılığı Normal Bir Eylem Gibi Algılanıyor Olması Karayolu Taşımacılığı Yoluyla Kaçakçılığı Arttıran Bir Etkendir

	Frekans	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılıyorum	23	63,9
Katılıyorum	6	16,7
Kararsızım	7	19,4
Katılmıyorum	-	-
Kesinlikle Katılmıyorum	-	-
Total	36	100,0

Tablo 22’de Tarihsel süreç içerisinde Ekonomik ve Politik nedenlerin kaçakçılığı normal bir eylem gibi algılanıyor olması karayolu taşımacılığı yoluyla kaçakçılığı arttıran bir etkindir sorusuna verilen cevaplarda ise; %63,9 oranla (kesinlikle katılıyorum), %19,7 oranla (kararsızım) ve %16,7 oranla (katılıyorum) oranları ön plana çıkmaktadır.

Tablo 23. Haksız Kazanç Oranının Yüksek Olması Karayolu Kaçakçılığını Arttıran Bir Etkendir

	Frekans	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılıyorum	19	52,8
Katılıyorum	15	41,7
Kararsızım	2	5,6
Katılmıyorum	-	-
Kesinlikle Katılmıyorum	-	-
Total	36	100,0

Tablo 23'te Haksız kazanç oranının yüksek olması karayolu kaçakçılığını arttıran bir etkindir sorusuna verilen cevaplar %52,8 oranla (kesinlikle katılıyorum), %41,7 oranla (katılıyorum), ve %5,6 oranla (kararsızım) cevapları verilmiştir.

Tablo 24. Türkiye'nin Coğrafi Konumu Karayolu İle Kaçakçılığın Artışında Bir Etkendir

	Frekans	Yüzde (%)
Kesinlikle Katılıyorum	26	72,2
Katılıyorum	8	22,2
Kararsızım	2	5,6
Katılmıyorum	-	-
Kesinlikle Katılmıyorum	-	-
Total	36	100,0

Tablo 24'te Türkiye'nin coğrafi konumu karayolu ile kaçakçılığın artışında bir etkindir sorusuna verilen cevaplar %72,2 oranla (kesinlikle katılıyorum), %22,2 oranla (katılıyorum), ve %5,6 oranla (kararsızım) cevapları verilmiştir. Bu çizelgeye bakıldığında katılımcıların büyük çoğunluğunun düşüncesi coğrafi konumun karayolu ile kaçakçılığın artışında bir etken olduğu düşüncesindedir.

Tablo 25. Aşağıdaki Ürünlerin Karayolu Taşımacılığında Kaçakçılığı Konu Alanlar Arasında Çoktan Aza Doğru Puanlayınız? (Çok Olan 1, En Az Olan 7 Olacak Şekilde)

	Frekans	Yüzde (%)
Tütün Ürünleri	16	44,4
Alkollü İçecekler	6	16,6
Tarihi Eser	5	13,9
Petrol Ürünleri	3	8,4
Silah ve Mühimmat	2	5,6
Elektronik Eşya	3	8,4
Diğerleri (her türlü mallar)	1	2,7
Total	36	100,0

Tablo 25’te açık uçlu çoktan seçmeli sorunun frekans yüzdelere bakıldığında ise; kaçakçılıkta en fazla % 44,4 oranla tütün ürünlerinin yüksek olduğu görülmektedir. Bu oranı %16,6 ile alkollü içecekler ve %13,9 oranla tarihi eser kaçakçılığı takip etmektedir. Bu oranlara bakıldığında ülkemizde yoğun olarak gümrük kaçakçılığında tütün ürünleri, alkollü içecekler, tarihi eser yüksek olarak görülürken, petrol ürünleri, silah ve mühimmat, elektronik eşya ve diğerleri (her türlü mallar) seçenekleri de düşük oranda izlenmektedir.

Bu doğrultuda analiz sonucunda alınan cevaplarda belirlenen ve öne çıkan konular hipotezleri yüzde analizleri yapılmıştır. Bu analizlere dayalı olarak, hipotezlere ilişkili cevaplar belli hipotezler altında toplanıp toplanamayacağı değerlendirilmiş ve uygun cevaplar uygun hipotezler altında toplanarak yorumlanmıştır. Böylece aşağıdaki beş temel hipotez belirlenmiştir.

Hipotez 1: Sorulara verilen cevap ortalamalarında cinsiyete göre anlamlı fark vardır.

Hipotez 2: Sorulara verilen cevap ortalamalarında yaş guruplarına göre anlamlı fark vardır.

Hipotez 3: Sorulara verilen cevap ortalamalarında medeni hale göre anlamlı fark vardır.

Hipotez 4: Sorulara verilen cevap ortalamalarında eğitim durumuna göre anlamlı fark vardır.

Hipotez 5: Sorulara verilen cevap ortalamalarında meslek çalışma süresine göre anlamlı fark vardır.



Analizler

Tablo 26. Bağımlı Örneklem T Testi (Cinsiyete Göre)

Cinsiyet T Testi	Cinsiyet	Katılımcı	Anlam	Std. Sapma	Std. Hata Anlamı
1- Aldığım eğitimin mesleğime uygun olduğunu düşünüyorum	erkek	33	1,2727	,51676	,08996
	kadın	3	2,0000	1,00000	,57735
2- Çalıştığım birimde (kurumda) motivasyon artırıcı çalışmalar yapılır	erkek	33	1,6061	,65857	,11464
	kadın	3	2,0000	1,00000	,57735
3- Çalıştığım birimde (kurumda) hizmet içi eğitim yapılır	erkek	33	1,3636	,54876	,09553
	kadın	3	1,6667	1,15470	,66667
4- Gümrük kaçakçılığı ile ilgili olarak Türkiye’de alınan önlemler yeterlidir	erkek	33	2,0000	,82916	,14434
	kadın	3	2,0000	,00000	,00000
5- Gümrük kaçakçılığında verilen cezalar caydırıcıdır	erkek	33	2,1515	,90558	,15764
	kadın	3	1,6667	1,15470	,66667
6- Kaçakçılık ülkenin genel sorunlarından biridir	erkek	33	2,3030	,76994	,13403
	kadın	3	1,6667	,57735	,33333
7- Kaçakçılıkla mücadelede gelişmiş teknoloji başarıyı artırır	erkek	33	1,9091	,76500	,13317
	kadın	3	2,3333	,57735	,33333
8- Karayolu taşımacılığı ile kaçakçılıkta, alkol ve tütün ürünlerine daha sık rastlanmaktadır	erkek	33	1,9091	,67840	,11809
	kadın	3	2,0000	1,00000	,57735
9- Karayolu taşımacılığı yapanların kaçak mal taşıdıklarında yüksek gelir elde etmeleri kaçakçılığı artırıcı etkendir	erkek	33	1,7879	,73983	,12879
	kadın	3	1,3333	,57735	,33333
10- Karayolu kaçakçılığı ile mücadelede alınan tedbirlerin yeterli olmaması bu yolla kaçakçılığı artırıcı etki yapmaktadır	erkek	33	2,1818	,80834	,14071
	kadın	3	2,3333	1,15470	,66667
11- Türkiye’de genel olarak taşımacılığın büyük bir bölümü karayolu ile yapılıyor olması bu yolla yapılan kaçakçılık oranını arttırmaktadır	erkek	33	1,9394	,86384	,15037
	kadın	3	2,0000	1,00000	,57735
12- TSE, DTS denetlemeleri, Tarım Sağlık Sanayi Bakanlığı kurumları ve bunların yetkilendirdiği diğer kurumlar tarafından yapılması sonucunda Gümrük Denetimi zayıflamakta, kaçakçılığı artırıcı bir etki yapmaktadır	erkek	33	2,2727	,67420	,11736
	kadın	3	2,3333	,57735	,33333
13- Tarihsel süreç içerisinde Ekonomik ve Politik nedenlerin kaçakçılığı normal bir eylem gibi algılanıyor olması karayolu taşımacılığı yoluyla kaçakçılığı arttıran bir etkendir	erkek	33	1,5758	,83030	,14454
	kadın	3	1,3333	,57735	,33333
14- Haksız kazanç oranının yüksek olması karayolu kaçakçılığını arttıran bir etkendir	erkek	33	1,4848	,56575	,09848
	kadın	3	2,0000	1,00000	,57735
15- Türkiye’nin coğrafi konumu karayolu ile kaçakçılığın artışında bir etkendir	erkek	33	1,3030	,52944	,09216
	kadın	3	1,6667	1,15470	,66667

Tabloda cinsiyete göre sorulara verilen cevap ortalamalarında erkek katılımcıların kadın katılımcılara göre daha anlamlı bir fark olduğu görülmektedir. Bu veriler doğrultusunda Hipotez’1 reddedilmiştir.

Tablo 27. Bağımsız Örneklem T Testi(Cinsiyete Göre)

Cinsiyete Göre T Testi	Levene'nin Varyans Eşitliği Testi		Eşitlik için t testi Ortalamaların			
	F	Sig.	t	df	Sig. (2 kuyruklu)	Ortalama Fark
1- Aldığım eğitimin mesleğime uygun olduğunu düşünüyorum	1,679	,204	-2,166	34	,037	-,72727
			-1,245	2,098	,334	-,72727
2- Çalıştığım birimde (kurumda) motivasyon artırıcı çalışmalar yapılır	,185	,670	-,956	34	,346	-,39394
			-,669	2,161	,568	-,39394
3- Çalıştığım birimde (kurumda) hizmet içi eğitim yapılır	7,018	,012	-,835	34	,409	-,30303
			-,450	2,083	,695	-,30303
4- Gümrük kaçakçılığı ile ilgili olarak Türkiye’de alınan önlemler yeterlidir	3,476	,071	,000	34	1,000	,00000
			,000	32,000	1,000	,00000
5- Gümrük kaçakçılığında verilen cezalar caydırıcıdır	,171	,682	,872	34	,389	,48485
			,708	2,229	,546	,48485
6- Kaçakçılık ülkenin genel sorunlarından biridir	,803	,377	1,389	34	,174	,63636
			1,771	2,695	,185	,63636
7- Kaçakçılıkla mücadelede gelişmiş teknoloji başarıyı artırır	,366	,549	-,932	34	,358	-,42424
			-1,182	2,685	,331	-,42424
8- Karayolu taşımacılığı ile kaçakçılıkta, alkol ve tütün ürünlerine daha sık rastlanmaktadır	,375	,545	-,215	34	,831	-,09091
			-,154	2,171	,891	-,09091
9- Karayolu taşımacılığı yapanların kaçak mal taşıdıklarında yüksek gelir elde etmeleri kaçakçılığı artırıcı etkindir	,596	,445	1,031	34	,310	,45455
			1,272	2,638	,304	,45455
10- Karayolu kaçakçılığı ile mücadelede alınan tedbirlerin yeterli olmaması bu yolla kaçakçılığı artırıcı etki yapmaktadır	,886	,353	-,302	34	,765	-,15152
			-,222	2,182	,843	-,15152
11- Türkiye’de genel olarak taşımacılığın büyük bir bölümü karayolu ile yapılıyor olması bu yolla yapılan kaçakçılık oranını arttırmaktadır	,078	,782	-,115	34	,909	-,06061
			-,102	2,280	,927	-,06061
12- TSE, DTS denetlemeleri, Tarım Sağlık Sanayi Bakanlığı kurumları ve bunların yetkilendirdiği diğer kurumlar tarafından yapılması sonucunda Gümrük Denetimi zayıflamakta, kaçakçılığı artırıcı bir etki yapmaktadır	,408	,527	-,150	34	,881	-,06061
			-,171	2,524	,877	-,06061
13- Tarihsel süreç içerisinde Ekonomik ve Politik nedenlerin kaçakçılığı normal bir eylem gibi algılanıyor olması karayolu taşımacılığı yoluyla kaçakçılığı arttıran bir etkindir	1,761	,193	,492	34	,626	,24242
			,667	2,817	,555	,24242
14- Haksız kazanç oranının yüksek olması karayolu kaçakçılığını arttıran bir etkindir	1,058	,311	-1,424	34	,164	-,51515
			-,880	2,118	,467	-,51515
15- Türkiye’nin coğrafi konumu karayolu ile kaçakçılığın artışında bir etkindir	6,577	,015	-1,031	34	,310	-,36364
			-,540	2,077	,641	-,36364

Tablo incelendiğinde cinsiyete göre sorulara verilen cevap ortalamalarında anlamlı bir fark olmadığı görülmektedir. Bu veriler doğrultusunda Hipotez’1 reddedilmiştir.

Tablo 28. ANOVA Yaş Testi

ANOVA (Yaş)		Karelerin Toplamı	df	Ortalama Kare	F	Sig.
1- Aldığım eğitimin mesleğime uygun olduğunu düşünüyorum	Gruplar Arasında	,505	2	,252	,725	,492
	Gruplar İçinde	11,495	33	,348		
	Toplam	12,000	35			
2- Çalıştığım birimde (kurumda) motivasyon artırıcı çalışmalar yapılır	Gruplar Arasında	1,682	2	,841	1,898	,166
	Gruplar İçinde	14,624	33	,443		
	Toplam	16,306	35			
3- Çalıştığım birimde (kurumda) hizmet içi eğitim yapılır	Gruplar Arasında	,289	2	,144	,389	,681
	Gruplar İçinde	12,267	33	,372		
	Toplam	12,556	35			
4- Gümrük kaçakçılığı ile ilgili olarak Türkiye’de alınan önlemler yeterlidir	Gruplar Arasında	,619	2	,310	,478	,624
	Gruplar İçinde	21,381	33	,648		
	Toplam	22,000	35			
5- Gümrük kaçakçılığında verilen cezalar caydırıcıdır	Gruplar Arasında	2,025	2	1,012	1,213	,310
	Gruplar İçinde	27,531	33	,834		
	Toplam	29,556	35			
6- Kaçakçılık ülkenin genel sorunlarından biridir	Gruplar Arasında	,043	2	,021	,034	,966
	Gruplar İçinde	20,707	33	,627		
	Toplam	20,750	35			
7- Kaçakçılıkla mücadelede gelişmiş teknoloji başarıyı artırır	Gruplar Arasında	1,215	2	,608	1,074	,353
	Gruplar İçinde	18,674	33	,566		
	Toplam	19,889	35			
8- Karayolu taşımacılığı ile kaçakçılıkta, alkol ve tütün ürünlerine daha sık rastlanmaktadır	Gruplar Arasında	,155	2	,077	,154	,858
	Gruplar İçinde	16,595	33	,503		
	Toplam	16,750	35			
9- Karayolu taşımacılığı yapanların kaçak mal taşıdıklarında yüksek gelir elde etmeleri kaçakçılığı arttırıcı etkindir	Gruplar Arasında	1,393	2	,696	1,324	,280
	Gruplar İçinde	17,357	33	,526		
	Toplam	18,750	35			
10- Karayolu kaçakçılığı ile mücadelede alınan tedbirlerin yeterli olmaması bu yolla kaçakçılığı arttırıcı etki yapmaktadır	Gruplar Arasında	,444	2	,222	,316	,732
	Gruplar İçinde	23,195	33	,703		
	Toplam	23,639	35			
11- Türkiye’de genel olarak taşımacılığın büyük bir bölümü karayolu ile yapılıyor olması bu yolla yapılan kaçakçılık oranını arttırmaktadır	Gruplar Arasında	,965	2	,483	,639	,534
	Gruplar İçinde	24,924	33	,755		
	Toplam	25,889	35			
12- TSE, DTS denetlemeleri, Tarım Sağlık Sanayi Bakanlığı kurumları ve bunların yetkilendirdiği diğer kurumlar tarafından yapılması sonucunda Gümrük Denetimi zayıflamakta, kaçakçılığı arttırıcı bir etki yapmaktadır	Gruplar Arasında	,441	2	,221	,493	,615
	Gruplar İçinde	14,781	33	,448		
	Toplam	15,222	35			
13- Tarihsel süreç içerisinde Ekonomik ve Politik nedenlerin kaçakçılığı normal bir eylem gibi algılanıyor olması karayolu taşımacılığı yoluyla kaçakçılığı arttıran bir etkindir	Gruplar Arasında	2,425	2	1,212	1,955	,158
	Gruplar İçinde	20,464	33	,620		
	Toplam	22,889	35			
14- Haksız kazanç oranının yüksek olması karayolu kaçakçılığını arttıran bir etkindir	Gruplar Arasında	1,465	2	,733	2,101	,138
	Gruplar İçinde	11,507	33	,349		
	Toplam	12,972	35			
15- Türkiye’nin coğrafi konumu karayolu ile kaçakçılığın artışında bir etkindir	Gruplar Arasında	,650	2	,325	,945	,399
	Gruplar İçinde	11,350	33	,344		
	Toplam	12,000	35			

Yaş değişkenine göre yapılan ANOVA testinde hiçbir sorunun sig. Değeri 0.05’ten küçük değildir. Bu nedenle ortalamalar arasında anlamlı bir fark yoktur.

Hipotez ‘2 reddedilmiştir.

Tablo 29. Medeni Duruma Göre Grup İstatistikleri Tablosu

Grup İstatistikleri Tablosu	Medeni Durum	Kişi	Anlam	Std. Sapma	Std. Hata Anlamı
1- Aldığım eğitimin mesleğime uygun olduğunu düşünüyorum	evli	27	1,3333	,55470	,10675
	bekar	9	1,3333	,70711	,23570
2- Çalıştığım birimde (kurumda) motivasyon artırıcı çalışmalar yapılır	evli	27	1,6296	,68770	,13235
	bekar	9	1,6667	,70711	,23570
3- Çalıştığım birimde (kurumda) hizmet içi eğitim yapılır	evli	27	1,3333	,55470	,10675
	bekar	9	1,5556	,72648	,24216
4- Gümrük kaçakçılığı ile ilgili olarak Türkiye’de alınan önlemler yeterlidir	evli	27	2,1111	,84732	,16307
	bekar	9	1,6667	,50000	,16667
5- Gümrük kaçakçılığında verilen cezalar caydırıcıdır	evli	27	2,2963	,91209	,17553
	bekar	9	1,5556	,72648	,24216
6- Kaçakçılık ülkenin genel sorunlarından biridir	evli	27	2,4444	,69798	,13433
	bekar	9	1,6667	,70711	,23570
7- Kaçakçılıkla mücadelede gelişmiş teknoloji başarıyı artırır	evli	27	1,9630	,75862	,14600
	bekar	9	1,8889	,78174	,26058
8- Karayolu taşımacılığı ile kaçakçılıkta, alkol ve tütün ürünlerine daha sık rastlanmaktadır	evli	27	2,0000	,62017	,11935
	bekar	9	1,6667	,86603	,28868
9- Karayolu taşımacılığı yapanların kaçak mal taşıdıklarında yüksek gelir elde etmeleri kaçakçılığı artırıcı etkindir	evli	27	1,7407	,76423	,14708
	bekar	9	1,7778	,66667	,22222
10- Karayolu kaçakçılığı ile mücadelede alınan tedbirlerin yeterli olmaması bu yolla kaçakçılığı artırıcı etki yapmaktadır	evli	27	2,3333	,83205	,16013
	bekar	9	1,7778	,66667	,22222
11- Türkiye’de genel olarak taşımacılığın büyük bir bölümü karayolu ile yapılıyor olması bu yolla yapılan kaçakçılık oranını arttırmaktadır	evli	27	2,1111	,80064	,15408
	bekar	9	1,4444	,88192	,29397
12- TSE, DTS denetlemeleri, Tarım Sağlık Sanayi Bakanlığı kurumları ve bunların yetkilendirdiği diğer kurumlar tarafından yapılması sonucunda Gümrük Denetimi zayıflamakta, kaçakçılığı artırıcı bir etki yapmaktadır	evli	27	2,4074	,63605	,12241
	bekar	9	1,8889	,60093	,20031
13- Tarihsel süreç içerisinde Ekonomik ve Politik nedenlerin kaçakçılığı normal bir eylem gibi algılanıyor olması karayolu taşımacılığı yoluyla kaçakçılığı arttıran bir etkindir	evli	27	1,6296	,83887	,16144
	bekar	9	1,3333	,70711	,23570
14- Haksız kazanç oranının yüksek olması karayolu kaçakçılığını arttıran bir etkindir	evli	27	1,5556	,57735	,11111
	bekar	9	1,4444	,72648	,24216
15- Türkiye’nin coğrafi konumu karayolu ile kaçakçılığın artışında bir etkindir	evli	27	1,3333	,55470	,10675
	bekar	9	1,3333	,70711	,23570

Araştırmaya katılanların 27’ si evli 9’ u bekadır. Cevap ortalamaları tabloda yer almaktadır. Verilen cevap ortalamaları 1- Kesinlikle katılıyorum ile 2: Katılıyorum değerleri arasındadır. Çünkü sig. Değerleri < 0.05 değerinden küçüktür. Bu veriler doğrultusunda Hipotez 3 kısıtlı olarak kabul edilebilir.

Tablo 30. Bağımsız Örneklem T Testi (Medeni Durum)

Medeni Durum T Testi	Levene'nin Varyans Eşitliği Testi		Eşitlik için t testi Ortalamaların				
	F	Sig.	t	df	Sig. (2 kuyruklu)	Ortalama Fark	Std. Hata Farkı
1-Aldığım eğitimin mesleğime uygun olduğunu düşünüyorum	,154	,697	,000	34	1,000	,00000	,22866
			,000	11,470	1,000	,00000	,25875
2- Çalıştığım birimde (kurumda) motivasyon artırıcı çalışmalar yapılır	,013	,908	-,139	34	,890	-,03704	,26647
			-,137	13,429	,893	-,03704	,27032
3- birimde (kurumda) hizmet içi eğitim yapılır	1,767	,193	-,963	34	,342	-,22222	,23077
			-,840	11,280	,419	-,22222	,26465
4-Gümrük kaçakçılığı ile ilgili olarak Türkiye’de alınan önlemler yeterlidir	1,645	,208	1,481	34	,148	,44444	,30008
			1,906	23,907	,069	,44444	,23317
5-Gümrük kaçakçılığında verilen cezalar caydırıcıdır	1,605	,214	2,207	34	,034	,74074	,33563
			2,477	17,158	,024	,74074	,29909
6- Kaçakçılık ülkenin genel sorunlarından biridir	,018	,895	2,886	34	,007	,77778	,26948
			2,867	13,599	,013	,77778	,27129
7-Kaçakçılıkla mücadelede gelişmiş teknoloji başarıyı artırır	,014	,907	,252	34	,803	,07407	,29411
			,248	13,404	,808	,07407	,29869
8-Karayolu taşımacılığı ile kaçakçılıkta, alkol ve tütün ürünlerine daha sık rastlanmaktadır	4,279	,046	1,262	34	,215	,33333	,26404
			1,067	10,871	,309	,33333	,31238
9-Karayolu taşımacılığı yapanların kaçak mal taşıdıklarında yüksek gelir elde etmeleri kaçakçılığı artırıcı etkendir	,973	,331	-,130	34	,898	-,03704	,28576
			-,139	15,621	,891	-,03704	,26648
10-Karayolu kaçakçılığı ile mücadelede alınan tedbirlerin yeterli olmaması bu yolla kaçakçılığı artırıcı etki yapmaktadır	,706	,407	1,813	34	,079	,55556	,30647
			2,028	17,050	,058	,55556	,27390
11-Türkiye’de genel olarak taşımacığın büyük bir bölümü karayolu ile yapılıyor olması bu yolla yapılan kaçakçılık oranını arttırmaktadır	,036	,850	2,111	34	,042	,66667	,31581
			2,009	12,704	,066	,66667	,33191
12-TSE, DTS denetlemeleri, Tarım Sağlık Sanayi Bakanlığı kurumları ve bunların yetkilendirdiği diğer kurumlar tarafından yapılması sonucunda Gümrük Denetimi zayıflamakta, kaçakçılığı artırıcı bir etki yapmaktadır	2,204	,147	2,145	34	,039	,51852	,24170
			2,209	14,470	,044	,51852	,23475
13-Tarihsel süreç içerisinde Ekonomik ve Politik nedenlerin kaçakçılığı normal bir eylem gibi algılanıyor olması karayolu taşımacılığı yoluyla kaçakçılığı arttıran bir etkendir	2,458	,126	,951	34	,349	,29630	,31169
			1,037	16,172	,315	,29630	,28569
14-Haksız kazanç oranının yüksek olması karayolu kaçakçılığını arttıran bir etkendir	,381	,541	,469	34	,642	,11111	,23698
			,417	11,565	,684	,11111	,26644
15-Türkiye’nin coğrafi konumu karayolu ile kaçakçılığın artışında bir etkendir	,154	,697	,000	34	1,000	,00000	,22866
			,000	11,470	1,000	,00000	,25875

5’ci soruda “Gümrük kaçakçılığında verilen cezalar caydırıcıdır”, 6’cı soruda “Kaçakçılık ülkenin genel sorunlarından biridir”, 11’ci soruda “Türkiye’de genel olarak taşımacılığın büyük bir bölümü karayolu ile yapılıyor olması bu yolla yapılan kaçakçılık oranını arttırmaktadır”, 12’ci soruda “TSE, DTS denetlemeleri, Tarım Sağlık Sanayi Bakanlığı kurumları ve bunların yetkilendirdiği diğer kurumlar tarafından yapılması sonucunda Gümrük Denetimi zayıflamakta, kaçakçılığı artırıcı bir etki yapmaktadır”,

yukarda belirtilen sorulara verilen cevap ortalamalarında anlamlı fark gözlenmiştir. Çünkü sig. Değerleri < 0.05 değerinden küçüktür. Bu veriler doğrultusunda Hipotez 3 kısıtlı olarak kabul edilebilir. Medeni duruma göre anlamlı bir fark oluştuğu görülmekte, katılımcıların çoğunluğunun erkeklerden oluşmasından dolayı oluşan bir fark olarak, gözlemlenmiştir.



Tablo 31. ANOVA Eğitim Testi

ANOVA (Eğitim)		Karelerin Toplamı	df	Ortalama Kare	F	Sig.
1- Aldığım eğitimin mesleğime uygun olduğunu düşünüyorum	Gruplar Arasında	,800	1	,800	2,429	,128
	Gruplar İçinde	11,200	34	,329		
	Toplam	12,000	35			
2- Çalıştığım birimde (kurumda) motivasyon artırıcı çalışmalar yapılır	Gruplar Arasında	,139	1	,139	,292	,592
	Gruplar İçinde	16,167	34	,475		
	Toplam	16,306	35			
3- Çalıştığım birimde (kurumda) hizmet içi eğitim yapılır	Gruplar Arasında	,356	1	,356	,991	,327
	Gruplar İçinde	12,200	34	,359		
	Toplam	12,556	35			
4- Gümrük kaçakçılığı ile ilgili olarak Türkiye’de alınan önlemler yeterlidir	Gruplar Arasında	,800	1	,800	1,283	,265
	Gruplar İçinde	21,200	34	,624		
	Toplam	22,000	35			
5- Gümrük kaçakçılığında verilen cezalar caydırıcıdır	Gruplar Arasında	,556	1	,556	,651	,425
	Gruplar İçinde	29,000	34	,853		
	Toplam	29,556	35			
6- Kaçakçılık ülkenin genel sorunlarından biridir	Gruplar Arasında	1,250	1	1,250	2,179	,149
	Gruplar İçinde	19,500	34	,574		
	Toplam	20,750	35			
7- Kaçakçılıkla mücadelede gelişmiş teknoloji başarıyı artırır	Gruplar Arasında	,022	1	,022	,038	,847
	Gruplar İçinde	19,867	34	,584		
	Toplam	19,889	35			
8- Karayolu taşımacılığı ile kaçakçılıkta, alkol ve tütün ürünlerine daha sık rastlanmaktadır	Gruplar Arasında	1,250	1	1,250	2,742	,107
	Gruplar İçinde	15,500	34	,456		
	Toplam	16,750	35			
9- Karayolu taşımacılığı yapanların kaçak mal taşıdıklarında yüksek gelir elde etmeleri kaçakçılığı artırıcı etkendir	Gruplar Arasında	,450	1	,450	,836	,367
	Gruplar İçinde	18,300	34	,538		
	Toplam	18,750	35			
10- Karayolu kaçakçılığı ile mücadelede alınan tedbirlerin yeterli olmaması bu yolla kaçakçılığı artırıcı etki yapmaktadır	Gruplar Arasında	,272	1	,272	,396	,533
	Gruplar İçinde	23,367	34	,687		
	Toplam	23,639	35			
11- Türkiye’de genel olarak taşımacılığın büyük bir bölümü karayolu ile yapılıyor olması bu yolla yapılan kaçakçılık oranını arttırmaktadır	Gruplar Arasında	,089	1	,089	,117	,734
	Gruplar İçinde	25,800	34	,759		
	Toplam	25,889	35			
12- TSE, DTS denetlemeleri, Tarım Sağlık Sanayi Bakanlığı kurumları ve bunların yetkilendirdiği diğer kurumlar tarafından yapılması sonucunda Gümrük Denetimi zayıflamakta, kaçakçılığı artırıcı bir etki yapmaktadır	Gruplar Arasında	,022	1	,022	,050	,825
	Gruplar İçinde	15,200	34	,447		
	Toplam	15,222	35			
13- Tarihsel süreç içerisinde Ekonomik ve Politik nedenlerin kaçakçılığı normal bir eylem gibi algılanıyor olması karayolu taşımacılığı yoluyla kaçakçılığı arttıran bir etkendir	Gruplar Arasında	1,089	1	1,089	1,698	,201
	Gruplar İçinde	21,800	34	,641		
	Toplam	22,889	35			
14- Haksız kazanç oranının yüksek olması karayolu kaçakçılığını arttıran bir etkendir	Gruplar Arasında	,939	1	,939	2,653	,113
	Gruplar İçinde	12,033	34	,354		
	Toplam	12,972	35			
15- Türkiye’nin coğrafi konumu karayolu ile kaçakçılığın artışında bir etkendir	Gruplar Arasında	,200	1	,200	,576	,453
	Gruplar İçinde	11,800	34	,347		
	Toplam	12,000	35			

Hipotez 4: “Eğitim durumuna göre sorulara verilen cevap ortalamaları arasında anlamlı fark vardır” hipotezini test etmek için ANOVA testi yapılmış olup

Hiçbir sorunun ortalama değerine ilişkin sig. Değerinde 0,05 ten küçük değer gözlenmemiştir. Bu veriler ışığında bu hipotez reddedilmiştir.



Tablo 32. ANOVA Çalışma Süresi Testi

ANOVA (Çalışma Süresi)		Karelerin Toplamı	df	Ortalama Kare	F	Sig.
Aldığım eğitimin mesleğime uygun olduğunu düşünüyorum	Gruplar Arasında	,534	3	,178	,497	,687
	Gruplar İçinde	11,466	32	,358		
	Toplam	12,000	35			
Çalıştığım birimde (kurumda) motivasyon artırıcı çalışmalar yapılır	Gruplar Arasında	3,181	3	1,060	2,586	,070
	Gruplar İçinde	13,124	32	,410		
	Toplam	16,306	35			
Çalıştığım birimde (kurumda) hizmet içi eğitim yapılır	Gruplar Arasında	1,594	3	,531	1,551	,220
	Gruplar İçinde	10,962	32	,343		
	Toplam	12,556	35			
Gümrük kaçakçılığı ile ilgili olarak Türkiye’de alınan önlemler yeterlidir	Gruplar Arasında	,646	3	,215	,323	,809
	Gruplar İçinde	21,354	32	,667		
	Toplam	22,000	35			
Gümrük kaçakçılığında verilen cezalar caydırıcıdır	Gruplar Arasında	,614	3	,205	,226	,877
	Gruplar İçinde	28,941	32	,904		
	Toplam	29,556	35			
Kaçakçılık ülkenin genel sorunlarından biridir	Gruplar Arasında	,550	3	,183	,291	,832
	Gruplar İçinde	20,200	32	,631		
	Toplam	20,750	35			
Kaçakçılıkla mücadelede gelişmiş teknoloji başarıyı artırır	Gruplar Arasında	,143	3	,048	,077	,972
	Gruplar İçinde	19,746	32	,617		
	Toplam	19,889	35			
Karayolu taşımacılığı ile kaçakçılıkta, alkol ve tütün ürünlerine daha sık rastlanmaktadır	Gruplar Arasında	,528	3	,176	,347	,792
	Gruplar İçinde	16,222	32	,507		
	Toplam	16,750	35			
Karayolu taşımacılığı yapanların kaçak mal taşıdıklarında yüksek gelir elde etmeleri kaçakçılığı arttırıcı etkendir	Gruplar Arasında	2,380	3	,793	1,551	,220
	Gruplar İçinde	16,370	32	,512		
	Toplam	18,750	35			
Karayolu kaçakçılığı ile mücadelede alınan tedbirlerin yeterli olmaması bu yolla kaçakçılığı arttırıcı etki yapmaktadır	Gruplar Arasında	2,840	3	,947	1,456	,245
	Gruplar İçinde	20,799	32	,650		
	Toplam	23,639	35			
Türkiye’de genel olarak taşımacılığın büyük bir bölümü karayolu ile yapılıyor olması bu yolla yapılan kaçakçılık oranını arttırmaktadır	Gruplar Arasında	3,032	3	1,011	1,415	,256
	Gruplar İçinde	22,857	32	,714		
	Toplam	25,889	35			
TSE, DTS denetlemeleri, Tarım Sağlık Sanayi Bakanlığı kurumları ve bunların yetkilendirdiği diğer kurumlar tarafından yapılması sonucunda Gümrük Denetimi zayıflamakta, kaçakçılığı arttırıcı bir etki yapmaktadır	Gruplar Arasında	1,403	3	,468	1,083	,370
	Gruplar İçinde	13,819	32	,432		
	Toplam	15,222	35			
Tarihsel süreç içerisinde Ekonomik ve Politik nedenlerin kaçakçılığı normal bir eylem gibi algılanıyor olması karayolu taşımacılığı yoluyla kaçakçılığı arttıran bir etkendir	Gruplar Arasında	1,130	3	,377	,554	,649
	Gruplar İçinde	21,759	32	,680		
	Toplam	22,889	35			
Haksız kazanç oranının yüksek olması karayolu kaçakçılığını arttıran bir etkendir	Gruplar Arasında	1,213	3	,404	1,100	,363
	Gruplar İçinde	11,759	32	,367		
	Toplam	12,972	35			
Türkiye’nin coğrafi konumu karayolu ile kaçakçılığın artışında bir etkendir	Gruplar Arasında	1,513	3	,504	1,538	,224
	Gruplar İçinde	10,487	32	,328		
	Toplam	12,000	35			

Hipotez 5:” Meslekte çalışma süresine göre sorulara verilen cevap ortalamalarında anlamlı fark vardır” hipotezini test etmek için yapılan ANOVA testinde anlamlı fark görülmemiştir.

Bu hipotez reddedilmiştir.



SONUÇ VE ÖNERİLER

Gümrükte kaçakçılık, çeşitli yöntem ve taktikler kullanarak, geniş bir yelpazede uluslararası düzeyde ilgili ulusal ve bölgesel ölçekler, organizasyonlar ve yapılarla haksız menfaatle elde edilebilen önemli bir güvenlik konusu haline gelmiştir. Bu geniş alanlarda yürütülen bu yasa dışı eylemlerin önlenmesi, kurumun alacağı yükümlülüklerle ilgili olmalıdır. Kaçakçılık ile bütüncül bir bakış açısıyla etkili bir şekilde ilgilenmek gerekmektedir. Türkiye'nin doğu ve güneydoğu sınır kaçakçılarının sosyo-ekonomik ortamının, bu sınır bölgesinin karşı karşıya olduğu bölgelerin fiziksel koşullarını tetiklediği görülmektedir. Ayrıca, kaçakçılık birçok ülkede vergi kaybına neden olmaktadır. Canlı veya cansız yasadışı varlıkların insan sağlığı, sosyal barış ve güvenlik açısından birçok olumsuz duruma neden olduğu görülmektedir. Bu durum aynı zamanda sosyal güvenlik harcamalarının artmasına neden olmaktadır.

Öte yandan, yasadışı varlıklar devletin sosyal güvenlik, toplum barışı ve sağlığa verdiği zarar konusunda yeterli bilince sahip değildir. Kaçak tütün, et ve çay gibi insan sağlığına zararlı ürünler için sosyal algı düzeyi sınırlıdır. Aynı şey elektronik ve yasa dışı yiyecekler gibi diğer kaçakçılık ürünleri için de geçerlidir. Kaçakçılık organizasyonları, bu malları yurtdışından piyasaya yasadışı yollarla getirmeye çalışırken toplumda da alıcı talep edilmektedir. Daha geniş bir bakış açısıyla, talebin arzdan önce olması ve daha önce elde edilecek olan kanuna uyma ve başkalarının yasalarına saygı gibi davranış kurallarından çıkarılmış olması, bu alandaki farkındalık eksikliğinin başka bir boyutudur. Kaçakçılıkla ilgili adli ve idari görüş birliğindeki eşitsizliklerin kaçakçılar için sonuçları olumlu olabilmektedir. Kaçakçılık suçunu düzenlemek sadece cansız varlıkları temsil eden bir öge olmamalı, aynı zamanda canlı varlıklar tanımına da dahil edilmelidir.

Her bir kaçakçılık suç türü ayrı ayrı araştırılması gereken bir konudur. Özellikle gıda kaçakçılığı, silah kaçakçılığı ve değerli eşya, (elmas, yakut, pırlanta vb.) kaçakçılık suçları, ampirik veriler desteklenerek akademik olarak tartışılacak suç türleridir. Ulusal ekonomi üzerindeki etkisine ek olarak, ulusal güvenlik için bu tür kaçakçılığın ne ölçüde sorunlara neden olabileceği ve ülkenin demokratikleşmesine ve hukukun üstünlüğüne ne ölçüde zarar verebileceği konusundaki araştırmalar genişletilmelidir (UTSAM, 2012).

Türkiye Gümrüklerinde yaşanan gümrük kaçakçılığı suçlarını, sebep ve sonuçları ile incelediğimiz çalışmamızda, genel olarak gümrük kaçakçılığıyla mücadelede yaşanan

sorunlar ve bu sorunların çözümü adına nelerin yapılması gerektiği yönünde güçlü ve tutarlı öneriler ortaya konulmuştur.

Türkiye gümrüklerinde yaşanan kaçakçılık faaliyetlerinin boyutunu ve kaçakçılıkla mücadelede karşılaşılan sıkıntıları ortaya koymak amacıyla yazılan bu tez çalışması, kaçakçılıkla mücadelede önemli bir bütçe ayıran ve çok sayıda personel istihdam eden Türkiye'nin bu faaliyetlerden görmüş olduğu zararın boyutlarını ortaya koymak, kaçakçılık olaylarını en aza indirmek için neler yapılması gerektiğini göstermesi açısından da ayrı bir öneme sahiptir.

Türkiye, kaçakçılık faaliyetleri kapsamlı, sağlam bir mevzuat ve güçlü bir mücadele iradesiyle uygulandığında önemli neticelerin alındığının tecrübelerle görüldüğü bir ülkedir.

Bu kapsamda çalışmamızda Mersin ili, KOM şube müdürlüğünü kurumu, uluslararası karayolu taşımacılığında karşılaşılan gümrük ihlalleri ile mücadele etkinliğinin belirlmesine yönelik yapılan çalışmada ortaya çıkan sonuçlar ve çözüm önerileri ile ilgili analiz sonuçları aşağıda verilmiştir:

Analiz sonuçlarına batığımızda ortaya çıkan bulgular,

Meslekte motivasyon; Analizlere bakıldığında motivasyon sorusunda, olumlu cevaplar yüksek olduğu görülmüştür. Kurumda meslekte motivasyonu arttırıcı çalışmaların tamamen olması gerektiği gibi yapıldığı görülmüştür.

- Meslekte motivasyon öğrenme, bir şeyler yapma ve hareket etme arzusunun uyanmasıdır. Çalışma yaşamında motivasyon, kaliteli işlerin daha hızlı yapılması ve mevcut koşullar altında çalışan insanlar tarafından yaratılan bir uzlaşma olarak tanımlanabilir. Hizmet verimliliğinin artırılması, hizmet kalitesinin ölçülmesine bağlıdır.

Gümrük kaçakçılığı ile ilgili olarak Türkiye'de alınan önlemlerin yeterliliği; Analiz cevaplarına bakıldığında gümrük kaçakçılığı ile ilgili alınan önlemlerin yeterli olduğu görülmektedir. Bu soruda kurum içi çalışanların arasında bir uyum olduğu görülmektedir. Bu durumda kurumda çalışanlar devletin almış olduğu önlemleri yeterli gördüğü düşünülmektedir.

Gümrük kaçakçılığında verilen cezaların caydırıcılığı; Analiz cevaplarına bakıldığında %38,9 oranla (kararsızım), % 33,3 oranla (kesinlikle katılmıyorum) ve % 25,0 oranla (katılıyorum) cevapları yüksek görülmüştür. Verilen cevaplara bakıldığında cezaların caydırıcılığını yeterli gören katılımcıların oranları ile yeterli görmeyenlerin oranları arasında çok yüksek bir oran farkı görülmemektedir.

Cezaların caydırıcılık ile ilgili devletin yasal yönetmeliğindeki cezaları şöyle sıralaya biliriz;

- Gümrük kaçakçılığında yapılan düzenlemeler neticesinde, ülkeye kaçak yollarla girilen ve çıkarılmaya çalışılan eşya ve mallar için bir ve beş yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılmaktadır.
- Tüm bu çalışmalar ve teknik olarak iyileştirmelerle, sahip olduğu kolluk yetkilerinin daha etkin bir şekilde kullanılmasına olanak sağlayarak, aktifleştirmektedir.
- Gümrük güvenlik sistemlerinin son yıllarda kaçakçılıkla mücadelede etkinlik sağlandığı görülmektedir.

Analizde bu üç temel konu dışındaki sorular da da genel olarak katılımcılar olumlu cevaplar vermişlerdir. Bunları da şöyle sıralaya biliriz;

Kaçakçılık ülkenin genel sorunlarından biridir sorusuna verilen cevapların; katılımcı cevap oranları, %44,4 oranla (katılıyorum), %36,1 oranla (kararsızım) ve %16,7 oranla (kesinlikle katılıyorum) cevapları en yüksek oranlar arasında yer almaktadır. Bu doğrultuda kaçakçılık ülke ekonomisini büyük ölçüde etkilediği ve uygulanan cezalara rağmen halen bu suçla karşılaşıldığı ortaya çıkmaktadır.

Karayolu taşımacılığında kaçakçılığı konu alanlar arasında en fazla ürünler hangileridir sorusuna verilen cevapların; katılımcı cevap oranları, % 44,4 oranla (Tütün ürünleri) en yüksek oran olarak görülmektedir. %16,6 ile alkollü içecekler, %13,9 tarihi eser, %8,4 petrol ürünleri, %5,6 silah ve mühimmat, %8,4 elektronik eşya ve %2,7 diğerleri de bu sıralama da yer almaktadır.

- Kaçakçılık suçu nedeniyle cezalar caydırıcılığı, olmayan elde edilmesi kolay ve yüksek getirili tütün kaçakçılığını ülkemizde de rastlanan kaçakçılık türü olarak görülmektedir. Ülkemizin ekonomisini bu kadar yoğun bir şekilde etkileyen tütün kaçakçılığı ile ilgili yapılan düzenlemeler yeterli gelmediğinden, tütün kaçakçılığı devam etmektedir. Bu konuda yasal olarak kaçırmaya yönelik tütün ve tütün ürünlerinin deşifre edilmesi ve yüksek riskli bölgelerde ve şehirlerde, özellikle sınır bölgelerinde yasadışı ticaretin boyutunu belirlemek için çalışmalar yapılmalıdır. Buna ek olarak tütün ve tütün kaçakçılığı suçlarının uluslararası bağlantısını belirleyerek ve ülkeye giriş sırasında yasadışı ürünleri yakalama etkinliği artırılması sağlanmalıdır.
- Ülkemizde tütün ürünlerine yönelik tehdit her geçen gün artmaktadır. Bunun sebebi kaçakçılıktan elde edilen kârın çok yüksek olmasıdır. Toplumun bazı kesimlerinde kaçakçılığı destekleyen en önemli faktörlerden biri, de halkın sadece bir vergi suçunu

kaçakçılık olarak görmesi ve kaçak tütünün daha ucuz olmasıdır.

Gümrük kaçakçılığına neden olan ve teşvik eden faktörleri azaltmak için çözümler önerileri;

- Kaçakçılık faaliyetlerinde bulunan kişilerin riskli gelir dengesinin kazanç faktörünü korumasını önlemek için gerekli yasal tedbirleri alınması,
- Suçluların her gün yeni yollar aradığı göz önüne alındığında, kaçakçılık suçlarıyla mücadelede inkar edilemez gümrük kontrol sisteminin modernizasyonu,
- Kaçakçılıkla mücadelede sınır güvenliği konusundaki ulusal politikayı sürdürmek,

Bu araştırma kapsamında 5 hipotez bulunmaktadır bunlar;

Hipotez 1: Sorulara verilen cevap ortalamalarında cinsiyete göre anlamlı fark vardır.

Bağımlı örneklem T testi (cinsiyete göre) dağılımı; erkek katılımcıların kadın katılımcılara göre dağılım ortalamaları yüksek olduğu görülmektedir. Hipotez'1 reddedilmiştir.

Bağımsız örneklem T testi (cinsiyete göre); Tablo incelendiğinde cinsiyete göre sorulara verilen cevap ortalamalarında anlamlı bir fark olmadığı görülmektedir. Hipotez'1 reddedilmiştir.

Hipotez 2: Sorulara verilen cevap ortalamalarında yaş guruplarına göre anlamlı fark vardır.

ANOVA yaş testi; Yaş değişkenine göre yapılan ANOVA testinde hiçbir sorunun sig. Değeri 0.05'ten küçük değildir. Bu nedenle ortalamalar arasında anlamlı bir fark yoktur.

Hipotez '2 reddedilmiştir.

Hipotez 3: Sorulara verilen cevap ortalamalarında medeni hale göre anlamlı fark vardır.

Medeni duruma göre grup istatistikleri; Araştırmaya katılanların 27' si evli 9' u bekardır. Cevap ortalamaları tabloda yer almaktadır. Verilen cevap ortalamaları 1- Kesinlikle katılıyorum ile 2: Katılıyorum değerleri arasındadır.

Bağımsız örneklem T testi (medeni durum); 5'ci soruda "Gümrük kaçakçılığında verilen cezalar caydırıcıdır", 6'cı soruda "Kaçakçılık ülkenin genel sorunlarından biridir", 11'ci soruda "Türkiye'de genel olarak taşımacılığın büyük bir bölümü karayolu ile yapılıyor olması bu yolla yapılan kaçakçılık oranını arttırmaktadır", 12'ci soruda "TSE, DTS denetlemeleri, Tarım Sağlık Sanayi Bakanlığı kurumları ve bunların yetkilendirdiği diğer kurumlar tarafından yapılması sonucunda Gümrük Denetimi zayıflamakta, kaçakçılığı arttırıcı bir etki yapmaktadır", yukarda belirtilen sorulara verilen cevap ortalamalarında

anlamalı fark gözlenmiştir. Çünkü sig. Değerleri < 0.05 değerinden küçüktür. Bu veriler doğrultusunda Hipotez 3 kısıtlı olarak kabul edilebilir.

Hipotez 4: Sorulara verilen cevap ortalamalarında eğitim durumuna göre anlamalı fark vardır.

ANOVA eğitim testi; Hipotez 4: “Eğitim durumuna göre sorulara verilen cevap ortalamaları arasında anlamalı fark vardır” hipotezini test etmek için ANOVA testi yapılmış olup

Hiçbir sorunun ortalama değerine ilişkin sig. Değerinde 0,05 ten küçük değer gözlenmemiştir. Bu veriler ışığında bu hipotez reddedilmiştir.

Hipotez 5: Sorulara verilen cevap ortalamalarında meslek çalışma süresine göre anlamalı fark vardır.

ANOVA çalışma süresi testi; Hipotez 5:” Meslekte çalışma süresine göre sorulara verilen cevap ortalamalarında anlamalı fark vardır” hipotezini test etmek için yapılan ANOVA testinde anlamalı fark görülmemiştir.

Bu hipotez reddedilmiştir.

Bu araştırma kapsamında; çalışmamızda yer verdiğimiz uluslararası karayolu taşımacılığında karşılaşılan gümrük ihlalleri ile mücadele etkinliği, istatistiksel tablolar incelendiğinde yapılan mücadelenin neticesiz kalmadığı, özveriyle yapılan çalışmaların karşılığının alındığı görülmüştür. Ayrıca bu çalışmada, uluslararası sisteminde önemli bir yere sahip olan karayolu taşımacılığının gümrük ihlalleri üzerinde yapılan bu araştırmanın, karayolunda kaçakçılık ve gümrük konusunda sistemin yönetimine katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

- Akbulut, B. (2010). Türk Ceza Kanunu ile Kabahatler Kanunu'nun Genel Hükümlerinin Yaptırım Hükümleri Dışında Karşılaştırmalı Olarak İncelenmesi, Ankara.
- Akıntürk, T. (2006). Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Özel Borç İlişkileri, İstanbul.
- Aktaş, B. (2015). Gümrük İşlemlerine Tabi Tutmadan Ülkeye Eşya Sokma Suçu Üzerine Bir İnceleme, *TBB Dergisi*.
- Akyol, Ş. (2007). Temsil Yetkisinin Kötüye Kullanılması, Yargı Dünyası, Ankara.
- Artuk, M., Gökçen, E. ve Yenidünya, A. (2007). Ceza Hukuku Genel Hükümler, 3. Bası Ankara.
- Balan, A. (2019). “ Gümrük Kaçakçılığı Suçunun Nitelikli Hali Olarak Ülkeye Kaçak Akaryakıt Sokma Fiili” *D.E.Ü. Hukuk Fakültesi Dergisi*, Prof. Dr. Durmuş Tezcan'a Armağan, C.21, Özel S., 2019, s. 3-42.
- Ceyhan, S. ve Demircioğlu, K. (2013). Son Düzenlemelerle “Akaryakıt Kaçakçılığı”, *Gümrük ve Ticaret Dergisi*, S.1.
- Çetin, B., Barış, S. ve Saroğlu S. (2011). Türkiye’de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış, *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi* Cilt: 1, Sayı: 1, ss. 123-150,
- Çıldır, D. (2007). Konuyla ilgili olarak ayrıca bkz. Çetin; Suat, Van İlinde Akaryakıt Kaçakçılığının İncelenmesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Çıldır, D. ve Şentürk, H. (2008). Açıklamalı, İçtihatla, Gerekçeli 5607 Sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu, Ankara.
- Çınar, Ç. (2008). Türkiye’de 5607 Sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu Çerçevesinde Kaçakçılık Suçları ve Kabahatleri, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Çopur, İ. (2014). Gümrük Kaçakçılığıyla Mücadelede Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri; Türkiye Gümrükleri Üzerine Bir Araştırma, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gümüşhane.
- Dünya Bankası, (2014). AB - Türkiye Gümrük Birliği Değerlendirilmesi, Mart Yayını.
- Erdener, Y. (2007). Yeni Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu Şerhi, İstanbul.
- Erman, Ş. (1981). Kaçakçılık Suçları, İstanbul.
- Ertaş, Ş. (2005). Eşya Hukuku, 6. Baskı, Ankara.
- Ertuğrul, M. (2002). 1918 Sayılı Kanuna Göre Gerekçeli, Açıklamalı, İçtihatla Kaçakçılık Suçları ve İlgili Konular, Ankara.

- Günay, E. (2009). Gümrük Kaçakçılığı Davalarında Fiili Değerlendirme Derdest, Ankara.
- Ünver, Y. (2000). İçel Suç Teorisi, İstanbul.
- İnceoğlu, M.M., (2009). Borçlar Hukukunda Doğrudan Temsil, İstanbul.
- Kaplan, U. (2012). “Türkiye’de Sivil Havacılığının Gelişmesinin Getirdikleri”, 1st International Aviation Management Conference, Book of, pp. 256-268, 7 December 2012, Ankara.
- Kardelen, A. (2010). Gümrük Kaçakçılığıyla Mücadelede Yaşanan Sorunlar İstanbul Örneği 2007 – 2008, Yayınlanmamış, Yüksek Lisans Tezi, Gebze.
- Kılıçoğlu, A. (2005). Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, Ankara.
- Kılıçoğlu, A. (2005). Borçlar Hukuku, Genel Hükümler, Ankara.
- Köğmen, Z. (2014). “Karayolu Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Modlarıyla Karşılaştırılması ve Sağladığı Avantajlar”. Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlığı Tezi, Ankara.
- Lambert, D.M., J.R. Stock, and L. M. Ellram (1998). “Fundamentals of Logistics Management”, Irwin/McGraw-Hill, Boston.
- Lyons, T. (2005). EC Customs Law, Oxford EC Law Library.
- Milli Eğitim Bakanlığı (2011). Ulaştırma Hizmetleri Kaçakçılıkla Mücadele Ankara.
- Milli Eğitim Bakanlığı, (2011). Ulaştırma Hizmetleri Alanı Karayolu Taşımacılığı, Ankara.
- Nomer, H.N. (2012). Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 12.Bası, İstanbul.
- Oğuzman, M.K. ve Öz, T. (2012). Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 8. Bası, İstanbul.
- Reisoğlu, S. (2012). Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul.
- SYKONSEPT (2014). Kasım-Aralık Yıl: 10 Sayı: 57.
- Şahin, D. (2011). Türkiye’de 5607 Sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu Çerçevesinde Kaçakçılık Suçları ve Kabahatleri, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Tezcan, D.E. ve Ruhan Önok, M. (2010). Teorik ve Pratik Ceza Özel Hukuku, 7. Baskı, Ankara.
- TUIK, (2006). “Ulaştırma İstatistikleri Özeti 2000-2004”, Türkiye İstatistik Kurumu, Ankara.
- TUIK, “Ulaştırma İstatistikleri Özeti 2000-2004”. (2006). Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu.
- Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı, (1993). Cumhuriyetin 70. Yılında Ulaştırma, Haberleşme, Nadirkitap, Ankara.

- UTSAM, (2012). (Uluslararası terörizm ve Sınır aşan Suçlar Araştırma Merkezi). Kaçakçılıkla Mücadelede Bütüncül Yaklaşım, No: 19. UTSAM Yayınları.
- Yang, D.C. (2003). “Essays in Development Economics”, Doktora tezi, Cambridge-Massachusetts.
- Zagaris, B. (2003). “Introduction: The Current And Winding Paths Of Us-Mexico White Collar Crime United States-Mexico” Law Journal Spring.



EKLER

EK 1-Mersin Emniyet Müdürlüğü Kom Şube Müdürlüğü Tez Çalışma Onay Formu

T.C.
MERSİN VALİLİĞİ
Emniyet Müdürlüğü

Sayı :98030819-59518.(22105)

2020/253

Konu :Tez Çalışması İzin Talebi

24/03/2020

TOROS ÜNİVERSİTESİ RÖKTÖRLÜĞÜNE
(Yazı İşleri Müdürlüğü)

İlgi:02/03/2020 tarih ve 95996538-044/82 sayılı yazınız.

İlgi yazı ile Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Lojistik Anabilim Dalı, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Tezli Yüksek Lisans programı öğrencisi İsmail KAYA tarafından hazırlanan tez çalışması kapsamında yapılması istenildiği bildirilen anket çalışması için, adı geçen öğrencinin **24-27/03/2020** tarih aralığında, 0324 237 00 29 dahili 5723 numaralı telefondan irtibat kurmak suretiyle Müdürlüğümüz KOM Şube Müdürlüğüne gelerek bahse konu anket çalışmasını gerçekleştirebileceği hususunu;

Bilgilerinize rica ederim.


Murat ÇİHAN
İl Emniyet Müdürü a.
İl Emniyet Müdür Yardımcısı V.
3. Sınıf Emniyet Müdürü

GENEL EVRAK MERKEZİ
Tarih :
Evrak Kayıt No :

EK 2- Etik Kurul



T.C.
TOROS ÜNİVERSİTESİ
BİLİMSEL ARAŞTIRMA VE YAYIN ETİĞİ
KURULU KARARI

Karar Tarihi	Toplantı Sayısı	Karar Sıra Sayısı
14.02.2020	2	11

Üniversitemiz, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Tezli Yüksek Lisans Programı Öğrencisi İsmail KAYA' nın *“Uluslararası Karayolu Taşımacılığında Karşılaşılan Gümrük İhlalleri İle Mücadele Tekniklerine İlişkin Bir Araştırma”* konu başlıklı tez araştırmasına ilişkin 07.02.2020 tarihli ve 06 sayılı başvurusu görüşüldü.

Yapılan incelemeler sonucunda hazırlanan araştırmanın bilimsel araştırma ve yayın etiği açısından uygun olduğuna oy birliğiyle karar verildi.



EK 3- Anket Formu

ANKET

Toros Üniversitesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yüksek Lisans tezi olarak hazırlayacağım “Uluslararası Karayolu Taşımacılığında Karşılaşılan Gümrük İhlalleri ile Mücadele Etkinliğine İlişkin Bir Araştırma” konulu araştırmada, Mersin ilinde sahada çalışan kom şube personellerine anket uygulanması yapılması planlanmıştır. “Nicel Araştırma Tekniği” uygulanarak tüm veriler tez için kullanılacaktır.

Bu ankette toplanacak veriler söz konusu araştırmanın sağlıklı ve başarılı bir şekilde sonuçlandırılmasının temelini oluşturacaktır.

Kişisel Sorular

Cinsiyetiniz

() Kadın () Erkek

Yaşınız

() 20-29 arası

() 30-39 arası

() 40-49 arası

() 50 ve üzeri

Medeni durumunuz

() Evli()Bekar

Eğitim durumunuz

() Lise ve dengi okul mezunu

() Önlisans mezunu

() Lisans mezunu

() Yüksek lisans mezunu

() Doktora mezunu

Mesleğinizde çalışma süreniz

() 0-1 yıl() 2-5 yıl() 6-10 yıl() 11-15 yıl() 16 yıl ve üzeri

		Kesinlikle Katılıyorum	Katılıyorum	Kararsızım	Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
1	Aldığım eğitimin mesleğime uygun olduğunu düşünüyorum					
2	Çalıştığım birimde (kurumda) motivasyon artırıcı çalışmalar yapılır					
3	Çalıştığım birimde (kurumda) hizmet içi eğitim yapılır					
4	Gümrük kaçakçılığı ile ilgili olarak Türkiye’de alınan önlemler yeterlidir					
5	Gümrük kaçakçılığında verilen cezalar caydırıcıdır					
6	Kaçakçılık ülkenin genel sorunlarından biridir					
7	Kaçakçılıkla mücadelede gelişmiş teknoloji başarıyı artırır					
8	Karayolu taşımacılığı ile kaçakçılıkta, alkol ve tütün ürünlerine daha sık rastlanmaktadır					
9	Karayolu taşımacılığı yapanların kaçak mal taşıdıklarında yüksek gelir elde etmeleri kaçakçılığı arttırıcı etkendir					
10	Karayolu kaçakçılığı ile mücadelede alınan tedbirlerin yeterli olmaması bu yolla kaçakçılığı arttırıcı etki yapmaktadır					
11	Türkiye’de genel olarak taşımacılığın büyük bir bölümü karayolu ile yapılıyor olması bu yolla yapılan kaçakçılık oranını arttırmaktadır					
12	TSE, DTS denetlemeleri, Tarım Sağlık Sanayi Bakanlığı kurumları ve bunların yetkilendirdiği diğer kurumlar tarafından yapılması sonucunda Gümrük Denetimi zayıflamakta, kaçakçılığı arttırıcı bir etki yapmaktadır					
13	Tarihsel süreç içerisinde Ekonomik ve Politik nedenlerin kaçakçılığı normal bir eylem gibi algılanıyor olması karayolu taşımacılığı yoluyla kaçakçılığı arttıran bir etkendir					
14	Haksız kazanç oranının yüksek olması karayolu kaçakçılığını arttıran bir etkendir					
15	Türkiye’nin coğrafi konumu karayolu ile kaçakçılığın artışında bir etkendir					

16- Aşağıdaki ürünlerin karayolu taşımacılığında kaçakçılığı konu alanlar arasında çoktan aza doğru puanlayınız? (çok olan 1, en az olan 7 olacak şekilde).

☐

Tütün ürünleri

☐

Elektronik eşya

☐

Alkollü içecekler

☐

Petrol ürünleri

☐

Silah ve mühimmat

☐

Diğerleri

☐

Tarihi Eser

Ankete katıldığınız için teşekkür ederim.

ÖZGEÇMİŞ		
Kişisel Bilgiler		
Adı Soyadı:	İsmail KAYA	
Doğum Tarihi (gün/ay(yıl):	08.09.1986	
Uyruğu:	T.C.	
Doğum Yeri:	Akçadağ/MALATYA	
E-posta:	kaya443300@hotmail.com	
Eğitim Bilgileri	Eğitim Birimi	Mezuniyet
Yüksek Lisans:	Toros Üniversitesi, Sosyal Bil. Ens. Uluslararası Tic. ve Loj. YL.	2017-
Lisans:	Anadolu Üniversitesi	2010-2016
Lise:	19 Mayıs Süper Lisesi	2000-2004
İş Deneyimi	Çalıştığı Kurum:	Görev
12 yıl	Jandarma Genel Komutanlığı	Jandarma Personeli
Yabancı Dil	Düzey	
-	-	
Yayınlar		
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		

İNTİHAL PROGRAMI RAPORU FORMU



T.C. TOROS ÜNİVERSİTESİ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ İNTİHAL PROGRAMI RAPORU

ULUSLARARASI TİCARET VE LOJİSTİK ANA BİLİM DALI BAŞKANLIĞINA

Tarih: 14/09/2020

Tez Başlığı:

ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA KARŞILAŞILAN GÜMRÜK İHLALLERİ İLE MÜCADELE ETKİNLİĞİNE İLİŞKİN BİR ARAŞTIRMA

Yukarıda başlığı gösterilen tez çalışmamın;

- a) Giriş,
- b) Ana bölümler ve
- c) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 100 sayfalık kısmına ilişkin, 14/09/2020 tarihinde enstitü tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orijinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı % 7 'dir.

Uygulanan filtrelemeler:



- 1- Kaynakça hariç
- 2- Alıntılar hariç
- 3- Benzer kelime sayısı 7 adet

yapıldığında en fazla %7,



- 1- Kaynakça hariç
- 2- Alıntılar dahil
- 3- Benzer kelime sayısı 7 adet

yapıldığında en fazla %30'u geçmemelidir.

Tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Yukarıda belirtilen başlıkta danışmanımla birlikte tamamlamış olduğum tezimin fikir/araştırma sorusu, yöntem, bulgular ve tartışma kısımları özgün olup kısmen veya tamamen diğer çalışmalardan alınan kısımlar olduğu durumlarda kaynak belirtilmesine dikkat edilmiştir. Tezimin, tez yazım kurallarına uygun olarak ve intihal olmaksızın hazırladığımı taahhüt eder; intihal olması durumunda tez çalışmamın başarısız sayılacağını ve mezuniyetimin iptalini kabul ederim.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

Öğrencinin Adı Soyadı : İsmail KAYA

İmzası : Tarih: 14/09/2020

Yukarıda kişisel ve tez bilgileri verilen öğrencimin belirtilen başlıkta birlikte tamamlamış olduğumuz tez çalışması Turnitin intihal yazılım programında kontrol edilmiş ve etik bir ihlale rastlanmamıştır. İntihal yazılım programının rapor çıktısı ektedir. Ayrıca tezin fikir/araştırma sorusu, yöntem, bulgular ve tartışma kısımları özgün olup kısmen veya tamamen diğer çalışmalardan alınan kısımlar olduğu durumlarda kaynak belirtilmesine dikkat edilmiştir.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

Danışmanın Unvanı-Adı-Soyadı : Doç. Dr. Tunay KÖKSAL

İmzası : Tarih: 14/09/2020

Ek: İntihal yazılım programının rapor çıktısı (2 sayfa)

Uluslararası Karayolu Taşımacılığında Karşılaşılan Gümrük İhlalleri ile Mücadelenin Etkinliğine İlişkin Bir Araştırma

Yazar İsmail Kaya

Gönderim Tarihi: 14-Eyl-2020 11:35AM (UTC+0300)

Gönderim Numarası: 1386624875

Dosya adı: SMA_L_KAYA-TEZ_14.09.2020.pdf (2.29M)

Kelime sayısı: 26136

Karakter sayısı: 180270

Uluslararası Karayolu Taşımacılığında Karşılaşılan Gümrük İhlalleri ile Mücadelenin Etkinliğine İlişkin Bir Araştırma

ORIJINALLIK RAPORU

%**7**

BENZERLİK ENDEKSİ

%**7**

İNTERNET
KAYNAKLARI

%**2**

YAYINLAR

%**1**

ÖĞRENCİ ÖDEVLERİ

BİRİNCİL KAYNAKLAR

1

www.udhb.gov.tr

İnternet Kaynağı

%**2**

2

tbbdergisi.barobirlik.org.tr

İnternet Kaynağı

%**1**

3

www.toros.edu.tr

İnternet Kaynağı

%**1**

4

www.gtmd.org.tr

İnternet Kaynağı

%**1**

5

acikerisim.selcuk.edu.tr:8080

İnternet Kaynağı

%**1**

6

www.gtb.gov.tr

İnternet Kaynağı

%**1**

Alıntıları çıkart

Kapat

Eşleşmeleri çıkar

< %1

Bibliyografyayı Çıkart

üzerinde