



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ UYGULAMALI BİLİMLER FAKÜLTESİ DERGİSİ

Akdeniz University
Journal of the Faculty of Applied Sciences

YIL 2020 CİLT 2 SAYI 2

Year 2020 Volume 2 Issue 2

E-ISSN: 2717-6177



T. C.
AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
Akdeniz University

UYGULAMALI BİLİMLER FAKÜLTESİ DERGİSİ
Journal of the Faculty of Applied Sciences

CİLT 2, SAYI 2, 2020
Volume 2, Issue 2, 2020

E-ISSN: 2717-6177

Uygulamalı Bilimler Fakültesi Dergisi

E-ISSN: 2717-6177

Yıl 2020, Sayı 2

Dergi Sahibi

Prof. Dr. Mustafa GÜLMEZ Akdeniz Üniversitesi

Editör

Doç. Dr. Halil ÖZEKİCİOĞLU Akdeniz Üniversitesi

Editör Yardımcıları

Dr. Öğr. Üyesi Nuri AVŞARLIGİL Akdeniz Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Filiz YETİZ Akdeniz Üniversitesi

Yönetici Editör

Arş. Gör. Hasan Emin GÜRLER Akdeniz Üniversitesi

Yayın Kurulu

Prof. Dr. Mustafa GÜLMEZ Akdeniz Üniversitesi

Prof. Dr. Ş. Gözde YİRMİBEŞOĞLU Akdeniz Üniversitesi

Doç. Dr. Halil ÖZEKİCİOĞLU Akdeniz Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Filiz YETİZ Akdeniz Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Nuri AVŞARLIGİL Akdeniz Üniversitesi

Arş. Gör. Hasan Emin GÜRLER Akdeniz Üniversitesi

Indexed by

ASOS
indeks



Danışma Kurulu

Prof. Dr. Mahir NAKİP	Çankaya Üniversitesi
Prof. Dr. Levent ÇITAK	Erciyes Üniversitesi
Prof. Dr. Gülden ÜLGEN	İstanbul Üniversitesi
Prof. Dr. Remzi ALTUNIŞIK	Sakarya Üniversitesi
Prof. Dr. Sadık ÖNCÜL	Cumhuriyet Üniversitesi
Prof. Dr. M. Şükrü AKDOĞAN	Erciyes Üniversitesi
Prof. Dr. İsmail KÜÇÜKAKSOY	Dumlupınar Üniversitesi
Prof. Dr. Halil TUNALI	İstanbul Üniversitesi
Prof. Dr. Ahmet İNCEKARA	İstanbul Üniversitesi
Prof. Dr. Nalan AKDOĞAN	Başkent Üniversitesi
Prof. Dr. M. Zihni TUNCA	Süleyman Demirel Üniversitesi
Prof. Dr. Müslüme NARİN	Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi
Prof. Dr. Filiz Elmas SARAÇ	Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi
Prof. Dr. Nihat ERDOĞMUŞ	Yıldız Teknik Üniversitesi
Prof. Dr. Mehmet TOMANBAY	Ufuk Üniversitesi
Prof. Dr. Gökhan AKYÜZ	Akdeniz Üniversitesi
Dr. Ahmet TUNCAY	

İÇİNDEKİLER

Antalya'da Dinamik Balıkçılık Sektörü İçin Ekonomik Amaçlı Yatay İşbirliği Önerisi: Teknik Kapasitesi Artırılmış Örgütsel Ağ <i>Ahmet YAZAR, Semanur SOYYIĞIT</i>	1-12
Deniz Taşımacılığı ve Incoterms: FOB'a İlişkin Bir Değerlendirme <i>Seyfettin CEYLAN</i>	13-39
Mali Suçlarla Kurumsal Mücadele ve Bazı Ülke Örnekleri <i>Mehmet YÜCE, Hüseyin AKKAYA</i>	40-61

CONTENTS

Economic Cooperation Proposal for the Dynamic Fisheries Sector in Antalya: Organizational Network with Increased Technical Capacity <i>Ahmet YAZAR, Semanur SOYYIĞIT</i>	1-12
Maritime Transportation and Incoterms: An Evaluation on FOB <i>Seyfettin CEYLAN</i>	13-39
Corporate Fight Against Financial Crimes and Some Country Examples <i>Mehmet YÜCE, Hüseyin AKKAYA</i>	40-61

Editörden...


Dergimizin 2020/2 sayısı ile 3 makale kör hakemlik süreci sonunda yayına kabul edilmiştir. Bu sayımızda Dr. Ahmet YAZAR ve Doç. Dr. Semanur SOYYIĞIT “Antalya’da Dinamik Balıkçılık Sektörü İçin Ekonomik Amaçlı Yatay İşbirliği Önerisi: Teknik Kapasitesi Artırılmış Örgütsel Ağ” başlıklı çalışmalarıyla Antalya’da balıkçılık sektörünün kent ekonomisine katkısı üzerine odaklanmış ve üretici örgütleri arasında ekonomik amaçlı sürdürülebilir yatay işbirliği geliştirilmesi için bir ağ örgütlenme modeli önermişlerdir. Seyfettin CEYLAN tarafından hazırlanan “Deniz Taşımacılığı ve Incoterms: FOB’a İlişkin Bir Değerlendirme” başlığıyla yayınlanmasına karar verilen çalışma ise deniz ve iç su taşımacılığında yaygın olarak kullanılan teslim şekillerinden biri olan "Gemide Masrafsız Teslim’e" (FOB-Free On Board) ilişkin olarak tarafların sorumlulukları ve en son yapılan değişiklikler ile FOB teslimde karşılaşılan sorunlara değinmesi bağlamında Uluslararası Ticaret alanında katkıda bulunmaktadır. Prof. Dr. Mehmet YÜCE ve Hüseyin AKKAYA tarafından hazırlanan “Mali Suçlarla Kurumsal Mücadele ve Bazı Ülke Örnekleri” başlıklı çalışma ise mali suçlarla mücadele sorununun çözümünde FATF, EGMONT ve seçilmiş bazı ülkelerin bu konu ile ilgili yapmış olduğu çalışmalara ilişkin değerlendirmeler yapması açısından önemli bir çalışma olarak görülmüştür.


Kıymetli bilim insanlarına dergimizin bu sayısına verdikleri önemli katkılar için teşekkür ederiz.

Doç. Dr. Halil ÖZEKİCİOĞLU
EDİTÖR

Makale Türü / Article Type: Araştırma / Research

ANTALYA'DA DİNAMİK BALIKÇILIK SEKTÖRÜ İÇİN EKONOMİK AMAÇLI YATAY İŞBİRLİĞİ ÖNERİSİ: TEKNİK KAPASİTESİ ARTIRILMIŞ ÖRGÜTSEL AĞ*

Dr. Öğr. Üyesi Ahmet YAZAR 
Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi

Doç. Dr. Semanur SOYYIĞIT 
Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi



■ Özet

Antalya, ilçeleriyle birlikte yönetsel sınırları bakımından girinti ve çıkıntılar dahil 640 km kıyı uzunluğuna sahiptir. Buna rağmen balıkçılık sektörü bölgedeki diğer sektörlerle karşılaştırıldığında gelişmiş değildir. Bu durum balıkçılık sektörünün geçmişten bugüne karşı karşıya kaldığı sorunlarla yakından ilişkilidir. Bu çalışma, Antalya'da balıkçılık sektörünün kent ekonomisine katkı yapan dinamik bir sektöre dönüşmesi için teknik kapasitenin artırılmasına odaklı bir program doğrultusunda kapasitesi artırılmış üretici örgütleri arasında ekonomik amaçlı sürdürülebilir yatay işbirliği geliştirilmesi ve bir ağ örgütlenmesi tesis edilmesine yönelik öneri ortaya koymayı amaçlamaktadır. Öncelikle bu amaç doğrultusunda Antalya'da balıkçılık sektörünün mevcut durumu istatistiksel verilerle ortaya konulmuştur. Sorunların tespiti amacıyla Antalya ölçeğinde hazırlanmış balıkçılık sektör raporları değerlendirilmiştir. Sektörle ilişkili kamu kurumlarının karar mercilerinde yer alan üst kademe yöneticilerle ve özel sektör temsilcileri ile yarı yapılandırılmış görüşmeler yapılmıştır. Bu görüşmeler sonucunda üretici örgütlerinin teknik kapasitesinin düşük olduğu, işbaşı eğitim eksikliğinin olduğu, yerel kooperatiflerin balık stoku izlenmesi, veri toplama ve yönetim sistemlerinden yoksun oldukları, birbirleri arasında işbirliği tesis etme olanaklarının yetersiz olduğu tespit edilmiştir. Bu eksikliklerin giderilmesi sektörel açıdan teknik kapasitenin artırılabilmesi için temel teşkil etmektedir. Yerel üretici örgütlerinin teknik kapasitesinin artırılmasına odaklı biçimde balıkçılık alanında sürdürülebilir ağlar ortak programının geliştirilerek uygulanması, üretici örgütlerinin birbirleri arasındaki teknik işbirliği olanaklarını artıracak, bu yerel ağa dahil olan sektör temsilcilerinin ulusal ve uluslararası ağlara eklenmesinin de önünü açacaktır.

Anahtar Kelimeler: Balıkçılık, Üretici örgütleri, Örgütsel ağlar

Economic Cooperation Proposal for the Dynamic Fisheries Sector in Antalya: Organizational Network with Increased Technical Capacity

■ Abstract

Antalya, along with its districts, has 640 km of coastal length, including indentations and overhangs. However, the fishing sector is not developed compared to other sectors in the region. This situation is closely related to the problems faced by the fishing industry from past to present. This study aims to develop an economic sustainable horizontal cooperation and establishment of a network organization among the producers organizations with increased capacity in line with a program focused on increasing the technical capacity, in order to transform the fishing sector into a dynamic sector that contributes to the city economy in Antalya. First of all, in line with this purpose, the current situation of the fishing sector in Antalya has been revealed with statistical data. Fisheries sector reports prepared in Antalya scale were evaluated in order to identify the problems. Semi-structured interviews were held with senior managers and private sector representatives in the decision makers of public institutions related to the sector. As a result of these interviews, it has been determined that the producers' organizations have low technical capacity, lack of on-the-job training, local cooperatives lack fisheries monitoring, data collection and management systems, and the possibility of establishing cooperation between each other is insufficient. Elimination of these shortcomings constitutes the basis for increasing the technical capacity in terms of industry. The development and implementation of a sustainable networks joint program of fisheries in the field of fisheries, focusing on increasing the technical capacity of local producer organizations,



will increase the technical cooperation opportunities of producer organizations, and it will open the way for the joining of sector representatives included in this local network to national and international networks.

Keywords: Fisheries, Producer organizations, Organizational networks

*Bu çalışma, 15-17 Kasım 2018 tarihleri arasında düzenlenen Uluslararası Antalya Kent Ekonomisi Sempozyumu'nda sözlü bildiri olarak sunulmuştur.

Atıf: Yazar, A. ve Soyuyiğit, S. (2020). Antalya'da Dinamik Balıkçılık Sektörü İçin Ekonomik Amaçlı Yatay İşbirliği Önerisi: Teknik Kapasitesi Artırılmış Örgütsel Ağ. *Uygulamalı Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2(2), 1-12.

GİRİŞ

Tarım sektörünün bir alt sektörü olan balıkçılık sektörü; başta gıda olmak üzere sağlık, turizm, imalat ve lojistik sektörleri ile yakından ilişkili olması sebebiyle ülkelerin ekonomik faaliyetlerinde önemli bir yere sahiptir. Gıda sektörü için hammadde kaynağı olması, geniş istihdam olanakları taşıması, ihracat potansiyeli olması ve sektörel faaliyetleri kolaylaştıracak teknolojik gelişmeleri beraberinde getirmesi gibi özellikler balıkçılık sektörünün ekonomik katkılarını anlamak açısından önemlidir (Doğan, 2015: 633).

Türkiye'nin gerek üç tarafının denizlerle çevrili bir ülke olması gerekse de zengin iç su kaynaklarının olması, balıkçılık sektörü bakımından oldukça zengin bir potansiyel yaratmaktadır. Türkiye'nin kıyı şeridi uzunluğu, adalar da dâhil olmak üzere, 8333 km'dir. Bu uzunluğun %20.34'ü Karadeniz'de, %33.66'sı Ege'de ve %20.07'si Akdeniz'de bulunmaktadır (Deniz Coğrafyası, 2020). Hem Akdeniz'de hem Karadeniz'de kıyısı bulunan tek ülke olan Türkiye'nin balıkçılık sektörü açısından avantajlı olduğunu belirtmek gerekir. Buna karşılık Türkiye'nin Akdeniz ve Karadeniz'deki genel balıkçılık faaliyetlerindeki payı azalan bir görünüm sergilemektedir.

Bu kapsamda, bu çalışmada Antalya'da balıkçılık sektörünün sorunları ve çözüm önerileri üzerinde durulmaktadır. Çalışmanın ilk bölümünde Antalya'da balıkçılık sektörünün mevcut durumu ve sorunları irdelenmekte, ikinci bölümünde kullanılan yöntem ve materyaller açıklanmakta, üçüncü bölümde bulgular sunulmakta, dördüncü bölümde elde edilen bulgular değerlendirilmekte ve son olarak bu bulgulara ilişkin sonuç ve öneriler yer almaktadır.

1. ANTALYA'DA BALIKÇILIK SEKTÖRÜNÜN MEVCUT YAPISI

Türkiye balık popülasyonu ve çeşitliliği bakımından oldukça zengin olan Akdeniz ve Karadeniz'de yüksek kıyı uzunluğu ve zengin potansiyele sahip olan bir ülkedir. Buna karşılık, Şekil 1'de de görüldüğü gibi, Türkiye'nin su ürünleri avcılık üretim miktarı 2000-2018 yılları arasında azalan bir trend sergilemektedir. Akdeniz'de 2019 yılında nispeten diğer yıllara göre bir artış gözlemse de, 2007 ve 2015 yıllarında artış olduğu ve tekrar azalış trendinin yaşandığı göz önünde bulundurulursa 2019 yılındaki üretim miktarı artışının kalıcılığı kuşkuludur.

Tablo 1. Türkiye'nin Su Ürünleri Avcılık Üretimi Miktarı (2000-2019)

YILLAR	Deniz (Ton)		
	Balıklar	Diğer	Toplam
2000	441.634	18.831	460.465
2001	464.987	19.230	484.217
2002	493.446	29.298	522.744
2003	416.126	46.948	463.074
2004	456.752	48.145	504.897
2005	334.248	46.133	380.381
2006	409.945	79.021	488.966
2007	518.201	70.928	589.129
2008	395.660	57.453	453.113
2009	380.636	44.410	425.046
2010	399.656	46.024	445.680
2011	432.246	45.412	477.658
2012	315.637	80.686	396.323
2013	295.168	43.879	339.047
2014	231.058	35.019	266.077
2015	345.765	51.966	397.731
2016	263.725	37.739	301.464
2017	269.677	52.496	322.173
2018	222.024	61.931	283.955
2019	374.726	56.846	431.572

Kaynak: Tarım ve Orman Bakanlığı, 2020

Türkiye'de balıkçılık sektörünün mevcut durumunu değerlendirmek için balıkçı gemilerinin bir değerlendirilmesi de yapılabilir. Küçük ölçekli kıyı balıkçılığı 5-12 metre uzunluğunda ve 10-25 beygir gücündeki motora sahip tekneler ile gerçekleştirilmekte; 12 metreden daha uzun ve daha güçlü motorlara sahip olan tekneler ise endüstriyel balıkçılık yapan tekneler olarak kabul edilmektedir (Ertor Akyazı, 2017: 1). Tablo 1'de Türkiye'de deniz ve içsu kapsamında uzunluklarına göre sınıflandırılmış balıkçı gemilerinin sayıları verilmektedir.

Tablo 2. Balıkçı gemilerinin uzunluklarına göre dağılımı (2019)

Faaliyet Alanı	Boy Grubu (m)							Toplam
	0-4,9	5-7,9	8-9,9	10-11,9	12-19,9	20-29,9	30+	
Deniz	700	8.970	3.256	800	849	465	275	15.315
İçsu	272	2.130	254	22	62	0	0	2.740
TOPLAM	972	11.100	3.510	822	911	465	275	18.055

Kaynak: Tarım ve Orman Bakanlığı

Tablodan elde edilen oranlara göre; Türkiye'de denizde gerçekleştirilen balıkçılık faaliyetlerinin yaklaşık % 90'ı küçük ölçekli kıyı balıkçılığı, yaklaşık % 10'u ise endüstriyel balıkçılık şeklinde gerçekleştirilmektedir. Daha zayıf olan içsu balıkçılığında ise balıkçılık faaliyetleri % 97 oranında küçük ölçekli kıyı balıkçılığı şeklinde gerçekleşmektedir. Bu oranlar, Türkiye'de balıkçılığın daha çok geleneksel ve küçük ölçekli balıkçılık şeklinde olduğunu göstermektedir. Antalya özelinde de aynı özelliğin mevcut olduğu söylenebilir.

Antalya Körfezi'nde balıkçılık faaliyetleri açık denizin sağladığı olanaklar çerçevesinde önemli bir potansiyele sahiptir. Antalya Körfezi, İskenderun-Marmaris arasında uzanan "ufak asya akıntısı" adı verilen bir akıntı sisteminin ortasında yer almaktadır. Bu açıdan körfez, denizin ekolojik anlamda kendini yeni tutabilmesi gibi bir avantajı da taşımaktadır. Çünkü denize ulaşan kent atıkları, güçlü akıntı sayesinde nispeten temiz su ile yer değiştirmektedir. Nispeten denilebilir çünkü, akıntı ile gelen su Lübnan ve Suriye'ye ait atıkları da bünyesinde taşımaktadır. Bu, genel olarak deniz için elbette kötü bir durum oluştursa da körfez için sağlıklı yönler de taşımaktadır (Kuşat ve Koca, 2009: 41). Ayrıca bilimsel araştırmaları için Antalya Körfezi'ne gelen Kaptan Cousteau'nun tespitlerine göre körfezin 3 mil açığında bir

çöküntü (halk arasında zerzemin olarak bilinen karstik yapı nedeniyle) vardır ve atıklar su akıntılarıyla burada hiçbir kirlilik yaratmadan denize karışmaktadır (Çimrin, 2006: 94).

Bunun yanında Antalya Körfezi'nin enlem konumu nedeniyle deniz suyu ısı her mevsim balık üremesine müsait düzeydedir. Ancak bu avantajlı yapı deniz ürünleri anlamında yeterli yenilenmeyi beraberinde getirememekte ya da bunu sağlayacak kadar kuvvetli bir yapı göstermemektedir. Akdeniz genel anlamda balıkçılık açısından engin fırsatlar sunmamaktadır. Bunun böyle olmasında avlanma için uygun alanların kısıtlılığı, kıyı kesimlerin balık varlığının ve nüfusunun devamı için gerekli sığ alanlardan yoksun oluşu, tuzluluk oranının yüksekliği gibi etkenler sayılabilir (Yazar, 2010: 98).

Beğburs ve Kebapçioğlu'na (2006: 356) göre Antalya'da su ürünlerine olan talebin, turizmin su ürünlerine olan talebiyle doğrudan ilişkisi vardır. Ancak bu noktada da balıkçılık yine turizmin etkisiyle sekteye uğramaktadır. Çünkü balıkçılığa müsait alanların turistik amaçlı kullanımı balıkçılığı olumsuz etkilemektedir. Örneğin turistik amaçlı su sporlarına ait araçların kullanım alanları ile kıyı balıkçılığına ait alanlar ortak kullanılmaktadır. Bu açıdan av sahaları olumsuz etkilenmektedir. Benzer şekilde dalış turizminin yapıldığı yerler ile balıkçılığa müsait yerler birbiriyle çakışmaktadır.

640 km kıyı şeridi uzunluğuna sahip olan Antalya ilinin (Beğburs ve Kebapçioğlu, 2006: 355) Akdeniz kıyı şeridinin yaklaşık %40'ına sahip olması dolayısıyla zengin bir potansiyele sahip olması beklenmektedir. Buna karşılık, Antalya ili balıkçılık sektöründe beklenen gelişmeyi sergilememektedir. Türkonfed tarafından yapılan araştırmada Antalya'nın orta gelir tuzağı riski bulunan illerden biri olduğu belirtilmekte; turizm sektörünün ekonominin temelini oluşturduğu ilde turist sayısında ve turizm gelirinde artış olduğu görülmekle birlikte, turist başına harcama miktarının değişmediği ifade edilmektedir (Yeldan vd., 2013: 111).

Sermaye-yoğun teknolojiye dayalı olarak gelişen, işgücü ve doğal kaynakların sömürülmesine dayalı sermaye birikimi sonucunda da ölçek ekonomisinin sınırlarına ulaşan ekonomilerin yaşadığı bir sorun olan orta gelir tuzağından çıkılması, büyümenin kaynağının yeni sermaye yatırımlarına değil üretkenliğe dayalı olarak arttırılması ile sağlanabilir. Bu aşamada ürün tuzağı kavramına açıklık getirmekte fayda söz konusudur. Zira üretkenliğin arttırılması aşamasında ise ürün tuzağına karşı uygulanabilecek politikalara dikkat çekilmekte; *doğru ürünlerin üretiminin ve ihracatının ürün tuzağından kurtulmadaki rolü* ortaya konulmaktadır. Ürün tuzağı ise bir ülkenin mevcut standart teknoloji düzeyini aşamaması, düşük maliyeti dolayısıyla rekabet gücü sağlayan aynı basit ürün grubunda ilerlemeyi sürdürmesi ve nitelikli büyüme için gerekli olan sofistike üretim için gerekli yapısal dönüşümü gerçekleştirememesi olarak ifade edilmektedir (Çaşkurlu ve Arslan, 2014: 76). Bu bağlamda; Antalya yukarıda da değinildiği gibi turist başına gelirini arttıramamış ve turizmde bir dönüşüm gerçekleştirememiştir. Bunun yanı sıra tarımsal üretim değerleri de sağlam bir performans sergilememektedir. Dolayısıyla, turizm ve tarım sektörleri, Antalya'nın ürün tuzağına düştüğü sektörler olarak ifade edilmektedir (Yenigün Dilek ve Özbal, 2015: 10). Balıkçılık sektörü de tarım sektörünün alt sektörü olarak, üretim değerlerinin arttırılamaması konusunda ortak kaderi paylaşmaktadır.

Türkiye'nin zengin potansiyeli sonucunda sektör ülke genelinde dış ticaret fazlası verilen sektörlerden biridir.

Tablo 3. Türkiye'de Su Ürünleri İhracat ve İthalatı (2000-2019)

YILLAR	İHRACAT			İTHALAT		
	Miktar (Ton)	Değer (Dolar)	Değer (TL)	Miktar (Ton)	Değer (Dolar)	Değer (TL)
2000	14.533	46.374.937	28.752.958	44.230	36.647.254	22.601.314
2001	18.978	54.487.312	68.838.077	12.971	11.295.373	11.917.561
2002	26.860	96.728.389	148.444.397	22.532	18.754.783	29.392.818
2003	29.937	124.842.223	186.152.895	45.606	32.636.120	48.123.816
2004	32.804	180.513.989	258.987.885	57.694	54.240.304	77.423.079
2005	37.655	206.039.936	277.963.150	47.676	68.558.341	92.425.248
2006	41.973	233.385.315	336.723.477	53.563	83.409.842	120.592.605
2007	47.214	273.077.508	356.293.408	58.022	96.632.063	126.432.371
2008	54.526	383.297.348	505.545.565	63.222	119.768.842	154.343.337
2009	54.354	318.063.028	494.899.926	72.686	105.822.852	163.633.104
2010	55.109	312.935.016	471.459.989	80.726	133.829.563	200.395.897
2011	66.738	395.306.914	664.333.252	65.698	173.886.517	290.826.203
2012	74.006	413.917.190	744.907.572	65.384	176.402.894	317.626.975
2013	101.063	568.207.316	1.083.243.678	67.530	188.068.388	359.490.196
2014	115.381	675.844.523	1.481.211.383	77.551	198.273.838	435.691.472
2015	121.053	692.220.595	1.879.701.163	110.761	250.969.660	685.467.749
2016	145.469	790.303.664	2.398.269.090	82.074	180.753.629	548.878.092
2017	156.681	854.731.829	3.128.112.446	100.444	230.111.248	841.383.610
2018	177.500	951.793.070	4.578.607.932	98.315	188.965.220	898.860.692
2019	200.226	1.025.617.723	5.818.776.189	90.684	189.438.745	1.076.277.706

Kaynak: Tarım ve Orman Bakanlığı, 2020

Şekil 2'de de görüldüğü gibi, Türkiye'de su ürünleri sektörü yıldan yıla dış ticaret fazlasını artırmaktadır. Buna karşılık Antalya, sektörün Türkiye profilinin tam tersi bir görünüm sergilemektedir. Antalya ili ile ilgili güncel verilere erişilememekle birlikte, 2014 yılı verisi ilin balıkçılık anlamında ülke ihracatında herhangi bir katkısı olmazken, ithalatta payının olduğunu göstermektedir (Yenigün Dilek ve Özbal, 2015: 60). Bu durum, sektörün piyasaya ilin ihtiyaçlarını karşılayabilecek yeterlilikte ürün sunmadığı şeklinde değerlendirilebilir. Nitekim Antalya'da su ürünleri üretim verileri de yıldan yıla çok büyük bir ivme kat edememektedir. Bu durum Tablo 4'te takip edilebilir.

Tablo 4. Antalya'da Su Ürünleri Yetiştiriciliği (ton/yıl)

Su Ürünleri	2013	2014	2015	2016
Avcılık	1.624	1.320	1.133	1.177
Yetiştiricilik	2.664	2.906	2.523	2.522

Kaynak: Antalya İl Tarım ve Orman Müdürlüğü, 2020

Türkiye'nin 2023 vizyonuna yönelik olarak hazırlanan raporda yapılan SWOT analizinde, ürün tuzağına takılmış olan Antalya ilinde balıkçılık sektörü ile ilişkili olarak vurgu yapılan tek husus, küresel ısınmanın ve iklim değişikliğinin su havzalarını etkilemesi durumudur. Buna karşılık Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı'nın Antalya'da tarım sektörünün sorunları üzerine düzenlediği çalıştayda, sektörün sorunlarına ilişkin daha spesifik bilgiler sunulmuştur. Antalya'da balıkçılık sektörüne ilişkin olarak belirtilen zayıf yönler aşağıdaki gibi özetlenebilir (BAKA, 2010):

- Antalya'da kooperatif ve birliklerin zayıf olması nedeniyle balıkçıların kabzımallarla anlaşmaya girmesi sonunda piyasada gerçek fiyat oluşumu engellenmektedir.
- Kıyıyı kullanan turizm, çevre, sahil güvenlik gibi farklı sektör ve faaliyet alanları arasındaki mevcut çatışmalar sektörün gelişimini olumsuz yönde etkilemektedir.
- Tanıtım ve markalaşma zayıf, su ürünlerinin pazarlanması konusundaki bilgi birikimi yetersiz kalmaktadır.

- Uluslararası fuarlara katılım sağlanamamakta; dış piyasada pozitif bir imaj oluşturulmadığı için, Türk firmaları arasında fiyat odaklı bir rekabet oluşmaktadır.
- Sektörde ihrac potansiyeli yaratılamamaktadır. Uluslararası rekabet koşullarında sektöre avantaj sağlayacak uygun teşvikler ve ucuz kredi sağlanamamaktadır.
- Ürünlerin karaya çıkış noktalarında muhafaza, depolama ve soğuk zincir hijyen koşulları altında oluşturulamamaktadır.
- Turizm sektöründeki yükselişin balık talebini artırıcı etkisinin sektöre yansımaları için gerekli uygulamalar zayıf kalmakta; yıl boyunca talebin karşılanabilmesi için sektörün cazibesi artırılarak yeni yatırımcı çekilmemektedir.
- Ziraat odaları üretici sorunları ile yeterince ilgilenmemekte; üreticiler kendi kurdukları üretici birlikleri ile sorunlara çözüm aramaktadırlar.

Antalya'da geçimini denizden sağlayanların fazlaca dile getirdiği sorunlar, avlanma yöntemi olarak trol ve gırgırın kullanımı, turizmin yoğun olduğu aylarda balıkçı teknelerinin gezi amaçlı kullanımı, yönetsel anlamda ruhsatlandırma ve vergilendirme gibi sorunlardır. Balık avı, şirketleşmemiş ve bireysel karakterde yürümekte, kooperatif örgütlenmesi ise kısıtlı düzeyde kalmış görünmektedir. Kaleiçi Yat Limanı'nda küçük balıkçılık faaliyetleri yoğun iken, Büyük limanda Karadeniz ve Marmara'dan gelen balıklar ve körfez balıkları için mezat ve işleme tesisleri bulunmaktadır. Ancak işlenen, avlanan, satılan balıklar için düzenli bir kayıt sistemi mevcut değildir. Antalya'da avlanma usulü yapılan balıkçılık faaliyeti için 2 adet balıkçı kooperatifi mevcuttur. Bunlardan bir tanesi çok yeni bir tarihte İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi kayıtlarında terkin gösterilmiştir. Bu açıdan Antalya'da balıkçılığa ilişkin örgütlenmenin varlığından tam anlamıyla söz edilemez (Kuşat ve Koca, 2009: 45-46).

Kooperatifçilik tarım sektöründeki örgütlenme biçimlerinden (ziraat odaları, hizmet birlikleri, üretici örgütleri) biri, hatta en önemlisi olarak ifade edilmektedir. Tarım sektörünün bir alt sektörü olan balıkçılık sektöründe de balıkçıların kooperatif yapısı altında örgütlenmesi, özede balıkçıların ve genelde sektörün sorunlarına yanıt bulunabilmesi açısından önem arz etmektedir (Doğan, 2017: 22). Balıkçılık kooperatiflerinin kuruluş amaçları ise her türlü su ürünleri üretimi, yetiştiriciliği, avcılığı, işlenmesi, depolanması ve pazarlanması gibi konularda ortaklarına hizmet vermek; gerektiğinde bu konular ile ilgili tesisler kurmak ve bunları işletmek; su ürünlerinin piyasaya sevk edilirken istenilen ve ihtiyaca uygun şekilde hazırlanmasını, muhafaza edilmesini ve naklini sağlamaktır (DPT, 2007: 73). Su ürünleri kooperatifçilik hareketleri Türkiye'de 1942 yılında başlamış; Antalya Balık İstihsal ve Satış Kooperatifi de 1943-1956 döneminde Türkiye'de ilk kurulan su ürünleri kooperatifleri arasında faaliyet gösteren bir kooperatif olarak karşımıza çıkmaktadır. 2016 yılı itibarıyla, Antalya Bölgesi Su Ürünleri Kooperatifler Birliği'ne bağlı kooperatif sayısı 10, ortak sayısı ise 630 olarak belirtilmektedir (Doğan, 2017: 24-26-31). Birlik dışında ise ayrıca 4 adet su ürünleri kooperatifi bulunmakta olup bunların dışında 56 üyeli bir su ürünleri yetiştiricileri birliği bulunmaktadır. Bu kooperatifler ve birlikler Antalya kıyı şeridinde Alanya, Konyaaltı, Finike ve Kaş merkez ve Kaş Kalkan'da bulunan toplam 5 adet balıkçı barınağından istifade etmektedirler (Antalya İl Tarım ve Orman Müdürlüğü, 2017). Antalya'da avlanma usulü yapılan balıkçılık faaliyeti için 2 adet balıkçı kooperatifi mevcuttur. Bunlardan bir tanesi yakın bir tarihte İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi kayıtlarında terkin gösterilmiştir. Bu göstergeler ışığında Antalya'da balıkçılığa ilişkin yerleşmiş ve sürekli bir örgütlenmenin varlığından tam anlamıyla söz edilemez.

Erdoğan Sağlam ve Karadal (2016) tarafından Akdeniz sahil şeridi limanlarına kayıtlı balıkçı teknesi sahipleriyle yapılan bir araştırmada, balıkçıların %72'sinin kooperatif ve birliklere üye olduğu, %11'inin saygınlık ölçüsü olarak görmesi sebebiyle, %84'ünün

bürokratik kolaylıklardan faydalanmak amacı ile %5'inin ise pazarlamada fiyat avantajı sağlamak için kooperatife üye olduğu tespit edilmiştir. %79'u avladıkları ürünü komisyoncular aracılığı ile %16'sı kendi teknelerinden satış yaparak, %5'i ise kooperatifler aracılığıyla pazarlama yaptığını bildirmişler ve %79'unun pazarlama yaparken fiyat farklılığı, rekabet gibi sorunlar yaşadıkları tespit edilmiştir. Sosyal grupta değerlendirilen konular içinde en önemlisi olan tayfa ile ilgili bilgiler irdelendiğinde bölgedeki teknelerin %65'lik kısmının en az 1 tayfa ile çalışması dikkat çekmektedir. Akdeniz'de balıkçılar en az 1 tayfa ile çalışmakta iken Karadeniz bölgesinde balıkçıların 2-3 tayfa ile çalışmaları Karadeniz'deki balıkçılığın Akdeniz bölgesine oranla daha aktif olduğuna işaret etmektedir. Akdeniz bölgesinde turizm alanında da iş bulma imkânının fazla olması, genç nüfusun bu alanda çalışmaya rağbet ettiğinin göstergesi olabilir. Balıkların pazarlamasının genellikle komisyoncular üzerinden yapılması ana kazancın büyük bir kısmının komisyonculara verildiğini işaret etmektedir. Bölgedeki balıkçıların büyük çoğunluğu komisyoncuların haksız kazanç sağladığı görüşünde birleşmişlerdir.

Antalya ilinin zengin potansiyelinin daha etkin kullanımının sağlanmasına ve yukarıda da ifade edilen sektörel sorunlara çözüm üretilmesine ilişkin olarak bir üretici örgütlenmesi olan kooperatifçilik faaliyetlerinin geliştirilmesi önem arz etmektedir. Sektörün orta gelir tuzağı riskine karşılık ürün tuzağının aşılmasında taşıdığı önemden ve sektöre hakim olan geleneksel kıyı balıkçılığı yapısından hareketle, bu faaliyetlerin geliştirilmesi gerekmektedir.

Diğer taraftan Antalya ekonomisinin belkemiğini oluşturan turizm sektörü ile olan etkileşimin optimal düzeyde sağlanması önem taşımaktadır. Bir taraftan turizm sektörünün deniz ürünlerine olan ihtiyacı ve talebi arttırması iki sektör arasında birbirini besleyici nitelikte etkileşim ortaya koyarken, diğer taraftan balıkçılık yapılabilecek bölgelerde turizm faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi iki sektör arasında balıkçılık sektörünün aleyhine işleyen bir çatışma ortaya çıkarmaktadır (Beğburs ve Kebapçioğlu, 2006: 356). Bu etkileşimin, balıkçılık faaliyetlerinin gelişmesini engellemeyecek şekilde dengelenmesi ve gereken önlemlerin alınabilmesi de bir diğer husustur.

Tarım sektörünün bir alt sektörü olan balıkçılığın, ayrı bir sektör olarak değerlendirilmesi ve desteklenmesi de önemli bir diğer konudur. Avrupa Birliği'nde önceleri tarımın bir parçası olarak değerlendirilen balıkçılık, 1983 yılından itibaren Ortak Balıkçılık Politikası çerçevesinde ele alınmaktadır. Bu politikalar balıkçıların ekonomik varlıklarını sürdürdürebilmelerini garantilerken aynı zamanda balık türlerinin korunmasını ve de piyasada makul fiyatlardan devamlılığın sağlanabilmesini amaçlamaktadır. Ayrıca değişen koşullara uyum sağlamak adına da düzenli olarak güncellemeler yapılmakta, sektörde ortaya çıkacak sorunlardan dolayı oluşacak tıkanıklıkların önüne geçilmesi amaçlanmaktadır (Şahin, 2011: 7). Birlik ayrıca yetiştiricilik faaliyetlerinin, işleme ve pazarlama sektörlerinin desteklenmesi; rekabetçi yapının güçlendirilmesi ve sosyoekonomik kalkınmanın sağlanabilmesi amacıyla 2007 yılında Avrupa Balıkçılık Fonu'nu oluşturmuştur. Türkiye'de de sektörün gerek üretim faaliyetlerinin devamlılığı açısından gerek dış piyasadaki rekabet gücünün ortaya konması açısından sektöre yönelik bu tür destek faaliyetlerine önem verilmesi gerekmektedir.

2. MATERYAL VE YÖNTEM

Araştırmada nitel yöntem benimsenmiştir. Veri toplama tekniği olarak derinlemesine görüşme tekniği uygulanmıştır. Kamu ve özel sektör temsilcileriyle bir araya gelme imkânının kısıtlılıkları nedeniyle telefon görüşmeleri yapılmıştır. Görüşmelerde yarı yapılandırılmış soru formu kullanılmıştır. Sektörle ilişkili kamu kurumlarının yetkilileri (5 kişi) ve sektör temsilcileri (5 kişi) ile görüşülmüştür. Görüşmeler tematik analize tabi tutulmuştur. Ayrıca sektöre ilişkin olarak uluslararası ve ulusal istatistiki verilere erişilmeye çalışılmıştır. Antalya Ticaret ve Sanayi Odası 2 numaralı "hayvancılık ve hayvansal ürünler" meslek komitesinin

2018 ve 2019 yılı kararları ile Antalya Ticaret Borsası faaliyet raporları ve bültenleri taranmıştır. Antalya'da balıkçılık sektörüne ilişkin istatistiki verilerin net ve derlenmiş olmaması, meslek örgütlerinin sektöre ilişkin çalışmalarının yetersizliği bu araştırma açısından kısıtlılık yaratmıştır.

3. BULGULAR

Görüşmeler yoluyla ele edilen verilerin tematik analizi 4 başlık altında yapılmıştır. Avlanma, işletme faaliyetleri, kapasite sorunu ve örgütlenme olarak yapılan sınıflandırma doğrultusunda şu değerlendirmeler yapılabilir.

3.1. Avlanma

Antalya'da küçük ölçekli kıyı balıkçılığı biçiminde mevcudiyetini sürdüren balıkçılık faaliyetleri artık neredeyse kente ekonomik değer katamayacak, kente özgün bir nitelik kazandıramayacak duruma gelmiştir. Balıkçıların belirttiği önemli sorunlardan ilki olan aşırı avlanma aslında daha çok kazanma hırsıyla birleşen bir bilinçsizlik halinden çok kendilerinin belirttiği gibi borçluluk oranını düşürmeye, mali zorlukları aşmaya yönelik bir güdüden kaynaklanmaktadır.

Görüşme yapılan balıkçıların dile getirdikleri ortak sorunlardan bir diğeri av yasağının başlangıç ve bitiş tarihleri ile ilgilidir. Balık av sezonunun Karadeniz bölgesine göre belirlenmiş olması suyu erken ısınan Akdeniz bölgesinde yavrulama dönemindeki balıkların avlanması sonucunu doğurduğu belirtilmektedir.

Balıkçılar tarafından belirtilen bir başka önemli husus ise sofralık balığın piyasada alıcısına ulaştırılması için gerekli olan semt pazarlarının yetersizliği ile ilgilidir. Bu yönde yaşanan fiziksel koşullardaki eksikliğin neden olduğu pazarlama sorunu turizm sektörü ile aşılacaktır. İşletmeler yüksek oranda otellere ve restoranlara yönelik olarak çalışmaktadırlar.

3.2. İşletme faaliyetleri

Endüstriyel balıkçılık ve deniz ürünleri alanında faaliyet gösteren az sayıdaki büyük işletmenin merkezi İstanbul'da olup, Antalya'da ürün işleme faaliyetleri yerine getirilmektedir.

Faaliyetine devam eden ticari kooperatifler ise balıkçılık sektörünün durumuna ilişkin olarak özellikle ticari kooperatifçiliğin geleneksel çalışma ilişkileri ile şekillendiğini belirtmektedirler. Bu noktada üzerinde durulan ortak sorunlar şunlardır:

- Üretici örgütlerinin teknik kapasitesinin düşük olduğu,
- İşbaşı eğitim eksikliğinin olduğu,
- Yerel kooperatiflerin ve işletmelerin balık stoğu izlemesi yapmadıkları,
- Veri toplama ve yönetim sistemlerinden yoksun oldukları ve
- Birbirleri arasında işbirliği tesis etme olanaklarının yetersiz olduğu tespit edilmiştir.

3.3. Kapasite sorunları

Stoklara ilişkin güvenilir verinin olması ve balıkçıların avladıkları miktarlara ilişkin kesin bilgi verebilir olmaları; kendi aralarındaki çekişmeyi net biçimde çözümleyebilmeyi, ortaya konulmak istenen uygulamalara güvenebilmelerini, bilimsel dayanaktan yoksun bir mecrada politika üretemeyen bürokratların lobi faaliyetlerine esir düşmesini önleyecektir (Ertor Akyazı, 2017: 3).

Antalya Ticaret ve Sanayi Odası bünyesinde balıkçılıkla ilgili meslek komitesi bulunmamaktadır. Hayvancılık başlığı altında 2 numaralı komite bünyesinde balıkçılıkla ilgili hususlar gündeme getirilmektedir. Yine Antalya Ticaret ve Sanayi Odası birimlerinden olan Ar-Ge biriminin balıkçılık sektörüne ilişkin bir faaliyet raporu veya sektör raporu bulunmamaktadır. Ticaret Sicil Müdürlüğü ile yapılan görüşmede, eskiden orkinos avcılığı ve yetiştiriciliğiyle uğraşan ve kapasite raporu verilen firmaların var olduğu ancak hepsinin zamanla kapandığı bilgisi edinilmiştir. Özellikle Gazipaşa'da balıkçılıkla uğraşan 7-8 firmanın geçmişte aktif olduğu ancak zamanla bunların da kapandığı, halen Antalya'da depolama ve parçalama faaliyetleri yapan 4 büyük firmanın olduğu ifade edilmiştir.

3.4. Örgütlenme

İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi 1.Grup Balıkçılık Faaliyetleri Meslek Komitesi bünyesinde oda kaydı olan sadece 3 işletme bulunmaktadır. Bunda balıkçılıkla uğraşan meslek erbaplarının meslek örgütüne kayıt zorunluluklarının bulunmaması da etkilidir. Bu bakımdan yapılan görüşmelerde balıkçılık alanında örgütlenme sorunlarının yoğun biçimde yaşandığı, sektörün sorunlarının örgütsel bir yapı bünyesinde çözüme kavuşturulması yönünde büyük eksiklikler bulunduğu dile getirilmiştir.

Örgütsel açıdan Antalya İl Tarım Müdürlüğü bünyesinde yer alan İl Balıkçılık ve Su Ürünleri Koordinasyon Kurulu'dur. Sektör sorunlarına çözüm üretilmesi, sektörler arası koordinasyonun sağlanması, ihracat olanaklarının artırılması, avcılık, yetiştiricilik, su kirliliği alanlarında denetim görevlerini yürüten kurul ruhsatlandırma ile ilgili faaliyetler konusunda da kararlar alabilmektedir (Antalya İl Tarım ve Orman Müdürlüğü, 2020). Ancak yapılan görüşmelerde katılımcılar bu kurulla ilgili herhangi bir görüş belirtmemeleri ve sektörel sorunların çözüm merci olarak bu kurulu gündeme getirmemeleri dikkat çekicidir.

4. BULGULARIN DEĞERLENDİRİLMESİ

Belirtilen sorunlar bağlamında öncelikle ürün tuzağından kurtulabilmek için sektörler arası ağ üzerinde çalışılmalı, eş zamanlı olarak ise balıkçılık sektörel ağının oluşturularak etkinleşmesi sağlanmalıdır. Üretici örgütlerinin yaşadıkları ortak sorunları sahip oldukları teknik eksikliklerin giderilmesine hizmet eden bir yatay işbirliği modeli ile aşabilmeleri mümkün görünmektedir. Bunun için koordinasyonu sağlayacak kurumsal bir yapıya ihtiyaç duyulmaktadır. Bu nedenle öncelikle İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi bünyesinde bir teknik destek merkezi oluşturulması gerekmektedir (Ek-Şekil 3).

Yerel Teknik Destek Merkezi'nin üretici örgütleri ağının merkezinde tümüyle koordinasyon görevini üstlendiği bir model işlevsel ve sürdürülebilir olacaktır. Ayrıca bu ağın en önemli işlevi üretici örgütlerinin yaşadıkları teknik kapasite sorunlarının giderilmesine yönelik olacaktır. Deniz Ticaret Odası'nın bu konuda meslek erbaplarını, sektör temsilcilerini, uzmanları ve bürokratları bir araya getirebilme gücü bulunmaktadır.

Bu noktada kamu örgütlenmesi Tarım ve Orman Bakanlığı ile Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın taşra teşkilatından oluşmaktadır ve yönetsel otoritenin de bu yatay işbirliği ağına birlikte hareket edilen bir paydaş olarak dahil edilmesi son derece önemlidir.

Teknik destek merkezinin finansmanı için ise AB projeleri ve üretici örgütleri bütçesinden ayrılacak paylar adres olarak gösterilebilir.

Antalya'da balıkçılık sektörünün kent ekonomisi açısından etki yaratabilmesinin önemli koşullarından biri de bu sektörün turizm ve yerel miras ile eklemlenme sorunudur. Balıkçılık sektörünün ilişkili olduğu sektörel özellikler ve kent ekonomisine katkı sağlayan değerler Şekil 3'te de görülebileceği gibi çeşitlilik ve birliktelik göstermektedir.

Bu noktada Yerel Teknik Destek Merkezi'nin çıktılarının Şekil 4'te gösterilen bağ içerisinde değer yaratması son derece önemlidir. Balıkçılık sektörünün turizm ve yerel miras ile birlikte düşünülerek kent ekonomisini oluşturan ekosisteme eklenmesi, balıkçılığın sürdürülebilirliğinin sağlanması ve ürün tuzağından çıkış için bir gereklidir. Porter'ın (2015) belirttiği şekilde balıkçılığın yerelde sürdürülebilmesinin ve aynı zamanda balıkçılığın ve turizmin birbirine bağlanmasının yollarından biri yerel (kültürel) miras yoluyla mümkün olabilir. Bu ekleniş, özellikle gastronomi ve yerel miras yoluyla canlı tutulmaya muhtaçtır.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Antalya'da balıkçılık sektörü ürün tuzağından olumsuz etkilenmektedir. Özellikle turizm sektörü odaklı gelişen kent ekonomisi balıkçılık sektörünün gelişimi, işgücü ve kaynak aktarımı ihtiyacının karşılanamaması açısından önemli olumsuzlukları bünyesinde barındırmaktadır. Ayrıca ürün tuzağı gibi sektörü dışarıdan etkileyen hususun haricinde sektörün içinde de kendine has sorunlar mevcuttur. Örneğin balıkçılık sektörü, komisyonculuk ve balık işleme faaliyetlerini yürüten işletmelerin faaliyetlerinin gölgesinde kalmaktadır.

Balıkçılık sektörü temsilcileri sektörel sürdürülebilirlik açısından teknik kapasiteden yoksundur. Üretici örgütlerinin teknik kapasitesinin düşük olduğu, işbaşı eğitim eksikliğinin olduğu, yerel kooperatiflerin balık stoğu izlenmesi yapmadıkları, veri toplama ve yönetim sistemlerinden yoksun oldukları tespit edilmiştir.

Elde edilen bulgular ve ortaya konulan sonuçlar doğrultusunda şu öneriler sıralanabilir:

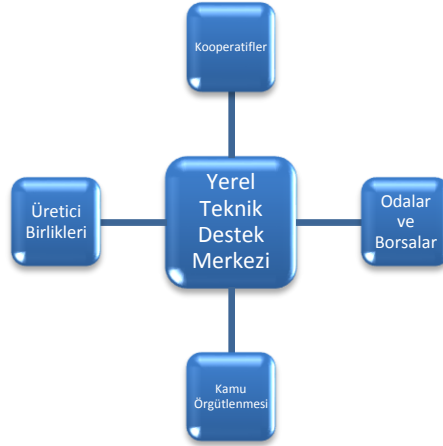
- Sektörel eksikliklerin ve yetersizliklerin giderilmesi için teknik kapasitenin artırılması gerekmektedir. Yerel üretici örgütlerinin teknik kapasitesinin artırılmasına odaklı biçimde balıkçılık alanında sürdürülebilir ağlar ortak programın geliştirilerek uygulanması, üretici örgütlerinin birbirleri arasındaki teknik işbirliği olanaklarını artıracak, yerel ağa dahil olan üretici örgütlerinin ulusal ve uluslararası ağlara eklenmesini kolaylaştıracaktır.
- Teknik kapasite eksikliklerinin giderilmesi ve üretici örgütleri ağının oluşturulması için öncelikle Deniz Ticaret Odası güdümünde bir teknik destek merkezi oluşturulmalıdır.
- Meslek örgütlerinin balıkçılığı, hayvancılık ve hayvansal ürünler meslek komitesinin bünyesinden çıkaracak çalışmalara ağırlık vermeleri gerekmektedir.
- Meslek örgütleri ve komiteler ticaret odalarında tekrar gözden geçirilmeli, balıkçılık komiteleri oluşturulmalı ve bu komiteler politika yapım süreçlerine etkin biçimde dâhil olmalıdırlar.

KAYNAKLAR

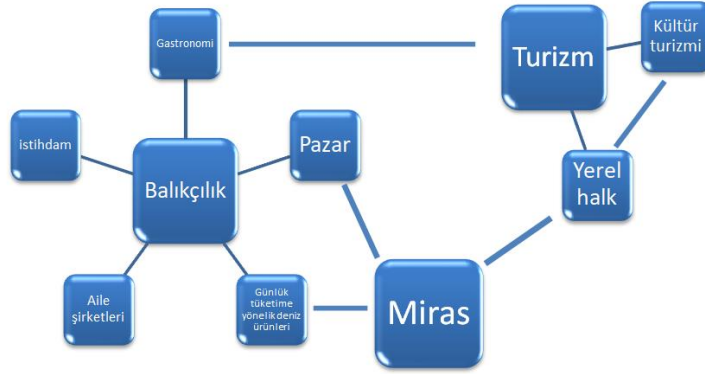
- Antalya İl Tarım ve Orman Müdürlüğü Verileri (2017). T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı, Antalya İl Tarım ve Orman Müdürlüğü. <https://antalya.tarimorman.gov.tr/Menu/67/%E2%80%8Bbalikcilik-Ve-Su-Urunleri> (Erişim tarihi: 20 Ocak 2020)
- Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı (BAKA) (2010). *Antalya'da Tarım Sektörünün Sorunları ve Çözüm Önerileri Çalıştayı*. <http://www.baka.gov.tr/uploads/1299281206ANTALYADA-TARIM-CALISTAYI-SuS-BITKILERi-ALT-SEKToR-RAPORU-MAC.pdf> . (Erişim tarihi: 10 Ocak 2019)
- Beğburs C.R. ve Kebapçioğlu T. (2006). Antalya İli Balıkçılığının Turizm ile Etkileşimi. *E.Ü. Su Ürünleri Dergisi*, 23, 355-357.

- Çaşkurlu, E. ve Arslan C.B. (2014). Orta Gelir Tuzağından Çıkışa Odaklanma: Ürün Tuzağı (Ürün Boşluğu) ve Demiryolu Taşımacılık Sektörü. *Maliye Dergisi*, 167, 71-92.
- Çimrin, H. (2006). *Yakın Geçmişe Yolculuk Bir Zamanlar Antalya*. Cilt II, Antalya Ticaret ve Sanayi Odası, Antalya.
- Deniz Coğrafyası (2020). <http://www.fishingturk.com/DenizCografiyasi.htm> . (Erişim tarihi: 10 Aralık 2020).
- Doğan, K. (2015). Balıkçılık Sektöründe Su Ürünleri Kooperatiflerinin Yeri ve Önemi. *21. Milletlerarası Kooperatifçilik Kongresi*, Karabük.
- Doğan, K. (2017). Su Ürünleri Kooperatiflerinin Türkiye'deki Dünü, Bugünü ve Geleceği. *Turkish Journal of Aquatic Sciences*, 32(1), 21-34.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) (2007). *Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013 – Balıkçılık Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, Ankara.
- Erdoğan Sağlam N. ve Karadal, E. (2016). Akdeniz Bölgesi Sahil Şeridi Deniz Balıkçılığının Sosyoekonomik Yapısı. *Süleyman Demirel Üniversitesi Eğirdir Su Ürünleri Fakültesi Dergisi*, 12(2), 158-169.
- Ertor Akyazı, P. (2017). *Türkiye'de Balıkçılık: Aktörler ve Meseleler*. https://www.researchgate.net/publication/317527727_Turkiye'de_Balikcilik_Aktorler_ve_e_Meseleler. (Erişim tarihi: 10 Ocak 2019).
- Kuşat M. ve Koca, H.U. (2009). Antalya Körfezi'nde Avcılık ile Yakalanan Balık Türleri ve Bunların İşlenerek Değerlendirmesi. *Biyoloji Bilimleri Araştırma Dergisi*, 2(2), 41-47.
- Porter, J. (2015). Regional Economic Resilience & The Deepwater Horizon Oil Spill: The Case of New Orleans' Tourism and Fishing Clusters, *Discussion Papers - Spatial and Organizational Dynamics. Maritime Clusters* 8, <https://www.researchgate.net/publication/241766750>. (Erişim tarihi: 6 Ekim 2018).
- Şahin, Y. (2011). AB ve İş Dünyası: Balıkçılık Sektörü. *İKV Değerlendirme Notu*, 38.
- Tarım ve Orman Bakanlığı (2020). *Su Ürünleri İstatistikleri*. <https://www.tarimorman.gov.tr/sgb/Belgeler/SagMenuVeriler/BSGM.pdf> . (Erişim tarihi: 14 Aralık 2020).
- Yazar, A. (2010). Deniz Kültürünün Antalya Kent Kültürü ve Kimliğinin Dönüşümündeki Yeri. Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya.
- Yenigün Dilek, P. ve Özbal, Y. (2015). *Bölgesel Kalkınmada Yerel Dinamikler: Ürün Tuzağından Sıyrılabilen Antalya İçin 2023 Senaryoları*. <http://www.turkonfed.org/Files/ContentFile/urun-tuzagini-asabilen-antalya-icin-2023-senaryolari.pdf> (Erişim tarihi 12 Ocak 2020).
- Yeldan, E., Taşçı, K., Voyvoda, E. ve Özsan, M.E. (2013). *Orta gelir tuzağından çıkış: hangi Türkiye?*. Cilt II, TÜRKONFED, İstanbul.

EKLER:



Şekil 3. Üretici Örgütleri Ağı Örgütlenme Deseni



Şekil 4. Balıkçılık, Turizm ve Yerel Miras Arasındaki Bağlar

Kaynak: Porter, 2015.

Makale Türü / Article Type: Araştırma / Research

DENİZ TAŞIMACILIĞI VE INCOTERMS: FOB'A İLİŞKİN BİR DEĞERLENDİRME



Seyfettin CEYLAN 
Akdeniz Üniversitesi

■ Özet

Dünyada mal taşımacılığı kara yolu, demir yolu, hava yolu, deniz yolu ve boru hattı ile yapılmaktadır. Taşımacılıkta çoğu kez, birden fazla taşıma türü kullanılarak modlar arası ulaştırma sisteminden yararlanılmaktadır. Taşıma modları içerisinde deniz taşımacılığı, miktar ve oran olarak en fazla paya sahiptir. Artan ticaret, hızlı endüstrileşme, taşıma mesafelerinin uzaklığı, yükün tek seferde ve büyük miktarlarda güvenli bir şekilde taşınması, taşıma maliyeti, kara yollarındaki aşırı yoğunluk ve benzeri nedenler deniz taşımacılığının payını her geçen gün artırmaktadır. Dünya dış ticaretinin yüzde 84'ü deniz taşımacılığı ile gerçekleştirilmekte olup, Türkiye'de ise, deniz taşımacılığının dış ticaretteki payı yüzde 88.70'e ulaşmış bulunmaktadır (IMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019). Diğer taşıma türlerine göre taşımada daha çok paya sahip olmasının nedeni, taşımanın sağladığı ekonomik ve ticari avantajlardan kaynaklanmaktadır. Deniz taşımacılığının temel bileşenleri; gemi, liman ve yük olarak tanımlanmaktadır. Taşımacılıkta kullanılmakta olan ve deniz taşımacılığında da önemli bir yere sahip Incoterms, (teslim şekilleri) uluslararası ticarete tarafların hak ve menfaatlerinin korunması bakımından önem arz etmektedir. Taşıma sisteminin karmaşıklığı, teknolojik ve endüstriyel gelişmelere bağlı olarak değişen teslimat şekilleri nedeni ile Incoterms'de değişiklik yapılması ihtiyacı ortaya çıkmış ve bu kapsamda, Uluslararası Ticaret Odası, (ICC) ülkeler arası ticarete ortaya çıkabilecek problemleri en aza indirmek için, ticari ve finansal düzenlemeler yapmış ve söz konusu düzenlemeler zaman içerisinde güncellenmiştir. Bu çalışmada, dünyada ve Türkiye'de deniz taşımacılığındaki gelişmeler ile Incoterms değerlendirilmiş, deniz ve içsu taşımacılığında yaygın olarak kullanılan teslim (Incoterms) şekillerinden biri olan "Gemide Masrafsız Teslim'e" (FOB-Free On Board) ilişkin olarak tarafların sorumlulukları ve en son yapılan değişiklikler ile FOB teslimde karşılaşılan sorunlara değerlendirilerek önerilerde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Deniz Taşımacılığı, Incoterms, FOB

Maritime Transportation and Incoterms: An Evaluation on FOB

■ Abstract

The transportation of goods in the world is carried out by road, railway, airline, maritime and pipeline. In transportation, often using more than one type of transportation, intermodal transport system is utilized. Among the modes of transport, maritime transport has the largest share in quantity and proportion. Reasons such as increased trade, rapid industrialization, distance of transport distances, safe transportation of cargo in one time and in large quantities, transportation cost, excessive density of roads, etc. increase the share of maritime transportation day by day. 84 percent of the world's foreign trade is maritime transport and in Turkey, the share of marine transportation reached 88.70 percent of foreign trade (IMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019). The reason for having more share in transportation than other types of transportation is due to the economic and commercial advantages provided by transportation. The main components of maritime transport is defined as ship, port and cargo. Incoterms (delivery forms), which are used in transportation and have an important place in maritime transportation, are important in terms of protecting the rights and interests of the parties in international trade. Due to the complexity of the transportation system and the delivery patterns that vary depending on technological and industrial developments, the need to make changes in Incoterms has emerged and within the scope of this, the International Chamber of Commerce (ICC) has made commercial and financial regulations to minimize the problems that may arise in international trade, and these regulations have been updated over time. In this research, the Incoterms in the world and in Turkey evaluated the developments in the maritime transport, regarding the FOB-Free On Board, which is one of the Incoterms forms commonly used in sea and inland water

transportation, the responsibilities of the parties, the most recent changes and the problems faced in FOB delivery were evaluated and suggestions were made.

Keywords: Maritime Transportation, Incoterms, FOB

Atıf: Ceylan, S. (2020). Deniz Taşımacılığı ve Incoterms: FOB'a İlişkin Bir Değerlendirme. *Uygulamalı Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2(2), 13-39.

GİRİŞ

Günümüzde mal taşımacılığı kara, demir, hava ve deniz yolu ile boru hattından en az ikisinin kullanıldığı modlararası ulaştırma sistemi ile yapılmaktadır. Nüfus artışı, bölgesel kaynakların yetersizliği, hızlı endüstrileşme, yaşam şartlarının yükselmesi, kara yollarındaki aşırı yoğunluk, bir defada daha çok yükün taşınması, yüklerin konteynerize olması, taşıma emniyeti ve diğer taşıma türlerine göre taşıma maliyetinin daha düşük olması, deniz taşımacılığını avantajlı duruma getirmiş ve taşımacılıktaki payını her geçen gün artırmıştır. Deniz taşımacılığı, insanoğlunun bildiği en eski ulaşım ve taşıma yollarından biridir. Ticari, ekonomik ve teknolojik gelişmelere bağlı olarak değişime uğramış ve bu günkü duruma evrilmiştir. Deniz taşımacılığı ve endüstrisine önem veren ülkeler, dünya deniz ticaretinden aldıkları paylarını artırmış ve liman ekonomilerini güçlendirmişlerdir. Ülkemiz dünya deniz ticaretinden henüz yeterli payı alamamış, deniz taşımacılığı ve liman ekonomisi açısından yatırımcılar için esnek olmayan dış ticaret rejiminin geleneksel korumacılığı nedeniyle, deniz ticareti ve endüstrisinde ileri ülkeler seviyesine gelememiştir.

Öte yandan malların taşınması, teslimatı ve bedelinin ödenmesi sırasında ortaya çıkabilecek sorunları bertaraf eden ve aynı zamanda tarafların menfaatlerini koruyan Incoterms FOB teslim şekli, (gemide masrafsız teslim/FOB- free on board) deniz taşımacılığında (ihracat) yaygın olarak kullanılmaktadır.

Bu çalışmada deniz taşımacılığı, Incoterms kavramı ve tarihsel gelişimi, FOB teslimde tarafların sorumlulukları ve karşılaşılan sorunlar incelenerek değerlendirilmiş olup uygulayıcılara önerilerde bulunulmuştur. Ayrıca, dünyada ve Türkiye'de deniz taşımacılığındaki gelişmelere değinilerek tespitler yapılmıştır.

Deniz taşımacılığı ve Incoterms konusunda literatürde çeşitli araştırmalar bulunmakla birlikte, bu çalışmada ağırlıklı olarak deniz taşımacılığında kullanılmakta olan FOB teslim şekli araştırılmış ve Incoterms değişiklikleri ile yargı içtihatlarına da yer verilmiştir. Araştırmada, bilimsel ve hukuki kaynaklar ile ilgili kurumların veri tabanlarından yararlanılmıştır.

1. DENİZ TAşIMACILIğI, INCOTERMS KAVRAMI VE TARİHSEL GELİşİMİ

1.1. Deniz Taşımacılığı Kavramı ve Tarihsel Gelişimi

Deniz taşımacılığı, taşıma modları arasında insanlığın kullandığı en eski ulaşım ve taşıma yollarından biridir. Taşıma araçları olarak gemiler, terminal ve limanlar ile taşınacak mallar deniz taşımacılığının temel unsurlarını oluşturmaktadır. Gemiler çok büyük miktar ve hacimdeki ürünleri taşımaya yarayan deniz ve su araçlarıdır. Deniz taşımacılığı bileşenlerinde yani, gemi liman ve yükte meydana gelen teknolojik gelişmelere bağlı olarak örneğin yüklerin konteynerize olması, büyük tonajlı ve sratlı gemilerin inşaası ve lojistik merkezli yeni nesil modern limanların hizmet vermeye başlamasıyla birlikte deniz taşımacılığı ve endüstrisi daha çok gelişmiştir (Kılıcı, 2017)

Deniz taşımacılığı dünya mal ticaretinde, küreselleşmesinin ana unsurları arasında yer almaktadır. Gemiler, günde yirmi dört saat ve yıl boyunca dünyanın her köşesine kargo taşımaktadır. Önümüzdeki yıllarda dünya mal ticaretinde beklenen artışla birlikte deniz taşımacılığındaki büyümenin devam edeceği öngörülmektedir. Bu nedenle deniz taşımacılığı, dünya ticaretinde ekonomik büyümenin sürdürülmesi ve toplumlarda refahın yayılması için sosyal ve ekonomik fonksiyonunu devam ettirecektir. Ayrıca, enerji verimliliği ile kirliliğin önlenmesi açısından çevreye en duyarlı kitle taşımacılığı olması nedeniyle de, sürdürülebilir küresel ekonomide geleceğin vazgeçilmez taşıma modları arasında olacaktır. Deniz taşımacılığının çevresel, sosyal ve ekonomik boyutları son derece önemlidir. 2012 yılında Rio de Janeiro'da düzenlenen BM Sürdürülebilir Kalkınma Konferansında, “İstediğimiz Gelecek” başlıklı görüşmelerin sonuç belgesinde, hükümetlere “yeşil ekonomiye” geçiş için çağrıda bulunulmuştur. Burada, sürdürülebilir kalkınmanın  önemli boyutu ne çıkmaktadır. Bunlar ekonomik, sosyal ve çevresel boyutlar etrafında şekillenmekte ve en önemlisi de, BM Genel Kurulunda hkmet uygulamalarını finanse etme stratejisi ile birlikte, bir dizi zel “Sürdürülebilir Kalkınma Hedefi” (SKH) sürecinin başlatılması konusunda anlaşma sağlanmış olmasıdır. Bu kapsamda IMO, deniz taşımacılığının önemini vurgulamak için bir dizi hedef ve eylem içeren “Sürdürülebilir Deniz Taşımacılığı Sistemi Konsepti” geliştirmiştir (IMO, 2013).

1.2. Incoterms Kavramı ve Tarihsel Gelişimi

Incoterms: Uluslararası ticaretin kolaylaştırılması, mal satış sözleşmelerinde kullanılan terimlerde ortak bir dil oluşturulması ve taraflar arasında yanlış anlaşılmalar nedeni ile çıkabilecek uyuşmazlıkların önlenmesi amacına yönelik olarak, Uluslararası Ticaret Odası

(ICC) tarafından geliştirilerek uygulamaya konan ve mal teslim şekillerini belirleyen uluslararası ticari terimlerin kısaltması olarak ifade edilebilir. Yabancılık unsuru da taşıyan Incoterms, malların mülkiyetinin geçirilmesi ile ilgisi olmayıp daha çok alıcı ve satıcıların sorumlulukları ile malların hangi şekilde teslim edileceği, (masraf, sigorta ve benzeri giderlerin kime ait olacağı) hususları ile ilgilidir (Caner, 2012).

Incoterms, uluslararası ticarete en sık kullanılan terimler olarak dünya çapında hükümetler ve yasal yetkililer ile uygulayıcılar tarafından kabul edilmektedir. Ülkeler arasında, malların teslimi ve tarafların sorumluluklarına ilişkin kuralların farklı yorumlarından kaynaklanabilecek belirsizlikleri azaltmaya ve ortadan kaldırmaya yöneliktir. Fiziki varlığı olan malların dışındaki işlerde (hizmetler, patent, know how vb. gibi) kullanılmamaktadır. Incoterms, aynı zamanda ICC adına tescilli ticari bir markadır (UTÖ, 2019).

Uluslararası ticarete standart kurallar bütünü olarak, alıcı ve satıcının sorumluluklarının liste halinde düzenlendiği ilk ticari terimler kitabı, 1936 yılında Incoterms adıyla yürürlüğe girmiştir. İlk defa yayımlanan söz konusu kurallar, “Incoterms 1936” adını taşıyordu. Bu kurallar, daha sonra ticarete yaşanan gelişmelere bağlı olarak ortaya çıkan ihtiyaçlar üzerine 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 yıllarında ve en son 2020’de revize edilmiştir. Her bir revizyonda, bazı terimler eklenirken bazı terim ve kurallar çıkarılmıştır. Örneğin 1980 tarihli ICC broşüründe yer alan, FOR (Free on Rail), FOT (Free on Truck) ve FOA (Free on Airport), 1990 revizyonu ile teslim şekilleri arasından çıkarılmıştır (Özkan, 2012).

1.3. Uluslararası Taşıma Konvansiyonları

Deniz taşımacılığında taşıyanlar, taşıma risklerinin ağırlığı nedeni ile yaptıkları sözleşmelerle iktisaden daha güçsüz durumda olan yük sahiplerinin (taşıtanların) aleyhine olacak şekilde sorumluluklarını bertaraf etmişlerdir. Bu nedenle, ortaya çıkan sorumsuzluk anlaşmaları neticesinde, hasar ve zararların tazmini imkânsız hale gelmiştir. Bu duruma ilk kez ABD ‘de karşı çıkmış ve taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen, “ Harter Act” kuralları (1893) ile sorumsuzluk kayıtları sınırlandırılmış ve bu kurallar başka devletler tarafından da benimsenmiştir. Ticari gelişmelere bağlı olarak, deniz taşımacılığının ilk konvansiyonu, 1924 tarihli Lahey Kuralları olarak da bilinen “Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme” kabul edilmiştir. Daha sonra, Milletlerarası Denizcilik Komitesi’nin (CMI) çalışmaları sonucunda 1977 yılında Brüksel’de, Visby kuralları olarak adlandırılan “Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 1924 tarihli Brüksel Anlaşmasının Tadiline Dair Protokol,” ardından BM Denizde Eşya Taşıma Konferansında, Hamburg Kuralı olarak da bilinen 1978 tarihli “Birleşmiş Milletler Denizde

Eşya Taşıma Sözleşmesi”, son olarak Uluslararası Denizcilik Komitesi’nin (CMI) çalışmaları neticesinde kabul edilen 2009 tarihli, “Kısmen veya Tamamen, Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi” yani kısaca Rotterdam Kuralları olarak bilinen konvansiyondur (Tekin, 2017)

Tablo 1.1. Taşıma türlerine göre uluslararası konvansiyonlar

Taşıma Türü	Uluslararası Konvansiyonun Adı	Yürürlüğe Giriş Tarihi	Taraf Devlet Sayısı
Kara Yolu	CMR Konvansiyonu: Eşyaların Kara yolundan Uluslararası Nakliyat İçin Mukavele Sözleşmesi (CMR Convention: Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road)	2.7.1961	55
Deniz Yolu	Rotterdam Kuralları: Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu (Rotterdam Rules: United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea)	-	25
Demir Yolu	COTIF-CIM: Uluslararası Demir Yolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme/COTİF Sözleşmesinin B Ana Eki-CIM: Uluslararası Demiryolu Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Tektip Kurallar (COTIF-CIM: The Convention concerning International Carriage by Rail ICIM Appendix B to COTİF)	1.5.1985	50
Hava Yolu	Montreal Konvansiyonu: Havayoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme (Montreal Sözleşmesi) (Montreal Convention: Convention for The Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air)	3.11.2003	118

Kaynak: Emanet H. (2016). “Uluslararası Eşya Taşıma Konvansiyonlarının Temel Hükümlerinin Karşılaştırma Analizi”. *Beşkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 9(1), 162-172

Taşımacılık kurallarını düzenleyen uluslararası konvansiyonlardan bazıları, Tablo 1.1. de gösterilmiştir. Söz konusu konvansiyonlar, üye devletler için hukuki bağlayıcılık taşımaktadır (Emanet, 2016).

1.4. Freight forwarder (Taşıma işleri organizatörü) kavramı ve faaliyet alanları

Uluslararası taşımacılıkta, “Taşıma işleri organizatörleri” olarak bilinen forwarderler ithalat ve ihracatçılar ile taşıyanlar açısından önemli bir fonksiyona sahiptir. Deniz taşımacılığında forwarderler bazen eşyayı taşıyan, bazen de gönderen veya teslim alan olarak karşımıza çıkmaktadır.

Freight forwarder kavramı, İngilizce kökenli bir kelimedir. Türkiye’de “Taşıma İşleri Organizatörü” olarak tanımlanan ve bu işleri yapanlar, taşıma ve lojistik hizmeti üreticisi olarak da bilinmektedir. Taşıma işleri organizatörlüğü, 6102 sayılı TTK’nun 917. Maddesinde ve 06.07.2018 tarihli ve 30470 sayılı Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği’nde tanımlanan ticari bir işletme faaliyetidir. Freight forwarder: Malların bir noktadan başka bir

noktaya taşınmasını gerçekleştiren, bunu gerçekleştirmek için de deniz, hava, kara ve demir yolu taşıma modlarından bir ya da bir kaçını kombine halde kullanan, yüklerin konsolide edilmesi, depolanması, gümrüklenmesi, ambalajlanması ve sigortalanması gibi bir çok lojistik faaliyeti bir arada yerine getiren organizatörlerdir (Kaya, 2018).

Tablo 1.2. Freight forwarderlerin başlıca görevleri

TTK.nuna göre, freight forwarderlerin bazı görevleri	
1	Taşıma işini fiilen gerçekleştirecek olan taşıyıcıyı ve taşıyıcıların seçimini yapmak.
2	Taşıma faaliyetini koordine etmek.
3	Taşıma araçlarını ve taşıma yolunu belirlemek.
4	Malların taşınması için gerekli olan taşıma, ardiye ve taşıma işleri komisyonculuğuna ilişkin sözleşmeler yapmak.
5	Taşıma işini gerçekleştirecek kişi veya kişilere gerekli bilgi ve talimatların verilmesini sağlamak.
6	Taşıma faaliyetine konu olacak malların sigortalanması, ambalajlanması, işaretlenmesi ve gümrüklenmesi gibi yan görevleri yerine getirmek.
7	Gönderen tarafın tazminat haklarının teminat altına alınmasını sağlamak.
8	Malların taşınmasını bizzat ve taşıyan adına gerçekleştirmesi durumunda, (sözleşme) haklar ve sorumluluklar yönünden taşıyıcı sayılmak.

Kaynak: Kaya, S. (2018). “*Freight Forwarder İşletmelerinde Müşteri Memnuniyetinin Araştırılması; İstanbul İlinde Mevcut Freight Forwarder Müşterileri Üzerine Bir Uygulama*”. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. İstanbul.

Tablo 1.2.’de, Freight forwarderlerin TTK’da sayılan bazı görevleri belirtilmiştir. Forwarderler akdettikleri sözleşmelerle, taşıyan veya taşıyanın yardımcısı oldukları durumlarda taşıyan gibi taşıma sorumluluğu altında bulunmaktadır. Taşıyan ve yük ilgilileri ile sigortacılar açısından, özellikle multimodal taşımalarda zararın hangi aşamada (deniz-kara ve demir yolu gibi) meydana geldiği ve taşıyanın veya yardımcısının kusurlu olup olmadığı hususları ile kusur oranının tespiti önem arz etmektedir. Forwarderler verdikleri hizmete göre, (sözleşme) TTK’nın 926 maddesine istinaden “taşıyan veya taşıyanın temsilcisi” statüsünde ya da TTK’nın 921.maddesine istinaden ise “taşıma işleri komisyoncusu” durumundadır. Bu nedenle, forwarderle aktebilecek sözleşmelerde taşıma türü, taşımanın tabi olacağı uluslararası sözleşme ve hukuk seçimi, teslim şekli ile emtia sigortası gibi hususlar öne çıkmaktadır. Forwarderler, uluslararası taşıma sözleşmeleri ve TTK’da belirlenen taşıyanın sorumluluğu çerçevesinde (müşterek avarya hariç) eşyada meydana gelebilecek hasar ve ziyadan veya eşyanın geç tesliminden doğabilecek zararlardan taşıyan gibi sorumlu olacaktır. Eşyada, taşıma veya yolculuk sırasında meydana gelebilecek olası zararların karşılanması bakımından, emtia sigortası vazgeçilmez bir unsurdur. Deniz taşımacılığında yaygın olarak kullanılan örneğin, CIF teslim şeklinde sigorta bir sorumluluk olarak düzenlendiği halde bu durum, FOB teslim şeklinde bir sorumluluk veya zorunluluk arz etmemektedir. FOB teslim şeklinde, emtia sigortasının kimin tarafından yapılacağı konusu, taraflar arasında varılan

anlaşmaya göre belirlenecektir. FOB satışta risk ve sorumluluklar, eşyanın gemiye yüklenmesi ile birlikte alıcıya geçtiğinden, yükün gemiye tesliminden sonra yani alıcıya teslimine kadar olan süreçte, satıcı açısından bir risk söz konusu değildir (Değirmenci, 2018).

Diğer bir husus ise, ülkemiz ICC'ye olduğu halde, ICC'nin yayımladığı ve özellikle deniz taşıma mal satışlarında kullanılan Incoterms FAS, FOB, CIF, CFR'ye Türk Ticaret Kanununda yer verilmemiştir. Incoterms'e iç mevzuatta yer verilmesi, dış ticarete taraflar arasındaki güveni artıracaktır (Doğrusöz vd., 2011).

Yüklerin konteynerize olması ile birlikte taşımanın karmaşıklaşmasından dolayı, uluslararası mal taşıma ve tedarikçilerinin sorumluluğunu yönetmek için, birden fazla taşıma modunu birleştiren ve daha ekonomik olma iddiasında olan multimodal taşımacılık sistemi ortaya çıkmıştır. 1980 yılında, "Birleşmiş Milletler Multimodal Transport Konvansiyonu" ile bu sistem, tüm taşıma sürecini kapsamakta ve tek bir sözleşmeye bağlı olarak gerçekleşmekte, deniz ayağı ise taşımanın en önemli kısmını oluşturmaktadır. Rotterdam kuralları olarak da bilinen, "Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu", multimodal taşımacılık için tasarlanmış olup Hamburg sözleşmesinde olduğu gibi eşyayı limandan limana (port to port) değil, kapıdan kapıya (door to door) taşımayı taahhüt etmektedir. Sözleşmenin, henüz yeni olması ve bazı belirsizlikleri nedeniyle olumlu ve olumsuz yönleri tartışılmaktadır. Sözleşmenin getirdiği önemli hususlardan biri de, konişmento düzenleme zorunluluğunun olmaması, herhangi bir taşıma senedinin yeterli görülmesi ve elektronik belge düzenlemesine izin vermesidir. Bu taşımacılığa uygun Incoterms şekli CPT'dir. O nedenle, taşıma sözleşmesi tercihinin Incoterms teslim şekline uygun olması önem arz etmektedir (Shakil ve Mostafa, 2018).

FOB teslim şeklinde, satıcının taşıtan olmaması nedeniyle; çok modlu taşımacılıkta kullanılan "Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu'na", (Rotterdam Kuralları) uygun olmadığı değerlendirilmektedir. Bu açıdan, taşıma sözleşmesi (navlun sözleşmesi) kurulurken, tarafların menfaatleri açısından Incoterms teslim şeklinin seçimine de dikkat edilmelidir (Kara, 2019).

Özellikle FOB teslimlerde karşımıza çıkan, taşıtan ile konişmento hamilinin aynı kişi olması ve konişmentonun başka birine devri halinde, navlun sözleşmesiyle konişmento hükümleri arasında çelişki olduğu durumlarda, hangisine ait hükümlerin uygulanacağı konusunda farklı görüşler bulunmaktadır. O nedenle, tarafların sorumlulukları ve

menfaatlerinin korunması açısından, taşıma sözleşmesi (navlun) iyi müzakere edilmelidir (Değirmenci, 2013).

FOB ihracatta, mal ve hizmet üreten sanayilerin imalat aşamasından başlayarak desteklenmesi amacıyla, 1-200 arasında işçi çalıştıran (imalatçı) ihracatçılar ile KOBİ'lere sevk öncesinde taahhüt edilen ve FOB ihracat değerinin yüzde ellisi tutarında olmak üzere, ticari bankalar aracılığı ile kullanılan kısa vadeli kredilerin kullanımı kolaylaştırılmalıdır (Taşpınar, 2008).

FOB ve CIF satışların, ihracat ve ithalat üzerindeki etkilerinin sağlıklı bir şekilde değerlendirilebilmesi için, istatiki verilere ihtiyaç duyulmaktadır. Bu kapsamda, dış ticaret istatistiklerinin kalitesinin artırılması ve ihracatta ve ithalatta istatistiki kıymet oluşturan, FOB ve CIF istatistiki değerlerinin iyileştirilmesi gerekmektedir (Ticaret Bakanlığı, 2020).

1.5. Incoterms gruplandırma sistematığı

Incoterms 2010'da gruplandırma sistematığı dörtten ikiye, teslim şekli ise onüçten onbire indirilmiştir. Dört harf başlığı altında toplanan Incoterms (E, F, C, D) ana gruplandırma ile "Tüm taşıma türlerini kapsayan kurallar" ve "Deniz ve içsu taşımalarına özgü kurallar'dan" oluşmaktadır.

Tablo 1.3. Incoterms 2010 gruplandırma sistematığı

Group	Terms for any mode of transport		Terms for sea and inland waterway transport	
E	EXW	Ex Works		
F	FCA	Fre Carrier	FAS	Free Alongside Ship
			FOB	Free On Board
C	CPT	Carriage Paid To	CFR	Cost and Freight
	CIP	Carriage and Insurance Paid to	CIF	Cost, Insurance and Freight
D	DAT	Delivered At Terminal		
	DAP	Delivered At Place		
	DDP	Delivered Duty Paid		

Kaynak: Nikolaidis I. (2018). "Delving into INCOTERMS® 2010: Typology and Critical Points Revisited". Yüksek Lisans Tezi, International Hellenic University, Schoold of Economics, Business Administration & Legal Studies. Thessaloniki.

Tablo1.3.'de Incoterms 2010 sistematığına göre, teslim şekillerinin açıklamaları aşağıda gösterilmiştir (Nikolaidis, 2018);

A. Tüm taşıma türleri için kullanılan teslim şekilleri

1. EXW- Ex Works (İşyerinde -Fabrikada teslim),
2. FCA - Free Carrier (Taşıyıcıya masrafsız teslim),
3. CPT - Carriage Paid to (Taşıma ödenmiş olarak teslim),

4. CIP - Carriage and Insurance Paid to (Taşıma ve sigorta ödenmiş olarak teslim),
5. DAT - Delivered at Terminal (Terminalde teslim),
6. DAP - Delivered at Place/Belirtilen yerde teslim),
7. DDP - Delivered Duty Paid (Gümrük vergisi ödenmiş olarak teslim).

B. Deniz ve iç sularda kullanılan teslim şekilleri

1. FAS - Free Alongside Ship (Gemi doğrultusunda masrafsız teslim),
2. FOB - Free on Board (Gemide masrafsız teslim),
3. CFR - Cost and Freight (Masraf ve navlun ödenmiş teslim),
4. CIF - Cost, Insurance and Freight (Masraf, sigorta ve navlun ödenmiş olarak teslim)

FOB teslim şeklinde (Incoterms 2000) riskin alıcıya geçmesi teslimden önce yani, mal gemiye yüklenirken yükün gemi küpeştesini/bordasını geçtiği andan itibaren başlamaktaydı. Incoterms 2010 kapsamında önceki versiyona göre yapılan önemli değişikliklerden biri de, FOB teslimde "gemi bordası" deyimini yerine "gemide" ifadesi kullanılmaya başlandı. Bu durumda, malların gemiye yüklenmesiyle birlikte olası riskler alıcıya geçmiş, sorumlulukla ilgili olarak taraflar arasında ortaya çıkabilecek anlaşmazlıklar önlenmiştir (Taşçı, 2017).

Satış sözleşmelerinde, mal teslim şeklinin açıkça belirtilmesi önem arz etmektedir. Satıcı ile alıcı arasında düzenlenen sözleşmede Incoterms'e atıf yapıldığı zaman, tarafların yükümlülükleri daha açık bir şekilde belirlenmiş olacak ve ortaya çıkabilecek ihtilaflar önlenmiş olacaktır. Örneğin sözleşmede, teslim şekli "Incoterms 2010' a göre FOB olacaktır" şeklinde ise FOB kuralları geçerli olacak, belirtilmemiş ise en güncel Incoterms baz alınacaktır. Incoterms'in, kendi başına hukuki bir yaptırımı yoktur. Tarafların karşılıklı olarak anlaşıp, sözleşmeyle hüküm altına almaları halinde bağlayıcılığı bulunmaktadır.

Incoterms 2010'da, güvenlikle ilgili önlemlere ilişkin masrafları hangi tarafın üstleneceği kloza eklenebilmekte, zaman kaybının önlenmesi için alıcı ve satıcının temin etmekle yükümlü olduğu belgelerin (mutabakatla) elektronik olarak da düzenlenebileceği hususunda esneklik bulunmaktadır. Risk transferi açısından FOB, CFR ve CIF güncellenmiş olup Incoterms 2010'da risk transferi, malların gemiye doğru bir biçimde yüklenmesinden sonra gerçekleşmektedir (Tunç, 2015).

1.6. Incoterms kuralları ve işleyişi

- Tarafların, satış sözleşmesi imzalarken aşağıda ana başlıkları verilen konuları müzakere ederek onaylamaları önem arz etmektedir(ABD Uluslararası Ticaret İdaresi, 2020);

- Malların nereye teslim edileceği,
- Taşımanın şekli ve bedelini kimin karşılayacağı,
- Sigortanın kime ait olacağı,
- Gümrük işlemlerini kimin yapacağı,
- Vergi ve masrafların kime ait olacağı hususlarıdır ICC teslim şekline ilişkin terimleri, ticari ve teknolojik gelişmelere bağlı olarak gerektiğinde düzeltme, ekleme, çıkarma ve yapmak veya yenilemek suretiyle güncellemektedir. ICC Incoterms 2010'dan sonra, 01.01.2020 tarihinden geçerli olmak üzere en son versiyonu olan Incoterms 2020'yi yayımlamıştır.

1.7. Incoterms'de tarafların sorumlulukları

Incoterms kuralında satıcının, mal ve ticari faturayı satış sözleşmeye uygun olarak sağlama sorumluluğu hakkında açıklama yapılır. Benzer şekilde, alıcının satış sözleşmesinde belirtildiği şekilde mal bedelinin ödenmesini öngören bir beyan sunulmaktadır (ABD Uluslararası Ticaret İdaresi, 2020);

- Incoterms kuralı, hangi tarafın ihracat ve ithalat için gerekli lisansı/izni almak veya diğer resmi işlemleri ve gerekli gümrük formalitelerini yerine getirmekle yükümlü olduğunu belirten bir ifadeye sahiptir. Bu ifadeler, ayrıca hangi tarafın bu iş ve işlemlerle ilgili görevleri yerine getirme maliyetlerini üstleneceğini de açıklar.
- Benzer şekilde, her Incoterms kuralı hangi tarafın malların taşıma maliyetinden sorumlu olduğunu belirtir. Incoterms kuralında ele alınan bir diğer nokta ise, eğer varsa hangi tarafın emtia sigortası teminatı sağlamakla yükümlü olduğudur. Her kural, diğer tarafların yanı sıra hangi tarafın denizaşırı nakliye için malların paketlemesinden ve sevkiyat öncesi denetim masraflarını karşılamaktan sorumlu olduğu ifadelerini de içerir.
- Son örnek kargo teslimatıdır. Incoterms kuralı, satıcının kargo teslimi için yükümlülüklerini belirtir ve teslimatın ne zaman gerçekleştiğini açıklar. Her kural, ihraç edilen malların kayıp veya hasar riskinin, teslimat hükmüne istinaden satıcıdan alıcıya ne zaman geçtiğini de belirtir.

1.8. Incoterms kapsamına girmeyen konular

Yukarıda belirtildiği üzere, Incoterms genellikle satış sözleşmesine dâhil edilir, ancak şunlar yapılamaz (ABD Uluslararası Ticaret İdaresi, 2020);

- Bir satışın tüm koşullarını ele almak,
- Satılan malları tanımlamak veya sözleşme fiyatını listelemek,

- Satıcı veya alıcı arasında müzakere edilen ödeme yöntemine veya zamanlamasına başvurmak,
- Malların mülkiyetini satıcıdan alıcıya geçirmek,
- Alıcının ülkesindeki gümrükleme sürecini kolaylaştırmak için, satıcı tarafından alıcıya herhangi bir belge sağlamak,
- Malların satış sözleşmesine uygun olarak sağlanamaması, gecikmiş teslimat veya uyumsuzluk çözümü mekanizmalarının sorumluluğunu ele almak olarak sıralanabilir

2. GEMİDE MASRAFSIZ TESLİM (FOB - FREE ON BOARD)

FOB – Gemide Masrafsız Teslim: Bu terim, İngilizce “Free On Board” kelimelerinin baş harfleri olan FOB şeklinde kısaltılarak ifade edilirken, Türkçe’ye “Gemide masrafsız teslim” olarak tercüme edilmiştir. Bu teslim şeklinde genel olarak satıcı sözleşme ile mutabık kaldığı kalite ve miktardaki malı, alıcının organize ettiği geminin üzerinde, gümrük işlemleri tamamlanmış olarak yükleyip teslim etmekle yükümlüdür. FOB teriminin, bir önceki terimi olan FAS’tan en temel farkı, bu terimde satıcının malları limana getirip teslim etmesinin dışında, bizzat gemiye yüklemesi gerekliliğidir. Bu durumda, gemiye yükleme sırasındaki risk, hasar ve maliyetlerin tamamı satıcıya ait olup malın gemiye yüklenmesinin ardından, bu sorumluluk alıcıya geçmektedir. Ayrıca burada, taşıma (navlun) sözleşmesine göre istif veya lashing vb.gibi işleri (fio, fios, fios/t gibi) kimin üstleneceği hususu tarafların menfeati ve taşıyanın sorumluluğu açısından, taşıma hukuku yönünden önem arz etmektedir (Başlangıç, 2015).

FOB kavramı, Incoterms 2000’de en çok tartışılan kavramlardan birisidir. Teslimin yapılacağı yerin açık olmaması nedeniyle, bu husus Incoterms 2010’da açık bir şekilde belirtilerek düzeltilmiştir. “Gemi Küpeştesi /Gemi Bordası” kavramı yerine “mallar gemide bulunduğu” kavramı gelmiştir. FOB teslim şeklinde, satıcı gerekli bütün gümrük işlemlerini yapmakla yükümlüdür. Bu teslim şekli, yalnız deniz ve içsu taşımacılığında kullanılmakta olup özellikle deniz aşırı satışlarda kullanımı daha yaygındır. Sözleşmede, FOB teriminin hemen arkasında yükleme yapılacak limanın ismi de yer almalıdır (Fob/ Ningbo gibi) (Tunç, 2015).

2.1. Incoterms 2020 gruplandırma sistematığı

Tablo 2.4. Incoterms 2020 gruplandırma sistematığı

Group	Terms for any mode of transport		Terms for sea and inland waterway transport	
E	EXW	Ex Works		
F	FCA	Fre Carrier	FAS	Free Alongside Ship
			FOB	Free On Board
C	CPT	Carriage Paid To	CFR	Cost and Freight
	CIP	Carriage and Insurance Paid to	CIF	Cost, Insurance and Freight
D	DPU	Delivered At Place Unloaded		
	DAP	Delivered At Place		
	DDP	Delivered Duty Paid		

Kaynak: (Nikolaidis, 2018)

Incoterms 2020 gruplandırma sistematığı Tablo 2.4.'de verilmiştir. Incoterms 2020'de de, tüm taşıma modları için onbir teslim şekli bulunmaktadır. DAT teslim şekli, DPU olarak değiştirilmiştir.

2.2. Incoterms 2020 ve FOB değişiklikleri

Incoterms 2020 çalışmasını hazırlayan komite, Incoterms'e uygun olarak eklenebilecek olan tüm ihracat sözleşmelerinin dijital dünyaya uyum sağlayabilmesine yönelik ilk adımını attı. Singapur'daki bir yazılım şirketiyle Smart INCOs için, Uluslararası Ticaret Odası (ICC) arasında anlaşma sağlandı. Özellikle, küçük ve orta ölçekli işletmelerin karşılaşacağı maliyetlerin azaltılması ve ticaretin kolaylaştırılması için otomasyon, sürdürülebilirlik, çevresel ve sosyal unsurların yanı sıra devlet performans göstergelerine veri akışı sağlamak üzere, uygulama programı olan API ara yüzü kullanılacak. Incoterms 2020, Incoterms kurallarının anlaşılmasını ve kullanılmasını kolaylaştırmak için başka iyileştirmeler de sundu.

Bunlar arasında:

- Daha az yasal içerik ve daha basit dil,
- Daha ayrıntılı açıklayıcı içerik,
- Maliyeti azaltmaya yönelik hükümler,
- Incoterms ve uluslararası ticari sözleşmeler arasındaki ilişki,
- Onbir Incoterms arasındaki yükümlülüklerin karşılaştırılması.

Komite, sadece kılavuz üzerinde çalışmamaktadır. Farklı konu başlıkları ile de ilgilenmektedir. Taşıma güvenliği, nakliye sigortası ve satış sözleşmeleri ile bağlantılı olabilecek tüm alt konular için de çalışmaktadır (Korkmaz, 2019).

Bir dizi deđiřikliđi beraberinde getiren Incoterms'in yeni sűrűmű, uluslararası ticarete malların alıcıya teslimi, nakliye masrafları, mal kaybı ve sigorta masrafları gibi konularda taraflar için önemli yűkűmlűlűkleri dűzenlemektedir. Incoterms 2020'nin mevcut kűresel ticaret uygulamalarına uyarlanmasıyla birlikte, yeni sűrűműnűn kullanımı oldukça kolay ve pratiktir.

Incoterms 2020'nin, yeni baskısındaki bazı değişiklikler:

I. Konişmentolar

FOB normalde konteyner sevkiyatı için kullanılmamalıdır. Bunun nedeni, konteynerin ihracat limanına gelmesinden sonra genellikle kontrolűnű kaybetmesidir. FOB satıř kullanımı tercihlerinin bařında, űdeme için banka kredi mektubu ve yerleřik bir koniřmento gerektirmemesidir.

II. CIF ve CIP kapsamında sigorta

Incoterms CIP teslim şekli, satıcı tarafından malların teslim yeri olarak belirlenen varış limanına kadar taşıma ve sigorta bedelini űdediđi anlamına gelmektedir. Incoterms 2020'de CIF, Incoterms 2010'daki ile aynı sigorta gereksinimlerini korumaktadır. Ancak CIP satışta, satıcı tarafından alınması gereken sigorta seviyesi, "Institute Cargo Clauses A'ya" yűkseltilmiřtir. Bunun nedeni, toplu emtia ticaretinde daha sık kullanılması ve imal edilen malların daha yűksek seviyede sigorta gerektirmesi eğiliminden kaynaklanmaktadır. CIF ve CIP, satıcının sigorta teminatı almasını gerektirse de, tarafların nakliye sırasında malların potansiyel hasar riskine karşı ek sigorta kapsamının gerekli olup olmadığını dűřűnmeleri űnerilmektedir. Incoterms 2010'da DAT, malların belirtilen terminalde boşaltıldıktan sonra teslim edildiği anlamına gelmekte olup teslimat yeri terminalle sınırlandırılmış olduğundan, incoterms 2020'de bu terim terminal referansının daha genel olması için kaldırılmıştır. DPU ise, eşyanın boşaltılacağı yerde teslim şeklidir. Artık tűm nakliye modları için kullanılabilir. DAT Incoterms 2010 kullanılıyorsa, DPU Incoterms 2020'ye geçilmelidir.

III. Gűvenlik gereksinimleri

Son yıllarda, uluslararası ticari tařımacılıkta gűvenlik gereksinimleri űn plana çıkmıřtır. Incoterms 2020, her Incoterms kuralı için gűvenlik gereksinimlerini detaylandırarak deđiřikliđe gitmiřtir. Őrneđin CPT'de, satıcının hedefe ulařımı ve gűvenlikle ilgili tűm gerekliliklere uymasını temin için űzel bir gereksinim iřermektedir. Bu gűvenlik gereklilikleri taraflarca yerine getirilmediđi takdirde, taraflar için maliyet ve risk sorumluluđu dođurmaktadır (ICC Uluslararası Ticaret Őrgűtű, 2020)

FOB teslim şartlarına göre satıcı, malların gemiye yüklendiği noktaya kadar tüm maliyet ve riskleri üstlenir. Mallar "sözleşmeye uygun hale getirilmedikçe", yani bir kenara konmuş olması satıcının sorumluluğunu sona erdirmemektedir. FOB teslimde satıcının malı, alıcı tarafından belirlenmiş bir limanda ve belirlenen bir gemide teslim etmesini gerektirir. Bu durumda, satıcı ihracat izni de alacaktır. Öte yandan, alıcı boşaltma limanında taşıma ve liman masrafları ile kara nakliye ücreti gibi sair masrafları ödeyecektir. Bununla birlikte FOB, getirebileceği sözleşme risklerine rağmen bazı ulaşım modları için yanlış kullanılmaktadır. Örneğin ABD gibi bazı ülkelerde, FOB teslim sadece malların deniz yoluyla taşınması için değil, aynı zamanda herhangi bir gemi, araba veya başka bir araçla yapılan teslimlerde ve iç taşımacılıkta da kullanılmaktadır (Shiphub, 2020)

Tablo 2.5. FOB maliyet paylaşımı

Satıcı Maliyetleri	Alıcı Maliyetleri
İhracatla ilgili izin ve benzeri maliyetler	Nakliye/Taşıma sözleşmesinin yapılması ve bağlantılı maliyetler
Malların gemiye teslim edilmesine ilişkin maliyetler	İthalatla ilgili izin ve benzeri işlem maliyetleri
Gemiye yüklemeden önce, malların hasar görmesi ve ziya ile ilgili herhangi bir maliyet	Ürünler/mal gemiye yükledikten sonra, malların hasar görmesi veya kaybı ile ilgili olası maliyetler

Kaynak: (Shiphub, 2020)

Tablo 2.5.'te, FOB teslim maliyet paylaşımı verilmiştir. Mal, gemiye teslim edilinceye kadar olası riskler satıcıya, yüklemeden sonra malın teslimine kadar olan sürede ortaya çıkabilecek riskler ise alıcıya aittir.

Satıcının yükümlülükleri

- Satıcı, malları alıcı tarafından belirlenen yerde gemiye teslim etmelidir. Ayrıca, teslimetmeye kadar alan masrafları da üstlenmek zorundadır.
- Ürünleri ihraç etmek için izin alır.
- Satıcı, malların gemiye yüklemeden önce meydana gelecek hasar, kayıp ve ziyadan sorumlu olacaktır.
- Alıcıya, malların gemiye teslim edildiğini bildirir. Ürünlerin gemiye teslim edilmesi sırasında meydana gelen tüm istenmeyen olayları alıcıya bildirir.
- Satış notları verir.(Notasyon)
- İhracat izninden ve ilgili maliyetlerden sorumludur.

Alıcının yükümlülükleri

- Malların gemiye yüklendikten sonra, kayıp, hasar ve ziyadan alıcı sorumludur.
- Taşıma sözleşmesinin yapılması, ithalat konularına ilişkin izinlerin alınması ve masrafların ödenmesini üstlenir.

- Belirlenen boşaltma limanını, geminin adı ve teslimat tarihi hakkında satıcıya bilgi verir.
- İthalat izni alır ve ilgili maliyetleri karşılar.

Malların tesliminde süre başlangıç tarihi ve sigorta

Teslimde süre: Malların, alıcı tarafından belirlenen gemiye kararlaştırılan tarihte ve liman yetkilileri tarafından öngörülen biçimde yüklendiği tarih, teslim tarihi için süre başlangıç tarihi olarak kabul edilir ve mallar sözleşmede belirtilen sürede (mücbir sebepler hariç) teslim edilir. FOB teslim şeklinde alıcı ve satıcının sigorta yapma yükümlülüğü yoktur (Shiphub, 2020).

2.3. Incoterms 2020'nin yürürlüğe girmesinden sonra, Incoterms 2010'un kullanımı

Incoterms'de kullanılan tüm sözleşmeler, işlemin taraflarınca kabul edilmesi ve ihracatla ilgili belgelerin doğru bir şekilde tanımlanması halinde geçerlidir. ICC, 1 Ocak 2020'den itibaren Incoterms 2020'nin kullanılmasını önermekle birlikte taraflar, 2020'den sonra Incoterms'in bir önceki sürümünü kullanmayı kabul edebilirler. Kullanılan Incoterms'in seçilen sürümünün açıkça belirtilmesi gerekir (ABD Uluslararası Ticaret İdaresi, 2020).

Incoterms FOB teslim şekli, deniz taşımacılığında tarafların ticari güvenliği açısından önemli bir yere sahiptir. Deniz taşımacılığının, diğer taşıma modları karşısında avantaj ve üstünlüğü nedeniyle, dünya taşımacılığındaki payı her geçen gün artmaktadır (Çalışkan, 2019).

3. DÜNYA DENİZ TAŞIMACILIĞI VE TİCARET FİLOSU

Dünya deniz ticareti, 2017 yılında yüzde 4.1'lik bir artış kaydettikten sonra 2018'de ivme kaybetti. Deniz taşımacılığında, 2013 yılından sonraki büyüme 2009 sonrası ile karşılaştırıldığında nispeten durgun olup, yıllık büyüme oranları yüzde 4.4 ile 7 arasında değişmektedir. Bununla birlikte 2018 yılında, dünya deniz ticareti hacmi tüm zamanların en yüksek seviyesi olan 11 milyar ton seviyelerine yükseldi. Asya, dünyada açık ara ile en büyük ticaret bölgesi oldu. Asya limanlarında, 2018'de 4.5 milyar ton yükleme ve 6.7 milyar ton boşaltma yapıldı. 2018 yılında, dünyada elleçlenen yaklaşık 11 milyar ton yükün, 7.8 milyar tonu kuru yük olarak sınıflandırıldı. 1970'lerde en çok taşınan ham petrolün, son kırk yılda deniz taşımacılığındaki payı düştü ve 2018 yılına kadar deniz yoluyla taşınan malların beşte birinden azını oluşturdu. Mevcut projeksiyonlarda, dünya deniz taşımacılığının 2020 yılında 12.54 milyar ton seviyelerinde olacağı öngörülmektedir. 2018'de gelişmekte olan ekonomiler hem ihracat, hem de ithalatta küresel deniz ticaretinde en büyük paya sahip olmuştur.

Ekonomileri gelişmekte olan ülke limanlarında, dünya toplamında malların yüzde 59'u yüklendi ve yüzde 64'ü ise boşaltıldı. Bu ülkelerin, dünya deniz ticaretinde ihracata olan katkıları, zaman içinde bir miktar azalırken ithalattaki payları artmıştır (UNCTAD Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı, 2020).

Tablo 3.6 Dünya deniz taşımacılığında, seçilmiş yıllara ilişkin taşıma miktarları

Yıllar	Petrol ve Türevi (Milyar Ton)	Dökme yük (Milyar Ton)	Kuru Yük (Milyar Ton)	Toplam (Milyar Ton)
2008	2.742	1.911	3.578	8.231
2009	2.641	1.998	3.218	7.857
2010	2.752	2.232	3.423	8.408
2011	2.785	2.364	3.626	8.775
2012	2.840	2.564	3.791	9.195
2013	2.828	2.734	3.951	9.513
2014	2.825	2.964	4.054	9.842
2015	2.932	2.930	4.161	10.023
2016	3.058	3.009	4.228	10.295
2017	3.146	3.151	4.419	10.716
2018	3.194	3.210	4.601	11.005
Toplam	31.743	29.067	43.050	10.3860

Kaynak: Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Örgütü (UNCTAD, 2019)

Tablo 3.6.da dünyada, deniz yoluyla taşınan toplam yük miktarı içerisinde kuru yük en fazla paya sahiptir. Petrol ve türevi yükler ikinci, dökme yükler ise üçüncü sıradadır.

Dünya deniz taşımacılığı 2009 yılı hariç, sonraki yıllarda istikrarlı bir seyir izlemiştir. 2009 yılına etki eden olumsuzluk nedeninin, küresel krize bağlı olduğu değerlendirilmektedir. 2008 yılında, deniz taşımacılığının tüm taşıma modları içerisindeki payı yüzde 79 iken, bu oran 2018 yılında yüzde 85 olarak gerçekleşmiştir (Bozkurt vd., 2019).

Tablo 3.7. Dünya deniz ticaret filosunda ilk 20 ülke sıralaması

Sıra No	Ülkeler	Gemi Sayısı	DWT	Yabancı Bayrak Yüzdesi	Toplam Hacim (Milyon Dolar)	Gemi Başına Ortalama Değer (Milyon Dolar)	DWT'e Göre Ortalama Değer (Milyon)
1	Yunanistan	4199	308836933	78.76	72538	17.3	235
2	Japonya	3901	223855788	85.89	77898	20.0	348
3	Çin	5206	165429859	53.97	65044	12.5	393
4	Almanya	3090	112028306	90.97	38412	12.4	343
5	Singapur	2599	104414424	39.02	39193	15.1	375
6	Hong	1532	93629750	23.98	25769	16.8	275
7	G.Kore	1656	80976874	81.98	20928	12.6	258
8	ABD	2104	67100538	85.73	96182	45.7	1433

9	Norveç	1842	51824489	64.62	58445	31.7	1128
10	İngiltere	1360	51150767	80.55	40671	29.9	795
11	Bermuda	440	48059392	98.93	19691	44.8	410
12	Tayvan	926	46864949	90.62	10857	11.7	232
13	Danimarka	920	36355509	56.00	18694	20.3	514
14	Monako	388	31629834	100.00	7903	23.4	250
15	Türkiye	1563	27732948	71.57	9055	5.8	327
16	İsviçre	405	23688303	92.58	8458	20.9	357
17	Belçika	263	23550024	67.81	6505	24.7	276
18	Hindistan	986	22665452	27.35	6938	7.0	306
19	Rusya	1707	22050283	67.38	9081	5.3	412
20	İtalya	768	20609725	29.36	23184	30.2	1125

Kaynak: (The Maritime Executive, 2017)

Tablo 3.7.'ye göre, dünya deniz ticaret filosunun ilk 20 ülke sıralamasında yük kapasitesine göre, (DWT) yabancı bayraktaki gemiler dâhil Yunanistan birinci, Japonya ikinci, Çin üçüncü, Türkiye ise 15.sırada yer almaktadır.

3.1 Dünya deniz taşımacılığında gelecek öngörülerini

Dünya deniz ticareti projeksiyonları: 2018 - 2023 küresel deniz ticaretinde iyi bir yükseliş beklenmektedir. Dünya ekonomisinde, orta vadeli beklentiler için GSYH büyüme genel olarak olumlu yöndedir. 2017 yılı küresel deniz taşımacılığında, bir önceki yıla göre konteyner elleçlemesi yüzde 6.4, kuru yük ise yüzde 4.0 arttı. Artan ticaret akışı, Atlantik havzasından gelmekte ve doğuya (Asya'ya) doğru ilerlemektedir. UNCTAD, deniz taşımacılığında 2018 - 2023 arasında yüzde 3.8.'lik bir bileşik yıllık büyüme ile konteyner ve kuru yükteki artışın devam edeceğini öngörmektedir. Deniz taşımacılığında büyüme sürerken, aynı zamanda ticareti olumsuz yönde etkileyebilecek çok yönlü riskler de bulunmaktadır. Dijitalleşme, e-ticaret ve "bir kuşak bir yol girişiminin" etkisi giderek artmaktadır. O nedenle, deniz taşımacılığı şirketlerinin bu gelişmeler karşısında kendilerini yeniden tanımlamalarının gerektiği ifade edilmektedir (UNCTAD Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı, 2020).

4. TÜRKİYE'DE DENİZ TAŞIMACILIĞI VE DENİZ TİCARET FİLOSU

Türkiye'de, dış ticaretin yüzde 88.70'i deniz yoluyla gerçekleşmektedir. 1960'lı yıllarda konteynerin taşıma aracı olarak kullanılmaya başlamasından itibaren, deniz taşımacılığı büyük bir değişime uğramıştır. Diğer taşıma modlarına göre konteynerin taşımadaki avantaj ve üstünlükleri, konteyner taşımacılığını artırmıştır. Dolayısıyla konteyner elleçlemesindeki

bu artış, limanların kapasite ve verimliliklerini pozitif yönde etkilemiştir (IMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019).

Tablo 4.8. Türkiye’de, 2006-2018 yılları arasında taşınan yüklerin ulaşım modlarına göre payı

Yıllar	Deniz Yolu	Demir Yolu	Kara Yolu	Hava Yolu	Boru ve Diğer
2006	87.40	1.10	10.40	0.10	1.00
2007	87.40	1.10	10.00	0.60	0.90
2008	86.50	1.10	10.70	0.70	1.00
2009	85.00	0.80	12.60	0.80	0.80
2010	85.60	0.80	12.50	0.30	0.80
2011	85.80	0.80	11.80	0.40	1.20
2012	87.00	0.60	10.70	0.40	1.40
2013	86.40	0.50	11.40	0.40	1.30
2014	86.20	0.40	11.20	0.50	1.70
2015	87.70	0.50	10.70	0.40	0.70
2016	88.06	0.46	10.76	0.32	0.40
2017	88.47	0.44	10.26	0.32	0.62
2018	88.70	0.44	10.27	0.35	0.24

Kaynak: (IMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019)

Tablo 4.8.’e göre 2018 yılında, Türkiye’nin dış ticaretindeki mal taşımacılığının yüzde 88.70’i deniz yoluyla, yüzde 0.44’ü demir yoluyla, yüzde 10.27’si kara yoluyla, yüzde 0.35’i hava yoluyla ve yüzde 0.24’ü ise diğer yollarla gerçekleşmiştir.

4.1. Türk deniz ticaret filosu

Türk deniz ticaret filusunda,1000 grostonun üzerindeki gemiler dikkate alındığında filoda 544 adet gemi bulunmaktadır. (Türk sahipli yabancı bayraklı gemiler hariç) Bu gemilerin genel yaş ortalaması, 31.12.2018 itibariyle 22.29’dur. Filonun, sayısal olarak yüzde 29.79’unu oluşturan kuru yük gemilerinin genel yaş ortalaması 27, DWT olarak yüzde 38.21’ini oluşturan dökme yük gemilerinin genel yaş ortalaması ise 17’dir (IMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019)

Tablo 4.9. 2009-2018 yıllarına ilişkin Türk ve yabancı bayraklı gemilerin, dış ticaretimizdeki taşıma payları

Yıllar	Dış Ticaret (Ton)	İhracat (Ton)	İthalat (Ton)	Türk Bayraklı Gemilerin Payı (Ton)	Türk Bayraklı Gemiler (%)	Yabancı Bayraklı Gemiler (%)
2009	213.632.353	73.770.263	139.862.090	29.965.566	14	86
2010	246.570.931	83.945.162	162.625.769	40.494.118	16	84
2011	255.334.712	81.779.528	173.555.184	42.396.010	17	83
2012	283.782.414	91.307.486	192.474.928	38.712.247	14	86
2013	277.335.605	89.553.990	187.781.615	34.610.534	12	88
2014	283.316.220	88.544.792	194.771.428	33.624.322	12	88

2015	300.478.930	92.152.622	2018.325.308	36.479.586	12	88
2016	309.937.639	94.805.120	215.132519	38.623.279	12	88
2017	347.348.092	113.692.068	233.656.024	36.815.820	11	89
2018	328.969.455	110.424.635	218.544.820	35.510.231	11	89

Kaynak: (IMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019)

Tablo 4.9.'a göre Türkiye'nin, dış ticaretteki deniz taşımacılığında; 2009-2018 yılları arasında yük miktarındaki artışa karşın, Türk bayraklı gemilerle yapılan taşıma oranı düşmüştür. Türk bayraklı gemilerin, dış ticaretimizde çok düşük olan taşımadaki payı 2009 yılında yüzde 14 iken, 2018 yılında yüzde 11'e gerilemiştir. Yabancı bayraklı gemilerin dış ticaretimizdeki taşıma payı ise, 2009 yılında yüzde 86 iken, 2018 yüzde 89'a yükselmiştir. Bu nedenle, Türk deniz ticaret filosunun rekabet edebilir duruma getirilerek dış ticaretteki taşıma payının artırılması ve taşıma için yabancılara ödenen ve döviz kaybına neden olan navlunun asgari düzeyde tutulması önem arz etmektedir (IMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019).

4.2. Deniz taşımacılığında limanların rolü

Türkiye'de, elleçlenen konteynerin yüzde 64'ü, genel kargonun ise yüzde 40'luk bölümü Marmara Bölgesi limanlarında gerçekleşmektedir. Bölgede, demiryolu bağlantısı olan liman sayısına baktığımızda Haydarpaşa, Derince, Bandırma, Tekirdağ limanları dışında demiryolu bağlantısı olan liman yoktur. İskenderun Körfezi ve Aliğa gibi limanların yoğun olduğu bölgelerde de durum aynıdır (IMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019).

Limanlar, ulaştırma sisteminin bir parçası olmasının yanı sıra tedarik zinciri içerisinde aktarma, dağıtım ve lojistik merkezi gibi görevleri de yapmaktadır. Bu nedenle limanların, lojistik hizmeti imkân ve kabiliyetleri geliştirilerek lojistik merkezlerine dönüşümleri (LML) sağlanmalıdır (Esmer, 2009).

Limancılık sektörü tüm dünyada olduğu gibi, Türkiye'de de dinamik bir yapıya sahiptir. Limanlar dünya ekonomisindeki gelişmelere bağlı olarak, mal ve hizmet ticaretinden doğrudan etkilenmektedir. Günümüzde klasik anlamda limanlar, gemilerin yükleme ve boşaltma noktaları olmayıp, multimodal taşımacılığın gelişmesiyle birlikte lojistik merkezi durumuna da gelmişlerdir. Ülkemizde, uluslararası deniz trafiğine açık 180 liman ve iskele mevcuttur. Bunların 137'si özel sektör, (özel liman) 6'sı Türkiye Denizcilik İşletmeleri, 2'si Türkiye Devlet Demir Yolları ve 23 liman ise Belediyeler tarafından işletilmektedir. "2015 Limanlar Geri Saha Karayolu ve Demiryolu Bağlantıları Master Plan Çalışması" sonuç raporu'na göre, Türkiye limanları'nın mevcut teorik kapasitesi tablo 4.10.'daki gibidir (IMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019).

Tablo 4.10. Türkiye limanları'nın mevcut teorik kapasitesi

Yük Tipi	Teorik Kapasite
Konteyner	25.543.028 TEU
Genel Kargo+ Kuru Dökme Yük	318.246.892 Ton
Sıvı Dökme Yük	254.896.000 Ton
Araç	31.471.560 Ton

Kaynak: (IMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019)

Türkiye limanları'nın, teorik elleçleme kapasitesi Tablo 4.10.'da görülmektedir. Mevcut limanların verimlilikleri optimize edilerek, fiziki ve teknolojik yatırımlarına öncelik verilmelidir.

Dış ticaret ve kabotajda elleçlenen konteyner miktarına (TEU) göre, en fazla yük elleçleyen ilk yirmi liman içerisinde Ambarlı limanı birinci, Mersin limanı (MIP) ikinci, Kocaeli limanı ise üçüncü sırada yer almaktadır. İhracatta elleçlenen konteyner miktarı 10 milyon TEU'yu aşmış bulunmaktadır (IMEAK Deniz Ticaret Odası, 2019).

Limanların, lojistik merkezine dönüşümleri sağlanmalı, (LML) liman yönetim modeli değişikliği ile birlikte dış ticaret rejiminde düzenleme yapılmak suretiyle, “serbest liman” (free port) rejimine geçilmelidir. Söz konusu bu uygulamanın bir kıyı bölgemizde veya bir limanda ya da liman şehrini de kapsayacak şekilde hayata geçirilmesi, liman ekonomisi ve lojistiğinin gelişmesi için önem arz etmektedir. (Ceylan ve Erturgut, 2020).

5. INCOTERMS'DE (FOB) KARŞILAŞILAN SORUNLAR

Uluslararası ticaretin birden fazla ülke hukukunu ilgilendirmesi nedeniyle, ticari sözleşmeler yabancılık unsuru taşımaktadır. Sözleşmelerde tahkim dâhil olmak üzere, hukuk seçiminin yapılmamış olması veya yanlış seçim yapılması başta olmak üzere; mal teslim şekli ile (Incoterms) ödeme yönteminin açık bir şekilde örneğin “vesaik mukabili” gibi, belirtilmemiş olması taraflar arasında çeşitli sorun ve anlaşmazlıklara yol açabilmektedir. Burada, ticari sözleşmelerde ülkeler arasında uygulama birliği sağlanmasına yönelik “Unidroit Prensipleri” (Milletlerarası Ticarî Sözleşmelere İlişkin Unidroit İlkeleri) önem arz etmektedir (Kocasakal, 2010).

Yabancılık unsuru taşıyan FOB ve CIF satış şekline bağlı olarak gerçekleşen teslimlerde karşılaşılan sorunlar nedeni ile çıkan uyuşmazlıklar sonucunda karara bağlanan, örnek bazı Yargıtay kararlarına ilişkin değerlendirme aşağıda özetlenmiştir.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin 18.2.2015 Tarihli ve 2014/16847 E. , 2015/2167 K. sayılı kararında; FOB satış kapsamında, konteyner içerisinde Çin'den deniz yolu ile ithal edilmek üzere taşınması taahhüt (forwarder) edilen emtianın ithalatında, ekspertiz marifeti ile

yapılan tespitte eşyanın ıslak ve hasarlı olduğu, alıcısına teslim edilen eşyadaki zararın nakliyat sigorta poliçesi kapsamında ödenmesi nedeniyle, (halefiyet) açılan rücu davasında; yerel mahkemece, “konişmentoda taşıyan için yükleme ve istif kılızu muafiyeti olduğu, yükleme ve istiflemiyi taşıyanın yapmadığı, emtianın konteyner içerisine sıkı bir şekilde istiflenmesi sonucunda, hava ve yol şartlarındaki ısı farklılığına bağlı olarak, nemlenme ve buğu sebebi ile hasar meydana gelmiş olabileceği, hasarlı eşyada deniz suyuna rastlanmadığı, nakliyat sigorta poliçesine göre de ambar buğusunun teminat dışı olması nedeniyle, TTK. nun 1472. maddesine göre halefiyet hakkı doğurmayacağı gerekçesiyle davacının talebi reddilmiştir. Söz konusu karar Yargıtay’ca, “mahkeme dosyası kapsamında bilirkişi raporu alınmadan salt ekspertiz raporuna dayanılması, taşımaya konu emtiada zararın nasıl ve ne şekilde meydana geldiği, zarardan taşıyanın sorumlu olup olmadığı, sorumluluk halinde ise kusur oranının ne olduğu ve tazminat miktarının hesabının, taşıma hukuku ve sigortacılık alanında bilirkişiden rapor alınarak tespit edilmesi gerektiği” görüşü ile bozulmuştur (Yargıtay kararları, 2015).

Başka bir temyiz davasında ise, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi’nin 2015/11819 E, 2016/8979 K kararında; FOB satışa göre yapılan ithalatta gümrük tespiti neticesinde, konteynerden eşyanın eksik çıktığı ve alıcının zararının sigorta poliçesi kapsamında karşılandığı, sigortacının halefiyeti nedeni ile taşıyan aleyhine açtığı davada yerel mahkeme, alınan bilirkişi raporu ve diğer deliller çerçevesinde taşıyanın eşyayı teslim edene kadar olan sürede, “yüke özen borcundan” doğan sorumluluğu nedeniyle talep edilen tazminatın ödenmesine karar verdiği ve söz konusu kararın Yargıtay’ca da onandığı anlaşılmaktadır (Yargıtay kararları, 2016).

Yine deniz taşımacılığında yaygın olarak kullanılan CIF satışta, (halefiyet) rücu nedeniyle açılan davada: Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 02.07.2014 tarihli ve 2013/13288 E, 2014/12683 K. sayılı kararında, davacı şirkete nakliyat sigorta poliçesiyle sigortalı emtianın, sevk edilmek üzere konteynere navlun faturası ile yüklendiği, emtianın bir kısmının taşıma sırasında hasarlandığının tespit edildiği, hasar bedelinin davacı tarafından sigortalısına ödendiği ileri sürülerek, karşılanan zarar bedelinin faiziyle birlikte tahsili için dava açılmıştır. Yerel mahkeme, “iddia, savunma, bilirkişi raporu ve dosya kapsamına göre, davacı sigorta şirketinin dava tarihi itibarıyla geçerli şekilde halef olduğu ya da temlik aldığı bir alacak hakkının bulunmadığı” gerekçesiyle, davada rücu tazminat şartları oluşmadığından talebin reddine karar vermiştir.

Yargıtay ise, “sigortalı gönderen ile alıcı arasında daha önce düzenlenen protokolle, satılan ve satıcının faturası karşılığı bedelini ödediği malların kullanılamaz veya hasarlı

olduğu durumlarda alıcı tarafından teslim alınmayıp, nitelikleri belirtilen malın sigortalı tarafından temin edilen konteynere yüklenerek iade edileceği ve yerine mal gönderilerek borcundan mahsup edileceği, protokol şartlarının gerçekleşmesi ile birlikte alıcı tarafından açılmış takip ve davalardan feragat edileceği hususları kararlaştırılmıştır. Bu itibarla; söz konusu protokol içeriğinde yer alan, gönderen sigortalı tarafından gönderilene hasarlı olan mallar karşılığı olarak yeni ürün gönderileceğinin kararlaştırılması nedeniyle protokol hükümlerindeki taahhüt ve edimin yerine getirilip getirilmediğinin, araştırılıp değerlendirilmeksizin karar verilmesinin doğru olmadığı gerekçesiyle”, yerel mahkeme kararını bozmuştur.

Söz konusu karar, sözleşmeye bağlı Incoterms ve sigorta açısından değerlendirildiğinde; sigortacı, rizikonun poliçe şartlarında gerçekleşmesi halinde sigortalıya tazminat ödemektedir. Sigorta ettiren sigortalı olabileceği gibi, üçüncü bir şahsı da sigorta kapsamına dâhil edebilir. (üçüncü kişi lehine sigorta) Burada kimin ya da kimlerin menfaatinin sigorta teminatı altına alındığı hususu öne çıkmaktadır. Incoterms 2010 CIF satış kapsamında satıcı, emtia masraflarını, sigorta ve taşıma bedelini ödemek suretiyle alıcıya gemi bordasında (boşaltma limanında) teslim etmeyi üstlenmekte olup, bundan sonraki risk yükümlülükleri alıcıya geçmektedir. Satıcının, bu teslim şeklinde boşaltma limanına kadar olan sürede doğan/doğacak masrafları karşılama yükümlülüğünün yanı sıra, emtianın hasara uğraması ya da ziya olması riskine karşı da, alıcının lehine sigorta sözleşmesi (asgari düzeydeki riskler için) akdetme yükümlülüğü bulunmaktadır. Dava konusu olayda satıcının sigorta ettiren, alıcının ise sigortalı olma gereklerini CIF satış şartları açısından karşılamadığı, alıcı bu durumda kendisine kusur yüklenemeyeceğini ispat etmek kaydıyla, TBK’ nuna göre borcun ifa edilmemiş olmasından doğan sorumluluk nedeniyle, seçimlik hak uygulanması talebinde bulunabilecektir. Ayrıca, dava konusu olayda emtia satış protokolünde risk gerçekleşme yeri belirtilmeden, zayı olan malların yerine yeni mal gönderileceği kararlaştırılarak, alıcının menfaatinde sınırsız bir koruma durumuna yol açılmıştır. Burada, risk yükümlüsü alıcının menfaati sigortalanmış olsaydı, (sigorta edilen lehdar) kendisine isabet eden hasarın karşılanması için doğrudan sigortacıya müracaat edebilecekti. Bu durumda, risk sorumlusunun alıcı olduğu tespitine dayalı olarak, sigortacının hasarı tazmin etmemesi gerekirdi. Yargıtay’ın, emtia satış protokolü ile alıcının sigorta himayesinden yoksun bırakılmasının, CIF satış şartlarına aykırı olduğu hususunu da göz önünde bulundurması gerektiği değerlendirilmektedir (Değirmenci, 2018).

İlk derece mahkemelerinin, yabancılık unsuru taşıyan davalarda verdiği kararların Yargıtay’da bozma oranının yüksek olması, bu alanda bazı eksiklerin olduğunu

göstermektedir. Bazı Yargıtay kararlarında örneğin: Yargıtay 11. HD'nin E. 2013/8103, K. 2013/11770, 05.06.2013 tarihli kararında “İhtiyati haciz istemli davada, mahkemenin milletlerarası yetkisine ilişkin olup, taraflar arasında Frankfurt am Main’da imzalanmış olan kredi sözleşmesinin ilgili hükmünde, tüm anlaşmazlıklar için Alman hukukunun geçerli olduğunu kararlaştırdıkları ifadesi yer almakta olduğundan” Yargıtay, Alman hukukuna tâbi kılınan kredi sözleşmesinin tarafları ve imzalandığı yer bakımından objektif nitelikte yabancılık unsuru taşıdığını tespit etmiş ve yerel mahkeme kararını bozmuştur.

Diğer bir husus ise, 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanununun (HMK) 25. maddesine göre: “Kanunda öngörülen istisnalar dışında hâkim, iki taraftan birinin söylemediği şeyi veya vakıaları kendiliğinden dikkate alamaz ve onları hatırlatabilecek davranışlarda dahi bulunamaz” hükmü nedeniyle, hâkim tarafların sunduğu ve söylediklerinin dışında delil toplayamamaktadır. Bu nedenle, yabancılık unsuru taşıyan davaların incelenmesi sırasında bazı hususların göz ardı olabileceği ve isabetli karar verilemeyebileceği konusunda görüşler bulunmaktadır. Bu nedenle HMK. nun 25. Maddesinde, delil toplama konusunda hâkimin re’sen yetkili olması için düzenleme yapılması, dış ticarete yabancılık unsuru taşıyan sözleşmelerden kaynaklı uyuşmazlıklarda, tarafların menfaatlerinin korunması bakımından yarar sağlayacaktır (Aygün, 2014).

Öte yandan, dış ticarete kullanılan mal teslimi ve ödemelerle ilgili belgelerin asıllarının istenilmesi nedeniyle bazı durumlarda, teslimde gecikme ve zaman kayıpları yaşanmaktadır. Belirtilen gecikmelerin önlenmesi için, teslim ve ödeme belgelerinin elektronik ortamda düzenlenmesine (konişmento vb.) yönelik teknik ve hukuki altyapı oluşturulmalıdır (Seçkin, 2017).

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Uluslararası ticaretin birden fazla ülke hukukunu ilgilendirmesi nedeniyle, ticari sözleşmeler yabancılık unsuru taşımaktadır. Yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlıklarda (yetki ve kamu düzenine ilişkin olmayan) taşıma ve satış sözleşmelerinde belirlenen hukuk geçerli olacağından, sözleşmelerde hukuk seçimine (tahkim dâhil) dikkat edilerek mal teslim şekli ile ödeme yönteminin açıkça belirtilmesi gerekmektedir. Sözleşmelerin, ICC teslim ve ödeme yöntemlerine ilişkin kriterlere (Incoterms, UCP 600, URC 522 vb.gibi) uygunluğu, taraflar arasında çıkabilecek muhtemel uyuşmazlıkları önleyecektir. Bu nedenle ticari sözleşmelerde, uygulama birliği sağlamaya yönelik “Unidroit Prensipleri’nin” Türk dış ticaretinde kullanımının teşvik edilmesi önem arz etmektedir.

Örnek Yargıtay kararlarından da anlaşılacağı üzere, eşyanın yükleme ve teslim sürecine ilişkin zaman aralığında, taraflar arasında çıkabilecek uyumsuzlukların önlenmesi bakımından; özellikle çok modlu taşımada, taşıma sözleşmesinin teslim şekline (Incoterms) uygun olması ve emtia sigortasının klozlarına dikkat edilerek, eşyanın tam ve hasarsız bir şekilde teslimi için taşıyan ve ilgililerinin taşıma, yükleme, boşaltma ve istif sırasında tedbirli (yüke özen borcu) davranmaları gerekmektedir.

Sigorta ve risk sorumluluğu yönüyle, Incoterms açısından CIF satış kapsamında satıcının, emtiayı alıcı lehine asgari riskler için sigorta sözleşmesi akdetme yükümlülüğü bulunduğundan, mal satış sözleşmelerinde buna dikkat edilmelidir.

FOB satışlarda satıcının taşıyan olmaması nedeniyle, multimodal taşımacılık için tasarlanmış olan ‘‘Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Yük Taşınmasına İlişkin Sözleşmeler Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu’na’’ (Rotterdam Kuralları) uygun olmadığı hususundaki görüşler dikkate alınmalı, eşyanın tabi olacağı uluslararası taşıma konvansiyonunun (Lahey, Visby, Hamburg) Incoterms teslim şekline uyumlu olmasına özen gösterilmelidir.

FOB satışlarda karşımıza çıkan diğer bir husus ise, taşıyan ile konişmento hamilinin aynı kişi olması ve konişmentonun üçüncü bir kişiye devri halinde, navlun sözleşmesi ile konişmento hükümlerinin çelişmesi durumunda, hangisine ait hükümlerin geçerli olacağı konusunda görüş farklılıkları bulunmaktadır. Bu nedenle, taşıma sözleşmesi (navlun) kurulurken iyi müzakere edilmeli ve çarter sözleşmelerinde, sözleşmenin bir suretinin konişmentoya eklenmesine dikkat edilmelidir. Konteyner taşımalarında ise, FOB satış şeklinin kullanılmaması, bunun yerine FCA’nın tercih edilmesi gerektiği değerlendirilmektedir.

Ayrıca, forwarderle yapılacak sözleşmelerde; sözleşmenin, TTK’nun 921 maddesine göre ücret karşılığı komisyoncu sıfatıyla mı, yoksa aynı kanunun 926. maddesine istinaden taşıyan veya taşıyanın adamı sıfatıyla mı sözleşme yapıldığı hususu, ‘‘taşıyanın sorumluluğu’’ kapsamında forwarder taşıyan veya taşıyanın yardımcısı olacağından, bu duruma dikkat edilmelidir.

ICC üyesi olarak örgütün uygulama ve kurallarına tabi olmasına karşın, ICC’nin çıkarmış olduğu ve denizaşırı satışlarda kullanılan Incoterms’in, (FAS, FOB, CIF, CFR) Türk Ticaret Kanunu ve ilgili diğer mevzuata dâhil edilmesi, dış ticarete güven artırıcı etki yaratacaktır. Öte yandan, FOB ihracatı teşvik ve desteklemek üzere, mal ve hizmet üreten ihracatçı firmalar ile KOBİ’lere kullandırılan kredilerin kullanımı kolaylaştırılmalıdır.

Diğer bir husus ise, Yargıtay'ın çok sayıda bozma (M. Aygün, 2015) kararına konu olan yabancılık unsurlu davalarda, 6100 sayılı HUMK'nın 25.maddesinin fonksiyonelliği ve hâkimin re'sen delil toplama yetkisi için düzenleme yapılması gerektiği hakkındaki görüşler dikkate alınmalıdır.

Ticaret finansmanın hızlı bir şekilde dijitalleşmesi sonucunda blockchain, nesnelere interneti, yapay zekâ dönüşümü, drone teslimleri ve otonom gemi teknolojisi gibi potansiyel gelişmelere paralel şekilde e-dönüşüm sağlanmalı ve dış ticarete kullanılan belgelerin elektronik ortamda düzenlenebilmesi için, teknik ve hukuki altyapı oluşturulmalıdır. (rnek, elektronik konişmento vb.gibi)

Türk deniz ticaret filosunun dış ticarete çok düşük olan taşıma payının artırılması için, filonun teşvik edilerek rekabet edebilir duruma getirilmesi ve yabancı taşıma firmalarına ödenen navlundan kaynaklı döviz kaybının asgari düzeyde tutulması sağlanmalıdır.

Liman ekonomisi ve lojistiğinin gelişmesi için: Limanlarda lojistik hizmetin gelişmesi teşvik edilerek liman merkezli lojistiğe (LML) dönüşüm sağlanmalı, liman yönetim modeli ile dış ticaret rejiminde düzenleme yapılmak suretiyle, ülkemizin bir kıyı bölgesinde veya bir limanında şehiri de kapsayacak şekilde, Singapur veya Hong Kong rneğinde olduğu gibi "Serbest Liman" (Free Port) modeli uygulanmasına geçilmesi önem arz etmektedir.

KAYNAKÇA

- ABD-Uluslararası Ticaret İdaresi, (2020). *Know Your Incoterms*. <https://www.trade.gov/know-your-incoterms>.
- Aygün M. (2014). "Yabancılık Unsurunun Mahiyeti ve Yargılamadaki Rolü". *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. 16(zel Sayı), 1025-1066.
- Başlangıç S.. (2015) "*Uluslararası Lojistik Uygulamalarında Teslim şekilleri ve Teslim şekli Seçimini Etkileyen Unsurların Belirlenmesi*". Doktora Tezi. Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Aydın.
- Bozkurt C., Pelit İ. ve Irmak E. (2018). "Türkiye ve Dünyada Denizyolu Taşımacılığı". *Türkiye ve Dünyada Denizyolu Taşımacılığı Konferansı*.
- Caner, O. (2012). "Incoterms 2010 (ICC Rules for the Use of Domestic and International Trade Terms". *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 22(2), 223-262.
- Ceylan S. ve Erturgut R. (2020). *Serbest Liman Uygulamaları, Liman Merkezli Lojistik ve Kruvaziyer Turizmi; Antalya Limanı*. anakkale: Paradigma Akademi.
- Çalışkan N. (2019). Uluslararası Denizyolu Taşımacılığının Türkiye Dış Ticaretine Etkisinin Analizi ve Diğer Taşıma Modlarıyla Rekabeti. <https://hdl.handle.net/11413/5832>.
- Değirmenci N. K. (2013). "Konişmentonun Hukuki İlişkiyi Belirleme İşlevinin İki Boyutu ve Bu İşlevin zellikle FOB Satışlar Açısından Değerlendirilmesi". *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 24(2), 143-165.

- Değirmenci N. K. (2018). “Yargıtay 11. Hukuk Dairesi’nin CIF Teslim Şekline İlişkin 02.07.2014 Tarihli Kararının Değerlendirilmesi”. *Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi*, 7(1), 129-137.
- Değirmenci N. K. (2018). “Yargıtay 11.Hukuk Dairesinin FOB teslim Şekline İlişkin 18.02.2015 tarihli Kararının Değerlendirilmesi”. *Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi*, 7(2), 385-392.
- Doğrusöz B., Onat Ö. ve Töralp F. T. (2011). *Gerekçe, Karşılaştırmalı Maddeler, Komisyon Raporları, Önergeler ve Karşılaştırmalı Tabloları ile Türk Ticaret Kanunu (Ticari İşletme, Ticaret Şirketleri Kıymetli Evrak Hükümleri) Cilt: I (Madde 1 – 849)*. Ankara: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği.
- Emanet H. (2016). “Uluslararası Eşya Taşıma Konvansiyonlarının Temel Hükümlerinin Karşılaştırma Analizi”. *Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 9(1), 162-172.
- Esmer S. (2009). “*Konteyner Terminallerinde Lojistik Süreçlerin Optimizasyonu ve Bir Simulasyon Modeli*”. Doktora Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. İzmir.
- IMO (2013). World Maritime Day a Concept of a Sustainable Maritime Transportation System.
- İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası (İMEAK). (2017). “*Denizcilik Sektör Raporu*”. Deniz Ticaret Odası, İstanbul. https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/SharedDocuments/sektorraporu/2017_sektor_tr.pdf.
- İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası (İMEAK). (2019). “*Denizcilik Sektör Raporu*”. Deniz Ticaret Odası, İstanbul. https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/SharedDocuments/sektorraporu/2019_sektor_tr.pdf.
- Kara H. (2018). *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*. İstanbul: Legal Yayıncılık.
- Kaya, S. (2018). “*Freight Forwarder İşletmelerinde Müşteri Memnuniyetinin Araştırılması; İstanbul İlinde Mevcut Freight Forwarder Müşterileri Üzerine Bir Uygulama*”. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. İstanbul.
- Kılıcı, H. (2017). “Taşımacılık Faaliyetlerinin Rekabet Üstünlüğü Oluşturmada İşletmecilikte Yeri ve Önemi: Türkiye Örneği ve Türkiye’de Taşımacılığın Gelişimi”. *Balkan Sosyal Bilimler Dergisi*, Özel Sayı: 74-86.
- Kocasakal H.Ö. (2010). “Sözleşmelere Uygulanacak Hukunun MÖHUK m.24 Çerçevesinde Tespiti ve Üçüncü Devletin Doğrudan Uygulanan Kuralları”. *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, 1(2), 27-62.
- Korkmaz M.E. (2019). “Teslim Şekilleri 2020 (Incoterms® 2020)”. *Dış Ticaret Ajansı*, <https://www.disticaretajansi.com/teslim-sekilleri-2020-incoterms-2020/>.
- Nikolaidis I. (2018). “*Delving into INCOTERMS® 2010: Typology and Critical Points Revisited*”. Yüksek Lisans Tezi, International Hellenic University, School of Economics, Business Administration & Legal Studies. Thessaloniki.
- Özkan, Ö. (2012). “Incoterms 2010 ile Getirilen Yenilikler”. *Akademik Bakış Dergisi*, 31:1-15

- Seçkin N. (2017). “Uluslararası Ticarete Kullanılan Belgelerin Elektronik Ortama Taşınma Süreci”. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Dış Ticaret Enstitüsü. İstanbul.
- Shakil S. M. ve Mostafa K. A. (2018). “An Analysis of the Advantages and Disadvantages of Using a Multimodal Transport System in the Carriage of Goods”. *International Journal of Law, Humanities & Social Science*, 2(4), 60-69.
- Shiphub. (2019). *Incoterms 2020 FOB*. <https://www.shiphub.co/incoterms-2020-fob>
- Taşpınar M. (2008). “Üretim Yapan İşletmelerde İhracatta Kullanılan Teşvik ve Desteklemerin İhracat Performansı Üzerine Etkisi ve Kullanımda Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri”. Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Ana Bilim Dalı Üretim Yönetimi ve Pazarlama Bilim Dalı. Konya.
- Tekin S.M. (2017). *Navlun Sözleşmelerinde Taşıyanın Sorumluluğu*, Onikilevha, İstanbul
- Ticaret Bakanlığı (2020). Ticaret Bakanlığı 2019 Yılı Faaliyet Raporu. https://ticaret.gov.tr/data/5e58fdaa13b8764dec3bf81d/TICARET_BAKANLIGI_2019YILI_FAALİYET_RAPORU.pdf.
- The Maritime Executive (2017). *The Global Fleet Revealed*. <https://www.maritime-executive.com/article/the-global-fleet-revealed>.
- Tunç Ö. (2015). “FOB Teslim Şekline Göre Tarafların Yükümlülükleri”. Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. İstanbul.
- Uluslararası Armatörler Birliği. (2020). Largest Beneficial Ownership Countries. <https://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade/largest-beneficial-ownership-countries>.
- Uluslararası Ticaret Örgütü, (2019). *Incoterms Rules History* <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-history/>.
- Uluslararası Ticaret Örgütü, (2020). *Incoterms® 2020 vs 2010: What's changed?*. <https://icc.academy/incoterms-2020-vs-2010-whats-changed/>.
- UNCTAD. (2020). “Review of Maritime Transport 2018”. Birleşmiş Milletler, Cenevre.
- UNCTAD. (2020). “Review of Maritime Transport 2019”. Birleşmiş Milletler, Cenevre.
- UTİKAD. (2010). *Sorumluluk Kurallarında Rotterdam Dönemi* <https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/4678/sorumluluk-kurallarinda-rotterdam-donemi>.




Makale Türü / Article Type: Araştırma / Research

MALİ SUÇLARLA KURUMSAL MÜCADELE VE BAZI ÜLKE ÖRNEKLERİ



Prof. Dr. Mehmet YÜCE 
Bursa Uludağ Üniversitesi

Öğr. Gör. Hüseyin AKKAYA 
Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi

■Özet

Günümüzde mali suçlar ile mücadele devletlerin en önemli sorunlarından birini oluşturmaktadır. Küreselleşme süreci ve teknolojik gelişmeler ile birlikte mevcut vergi yapısı ve hukuki düzenlemeler mali suçlarla mücadelede yetersiz kalmaktadır. Başta FATF (Financial Action Task Force) olmak üzere birçok ülke mali suçlarla mücadelenin kavranmasına yönelik olarak ulusal ve uluslararası çalışmalar yürütmektedir. Bu çalışma mali suçlarla mücadele sorununun çözümünde FATF, EGMONT ve seçilmiş bazı ülkelerin bu konu ile ilgili yapmış olduğu çalışmalar üzerinde yoğunlaşmıştır. Seçilen ülkeler mali suçlarla mücadelede önemli çalışmalar ve düzenlemeler yaptıklarından bu çalışmada referans alınarak incelenmiştir. Türkiye’de mali suçlarla mücadele etmekle MASAK (Mali Suçları Araştırma Kurulu) görevlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Mali Suç, Suç Gelirleri, Mali İstihbarat Birimleri

Corporate Fight Against Financial Crimes and Some Country Examples

■Abstract

Nowadays, countering financial crimes constitutes one of the most important problems for the governments. Along with the globalisation and technological developments, tax structure and judicial regulations fall short of countering financial crimes. Many countries, particularly FATF (Financial Action Task Force), performs national and international studies/works towards the comprehension of countering financial crimes. This research focuses on FATF, EGMONT and other researches done by selected countries for the solution of the problem on countering financial crimes. As the selected countries have made studies and regulations on countering financial crimes, these countries were analyzed as a reference. In our country, MASAK (Financial Crimes Investigation Board) is the institution in charge of countering financial crimes.

Keywords: Financial Crime, Proceeds of Crime, Financial Intelligence Units

Atıf: Yüce, M. ve Akkaya, H. (2020). Mali Suçlarla Kurumsal Mücadele ve Bazı Ülke Örnekleri. *Uygulamalı Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2(2), 40-61.



mpyuce@yahoo.com
huseyin.akkaya@gop.edu.tr

Makale gönderim tarihi / Received: 21.09.2020
Kabul tarihi / Accepted: 24.12.2020

GİRİŞ

Globalleşmenin etkisiyle birlikte artan değişim süreci hiçbir ekonomik sorunun ülke sınırları dâhilinde kalmadığını göstermektedir. Globalleşmeye ile birlikte gelişen teknoloji sonucu mali suç araçlarında meydana gelen nitelik ve niceliksel değişimin yanı sıra bu araçlarla sağlanan suç gelirlerinde önemli bir artış meydana gelmiştir. Bu gelişim ise beraberinde giderek büyüyen uluslararası boyutlu bir suç ekonomisi olgusunu gündeme getirmiştir. Uluslararası boyutu olan suç ekonomisi ile mücadele ülkelerin yalnız başına verdikleri mücadele yeterli gelmemiştir. Özellikle gelişmekte olan ülkeler hızla büyüyen suç ekonomisi karşısında tek başlarına mücadelede başarısız olmaları karşısında gelişmiş ülkeler bu duruma müdahil olmak zorunda kalmış ve uluslararası çapta bu suçla mücadele konusunda iş birliği arayışları artmıştır. Bu arayışlar zamanla uluslararası iş birlikleri ve örgütlerin kurulmasına yol açmıştır.

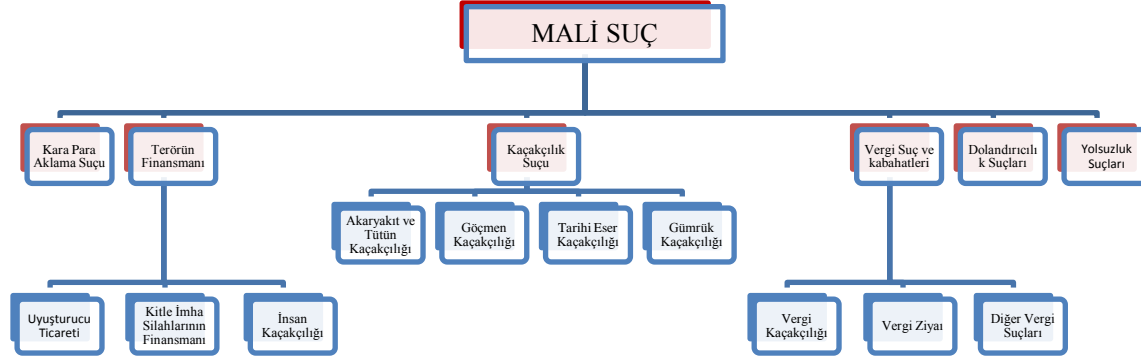
Bu çalışma ile mali suç kavramından hareketle günümüzde, uluslararası alanda mali suçlarla mücadele eden çatı örgütler olan FATF ve EGMONT Gruplarının yapıları ve faaliyetleri hakkında bilgi verilmektedir. İkinci aşamada ise bu çatı grupların belirlediği ilke, politika ve mücadele tekniklerinin ABD, Fransa ve Türkiye mali suçla mücadele kurumları tarafından ne derecede uygulanmakta olduğu ve bu ulusal kuruluşların yapıları ve suçla mücadeledeki rolleri hakkında analiz yapılacaktır. Çalışmada FATF ve EGMONT Gruplarının en eski ve aktif üyeleri ABD ve Fransa ülkelerinin seçilmesindeki amaç bu ülkelerin mali suçlarla mücadele kuruluşlarının etkin bir şekilde rol oynamaları ve Türkiye ile aynı mali istihbarat yapısı içinde olmasıdır.

1. MALİ SUÇ KAVRAMI

Günümüzde birçok ülkede ekonomik anlamda örgütlenmiş suçların yaygınlığının ekonomilerin gelişimi ve istikrarı için önemli bir tehdit olduğu kabul edilmektedir. Literatürde genel kabul görmüş bir tanımı olmamasına rağmen mali suç, özellikle mülkiyete karşı işlenen suç olarak tanımlanmaktadır. Bu suçlar tamamen suçlunun kişisel yararı için işlenmekte ve söz konusu mülkün sahipliğinin yasadışı bir şekilde dönüştürülmesini içermektedir. Kötü niyetli kişiler tarafından işlenen kara para aklama fiilinden tutun terörün finansmanı, dolandırıcılık, vergi kaçırma, zimmete para geçirme, sahtecilik ve kimlik hırsızlığı, her kıtada bir ayağı olan organize suçlular tarafından yönetilen büyük ölçekli operasyonlara kadar uzanan suç türleri vardır. Bunlar şiddet içerdikleri için kriminal anlamda suç ve hatta daha ötesi terörizmle yakından bağlantılı oldukları için de terörizm suçları kapsamına girdiklerinden dolayı sosyal ve ekonomik etkilerinin yanı sıra, toplumun güvenliğini de tehdit

eden ciddi suç faaliyetleridir¹. Ayrıca vergi suçları da literatürde mali suç kapsamında değerlendirilmektedir. Zira, vergi suçları, devlet hazinesine karşı işlenen ekonomik suç olarak görülmektedir (Bayraktar, 2010: 345). Aynı durum vergi kabahatleri için de geçerlidir. Bu çerçevede mali suç kavramı aşağıdaki tabloda kategorize edilmiştir.

Tablo 1: Mali Suç Kümesi



Not: Yazarlar tarafından yararlanılan kaynaklardan oluşturulmuştur.

Literatüre bakıldığında Mali suç kavramı ilk olarak Becker'in 1968 yılında yayınlamış olduğu "*Crime and Punishment: An Economic Approach*" adlı makalesinde ekonomik suç olarak tanımlanarak başlamıştır. Böylece bu çalışma ile suça ilişkin ekonomik modeller kapsamında geliştirilen ilk paradigma ortaya çıkmıştır. Becker makalesinde ekonomik suç kavramının arz boyutunu inceleyerek, gelir kaybını minimuma indirmek için suçları cezalandıran ve önlemeye çalışan yasaların iyi analiz edilmesinin optimum yöntem olacağını ileri sürmüştür (Becker, 1968: 169-217). Becker modelinden sonra, Ehrlich (1974) modeli, Block & Heineke (1978) modeli, Kahneman & Twersky (1979) beklenti modeli, Schmidt & Witte' nin (1984), Groger (1998) modeli, Arvanites ve Defina, (2006) modeli ile ekonomik suç kavramı modelleri geliştirilmiştir.

Bu model arayışlarının yanı sıra Somers (1984) "Ekonomik Suçlar" isimli kitabında tanımlama yerine mali suçları bir çatı altında toplamıştır. Somers'a göre mali suçların karmaşık olması, genellikle organize şekilde işlenmesi, şiddet içermemesi, belli bir mekânsal sınırının olmaması, ekonomik çıkar amacıyla işlenmesi ve mağdurun suçun işlenmesi sırasında olaydan habersiz olması temel özellikleridir (Somers, 1984).

Görüldüğü üzere mali suçlar, ilk olarak devletin mali nitelikteki düzenlemelerine aykırılıkları içermekte olup, özel sektöre ilişkin mali düzenlemeler de bu kapsamda yer almaktadır. Ekonomik suçlar ise milli ekonomideki üretim, tüketim, değişim ve bölüşüm

¹Financial Crime, <https://www.interpol.int/Crimes/Financial-crime>, (19.06.2020).

ilişkileriyle ilgili düzenlemelere yani genel ekonomik düzeni koruyan hükümlere aykırılık içeren eylemler olup, gerek mali gerekse ticari suçları da kapsamaktadır (Mahmutoğlu, 2013: 38). Tesal (1972: 151), devlet ve özel sektör maliyetlerine yönelik toplum ve bireylerin mali itibar ve çıkarlarına dayalı mali esas ve kurallara uygun olmayan suçlar olarak nitelendirmektedir. IMF'ye göre (2001: 20) geniş anlamda mali suçlar, şiddet içermeyen işlenmek suretiyle mali bir kayba neden olan her türlü yasadışı faaliyet olarak tanımlanmaktadır. Aynı zamanda mali suçlar, aklama, vergi kaçakçılığı gibi diğer bazı suç kategorilerini de kapsadığı görülmektedir. Bu bağlamda mali suç kavramı, vergi suçunu da içine alan geniş bir kavramdır. Üzeltürk'e göre (2005: 209) mali suç, kamu menfaatlerini ihlal etmeye yönelik olarak yapılan tüm faaliyetleri içeren ve hukuka aykırılıklarla gerçekleştirilen para kazancına bağlı ortaya çıkan suç olarak tanımlanmaktadır.

Türkkan (2005: 35) genel bir tanım olarak mali suçları, ekonomik çıkar elde etmek amacıyla devlet tarafından yasaklanan:

- Yasadışı faaliyetler yapılması (üretimi veya ithalatı yasak olan mallar, uyuşturucu, silah, organ, insan ticareti vs.),
- Yasadışı yöntemlere başvurulması (şiddet kullanımı, rüşvet, baskı, engelleyici anlaşmalar, kaçakçılık vs.),
- Yasadışı kurumlar (örgütler) oluşturulması (izinsiz ve kayıtsız örgüt, çete, gizli örgüt vs.),
- Yasadışı piyasalarda işlem yapılması (ambargolu ülkelerle ticaret, yasadışı alıcı, yasadışı satıcı, karaborsa, kayıt dışı piyasa gibi) şeklindeki faaliyetler olarak ifade etmektedir.

Tüm bu ifadelerden hareketle mali suç, dijital teknolojinin hızla ilerlemesiyle yepyeni bir boyut kazanarak insanları hayatlarının her alanında tehdit eden, sosyal ve ekonomik etkileri olan, kara para aklama, tefecilik, parada sahtecilik, kaçakçılık, dolandırıcılık, yolsuzluk, vergi suçları gibi şiddet içermeyen suçların yanı sıra teröre finansman sağlama gibi şiddet unsuru içeren suçları da kapsayan çok boyutlu ve eylemli suçlar olarak tanımlamak mümkündür.

Mali suçlarla mücadelede amaç, suç gelirlerinden yararlanan kişileri bu gelirlerden mahrum bırakmak ve kazanç elde etmek amacıyla işlenen suçların önlenmesidir. Burada korunmak istenen menfaat aslında ekonomik hayatın işleyişidir. Mali suçların varlığı sonucunda rekabetçi bir ekonomiden bahsetmek imkânsızdır. Özellikle, devletlerin ekonomideki düzenleyici rolü ve ekonomik kaynaklar mali suçlardan en çok etkilenen faktörlerdendir. Bu nedenle ülkeler; vergi kaybının önlenmesi, kayıt dışılığın engellenmesi, kamu düzeninin korunması, ticari ve ekonomik hayatın sorunsuz hale getirilmesi için mali suçlarla mücadele etmektedir (MASAK-TBB Çalışma Grubu, 2005: 75).

2. MALİ SUÇLA MÜCADELEDE ULUSLARARASI ÇALIŞMA GRUPLARI

Mali suçlarla mücadelede uluslararası birçok aktör ve sözleşme bulunmaktadır. Bu alanda yer alan uluslararası aktörler Birleşmiş Milletler – UN, Dünya Bankası ve Uluslararası Para Fonu IMF, Avrupa Birliği – EU, Avrupa Konseyi, OECD, FATF, ve EGMONT Grubu yer almaktadır. Uluslararası sözleşmelere bakıldığında ise Viyana Konvansiyonu, Palermo Konvansiyonu, Strazburg Sözleşmesi, Varşova Sözleşmesi ve Avrupa Birliği Direktifleridir. Mali suçlarla mücadelede yer alan aktörlerden ve sözleşmelerden uluslararası alanda en eski ve etkin çalışma örgütleri olan FATF ve EGMONT faaliyetleri iki alt başlık olarak incelenmektedir.

2.1. Mali Eylem Görev Gücü

Kara para aklama konusundaki artan kaygılar sonucunda, 1989 yılında Paris'te düzenlenen G-7 (ABD, Japonya, Almanya, Fransa, İngiltere, İtalya ve Kanada) Zirvesi tarafından OECD bünyesinde Mali Eylem Görev Gücü (FATF) kurulmuştur. FATF şu anda dünyanın tüm bölgelerindeki en büyük finans merkezlerini temsil eden 37 üye ülke ve 2 bölgesel kuruluş olmak üzere toplam 39 üyeden oluşmaktadır. Paris'teki OECD Merkezinde faaliyetlerini sürdüren FATF, yayımladığı standartlar ve bu standartlara göre oluşturulan yöntem kriterleri çerçevesinde üye ülkeleri değerlendirmektedir.

FATF'nin amaçları, kara para aklama, terörün finansmanı, kitle imha silahlarının yaygınlaştırılmasının finansmanı ve uluslararası finans sisteminin bütünlüğüne yönelik diğer tehditlerle mücadele için yasal, düzenleyici ve operasyonel önlemlerin etkin bir şekilde uygulanmasını sağlamak ve standartlar oluşturmaktır. Kendi üyeleriyle başlayarak FATF, ülkelerin FATF Önerilerini uygulamadaki ilerlemesini izlemekte; kara para aklama ve terörün finansman tekniklerini ve karşı önlemleri gözden geçirmekte ve FATF Tavsiyelerinin küresel olarak benimsenmesini ve uygulanmasını teşvik etmektedir (FATF)¹. FATF, Genel Kurul toplantıları ve çeşitli konularda çalışmak üzere oluşturulan çalışma gruplarının gerçekleştirdiği toplantılar yoluyla faaliyetlerini yürütmektedir. FATF, her yıl üç Genel Kurul toplantısı gerçekleştirmekte ve bu toplantılar her yıl genellikle Ekim, Şubat ve Haziran aylarında yapılmaktadır. Bunun yanı sıra, FATF tarafından “Terörizmin Finansmanı Çalışma Grubu”, “Tipoloji Çalışma Grubu”, “AML/CFT Değerlendirmeleri ve Uygulama Çalışma

¹What do we do, <https://www.fatf-gafi.org/about/whatwedo/>, (26.06.2020).

Grubu” ve “Geçici Grup” (Ad Hoc Group) toplantıları ile özel sektörle yürütülen toplantılar düzenlenmektedir (Hazine ve Maliye Bakanlığı)¹.

Mali Eylem Görev Gücüne kara para aklama tekniklerini ve eğilimlerini inceleme, hâlihazırda ulusal veya uluslararası düzeyde gerçekleştirilmiş olan eylemleri gözden geçirme ve kara para aklamaya mücadele için alınması gereken önlemleri belirleme sorumluluğu verilmiştir. Kuruluşundan sonra Nisan 1990'da, FATF kara para aklama ile mücadele için gereken kapsamlı bir eylem planı sunmayı amaçlayan bir dizi *Kırk Öneri* içeren bir rapor yayınlamıştır (FATF)². FATF tarafından 1996 yılında gözden geçirilerek yayınlanan ve 2003 yılında tekrar revize edilerek yayınlanan 40 Tavsiye Kararı, karapara aklama ve terörün finansmanı ile mücadele için yasal, finansal, operasyonel ve uluslararası işbirliği konularında üye ülkelere uyulması gereken standartları içermektedir. 40 Tavsiye Kararı 4 ana başlık altında kırk adet tavsiyeden oluşmaktadır.

40 Tavsiye;

“A. Yasal Sistemler kapsamında (T.1-3) ;

- Aklama Suçunun Kapsamı,
- Geçici Tedbirler ve Müsadere

B. Finansal Kuruluşlarca ve Finansal Olmayan Mesleklerce Alınması Gereken

Tedbirler kapsamında (T.4-25) ;

- Müşterinin Tanınması ve Kayıtların Saklanması
- Şüpheli İşlem Bildirimi ve Uyumun Sağlanması
- Aklama ve Terörizmin Finansmanını Engelleyecek Diğer Tedbirler,
- FATF Tavsiyelerini (yeterince) Uygulamayan Ünelere Yönelik

Alınacak Tedbirler,

- Düzenleme ve Denetim,

C. Karapara Aklama ve Terörün Finansmanı ile Mücadele için Kurumsal ve Diğer

Tedbirler kapsamında (T.26-34) ;

- Yetkili Otoriteler, Görev ve Kaynakları,
- Tüzel Kişilerin Şeffaflığı ve Bu Konudaki Düzenlemeler,

D. Uluslararası İşbirliği (35-40) kapsamında;

- Karşılıklı Adli Yardımlaşma ve Suçluların İadesi,
- İşbirliğinin Diğer Şekilleri,

¹Mali Eylem Görev Gücü,
<https://www.hmb.gov.tr/mali-eylem-gorev-gucu>, (26.06.2020).

²FATF Recommendations,
<https://www.fatf-gafi.org/about/historyofthefatf/>, (26.06.2020).

alt başlıkları mevcuttur” (Hazine ve Maliye Bakanlığı)¹.

2001 yılında terörün finansmanı ile mücadelede standartların geliştirilmesi FATF misyonuna eklenmiştir. FATF Ekim 2001'de terörün finansmanı konusunu ele almak için için *Sekiz Özel Hüküm* yayınlanmıştır. Kara para aklama tekniklerinin devam eden evrimi, evrimi, FATF'nin Haziran 2003'te FATF standartlarını kapsamlı bir şekilde revize etmesine neden olmuştur. FATF Ekim 2004'te, kara para aklama ve terör finansmanı ile mücadele konusunda kararlaştırılan uluslararası standartları (40+9 önerileri) daha da güçlendiren dokuzuncu özel öneriler yayınlamıştır. Bu revizyon, hükümetlere mali suçlara karşı harekete geçmeleri için daha güçlü araçlar sağlayarak küresel güvenceleri güçlendirmeyi ve finansal sistemin bütünlüğünü daha fazla korumayı hedeflemektedir. Kitle imha silahlarının çoğalmasının finansmanı gibi yeni tehditlerle başa çıkmak, şeffaflık konusunda daha açık olmak ve yolsuzluk konusunda daha sert olmak için genişletilmiştir. Terörün finansmanı ile ilgili 9 Özel Tavsiye kara para aklamaya karşı alınan önlemlerle tamamen entegre edilmiştir (FATF)².

FATF, mali suçlar konusunda standart koyucu bir organ durumuna gelmiştir. FATF tarafından hazırlanan 40+9 tavsiye gerek FATF üyesi ülkeler gerekse FSRBs³, IMF ve Dünya Bankası tarafından suç gelirlerini aklama ve terörün finansmanı ile mücadele konusunda temel referans ve değerlendirme aracı olarak dikkate alınmaktadır (Aykın, 2007). Kara para aklama, terörün finansmanı ve kitle imha silahları yayılmasının finansmanı ile mücadele konusunda küresel finansal sistemi korumak için politikalar geliştiren, teşvik eden ve mali suçlar açısından uluslararası bağımsız bir yapı olan FATF, 2018 yılında Profesyonel Kara Para Aklama Raporunu kamuoyu ile paylaşmıştır. Yayımlanan raporda, Profesyonel Kara Para Aklama kapsamında;

- Kara para aklayıcılarının temel özellikleri,
- Pazarlama yöntemleri,
- Gizli muhasebe hizmetleri,
- Profesyonel kara para aklayıcı kişi, örgüt ve ağlar,
- Kara para aklama için sundukları ihtisaslaşmış hizmetler,
- Kara para aklamadaki rol ve fonksiyonları
- Kara para aklamaya özgülenmiş örgütlenmeleri,

¹ Mali Eylem Görev Gücü,
<https://www.hmb.gov.tr/mali-eylem-gorev-gucu>, (26.06.2020).

² FATF Recommendations,
<https://www.fatf-gafi.org/about/historyofthefatf/>, (26.06.2020).

³ FATF-STYLE REGIONAL BODIES (FSRBS), FATF Tarzı Bölgesel Organlar.

- Ticaret temelli kara para aklama,
- Muhasebe denkleştirme mekanizmaları,
- Yeraltı ve alternatif bankacılık işlemleri,
- Para transfer sistemlerinin kullanımı,
- Hukuki ve profesyonel hizmetler sunulması,
- Ödeme işlemleri şirketleri,
- Sanal ve kripto para işlemleri

maddelerine yer verilmektedir (FATF Report, 2018). Ülke mevzuatları, önleyici tedbirler, uluslararası işbirliği, tavsiye ve metodolojiye göre FATF Önerileri revize edilerek yayınlanmaktadır.

2.2. Egmont Grubu

Aklama suçu ile mücadele içindeki ülkeler tarafından kendi mali kurumlarına bilgi verme zorunluluğu neticesinde mali bilgileri toplamak, analiz etmek ve yetkili birimlere iletmekle yükümlü olan mali istihbarat birimleri kurulmuştur. Bu birimleri daha etkin hale getirmek, bilgi paylaşımı sağlamak ve birimler arasında işbirliğini arttırmak amacıyla 9 Haziran 1995 tarihinde 24 ülke ve 8 uluslararası kuruluşun katılımıyla Brüksel'de Egmont Sarayında EGMONT grubu oluşturulmuştur (Çelik, 2000: 163). Grubun aktif olarak, 164 Finansal İstihbarat Birimi (Financial Intelligence Unit- FIU) üyesi bulunmaktadır. Egmont Grubu, kara para aklama ve terör finansmanı (ML/TF) ile mücadele etmek için güvenli uzmanlık ve finansal istihbarat alışverişi için bir platform sunmaktadır (EGMONT)¹. Egmont Grubu'nun temel amacı; ülkelerin kara para aklama, terörist finansmanı ve diğer mali suçlarla mücadele sistemlerini geliştirebilmelerine yardımcı olmak ve uluslararası bilgi değişiminin önündeki sorunları çözmektir. Söz konusu yardım kapsamında mali istihbarat birimlerine teknolojik yardım, personelin eğitimi ve bilgi aktarılmasının yanı sıra uluslararası bilgi değişiminin geliştirilip, sistematik bir yapıya kavuşturulması da planlanmaktadır (Hazine ve Maliye Bakanlığı)².

Uluslararası metinlerdeki düzenlemeler neticesinde, “şüpheli işlem bildirimini” kara paranın aklanması ile mücadele sisteminin olmazsa olmaz bir parçası haline gelmesi sonucunda merkezi bir birim ihtiyacını gündeme getirmiştir. Bir mali kurum aracılığıyla gerçekleştirilen bir işlemde olağanüstü, daha önce alışılmamış bir durum ya da şüpheyle

¹ About, <https://www.egmontgroup.org/en/content/about>, (28.06.2020).

² Mali Eylem Görev Gücü, <https://www.hmb.gov.tr/mali-eylem-gorev-gucu>, (26.06.2020).

karşılaşılması halinde, bu işlemin ve işlemi gerçekleştirenlerin yetkili otoritelere bildirilmesini gerekli kılan bu bildirim nereye yapılacağı, ne gibi işlemlere tabi tutulup, nasıl analiz edileceği ve ulaşılan sonuçlardan ne şekilde yararlanılabileceği sorularını ortaya çıkarmıştır. Bu kapsamda, kara paranın aklanması ile mücadelede, ülkelerin bankalar ve mali kurumlara şüpheli işlem bildiriminde bulunma ve bilgi verme zorunluluğu yüklemeleri sonucunda, her bir ülke tarafından, bildirim konu olan mali bilgileri toplamak, analiz etmek ve yetkili birimlere iletmekle görevli “mali istihbarat birimleri” oluşturulmuştur (Hazine ve Maliye Bakanlığı)¹. Egmont Grubu üyesi ülkeler arasındaki bilgi paylaşımları ülkelerin mali istihbarat birimleri aracılığı ile sağlanmaktadır. Mali istihbarat birimi Egmont tarafından; *“Suçtan elde edildiğinden şüphe duyulan gelirlere ve potansiyel terörün finansmanına veya karapara aklama ve terörün finansmanı ile mücadele amacıyla ulusal mevzuat ve düzenlemelerin gerektirdiği mali bilgilere ilişkin bildirimleri toplamak, analiz etmek ve ilgili makamlara sevk etmekle sorumlu merkezi ulusal birimdir.”* şeklinde tanımlanmaktadır (Aykın, 2007).

Egmont Grubu, üyelik hacminin ve iş yükünün zorluklarını karşılamak için örgütsel olarak yapılandırılmıştır. 14 üyeden oluşan bir grup olan Egmont Komitesi, üye FIU'ların başkanları ile beş Egmont Çalışma Grubu: Hukuk, Eğitim, Sosyal Yardım, Bilgi Teknolojisi ve Operasyonel arasında bir aracı grup olarak çalışmaktadır. Bu Komite, Egmont'un karşı karşıya olduğu idari ve operasyonel konuları ele almakta ve yedi daimi üye ve yedi bölgesel temsilciden oluşmaktadır. Yedi daimi üye beş Çalışma Grubunun her birinin Başkanı, ESW'ye² (FinCEN) ev sahipliği yapan FIU ve Egmont Yönetici Sekreteri'dir. Bölgesel temsil kısıtlarına dayanmakta ve bir Asya, iki Avrupa, iki Amerika, bir Afrika ve bir Okyanusya temsilcisini içermektedir. Beş Çalışma Grubu, Egmont Grubunun operasyonlarında etkilidir. Hukuk Çalışma Grubu, potansiyel üyelerin adaylığını gözden geçirmektedir. Egmont Grubu içindeki tüm yasal yönleri ve prensipleri ele almaktadır. Eğitim Çalışma Grubu daha etkili iletişim kurma yollarını araştırarak, FIU personeli için eğitim fırsatlarını belirlemekte ve analitik çalışmayı kolaylaştırabilecek yeni yazılım uygulamalarını incelemektedir. Sosyal Yardım Çalışma Grubu, FIU'ları oluşturan ülkeleri belirleyerek FIU küresel ağını genişletmeye ve geliştirmeye odaklanmaktadır. Sosyal yardım, potansiyel aday FIU'larla ilk temastan sorumludur ve bir FIU'nun Egmont üyeliğine hazır olup olmadığını belirlemek için değerlendirmeler yapmaktadır. Operasyonel Çalışma Grubu, üye FIU'ların operasyonel

¹ Mali Eylem Görev Gücü, <https://www.hmb.gov.tr/mali-eylem-gorev-gucu>, (26.06.2020).

² “Egmont Güvenlik Ağı” (Egmont Secure Web-ESW)

bölümleri arasında artan işbirliğini teşvik etmek ve kolluk kuvvetleri için yararlı olan çeşitli konularda FIU'lar tarafından toplanan verileri kullanarak çalışmaların ve tipolojilerin geliştirilmesini koordine etmek üzere tasarlanmıştır. Bilgi Teknolojisi (Information Technology - IT) Çalışma Grubu ise özellikle IT sistemleri ile ilgili kaynakların tahsisi ve teknik yardımın verimliliğini artırmak amacıyla, Egmont üyeliği arasında BT konularında işbirliği ve bilgi paylaşımını teşvik etmektedir. Egmont Sekreterlik Ofisi Komiteyi ve tüm Çalışma Gruplarını desteklemektedir. Komite, Çalışma Grupları ve Sekreterlik yıllık genel kurul toplantısı da dâhil olmak üzere yılda üç kez toplanarak gerçekleştirmektedir (FinCEN)¹.

3. MALİ SUÇLA MÜCADELEDE SEÇİLMİŞ BAZI ÜLKE UYGULAMALARI ve TÜRKİYE ÖRNEĞİ

Bu bölümde FATF ve EGMONT Gruplarının en eski ve aktif üyelerinden ABD ve Fransa ülkelerinin mali suçla mücadele kuruluşları incelenmektedir. Bu ülkelerin kuruluşların seçilmesindeki amaç mali suçlarla mücadelede etkin bir şekilde rol oynamaları ve Türkiye ile aynı mali istihbarat yapısı içinde olmalarıdır.

3.1. Amerika Birleşik Devletleri– FinCEN

Amerika Birleşik Devletleri'nde (ABD) mali suçların en önemli parçasını oluşturan kara para aklama konusunda ilk mücadele önlemlerine bakıldığında, 1970'de yürürlüğe giren "Banka Gizliliği Yasası" (Bank Secrecy Act) ile yapılan bazı değişikliklerle gerçekleşmiştir. Fakat kara para aklama 1986'da yürürlüğe giren Karapara Aklama Kontrol Kanunu (Money Laundering Control Act) ile bağımsız bir suç haline getirilmiştir. Kara para aklama suçu için ABD Ceza Kanunu'nda öngörülen cezalarla ilgili düzenlemeler yer almaktadır (Saygın, 2010: 59). 25 Nisan 1990 tarihinde ABD Hazine Bakanının talimatıyla ("FinCEN" olarak anılan 105-08 sayılı Hazine emri) kurulan Mali Suçlar Koruma Ağı, Hazine Bakanlığı bünyesinde bir büro olarak faaliyete başlamıştır.

Kara parayla mücadele etmek için ABD Hazine Bakanlığına bağlı olarak Mali Suçlarla Mücadele Kuruluşu (FİNCEN-Financial Crimes Enforcement Network) olarak faaliyet göstermektedir. FinCEN, mali suçların soruşturulması ve para aklama suçu ile mücadele amacıyla istihbarat çalışmaları yürütmek ve adli soruşturmalara yardımcı olmak üzere kurulmuştur. Hem ülke içindeki birimlere hem de işbirliği halinde olduğu ülkelerin adli ve güvenlik makamlarına mali suçlarla ilgili bilgi paylaşımı sağlamaktadır (Gillespie, 2002). FinCEN, küresel düzeyde bilgi alışverişi için mekanizmalar oluşturmaktadır. Kara para

¹ The Egmont Group of Financial Intelligence Units, <https://www.fincen.gov/resources/international/egmont-group-financial-intelligence-units>, (28.06.2020).

aklama, terörün finansmanı ve diğer mali suçlarla mücadele için rejimler inşa etmek ve gerekli adımları atmak üzere uluslararası ortakları dahil etmek, teşvik etmek ve desteklemek için çalışmaktadır. FinCEN, Egmont Grubu üyesi FIU'lardan gelen taleplere yanıt vermekte ve yerel kanun uygulayıcılardan yabancı FIU'lara yapılan talepler için bir aracı görevi görmektedir. FinCEN, dünya çapındaki mali suçlarla, kara para aklama ve terörle mücadele finansmanı rejimlerinin uygulanmasını teşvik etmek amacıyla politika önerileri, analitik eğitim, teknolojik danışmanlık ve personel desteği sağlamak için yabancı hükümetlerle iş birliği yapmaktadır (FinCEN)¹. FinCEN'in görev ve yetkileri 31 USC 310² sayılı tüzük ile açıklanmaktadır:

- Çeşitli finansal işlem bilgileriyle devlet çapında bir veri erişim hizmetinin sürdürülmesi,
- Federal, Eyalet, Yerel ve Uluslararası düzeylerde kolluk soruşturma uzmanlarının desteklenmesi için bilgilerin analizi ve dağıtılması,
- Kara para aklama ve diğer mali suçlarda ortaya çıkan eğilimleri ve yöntemleri belirlemek,
- ABD'nin Finansal İstihbarat Birimi olarak hizmet vermek,
- Yetki verilen diğer yasal sorumlulukları yerine getirmek.

FinCEN icra eylemlerine bakıldığında Banka Gizlilik Yasası (BSA), 31 USC (ABD Kodu) 5311³ ve diğerleri ve 31 CFR (Federal Yönetmeliklerin Kodu) Bölüm X⁴ (eski adıyla 31 CFR Bölüm 103) 'de yer alan uygulama yönetmelikleri uyarınca FinCEN raporlama, kayıt tutma veya BSA'nın diğer şartların ihlali için bir yaptırım getirebilir. FinCEN İcra Dairesi, sivil para cezası kesmenin yanı sıra karşılaştığı ihlalleri bildirerek dava konusu yapabilmektedir (FinCEN)⁵. Bu ihlal bildirimleri genellikle Banka Gizliliği Yasası'sına aykırı 10.000 doları aşan nakit işlemler finansal kuruluşlarının alımını yaptıkları enstrümanlar, kara para aklamam faaliyetleri, vergi kaçakçılığı ve şüpheli işlemler üzerine yoğunlaşmıştır (FinCEN)⁶. Bunun yanı sıra FinCEN, mali suçları tespit etme ve caydırma görevlerini yerine

¹ International Programs,
<https://www.fincen.gov/resources/international-programs>, (01.07.2020).

²Financial Crimes Enforcement Network,
<https://www.govinfo.gov/content/pkg/USCODE-2010-title31/html/USCODE-2010-title31-subtitleI-chap3-subchapI-sec310.htm>, (01.07.2020).

³ 31 U.S. Code § 5311. Declaration of purpose,
<https://www.law.cornell.edu/uscode/text/31/5311>, (01.07.2020).

⁴Electronic Code of Federal Regulations,
<https://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?SID=8f8bd4c7a6a5ae99ff5f8e89417d31c6&mc=true&tpl=/ecfrbrowse/Title31/31chapterX.tpl>, (01.07.2020).

⁵Enforcement Actions,
<https://www.fincen.gov/news-room/enforcement-actions>, (01.07.2020).

⁶FinCEN's Mandate From Congress,
<https://www.fincen.gov/index.php/resources/fincens-mandate-congress>, (01.07.2020).

getirmek için yasalarca yetkilendirilmiş ilgili düzenlemeleri yayımlayabilir, yorumlayabilir, söz konusu düzenlemelere uyumu yürütebilir, diğer düzenleyicilere devredilen uyum inceleme işlevleriyle ilgili verileri koordine ve analiz edebilir. FinCEN ayrıca raporlanması gereken verilerin toplanmasını, işlenmesini, yayılmasını ve korunmasını yönetmektedir (Investopedia)¹.

Terörün ve silahların yayılmasını önleme, terör finansmanını bozma, güvenlik açıklarını tespit etme gibi görevlerinin de yanı sıra FinCEN sürekli olarak misyonunu genişletmekte olup en son BITCOIN gibi dünya piyasalarında popüler olan sanal para birimlerini de izlemeye almıştır. Örneğin, FinCEN son olarak "para birimi için ikame" para hizmeti işletmeleri tanımına gireceğine karar vermiştir. Bu karar, büronun Bitcoin gibi dünya piyasaları için giderek daha popüler ve önemli hale gelen (hem yasal hem de yasadışı) sanal para birimlerini izlemeye başlamasına olanak sağlamıştır (ComplyAdvantage)^{2 3}.

3.2. Fransa-TRACFIN

Türkçesi: Yasadışı Mali Hareketlere Karşı Eylem ve Bilgi İşlem Kuruluşu olan Tracfin (Intelligence Processing and Action Against Clandestine Financial Circuits), 12 Temmuz 1990 tarih 90-614 sayılı “Malî Kuruluşların Uyuşturucu Trafikinden Elde Edilen Sermayelerin Aklanmasıyla Mücadeleye Katılmasına Dair Kanun ile kurulmuştur. Başta Fransız Maliye Bakanlığı çatısı altında olan kurum; vergi, gümrük ve dolandırıcılık, mali suçlarla mücadelenin yanı sıra dürüstlük ihlallerine karşı mücadeleden sorumludur. Birçok meslek grubu (bankacı, sigortacı, emlakçı, noter, muhasebeci) şüpheli işlem durumunda TRACFIN’e rapor vermekle yükümlüdür. Hem mali suçlarla hem de mali bilgi merkezi olarak mücadelenin uzman kuruluşu olarak görev yapmaktadır. 29 Ocak 1993 tarih ve 93- 122 sayılı “Rüşvetin Önlenmesi ve Ekonomik Yaşamın ve Kamusal İşlemlerin Şeffaflığı”na İlişkin Kanun” ile suç örgütlerinin faaliyet gelirlerini de, şüpheli işlem bildirimine kapsamına almıştır. 13 Mayıs 1996 tarihli “Uyuşturucu Trafik ve Kara para Aklamaya Karşı Mücadele ve Suç Gelirlerinin Müsaderesi ve Zaptı Hakkında Uluslararası İşbirliğine Dair Kanun” ise, döviz büfeleri ve sigorta acentelerini de şüpheli işlemleri bildirme yükümlülüğüne kapsamına dahil etmiştir. Ayrıca, benzer yetkileri kullanan ve aynı meslek sırrına tâbi yabancı kuruluşlarla bilgi değişimi yapma olanağı sağlayarak TRACFIN’in yetkilerini genişletmiştir.

¹Financial Crimes Enforcement Network,

<https://www.investopedia.com/terms/f/fincen.asp>, (01.07.2020).

² Why The **Financial Crimes Enforcement Network (FinCen)** Is An Important Institution, <https://complyadvantage.com/knowledgebase/fincen/>, (03.07.2020).

³ FinCEN Exchange in New York City Focuses on Virtual Currency, <https://www.fincen.gov/resources/financial-crime-enforcement-network-exchange>, (03.07.2020).

11 Şubat 2004 tarih ve 2004-130 sayılı Kanun ile şüpheli işlem yükümlülerinin listesi genişlemiştir. Bildirimler örgütlü suç, yolsuzluk, Avrupa Birliği çıkarları aleyhine dolandırıcılık ve terörizmin finansmanı faaliyetlerine ilişkin mali suçlar ise TRACFIN tarafından sistematik olarak savcılığı haber verilmektedir. Savcılık bildirim konusu davalardaki tüm kesinleşen kararları TRACFIN'e iletmektedir. Ayrıca, 2004 yılında TRACFIN ve Adalet Bakanlığının ortak başkanlığında, özel sektör, denetim kuruluşları, polis, savcılık, Adalet Bakanlığı ile Maliye ve Ekonomi Bakanlığı temsilcilerinden oluşan Suç Gelirlerinin Aklanmasıyla Mücadele İrtibat Komitesi oluşturulmuştur (Ergül, 2008: 178). Tracfin, mali suçlar ile mücadelede diğer ülke mali istihbarat kuruluşları ile ilişki halindedir. Ayrıca diğer ülke mali istihbarat kuruluşları ile mutabakat muhtırası imzalama yetkisi bulunmaktadır.

TRACFIN, daha sonra Eylem ve Kamu Hesapları Bakanlığı'nın yetkisi altında bulunan bir İstihbarat servisine dönüştürülmüştür. Yasadışı finansal devrelere, kara para aklama ve terörizmin finansmanı ile mücadele ederek sağlıklı bir ekonominin gelişmesine katkıda bulunmaktadır. Söz konusu profesyonellerin yasalarca TRACFIN'e bildirmesi gereken şüpheli işlem raporlarını toplamak, analiz etmek ve zenginleştirmekle sorumludur (Economie)¹. TRACFIN, kara para aklama ve terörizmin finansmanı suçlarının faillerinin kovuşturulmasından sorumlu bir polis veya adli hizmet kurumu değildir. TRACFIN, görevlerini yerine getirmek için geniş özerkliğe ve operasyonel bağımsızlığa sahip olan finansal istihbaratın işlenmesi için idari bir hizmet olarak faaliyet göstermektedir. Hizmetin misyonu, şüpheli bir işlem raporuna konu olan işlemlerin veya raporlama profesyonellerinden, kamu hizmeti görevinden sorumlu kamu kuruluşlarından, yargı merciinden, mali mahkemelerden, denetim makamlarından ve yabancı istihbarat birimlerinden alınan bilgilerin kaynağını veya hedefini belirlemek için uygun her türlü bilgiyi toplamak, analiz etmek ve kullanmaktır (Economie)².

TRACFIN faaliyetlerinin dayanağını Para ve Mali Yasa³ oluşturmaktadır. Parasal ve Mali Kodlara bakıldığında (Madde L561-1 - L564-2), kara para aklama ile mücadele, terörist faaliyetlerin finansmanı, yasak piyangolar, oyunlar ve bahisler ile vergi kaçakçılığı ve sahtekârlığına ilişkin yükümlülükler yer almaktadır. Para ve Mali Kanunu'nun L. 561-

¹Tracfin's missions,
<https://www.economie.gouv.fr/tracfin/missions-tracfin>, (07.07.2020).

²What are Tracfin's missions?
<https://www.economie.gouv.fr/tracfin/faq>, (07.07.2020).

³ Monetary and Financial Code
https://beta.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006072026/LEGISCTA000006140135/2020-02-14/#LEGISCTA000036365190, (07.07.2020).

2.maddesinde belirtilen profesyonellerin yine aynı kanunun 561-15. maddesinde belirtilen durumlarda TRACFIN 'e şüpheli işlem beyanı yapmaları gerekmektedir. "Bir yıldan fazla hapis cezasına çarptırılan veya terörizmin finansmanına karışan bir suçtan kaynaklandığını bildikleri, şüphelendikleri veya şüphelenmek için iyi bir nedene sahip oldukları" meblağları veya işlemleri TRACFIN'e rapor etmekle yükümlüdürler (Economie)¹.

28 Ocak 2013 tarih ve 2013-100 ve 26 Temmuz 2013 Tarih ve 2013-672 sayılı (Bankacılık faaliyetlerinin ayrılması ve düzenlenmesi hakkında kanun) ile kredi, ödeme ve elektronik para kurumları için belirlenen belirli işlemlerle ilgili bilgileri Tracfin'e sistematik olarak kara para aklama veya terör finansmanı nedeniyle yüksek risk teşkil eden bazı işlemlerle ilgili fonların kaynağı veya hedefi ifşa etme yükümlülüğü yaratmıştır. Bankacılık yasasından kaynaklanan 25 Mart 2015 tarihli bir kararname, bankalar ve kredi kurumları için yeni bir yükümlülük getirmiştir. Bir ay içinde birikmiş 10.000 avroyu aşan mevduat ve para çekme hesaplarının mevduat ve nakit para çekme işlemleri de TRACFIN'deki bankaların sistematik bilgilerine konu olmaktadır.

Gümrük yasalarında bulunan kara para aklanmasıyla ilgili yer alan hükme göre; fonların uyuşturucu madde olarak sınıflandırılmış bulunan zararlı madde ve bitkilerle kanun hükümlerini doğrudan ya da yabancı ülkeler arasında ihracat, transfer ve tazmini gibi finansal işlemleri yapmak veya yapmaya kalkışmak mali suç sayılmıştır (Çelik, Koçağra ve Güler, 2000: 54.). Ayrıca, 11 Eylül saldırısından sonra sadece kara para aklama ile ilgili değil terörizmin finansmanı ile mücadele eden bir kuruluş olarak faaliyet göstermektedir. 7 Ocak 2011 tarihli Kararname² ile TRACFIN hizmet organizasyonu ulusal yetki alanı altında düzenlemiş ve en son 3 Mayıs 2019 tarihinde revize edilmiştir.

3.3. Türkiye – MASAK

4208 sayılı Kara Paranın Aklanmasının Önlenmesine Dair Kanun'un³ 19.11.1996 tarihinde yürürlüğe girmesini müteakip 17.02.1997 tarihinde Mali Suçları Araştırma Kurulu Başkanlığının (MASAK) faaliyete geçmesi ile ülkemiz kara paranın aklanmasıyla mücadele eden ülkeler arasında yerini almıştır. Hazine ve Maliye Bakanına bağlı olarak çalışan idari nitelikte bir kurum olarak faaliyet göstermektedir. Görev ve yetkileri ilk olarak 4208 sayılı Kanun'da düzenlenmiş olup böylelikle mali suçla mücadele adına gerekli düzenlemeler yapılmıştır. Bu düzenleme ile doktrinde öteden beri kullanılan bir kavram olan "malî suçlar"

¹ Declare, <https://www.economie.gouv.fr/tracfin/declarer> (07.07.2020).

² National qualification TRACFIN, <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000023386706&dateTexte=20200710>, (07.07.2020).

³ <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=4208&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5>, (10.07.2020).

kavramını yasalara ilk kez dahil etmiştir. Bununla birlikte bu kavramı yalnızca kara para aklanması eylemleri ile sınırlı tutmanın doğru bir kavram olmadığını vurgulamak gerekmektedir. Malî suç kavramı çok daha geniş kapsamlı olup, yalnızca kara para aklama suçunu değil, ülkenin ekonomik yaşamını ilgilendiren tüm suçları içerisine almaktadır.

Ülkemizde suç gelirlerinin aklanması ile mücadele, 1996 yılında çıkarılan 4208 sayılı Kanunla hukuki bir kimlik kazanmış ve 5549 sayılı Kanun yürürlüğe girinceye kadar da 4208 sayılı Kanun, bu mücadelenin hukuki dayanağını oluşturmuştur. Ancak zamanla hem uluslararası alanda suç gelirlerinin aklanması ile mücadele yeni standartlarının gelişmesi hem de uluslararası ekonomik ve finansal ilişkilerin önceki dönemlere göre artması kara para aklama ile mücadelede yeni bir kanun ihtiyacını doğurmuştur. 5549 Sayılı Suç Gelirlerinin Aklanmasının Önlenmesi Hakkında Kanun¹ 11.10.2006 tarihinde kabul edilmiş, 18.10.2006 tarihli ve 26323 sayılı resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Ancak suç gelirlerinin aklanmasıyla mücadelede uluslararası standartlar da dikkate alınarak hazırlanan ve 18 Ekim 2006 tarihinde yürürlüğe giren 5549 sayılı Suç Gelirlerinin Aklanmasının Önlenmesi Hakkında Kanun ile 4208 sayılı Kanun'da köklü değişiklikler yapılmış ve MASAK'ın görev ve yetkileri yeniden tanımlanmıştır. En temel değişiklik, 4208 sayılı Kanun'da MASAK'ın görev ve yetkileri aklama suçu ile sınırlandırılmış iken, 5549 sayılı Kanun ile terörün finansmanını içine alacak şekilde genişletilmesi olmuştur (Börekçi ve Yurdakul, 2011: 161).

MASAK'ın, görev ve yetkilerinin düzenlendiği 5549 sayılı kanunun 19'uncu maddesi 09.07.2018 tarihli ve 30473 sayılı Mükerrer Resmî Gazete'de yayımlanan 703 sayılı Anayasada Yapılan Değişikliklere Uyum Sağlanması Amacıyla Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin 15'inci maddesi ile yürürlükten kaldırılmıştır. MASAK'ın görev ve yetkileri hâlihazırda 10.07.2018 tarihli ve 30474 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnesi'nin² 231'inci maddesinde düzenlenmiştir. Mali suçlardan aklama ve terörizmin finansmanı suçları ile mücadelenin bastırıcı ve önleyici tedbirleri olmak üzere iki temel boyutu bulunmaktadır. Suç işlendikten sonra suçlunun ve suç gelirinin tespiti ile ilgili olarak 5237 sayılı Türk Ceza Kanununda düzenlenen bastırıcı tedbirler; suçun ve suçu işleyenlerin tespit edilmesini, soruşturulmasını, yargılanmasını ve cezalandırılmasını, aklamaya ve/veya terörizmin finansmanına konu mal varlığı değerlerinin tespitini, takibini, el konulmasını ve müsaderesini kapsamaktadır (MASAK Faaliyet Raporu, 2018: 6).

¹ <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=5549&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5>, (10.07.2020).

² <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/19.5.1.pdf>, (10.07.2020).

Yukarıda yer verilen 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'nin 231'inci maddesi incelendiğinde MASAK'ın altı temel görevi olduğu anlaşılmaktadır. Bu görevler (MASAK Faaliyet Raporu, 2018: 8).

- Analiz ve değerlendirme yapmak (mali istihbarat üretmek),
- Aklama suçu incelemeleri,
- Yükümlülük denetimleri yaptırmak,
- Dış ilişkiler,
- Veri toplama ve
- İdari yaptırımlar olarak sıralanmaktadır.

MASAK'ın misyonuna bakıldığında mali suçları oluşturan aklama ve terörün finansmanı suçlarının önlenmesi ve tespitine yönelik olarak elde edilen bilgi ve sonuçları ilgili makamlara iletmek yer almaktadır. Suç gelirlerinin aklanması ve terörün finansmanı ile etkili bir şekilde mücadele ederek etkin bir ekonomi ve güvenli bir toplum oluşmasına katkıda bulunan öncü bir kurum olmak MASAK'ın vizyonunu oluşturmaktadır (MASAK)¹. MASAK, uluslararası alanda doğrudan kara para aklama ile mücadele amaçlı oluşturulan ve mali suçlarla mücadeleyi de içeren örgütlerin çalışmalarına katılmaktadır. FATF ve EGMONT Grubu mali suçlarla uluslararası arenada işbirliği yapılan önemli kuruluşlardır. Türkiye, 24 Eylül 1991 tarihinde FATF'e ve 29 Haziran 1998'de Egmont'a üye olmuştur. İlk başlarda kara para aklamanın önlenmesi faaliyetleri ve şüpheli işlem bildirimlerini almak için oluşturulan ve zamanla faaliyet alanı terörün finansmanının önlenmesine de genişleyen mali istihbarat birimleri tüm dünyada büyük bir gelişme göstermiştir. Günümüzde sayıları 165'e yaklaşmıştır. Ancak, bu kuruluşların tamamı özellikle idari nitelikte olanları (örneğin FinCEN, TRACFIN ve ülkemizde MASAK) teknik anlamda istihbarat yapmak üzere yapılmamıştır.

Mali suçlar açısından bakıldığında idari tip FIU tercihinin altında yatan temel gerekçe, bu tip FIU'nun şüpheli işlem ve diğer finansal raporlama yükümlülüğü bulunan finansal sektör ile kolluk ve adli birimler arasında bir tampon görevi görmesi düşüncesidir. Mali kuruluşlar müşterileri ile ilgili şüpheli durumları çok kesin kanıtlar olmadığı sürece doğrudan finansal suçların incelemesi ve soruşturulması ile görevli kolluk veya adli birimlere gönderme konusunda isteksiz tavır sergilemektedir. Mali kuruluşların şüpheli işlemle ilgili değerlendirmelerinin yanlış yorumlamadan kaynaklanabileceği düşüncesi bu tür bir isteksizliğe neden olmaktadır. İdari FIU'lar genellikle aldıkları şüpheli işlem bildirimlerini ön

¹ MASAK, Vizyon ve Misyon, <https://www.hmb.gov.tr/masak-vizyon-misyon>, (10.07.2020).

eleme, değerlendirme ve kayda değer olanları delile dayandırma işlemine tabi tutmaktadır. Ciddi bulunan ve somut verilerle desteklenen durumlar mali istihbarat birimince yapılan istihbari analiz sonuçları ile birlikte kolluk veya savcılığa iletilmektedir. İdari tip FIU'ların tampon görevi görmesi, aldıkları bildirimleri analiz ve eleme işlemine tutması, finansal kuruluşların bu tip FIU'ya şüpheli işlem bildiriminde bulunmada zorlanmamaları gibi avantajlı yönüken buna karşılık, bu FIU'ların kolluk birimlerinin bir parçası olmamaları nedeniyle şüpheli fonlara el konulması, şüphelinin tutuklanması gibi konularda gecikmelere neden olması dezavantajdır. Ayrıca bu birimler, kolluğun ve savcılığın sahip olduğu kanıt toplamaya ilişkin bir takım yetkilere de sahip olmaması yapıları itibarıyla bu tip FIU'ların politik otoritelerin doğrudan gözetim ve denetimine açık bulunmaları da ayrı bir dezavantajdır. FinCEN, TRACFİN ve MASAK idari FIU yapısında olup aklama ve terörün finansmanı ile ilgili olarak mali bilgi, veri ve bildirimlerin alınması, analizi ve analiz sonucunda ciddi bulunanların kolluk veya savcılığa iletilmesi açısından finansal kuruluşlar ile kanun uygulama birimleri arasında bir aracılık görevi gören idari FIU'ların kolluk kuvvetleri ile olan ilişkisi diğer FIU tiplerine göre en düşük seviyede yer almaktadır (Aykın, 2017).

FATF, Ekim 2019 Genel Kurulunda kabul edilen karşılıklı değerlendirme raporunda Türkiye'nin kara para aklama ve terörist finansmanından kaynaklanan riskleri anladığı ancak terör ve kitle imha silahlarının yayılmasıyla bağlantılı varlıkların dondurulması için alınan önlemlerin iyileştirilmesi gereği de dahil olmak üzere ciddi eksikliklerin devam ettiği belirtilmektedir. Raporla Türkiye'nin son yıllarda mali suçlarla ilgili yasa ve yönetmelikleri önemli ölçüde güçlendirdiği ve yetkililerin bilgi paylaşımı konusunda yabancı muadilleriyle koordineli şekilde iş birliği içinde olduğu vurgulanmaktadır. Ayrıca finansal ve diğer ilgili sektörlerin denetiminin genellikle iyi geliştiği ancak uyumsuzluklar için yaptırımların her zaman etkili, orantılı ve caydırıcı olmadığı raporda görülmektedir. Türkiye 2018 yılında ulusal risk değerlendirmesini tamamlamış olup coğrafi konumu nedeniyle, uyuşturucu, göçmen ve yakıt kaçakçılığından kaynaklanan en büyük kara para aklama ve ayrıca hem ulusal hem de uluslararası tehditlerden kaynaklanan önemli terörün finansmanı riskleriyle karşı karşıya kaldığı anlaşılmıştır. Türk makamları, terörün finansmanı davalarını incelerken fon veya diğer varlıkların toplanması, taşınması ve kullanımını da kapsayacak şekilde genişletmek yerine, terör zanlılarının elindeki varlıkların belirlenmesine odaklanmaktadır. Türkiye'nin, terörle bağlantılı varlıkları, terörizmin finansmanı ve kitle imha silahlarının yayılmasını gecikmeden dondurma becerisini de temelden geliştirmesinin gerektiği belirtilmektedir. Türkiye, kara para aklama ve terörizmin finansmanından kaynaklanan karşı karşıya olduğu riskleri anladığı ve etkili sonuçlar elde etmek için temel oluşturabilecek bir

yasal çerçeve oluşturduğu, ancak bu raporda tespit edilen boşlukları bir an önce hızlı bir şekilde gidermesi gerektiği vurgulanmaktadır (FATF)¹.

Son olarak MASAK, sanal ortamda oynatılan yasa dışı bahis ve kumarla mücadele çalışmaları ile faaliyetini sürdürmektedir. MASAK'ın yaptığı çalışmalarla yasa dışı bahis ve kumar örgütlerine ait yıllık 350-400 milyon liralık suç gelirin işlem tesis edilmiştir. Kurumun 2018 yılında aldığı tedbirlerin de etkisiyle devletin bu alandaki gelirleri 2019 yılı itibariyle 10 milyar lira artmıştır. Türkiye ekonomisi, kamu düzeni ve gelir sistemini zarar ettirme düşüncesi taşıyan bu oluşumlara karşı mücadelenin kararlı şekilde devam etmesi gerekmektedir. MASAK'ın, temel amacı bir taraftan, devletin ekonomik ve vergisel olarak zarara uğramasını önlemek, bir taraftan da vatandaşların kazançlarının suç örgütleri tarafından istismarının önüne geçmek ve mali suçlarla etkin şekilde mücadele etmektir

Yukarıda hakkında bilgi verilen üç kuruma ilişkin karşılaştırma Tablo 2'deki gibidir.

Tablo 2: Kurumsal Karşılaştırma

Kriterler	ABD - FINCEN	FRANSA - TRACFIN	TÜRKİYE - MASAK
Bağlı Bulunduğu Bakanlık	Hazine Bakanlığı	Eylem ve Kamu Hesapları Bakanlığı	Hazine ve Maliye Bakanlığı
Yasal Dayanak	Banka Gizlilik Kanunu	Mali Kuruluşların Uyuşturucu Trafikinden Elde Edilen Sermayelerin Aklanmasıyla Mücadeleye Katılmasına Dair Kanun	Kara paranın Aklanmasının Önlenmesine Dair Kanun
Görevi	Federal, Eyalet, Yerel ve Uluslararası düzeylerde Mali İstihbarat Birimi	Üniter ve Uluslararası Düzeylerde Mali İstihbarat Birimi	Üniter ve Uluslararası düzeylerde Mali İstihbarat Birimi
İdari Yaptırım Uygulama Yetki	İdari Para Cezası Kesebilir	İdari Para Cezası Kesebilir	İdari Para Cezası Kesebilir
İdari FIU Modeli	EVET	EVET	EVET
Operasyonel Nitelik	YOK	YOK	YOK
FATF ve EGMONT Üyeliği	VAR	VAR	VAR

Not: Yazarlar tarafından yararlanılan kaynaklardan oluşturulmuştur.

4. SONUÇ VE ÖNERİLER

Mali suçlar, günümüzde giderek etki alanı genişleyen, ortaya çıkardığı ciddi sorunlar nedeniyle sadece ulusal düzeyde değil uluslararası düzeyde de mücadele edilmesi gereken önemli bir tehdit halini almıştır. En ciddi mali suçlar kara para aklama, terörün finansmanı ve organize suç örgütlerinin zararlı faaliyetleri olarak kendini göstermektedir. Bu suçlarla

¹ <http://www.fatf-gafi.org/countries/s-t/turkey/documents/mer-turkey-2019.html> (14.07.2020)

mücadele edilmesi ulusal düzen kadar dünya barışı için de önem arz etmektedir. Mali suç kavramının uluslararası nitelik kazanması sonucunda ülkeler bu alanda işbirliği ve anlaşmalar yoluna gitmişlerdir. Dolayısıyla günümüzün değişen koşulları ile beraber kurumların da mali suçlarla sistemli, aktif ve hızlı bir şekilde mücadele edebilmeleri için gerekli olan hususlar, öncelikle FATF tavsiyeleri ve EGMONT Grubunun faaliyetleri ile ortaya konulmuştur.

Mali suçların ortaya çıkarmış olduğu etkilerin artmasıyla birlikte ülkeler mali istihbarat birimleri kurmaya başlamıştır. Çalışmada FinCEN, TRACFİN ve MASAK mali istihbarat birimlerinin mali suçlarla mücadelesi, yasal mevzuatlar çerçevesindeki faaliyetleri ve yeni mali suçlarla mücadele örnekleri yer almaktadır. FATF ve EGMONT Grubunun etkin üyesi olarak faaliyet gösteren FinCEN, TRACFİN ve MASAK idari yapıda mali istihbarat birimi olarak çalışmakta ve mali suçlar açısından idari ve adli kolluk birimleri arasında tampon görevi görmektedir. Mali suçlarla daha etkin bir mücadele için kullanılan bu örgütlerin, istihbarat faaliyetlerinden ziyade suça direkt müdahale edecek operasyonel karaktere kavuşturulması düşünülmelidir.

KAYNAKÇA

- Aykın, H. (2007). Kara paranın Aklanmasıyla Mücadele Konusundaki Temel Uluslararası Metinler ve Oluşumlar. *Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi*, SAYI XXV.
<http://www.mfa.gov.tr/karaparanin-akalanmasiyla-mucadele-konusundaki-temel-uluslararasi-metinler-ve-olusumlar-.tr.mfa> Erişim Tarihi: 26.06.2020.
- Aykın, H.(2017). Mali İstihbarat Birimi Modelleri: Dünya ve Türkiye. *Vergi Dosyası*.
<https://vergidosyasi.com/2017/03/03/mali-istihbarat-birimi-modelleri-dunya-ve-turkiye/>,
Erişim Tarihi: 13.07.2020.
- Bayraktar, İhsan D. (2010). Türk Vergi Ceza Sisteminin Suçun Ekonomik Modeli Çerçevesinde Değerlendirilmesi. *Vergi Dünyası Dergisi*, Sayı: 345, Mayıs: ss.80-84.
- Becker, Gary S. (1968). Suç ve Ceza: Ekonomik Bir Yaklaşım, *Politik Ekonomi Dergisi*, Sayı: 76, , ss.169-217.
- Börekçi, H. ve Yurdakul, Mehmet O. (2011). *Avrupa Birliği ve Türkiye'nin Birliğe Katılım Sürecinde MASAK*. Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı, Yayın No:2011/411.
- Çelik, Kuntay, K., SELEN I. ve Güler, K. (2000). *Kara para Aklama Tanımı, Aşamaları, Yöntemleri ve İlgili Uluslararası Çalışmalar*. Masak Yayın No:1, Ankara.
- Ergül, E. (2008). Kara Ekonomi ve Aklama Suçu, *Uluslararası Hukuk, Önleme, Cezalandırma ve Müsadere boyutları, Sınıraşan Suçlar, Yolsuzluk ve Terörün*

Finansmanı Bağlantıları ile Yargıtay İçtihatları Işığında Suç Gelirlerini Aklamanın Anatomisi. Adalet Yayınevi, Ankara.

FATF Report. (2018). *Professional Money Laundering*. July.

<http://www.fatf-gafi.org/media/fatf/documents/Professional-Money-Laundering.pdf>

Erişim Tarihi: 13.07.2020).

Gillespie, J. (2002). *Follow the Money: Tracing Terrorist Assets*, Seminar on International Finance Harvard Law School.

IMF. (2001). *Financial System Abuse, Financial Crime and Money Laundering Background Paper, International Monetary Fund*. Prepared by the Monetary and Exchange Affairs and Policy Development.

Mahmutoglu, Fatih S. (2003). *Ekonomik Suçlar Bağlamında Kredi Hukukundan Kaynaklanan Suç ve İdari Suçlar*. Seçkin Yayıncılık A.Ş., Ankara.

MASAK-TBB Çalışma Grubu (2005). Suç Gelirlerinin Aklanması ve Terörizmin Finansmanı ile Mücadelenin Önemi: Türk Bankacılık Sisteminde İyi Uygulama Kılavuzu. *Bankacılar Dergisi*, Sayı 54.

T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı Mali Suçları Araştırma Kurulu Başkanlığı (2018). *Faaliyet Raporu*.

Saygın, G. (2010). *Uluslararası Sözleşmelerle Bazı Ülke Düzenlemeleriyle Karşılaştırmalı Olarak Suçtan Kaynaklanan Malvarlığı Değerlerini Aklama Suçu*, Ankara: M.A.S.A.K., Yayın no:18.

Somers, Lee E. (1984). *Economic Crime*. Clark Boardman Company.

TESAL, Reşat D. (1972) *İktisadi, Ticari ve Mali Suçlar*. 3. Baskı, İstanbul: Nihad Sayar Yayın ve Yardım Vakfı Yayını.

Türkkan, E. (2005). *Türkiye’de ve Dünyada Ekonomik Suçlar*. (I.Oturum), Ekonomik Suç ve Ceza Sempozyumu, 30 Nisan-1 Mayıs 2005, Kızılcahamam:Ankara, T.O.B.B. Yayın No: Ekim-25.

Üzeltürk, H. (2005). *Ekonomik Suçlar ve Vergiler*. (IV. Oturum), Ekonomik Suç ve Ceza Sempozyumu, 30 Nisan-1 Mayıs 2005, Kızılcahamam: Ankara, T.O.B.B. Yayın No: Ekim-25.

https://beta.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006072026/LEGISCTA000006140135/2020-02-14/#LEGISCTA000036365190, Erişim Tarihi: 07.07.2020.

<https://complyadvantage.com/knowledgebase/fincen/>, Erişim Tarihi: 03.07.2020.

- <https://www.ecfr.gov/cgi-bin/text?idx?SID=8f8bd4c7a6a5ae99ff5f8e89417d31c6&mc=true&tpl=/ecfrbrowse/Title31/31cchapterX.tpl>, Erişim Tarihi: 01.07.2020.
- <https://www.economie.gouv.fr/tracfin/missions-tracfin>, Erişim Tarihi: 07.07.2020.
- <https://www.economie.gouv.fr/tracfin/faq>, Erişim Tarihi: 07.07.2020.
- <https://www.economie.gouv.fr/tracfin/declarer>, Erişim Tarihi: 07.07.2020.
- <https://www.egmontgroup.org/en/content/about>, Erişim Tarihi: 28.06.2020.
- <https://www.fatf-gafi.org/about/whatwedo/>, Erişim Tarihi: 26.06.2020.
- <https://www.fatf-gafi.org/about/historyofthefatf/>, Erişim Tarihi: 26.06.2020.
- <https://www.fatf-gafi.org/about/historyofthefatf/>, Erişim Tarihi: 26.06.2020.
- <http://www.fatf-gafi.org/countries/s-t/turkey/documents/mer-turkey-2019.html>, Erişim Tarihi: 14.07.2020.
- <https://www.fincen.gov/resources/international/egmont-group-financial-intelligence-units>, Erişim Tarihi: 28.06.2020.
- <https://www.fincen.gov/resources/international-programs>, Erişim Tarihi: 01.07.2020.
- <https://www.fincen.gov/news-room/enforcement-actions>, Erişim Tarihi: 01.07.2020.
- <https://www.fincen.gov/index.php/resources/fincens-mandate-congress>, Erişim Tarihi: 01.07.2020.
- <https://www.fincen.gov/resources/financial-crime-enforcement-network-exchange>, Erişim Tarihi: 03.07.2020.
- <https://www.govinfo.gov/content/pkg/USCODE-2010-title31/html/USCODE-2010-title31-subtitleI-chap3-subchapI-sec310.htm>, Erişim Tarihi: 01.07.2020.
- <https://www.interpol.int/Crimes/Financial-crime>, Erişim Tarihi: 19.06.2020.
- <https://www.investopedia.com/terms/f/fincen.asp>, Erişim Tarihi: 01.07.2020.
- <https://www.hmb.gov.tr/mali-eylem-gorev-gucu>, Erişim Tarihi: 26.06.2020.
- <https://www.hmb.gov.tr/mali-eylem-gorev-gucu>, Erişim Tarihi: 26.06.2020.
- <https://www.hmb.gov.tr/egmont-grubu>, Erişim Tarihi: 28.06.2020.
- <https://www.hmb.gov.tr/egmont-grubu>, Erişim Tarihi: 28.06.2020.
- <https://www.hmb.gov.tr/masak-vizyon-misyon>, Erişim Tarihi: 10.07.2020.
- <https://www.hmb.gov.tr/tipolojiler>, Erişim Tarihi: 03.08.2020.
- <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=5549&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5>, Erişim Tarihi: 10.07.2020.
- <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/19.5.1.pdf>, Erişim Tarihi: 10.07.2020.
- <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=4208&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5>, Erişim Tarihi: 10.07.2020.

<https://www.law.cornell.edu/uscode/text/31/5311>, Erişim Tarihi: 01.07.2020.

<https://www.law.cornell.edu/cfr/text/31/1010.415>, Erişim Tarihi: 01.07.2020.

<https://www.law.cornell.edu/cfr/text/31/1010.311>, Erişim Tarihi: 01.07.2020.

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000023386706&dateTexte=20200710>, Erişim Tarihi: 07.07.2020.