



TÜRKİYE LİMAN İŞLETMELERİ DERNEĞİ

Sayı : 15/048

03.Mart.2015

Konu: Konteynerlerin X- Ray Taramasından Geçirilmesi Hk.

Ülkemizde 2014 yılı içinde toplam 8.414.322 TEU konteyner elleçlenmiş olup, bu konteynerlerin %90'ı üyemiz limanlar tarafından elleçlenmiştir. Bu nedenle üye limanlarımızın elleçleme kapasitelerini etkileyecek her türlü uygulama ve tedbirin sadece limanları değil, tüm ülke ticaretini etkileyeceği gayet açıktır.

Üyelerimizden aldığımız bilgilere göre bir süredir Gümrük ve Ticaret Bakanlığı yetkilileri tarafından limanların dolaşıldığı, bilahare yetkililerin Ankara'ya çağırıldığı ve kendilerine **"limanlardaki tüm konteynerlerin x-ray taramasından geçirileceği, bu nedenle gerekli sayıda (2 ila 6 adet arasında değişmektedir) x-ray cihazı için liman sahalarından yer ayrılması ve cihazların limanlar tarafından (tanesi 4 milyon \$ civarındadır) temin edilerek uygulamanın başlatılmasının "**tebliğ edildiği bildirilmektedir.

Derneğimiz Avrupa Özel Liman İşletmecileri Federasyonu ( FEPORT) üyesi olup, konu hakkında AB ülkelerindeki uygulamalarda araştırılmış, konteynerlerin Tarama Cihazı'ndan (x-ray) geçerek istife alınması için AB uygulamaları, limanlarımızın mevcut yapısı, imkan ve olanakları dikkate alınarak incelenmiş, tespit edilen hususlar aşağıda sunulmuştur. Öncelikle Avrupa ülkelerinde tüm konteynerleri tarayan ticaret yoğun bir liman tesbit edilememiştir. Bu itibarla. Bakanlığımız'ca varsa bilinen ve x ray tam tarama veya kısmi tarama yapılan örnek limanlara TÜRK LİMAN katılımcıları da dahil bir heyet oluşturulup birlikte fiziki uygulamaların nasıl yapıldığının yerinde incelenmesi uygun olacaktır.

#### 1. Operasyona Etkileri:

- Iskele ve rıhtım başlarında gemi operasyonunun zamanında bitirilebilmesi için birden fazla tarama cihazına ihtiyaç duyulacak bu yapılanma ise liman operasyonlarını engelleyecektir. Bu nedenle, liman işletim sistemleri ve mevcut işletme modelleri yeniden ele alınıp, tüm ithalat konteynerlerin tarama cihazından geçirilmesi modellenmeli ve yeni bir yapılanma gerçekleştirilmelidir.
- Limanlarımızdaki mevcut araç yolları ile konteyner istifleri tanımlı alanlardır. Bu alanlar 3-4 milyon dolar değerindeki işletim sistemleri ile yönetilmektedir. Liman sahasında kullanılan araç güzergahları, tüm liman trafiği için geçerli olup, gemilere çalışan tüm liman araçları ile limanımıza giriş yapan tüm dış piyasa araçları tarafından ortak

kullanılmaktadır. Bu güzergahların, araçların taşıdığı konteynere göre ithalat, ihracat, transit veya boş / dolu olarak ayrılması mümkün görülmemektedir.

- Gemi operasyonlarında bütün amaç, gemiden tahliye edilen konteynerlerin en kısa mesafeyi kat ederek en kısa sürede istife alınmasıdır. Mevcut çalışma düzeni içinde gemiden konteyner alan araçlar ortalama 750 metre civarında yol kat etmektedir. Gemiden tahliye edilen konteynerlerin, limanların içinde belli bölgelere konuşturulacak x-ray cihazlarından geçmeleri durumunda bu araçların liman içinde kat edecekleri mesafe 1500 – 2000 metreye kadar çıkabilecektir.
- Liman içinde kullanılan araçların seyir hızı 20 km/saat dir. Bu araçların x-ray geçişlerinde hızlarının düşmesi, bu bölgede yığılmalara, liman trafiğinin tıkanmasına yol açacak ve araçların taşıdıkları konteynerleri istife indirdikten sonra gemiye dönmelerine kadar geçen süreyi ayrıca uzatacaktır. X-ray cihazlarında oluşabilecek bakım, onarım veya arıza durumlarında yaşanacak beklemler ise tüm rıhtım operasyonlarının durmasına yol açacaktır.
- Tahliyesi gerçekleştirilecek konteynerler, yükleme limanlarında, tonaj, konteyner tipi ve tahliye limanı bilgileri dikkate alınarak, gemilerin güvenli seyir edebileceği şekilde yüklenmektedir. Bu ise, ithalat, transit ve boş konteynerlerin aynı anda tahliye edilerek birlikte işlem görmesini zorunlu hale getirmektedir. Liman sahasında bu konteynerler her ne kadar ayrı ayrı istiflenmeye çalışılsa dahi, mevcut liman dolulukları dikkate alındığında, beraber istiflenmesi kaçınılmaz bir zorunluluktur.

Tüm ithalat konteynerlerin gemiden indirildikten sonra Tarama Cihazından (x-ray) geçerek istife alınması için limanlarımızda uzun yıllar süren deneyimler sonucu tesis edilen liman işletme modeli ve yapılaşmanın değişmesine neden olacaktır. Bu husus zaten şehirlerin baskısı altında olan ve genişleme imkânı olmayan limanlarımızdaki mevcut kapasiteyi %35-50 seviyesinde düşürecektir.

**2. Mali Hususlar:** Limanlar, çok yüksek yatırım maliyeti gerektiren işletmelerdir. Bu nedenle liman yatırımları ulusal ve uluslararası kredi kuruluşlarından temin edilen yüksek miktarda kredilerle gerçekleştirilmektedir. Bu yatırımların geri dönüşleri ise ancak 14-15 yılda olabilmektedir. Bu düzenleme ile her liman için hatırı sayılır yatırım yapılması (8-25 milyon \$) gerekmektedir. Ayrıca limanların yeniden planlanmasını ve yapılmasını, işletim sistemlerinin uyarlanması gerekecektir. Bu ise kaynak israfı olarak da değerlendirilebilecek çok önemli bir masraf olarak ortaya çıkarmaktadır.

Gemi operasyonlarının yavaşlaması, gemilerin rıhtımlarımızda daha uzun süre kalmasına, yanaşmak için sıra bekleyen gemilerin bekleme sürelerinin de uzamasına yol açacaktır. Limanlarımıza uğrak yapan konteyner gemilerinin günlük kiralari 100.000 USD seviyelerine kadar çıkmaktadır. Bu gemilerin gecikmelerden dolayı uğrayacakları zararlar doğal olarak taşıma ücretlerine de yansıtacaktır.

Limanların kapasitelerindeki düşme ve gemilerin konteyner taşıma maliyetindeki artışlar, konteynerde taşınan yük ve malların taşıma maliyetlerini artıracak bu ise mal ve eşya

fiyatlarına yansiyacaktır. Bu husus özellikle ülkemiz ihracatının pahalılaşmasına ve aksamasına neden olacaktır.

**3. İş ve işçi Sağlığı Güvenliği:** Saatte 80-120 tarama yapan cihazlar, aracın tamamını şoförle birlikte komple tarayanlar cihazlardır. Şoförleri emniyete alarak araç kabini olmaksızın tarama yapan cihazlarda ise tarama hızı saatte 25 araca kadar düşmektedir. Şoför kabini taramayan sistemlerde bile insan sağlığını etkileyecek radyasyon etkisi, iş sağlığı ve meslek hastalıkları riskleri açık değildir. İmalatçı firmaların vermiş oldukları, insana etkileri ile ilgili bilgiler denenmedikçe ve bağımsız denetim kurumları tarafından doğrulanmadıkça güvenilir değildir. Kâğıt üzerinde radyasyon seviyesi düşük gözükse bile çalışanları beher vardiyada 30-40 kere bu cihazlardan geçmeye ikna etmek mümkün değildir. Çalışanlarda sağlık problemleri olduğu takdirde x-ray cihaz üreticilerinin ya da Bakanlığın bu konudaki sorumluluğu belli değildir. Liman çalışanları için büyük risk teşkil edebilecek bu tür sistemler kurulmadan önce insana/çalışanların sağlığına etkileri açısından konuya tereddütsüz açıklık getirilmelidir.

Bakanlıktaki sunumda üyelerimize gösterilen cihazların hemen hepsinin çizimlerinde cihazların çevresinde beton duvarlar mevcuttur. Bunun sebebi aslında yüksek radyasyon yayılımını kesmektir. Bu kapsamda cihazların tarama yaparken ortama ve taranan kişilere yaydığı radyasyon seviyeleri konusunda; Türkiye Atom Enerji Kurumu (TAEK)'nun insanların ışınlanması ile ilgili bu sistemleri incelemesi ve Çalışma Bakanlığı görüşleri de alınarak ileride İş ve işçi Sağlığı Güvenliği davalarına konu olmayacak çözümler üretilmesi gerekli görülmektedir.

Bu uygulamanın dünyada örneği olmadığından, kısa vadede etkileri düşük gözükse bile uzun vadeli etkileri bilinmemektedir. 20-30 yıl sonra bile ortaya farklı etkiler çıkabilir veya ileride kansere yakalanan her çalışan işletmecilere ve Bakanlığa dava açabilir.

Diğer bir hususta aşırı radyasyon tutma özelliğine olan yüklerin (Et ve süt ürünleri ile bunların türevleri vs. ürünler) taramadan geçirilmesi sonucu oluşabilecek olumsuzluklar hususunda kanuni, hukuki ve tazminat sorumluluğunun belirlenmesi önemlidir.

**4. Gümrük Mevzuatı:** Gümrük Kanununun 218. Maddesinde aşağıdaki düzenlemeye yer verilmektedir: *İşletmelerin Yükümlülükleri;*

*MADDE 218- 1. Türkiye ile diğer ülkeler arasında demiryolu dahil kara, deniz ve hava yoluyla yapılan eşya ve yolcu taşımalarında yararlanılan istasyon, deniz ve hava limanlarını işleten kuruluşlar ile posta idareleri, bu Kanun hükümlerine göre gerekli gümrük gözetim ve kontrol işlemlerinin yapılmasını sağlamak üzere; yolcu salonları, geçici depolama yerleri, antrepolar ile görevli gümrük ve gümrük muhafaza idarelerinin çalışmalarına elverişli ve yeterli bürolar ve gözetleme kuleleri tesis etmek; buraların aydınlatma, ısıtma ve temizlik ihtiyaçlarını karşılamak; telefon ve büro eşyasını bedelsiz olarak sağlamak; limanlarda ve gümrük kapılarında gümrük gözetimine tabi eşya ve kişiler ile diğerlerinin birbirine karışmasını önlemeye yönelik her türlü fiziki yapıların sağlanması konusunda Gümrük Müsteşarlığının isteklerini yerine getirmek zorundadırlar.*

Bu maddede işletmelerin Gümrük İdaresi karşısındaki yükümlülükleri açıkça düzenlenmektedir. Bu maddede daha önce "demirbaş eşya ile telefon ve diğer teknik

*donanımlarını*” şeklinde yer alan düzenleme, 11.09.2014 tarihli, 29116 (Mükerrer) sayılı R.G.’de yayımlanan 6552 sayılı Kanun ile “*telefon ve büro eşyası*” olarak değiştirilmiştir. Söz konusu değişiklikle, uygulamada yükümlülüğün kapsamı konusunda yaşanan anlaşmazlıkları kaldırmaya yönelik olarak düzenleme yapılmış ve teknik donanımın telefon büro eşyası ile sınırlı olduğu açıklığa kavuşturulmuştur.

İlgili madde gerekçesi incelendiğinde de, bahsi geçen maddenin kabul ediliş amacı açıkça görülmektedir. Gerekçede, Gümrük İdareleri’nin merkezleri dışında, deniz ve hava limanları, veya posta idareleri gibi alanlarda faaliyet gösterdiği, bu alanlarda Gümrük İdaresi’nin mekanları ve imkanları bulunmadığı belirtilerek, bu sahalarda görevlendirilen memurların çalışmalarına elverişli bürolarının ve çalışmalarında ihtiyaç duydukları telefon ve büro malzemelerinin işletmecilerce karşılanmasının öngörüldüğü ifade edilmektedir.

Gümrük Kanunu ile işleticilere getirilmiş olan yükümlülüğün kapsamı bu şekilde belirlenmiş iken Gümrük Yönetmeliği’nin 72/Ş maddesi ile işleticilerin, gümrük gözetim ve kontrolü işlemlerinin yapılmasını sağlamak üzere bedelsiz olarak araç ve eşyanın harici olarak kontrolüne yardımcı olan eşya, araç ve konteyner tarama sistemlerini sağlayacakları hüküm altına alınmıştır. Bu itibarla, Yönetmeliğin sözü edilen maddesinin, Yönetmeliğin dayanağını oluşturan Gümrük Kanunu’na aykırı olduğu değerlendirilmektedir.

Kaldı ki, “Gümrük ve Ticaret Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname”de Gümrük ve Ticaret Bakanlığı’nın görevleri arasında “gümrüklü yer ve sahalarda münhasıran, Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesi’nde gerektiğinde ilgili kuruluşlarla işbirliği yapmak suretiyle kaçaklığı önlemek, izlemek ve soruşturmak” görevi de sayılmıştır. Paralel olarak, aynı KHK’da bu görevin münhasıran Gümrük Muhafaza Genel Müdürlüğü’ne ait olduğu düzenlenmektedir.

Bu maddelerden anlaşılacağı üzere, kaçakçılıkla mücadele münhasıran ilgili Bakanlık ve Gümrük İdaresi’nin görevidir. Bu itibarla, idarenin bu görev ve sorumluluğunu gümrüklü sahalarda hizmet veren işleticilere yüklemesinin hukuken mümkün olmadığı değerlendirilmektedir. Bilgilerinize sunar, yukarıdaki görüşler ışığında uygulamanın tekrar değerlendirilerek derneğimizin bilgilendirilmesini tensiplerinize arz ederiz.

Saygılarımızla

Mustafa SELÇUK  
Yönetim Kurulu Başkanı

Dağıtım:  
Gereği :

Başbakanlık

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı  
Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı  
Kalkınma Bakanlığı  
Ekonomi Bakanlığı  
Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı  
Başbakanlık Türkiye Yatırım, Destek ve Tanıtım Ajansı  
Türkiye İhracatçılar Meclisi