

SYKONSEPT 61

Temmuz-Ağustos 2015 Yıl: 11 Sayı: 61 İki ayda bir yayınlanır.



- AETR Konvansiyonu • Türkiye'nin Mağaraları -2-
- Objenin Mimarları: Endüstri Ürünleri Tasarımcıları
- Sanayiciler için Yıllık CE Muafiyeti Uygulaması
- Charles Dickens • Şehir Şehir SYK Akademi



SYK

Gümrük Müsavirliği

Editörden

Sevgili SYKONSEPT okurları,

7 Haziran 25. Dönem Milletvekili Genel Seçimi sonuçlandı. Sonuçların ve siyasilere aldıkları kararların tüm milletimiz için hayırlı olmasını diliyoruz. Seçime dek piyasalarda yaşanan durgunluğun, seçim sonrası yerini harekete bırakacağını ümit ediyoruz. Elbette -eğer yağışlardan zaman bulup gelirse- yaz sıcaklarının ve izin dönemlerinin tüm çalışanlara verdiği rahavet, havalar azıcık soğuyana dek devam edecektir...

60. sayımızda ilk bölümünü işlediğimiz Türkiye'nin mağaraları yazısının ikinci bölümündeki gezi seçenekleri, önümüzdeki iki ay kulağınızın bir köşesinde olsun istedik...

Bol bol yol alacağımız bu aylarda, karayolu taşımacılığında ücretli olarak çalışan sürücülerin çalışma ve dinlenme sürelerine ilişkin "AETR Konvansiyonu" yazımızı okuyabilirsiniz. Tatilinizde çantanıza bir de Charles Dickens kitabı koymayı unutmayın!

Bir sonraki sayımızda görüşmek üzere...

Saygılarımızla



444 4 SYK 795
DÖRTDÖRTLÜK SYK
www.syk.com.tr
info@syk.com.tr

SYK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ A.Ş.

Acıbadem Mah. Haydar Yücebaşı Sok. No: 17
34718 Kadıköy / İstanbul
Tel: 0216 330 94 00 **Faks:** 0216 330 94 01

SYKONSEPT

Yıl: 11 **Sayı:** 61. İki ayda bir yayınlanır. Ulusal Süreli Yayın.
SYK Gümrük Müşavirliği A.Ş. adına **İmtiyaz Sahibi:** A. Baybars Soyak
Yazı İşleri ve Tasarım: Deniz Yakın **Renk Ayırımı ve Baskı:** Dönüşüm Matbaa



SYKONSEPT, doğa dostu, %100 geri dönüşümlü Cyclus kâğıtları kullanılarak basılmaktadır.

İlyas Yıldırım
SYK Gümrük Müşavirliği
Operasyon Yönetmeni

AETR Konvansiyonu

Karayolu taşımacılığında ücretli olarak çalışan sürücülerin çalışma ve dinlenme sürelerine ilişkin ilkeler Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO) 1979 yılında yayınladığı 153 sayılı sözleşme ile belirlenmiştir. Avrupa Birliği Ülkeleri, ILO'nun ilkelerini hayata geçirerek ve sözleşmeye taraf ülkelerde uluslararası taşımacılık yaparken; çalışan personelinin çalışma koşullarını belli bir standarda oturtmayı amaçlamıştır. Uluslararası karayolu taşımacılığı yapanlar, personelin çalışmasına ilişkin Avrupa Anlaşması'nı imzalamışlardır. Türkiye, 15 Temmuz 2003 tarihli, 4933 sayılı kanun ile bu sözleşmeyi yasalarımıza katmıştır.

AETR Konvansiyonu, Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması'dır. Karayoluyla uluslararası yolcu ve yük taşımacılığının geliştirilmesi, iyileştirilmesi, karayolu trafiğinin güvenliğini artırmak, uluslararası karayolu taşımacılığı alanındaki çalışma koşullarını, Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) ilkeleriyle uyumlu hâle getirmek ve düzenlemelere uyulmasını temin etmek üzere bazı önlemleri birlikte almak amacıyla hazırlanmıştır.

Karayolunda taşımacılık yapan sürücülerin çalışma ve dinlenme süreleri, sağlık ve güvenlik konuları ile ilgili düzenlemeler ILO'nun kabul ettiği 153 sayılı sözleşme, AETR Konvansiyonu, Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolu Trafik Kanunu ile yapılmıştır. 153 sayılı sözleşme, genel ana hükümleri çizen bir düzenlemedir. AETR Konvansiyonu uluslararası taşımalarda uygulanacak kuralları belirlerken, Karayolu Taşıma ve Trafik Kanunları daha çok yurt içi taşımalarda uyulacak kuralları belirlemiştir.

ADR KONVANSİYONU

Bu konu ile ilgili dayanaklarımız:
Uluslararası Çalışma Örgütü'nün 153 sayılı sözleşmesi, Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması, AETR Karayolu Taşıma Kanunu, Karayolları Trafik Kanunu ve 4857 sayılı İş Kanunu bu konumuza dayanak teşkil eder.

ADR VE AVRUPA BİRLİĞİ

Uluslararası taşımalarda uyumun sağlanması ve Avrupa Birliği içerisinde serbest ticaretin kesintisiz şekilde işlemesi

amacıyla ADR Konvansiyonunun A ve B Ekleri, AB Üye Ülkeleri tarafından birbirlerinin toprakları üzerinden ve arasında gerçekleştirilen tehlikeli madde taşımalarının düzenlenmesinin temel dayanağı olarak kabul edilmiştir. ADR Anlaşması, belli sayıda istisna hariç olmak üzere, söz konusu anlaşmanın gereklerinin yerine getirilmesi koşuluyla karayolu araçlarıyla uluslararası tehlikeli madde taşımacılığı yapılabileceğini öngörmektedir. Tehlikeli maddelerin ADR kapsamında sınırlandırılmasına yönelik sistem, BM Tavsiye kararlarını yakından takip etmektedir.

ADR Konvansiyonuna taraf ülkeler, her altı ayda bir toplanır ve Konvansiyonda yapılabilecek değişiklikler hakkında fikir alışverişlerinde bulunur. Teknolojideki gelişmeler, gelişen sanayi uygulamaları gibi farklılaşan koşullar dikkate alınarak kabul edilen bu değişiklikler ışığında Konvansiyon, her 2 senede bir yenilenmektedir.

ADR 2003 -AMAÇLAR-

- 1- Karayoluyla uluslararası taşımacılıkta güvenliğin artırılması
- 2- Tehlikeli maddelerin taşınmasına ilişkin BM Tavsiyelerine dayanarak tehlikeli atıklar dâhil olmak üzere tehlikeli malların sınıflandırması, paketlenmesi, etiketlenmesi ve test edilmesiyle alakalı hükümlerin, diğer taşıma şekilleri ile uyumlu biçimde ortaya koyulması
- 3- Karayoluyla tehlikeli mal taşıyan araçların yapımı, donanımı ve işleyişine yönelik koşulların ortaya konmasıdır.



Uyum Konvansiyonu, temel olarak aşağıdaki hususları kapsamaktadır:

- 1- Gümrük Prosedürleri ve Diğer Denetimler
- 2- Tıbbi-Sıhhi Denetimler
- 3- Hayvan Sağlığı Denetimleri
- 4- Bitki Sağlığı Denetimleri
- 5- Teknik Standartlar Uyumunun Denetimi
- 6- Kalite Kontrol Tedbirleri

Tehlike Madde Sınıfları ve Sınıf Numaraları

- 1- Patlayıcı Madde ve Nesneler
- 2- Gazlar
- 3- Yanıcı Sıvı Maddeler
- 4.1- Yanıcı Katı Maddeler
- 4.2- Kendi Kendine Yanan Maddeler
- 4.3- Su ile temas hâlinde tehlikeli gazlar çıkaran maddeler
- 5.1- Yakıcı (oksitleyici) Maddeler

5.2- Organik Peroksitler

6.1- Zehirli Maddeler

6.2- Bulaşıcı Maddeler

7- Radyoaktif Maddeler

8- Aşındırıcı / Asidik Maddeler

9- Farklı Tehlikeleri olan Madde ve Nesneler

Bu Anlaşmaya göre;

(a) "Taşıt" terimi, nakliyat araçlarının bir takım oluşturacak şekilde herhangi bir birleşimi de dâhil, herhangi bir motorlu nakil vasıtası veya römork

(b) "Motorlu taşıt" terimi, tarım araçları çekicileri hariç, normal olarak karayolunda yolcu veya yük taşımada kullanılan yahut yolcu veya yük taşımada kullanılan römorkları karayolu üzerinde çeken ve hareket ettirici güç kaynağı kendi üzerinde bulunan nakliyat aracı

(c) "römork" terimi, bir motorlu taşıt tarafından çekilmek üzere imal edilmiş, yarı-römorklar da dâhil nakliyat aracı

(d) "yarı-römork" terimi, kendisinin ve yükünün ağırlığının önemli kısmı motorlu taşıt tarafından taşınan, bir bölümü takıldığı motorlu taşıtın üzerine binecek şekilde imal edilmiş römork



(e) “Tarifeli seferler” terimi, yolcuların önceden belirlenmiş duraklarda indirilip bindirildiği, belirli aralıklarla, belirli güzergâhta yolcu taşıma hizmeti, başka bir yasa ya da tüzük ile belirlenmemiş ise, akit tarafların yetkili mercileri tarafından onaylanan ve taşımacı tarafından seferlerin başlamasından önce yayımlanan seferlerin tâbi olduğu kurallar, bu kurallar tarafından istenen belgeler, taşıma koşullarını; özellikle seferlerin sıklığını, fiyat listesini, zaman çizelgesini ve yolcu taşınmasında üstlenilen yükümlülükleri belirtir olmalıdır.

Her kim tarafından düzenlenmiş olursa olsun normal yolcuların dışında belli türden yolcu taşıma hizmetleri bu tanımın birinci bendindeki şartlar altında yapıyor olması hâlinde, tarifeli sefer olarak kabul edilir.

Güzergâhı 50 kilometreyi aşmayan seferler, tarifeli seferlerdir. Bunun dışındaki seferler normal seferlerdir.

Bu anlaşmaya göre:

Eğer uluslararası karayolu taşımacılığı faaliyeti süresince taşıt personelinin bir veya birkaçı mesleklerini normal

olarak icra ettikleri ulusal toprakları terk etmiyorlar ise akit taraf bu anlaşma hükümlerini, ulusal sınırlar içinde bu kişi veya kişilere uygulayıp uygulamamakta serbesttir.

Takograf Kullanmayan Motorlu Taşıtlar

1. Yük taşımada kullanılan ve müsaade edilen azami ağırlığı, römork veya yarı römork dâhil 3,5 tonu geçmeyen taşıtlar
2. Taşımada kullanılan, inşa ve ekipman bakımından sürücü dâhil en fazla dokuz kişi taşımaya elverişli ve yolcu taşıma amacıyla imal edilmiş taşıtlar
3. Güzergâhı 50 kilometreyi aşmayan ve tarifeli seferler ile yapılan yolcu taşımada kullanılan taşıtlar
4. Müsaade edilen hızı saatte 30 kilometreyi aşmayan taşıtlar
5. Silahlı kuvvetler, sivil savunma, itfaiye ve kamu düzenini sağlamakla yükümlü kuvvetlerin kullanımında ya da kontrolündeki taşıtlar
6. Kanalizasyon, sel, su, gaz ve elektrik hizmetleri, otoyol bakımı ve kontrolü, çöp toplama ve boşaltma, telefon ve telgraf hizmetleri, posta gönderilerinin taşınması, radyo ya da televizyon yayınları ve radyo yahut televizyon istasyonu ya da alıcılarının tespiti ile ilintili işlerde kullanılan taşıtlar
7. Acil hizmet ve kurtarma operasyonlarında kullanılan araçlar
8. Tıp amaçlı özel taşıtlar
9. Sirk ve lunapark ekipmanı taşıyan taşıtlar
10. Özel tamir taşıtları
11. Teknik gelişmeler ve bakım onarım amaçlı yol testine tâbi tutulan ve yeni veya yenilenmiş ancak henüz hizmete girmemiş taşıtlar
12. Ticari taşımacılık dışında kişisel yük taşımada kullanılan taşıtlar
13. Çiftliklerden süt veya hayvan beslemede kullanılan süt ürünlerini toplamada ve konteynerleri geri getirmede kullanılan taşıtlar tarafından icra edilen uluslararası karayolu taşımacılığına uygulanmaz, **takograf kullanamazlar.**

Taşıt Kullanma Süreleri

Bir günde kesintisiz **en fazla çalışma süresi** 4 saat 30 dakikadır.

Bir günde kesintisiz en fazla **araç kullanma süresi** 4 saat 30 dakikadır.



Bir günde en fazla **toplam çalışma süresi** 9 saattir.

Bir haftada toplam en fazla **çalışma süresi** 56 saattir.

Birbirini takip eden 2 haftada **toplam en fazla çalışma süresi** 90 saattir.

Tarifesiz yolcu taşımacılığında üst üste 12 gündür ancak 90 saatten fazla olamaz.

Her 24 saatlik süre içerisinde kesintisiz olarak 11 saat dinlenilir.

Ancak bir parçası 8 saatten az olmamak üzere dinlenme süresi 2 veya 3 parçaya bölünebilir.

Bu durumda toplam dinlenme süresi, 12 saate çıkartılır.

Telafi edilmek koşulu ile bir haftalık süre içinde dinlenme süresi üç defadan fazla olmamak üzere dokuz saate indirilebilir.

Haftalık **dinlenme süresi** en az 24 saattir.

Araç en az iki sürücü tarafından sürülüyor ve 30 saatlik toplam çalışma süresi oluşmuş ise her iki sürücü 8 saatten az olmayan kesintisiz dinlenme süresi kullanır.

Bu dinlenme süresi ile haftalık dinlenme süreleri ve yukarıda sözü edilen 9 saatlik dinlenme süresinden kalan sürelerin toplamı 45 saate kadar uzatılarak bir seferde kullanılabilir.

Eğer hesaplanan toplam süre 36 saatten fazla ise başka yerde ise 24 saate kadar indirilerek kullanılabilir.

Bu durumda yapılan indirimler ait oldukları haftayı takip eden üçüncü hafta sona ermeden toplu hâlde ve bir seferde kullanılır.

Molalar

Molalar boyunca sürücü herhangi bir diğer işle meşgul olmaz. Bu madde ile ilgili olarak; bekleme süresi, hareket hâlindeki bir taşıtta taşıtı sürmeden geçen süre, feribotta yahut trende geçen süre "diğer iş" olarak anlaşılmaz.

Bu maddedeki molalar, günlük dinlenme süresi olarak kabul edilemez.

- Günlük dinlenme süresi, taşıt hareket hâlinde değil ve bir ranza ile donatılmışsa, taşıtta kullanılabilir.
- Sürücü feribot veya trenle nakledilen bir taşıta eşlik ediyorsa günlük dinlenme süresi aşağıdaki koşulların sağlanmasına bağlı olarak en fazla bir kez bölünebilir.
- Günlük dinlenme süresinin karada geçirilen parçası, feribotta veya trende geçirilen parçasından önce veya sonra kullanılabilir.
- Günlük dinlenme süresinin bu iki parçası arasında kalan süre, mümkün olduğunca kısa tutulmalı ve gümrük işlemleri, yükleme ve indirme işlemleri de dâhil olmak üzere bu işlemlerin öncesi ya da sonrasında bir saati aşmamalıdır.

İstisnalar

Sürücü, yol güvenliğine tehdit teşkil etmemek kaydıyla, yolcuların, taşıtın yahut taşıtın yükünün güvenliğini sağlama zorunluluğunun gerektirdiğinde, uygun bir durağa ulaşıncaya kadar bu anlaşmanın hükümlerine riayet etmeyebilir.

Sürücü, sözü edilen hükümlere aykırı hareketinin niteliği ve nedenini kontrol aygıtı kayıt kartında veya görev çizelgesinde belirtir.

Taşıt personeli, kontrol aygıtının (takograf) çalıştırılmasını ve doğru kullanılmasını sağlamalı, doğru çalışmıyorsa en kısa zamanda tamir ettirmelidir. Takograf cihazı, çalışma ve dinlenme süreleriyle, aracın yaptığı hızı ölçmeye yarar.

İşletmeler, uygun şekilde doldurulmuş kayıt kartlarını, en son işlemin yapıldığı günden en az bir ay sonrasına kadar bir ay süre için düzenli bir şekilde araçta muhafaza altına almak ve kontrol yetkililerinin talebi üzerine ibraz etmekle yükümlüdürler.

İş yerinde beş yıl muhafaza etmek zorundadır.

İşletmelerin, ücretli sürücülere yapılan ödemeleri, ikramiye veya ek ücretler dâhil kat edilen mesafe ve/veya taşınan yük ile ilişkilendirmesi yasaktır.



Türkiye'nin Mağaraları -2-



Değerli SYKONSEPT okurları, geçen sayımızda ilk bölümünü işlediğimiz Türkiye'nin Mağaraları konumuzun ikinci bölümüyle kaldığımız yerden devam ediyoruz...

Altınbeşik Düdeni

Dünyanın en ilginç mağaralarından birisidir. Ürnlü Köyü sınırları içerisindedir. Altınbeşik Düdeni'ne ulaşılması için şu yolun izlenmesi gerekir: Antalya-Alanya yolunda Manavgat'tan sonra kuzeye, Akseki yönüne dönülür. Bu yolun yaklaşık olarak 70. kilometresinden, İbradı'ya yönelinir. 23 km sonra varılan İbradı'dan, Ürnlü Köyü 8 km'dir. Ürnlü'den sonra yaklaşık 5 km'lik bir patika yolla Altınbeşik Düdeni'ne ulaşılır. Buraya ilk kez gelenlerin yanlarına köyden bir rehber almaya ve mutlaka araziye uygun ayakkabıya ihtiyaçları vardır.

Toros Dağlarının altındaki bu ilginç yer altı dünyasını görmek için özel hazırlık ve gereçler gereklidir. Yer altında çok sayıda mağara ve göl vardır. Bu göllerin su seviyeleri farklı olup, aralarında çağlayanlar oluştururlar. Mağaralarda dev boyutlarda sarkıt ve dikitler mevcuttur. Bu mağara ve göllerin milyonlarca yıllık bir sürecin sonucu olduğu bilinmektedir. Oluşum teorisi şöyledir: Kalkerli bir yapıya sahip olan bu dağlık yerde, sular çatlaklardan içeriye sızmış ve oluşan bazı kimyasal reaksiyonlarla yer yer erimeler ve böylece yer altında küçük boşluklar oluşmuştur. Bu boşluklar, suyun aşındırıcı ve sürükleyici etkisi sayesinde zamanla büyüyüp mağara hâlini almıştır. Mağaralarda toplanan su da yer altı göllerini oluşturmuştur. Bu süreç, günümüzde de devam etmektedir. Konu ile ilgilenenler ve cesur tırmanıcılar için eşî bulunmaz bir doğa harikasıdır.

Cennet Obruk Mağarası

Mersin'in 63 km güneybatısında, Silifke'ye 22 km uzaklıktadır. Çeşitli jeolojik hareketler ve yer altı sularının aşınması sonucu ortaya çıkan Obruk, Mersin'de en ilgi çeken doğal oluşumlardan biridir.

Miyosen devrine ait kalkerler içinde alttan bir yer altı deresine yaptığı erozyonla tavanın çökmesi sonucu oluşmuştur. Takriben 275 x 125 metre çapında ve en derin noktası, kenarlarından itibaren 135 metredir. Cennet Obruğu, güneye doğru meyilli bir kuyu hâlinde alçalır ve en aşağıda mağara şeklini alarak son bulur. Yer altı suyu seviyesinin yüksek olduğu sıralarda ortaya çıkan geçici göl, yazın kurur.

Cennet ve Cehennem Obrukları, aynı yer altı mağara sisteminin üst kısmının çökmesiyle meydana gelmiş iki bacaya tekabül eder. Obruk'a, Romalılar döneminden



kalma merdivenli bir patika ile inilir. Batı uçta Bizanslılara ait kilise kalıntıları vardır.

Kızılelma Mağarası

Zonguldak İli Gelik Bölgesi Ayıçi Köyü'nün Kızılelma Semti'nde bulunan mağaraya vasıta ile rahatlıkla ulaşılabilir.

Mağaraya yukarıda bulunan 30 x 10 metre boyutlu fosil ağızdan girilip, 100 metre sonra suya rastlanmaktadır. Mağara, su ile beraber yatay olarak ilerlemektedir. İlk 100 metreden sonra 400 metre sürünülerek ilerlenebilmektedir. 400 metrenin sonunda ise 10 metrelik bir sifon vardır. Bu sifon, sonbahar aylarında geçilebilmektedir. Mağarada galeri, sifondan sonra çok büyük boyutlara ulaşmaktadır.

Temelde tek bir aktif galeri hâlinde devam eden mağaranın 3.200. metresinde, 80 metre yüksekliğinde ve dibinde bulunan gölü aydınlatacak derecede büyük bir baca bulunmaktadır. Buradan göllerle üç kilometre daha ilerleyen mağara, 2 sifonla sonlanmaktadır. Batan suyun, iki kilometre sonra Cumayanı Mağarası'ndan çıktıktan saptanmıştır.

Yer altı sisteminin (Kızılelma-Cumayanı) toplam uzunluğu 10 kilometreyi bulan mağara, 12 km'lik Pınargözü Mağarası'ndan sonra Türkiye'nin ikinci uzun mağara sistemi unvanını taşımaktadır.

Geyikbayırı Mağarası

Antalya'ya 26 kilometre uzaklıktaki Geyikbayırı Köyü'ndedir. Antalya'dan batı yönünde Çakırlar Köyü üzerinden Geyikbayırı Köyü'ne gidilebilir. Köyün merkezinden mağaraya beş dakikalık bir yürüyüşle erişilebilir.

120 metre toplam uzunluğundaki mağaranın girişe göre en derin noktası 6,5 metredir. Turizme açılması uygun görülmüş bir mağara olup ilgili çalışmalar devam etmektedir. Genellikle kuru, zaman zaman aktif mağara tipindedir. Yaz aylarında tamamen kurudur. Yağışlı mevsimlerde taban suyu yükseldiğinde, mağara tabanını su basmaktadır. Mağara ısısı yaz aylarında açık havaya nazaran serindir. Sonbaharda açık hava ile eşit ısı gösterir.

Karain Mağarası

Antalya'nın 30 km kuzeybatısında, eski Antalya-Burdur karayoluna 5-6 km uzaklıkta bulunan Yağca Köyü sınırları içinde bulunur.

Türkiye'nin en büyük doğal mağaraları arasında yer alan Karain Mağarası, önünde bulunan traverten ovasından 150 metre, denizden ise 430-450 metre yüksekliktedir.

İnsanlık tarihinin başlangıcındaki süreç içinde mağara, alt Yontmataş'tan başlayarak, orta ve üst Yontmataş Evreleri, Neolitik, Kalkolitik, Eski Tunç gibi Prehistorik Çağlarda ve Klasik Çağ'da insanlar tarafından sürekli bir biçimde iskân edilmiştir. Bunun doğal bir sonucu olarak yaklaşık 11 metreyi bulan kalın bir kültür dolgusu içermektedir. Ancak mağaranın en uzun süren ve en önemli iskânı, Paleolitik (Yontmataş) Çağ ile ilgilidir.



Klasik dönemlerdeki kullanım daha çok Adak Mağara (tapınak) niteliğinde olup mağara alını ve dış duvarları üzerinde Grekçe kitabe ve nişler bulunmaktadır. Karain Mağarası'nda yapılan kazılarda elde edilen arkeolojik buluntular, Antalya Müzesi ve mağaranın hemen yakınında bulunan Karain Müzesi'nde sergilenmektedir.

Beldibi Mağarası

Antalya-Kemer sahil yolunun yaklaşık 40. kilometresinde Çamdağ Tüneli'nin hemen çıkışında yer alan bir kaya altı sığınağıdır. Obaköy Mevkii'ndedir.

Deniz sahilinde 25 metre yükseklikte sığınak biçiminde bir mağaradır. Doğal tahribatla büyük ölçüde zarar gördüğünden, içindeki dolgu tabakaları, yağmur suları ve rüzgarla sürüklenerek akıp gitmiştir.

Tümü Mezolitik kültürleri içeren 6 tabaka tespit edilmiştir. Yapılan kazılarda Üst Paleolitik ve Mezolitik Dönem'e ait çakmaktaşı aletler ele geçirilmiştir. Ayrıca kaya altı sığınağının duvarlarında, şematize insan, dağ keçisi ve geyik resimleri bulunmaktadır. Yerli ve yabancı turistlere devamlı açık olan bir arkeolojik sit alanıdır.

Damlataş Mağarası

Alanya şehri içinde ve deniz kıyısında bulunmaktadır. Merkeze uzaklığı 3 kilometredir. Toplam uzunluğu 30 metre olan mağara, kuru, yatay mağara tipindedir.



200 metrelik bir alanı kaplamaktadır. Çok sayıda sarkıt ve dikitin eşsiz bir görüntü verdiği mağara, 15 metre yüksekliktedir.

Karbondioksit gazı, yüksek ölçüde nem, düşük ısı ve radyoaktif havasıyla astım hastaları için son derece yararlıdır. Bu nedenle astım hastaları mağaranın en yoğun ziyaretçi gruplarını oluştururlar. Mağaradaki sarkıt ve dikitlerin İ.Ö. 20.000-15.000 yılları arasında meydana geldiği sanılmaktadır.

Karaca Mağarası

Gümüşhane’de bulunan Karaca Mağarası, oluşumunu tamamlamış fosil bir mağaradır. Mağarada rengârenk sarkıtlar, dikitler, org desenli duvarlar, bayrak şekilleri, perde damlataşları, mağara çiçekleri, mağara incileri, fil kulakları, traverten havuzları, traverten basamakları, mağara gülleri, damlataşı havuzlarının kenarlarında hatta havuzlardan çıkan küçük dikitlerin üzerinde bulunmakta ve görneleri büyülemektedir.

Mağara, yatay yönde gelişme göstermiş, elipse benzeyen dört ayrı salonun birbiriyle birleşmesinden meydana gelmiştir. Mağaranın giriş noktasıyla en uç nokta arası 105 metredir. Tavan yüksekliği ortalama 18 metre, toplam iç alan ise 1500 m²’dir. Mağaranın özel klima özelliğine sahip havası, ziyaretçilerine, özellikle astım hastalarına rahat bir atmosfer sunması sebebiyle, mağara turizmi yanında sağlık yönünden de önem arz etmektedir.

Mağara girişinde dinlenme tesisleri mevcuttur.

Türkiye’de Turizme Açık Mağaralar

- Buzluk Mağarası - Ağrı
- Damlataş Mağarası - Antalya
- Dim Mağarası - Antalya
- Karain Mağarası - Antalya

- Yalandünya Mağarası - Antalya
- Zeytintaşı Mağarası - Antalya
- Gürcüoluk Mağarası - Bartın
- İnsuyu Mağarası - Burdur
- Oylat Mağarası - Bursa
- Tuz Mağarası - Çankırı
- Kaklık Mağarası - Denizli
- Keloğlan (Dodurgalar) Mağarası - Denizli
- Karaca Mağarası - Gümüşhane
- Zindan Mağarası - Isparta
- Cennet Obruğu - İçel
- Dilek Mağarası - İçel
- Eshab-ı Kehf Mağarası - İçel
- Köşekbükü Mağarası - İçel
- Yarımburgaz Mağarası - İstanbul
- Yediuyurlar Mağarası - İzmir
- Eshab-ı Kehf Mağarası - Kahramanmaraş
- Mencilis Mağarası - Karabük
- Dupnisa Mağarası - Kırklareli
- Tınaztepe Mağarası - Konya
- Fosforlu Mağarası - Muğla
- Yerküpe Mağarası - Muğla
- İnاتlı Mağarası - Sinop
- Ballica Mağarası - Tokat
- Çalköy Mağarası - Trabzon
- Cehennemağzı Mağarası - Zonguldak

Sevgili SYKonsept okurları, böylesi doğal güzellikleri olan ülkemizde, mağaracılık yapamamak da en azından fırsat buldukça gezme olanağı yakalayalım. Çünkü doğa harikalarına sahip olma şansını her ülke yakalayamıyor, bizler bu konuda şanslıyken bu şansımızı değerlendirmek, akılcı ve keyifli bir yol olsa gerek...



Objenin Mimarları: *Endüstri Ürünleri Tasarımcıları*



Sanayi Devrimi'nden sonra ortaya çıkmış bir kavram olan endüstri ürünleri tasarımı (veya diğer adıyla endüstriyel tasarım), kısa bir tanımla, seri üretime dâhil olan her materyalin tasarımı olarak adlandırılabilir.

Endüstri ürünleri tasarımının alanı, insanın temas ettiği, seri olarak üretilebilir her obje olarak düşünülebilir. İnsana ve çevresine hitap etmek üzere yola çıkan, çevremizi, yaşantımızı şekillendiren gizli mimarlar olarak yorumlayabiliriz endüstri ürünleri tasarımcılarını.

Sabah uyandığımızda kalktığımız yataktan başlayarak banyoya gittiğimizde kullandığımız armatüre, işe giderken kullandığımız otomobilden öğle yemeği taşıdığımız yeni nesil sefer tasına, evimizde beslediğimiz kedinin su şelalesine kadar, fark etmediğimiz ama çevremizi sarmalayan her ayrıntı, onu tasarlayan bir endüstriyel tasarımcının zihninden ve kaleminden çıkmıştır.

Endüstri ürünleri tasarımının kullanıldığı ana sektörleri aşağıdaki gibi özetleyebiliriz:

- Konut İçi Tüketim ve Kullanım Nesneleri
- Tüketici Elektronikleri
- Beyaz Eşya
- Mobilya
- Aydınlatma
- Otomotiv ve Ulaşım Sistemleri
- Kent ve Kamusal Alan Ürünleri
- Mücevher ve Moda Aksesuarları
- Sergileme ve Ambalaj

Endüstri ürünleri tasarımı, yalnızca yaratıcılık üzerine kurulmuş değildir elbette. Tasarım alanı bu kadar geniş bir uzmanlık, beraberinde ürün ve malzeme bilgisi, mühendislik altyapısı, sosyoloji bilgisi gibi birbirine bağlı bir bilgi ağı gerektirir.

Endüstriyel tasarımda, fikir, tasarım ve üretim sürecinde birçok soru barınır. Tasarlanacak ürünün;

- Tanımı
- Hangi kullanıcı kitlesine hitap edeceği
- Maliyet-malzeme dengesinin nasıl kurulacağı
- Geri dönüşümlü olup olmayacağı
- Kullanım kolaylığı
- Güvenlik unsurları gibi daha eklenebilecek sayısız soru çıkmaktadır endüstriyel ürün tasarımcısının karşısına.





Tasarımla birlikte ilerleyen AR-GE çalışmaları, tasarımcının ürününe ışık tutar. Zira geçmişte az fonksiyon-dayanıklılık ilkesi, yerini çok fonksiyon-tasarıma devretmektedir.

Yeni binyıl, kapitalizmin de etkisiyle insanların kullandıkları obje ve araçlarla ilgili belli bir doyum noktasına ulaştırmıştır. Eskiden kuyudan su çekerken (ki burada bile çıkık sistemi - kova uyumu önemlidir) birkaç on yıl önce şişe su dönemi başlamış, onu daha yüksek kapasiteli cam veya plastik damacınalar takip etmiş; su, şişelerle masamıza gelmiş durumdadır. Şimdi ise suyun şişesinin nasıl görüldüğü, kapağının kullanım kolaylığı gibi detaylar önem kazanmıştır.

Bu konuda donanım kadar tasarıma yatırım yapan Apple firması iyi bir örnektir.

Apple'ın birçok ürünü, donanım açısından rakiplerinden bir miktar geride kalmakla birlikte, kullanım kolaylığı sağlayan yazılımından daha önemli bir avantajı vardır: **tasarım**... Dünyadaki birçok tasarımcının tercih ettiği Apple ürün zinciri, her dönem yüksek fiyatlarına rağmen yenilikçi tasarımları ile fark yaratmıştır.

Her yıl, otomobil fuarlarındaki konsept araçlar, otomobil meraklılarının kalbini fetheder. Oysa otomobil teknolojileri az çok birbiriyle benzer seviyededir. Markanın, ürünün öne çıkmasını sağlayan en önemli etmen de tasarımdır. Öte yandan, tasarımla kullanılabilirliği bir araya getiren ve düşük maliyetli tasarım ürünler konseptiyle ortaya çıkan IKEA, bir endüstriyel ürün tasarımcı adayının vizyonundaki en eğlenceli yere oturabilir...

Yüksek hayal gücü, çok yönlü bilgi ve sancılı bir yaratım sürecinden geçerek kullanılır hâle gelmiş endüstri ürünlerini, yaratım süreçleriyle birlikte düşündüğünüzde, siz de tasarımın ufuk açan dünyasına göz kırabilirsiniz...



Sanayiciler için Yıllık CE Muafiyeti Uygulaması

Canan Erdem Gülşen
Operasyon Yönetmeni



2 015/9 sayılı Ürün Güvenliği ve Denetimi Tebliği ile CE işareti taşıması gereken ürünlerin ithalat denetimine dair esasları belirlenmiştir. Buna göre tebliğ ekinde yer alan ürünler, ilgili oldukları yönetmelikler kapsamında TSE'ye tâbi tutulmaktadır.

Günümüzde hızlı üretim ve ürün teslimi politikası ile sanayi sektöründe zamanlama çok önem arz etmektedir. Sanayici firmalar, artık belirlenen saatte teslimi yapılacak eşya üretmektedir. Bu nedenle üretimde kullanacakları ve yurt dışından tedarik ettikleri yedek parçaların bir an önce montaj hattına yetiştirilmesi çabasıdır.

Yurt dışından tedarik edilen ürünler arasında CE işareti taşıması gereken eşyaların TSE denetimleriyle ilgili sanayici firmalara "muafiyet belgesi" kolaylığı sağlanmıştır. 2015/9 sayılı Tebliğin 6. maddesinde yer alan muafiyete göre;

"Sanayicilerin ürettikleri ürünlerin bünyesinde girdi olarak kullanılmak üzere ithal edilen tebliğ kapsamı

ürünler için, sanayici veya sanayici adına ithalat yapan tedarikçi tarafından sanayi sicil belgesinin verildiği Bilim, Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü'ne başvurularak "muafiyet yazısı" alınabilir.

Muafiyet yazısının alınması için firmanın ticaret siciline bağlı olduğu ildeki Bilim, Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü'ne gerekli evrakla başvurulması gerekir.

Başvuruda İstenen Evrak ve Detayı

1. Yıllık muafiyet için başvuran sanayici veya sanayici adına ithalatı yapan tedarikçi; Sanayi Sicil Belgesinin verildiği Bilim, Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü'ne, ithalata konu ürün/ürünlerin hangi nihai ürüne girdi olarak kullanılacağını, GTİP numarasını ve ithalat miktarını belirten bir dilekçe ile başvurur. Dilekçe ekinde;

a. Sanayi Sicil Belgesinin bir fotokopisi

b. Geçerli kapasite raporu

c. Sanayici adına ithalatı yapan tedarikçinin (varsa), sanayici tarafından yetkilendirildiğine dair belge bulunur.

2. Ürüne ait gümrük tarife istatistik pozisyonunun (GTİP) 2015/9 sayılı Tebliğin Ek-2 Denetime Tabi Ürün Listesinde olup olmadığı kontrol edilir.

3. Firma tarafından beyan edilen nihai ürünün (ithal edilecek ürünün girdi olarak kullanılacağı ürün) geçerli Sanayi Sicil Belgesi ve geçerli Yıllık İşletme Cetvelinde yer alıp almadığı kontrol edilir.

Nihai Ürün Adı	Girdi Ürün GTİP'i	Girdi Ürün GTİP'i Kapsamındaki Ürün Adı	Kapasite Raporundaki Miktar

4. Sanayi Sicil Belgesi ve Yıllık İşletme Cetvelinde yer alan nihai ürünün ithalata konu girdisinin, firmanın geçerli Kapasite Raporunda bulunup bulunmadığı ve kapasite raporunun geçerlilik tarihi kontrol edilir.

5. Yukarıda belirtilen şartların sağlanması durumunda; ithalatçı firmaya hitaben muafiyet istenen ürünlerin ayrı ayrı isimleri ve her bir GTİP için yıllık azami muafiyet miktarları (kapasite raporunda belirtilen miktar) belirlenerek yıllık muafiyet yazısı düzenlenir. Ancak firma aynı GTİP altında birden fazla ürün ithalatı yapacaksa her bir ürün için yıllık azami muafiyet miktarı (kapasite raporunda belirtilen miktar) belirlenerek yıllık muafiyet yazısı düzenlenir.

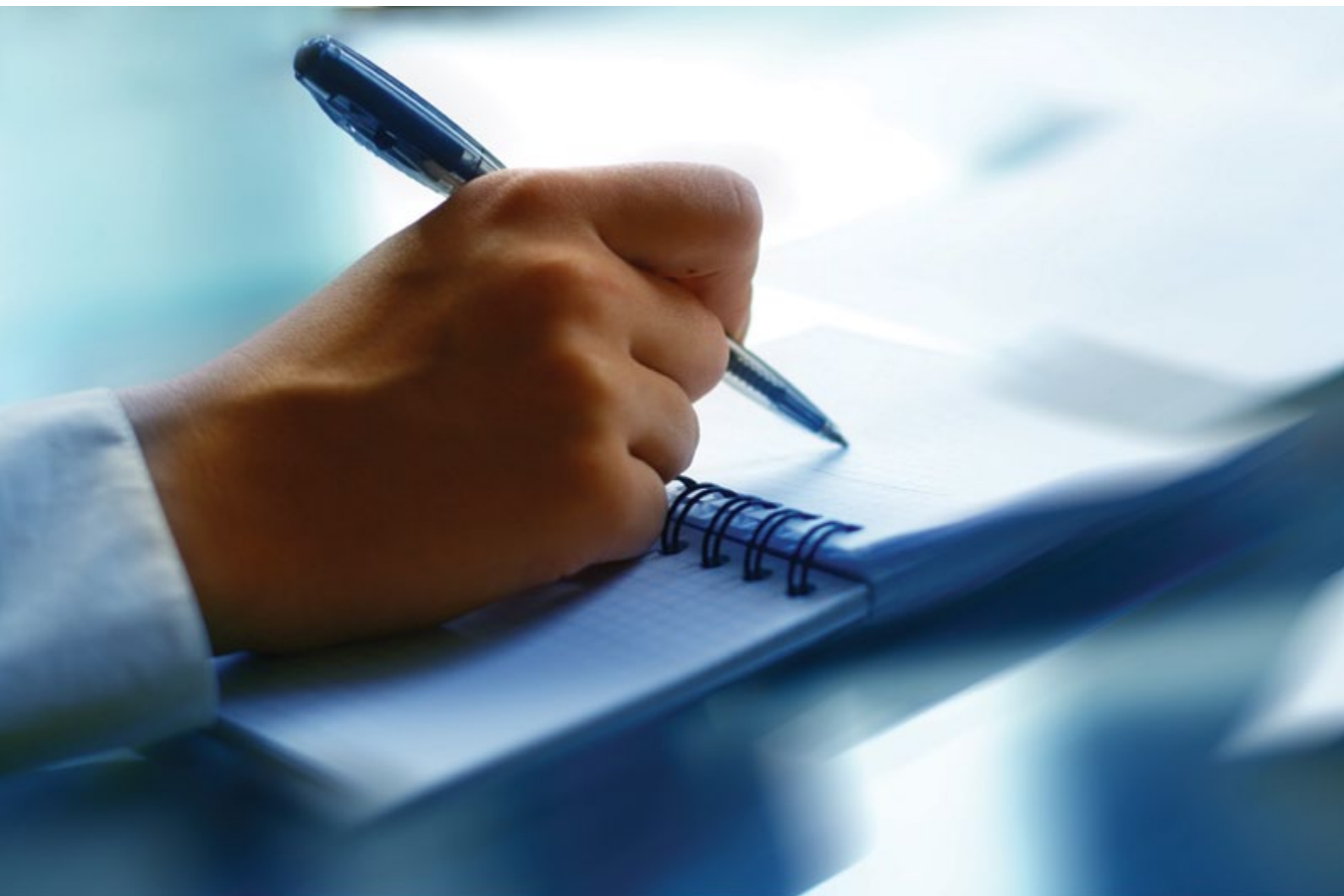
6. Sanayici veya sanayici adına ithalat yapan tedarikçi firmaya düzenlenecek olan muafiyet yazılarındaki mükerrerliğe engel olunması açısından gerekli tedbirler Bilim, Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlükleri tarafından alınır.

7. Nihai ürünün ithalata konu girdisinin; 2015/9 sayılı Tebliğin Ek-2 Denetime Tabi Ürün Listesi ve/veya Kapasite Raporunda yer almaması durumunda, muafiyet yazısı düzenlenmeyip, firmaya gerekçe açıkça belirtilerek yazılı bilgi verilir.

Bu kapsamda verilen muafiyetler, üreticinin/ithalatçının 4703 Sayılı Ürünlere İlişkin Teknik Mevzuatın Hazırlanması ve Uygulanmasına Dair Kanun kapsamındaki sorumluluklarını ortadan kaldırmaz.

Sanayici firmalar için ithalata konu girdi ürünün CE tebliği hükümlerinden muaf olarak ithal edilebileceğine dair düzenlenen muafiyet yazısı, başvuru yapılan yılın sonuna kadar geçerli olmak üzere kapasite raporundaki miktar kadar düzenlenmektedir.

Bilim, Sanayi ve Teknoloji İl Müdürlüğü yazısının elektronik ortamda TAREKS'e yüklenmesini müteakip, ürünün ithal edilebileceğine dair TAREKS referans numarası doğrudan oluşturulur. Bu sayede, sanayici firma TSE süreci ile vakit kaybetmeden muafiyet yazısı ile uygunluk belgesini alarak ithalat işlemini daha kısa sürede sonlandırır.



Charles Dickens

"Hümanizma ruhunun ilk anlayış ve duyuş merhalesi, insan varlığının en müşahhas şekilde ifadesi olan sanat eserlerinin benimsenmesiyle başlar. Sanat şubeleri içinde edebiyat, bu ifadenin zihin unsurları en zengin olanıdır..." (23 Haziran 1941 Maarif Vekili Hasan Âli Yücel)

Dünyada bazı özel sanatçılar, bize birçok gerçeği gösterir. Öyle basit politik meseleler de değil; insanlığın yaşayışı, duruşu hususunda önemli bilgiler... İşte Charles Dickens o önemli edebiyatçılarından biridir...

Dickens, 7 Şubat 1812 yılında İngiltere'nin Porstmouth Kenti'nde sekiz kardeşin ikincisi olarak dünyaya geldi. Annesi, öğretmen olmaya hevesli, idealleri olan bir kadın, babası ise bir memurdu. Ailesinin ekonomik durumu yüzünden birçok kez taşındı. Annesinin de manevi desteği ile okula devam eden Dickens, onbir yaşındayken babası hapse girince okuldan ayrılarak bir boya fabrikasında işe girmek zorunda kaldı. Dört yıl bu fabrikada çalışarak aile ekonomisine katkı sağladı.



Babası döndükten sonra yeniden eğitimine devam etti ve temel eğitimini tamamladıktan sonra bir avukatın yanında işe girdi. Her zaman öğrenmeye hevesli ve meraklı bir çocuk olup, hayatı boyunca da bu merakını hiç yitirmedi. Çalıştığı avukatın yanında birçok hukukî bilgi edinirken aynı zamanda stenografi (Stenografi, noktalama işaretleri, kelimeler yerine semboller ve kısaltmalar kullanan çabuk yazma sistemidir.) öğrendi. Yirmili yaşlarına dek burada çalışmaya devam etti. Daha sonra bir gazetede stenograf olarak çalışmaya başladı. Stenografi çalışmalarının yanı sıra dergide aynı yıl "Boz" takma adıyla "Boz'un Karamaları" adlı notlar yayınlamaya başladı.

Dickens, ailesinin durumu ve çalıştığı ortamlar sayesinde toplumun durumunu iyi gözlemleyebilir hâle geldi. Sanayi Devrimi sırasında halkın belli kesimlerinin çektiği acıları, öte yandan da zenginlerin durumunu ifade edebilir durumdaydı. İşte yazar kişiliğini de bu gözlem yeteneğinden aldı.

İlk romanı Mister Pickwick (1837), kendi yayın yönetmenliğini yaptığı dergide yayınlandı. Dönemin popüler konularından biri olan insan doğasını anlamak üzerine bir kulüp kuran zengin Pickwick'in, sadık çalışanı Sam ile seyahatleri sırasında yaşadıkları olayları ve birbirleri arasındaki konuşmaları hiciv-komedi türünde işledi. Günün İngilteresini çok gerçekçi biçimde gözler önüne serdi. Yazı dizisi, yayınlandıktan birkaç yıl sonra kitap hâline getirildi ve temel kitaplar arasına girdi.

Oliver Twist, Nicholas Nickleby, Antikacı Dükkânı ve Martin Chuzzlewit, dergide yayınlanan diğer tefrikalar arasındaydı. 1843 yılında yayınladığı "Bir Noel Şarkısı" ile olağanüstü başarı elde etti. Dombey and Son, Dickens'ın romancılığında dönüm noktası oldu. David Copperfield'da, toplumsal sorunlardan çok kendi deneyimlerine ağırlık verdi. İki Şehrin Hikâyesi ve Büyük Umutlar ile zirveye çıktı.

Charles Dickens'ın başarılı olmasında, kuşkusuz özel yaşantısı ve yeteneği en önemli etmenlerdir ancak onun hayatını, kişiliğini ve eserlerini aktarırken söylemeden geçemeyeceğimiz bir dönem var; Victoria Dönemi...

Sanayi Devriminin yükseliş zamanına denk gelen dönem, ismini Kraliçe Victoria'dan almaktadır. Bu dönem, kadınların tamamen nesnelleştirildiği, toplumun ve bilim insanlarının ilginç görüşler geliştirdiği bir süreci içerir. Mina Urgan'a göre kavramsal çelişkilerle dolu olsa da birkaç anahtar kelime ile bu dönemi ve dönem edebiyatçılarını anlamak mümkündür:

- Ailevi değerlerle saygıdeğer olma merakı ve bunun getirdiği ikiyüzlülük
- Toplumsal durumlardan ve bireysel koşullardan aptalcasına memnuniyet
- Cinsel konulara karşı yapay çekingenlik ve sevgisiz evliliklerin kutsal bulunması
- Dar kafalılık ve dinsel yobazlığa karşın Hristiyanlığın dibini oyan bilimsel araştırma ve gelişmeler
- Para ve maddeseverlik, alt sınıfların ve parasızların saygın bulunmaması
- Plansız gelişen sanayileşme ve haksızlıklarla dolu çalışma şartları ve adaletsiz ekonomik düzen
- Sanata duyulan düşmanlık ve edebiyatın salt eğlence aracı olarak algılanması

Nesir ve mizah ustası olmak için en iyi dönem gibi durmasa da Dickens, dehasıyla hem 19. yüzyıla hem de günümüze ışık tutmayı başarmış gibi gözüküyor. Mina Urgan'ın bizlere sunduğu anahtar cümleler sayesinde Dickens'ın hicivlerinin ve mizahının nereye yöneldiğini çok daha iyi anlıyoruz.

Dönemin içinde yaşamını sürdürürken çok daha ileri bir tarihte yaşamışçasına yaptığı sosyolojik çıkarımlar sayesinde dünyanın birçok yerinde konferanslara ve derslere katılmış olması, eğitim üzerine



notları ve George Orwell'a kadar sayısız yazardan övgüler alması ve hâlâ da almaya devam etmesi metnin en başında da bahsedildiği üzere "bize gerçekleri gösteren nadir insanlardan biri" olduğuna kanıt değil midir?

Charles Dickens'ın Eserleri

- Bay Pikvik'in Maceraları (1837)
- Oliver Twist (1839)
- Nicholas Nickleby (1839)
- Antikacı Dükkânı (1841)
- Bir Noel Şarkısı (1843)
- Martin Chuzzlewit (1844)
- Dombey ve Oğlu (1846-1848)
- David Copperfield (1850)
- Kasvetli Ev (1853)
- Zor Yıllar (1854)
- İki Şehrin Hikayesi (1859)
- Büyük Umutlar (1861)
- Müşterek Dostumuz (1865)



Şehir Şehir SYK Akademi



SYK Akademi olarak konusunda uzman eğitimcilerimiz ve müşavirlerimizle birlikte; gündemde yer alan önemli konular ve sorunlar ile ilgili her yıl farklı şehirlerde ücretsiz seminerler düzenliyoruz.

Geçtiğimiz yıl Kasım ayında İzmir Hilton Otel’de düzenlenen seminerimiz, katılımcılarından gelen olumlu geri dönüşler ve yoğun talep doğrultusunda, bu sene tekrarlandı. 21 Mayıs 2015 Perşembe günü, Manisa Ticaret ve Sanayi Odasında “Dış Ticarete Güncel Konular” adlı sempozyum, Manisa ve İzmir’den gelen değerli firma temsilcilerinin katılımlarıyla gerçekleşti.

Celal Bayar Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. A. Kemal Çelebi’nin katılımıyla gerçekleşen ve moderatörlüğü Prof. Dr. Ersan Öz ve Doç. Dr. Murat Koçtürk tarafından yapılan sempozyumda, SYK Gümrük Müşavirliği A.Ş. İzmir Şube Müdürü ve Gümrük Müşaviri Yazgül Meral, “Dâhilde İşleme Rejimi” ve ITR Teknolojileri A.Ş. Genel Müdürü Deniz Cengiz “27001 Belgesi”, Celal Bayar Üniversitesi Öğretim Üyeleri Doç. Dr. Murat Koçtürk “Cumhuriyet Döneminden Günümüze Dış Ticaret”,

Doç. Dr. Mine Yılmaz “Dünya Ticaretinin Yapısı ve Güncel Uygulamalar”, Doç. Dr. Özge Ayan ise “Akreditif ve Karşılaşılan Sorunlar” hakkında bilgilerini aktardılar.

İzmir Gümrük Başmüfettişi Dr. İrfan Kalpalı “Sonradan Kontrol-Uzlaşma”, İzmir Gümrük Müfettişi Vehbi Günaydın “Yetkilendirilmiş Yükümlü Uygulaması”, Gümrük ve Ticaret Müfettişleri Dernek Başkanı Sami Ceyhan “Kıymet Uyuşmazlıkları” konulu sunumlarını katılımcılar ile paylaştı.

SYK Akademi’nin iş dünyasıyla bir araya geldiği sempozyumda, “Dâhilde İşleme Rejimi Uygulamaları” ile “Akreditif ve Karşılaşılan Sorunlar”, en çok ilgi çeken konular oldu.

Önümüzdeki dönemlerde, SYK Akademi’nin siz değerli firmalarımızın da talepleri doğrultusunda, farklı illerde ve güncel konu başlıklarıyla seminer organizasyonlarını paylaşacağız...



SYK Ailesi Piknikte

Geleneksel SYK Pikniğimizi, yazın ve havaların yüzümüze yeni yeni güldüğü yaz başında gerçekleştirdik.

Tüm çalışanlarımızın aileleriyle birlikte katıldığı piknik; çocuklar için palyaçolar ve büyükler için çeşitli oyunlarla tam bir şenlik havasında geçti.

Yeşili içimize çektik, bol bol sohbet edip güldük, enfes yemeklerimizi yedik ve yılın gri havasını üzerimizden atıp, içimizi SYK yeşiline bürüydük...

