

T.C.  
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

AVRUPA BİRLİĞİ'NE ÜYELİK SÜRECİ KAPSAMINDA YENİ  
BİLGİSAYARLI TRANSİT SİSTEMİ (NCTS) UYGULAMASININ  
TRANSİT TİCARETE ETKİLERİ: İPSALA SINIR KAPISI ÖRNEĞİ

İŞLETME ANABİLİM DALI YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan  
Mehmet Ali KAÇMAZER

Tez Danışmanı  
Yrd.Doç.Dr. Ebru NERGİZ

İSTANBUL – 2015



## TEZ TANITIM FORMU

- YAZAR ADI SOYADI** : Mehmet Ali KAÇMAZER
- TEZİN DİLİ** : Türkçe
- TEZİN ADI** : Avrupa Birliği'ne Üyelik Süreci Kapsamında Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS) Uygulamasının Transit Ticarete Etkileri: İpsala Sınır Kapısı Örneği
- ENSTİTÜ** : İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- ANABİLİM DALI** : İşletme
- TEZİN TÜRÜ** : Yüksek Lisans
- TEZİN TARİHİ** : 01.11.2015
- SAYFA SAYISI** : 81
- TEZ DANIŞMANLARI** : Yrd.Doç.Dr. Ebru NERGİZ.
- DİZİN TERİMLERİ** : NCTS, Ortak Transit, Transit Ticaret, Dış Ticaret, Gümrük Rejimleri.
- TÜRKÇE ÖZET** : Avrupa Birliği'ne Üyelik Süreci Kapsamında Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS) Uygulamasının Transit Ticarete Etkileri, İpsala Sınır Kapısı Örneği bağlamında incelenmiştir.
- DAĞITIM LİSTESİ** : 1. İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsüne  
2. YÖK Ulusal Tez Merkezine

*Mehmet Ali KAÇMAZER*

T.C.  
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

AVRUPA BİRLİĞİ'NE ÜYELİK SÜRECİ KAPSAMINDA YENİ  
BİLGİSAYARLI TRANSİT SİSTEMİ (NCTS) UYGULAMASININ  
TRANSİT TİCARETE ETKİLERİ: İPSALA SINIR KAPISI ÖRNEĞİ

İŞLETME ANABİLİM DALI YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan  
Mehmet Ali KAÇMAZER

Tez Danışmanı  
Yrd.Doç.Dr. Ebru NERGİZ

İSTANBUL – 2015

## **BEYAN**

Bu tezin hazırlanmasında bilimsel ahlak kurallarına uyulduğu, başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğu, kullanılan verilerde herhangi tahrifat yapılmadığını, tezin herhangi bir kısmının bu üniversite veya başka bir üniversitedeki başka bir tez olarak sunulmadığını beyan ederim.

Mehmet Ali KAÇMAZER  
25/12/2015

## JÜRİ ÜYELERİNİN KABUL VE ONAY SAYFASI

Mehmet Ali KAÇMAZER'ın Avrupa Birliği'ne Üyelik Süreci Kapsamında Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS) Uygulamasının Transit Ticarete Etkileri: İpsala Sınır Kapısı Örneği adlı tez çalışması, jürimiz tarafından İşletme anabilim dalında YÜKSEK LİSANS tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan \_\_\_\_\_  
*Yrd.Doç.Dr. Sulhi ESKİ*

Üye \_\_\_\_\_  
*Yrd.Doç.Dr. Ebru NERGİZ*  
(Danışman)

Üye \_\_\_\_\_  
*Yrd.Doç.Dr. Korkmaz*  
*ULUÇAY*

ONAY

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

... / ... / .....

*Doç.Dr. Ragıp Kutay KARACA*  
Enstitü Müdürü

## ÖZET

Günümüzde dış ticaret işlemleri ülke ekonomileri açısından önemli bir yer tutmakta ve bu durum her geçen gün ülkemiz açısından da daha önemli bir hale gelmektedir. Türkiye, II. Dünya Savaşı sonrası başlayıp özellikle 1980 sonrası hızlanan küreselleşme sürecine kayıtsız kalmamış ve dışa açık bir ekonomi politikası izlemeye başlamıştır.

Türkiye küreselleşme yolunda Dünya Ticaret Örgütü ve Dünya Gümrük Örgütü gibi kuruluşlara üye olup önemli adımlar atarken bir yandan da Avrupa Birliği gibi bölgeselleşme hareketlerine katılmaya çalışarak dünya ekonomisindeki yerini yukarılara taşımayı hedeflemektedir.

Dünya ekonomisinde önemli yerlere gelmek dış ticarete rekabet edebilirlikle paralel ilerlemektedir. Bunu sağlayacak unsurlardan biri ise ticaretin kolaylaştırılmasıdır.

Bu çalışmanın amacı; Avrupa Birliği'ne üyelik süreci kapsamında Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS) uygulamasının transit ticarete etkilerini İpsala Sınır Kapısı Örneği kapsamında yarı biçimsel mülakat yöntemi yardımıyla incelemektir.

Çalışmada öncelikle transit rejiminin tanımı ve kapsamına yer verilmiş, ardından Türkiye'de uygulanmakta olan transit rejimi ayrıntılarıyla ortaya konmuştur. Çalışmanın ikinci bölümünde Gümrük Birliği ve dış ticaret konuları mevzuatları uyarınca ele alınmıştır. Üçüncü, Avrupa Birliği'nin (AB) ortak ulaştırma politikası, NCTS kapsamında değerlendirilmiştir. Çalışmanın son bölümünde ise NCTS uygulamaları hakkında mülakatlar gerçekleştirilmiştir.

## SUMMARY

Nowadays foreign trading operations are important part of the economy of countries and this case becomes more important for our country every day. Turkey, has not remained indifferent to the process of globalization which started after The World War II and especially increased after 1980. Turkey started to follow an outward economy policy.

In terms of globalization, Turkey has become a member of organizations such as World Trade Organization and World Customs Organization. Turkey is attempting to increase it's position in the world economy by joining European Union's regionalization movements.

Being competitive in international trade allows the country to become an important factor in world economy and facilitates the trade.

The purpose of this study, is to examine the effects and implementation of New Computerised Transit System (NCTS) at İpsala Border Gate in the European Union accession process with semi structured interview process.

In the study first the definition and scope of the transit regime have been explained, then the details of the transit regime that is being implemented in Turkey have been revealed. In the second part customs union and trade issues have been dealt with in accordance with the legislation. Thirdly, the European Union's (EU) common transport policy has been explained. In the last part of the study, interviews have been carried out on the implementation of the NCTS. As the final step in this study, a series of interviews have been conducted regarding the NCTS application.



## İÇİNDEKİLER

### SAYFA

ÖZET .....	I
SUMMARY .....	II
İÇİNDEKİLER.....	III
KISALTMALAR LİSTESİ .....	VI
ŞEKİLLER LİSTESİ .....	VII
EKLER LİSTESİ.....	VIII
ÖN SÖZ.....	IX
GİRİŞ.....	1
<b>BİRİNCİ BÖLÜM: TRANSİT TİCARET .....</b>	<b>3</b>
1.1. Transit Kavramı .....	3
1.2. Transit Tacir.....	3
1.3. Transit Ticaret.....	3
1.3.1 Rejim Olarak Transit Ticaret .....	5
1.3.2. Transit Taşımacılık Türleri .....	7
1.3.2.1. Reeksport.....	8
1.3.2.2. Switch.....	8
1.3.2.3. Sınır Ticareti .....	8
1.3.3. Mal Akışına Göre Transit Ticaret .....	9
1.3.4. Transit Bölge.....	10
1.3.5. TIR Rejimi .....	10
1.4. Türkiye’de Transit Rejimi .....	13
<b>İKİNCİ BÖLÜM: GÜMRÜK BİRLİĞİ VE DIŞ TİCARET .....</b>	<b>15</b>
2.1. Uluslararası Ticaret Anlaşmaları Çerçevesinde Gümrük Birliği ve Etkileri .....	15
2.2. Gümrük Rejimi Tanımı ve Bazı Özel Gümrük Rejimleri .....	16
2.2.1. Geçici İthalat (Dahilde İşleme).....	16
2.2.2. Geçici İhracat (Hariçte İşleme).....	16
2.2.3. Serbest Bölgeler .....	16
2.2.4. Antrepolar .....	17
2.2.5. Transit Rejimi.....	17
2.3. Dış Ticaret .....	17

2.3.1. Dış Ticarete Ödeme Şekilleri .....	18
2.3.1.1. Peşin Ödeme (Cash Payment/Advance Payment).....	18
2.3.1.2. Açık Hesap (Open Account).....	19
2.3.1.3. Vesaik Mukabili Ödeme (Cash Against Documents).....	20
2.3.1.4. Mahsuben Ödeme .....	20
2.3.1.5. Karşı Ticaret (Counter Trade) .....	21
2.3.1.6. Konsinye Satış (Shipment On Consignment) .....	22
2.3.1.7. Akreditifli Ödeme (Payment Under Letter Of Credit).....	23
2.3.2. Dış Ticarete Kullanılan Belgeler.....	24
2.3.2.1. Ticari Belgeler .....	25
2.3.2.1.1. Proforma Fatura (Proforma Invoice).....	25
2.3.2.1.2. Ticari Fatura (Commercial Invoice) .....	26
2.3.2.1.3. Navlun Faturası (Freight Invoice) .....	26
2.3.2.1.4. Tasdikli Fatura (Certified Invoice-Visaed Invoice) .....	26
2.3.2.1.5. Gemi Ölçü Raporu (Ullage Report) .....	26
2.3.2.1.6. Çeki Listesi (Packing List/ Weight List).....	26
2.3.2.1.7. Analiz Sertifikası (Manufacturer's Analysis Certificate) ...	27
2.3.2.1.8. Kontrol Belgesi (Certificate of Inspection) .....	27
2.3.2.2. Resmi Belgeler (Official Documents) .....	27
2.3.2.3. Taşıma Belgeleri (Transport Documents).....	27
2.3.2.4. Sigorta Belgeleri (Insurance Documents).....	27
<b>ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: AVRUPA BİRLİĞİ'NİN (AB) ORTAK ULAŞTIRMA</b>	
<b>POLİTİKASI VE YENİ BİLGİSAYARLI TRANSİT SİSTEMİ (NCTS).....</b>	<b>29</b>
3.1. Avrupa Birliği'nin (AB) Ortak Ulaştırma Politikası .....	29
3.2. NCTS'nin Kapsamı .....	31
3.3. NCTS ve Transit Reformu .....	32
3.3.1. NCTS'nin Gerekliliği .....	32
3.3.2. Standart Transit Usulü NCTS .....	33
3.3.2.1. Operatörlerin NCTS'e Erişimi .....	35
3.3.2.2. Sistemin İşleyişi ve İş Akışları .....	35
3.3.2.3. Normal Usul.....	36
3.3.2.4. NCTS'in Gerçekleştirilmesi Aşamasında Gümrük İdaresinin	
Yükümlülükleri .....	37
3.3.2.5. Hareket Gümrük İdaresince Gerçekleştirilen İşlemler .....	38
3.3.2.6. Varış Gümrük İdaresince Gerçekleştirilen İşlemler .....	39
3.3.2.7. Tahsilat İşlemleri .....	40
3.3.2.8. Süre Sınırının Aşılmasından Sonra Transit Eşyasının	
Sunulması .....	41
3.3.3. Basitleştirmeler .....	42
3.3.3.1. Kapsamı ve İzin Koşulları .....	42
3.3.3.2. NCTS'de İzinli Göndericinin Gerçekleştirdiği İşlemler .....	43
3.3.3.3. NCTS'de İzinli Alıcının Gerçekleştirdiği İşlemler .....	44
3.3.3.4. Tahsilât İşleminin Başlamasından Sonra Elde Edilen Yeni	
Kanıtlar .....	46
3.3.3.5. NCTS'in Ticaret Erbabına Sağladığı Yararlar .....	46
3.3.3.6. NCTS'in Gümrük İdarelerine Sağladığı Yararlar .....	47
3.4. NCTS ve Risk Yönetimi .....	47
3.4.1. Risk Yönetimi .....	47

3.4.2. Türk Gümrük İdaresinde Risk Yönetimi .....	48
3.4.2.1. Kullanılan Programlar .....	48
3.4.2.1.1. Bilgisayarlı Gümrük Etkinlikleri Programı (BİLGE) .....	48
3.4.2.1.2. Gümrük Veri Ambarı Sistemi (GÜVAS) .....	48
3.4.2.1.3. Vergi Sorgu Programı .....	48
3.5. NCTS ve Avrupa Birliği Risk Analizi .....	49
3.5.1. Türkiye’de Transit İşlemlerinde Uygulanmakta Olan Risk Analizi ve NCTS Kapsamında Değerlendirilmesi .....	53
3.5.2. NCTS Uygulamasında Yapılan Çalışmalar ve Denetim Sonucunda Karşılaşılan Sorunlar ile NCTS’de Risk Analizi Uygulamaları İçin Öneriler .....	57
<b>DÖRDÜNCÜ BÖLÜM: YENİ BİLGİSAYARLI TRANSİT SİSTEMİ (NCTS) UYGULAMASININ İPSALA SINIR KAPISI ÖRNEĞİ .....</b>	<b>65</b>
4.1. Amaç .....	65
4.2. Yöntem .....	65
4.3. Sınırlılık .....	66
4.4. İpsala Gümrük İdaresi Tescil (Onay) İşlemleri .....	66
4.5. İpsala Gümrük İdaresi Muayene (Kontrol) İşlemleri .....	68
4.6. İpsala Gümrük İdaresi Transit/NCTS Servis İşlemleri .....	70
4.6.1. Hareket Gümrük İdaresi İşlemleri .....	71
4.6.2. Varış Gümrük İdaresi İşlemleri .....	72
4.7. İpsala Gümrük İdaresi İşlemleri .....	72
<b>SONUÇ .....</b>	<b>74</b>
<b>KAYNAKÇA .....</b>	<b>78</b>
<b>EKLER .....</b>	<b>-</b>

## KISALTMALAR LİSTESİ

<b>AB</b>	:	AVRUPA BİRLİĞİ
<b>ABD</b>	:	AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ
<b>AT</b>	:	AVRUPA TOPLULUĞU
<b>CAS</b>	:	CHEMICAL ABSTRACTS SERVICE REGISTRY NUMBER
<b>GÜVAS</b>	:	GÜMRÜK VERİ AMBARI SİSTEMİ
<b>NCTS</b>	:	YENİ BİLGİSAYARLI TRANSİT SİSTEMİ
<b>SÖZLEŞME</b>	:	20 MAYIS 1987 TARİHLİ ORTAK TRANSİT SÖZLEŞMESİ
<b>TGK</b>	:	TOPLULUK GÜMRÜK KODU 19.10.1982 TARİHLİ VE OJL 302 SAYILI TOPLULUK RESMİ GAZETESİNDE YAYIMLANAN 12 EKİM 1992 TARİHLİ VE 2913/92 SAYILI TÜZÜK (DEĞİŞİKLİKLERİ İLE BİRLİKTE) İLE YAYIMLANAN GÜMRÜK KODU
<b>TGY</b>	:	TOPLULUK GÜMRÜK KODUNUN UYGULAMAYA İLİŞKİN HÜKÜMLERİ OJL 293 SAYILI VE 11.10.1993 TARİHLİ TOPLULUK RESMİ GAZETESİNDE YAYIMLANAN 2 TEMMUZ 1993 TARİHLİ VE 2454/93 SAYILI TÜZÜK (DEĞİŞİKLİKLERİ İLE BİRLİKTE) İLE YAYIMLANAN GÜMRÜK KODU
<b>TİB</b>	:	TEK İDARİ BELGE
<b>TRB</b>	:	TRANSİT REFAKAT BELGESİ

## ŞEKİLLER LİSTESİ

### SAYFA

<b>Şekil 1:</b> NCTS Programı Transit Rejimi Hareket Gümrük İdaresinde Gerçekleştirilen İşlemler Şeması.....	38
<b>Şekil 2:</b> İzinli Gönderici & İzinli Alıcı .....	43
<b>Şekil 3:</b> İzinli Gönderici Hareket Dairesi .....	44
<b>Şekil 4:</b> İzinli Gönderici Teminat Dairesi.....	45
<b>Şekil 5:</b> Serbest Bırakma-MRN .....	45

## EKLER LİSTESİ

**EK-A** MÜLAKAT SORULARI

## ÖN SÖZ

Bu araştırmayı yapmaya beni teşvik eden, bana yol gösteren, sabrını, bilgisini, hoşgörüsü esirgemeyen Saygıdeğer Danışman Hocam Yrd. Doç. Dr. Ebru NERGİZ'e ve yaşamım boyunca hep arkamda olduklarını hissettiğim aileme, teşekkürü bir borę bilirim.

## GİRİŞ

II. Dünya savaşı sonrası, batı ekonomilerinin ve dolayısıyla dünya ticaretinin hızla geliştiği bir dönem olmuştur. Ekonomik faaliyetler çeşitlenmeye başlamış ve uluslararası ticari işlemler ülke ekonomileri açısından önemini artırmıştır. Bu süreç içinde sürekli ve hızlı bir şekilde değişiklik gösteren ekonomik koşullar dünya talep yapısının farklılaşmasına neden olmuştur. Bu da yem pazarlar, pazarlama yöntemleri, yeni ürünler ve üretim teknolojisinin ortaya çıkmasını sağlamıştır. Ülkeler yoğun bir rekabet ortamında geçen uluslararası ticari faaliyetlerde, pazar payını artırmak amacıyla karşılaştıkları sorunlara alışılmışın dışında çözümler getirmeye çalışmışlardır.

Yoğun rekabetin söz konusu olduğu uluslararası ticarete, çabuk karar alma ve bunları aynı hızla uygulama gerekliliğine karşılık, mevzuat yetersizliği ve bürokrasinin ağır işlemesi, hükümetlerin yeni ticaret modelleri geliştirmesini zorunlu kılmış ve bu gelişmelerin bir sonucu olarak serbest bölge uygulaması önem kazanmıştır. Serbest bölgeler, dünyada özellikle ihracata dayalı kalkınma stratejisini tercih eden ülkeler tarafından ihracatı artırmanın en önemli araçlarından birisi olarak görülmüş ve kullanıla gelmiştir. Bu uygulama çok uluslu şirketlerin kârlarını artırmak amacıyla faaliyetlerini serbest bölgelere kaydırmasıyla da desteklenerek yaygınlaşmıştır.

Globalleşmenin ticaretteki hedefi, siyasal sınırların eşya ticareti açısından ortadan kalkması, buna bağlı olarak da eşya taşınmasının tüm dünyada sanki tek bir ülkenin siyasal hudutları içinde serbestçe hareket ediyormuş gibi rahat ve formalitelerden arındırılmış olarak gerçekleşmesidir. Bu ideale ulaşmanın yolu öncelikle, günümüzün iktisadi blokların içinde ve bu bloklar arasında ticaretin ve pek tabii ki bunun gereği olarak eşyanın taşınmasının öncelikle basitleştirilmesi şeklinde olmasından geçmektedir. Bu iktisadi bütünleşmeyi tamamlamak, başka bir deyişle öncelikle ekonomik amaçlı kurulmuş birliklerin içinde iktisadi bütünleşmeyi sağladıktan sonra bu oluşumlar arasında ekonomik ortaklık tesis edilebilecektir.

Ülkeler arasındaki hammadde kaynaklarında, iklim yapısında, toprak yapısında, nüfus artış hızında, teknolojiye, tüketici tercihlerinde ve bunun gibi birçok alanda mevcut farklılıklar dış ticaretin gerekliliğini ortaya koymuştur.



Zaman içerisinde hızla gelişen ticaret ilişkileri ülkeleri birbirlerine daha bağlı hale getirerek küreselleşme sürecini hızlandırmıştır. Küreselleşen dünyamızda ticaretin hızla gelişmesi uluslararası taşımacılığın da gelişimine neden olmuştur.

Çalışmanın birinci bölümünde; Eşyanın bir ülkeden diğer bir ülkeye taşınması sırasında geçmesi gereken ülke sınırlarındaki işlemlerin basitleştirilmesi sayesinde uluslararası ticaretin kolaylaştırılması esasına dayalı bir sistem olarak uygulanan Transit Rejiminin tanımı, kapsamı ve TIR Sözleşmesi ele alınmıştır.

İkinci bölümünde; Türkiye’de transit rejiminin nasıl uygulandığı, Gümrük Kanunu, Gümrük Rejimi ve Dış Ticaret konuları açıklanmıştır.

Üçüncü bölümünde; Avrupa Birliği’nin (AB) Ortak Ulaştırma Politikası ve NCTS ele alınmıştır. Bu bölümde, AB Ortak Ulaştırma Politikası, NCTS, NCTS ve Risk Yönetimi, NCTS ve Avrupa Birliği Risk Analizine yer verilmiştir.

Dördüncü bölümünde ise NCTS Uygulamasının İpsala Sınır Kapısı Örneği ele alınmıştır. Bu bölümde, İpsala Gümrük İdaresi Tescil (Onay) İşlemleri, Muayene (Kontrol) İşlemleri, Transit/NCTS Servis İşlemleri, Gümrük İdaresi İşlemleri İpsala Sınır Kapısı Gümrük İdaresi Yetkililerinin uygulama ve görüşlerinin çerçevesinde örneklerle açıklanmasına yer verilmiştir.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### TRANSİT TİCARET

#### 1.1. Transit Kavramı

Transit, bir eşyanın bir ülkeden diğer bir ülkeye her hangi bir vergi ve resim ödemededen geçirilmesi veya ülkelerin bir tarafından diğer bir tarafına nakledilmesi olarak tanımlanabilir. Diğer bir tanımla transit dışarıdan gelen malların bir ülkenin içinden geçirilerek herhangi bir ithalat resmi ödemeksizin başka bir ülkeye transferidir.<sup>1</sup>

#### 1.2. Transit Tacir

Transit ticaret etkinliği yapan, vergi numarasına sahip olan Türkiye’de yerleşik gerçek veya tüzel kişi tacirler, esnaf ve sanatkar odalarına kayıtlı olup üretim faaliyetiyle iştigal eden esnaf ve sanatkarlar ve ortak girişim ile işbirlikleridir.<sup>2</sup>

Transit tacirleri olan gerçek veya tüzel kişiler coğrafi sınırlara göre, alıcı-satıcı ülkelerin mevzuatına bağlı olarak değil, tamamen uluslararası ticaret kuralları ve mevzuatlarına bağlı olarak faaliyetlerini sürdürmektedirler. Her iki teslim şartta, alımı ve satımı yapan firma Transit tacir olarak anılacaktır

#### 1.3. Transit Ticaret

Transit sistemi; eşyanın ihracı yapılan ülkeye kadar geçtiği gümrük bölgelerinde herhangi bir vergi ve benzeri ek ödemeleri yapmadan herhangi bir ticaret politikası önlemine tabi tutulmadan geçişini sağlayan ve bu şekilde taşıma avantajı sağlayarak taşıma maliyetlerini düşüren bir sistemdir.<sup>3</sup> Diğer bir tanımıyla Reexport ticareti olarak da adlandırılır.

Transit ticaret; 3 ülke ya da 3 farklı alış ve satış düzeninde yönetilen bir dış ticaret işlemidir. Transit ticaret konusu eşya, Türkiye uğraklı sevk edileceği

<sup>1</sup> Engin Erdoğan ve Meliha Ener, *Küresel Pazarların Ekonomik Üsleri Serbest Bölgeler*, 1.Basım, Nobel Yayın Dağıtım, 2005, s.26.

<sup>2</sup> <http://www.gumrukleme.com.tr/gumrukleme-terimleri-sozluqu/transit-ticaret-nedir/>(Erişim Tarihi: 01.05.2015).

<sup>3</sup> Umut Şedele, “Türkiye’deki Transit Rejimi, Karşılaşılan Sorunların Analizi ve Çözüm Önerileri”, Gümrük Müsteşarlığı, Ankara, 2009, s.99, (*Uzmanlık Tezi*).

gibi, alım yapılan ülkeden direkt olarak satış yapılan ülkeye de teslim edilebilir. Transit ticaret konusu eşya Türkiye uğraklı teslim edilecek ise, Türkiye’de yerleşik firma tarafından transit rejimi kapsamında gümrük beyanları ve gümrük nezdinde her türlü yükleme, boşaltma işlemlerinin yapılması gerekmektedir.<sup>4</sup> Buna göre transit taşımacılık; yabancı bir ülkede başlayıp Türkiye Gümrük Bölgesinden geçerek yine yabancı bir ülkede sona eren uluslararası taşımacılık türüdür. Transit taşımacılıkta taşıma işleminin başlangıç ve bitiş noktalarının her ikisi de yabancı ülkeler olup, Türkiye bu noktalar arasında geçişe zemin oluşturmaktadır. Yani uluslararası taşımacılığın transit taşımacılığa isabet eden kısmı, Türkiye Gümrük Bölgesi içinde, giriş ve çıkış gümrük idareleri arasında gerçekleşen mesafedir.<sup>5</sup> Transit ticarete alış ve satış bedelleri arasında lehte fark olması esastır. Transit ticaret konusu mallarla ilgili olarak, ithalat ve ihracata ilişkin vergi, resim, harç ve fon tahsil edilmez. Gümrük idarelerince verilebilecek izne istinaden, malların gümrük sınırlarımız içine gelerek işçilik görmek üzere geçici depolama yeri veya antrepolara alınması ithalat olarak değer kazanmaz.<sup>6</sup> Bu tanım dışında kalan transit ticaret talepleri Dış Ticaret Müsteşarlığı’na sunulur ve onay alınırsa işleme tabii tutulur.

Transit ticaret, bir ticaret şekli olup, ihracat ve ithalat rejimlerine tabi değildir. Bu yüzden herhangi bir şekilde gümrük beyannamesi düzenlenmez. Bu ticaret şekli vergi resim harç istisnasına tabidir. İthalat ve ihracatta uygulanan tüm ödeme şekilleri, transit ticarete de uygulanabilir. Yani peşin ödeme, akreditif, LC ödeme, vesaik karşılığı gibi ödeme şekilleri kullanılabilir.

Transit ticaret yapabilecek kişiler; ticaret odasına kayıtlı gerçek ve tüzel kişi tacirler ve vergiye tabi çalışmalar transit ticaret yapabilmektedir. Alış bedeli, malı aldığı satıcıya yaptığı ödeme şeklidir. Satış bedeli ise alıcıdan tahsil ettiği bedeldir. Bu işlemleri transit tacir yapmaktadır. Bu bedellerde ihracat ve ithalattaki ödeme şekillerinden biri ile alış ve satış faturalarının ibrazı ve yazılı talimatla banka kanalıyla ödenmelidir. Uluslararası anlaşmalarla ticareti yasaklanmış mallar ile ithalat ve ihracatın yapılması yasak olan ülkelerle transit ticaret yapılamaz.<sup>7</sup> Transit ticarete, çeşitli ülkelere alınan mallar değiştirilmeksizin diğer ülkelere satılması

<sup>4</sup> Hakan Keskin, *Lojistik, Küresel Tedarik Zinciri Pratikleri*, Gazi Kitabevi, 2011, s.46.

<sup>5</sup> [utikad.org.tr/db/files/kdvuluslararasısimaclikistisnasi.pdf](http://utikad.org.tr/db/files/kdvuluslararasısimaclikistisnasi.pdf) (Erişim Tarihi: 01.05.2015).

<sup>6</sup> 06.06.2006 tarih ve 26190 sayılı 2006/6 nolu Dış Ticaret Müsteşarlığı tebliği,

<http://www.verginet.net/Sirkuler.aspx?ID=788>, (Erişim Tarihi: 01.05.2015).

<sup>7</sup> <http://www.tggumruk.com/tr/urun/825/transit-transit-ticaret> (Erişim Tarihi: 01.05.2015).

gerekmektedir. Satıcıdan alınan mal alıcıya ulaşana kadar gerçekleşmiş olan bu ticarete malın hangi yerden gönderildiğinin bir ehemmiyeti olmamaktadır. Yalnızca sevk evraklarının malın girdiği ve çıktığı ülkenin mevzuatlarına göre düzenlenmesi gereklidir.

Ülkemizde birçok gerçek ve tüzel kişi transit ticaret yolu ile ticaret yapmaktadır. Mevzuatları gereği ihracat ve ithalattan kolay olan bu sistem, yine de ülkemize döviz kazandırmaktadır. Kolay gibi gözükse de, aslında dikkat edilmesi gereken bir çalışmanın ürünüdür.<sup>8</sup>

Transit tasımacılık, ülke limanlarına ve kara terminallerine gümrüklü olarak gelen yüklerin yine gümrüklü olarak başka ülkelere taşınması olması durumuyla önemli bir hizmet kolu, gelir getirici bir iş alanıdır. Transit tasımacılık farklı türlerde yapılmaktadır.

### **1.3.1 Rejim Olarak Transit Ticaret**

Transit Rejimi, 4458 sayılı Gümrük Kanununun 84 üncü maddesinde; İthalat vergileri ve ticaret politikası önlemlerine tabi tutulmayan serbest dolaşıma girmemiş ve ihracatla ilgili gümrük işlemleri tamamlanmış eşyanın, gümrük gözetimi altında Türkiye Gümrük Bölgesi içindeki bir noktadan diğerine taşınmasına uygulanan bir gümrük rejimi olarak tanımlanmıştır. Bu açıklamanın sonucu olarak ithal eşyasının ve gümrük işlemlerinin tamamlanmış olan ihraç eşyası transit rejiminin konusunu teşkil etmektedir. Diğer taraftan transit rejimindeki ithal eşyası ticaret stratejisi tedbirlerine ve ithalat vergisine mevzu olmamaktadır.<sup>9</sup>

Rastgele bir eşyada uluslararası ticaret yapıldığında eşya diğer ülkenin gümrük idaresi yetki bölgesine girdiği zaman gümrük idaresi tarafından eşya ile alâkalı gümrük vergisi, öteki vergiler istek edilmektedir. Diğer taraftan, eşyayla alâkalı ticaret politikası olduğunda tedbirleri uygulama işlemine koyulmaktadır. Sözü edilen eşyanın ihracatı olan ülkeye katılmasında ilkin eşyanın çoğu ülke sınırını geçişi ve bundan dolayı çoğu gümrük idaresinde yetki bölgesine girdiği sebebiyle tüm gümrük idaresinde eşyaya farklı biçimde bir işlem uygulandığı bir rejimin ticareti ne şekilde zorlaştıracığı açıktır. Bu

<sup>8</sup> <http://www.tggumruk.com/tr/urun/825/transit-transit-ticaret> (Erişim Tarihi: 01.05.2015).

<sup>9</sup> <http://www.tggumruk.com/tr/urun/825/transit-transit-ticaret> (Erişim Tarihi: 01.05.2015).

sebepten geçmişten bugüne ticaretin pratikleştirilmesinin programda olması dünyanın bu problemin çözülmesi için transit sistemini modernleştirmesini gerekli kılmıştır.

Kısacası transit rejimi, herhangi bir gümrük bölgesinden diğer bir gümrük yerine taşınması şeklinde açıklayabiliriz. Eşyanın taşındığı yerden başlanıp eşyanın rastgele bir gümrük rejimine bağlı olana kadar geçen süre içinde, ihracat ve ithalatçının olduğu bölgelerde sonuçlanmasına fırsat veren yada ülke geçişinde gümrük uygulamalarını basitleştiren ve böylece uygulama ücretlerini azaltan bir gümrük rejimidir.

Ticaret politikası ve ithalat vergisi tedbirlerine bağlı tutulmayan serbest dolaşıma girmeyen eşya ile ihracat ile alakalı gümrük işlemi tamamlanan eşyanın, gümrük koruması altında Türkiye Gümrük Bölgesi içinde bir bölgeden diğer bölgeye taşınması transit rejimi hükümlerine tabidir.

Transit geçişi nedeniyle Transit olarak geçen taşıt ve serbest dolaşıma girmemiş eşya, gümrük vergisine bağımlı değildir. Ancak, transit rejimine tabi tutulan eşya ile ilgili yapılan hizmet ve denetimlerin gerektirdiği masraflarla, yükleme, boşaltma, mühürleme, antrepo veya depolarda muhafaza gibi hizmetler karşılığında ücrete bağımlı olmaktadır.

Gümrük rejiminde mallar ülke gümrük sınırından geçmesiyle birlikte gümrük mevzuatı çerçevesinde işlemlere tabii tutulmaktadır. Her ülkede giren ve çıkan mallara uygulanan belirli gümrük kuralları mevcuttur. Ülkelerin ekonomik politikaları gereği genelde çıkan mallar serbest olmasına rağmen giren mallar gümrük vergisine tabiidir. Ancak genel gümrük rejiminin dışında özel gümrük rejimleri de bulunmaktadır. Bu rejimlerde ülkeye mal giriş-çıkışlarında kurallar daha esnektir. Aşağıda farklı gümrük rejimleri ile özel gümrük rejimleri sıralanmıştır:<sup>10</sup>

- Sundurma rejimi (Gümrük Antrepo Rejimi)
- Giriş rejimi (Serbest Dolaşıma Giriş Rejimi)
- Çıkış rejimi (İhracat Rejimi)
- Posta rejimi (Hızlı Kargo ve Posta Rejimi)

---

<sup>10</sup> Keskin, a.g.e., s. 55.

- Sınır rejimi (Sınır Ticaret Rejimi)
- Denizden kurtarılan eşya rejimi (Serbest Dolaşıma Giriş Rejimi)
- Eşyanın satış ve tasfiyesi rejimi (Tasfiye Rejimi)
- Özel Gümrük Rejimleri
  - Transit rejimi
  - Aktarma rejimi (Transit Rejimi)
  - Antrepo rejimi (Gümrük Antrepo Rejimi)
  - Geçici kabul, geçici muaflik rejimi

Burada da görüleceği üzere transit rejimi gümrük rejiminin kapsamında yer alan özel bir gümrük rejimi türüdür.<sup>11</sup>

### 1.3.2. Transit Taşımacılık Türleri

Uluslararası transit taşımacılık; başlangıç noktası farklı bir ülke olan malların, gümrük kontrolü altında diğer bir ülkeden doğrudan geçerek, üçüncü bir ülkeye vardığı taşımacılık şeklidir. Burada söz konusu geçiş ülkesi, transit ülke özelliği taşımakta ve iki ülke arasındaki mal akışı bu üçüncü ülkenin devreye girmesi sonucu gerçekleştirilebilmektedir.<sup>12</sup>

Transit yükler, sadece bir taşıma şekliyle (karayolu veya demiryolu) taşınabildiği gibi, çok modlu taşımacılık da transit taşımacılık için oldukça uygun ve de tercih edilen bir yöntemdir.

Transit rejimine tabi tutulan esyanın<sup>13</sup> içinde taşınmasına Türk Gümrük İdareleri izin vermektedir.<sup>14</sup>

- Yabancı bir devletten yabancı bir devlete
- Yabancı bir devletten Türkiye'ye,

<sup>11</sup> Erdoğan ve Ener, a.g.e.,s.28.

<sup>12</sup> Çimen Karataş, “Uluslar Arası Ulaştırma Koridorları Kapsamında Türkiye'nin Taransit Denizyolu Taşımacılığında Konteynerize Yüklerin Projeksiyonu”, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2004, s.94 (*Yüksek Lisans Tezi*).

<sup>13</sup> Türkiye Gümrük Bölgesi Türkiye Gümrük Bölgesi, 4458 Sayılı Gümrük Kanunu'nunda “Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesi, Türkiye Cumhuriyeti Topraklarını Kapsar. Türkiye kara suları, iç suları ve hava sahası gümrük bölgesine dâhildir” şeklinde tanımlanmaktadır.

<sup>14</sup> Transit taşıma türleri; “4458 sayılı Gümrük Kanunu”, GMD Yayını, Mart 2006, md.84/2.

- Türkiye'den yabancı bir devlete
- Bir iç gümrükten diğer bir iç gümrüğe serbest dolaşıma girmemiş malların taşınması şeklindedir.

Transit ticareti genel olarak ele almamıza rağmen, literatür ve uygulamada farklı türleri vardır. Bunlar aşağıda sıralanmıştır:

#### **1.3.2.1. Reeksport**

"ithal edilmiş malın ihracı" işlemidir. Mal Türkiye'ye geldiğinde "millileşmiş" olması gerekmektedir. Reeksport çoğunlukla siyasal ve ekonomik ilişkilerinde kopma meydana gelmiş ülkeler arasındaki ticaretin, üçüncü bir ülke tarafından üstlenilmesi sayesinde gerçekleşmektedir. Reeksportta aracı ülke satıcı ülkenin malını ithal eder. Ambalajını, markasını değiştirir. Menşe şahadetnamesi düzenler ve alıcı ülkeye ihraç eder. Reeksportu gerçekleştiren ülkenin bu işleminden kazancı, bu ticaretten sağladığı belirli bir komisyon yüzdesi ile olmaktadır.

#### **1.3.2.2. Switch**

Buna "üç-yanlı ticaret" de denir. Takaslı ticaret durumunun doğurabileceği özel bir tür ticarettir. Switch' de mallar doğrudan satıcı ülkeden alıcı ülkeye gönderilmektedir. İşlemi gerçekleştiren aracı ülke sadece işlemleri gerçekleştirmektedir.

#### **1.3.2.3. Sınır Ticareti**

Dış ticaret rejiminden farklı kendine has gümrük rejimi ve vergi tarifeleri olan sınır ticareti, sınır illeri ile bu illere komşu ülke illerinin ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla, karşılıklı olarak yapılan dış ticaretin özel bir ticarettir.

Sınır ticareti ile hedeflenen amaçları maddeler halinde aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür.<sup>15</sup>

- Bölge halkının ihtiyaçlarının mahallinde sınır bölgelerinden kısa sürede temin ve tedarik edilmesi, bölge ekonomisine canlılık getirmesi,
- Bölge insanına daha ucuza mal sağlanması,

<sup>15</sup> Rıza Kökçe, "1994-2004 Yılları Arasında Güneydoğu Anadolu Bölgesi ile Suriye ve Irak Arasında Gerçekleşen Sınır Ticaretinin Bölge Ekonomisine Etkisi", Marmara Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2005, s.18-19.(Yayınlanmamış Master Tezi).

- Mal kaçakçılığının her türlüünün asgariye indirilmesi,
- Formel işlemleri basitleştirerek bürokratik işlemlerinin azaltılması yoluyla dış ticaret hacminin genişletilmesi,
- Bölge insanın refah düzeyini yükseltmek,
- İstihdamı artırmak,
- Sınır ticareti yoluyla dış ticaretle uğraşan müteşebbis ruhunun oluşumuna katkıda bulunmak,
- Dış ticarete formaliteleri azaltmak,
- Yerinden yönetim sisteminin geliştirilerek yerinden yönetim sisteminin demokratik hayatın gelişmesinde katkıda bulunmak,
- Bölgeler arası gelişmişlik farkının en aza indirilmesidir.

### **1.3.3. Mal Akışına Göre Transit Ticaret**

Mal akışına göre transit ticaretin gerçekleşmesi ikiye ayrılır. Bu ayrım transit ticarete konu olan eşya transit tacirinin ülkesinin coğrafi sınırlarına girip, girmediğine göre değişir.

Söz konusu eşya transit tacirin ülkesinin gümrük bölgesine değil de, ülkesinde bir serbest bölgeye veya antrepoya girmesi durumunda transit ticaret doğrudan gerçekleşmektedir. Eşya direkt olarak satıcının ülkesinden alıcının ülkesine gitmektedir.

Eğer eşya alıcının ülkesine giriş yapmadan önce satıcının ülkesinden transit tacirin ülkesine geliyorsa, transit ticaret dolaylı olarak gerçekleşmektedir. Eşya transit tacirin ülkesinin gümrük alanına giriş yapmadan ve herhangi bir fon, harç, vergi ödemediği sadece hizmet bedelleri ödeyerek bekleyebilmektedir. Zamanı geldiğinde transit tacir eşyayı bulunduğu yerden alıcının ülkesine rahatça göndermektedir.



#### 1.3.4. Transit Bölge

Denize kıyıları bulunan ülkeler, yeterince kıyısı olmayan veya denize yakın komşu ülkelerde dağıtma merkezleri ve depolama biçiminde çalışılması için ilk girişte kurulan limana transit bölge denilmektedir. Sonuç olarak bu işlemler sırasında transit şeklinde geçiş yapıldığında ithalat kontrolü, gümrük vergisi ve birçok yasaların gerektirdiği işlemler yapılmaz.

Bazen, “Antrepo”, “Serbest Bölge” ve “Serbest Ticaret Bölgesi” gibi kavramlar “Transit Bölge” yerine kullanılmaktadır. Genellikle transit bölgelerde imalat faaliyetine izin verilmez. Bir kısmı ise malların varacağı yere iyi bir şekilde ulaşabilmesi için gerekli olan depolama, tekrar ambalajlama ve diğer bazı işleri yapmaya yetkilidir. Bazı hallerde depolamanın süresi sınırlıdır.<sup>16</sup>

Yapılan tanımlamalardan da anlaşılacağı üzere serbest bölge türlerini kesin çizgilerle bir tasnife tabi tutmak mümkün olmamaktadır. Çünkü bir serbest bölgenin birden çok işlevi aynı anda yerine getirebildiği görülmektedir. Örneğin serbest ticaret bölgesi olarak kurulan bir alanda kıyı bankacılığı da geliştirilir, serbest üretim bölgesi hatta bir limanda kurulmuş ise serbest liman olarak da faaliyetini sürdürebilmektedir.

#### 1.3.5. TIR Rejimi

Bir Gümrük Transit Sistemi<sup>17</sup> olan TIR Transit Sisteminin temeli, 16 Haziran 1949 tarihinde yürürlüğe giren ancak, geçici nitelikte olan ve sadece az sayıda Avrupa ülkesini kapsayan,

- Ticari araçlara,
- Eşyanın karayoluyla ticaretine,

İlişkin olan iki adet Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Konseyi (BM AEK) Sözleşme taslağına dayanmaktadır.

Son olarak 1959'da BMAEK Dahili Taşımacılık Komitesi tarafından kabul edilerek 1960'da yürürlüğe girmiştir. Bu Sözleşme, değişen gümrük ve

<sup>16</sup> Recep Bıyık ve Aydın Kıratlı, **Vergi Tesvik ve Korumaları**, Maliye Hesap Uzmanları Derneği Yayını, İstanbul, 2001, s.173.

<sup>17</sup> Abdurrahman Aibek ve Eren Bingöl, **Karayolu Taşımacılığına İlişkin Uluslararası Sözleşmeler**, 1.Baskı, İstanbul, UND, 2004, s.24.

taşımacılık ihtiyaçlarına cevap vermek amacıyla, teknik ilerlemeleri uygulayarak ve sistemi uygularken oluşan deneyimlerden yola çıkarak 1975'te tekrar gözden geçirilmiştir. 1975'ten itibaren TIR Sözleşmesi yirmi yedi defa düzeltilmiştir. Yapılan değişiklikler TIR rejiminin uygulanmasına gerek ulusal gerekse uluslararası düzeyde hatırı sayılır ilerleme getirmiş, gümrük kontrol imkanlarını artırmış ve TIR Yönetim Kurulu'nun kurulmasıyla hükümetler arası işbirliği ve eşgüdümüne katkı sağlamıştır.

Buna göre, TIR taşımacılığını düzenleyen ve kısaca TIR Sözleşmesi olarak anılan 1975 tarihli TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi<sup>18</sup> hükümleri uyarınca;

- TIR işlemi, belli bir ülkenin hareket veya giriş gümrük idaresiyle, varış veya çıkış gümrük idaresi arasında gerçekleştirilen kısmı,
- TIR işleminin başlaması, bir karayolu taşıtının, taşıt dizisinin veya konteynerin yükü ve bu yüke ilişkin doldurulmuş olan TIR karnesinin kontrol amacıyla hareket veya giriş gümrük idaresine sunulması, gümrük idaresince TIR karnesinin kabul edilmesi,
- TIR işleminin sonlandırılması, yine bir karayolu taşıtının, taşıt dizisinin veya konteynerin yükü ve bu yüke ilişkin TIR karnesiyle birlikte kontrol amacıyla varış veya çıkış gümrük idaresine sunulması,
- TIR işleminin ibrası ise TIR işleminin bir akit tarafın varış noktası gümrük idaresinde eşyanın tam ve eksiksiz olarak teslim alınması ya da çıkış gümrüğünden çıkış yapmasını müteakip, TIR karne giriş çıkış yaprakları veya bilgilerinin karşılaştırılarak çakıştırılması suretiyle yerine getirilmesi,

TIR Transit Sistemi, devletlerarası ticaretin mal gönderiminde Gümrük mührüyle kolay olması için planlanan ve gerekli olan gümrük güvenliğinin sağlanıp transit olan ülkelere garantisini sağlamaktır. Bu sistemin ergonomik bir biçimde çalışması için yapılması gereken işlemlerin gümrük idarelerinde ağır işlememesi, taşımacılık operatörlerinin ve acentaların karışık bir şekilde

---

<sup>18</sup> [www.tobb.org.tr/.../TIRSOZLESMESIUYGULAMAESASLARI.doc](http://www.tobb.org.tr/.../TIRSOZLESMESIUYGULAMAESASLARI.doc) (Erişim Tarihi: 10.05.2015).

olmaması için gereklidir. Sonuç olarak taşıma operatörleri ve gümrük idarelerinin talepleri arasında bir köprü vazifesi görmelidir.<sup>19</sup>

TIR Transit Sistemi, malların uluslararası hareketi önündeki geleneksel engelleri azaltarak uluslararası ticaretin gelişimini desteklemektedir. Transit taşımalardaki gecikmeleri de en aza indirgeyerek taşıma maliyetlerinde önemli ölçüde ekonomi yapılmasını sağlamaktadır. Ayrıca, 1975 TIR Sözleşmesi'nin revize edilen hükümleri, sistemin sağladığı avantajların malların konteynerler içinde taşınmasında da geçerli olmasını sağlamaktadır.

Türkiye ile AB arasında GB 1 Ocak 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 27.10.1999 tarihinde yürürlüğe giren 4458 sayılı Gümrük Kanununun 2. ve bu kanuna bağlı yönetmeliğin 3. maddesine göre gümrük bölgesi; Türkiye Cumhuriyeti topraklarını, karasularını, iç sularını ve hava sahasını kapsayan Gümrük Bölgesini kapsamaktadır.<sup>20</sup>

Üretim ve iletişim teknolojilerinde hızlı gelişmelerin bir neticesi olarak mal ve hizmet ticaretindeki artış, haberleşme ve taşıma maliyetlerindeki düşüşler, devletlerarasındaki ticareti, mal ve hizmet hareketlerini artırmıştır. Kıtaların kesişim noktasındaki Türkiye'de, bu gelişmelerden yararlanmanın yanında, Avrupa ve Amerika'nın Doğu Asya ve Orta Doğu ile Türk Cumhuriyetleri pazarına giriş yolları üzerinde önemli bir konuma sahiptir. Günümüzde, doğu-batı ticaret rotası üzerinde yer almak, gümrük geçişlerinin kolaylaştırılması ile eşzamanlı olarak etkin ve caydırıcı gümrük kontrollerini yapılmasını gerektirmektedir. Bu bakımdan transit rejimi, Türkiye üzerinden transit geçişlerde önemli rol oynamaktadır.

Transit ticaret işlemleri, ülkenin ithalat vergileri ve ticari politikası önemlemlerine tabi olmayıp, vergi ve harçtan istisnadır.

---

<sup>19</sup> Aibek ve Bingöl, a.g.e., s.25.

<sup>20</sup> Bıyık ve Kıratlı a.g.e., s.190.

#### 1.4. Türkiye’de Transit Rejimi

Daha önce de belirtildiği gibi ithalat vergileri ve ticaret politikası önlemlerine tabi tutulmayan serbest dolaşıma girmemiş eşya ile ihracatla ilgili gümrük işlemleri tamamlanmış eşyanın, gümrük gözetimi altında Türkiye Gümrük Bölgesi içinde bir noktadan diğerine taşınması transit rejimi hükümlerine tabidir.

Transit olarak geçen taşıt ve serbest dolaşıma girmemiş eşya, transit geçişi nedeniyle bir gümrük vergisine tabi değildir. Fakat transit rejimine tabi tutulan eşya ile ilgili yapılan hizmet ve denetimlerin gerektirdiği masraflarla, yükleme, boşaltma, mühürleme, antrepo veya depolarda muhafaza gibi hizmetler karşılığında ücrete tabi tutulmaktadır.

Transit Rejiminin Türkiye’de uygulanması Gümrük Kanunu ve Gümrük Yönetmeliği dışında da birçok mevzuata tabidir. Transit Rejimini düzenleyen mevzuatlardan bir kısmı aşağıdaki şekilde sıralanabilir.<sup>21</sup>

- Gümrük Kanunu ( Madde 84 ila 92),
- Gümrük Yönetmeliği ( Madde 212 ila 307),
- Genelgeler,
- Bakanlar Kurulu’nun 16.01.1985 tarihli ve 85/8993 sayılı Kararı ile 12 Mayıs 1985 tarihinden geçerli olmak üzere onaylanan 1975 tarihli “TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi” (TIR Sözleşmesi),
- Bakanlar Kurulunca 05.03.1993 tarihinde yürürlüğe konulması kararlaştırılan ve 16.04.1993 tarihli ve 21554 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan “Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıyan Araçların Seyir, Konaklama, Denetleme, Güvenlik ve Gümrük işlemlerine Ait Yönetmelik”
- 23.01.2002 tarihli ve 24649 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren TIR Uygulama Tebliği,

---

<sup>21</sup> Keskin, a.g.e., s. 94.

- Gümrük Müsteşarlığı ile Uluslararası Nakliyeciler Derneği arasında 12.04.1993 tarihinde imzalanan ve 10.03.1995 tarihinde yenileneen "Global Teminat Sistemi Kapsamında Karayolu ile Yapılacak Taımalara İlişkin Protokol" de kayıtlı hususların değişen ve gelişen Şartlar ile 4458 sayılı Gümrük Kanunu'na uyumlaştırılması ve aksaklıkların giderilmesi amacıyla yeniden düzenlenmesine ilişkin 23.11.2000 tarihinde Ankara'da imzalanan Protokol,
- 29 Haziran 2000 tarihli ve 24093 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan, 23.06.2000 tarihinde kabul edilen 4586 sayılı "Petrolün Boru Hatları ile Transit Geçiine Dair Kanun"
- 27.07.2009 tarihli ve 27301 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Gümrük Genel Tebliği (Transit Rejimi) (Seri No:1) 2

## İKİNCİ BÖLÜM

### GÜMRÜK BİRLİĞİ VE DIŞ TİCARET

#### 2.1. Uluslararası Ticaret Anlaşmaları Çerçevesinde Gümrük Birliği ve Etkileri

Uluslararası anlaşmalar çerçevesinde önemli olan anlaşmaların başında GATT gelmektedir. GATT (General Agreement on Tariffs and Trade), 1947'de yirmi üç ülke tarafından imzalanarak kurulan ve 1948'de yürürlüğe giren bir anlaşmadır. GATT'ın amacı genel olarak uluslararası ticaretin önündeki engelleri kaldırmak ve ticarete gerçekleşen ayrımcı uygulamalara son vermektir.

1990'lı yıllara gelindiğinde GATT, yerini WTO (World Trade Organisation)'ya bırakmıştır. Bununla beraber, WTO'nun ilgili olduğu kapsama alanı GATT'den biraz daha geniş bir yelpazeye yayılmıştır. Örneğin GATT, sadece mal ticaretiyle ilgili düzenlemelerde etkili iken, WTO sadece mal ticareti ile değil, fikri ticaret ile de etkili olmuştur.

Bu organizasyonların dışında bir de gümrük faaliyetleri ile ilgilenen bir örgüt bulunmaktadır. Bu örgüt WCO (World Customs Organisation) olarak bilinmekte ve ülkeler arasındaki gümrük prosedürlerinin oluşumunda etkili tek organdır.<sup>22</sup>

Tüm bunların yanı sıra, Türkiye ile AB arasında 1 Ocak 1996 yılında imzalanan Gümrük Birliği Anlaşması ile Türkiye'nin dış ticaretinde önemli bir süreç başlamıştır. Gümrük Birliği'nin kurulması ile Türkiye'nin sanayi malları ithalatında AB ülkelerine ve EFTA (Avrupa Serbest Ticaret Bölgesi) üyesi ülkelere karşı uygulamış olduğu gümrük tarifeleri sıfırlanmıştır. Diğer ülkelere karşı ise bazı ürünler dışında AB ile ortak gümrük tarifesi uygulanmaya başlanmıştır. GATT üyesi ülkelere ise düşük oranlı tarifeler uygulanmaya başlanmıştır.

Gümrük Birliği Anlaşması ile AB üyesi ülkelerin önceki yıllardan süre gelen Türkiye'ye karşı tekstil kotası uygulamaları, ne yazık ki büyük ölçüde

<sup>22</sup> Mehmet Tanyaş ve Çağatay İris, *Lojistik Sektör Raporu 2010*, MÜSİAD Sektör Raporları, İstanbul, 2010, s.123-126.

Türkiye'nin beklediği şekilde gerçekleşmemiş, kotalar kaldırılmamıştır. Diğer yandan, bu anlaşmadan sonra ortaya çıkan diğer bir olumsuz gelişme ise otomobil gibi tüketim mallarında AB'den yapılan ithalatta önemli ölçüde artışın gerçekleşmesidir.<sup>23</sup>

## **2.2. Gümrük Rejimi Tanımı ve Bazı Özel Gümrük Rejimleri**

Başka ülke veya ülkelerden gelip, diğer bir ülkenin sınırları içerisine giren malların tabi tutulduğu vergi oranı bedelinin içinde bulunduğu sistem gümrük rejimi olarak adlandırılabilir. Bunların dışında, bazı dış ticaret işlemleri ülkelerin normal gümrük rejimlerine tabi olmadan da gerçekleşebilmektedir. Bunlara özel gümrük rejimleri adı verilmektedir. Bazı özel gümrük rejimleri şunlardır:

### **2.2.1. Geçici İthalat (Dahilde İşleme)**

Malların ülke sınırları içerisinde değerlendirici bir işleme maruz kaldıktan sonra, ihraç edilen mallar bünyesinde kullanılmak, Türkiye gümrük bölgesinde tüketilse dahi ihracat eşyasının üretimini kolaylaştırıcı eşyaların Gümrük vergi ve resimlerinin teminata bağlanmak suretiyle ithalat vergilerinin ertelendiği ve dış ticaret rejimleri hükümlerinin uygulanmadığı ithalata denir. Bu rejime tabi mallar için gümrük vergisi alınmaz.

### **2.2.2. Geçici İhracat (Hariçte İşleme)**

Ülke dışındaki ucuz işgücü veya hammaddeden yararlanmak amacıyla, ülke dışına malzeme gönderilerek yapılan ihracattır. Bu kapsamda gerçekleşen ihracat mallarından gümrük vergisi alınmaz.

### **2.2.3. Serbest Bölgeler**

Serbest bölgeler, ülke toprakları içinde bulunan ama hem fiziki, hem de hukuki olarak bulunduğu ülke toprağı sayılmayan bölgelerdir. Örnek vermek gerekirse, serbest bölgeler ile Türkiye arası yapılan ticaret, Dış Ticaret Rejimi hükümlerine tabidir. Serbest bölgelerin kuruluş amaçları;<sup>24</sup>

<sup>23</sup> Halil Seyidoğlu, *Uluslararası İktisat*, 17. Baskı, Güzem Can Yayınları No:24, İstanbul, 2009, s.180.

<sup>24</sup> Seyidoglu a.g.e., s.181.

- Sağlanan teşvik ve avantajlarla düşük maliyetli üretim yapmak ve ihracatı arttırmak,
- Yabancı sermaye ve teknoloji girişlerine uygun ortam oluşturmak,
- Döviz girdilerini arttırmak,
- Dış finansman olanaklarından daha fazla yararlanılmasına aracılık etmek,
- Yeni istihdam yaratmak,
- Sanayicinin istediği hammadde ve ara mallarına kolayca zaman kaybı olmadan ulaşmasını sağlamak

#### **2.2.4. Antrepolar**

Gümrük makamlarının denetimi altında olan ve serbest dolaşımda olmayan dış ticaret rejimi hükümleri ile gümrük vergi ve resimleri yönüyle yükümlülüğün bulunmadığı ve eşyaların uzun süre saklanmasını sağlayan kapalı veya yarı açık alanlardır. Antrepolar, “genel antrepo” (A, B, F Tipi Antrepolar) ve “özel antrepo” (C, D, E Tipi Antrepolar) olarak ikiye ayrılmaktadır.

#### **2.2.5. Transit Rejimi**

Bir ülkeden üçüncü bir ülkeye giden veya bir sınır gümrük idaresinden bir rejim beyanında bulunmak üzere bir iç gümrüğe gümrük vergi ve resimleri karşılığı teminat altında sevkini sağlayan rejim türüdür.

### **2.3. Dış Ticaret**

Dünyanın her tarafında dış ticaret işlemleri önemli bir yer tutmaktadır ve her geçen gün artış göstermektedir. Uluslararası ticaret veya daha çok kullanılan yerleşmiş deyimini ile dış ticaret kavramı, esas olarak bu niteliğini ekonomik olmayan siyasi bir kavramdan almaktadır. Dış ticaret teriminin



meydana çıkış nedeni, birbirinden bağımsız ve eşit haklara dayanan iki siyasi varlığın yani devletin mevcudiyetinde olmaktadır.<sup>25</sup>

İhracat, transit ticaret ve ithalat işlemlerinden oluşan dış ticaret, ülkelerin dünyada söz sahibi olma, zenginleşme, kalkınma ve ekonomik birimlerinin yararlarının maksimize edilmesi açısından önem taşır. Diğer bir ifadeyle, ülkeler dünyada hem iktisadi hem de siyasi açıdan söz sahibi olmak amacıyla dünya dış ticaret hacminden daha fazla pay alıp iktisadi menfaatlerini gerçekleştirmek için büyük bir rekabet ortamı oluştururlar.

### 2.3.1. Dış Ticarete Ödeme Şekilleri

#### 2.3.1.1. Peşin Ödeme (Cash Payment/Advance Payment)

İhracat bedellerinin malın fiili ihracından önce ödenmesi anlamını taşımaktadır. Alıcının, sipariş edilen malların sevkiyatından önce satıcıya ödeme yapmasıdır. İthalatçı tarafından malın teslim alınmasından önce, gerek bankalar yolu ile ve gerekse alıcının kendisi veya vekili ya da onun adına hareket eden üçüncü bir kişi tarafından satıcıya peşin olarak ödenmesidir.<sup>26</sup>

Bu tür ödeme şekli uygulamada çok az rastlanılan bir ödeme biçimidir. Peşin ödemede dış ticarete doğan bütün riskler ithalatçının üzerindedir. İhracatçı malları göndermeden, ithalatçıdan parasını alır. Doğal olarak da, ihracatçılar için en çok tercih edilen bir ödeme türü olarak karşımıza çıkar. Aslında peşin ödeme şeklinde ithalatçı ihracatçıya bir anlamda kredi açmaktadır. İthalatçının sipariş ettiği malları almama, düşük kalitede ya da sipariş ettiği ürünler dışında farklı malları alma riski her zaman vardır. O halde ithalatçının peşin ödeme yöntemini tercih etmesindeki en önemli sebepler şunlardır:<sup>27</sup>

- Dış ticarete konu olan malda şiddetli derecede kıtlık olması,
- İthalatçının malı her türlü koşul altında alma zorunluluğu,
- İthalatçı ile ihracatçı arasında güven tesisinin tam olarak kurulmuş olması,

<sup>25</sup> Ümit Ataman, Haluk Sümer, *Dış Ticaret İşlemleri ve Muhasebesi*, Türkmen Yayınevi, İstanbul, 2000, s.1.

<sup>26</sup> Arif Şahin, *İhracatta Ödeme Şekilleri*, igeme, 2004, s.6.

<sup>27</sup> Ataman ve Sümer, a.g.e., s.24.

- İthalatçının çok yüksek ekonomik güce sahip olması.

Uluslararası piyasada çoğunlukta satıcının elinde olan malların ve kimi zaman da alıcı için peşin ödenen iskontoların maliyetli olmasından dolayı bu cinsten ödeme cazip olmaktadır. Pratikte çok daha mal değerlerine alakalı avans şeklinde kullanılabilir. Bedellerin peşin olması, üçüncü şahıslara devri olası olmamaktadır.

Bankacılık rejiminde peşin ödeme uygulamasının kademeleri:

- 1. Aşama: İthal edilen malın değeri, alıcının kendi ülkesindeki bankaya yatırılmaktadır.
- 2. Aşama: İthalat yapan kişinin bankası ihracat yapan kişinin ülkesindeki muhabirine emir verip mal bedeli miktarının ihracatçı olan kişiye ödeme yapılmasını talep eder.
- 3. Aşama: Muhabir bankaya yapılan ödeme talimatının sonucunda mal bedeli olan bu miktarı satıcı tarafa ödemektedir.
- 4. Aşama: satıcıya mal bedeli peşin şekilde ödeme yapılmıştır. Bunun sonucunda satıcı malları sipariş edilen kurallara uygun biçimde vesaiki alıcıya göndermektedir.

### **2.3.1.2. Açık Hesap (Open Account)**

Dış ticarete açık hesapla çalışma şekli, aslında mal mukabili ödeme şekline son derece benzer. Peşin ödemede olduğu gibi, uluslararası ticarete açık hesapla çalışma şekli eşine çok az rastlanan bir ödeme biçimidir. Peşin ödemenin tersine açık hesapta tüm riskler ihracatçıya aittir. Açık hesapla ödeme şeklinde; ihracatçı alıcı ile yaptığı anlaşma çerçevesinde önce malı gönderir ve bedelini de tarafların anlaştıkları bir tarihte almayı kabul eder. Bu tür bir ödeme şeklinde her zaman için ithalatçının malı almasına rağmen, bedelini ihracatçıya göndermeme riski vardır. Açık hesap işlemlerinde aslında ihracatçı firma ithalatçı firmaya bir anlamda kredi açmaktadır. Zaten "açık hesap" teriminden de, kredi anlaşılabilir. Bu noktada sözü edilen kredi sayesinde; ithalatçı ihracatçının gönderdiği malları hiçbir ödeme yapmadan gümrükten rahatlıkla çekip, ithalata konu mallar üzerinde dilediği gibi tasarruf

edebilmektedir. Bunun için sadece konşimentonun veya konşimento fonksiyonu gören evrakın ithalatçı adına düzenlenmesi yeterlidir. Bu durumda ithalatçı diğer ilgili belgelerle birlikte malı çeker ve bedelini daha sonra öder.<sup>28</sup>

### **2.3.1.3. Vesaik Mukabili Ödeme (Cash Against Documents)**

Vesaik mukabili ödeme kavramı, emtiayı temsil eden belgeler karşılığında, ödemenin yapılması esasına dayanır. Vesaik mukabili ödeme, emtiayı temsil eden ve devrini sağlayan belgeler karşılığında, emtia bedelinin tahsilinin sağlanmasıdır.<sup>29</sup>

Uluslararası ticari hayatta kullanılmakta olan temel ödeme yöntemlerinden biri olan, “Vesaik Mukabili Ödeme” yöntemi ihracat veya ithalat konusu emtiayı temsil eden belgelerin (vesaik) teslim alınması esasına dayalı bir ödeme ya da diğer bir deyişle tahsil işlemidir. Bu ödeme yöntemi yaygın olarak da kullanılmaktadır.

### **2.3.1.4. Mahsuben Ödeme**

İthalat bedellerinin kısmen veya tamamen mal ve/veya hizmet ihracı bedeli dövizlerle mahsuben ödenebilmesidir. İhracat bedellerinin tamamen veya kısmen mal ve/veya hizmet ithali suretiyle mahsuben ödenmesi ve aralarındaki artı ya da eksi farkın nakit olarak kapatılması şeklinde yapılan bir ödeme şeklidir.<sup>30</sup>

Mahsuben ödemenin özellikleri: İhracat bedelleri fiili ihraç tarihinden itibaren 180 gün içerisinde muhabir banka hesaplarına alacak olarak kaydedilmesi ve mahsup talebi de bu süre içerisinde yapılması gerekmektedir. Hizmet ihracı bedellerinin tahsili zorunlu olmadığından bu bedeller için mahsup talebinde süre sınırlaması yoktur. Mal ve hizmet ihracı bedellerinin mahsuben ödemede kullanılacak kısmının alışının yapılmamış yani TL'ye çevrilmemiş olması gerekmektedir. Mahsuben ödemede kullanılabilecek azami döviz tutarı varsa T.C. Merkez Bankası'na yapılacak zorunlu döviz devri tutarından sonra kalan tutardır. Ancak, zorunlu döviz devrinin mükellefi

<sup>28</sup> Muzaffer Demirci, *İhracatta Finansman Teknikleri*, Bilgehan Basımevi, İzmir, 1988, s.24.

<sup>29</sup> İGEME, *100 Soruda Dış Ticaret*, 2006, s.135.

<sup>30</sup> Şahin, a.g.e., s.40.

bankalar olduğundan süresi içinde bu mükellefiyetin bankalarca kendi pozisyonlarından karşılanmak suretiyle yerine getirilmesi halinde, ihraç bedeli dövizlerin tamamının mahsuben ödemede kullanılabilir.

İhracat bedeli dövizlerin fiili ihraç tarihinden itibaren 180 gün içinde tahsil edilerek Döviz Tevdiat Hesabına alınması halinde, bu dövizler 180 inci günün sonuna kadar mahsuben ödemede kullanılabilir. Aracı ihracatçı vasıtasıyla yapılan ihracatta, ihracatçının onayı ve imalatçı firma ünvanının GB’de kayıtlı olması şartıyla ihracat bedelleri, imalatçının yukarıda sayılan bütün döviz giderlerinin mahsuben ödenmesinde kullanılabilir. Bu durumda Döviz Alım Belgesi ihracatçı, Döviz Satım Belgesi de imalatçı firma adına düzenlenmektedir.

İhracat bedelinin mahsuben ödemede kullanılabilecek tutarının ithalat bedelini karşılamaması durumunda bakiye ithalat bedeli genel esaslar dahilinde ödenmesi gerekmektedir. Mahsup işleminde aynı kur üzerinden olması durumunda Döviz Alım Belgesi ve Döviz Satım Belgesi veya Türk Parası Transfer Belgesi düzenlenmektedir.

Mahsuben ödemede kullanılacak (alış yapılacak) dövizle mahsuben ödenecek giderlerle ilgili döviz cinsinin farklı olması halinde mahsuben ödenecek azami tutar T.C. Merkez Bankası çapraz kuru esas alınmak suretiyle tespit edilmektedir.<sup>31</sup>

### **2.3.1.5. Karşı Ticaret (Counter Trade)**

Karşı ticaretin anlamının kesin olarak ne olduğu ve ne tip alışverişleri kapsadığı konusunda dünya ticaret çevrelerinde tam bir belirsizlik söz konusu olup, ülkeden ülkeye, kişiden kişiye tanımlar ve kavramlar değişebilmektedir. Çok değişik form ve şekildeki ticari ilişkileri karşılıklı ticaret başlığı altında toplamak mümkündür. Uluslararası terminolojide karşılıklı ticaret, “firmalar veya hükümetler arasında, satıcının sattığı mal veya hizmetler karşılığında alıcıdan belirtilmiş miktarda mal ve hizmet alacağını taahhüt ettiği anlaşmaları kapsayan bir ticaret şeklidir” diye tanımlanmaktadır.<sup>32</sup>

---

<sup>31</sup> Şahin, a.g.e., s.40.

<sup>32</sup> Onursal, a.g.e., s.509.

Karşı ticaret klasik takas ticaretinin modern versiyonu olarak tanımlanır. Genellikle takas gibi görünmekte, karşı ticaret işlemlerinin çoğu nakdi ödemeleri içermekte ve her biçimi ihracatlar ve ithalatlar arasında şarta bağlılığı gerektirmektedir. Son yirmi yıl süresince gelişmekte olan ülkeler ve Doğu Avrupa Ülkeleri temel kalkınma projelerinin gerçekleşmesi, doğal kaynakların gelişimi ve altyapının oluşturulması için sadece ihtiyaç duydukları yardım malzemeleri ve gelişmiş araçlar satın almak için değil, hem de teknoloji ve yönetsel becerilerin satın alınması için artan bir şekilde farklı Karşı ticaret mekanizmalarını kullanmaktadırlar.

Ticaretin gerçekleştirilen bu biçimi için GATT ve IMF gibi uluslararası kuruluşların karşı koyması yüzünden, hükümetler ya da firmalar ne zaman karşı ticaret ile ilgilenseler, çoğu kez bilgileri saklamaya çalışırlar. Sonuç olarak, veri ve elde mevcut bilgi eksikliği karşı ticarete tam değer biçilmesi için ana sınırlamalardır. Burada karşı ticaret uygulamalarının gelişmekte olan ve gelişmiş ülkeler arasındaki etkin ticari akışa tekrar yönelim için; geleneksel ticari ve politik araçlardan daha uygun bir araç olduğu sonucu tecrübeler ile ortaya çıkmaktadır. Sonuç olarak, karşı ticaret işlemleri geleneksel ve uluslararası serbest ticaretin yerine geçmekten ziyade mevcut ticari uygulamaları tamamlamak için ek dış ticaret düzenlemeleri olarak görülebilirler.<sup>33</sup>

#### **2.3.1.6. Konsinye Satış (Shipment On Consignment)**

İhracatçı malın mülkiyetinin kendi üzerinde kalması koşuluyla, mal alıcının ülkesinde satılincaya kadar tahsilat yapmamayı kontrol eder. Bu yoldan yapılan satışın finansmanı da tümüyle ihracatçıya ait olmaktadır. Bu tür ödeme şeklinde mal ithalatçının ülkesine önceden gelmekte, ithalatçı da malın satışını yaptıkça satış bedelinden kendi komisyonunu düşmekte ve kalan miktarı ihracatçıya göndermektedir. Büyük ölçüde güvene dayanan ve konsinye satış diye de adlandırılan bu ödeme şeklinde de bankalardan yararlanılması gerekli görülmektedir. Malların mülkiyeti satışına kadar ihracatçıya aittir. Konsinye ihracat, ihracat rejimine göre özelliği olan ihracat sayılmaktadır ve gerçekleştirilmesi izne tabidir.

---

<sup>33</sup> Erkut Onursal, *Ulusal ve Ticari Kurallar ve Uygulama*, Okur Ofset, 1. Baskı, İstanbul, 2000, s.510.

Konsinye satış, normal yollarla satışı zor olan ve alıcının görüp beğenmesini gerektiren mallar için söz konusudur. Daha çok yaş meyve ve sebze gibi bozulabilir ve fiyatı günlük mal arzına göre değişebilen mallarda konsinye ihracat yapılmaktadır<sup>34</sup>

### 2.3.1.7. Akreditifli Ödeme (Payment Under Letter Of Credit)

Dış ticaret işlemlerinde taraflar farklı risklerle karşı karşıya kalmaktadırlar. İşlemlerin başarılı bir şekilde sonuçlanması açısından tarafların risklerini minimize edecekleri ödeme şeklini tercih etmesi önemli bir konu olmaktadır. Karşılaşılan tüm riskler beraberinde bir ödeme sorununu getireceğinden dış ticaret işlemlerinde ödeme riski en önemli konu haline gelmektedir. Dış ticarete kullanılan ödeme şekillerine bakıldığında tarafların risklerini azaltmada her iki tarafı da koruyacak ödeme şekli olarak akreditif karşımıza çıkmaktadır.

Akreditif, uluslararası ticarete taraflar arasında hakem görevi gören bir bankanın araya girmesiyle malların anlaşılacak şartlarda teslimi karşılığında ödeme güvencesi veren ve tarafların riskini adil şekilde minimize ederek bir çeşit teminat görevi gören bir sözleşme şekli olmaktadır.

Belgeli akreditif kural olarak alıcı, satıcı ve akreditif bankası olmak üzere üç köşeli hukuki ilişkiden oluşmaktadır. Akreditif üç köşeli hukuki ilişki olarak kabul edilmekle birlikte bankaların kendi lehlerine akreditif açmalarında olduğu gibi iki taraflı bir hukuki ilişki şeklinde de ortaya çıkabilmektedir.<sup>35</sup> Bazen de akreditif bankasının yanında bir kısım bankaların da ilişkiye dahil oldukları görülmektedir.

Akreditifin açılması satış sözleşmesi ile kararlaştırılır. Bu satış sözleşmesinin hükümlerini yerine getirmek üzere ithalatçı kendi bankasıyla bir akreditif sözleşmesi yapar. Bu suretle üçüncü kişiler de işleme katılırlar (Akreditifi açan banka, akreditifi ihracatçıya ihbar veya teyit eden banka ve ödemeyi yapan banka gibi). Satış sözleşmesiyle ilgili bulunmayan bu üçüncü

<sup>34</sup> Ümit Ataman ve Haluk Sumer, *Dış Ticaret İşlemleri ve Muhasebesi*, Türkmen Kitabevi, İstanbul, 2000, s.31.

<sup>35</sup> Vahit Doğan. *Uluslararası Ticarete Ödeme Aracı Olarak Akreditif*, Ankara, Yetkin Yayınları, 2003, s.35.

kişilerin ticari gelenek ve göreneklerle ve mahkeme kararlarıyla oldukça belirlenmiş bulunan hakları ve yükümlülükleri vardır.

Akreditif özel bir borç ilişkisi olmasına rağmen yasal bir düzenlemesi yoktur. Diğer sözleşme tiplerinden farklı olarak, ne Borçlar Kanunu'nda "özel borç ilişkileri" bölümünde, ne de diğer bir özel yasa düzenlenmemiştir. Yabancı hukuk sistemlerinde de Amerika Birleşik Devletleri dışında akreditifi teferruatlı olarak düzenleyen hükümler bulunmamaktadır. Akreditifler hakkında milletlerarası anlaşmalarda yapılmamıştır. Milletlerarası ticarete tüm dünyada uygulanan kurallar Milletlerarası Ticaret Odasının Akreditifle İlgili Yeknesak Kurallarıdır (UCP 600). ABD'de diğer ülkelerle yaptığı akreditif anlaşmalarında kendi iç kurallarını değil, 600 sayılı kuralları uygulamaktadır<sup>36</sup>

Firmalar için ödeme her zaman önemli bir konu olduğundan dış ticarete taraf olan firmalar açısından da ödeme en önemli sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu nedenle de dış ticarete var olan risklerden ödeme riski özellikle üzerinde durulması gereken bir konu olmaktadır. Dış ticaret işlemlerinde taraflar ödeme riskini yönetmede akreditifli ödemededen yararlanmaktadır. İhracatçılar için ödeme riski peşin ödeme ve akreditifli ödeme ile aşılabilmektedir. Ancak peşin ödeme şekli sadece ihracatçı tarafının riskini yönettiğinden ithalatçı, bu ödeme şeklinde riskleri üstlenen taraf olacağından bu ödeme şeklini tercih etmemektedir. Bu nedenle ihracatçı, ödeme riskini yönetmede akreditifli ödemededen yararlanmaktadır.

### **2.3.2. Dış Ticarete Kullanılan Belgeler**

Dış Ticarete kullanılan belgeler 5 grupta incelenebilir:<sup>37</sup>

- Ticari Belgeler
- Sevk Belgeleri
- Sigorta Belgeleri
- Finansman Belgeleri
- Diğer Belgeler

<sup>36</sup> Seza Reisoğlu, "Hukuki Açidan Akreditif ve Uygulama Sorunları", *Bankacılar Dergisi*, sayı 52, 2005, s.40.

<sup>37</sup> Onursal, a.g.e., s.521.

Dış ticarete en çok karşılaşılan bazı resmi ve ticari belgelerin tanımları kısaca şu şekildedir.

### 2.3.2.1. Ticari Belgeler

İthalat ve ihracat işlemlerinde taraflar önce sözleşme yaparlar. Sözleşmelerde yer alan şartların her aşamasında çeşitli belgeler düzenlenir. Bu belgeler içinde yer alan ticari belgelerin ithalatın veya ihracatın dosyasında bulunması gerekir. Ticari Belgeler dış ticaretin özelliklerine ve muhasebe uygulamalarındaki önemine göre aşağıda açıklanacaktır.<sup>38</sup>

Uluslararası ticarete kullanılan ticari belgeler; faturalar, çeki listesi, koli ve ambalaj listesi, spesifikasyon belgesi, imalatçının analiz belgesi, üçüncü tarafın düzenlediği kontrol belgesi, gemi ölçü raporu ve ekspertiz raporu olmak üzere ayrılmıştır.<sup>39</sup>

#### 2.3.2.1.1. Proforma Fatura (Proforma Invoice)

Proforma faturalar sözleşmeyi teyit eden bir belge olarak görülür. Doktrinde özellikle proforma fatura ile ilgili olarak ihracatta kullanılan ve mal teslim edilmeden akreditif açılması için gerekli olan belgelerin temini için faydalandığı hallerde bu belgenin akdi teyit edici olduğu ileri sürülmektedir. Akreditif işleminde alıcının satıcı ile yapmış olduğu satış sözleşmesinin ifası maksadıyla, satıcıya bazı şartlar altında muayyen bir bedelin verilmesi hususunda alıcının bir bankayı yetkilendirmesi söz konusudur.

Bu işlemde alıcı kendi iş yerinin bulunduğu ülkedeki bir bankanın veya onun yurt dışındaki bir temsilcisinin bedeli ödeme veya poliçe kabulü taahhüdünü içeren soyut bir borç yazısının satıcıya gönderilmesini sağlamaktadır. Bu yazıda gösterilen süre içerisinde satıcı malı yükler ve malı temsil eden belgeleri hazırlayarak bankaya sunar. İnceleme sonucunda belgelerin yerinde olduğunu gören banka, taahhüdü uyarınca nakden ödeme veya poliçeyi kabul işlemini yapar ve böylece satıcı malı yüklediği anda bedeli alır, alıcı da malın mülkiyetini belgelere dayanarak banka aracılığı ile kazanır.<sup>40</sup>

<sup>38</sup> Seha Selek, *Dış Ticaret İşlemleri ve Tekdüzen Muhasebe Sistemine Uygun Olarak Muhasebeleştirilmeleri*, İzmir, 1997, s.18.

<sup>39</sup> Emine Koban, *Dış Ticaret Eğitimi*, Alfa Basım Yayım Dağıtım, İstanbul, 2002, s.20.

<sup>40</sup> Nuray Ekşi; Cemal Şanlı, *Uluslararası Ticaret Hukuku*, Arıkan Yay., 4. Baskı, İstanbul 2005, s.35.



#### **2.3.2.1.2. Ticari Fatura (Commercial Invoice)**

İhraç malları hazırlandıktan ve sevkiyat yapılmadan önce düzenlenecek ilk belge ticari faturadır. Asıl fatura niteliği taşır, proforma üzerindeki şartlar ithalatçı tarafından kabul edilmişse, ticari fatura oluşturulacaktır

#### **2.3.2.1.3. Navlun Faturası (Freight Invoice)**

Navlun satıcı tarafından ödendiğinde düzenlenen taşıma ücretini de gösterir faturadır. Navlun tutarı mal bedeline dahil veya ayrı olarak gösterilebilir. Uluslararası ticarete belirlenmiş olan incoterms şartına bağlı olarak satıcı tarafından sağlanmıyorsa, freight forwarder'ın anlaşılan taşıma ücretine esas faturaladığı bedeldir.

#### **2.3.2.1.4. Tasdikli Fatura (Certified Invoice-Visaed Invoice)**

Bu fatura ihracatçının kendi orijinal faturasını düzenleyerek, ihraç edeceği ülke konsolosluğuna tasdik ettirdikten sonra ithalatçıya gönderdiği faturadır. Burada, ihracatçı önce kendi orijinal faturasını düzenler, sonra bağlı bulunduğu meslek odasına (ticaret odasına ve/veya sanayi odasına) giderek hazırladığı Menşe Şahadetnamesini onaylatır. Daha sonra ithalatçı ülkenin konsolosluğuna orijinal faturası ile menşe şahadetnamesini ibraz eder ve faturasını bu konsolosluğa onaylatır. Özellikle İsrail ve Orta Doğu ülkeleri bu faturayı talep eder.

#### **2.3.2.1.5. Gemi Ölçü Raporu (Ullage Report)**

Bu belge, ihracatçı veya ithalatçının isteği üzerine deniz yolu taşıma şirketleri veya uluslararası gözetim şirketlerince düzenlenir. Sıvı olarak gemiye yüklenen akaryakıtın veya kimyevi maddenin gemi tankına ne miktarda yüklendiğini, yükleme sırasında ne miktarda fire olduğunu gösteren ve boşaltma limanında ne miktarda fire verebileceğinin saptandığını gösterir bir vesaihtir.

#### **2.3.2.1.6. Çeki Listesi (Packing List/ Weight List)**

Dökme olmayan ve koliler ile sevk edilen malların her koli içindeki miktar ve ölçüler ile koli sayısını ambalajlar açılmadan gösteren belgedir. Gümrük işlemleri sırasında gümrük idaresine ve taşımacı firmaya sayım, yükleme ve taşıma açısından kolaylık sağlar. Listeler paket, kutu, sandık ve

balyalar içindeki malların hangi cinsten, hangi ölçü ve renkte olduğunu, net/brüt ağırlık bilgileri ile gösterdiği için ithalatçı kolileri açmadan dağıtımını yapma olanağını bulur.

#### **2.3.2.1.7. Analiz Sertifikası (Manufacturer's Analysis Certificate)**

Boya, çimento, asit vb. kimyasal maddeler gibi analiz gerektiren malların nem oranı, erime derecesi ve bu malların formüllerini oluşturan element ya da bileşiklerin ad ve oranlarını gösteren belgedir.

#### **2.3.2.1.8. Kontrol Belgesi (Certificate of Inspection)**

Dış ticarete, fiili ihracatı başlatılacak malın kalitesinin, alım satım sözleşmesinde ismi yazılı olan malın kalitesiyle aynı olup olmadığının tespit edilmesi önem arz eder. Bunu gösteren belgedir.

#### **2.3.2.2. Resmi Belgeler (Official Documents)**

Resmi Belgeler; dolaşım belgeleri, menşe şahadetnamesi, kontrol belgeleri, konsolosluk faturası, uygunluk belgesi, sağlık sertifikası, veteriner sertifikası, helal belgesi, koşer belgesi, radyasyon belgesi, boykot/kara liste sertifikası, ATA karneleridir.

#### **2.3.2.3. Taşıma Belgeleri (Transport Documents)**

Deniz konşimentosu, özellikli konşimentolar ve diğer konşimentolardır. Dış ticaretin icrası aşamasında gerek duyulan önemli vesaik taşıma belgeleri, bazen malın mülkiyetini de içerisinde barındırır. Satıcı-nakliyecisi-alıcı arasında teslim şart ve koşullarını içermektedir. Taşıma belgeleri; malların taşınmak üzere teslim alındığını gösteren bir makbuz, yükleten ile taşıyıcı arasında yapılan bir sözleşme, malı temsil eden ve mallar üzerinde tasarruf hakkı veren kıymetli evrak, hükmünde düzenlenebilir belgelerdir.

#### **2.3.2.4. Sigorta Belgeleri (Insurance Documents)**

İthalatçı ile ihracatçı arasında anlaşmaya varıldıktan sonra taraflar teslim şekillerine göre malların taşınması sırasında hasar olma ihtimaline karşı maddi bir kayba uğramayacaklarından emin olmak istemektedirler ve bu nedenle mallarını sigorta ettirirler. Sigorta ettiren taraf, sigorta şirketine malın bedeli üzerinden listelerle belirlenmiş olan "Sigorta Primini" ödeyecektir. Bir zarar durum olduğunda da sigorta şirketinin sigorta ettirene ödediği bedel yani "tazminat" söz konusu olacaktır. İhraç malların ithalatçıya sevkiyatı gerçekleştirilirken taşıma sırasında karşılaşılabilecek risklere karşı

sigortalanması gerekir. Dış ticarete konu malların sigortalanmamış olması halinde bunun ihracatçıdan ithalatçıya taşınması mümkün olmayacağı gibi, banka ve gümrük işlemlerinin de gerçekleştirilmesi söz konusu olmayacaktır. Eşyanın alım satım sözleşmesinde belirlenen teslim şekline istinaden ihracatçı, ithalatçı ya da her ikisi birden sigorta bedelini üstlenecektir. Sigorta belgeleri, sigortayı yapan sigorta şirketi veya sigorta komisyoncusu tarafından düzenlenip sigortayı yaptıran kişiye (ihracatçıya veya ithalatçıya) verilen belgelerdir.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### AVRUPA BİRLİĞİ'NİN (AB) ORTAK ULAŞTIRMA POLİTİKASI VE YENİ BİLGİSAYARLI TRANSİT SİSTEMİ (NCTS)

#### 3.1. Avrupa Birliği'nin (AB) Ortak Ulaştırma Politikası

Avrupa Birliği (AB) taşımacılık faaliyetlerinde; üye ülkelerin ulusal mevzuatlarının üzerinde ortak politikalar oluşturulmakta ve AB düzeyinde düzenlemeler yapılmaktadır. Kaliteli bir taşımacılık hizmetinin; yaşam kalitesi, ekonomik büyüme ve küresel rekabet üzerinde çok önemli etkileri vardır. Genişleyen bir Avrupa'da artan ticaret, mal, hizmet ve insan hareketleri "ulaştırma" konusunu öne çıkarmıştır. Avrupa'da sınırların kalkması, taşımacılık hizmetlerinin gelişmesi ve ucuzlaması, Avrupalılara daha öncelerinde eşi benzeri görülmemiş seviyelerde kişisel hareketlilik sağlamıştır. Küreselleşme ve AB tek pazarı sonucunda Avrupa içindeki yük taşımacılığı piyasası genişlemiştir. Mallar hızlı ve etkin bir şekilde fabrikalardan farklı ülkelerdeki alıcılarına taşınabilmekte, Avrupa Birliği üyesi ülkelerin ulusal pazarları rekabete açılmakta ve fiziksel ve teknik engeller kaldırılarak serbest dolaşıma katkıda bulunmaktadır. Artan rekabet, üretim birimlerinin belli yerlerde toplanmasına ve dağıtım ağlarının önem kazanmasına yol açmıştır. Malların, insanların, sermayenin ve hizmetlerin serbest dolaşımı ilkelerinin hayata geçirilebilmesinin önündeki engellerin kaldırılması ancak iyi bir ulaşım altyapısıyla hız kazanabilir. Mallar ve insanlar ancak entegre ve hızlı bir taşımacılık sistemi üzerinde hareketliliğini artırabilirler. Bu şekilde topluluk içinde ekonomik ve sosyal uyum da sağlanmış olur.<sup>41</sup>

Birlik ülkeleri arasındaki trafikte son 20 yılda ortalama olarak, mallar için yılda %2,3 yolcular için ise yıllık %3,1 düzeyinde bir talep artışı meydana gelmiştir. Tek pazarın tamamlanması, özellikle sınırların kaldırılması ve deniz taşımacılığının serbestleşmesi gibi topluluk ekonomisinin liberalleşmesi yönünde atılan önemli adımlar ortak bir ulaştırma politikası oluşturma ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Bu adımlar hedeflenen büyümenin devamı açısından ayrıca, tıkanıklık ve iç pazarın doyması gibi problemlerin çözümlenmesi

<sup>41</sup> Mehmet Ali Emekli, "Avrupa Birliği (AB) Ulaştırma Politikasındaki Güncel Eğilimler Bağlamında Türkiye Konteyner Taşımacılığı", Murat Erdal (Ed.), *Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği içinde*, (451-468), Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, 2008, s.454.

bakımından da önem teşkil eder. Ortak ulaştırma politikasının temel kuralı hizmeti yapan işletme, kullanılan araç ya da taşınan yüke, ait olduğu ülke dolayısıyla farklı işlem yapılmasını önlemek ve üye devletlerde taşımacılık ile ilgili geçerli kuralları topluluk seviyesinde ortak ilkelere bağlamaktır. Bu politikalarla birliğin tamamında malların ve kişilerin serbest bir biçimde hareketliliğinin sağlanması, ulaşım türleri arasındaki dengenin değiştirilmesi, üye ülkelerin yasalarındaki tıkanıklıkların giderilmesi, kullanıcıların ulaşım politikasının merkezine yerleştirilmesi ve yolcu güvenliği, çevrenin korunması, enerji tasarrufu, çalışma normlarına saygı ve ulaşımın giderek küresel nitelik kazanması hedeflenmektedir. Ulaştırma politikasının önemli amaçlarından bir diğeri de; ulaşımı sürdürülebilir kalkınmanın içine entegre edebilmektir.<sup>42</sup>

İnsanları ve malları hızlıca etkin bir şekilde ve ucuzca hareket ettirme kabiliyeti AB'nin dinamik ve güçlü bir ekonomi amacı için çok önemli bir ilkedir. Ulaştırma sektörü yıllık olarak yaklaşık bir trilyon Euro'ya eşit gayrisafi milli hasıla olarak ölçülen AB zenginliğinin %10'unu üretmektedir. On milyondan fazla kişiye iş olanağı sağlamaktadır<sup>43</sup>.

AB dış ticaretinin %90'ından fazlası ve iç ticaretinin %43'ü deniz yoluyla gerçekleşmektedir. Yılda ortalama bir milyar tondan fazla yük AB limanlarından yüklenmekte ve boşaltılmaktadır. AB üyelerine ait denizcilik firmaları dünya filosunun yarıya yakınına kontrol etmektedir. Deniz ulaşımı sektöründe gemi inşaat, limanlar, balıkçılık ve diğer hizmetler de dahil olmak üzere yaklaşık 2,5 milyon kişi istihdam edilmektedir. Dahili su yolları ve kısa mesafe deniz taşımacılığı, demiryolları gibi karayolu taşımacılığına karşı çevre dostu, güvenli ve ekonomik bir alternatif sunmaktadır. AB'nin kuzeybatı bölgelerinde nehir sistemlerini birbirini bağlamış, altı üye devlet bulunmasına rağmen iç su yolları son yıllarda gelişme göstermiştir. 1970'den günümüze iç su yolları ile yük taşımacılığında %16 artış kaydedilmiştir. Kısa mesafe deniz taşımacılığı ise payını etkili bir şekilde arttırmakta ve son dönemlerdeki büyüme hızı ile karayolu yük taşımacılığına yaklaşmaktadır. Kısa mesafe deniz taşımacılığının yük taşımacılığındaki payı %40'lar civarında olup, tahminlere göre de önümüzdeki on yılda değişmeyecektir. Kısa mesafe deniz

<sup>42</sup> Uğur Özgöker, **AB Ortak Ulaştırma Politikası**, <http://www.yenigirisimciler.com/index.php?bolum=haber&sayfa=kosedetay&mid=12&yaziid=34> Erişim Tarihi: 15.05.2015).

<sup>43</sup> Mehmet Ali Emekli, "Avrupa Birliği (AB) Ulaştırma Politikasındaki Güncel Eğilimler Bağlamında Türkiye Konteyner Taşımacılığı", Murat Erdal (Ed.), **Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği** içinde, (451-468), İstanbul: Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., 2008, s.451-454.

taşımacılığı bu sayede karayolu taşımacılığına gerçek bir rekabetçi alternatif oluşturmaktadır.<sup>44</sup>

### 3.2. NCTS'nin Kapsamı

NCTS, TİB kullanılarak gerçekleştirilen topluluk iç ve dış transiti ile ortak transit rejimi için kullanılmaktadır. İlk başta demir, hava, deniz yolu veya boru hattı ile eşyanın taşındığı ve esasında taşımacının kendi belgesini kullandığı basitleştirilmiş rejimi kapsamaktadır.

Topluluk transiti topluluk gümrük kodu ve topluluk gümrük kurallarına dayanmaktadır.

Topluluk dış transiti ithalat gümrük vergisi ve diğer yüklerin risk altında bulunduğu Topluluk dışı eşyanın hareketidir. Topluluk dış transiti için kullanılan belge T1'dir. Ancak, Topluluk eşyasının ortak transit rejimine tabi tutulması ve ihracatla bağlantılı özel Topluluk önlemlerine tabi olması halinde, bunlara da Topluluk "dış rejimi T1" uygulanmaktadır. (Tarım politikası kapsamında verginin geri ödenmesinde, kaldırılmasında, iade edilmesinde)

Topluluk iç transiti: AB'de hareket ve varış noktası arasında üçüncü bir ülkenin bölgesi üzerinden geçmek zorunda olan Topluluk eşyasının hareketi. Eşyanın Topluluk iç transitine tabi tutulması ile Topluluk statüsü belirtilir. Böylelikle eşya tekrar Topluluğa girdiğinde gümrük ve diğer yükler istenmez. Topluluk iç transiti için kullanılan belge T2'dir.

Topluluk iç transiti aynı zamanda Topluluk eşyasının vergi uyumlaştırılması dışında kalan AT gümrük bölgesi parçalarına (Kanal ve Kanarya Adaları gibi) veya bu parçalardan hareketine de uygulanır. Bunun için T2F belgesi kullanılır.

Proje AB ve EFTA ülkelerini kapsamaktadır. Gelecekte 3000 Avrupa gümrük idaresinin sisteme dahil olması beklenmektedir. Hem kağıt esaslı hem NCTS'nin kullanılacağı bir geçiş dönemi olacaktır. NCTS'nin başlatıldığı

---

<sup>44</sup> Uğur Özgöker, **AB Ortak Ulaştırma Politikası**, <http://www.yenigirisimciler.com/index.php?bolum=haber&sayfa=kosedetay&mid=12&yaziid=34> (Erişim Tarihi: 15.05.2015).

lkeler; Almanya, Hollanda, İtalya, İspanya, ek Cumhuriyeti, Norveç ve İsviçre'dir.<sup>45</sup>

### 3.3. NCTS ve Transit Reformu

#### 3.3.1. NCTS'nin Gerekliliği

- Hızlı
- Rahat
- Güvenli
- Ekonomik

Hedefleri: transit rejimlerinin etkinliğini artırmak, kaçakçılığın hem önlenmesini hem de ortaya çıkartılmasını geliştirmek, transit rejimi kapsamında gerçekleştirilen işlemlerin sayısını ve güvenirliğini artırmak olan NCTS, transit reformunun temelidir.<sup>46</sup>

NCTS'yi gerekli kılan neden 1960'ların sonlarından itibaren kullanılmakta olan Topluluk ve ortak transit sistemleri 1990'ların başından itibaren aksaklıklar göstermeye başlamasıdır.<sup>47</sup>

Bu aksaklıklar;

- Kâğıt esaslı sistemin kaçakçılığı kanıtlamakta yetersiz kalması, rejimlerde açıklığın ve iki sistem arasındaki uygunluğun kaybolması, riskin daha fazla arttığı ve güvenliğin azaldığı özel durumlarla ilgilenmekte sistemin yetersiz kalması,
- İdari iletişim ve işbirliğindeki eksiklik nedeniyle idarecilerin yürürlükteki tüzüklere uymakta yetersiz kalmaları şeklinde başlıklar altında gruplandırılabilir. Bu aksaklıkların üzerinde duran;

---

<sup>45</sup> zgker, a.g.e. s.59.

<sup>46</sup> Avrupa için yeni gümrük transit sistemi, s.12.

<http://www.gumrukleme.com.tr/gumrukleme-terimleri-sozluğu/transit-ticaret-nedir/> (Erişim Tarihi: 01.05.2015).

<sup>47</sup> Avrupa için yeni gümrük transit sistemi, s.10.

<http://www.gumrukleme.com.tr/gumrukleme-terimleri-sozluğu/transit-ticaret-nedir/> (Erişim Tarihi: 01.05.2015).

- 1994 tarihli AB Sayıştay raporu,
- 1995 ve 1996 tarihli Avrupa Parlamentosunun Konseye ve Komisyona bildirimleri

Avrupa Parlamentosu Geçici Soruşturma Komitesi Raporu (bilgisayarlaşmaya geçilmesi)<sup>48</sup> NCTS'nin gerekliliğini doğrulamıştır.

TIR sistemi de benzer zorluklar yaşıyordu. 1990'ların başında yüksek oranlı gümrük vergisine tabi tütün ve alkol ile ilgili kaçakçılık önemli boyutlara ulaşmıştı. 50.000 \$ olan teminat miktarı bu eşyalar için 01.01.1994'ten itibaren 200.000 ABD Doları'na yükseltildi. Bu yükseltmenin bir sonucu olarak 30.11.1994'ten itibaren sigortacılar merkez havuzu tütün ve alkol için teminatlarını iptale zorlandı. Bu TIR kapsamında tütün ve alkol taşınmasının olanaksız hale gelmesi demektir. Ayrıca, 1.4.1996'dan itibaren Topluluk üye devletlerinin ulusal kuruluşları, sığır eti, süt, krema, tereyağı, peynir ve hububat gibi Topluluk transitinde kapsamlı teminat kullanılması yasak olan hassas eşyalar için TIR teminatını iptal ettiler ki sonuç Topluluğa veya Topluluk dışına söz konusu eşyaların TIR kapsamında taşınması mümkün olmamasıdır.<sup>49</sup>

### 3.3.2. Standart Transit Usulü NCTS

NCTS elektronik mesajların değişimine dayanan bir bilgisayarlı transit sistemidir. Eski Transit Sistemi'nde kağıt ve belgeler üzerinden yapılan işlemlerin yerini elektronik ortamda mesajların değişimini sağlayan bu yeni sistem almıştır. Verilerin paylaşılmasını sağlayan elektronik mesaj değişimi iki şekilde gerçekleşir.<sup>50</sup>

**Dış alan:** Ekonomik operatörler ve gümrük idareleri arasında gerçekleştirilen mesaj değişimi,

<sup>48</sup> Avrupa için yeni gümrük transit sistemi, s.12.  
<http://www.gumrukleme.com.tr/gumrukleme-terimleri-sozluqu/transit-ticaret-nedir/> (Erişim Tarihi: 01.05.2015).

<sup>49</sup> Avrupa için yeni gümrük transit sistemi, s.12.  
<http://www.gumrukleme.com.tr/gumrukleme-terimleri-sozluqu/transit-ticaret-nedir/> (Erişim Tarihi: 01.05.2015).

<sup>50</sup> Avrupa için yeni gümrük transit sistemi, s.12.  
<http://www.gumrukleme.com.tr/gumrukleme-terimleri-sozluqu/transit-ticaret-nedir/> (Erişim Tarihi: 01.05.2015).



**Ulusal alan:** Gümrük idareleri arasında gerçekleştirilen mesaj değişimi,

**Ortak alan:** Ulusal gümrük idareleri arasında ve Komisyonla gerçekleştirilen mesaj değişimi.

Bir NCTS İşlemindeki temel unsurlar ve mesajlar aşağıdaki şekilde sıralanabilir:<sup>51</sup>

- IE015 mesajı: Transit beyanı elektronik ortamda sunulur. (Ancak kabul edildiğinde kağıt olarak da sunulabilir.)
- Hareket Referans Numarası (MRN): Transit İşlemini belirlemek için sistem tarafından beyana verilen tescil sayısıdır. Bu numara Transit Refakat Belgesi ve kalem listesine basılır.
- Transit Refakat Belgesi (TRB): Hareketten varışa kadar eşyaya eşlik eden belgedir. Bu belgenin çıktısı, transit beyanı serbest bırakıldığında hareket gümrük idaresinde veya ticaret erbabının tesislerinde alınır.
- 'Beklenen Varış Kaydı' (AAR)-IE001 mesajı: Hareket idaresinden beyan edilen varış idaresine gönderilen mesajdır.
- 'Beklenen Transit Kaydı' (ATR)-IE050 mesajı: Eşyanın beklenen sınır geçişinin bildirilmesi için hareket idaresinden beyan edilen transit idaresi/idarelerine gönderilen mesajdır.
- 'Sınır Geçiş Bildirimi' (NCF)-IE118 mesajı: Eşyanın geçişinde kullanılan ve fiili transit idaresinden hareket idaresine gönderilen mesajdır.
- Varış Bilgisi-IE006 mesajı: Eşya varış idaresine ulaştığında fiili varış idaresinden hareket idaresine gönderilir.
- Varış Kontrol Sonuçları-IE018 mesajı: Gerektiğinde eşya kontrol edildikten sonra fiili varış idaresinden hareket idaresine gönderilen mesajdır.

---

<sup>51</sup> Avrupa için yeni gümrük transit sistemi, s.12.  
<http://www.gumrukleme.com.tr/gumrukleme-terimleri-sozluгу/transit-ticaret-nedir/> (Erişim Tarihi: 01.05.2015).

- NCTS sisteminin temelini oluşturan bu mesajlar dışında bilgi değişimi için yapılandırılmış mesajlar bulunmaktadır.

#### **3.3.2.1. Operatörlerin NCTS'e Erişimi**

Ekonomik operatörlerin NCTS'e erişimi için gümrük makamlarıyla bağlantı kurulması gerekmektedir. Operatörlerin NCTS'e erişimi aşağıdaki yollar ile sağlanmaktadır:

- Doğrudan Veri Girişi (Gümrük internet sitesi üzerinden giriş dahil)
- Elektronik Veri Değişimi (EDI)
- Gümrük idaresinde veri girişi

#### **3.3.2.2. Sistemin İşleyişi ve İş Akışları**

NCTS, ortak transit işlemlerinin bir iletişim aracı olarak hizmet vermektedir. NCTS' in en temel amaçları transit işlemlerinin etkinliğini ve verimliliğini arttırmak, yolsuzluğu önlemek, transit işlemlerinin hızlandırılmasını ve transit işlemlerinin güvenliğini sağlamak olarak sayılabilir.

NCTS sistemi tüm ülkelerde aynı anda uygulamaya girmemiştir. Ara dönemler öngörülerek hem kâğıt bazlı hem de elektronik sistem kullanılmıştır. Sistem 1999 yılında yedi pilot ülkede başlatılmış olup 2003 ün ortalarında o dönem Ortak Transit Sözleşmesine taraf olan tüm gümrük idarelerinde yaygınlaştırılmıştır.

NCTS uygulamasının temeli elektronik mesajların değişimine dayanmaktadır. Mesajların yapısı "IE" formatında belirlenmiştir. Elektronik mesaj alışverişi üç temel aktör arasında gerçekleşmektedir.

- Ticaret erbabı ile gümrük idaresi arasında
- Ülke içindeki farklı gümrük idareleri arasında
- Ortak transit sözleşmesine taraf ülke gümrük idareleri arasında

NCTS 'in merkezi domaini Brüksel'de bulunmakta olup her kullanıcı ülke bu domain aracılığı ile sisteme bağlanıp diğer kullanıcılar ile iletişim

kurmaktadır. NCTS uygulamasına erişim ülkeden ülkeye farklılık gösterebilmekte iken birçok ülkenin sistemi web tabanlı olarak internet üzerinden hizmet vermektedir. Kullanıcılar kullanıcı adı ve şifre yolu ile sisteme erişmektedir. Beyanname doldurulmasında ya bir ara yüz üzerinde yer alan bilgilerin doldurulması ya da XML formatında mesajlar hazırlanması teknik olarak mümkündür.

Beyannamenin işlemleri hem yükümlüler hem de gümrük idareleri tarafından önceden belirlenmiş statüler ile takip edilmekte ve mesajlar yükümlü, transit ve varış gümrük idarelerine aynı anda iletilmektedir.

### **3.3.2.3. Normal Usul**

Sisteme giren kullanıcı beyannamede genel bilgileri ve kalem bazında belirlenen zorunlu alanları doldurarak geçici bir tescil numarası (LRN: Local Referans Number) alır. Beyannamenin statüsü “STORED (Beyanname kaydedildi)” olmaktadır. Veri girişi yapılan alanlar arasında NCTS uygulamasında eşyanın kıymetine ilişkin bilgi alanı bulunmamaktadır.

Alınan geçici tescil numarası ile beyanname bilgilerinin gümrük sistemine gönderilmesi ile birlikte beyannamenin statüsü “DEC\_DAT (Beyanname tescil için gönderildi)” olmaktadır. (IE15 mesajı)

Gümrük sistemine gönderilen geçici tescil numarası almış olan bir beyannamede gümrükçe kabul işlemi yapılana kadar değişiklik yapılması mümkündür. Gümrük memurunca sistem üzerinden beyannamenin kabul işleminin yapılması ile sistem tarafından MRN (Hareket Referans Numarası) yani beyanname için tescil numarası üretilecektir. ( IE28 mesajı)

Beyannamenin kabul işleminin ardından beyanname için verilen teminatın yeterliliği kontrol edilerek beyannamenin muayene işlemleri tamamlanır. Bu aşamada kontrol sonucu, transit süresi, mühür bilgileri ve varsa damga vergisi bilgileri girilerek beyannamenin serbest bırakma işlemi yapılır. Böylelikle beyannamenin statüsü “REL\_TRA (Transit Serbest Bırakıldı)” olmaktadır. (IE 29 mesajı)

Aynı zamanda varış gümrük idaresine beklenen varış kaydı mesajı (IE 01 mesajı) da iletilmektedir. Böylelikle araç varış gümrük idaresine ulaşmadan eşya ve taşıta ilişkin bilgilere sahip olunmakta ve risk analizi yapabilme imkânı doğmaktadır

Transitin serbest bırakılmasının ardından aracın Ortak Transit Sözleşmesine taraf ülkelerden transit geçmesi durumunda transit gümrük idareleri tarafından sınır geçiş mesajı hem hareket hem de varış gümrük idaresine iletilmektedir. Beyannamenin statüsü “NCF\_NOT (Sınır Geçışı Bildirildi)” olmaktadır. (IE 118 mesajı)

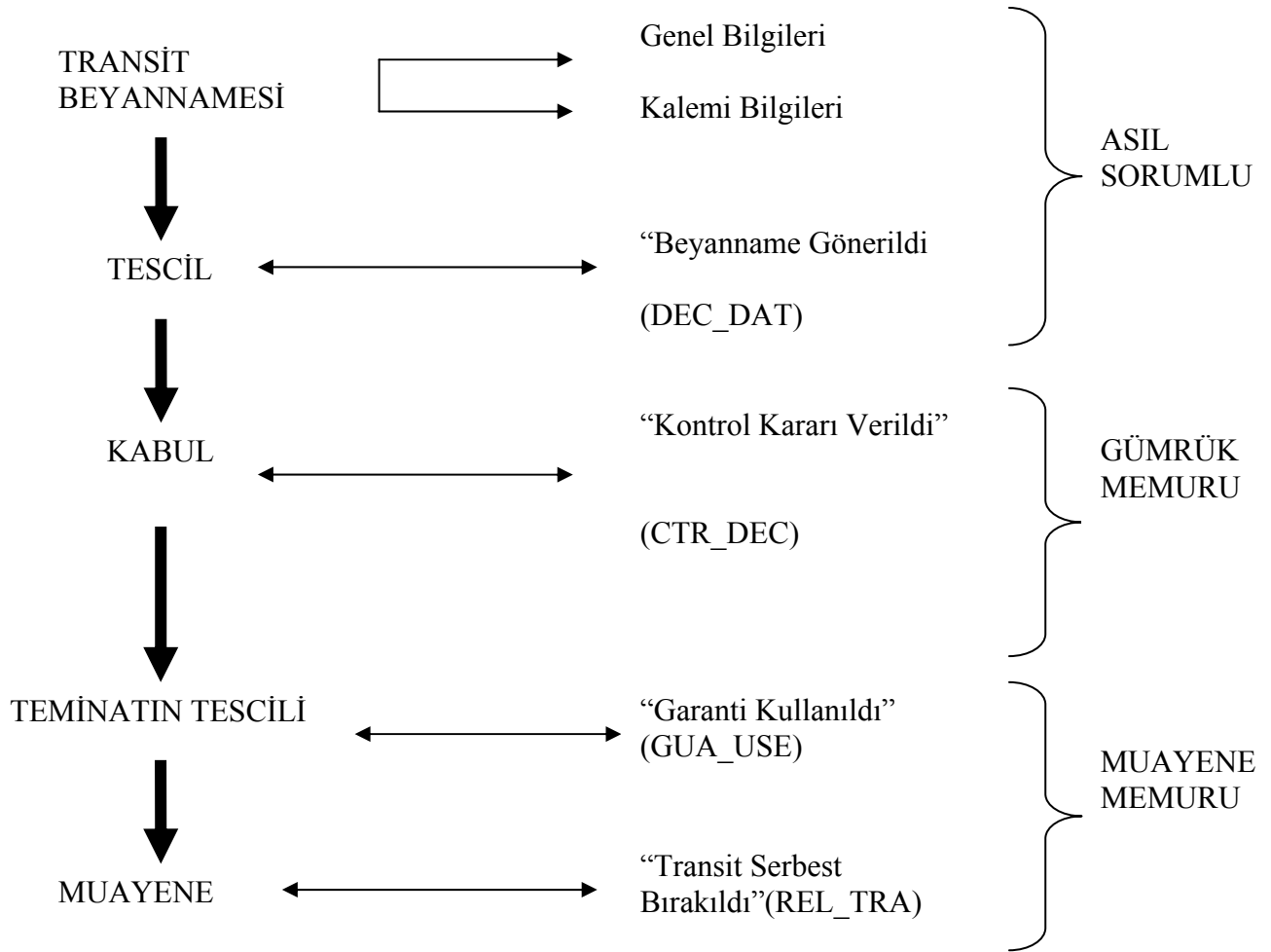
Araç varış gümrük idaresine ulaştığında ise varış gümrük idaresindeki memur tarafından eşyanın varış bildirimini yapılmaktadır. Beyannamenin statüsü “AAR\_SND (Varış Bildirimi Haber Verildi)” olmaktadır. (IE 06 mesajı) Varış gümrük idaresinde muayene işlemleri tamamlanıp kontrol sonuçlarının girilmesi ile beyannamenin statüsü varış gümrük idaresinde “DES\_CON (Varış Kontrolü Olumlu) (IE 18 mesajı)” hareket gümrük idaresinde ise “WRT\_NOT (Transit Kapandı)” olmaktadır. (IE 45 mesajı yükümlüye gönderilmektedir.) Varışın haber edilmesi ile beyannamede kullanılan referans miktar, transitin kapanması ile de transit işlemine konu teminat serbest bırakılmaktadır.

Yukarıda basit şekilde anlatılan iş akışından da anlaşılacağı üzere gümrük idareleri ve yükümlüler arasındaki tüm iletişim elektronik mesajlar yolu ile olmakta bu durum farklı ülke gümrük idarelerindeki dil sorununa da çözüm olmaktadır.

#### **3.3.2.4. NCTS'in Gerçekleştirilmesi Aşamasında Gümrük İdaresinin Yükümlülükleri**

NCTS'in uygulamaya geçirilebilmesi ve başarıyla uygulanabilmesi için gümrük idarelerinin yerine getirmek olduğu bazı yükümlülükler vardır.

- Gümrük idaresi NCTS'in ihtiyaçlarını karşılamak için genel bilgisayar ağına dahil edilmeyi kapsayacak şekilde gerekli bilgisayar altyapısını kurmak veya imkanlarını ayarlamak zorundadır.
- Sistemin işlemesi için yardım masası gibi bir organizasyon oluşturulmalıdır.
- NCTS'in mevcut uygulamalar ve kurulu organizasyonlarla entegrasyonunu sağlamak için gerekli önlemleri almalıdır.
- Gümrük personeli ve ticaret erbabının sistem hakkında eğitimi için uygun bir planlama yapmalıdır.



**Şekil 1:** NCTS Programı Transit Rejimi Hareket Gümrük İdaresinde Gerçekleştirilen İşlemler Şeması

### 3.3.2.5. Hareket Gümrük İdaresince Gerçekleştirilen İşlemler

Kefilin sorumluluğunun 07.12.2013 tarihli ve 28552 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Gümrük Yönetmeliği uyarınca transit serbest bırakıldıktan sonra başladığı daha önceki bölümlerde belirtilmişti. Hareket gümrük idaresinde transitin serbest bırakılmasından kapanmasına (beyannamenin WRT\_NOT statüye gelmesine) kadar geçen sürede kefilin sorumluluğu devam etmekte olup beyanname için verilen teminat miktarı sistem tarafından blokelenmektedir.

07.12.2013 tarihli ve 28552 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Gümrük Yönetmeliğinin 240’ncü maddesinin birinci fıkrası uyarınca hareket idaresi rejimi ibra etmesi halinde teminatı serbest bırakır. Ancak, kapsamlı teminat kullanılması durumunda varış bilgisi mesajı alındığında ilgili transit işlemine ilişkin teminat tutarı serbest bırakılır. Bu kapsamda, varış gümrük idaresinde varışın haber edilmesi ile birlikte kapsamlı teminattan yapılan

düşüm miktarı serbest bırakılmakta, kapsamlı teminatın referans tutarı o beyannamede kullanılan teminat miktarı kadar artmaktadır.

Toplu teminatta ise miktar beyannamenin kapanması ile serbest bırakılmakta, kapsamlı teminatta olduğu gibi varışın haber edilmesi ile teminat kullanılabilir hale gelmemektedir. Diğer bir deyişle, kapsamlı teminatta aracın varış gümrük idaresine sunulması teminat referans miktarını artırırken toplu teminat miktarının yeniden artırımı için beyannamenin kapanması beklenilmektedir. Beyannamenin kapanması için ise muayene memurunca beyannameye ilişkin kontrollerin olumlu olarak sonuçlandırılması gerekmektedir.

Kapsamlı teminat gibi izne bağlı teminatlarda iznin iptal edilmesi halinde asıl sorumlu o teminatı kullanarak yeni transit işlemi başlatamaz. Ancak iznin iptali asıl sorumlunun, yükümlülüğünü sona erdirmez. Kapanmamış beyannameler için izin iptal edilse dahi sorumluluk devam eder. Sorumluluğun tamamen sona ermesi için ilgili teminat kapsamında işlem gören tüm beyannamelerin kapanması gerekir.

#### **3.3.2.6. Varış Gümrük İdaresince Gerçekleştirilen İşlemler**

Kapsamlı teminatta teminat miktarı varışın haber edilmesiyle yükselirken toplu teminatta muayene sonucunun girilmesi beklenir. Muayene sonucunun girilmesiyle sonuçlar hareket gümrük idaresine gönderilir ve mesaja istinaden hareket gümrük idaresince rejim ibra edilir. Varış gümrük idaresince bir uyuşmazlık tespit edilmesi halinde hareket gümrük idaresine uyuşmazlık mesajı gönderilerek uyuşmazlığın çözülmesi beklenir. Uyuşmazlık mesajı kalemdeki bilgiler veya genel ekran bilgileri için gönderilebilir

Uygulamada en çok plaka değişikliklerinde ve kap-kilo bilgilerinin yanlış girilmesi hallerinde uyuşmazlık mekanizması kullanılır. Uyuşmazlık, hareket gümrük idaresince olumlu veya olumsuz sonlandırılabilir. Olumlu çözümler hallerinde hemen, olumsuz çözümler hallerinde ise gerekli tahsilatlar gerçekleştirildikten sonra transit hareket gümrük idaresince “kapat” seçeneği kullanılarak manuel olarak kapatılır. Bazı durumlarda, memurlar tarafından bu işlemin gerçekleştirilmesi unutulduğundan uyuşmazlığı olumlu sonuçlanmış olsa dahi beyannameler açık kalmaktadır. Bu durum hem teminat iadelerinde soruna neden olabilmekte hem de ihracat beyannamelerinin açık kalmasına neden olabilmektedir. Uyuşmazlığın olumlu sonuçlandırıldığı hallerde kapatma

seçeneğinin sistem tarafından otomatik sonlandırılması şeklinde bir teknik düzenleme gerçekleştirilmesi halinde bu sorunun önüne geçileceği düşünülmektedir. Uyuşmazlığın olumlu sonuçlanması halinde beyanname her hâlükârda kapanacağından bunun sistem tarafından yapılmasının önünde bir engel olmadığı düşünülmektedir.

### **3.3.2.7. Tahsilat İşlemleri**

NCTS Programı üzerinde araştırma ve tahsilat ekranları yer almaktadır. Bu ekranlar sayesinde transit süresi dolduğu halde varış gümrük idaresince varışı haber edilmemiş veya varışı haber edilmesine rağmen 6 günlük süre içerisinde muayenesi tamamlanmamış transit beyannamelerinin takibati sağlanır. Araştırma- Tahsilat ekranlarında gerçekleştirilecek işlemler Risk Yönetimi ve Kontrol Genel Müdürlüğü'nün "Araştırma ve Tahsilat Kılavuzu"nda açıklanmış olup ilgili gümrük müdürlüğünde bu işlemler yetkilendirilmiş memurlar tarafından gerçekleştirilir.

Süresi içerisinde işlemi gerçekleştirilmemiş beyannameler ana ekranda "ENQ\_REC (Araştırma Tavsiye Edildi)" statüye gelir. Bu statünün anlamı beyanname için araştırma başlatılabilir hale geldiğidir. Esas olan bu statüdeki beyanname için öncelikle araştırma başlatılmasıdır ancak, gümrük idaresi gerekli görürse araştırma aşamasını atlayarak tahsilat aşamasına geçebilir.

Araştırma işlemi için hareket gümrük idaresince beyannamede beyan edilen varış gümrük idaresine bir mesaj gönderilir. Varış gümrük idaresinde sapma bulunması halinde yani aracın varışının beyan edilenden farklı bir gümrük idaresince haber edilmesi halinde, sapmalı gümrük idaresine araştırma mesajı gönderilir.

Varış gümrük idaresince bu mesaja üç şekilde cevap verebilir:

1. Hareket Varışta Bilinmiyor (Araç Gelmedi Kod:1); Varış gümrük idaresine hiç gitmemiş araçlar için bu seçenek seçilir, araştırmanın ardından tahsilat işlemi başlatılır. Tahsilat işlemlerinin tamamlanmasının ardından beyanname kapatılır. Tahsilat işlemleri, yani hesaplanan vergilerin tebliği, ödenmesi, ödenmemesi halinde bu vergiler için teminata başvurulması işlemi kâğıt ortamda gerçekleştirilir.

Varış Gümrük İdaresi: Yanıt Kodu:1 Hareket Varışta Bilinmiyor

Hareket Gümrük İdaresi: Tahsilat İşlemi Başlatır (Kâğıt Ortamda)

Tahsilat İşlemi Sisteme Girilir

Beyanname Kapatılır

2. İkileme Varsayıldı (Araç Geldi-Mükerrer MRN verilmiş); Sistemsel hata nedeniyle aynı araç için iki beyanname oluşmuşsa bu seçenek seçilir. Fazla beyanname iptal edilirken diğer beyanname sistem üzerinde kapatılır.

Variş Gümrük İdaresi: Yanıt Kodu:2 İkileme Varsayıldı (Mükerrer Beyanname)

Hareket Gümrük İdaresi: Transit Beyannamesinin Biri İptal Edilir

Diğer Beyanname Kapatılır

3. Teyit Nüshası Gönderildi (Araç Geldi-Teyidi gitmemiş); Aracın variş gümrük idaresinde işlemleri tamamlanmasına rağmen kontrol sonuçları sisteme girilmemişse veya girilen kontrol sonucu sistemsel hata nedeniyle hareket idaresine iletilmemişse bu seçenek seçilir. Beyanname sistem üzerinden kapatılır.

Variş Gümrük İdaresi: Yanıt Kodu:3 Teyit Nüshası Gönderildi

Hareket Gümrük İdaresi: Beyanname Kapatılır.

### **3.3.2.8. Süre Sınırının Aşılmasından Sonra Transit Eşyasının Sunulması**

Taşıyıcı ya da asıl sorumluya atfedilemeyen yükümlülükler haricinde süre sınırının aşılmasına neden olan öngörülmeleyen bazı koşullar ortaya çıkabilir. Böyle bir durumda variş idaresine sunulacak bir kanıt gereklidir. Sunulacak kanıtın geçerliliği gümrük idaresinin onayına bağlıdır. Polis tarafından düzenlenen trafik kazası, hırsızlık v.s. tutanağı veya sağlık hizmetleri tarafından düzenlenen sağlık raporu, taşıt tamir/bakım servisinde taşıtın tamirine ilişkin rapor/tutanak, gecikmenin grev veya başka öngörülmeleyen koşullardan yaşandığına dair kanıt oluşturacak herhangi bir belge gümrük idaresine sunulabilecek kanıtlara örnek olarak gösterilebilir.



### 3.3.3. Basitleştirmeler

Gümrük kontrolü ve ticaretin kolaylaştırılması arasındaki dengeyi koruyabilmek amacıyla transit rejiminde de bir takım basitleştirmeler getirilmiştir. Transit basitleştirmeleri ticaret erbabının güvenilirliğine bağlı ve izne tabidir. Transit rejiminde basitleştirmeler tacire dayalı basitleştirmeler ve taşıma türüne dayalı basitleştirmeler olarak iki başlık altında toplanabilir.

#### 1. Kapsamlı teminat veya teminattan vazgeçme Taşımacılık şekilleri

- Demiryolu
- Havayolu
- Boruhattı

#### 2. İzinli gönderici & İzinli alıcı

#### 3. Özel mühür

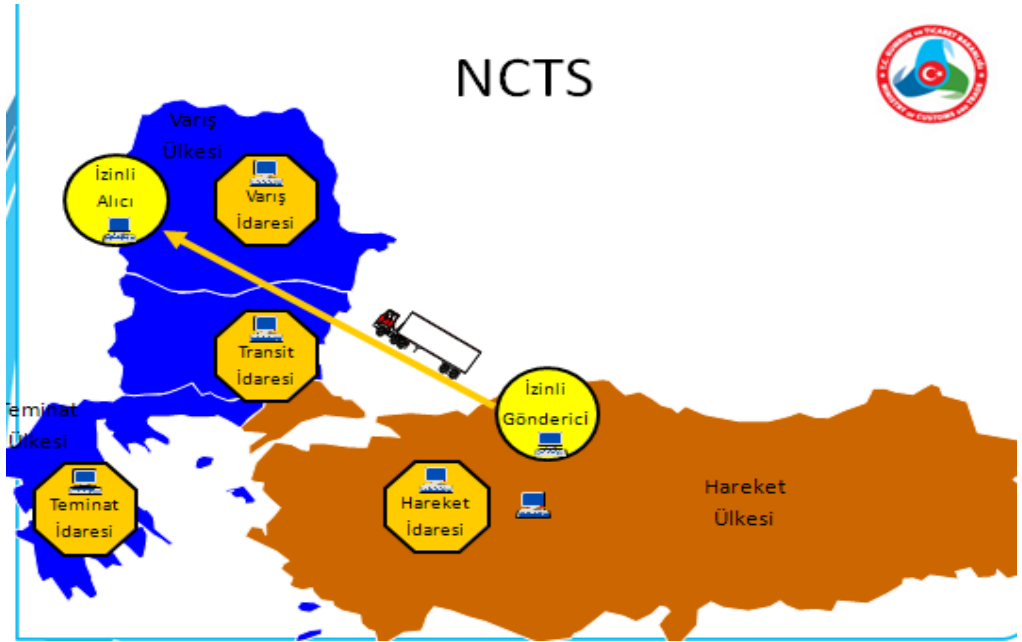
#### 4. Ülkeler arasındaki özel anlaşmalara dayanan diğer basitleştirilmiş usuller

#### 3.3.3.1. Kapsamı ve İzin Koşulları

İzin usulü TGY Madde 375(2)'te düzenlenmiştir.

Her bir basitleştirme izne tabidir. İzin almak için yazılı olarak başvuru yapılmalı, başvuru belgesine tarih atılmalı ve imzalanmalıdır. Başvuruda hangi basitleştirmenin talep edildiği belirtilmelidir. Başvuru sahibi, başvurunun değerlendirilmesi için gümrük makamlarının ihtiyaç duyduğu tüm bilgileri sunmak zorundadır. Başvuru sahibine ilişkin kişisel bilgiler, ikamet yeri, transit rejiminin ne sıklıkla kullanıldığına dair ve gümrük makamlarının hangi yükümlölüklerin yerine getirildiğini anlamalarını sağlayacak bilgiler, iş kayıtlarının nasıl saklanacağına dair bilgiler izin talebinde sunulması gereken bilgilere örnek olarak gösterilebilir. Başvuru sahibi, verilen bu bilgilerin doğruluğundan ve belgelerin gerçekliğinden sorumludur. İzin verilme usulü veya başvuruların reddi ülkenin idare hukuku ve ortak/Topluluk transiti hükümlerine uygun olmalıdır. İzin verilmeden önce gümrük makamları genel koşullar ile başvuruya konu basitleştirmenin öngördüğu koşullara uyulup uyulmadığının kontrolünü yapar. İzin verilmesi veya başvuruların reddi için üç aylık bir süre sınırı bulunmaktadır. Bu husus, Sözleşme Ek I Madde 53(2) ve TGY Madde 376(2)'de düzenlenmiştir. Verilen izin, gümrük makamlarının kontrolü ve tacirin talep ettiği basitleştirmenin doğru bir şekilde uygulanması

için gerekli tüm bilgileri içermek zorundadır. İzin, düzenlendiği tarihten itibaren geçerli olur. İzin düzenlendiğinde gümrük idaresi başvuru sahibine iznin tarihli ve imzalı aslı ve bir veya birden fazla nüshasını verir ve başvuruyu, tamamlayıcı belgeleri ve düzenlenen iznin bir nüshasını saklar. İzin verildikten sonra ortaya çıkabilecek ve iznin sürekliliğini etkileyebilecek tüm faktörlerin gümrük idaresine bildirileceğinin izinde yazılı bulunması gerekmektedir. İzin başvurusunun reddi yazılı ve gerekçeli olarak bildirilmelidir. Sözleşme Ek 1 Madde 55(2) ve TGY Madde 378(2)'ye göre başvuru reddedilirse, yetkili gümrük idaresi başvurunun ve ret bildiriminin bir nüshasını ve tüm destekleyici belgeleri başvurunun reddedildiği takvim yılının sonundan itibaren 3 yıl süreyle saklar. Saklama süresi ulusal mevzuatın öngörmesi halinde daha uzun bir süre olabilmektedir.



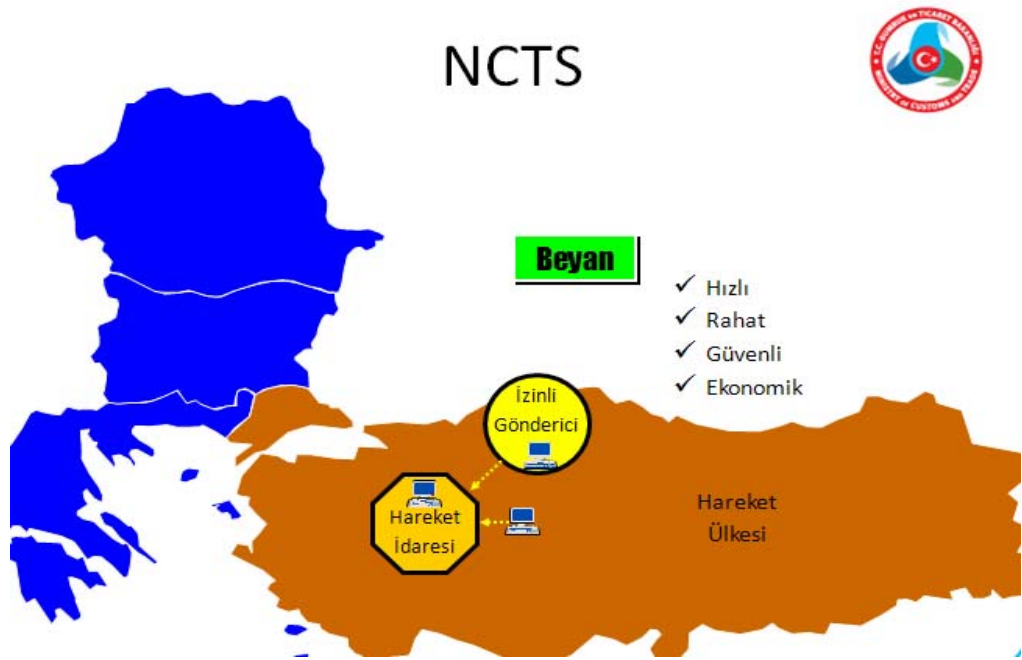
**Şekil 2:** İzinli Gönderici & İzinli Alıcı

**Kaynak:** T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı <http://www.gtb.gov.tr>

### 3.3.3.2. NCTS'de İzinli Göndericinin Gerçekleştirdiği İşlemler

İzinli gönderici izin aldıktan sonra transit eşyasını hareket idaresine sunmak zorunda değildir ve belirlenen sürenin aşılmasından sonra eşyayı serbest bırakabilir. Bununla birlikte, izinli gönderici tarafından karşılanması gereken bazı yükümlülükler bulunmaktadır. Basitleştirilmiş usuller kullanıldığında tacir izinde belirtilen tüm koşul ve yükümlülükleri karşılamak zorundadır. Bu yükümlülükler aşağıdaki gibidir:

- Beyanı sunduğunda eşya kendi tesisinde ve kontrolü altında olmalıdır,
- Kutu D'ye takılan mühürlerin kimliğini ve adedini belirtmek zorundadır,
- Gümrük idaresinin kontrolü durumunda eşyayı sunulmak üzere hazır bulundurmamak durumundadır.



**Şekil 3:** İzinli Gönderici Hareket Dairesi

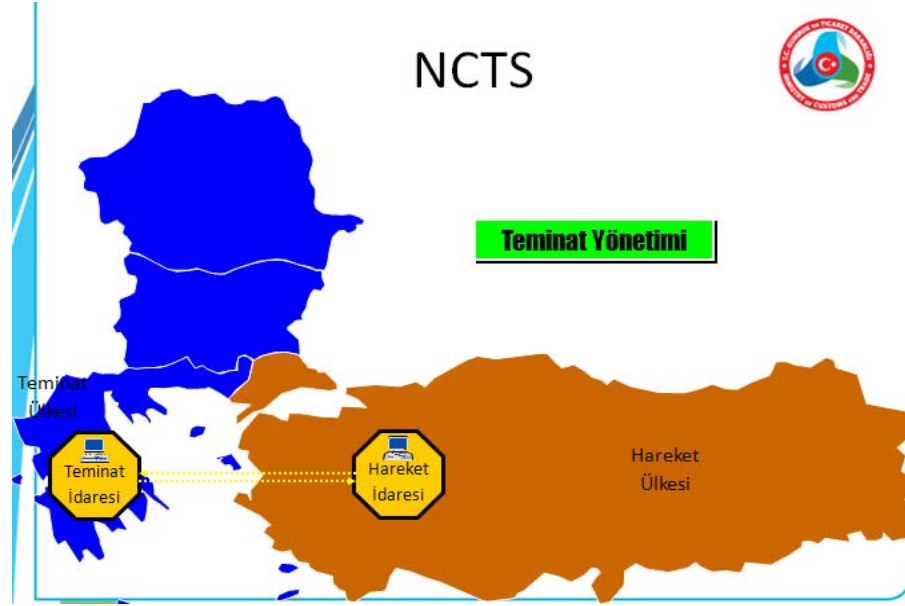
**Kaynak:** T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı <http://www.gtb.gov.tr>

### 3.3.3.3. NCTS'de İzinli Alıcının Gerçekleştirdiği İşlemler

İzinli alıcı tarafından karşılanması gereken bazı yükümlülükler bulunmaktadır. Bu yükümlülükler aşağıdaki gibidir:

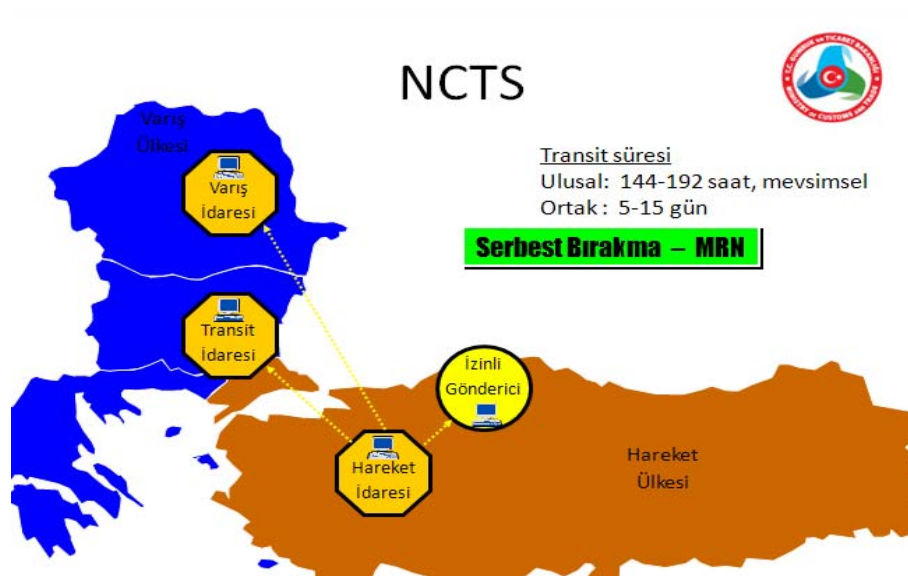
- Eşyanın tesislerine ulaşmasından sonra, oynanan ya da kırılan mühürleri de belirten Varış Bilgisini (IE007) göndermek zorundadır.
- Gümrüğe eşyanın boşaltılmasından önce tüm yükü kontrol etme imkânı için sürenin geçmesini ve Boşaltma İznini (IE043) beklemek zorundadır.
- Eşyayı kontrol etmeli ve boşaltmalıdır.

- Varış idaresine Boşaltma Açıklamaları (IE044) mesajını göndermelidir.



**Şekil 4:** İzinli Gönderici Teminat Dairesi

**Kaynak:** T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı <http://www.gtb.gov.tr>



**Şekil 5:** Serbest Bırakma-MRN

**Kaynak:** T.C. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı <http://www.gtb.gov.tr>

### **3.3.3.4. Tahsilât İşleminin Başlamasından Sonra Elde Edilen Yeni Kanıtlar**

Sözleşme Ek I Madde 117(4) TGY Madde 450 b(1)'de yer alan hükümlere göre; Tahsilâttan sorumlu olması gereken makamın belirlenen makamdaki baka bir makam olduğu sonucuna varılması durumunda, yükümlülüğün gerçekte doğduğu yeri gösteren kanıtların tahsilâttan sorumlu olarak belirlenen ilk makama belli bir yol ile sunulması gereklidir. Bu kanıtın sunulduğu ve "Tahsilât Talebi" (IE150) ve "Tahsilât Kabul Bildirimi" (IE151) mesajlarının hâlihazırda tahsilât yetkisinin devri için değiş-tokuş edildiği durumlarda, asıl yetkili idare NCTS sisteminde yetkili kalmaya devam eder (IE151 mesajının iptali mümkün değildir) ve meseleyi daha sonraki olası sorular/kanıt için usulüne uygun olarak kendi NCTS sistemine raporlar. Bu amaçla, "Araştırma ve Tahsilât Bilgisi" (IE144) ve "Araştırma ve Tahsilat Bilgi Talebi" (IE145) mesajları kullanılabilir.<sup>52</sup>

### **3.3.3.5. NCTS'in Ticaret Erbabına Sağladığı Yararlar**

Bu sistem ticaret erbabı açısından pek çok avantaj sağlamaktadır. Bunlar birkaç başlık altında ele alınabilir.

- Sunulan hizmetin kalitesinin iyileştirilmesi ekonomik aktörlerin gümrükte beklediği süreyi azaltarak, zaman kazanmalarına yol açacaktır. Ayrıca gümrükte beyanda bulunma işlemlerinde de esneklik sağlamaktadır.
- Transit işlemlerinin elektronik ortamda yürütülmesi kağıda dayalı sisteme göre maliyetlerin azalmasına neden olacaktır.
- Transit işlemlerinde kağıda dayalı sisteme kıyasla daha fazla şeffaflık ve belirginlik sağlanacaktır.

Bu sistem sadece ticaret erbabı açısından değil, NCTS ile bağlantılı taşıyıcı açısından da yarar sağlayacak, kağıda dayalı sistemde olduğu gibi sayısız belge taşımak zorunda kalmayacaktır, sistem otomatik olarak beyanla ilgili bir referans numarası verecektir.

<sup>52</sup><http://www.gtb.gov.tr/data/51d567bb487c8e0f30a44f69/transit%20el%20kitab%C4%B1.docx> (Erişim Tarihi: 10.05.2015).

### 3.3.3.6. NCTS'in Gümrük İdarelerine Sağladığı Yararlar

NCTS'in uygulanması ticaret erbabı yanında gümrük idarelerine de önemli yararları sağlamaktadır. Bu yararları da şöyle sıralamak mümkündür:

- Oldukça uyumlu bir sistemin yaratılması veri işlemeyi arttıracak, aynı zamanda sistemi esnek hale getirecektir.
- Sistemin doğrudan gümrük tarafından işletilmesi transit işlemlerinin güvenliğini ve hızını artırarak, güvenilir verilerin elde edilmesine imkan tanıyacaktır.
- NCTS'in uygulanmasıyla birlikte sevkiyatın elektronik olarak izlenebilirliği mümkün olacaktır.
- NCTS sayesinde gümrük idareleri arasındaki iletişim ve koordinasyon daha da gelişecektir.
- NCTS gümrük idarelerine zaman açısından tasarruf sağlayacak ve risk analizi çalışmalarına imkan tanıyacaktır.

## 3.4. NCTS ve Risk Yönetimi

### 3.4.1. Risk Yönetimi

Günümüzde işletmeler çeşitli risk türleriyle karşı karşıya gelmektedir. Bu riskleri tedarik zinciri risk yönetimiyle sistemli bir tutumla önüne geçilebilir.

Risk yönetiminin gümrüklerdeki görevi risklerin nicelik ve niteliğini tespit ederek, meydana gelen bu risklerin önüne geçerek en uygun şekilde düzey ve türde gümrükteki kontrol çalışmalarının tespit edilmesidir. Bu şekilde "yüksek risk" bulunan uygulamalar için çeşitli kontrollerin yapılmasıdır. Bu gibi yapılan kontrollerin yasal olarak gümrükte uygulama yapan tüzel ve gerçek şahısların karşılaştıkları iş seyahat maliyetleri ve yaşadıkları sevkiyat gecikmesi gibi çeşitli problemlerin önüne geçmektedir. Risk yönetiminin sağladığı yararlar aşağıdaki gibi sıralanabilir.<sup>53</sup>

<sup>53</sup> Mehmet Cingöz, "Türk Gümrük İdaresinde Risk Yönetimi, İleri Ülke Uygulamaları ile Karşılaştırılması, Sorunlar ve Çözüm Önerileri", Gümrük Müsteşarlığı, Ankara, 2008, s.47. (Uzmanlık Tezi).

- Legal ticarete kolaylık,
- Müdahalenin zamanında yapılması ve kaçakçılık ve gümrük suçlarıyla etkili bir şekilde karşı koyulması,
- Vergilerin doğru ve zamanında toplanabilmesi,
- Dış ticaret mevzuatını adaletli ve kullanıma uygun bir biçimde tatbik etmek,
- Kaynak yönetiminde aktivite oluşturulması.

### **3.4.2. Türk Gümrük İdaresinde Risk Yönetimi**

1998/564 sayılı Onaya istinaden 1998 yılında Gümrükler Genel Müdürlüğü bünyesinde Risk Analizleri Şube Müdürlüğü'nün kurulmasıyla Türk gümrük idaresinde risk analizi çalışmaları başlamıştır. Gümrükler Genel Müdürlüğü bünyesinde gerçekleştirilen risk analizi, BİLGE sisteminde detaylı beyan modülünde yer alan ticari eşya bilgilerinin incelenmesi ve değerlendirilmesi ile yalnızca ticari eşyaya yönelik olarak yapılmıştır.<sup>54</sup>

#### **3.4.2.1. Kullanılan Programlar**

##### **3.4.2.1.1. Bilgisayarlı Gümrük Etkinlikleri Programı (BİLGE)**

BİLGE sistemi, eşyanın gümrük sahasına girişinden çıkışına kadar tüm gümrük işlemlerinin gerçek zamanlı olarak bilgisayar ortamında yürütülmesine ilişkin olarak kullanılan bir yazılımdır.<sup>55</sup>

##### **3.4.2.1.2. Gümrük Veri Ambarı Sistemi (GÜVAS)**

Türkiye genelinde tüm gümrük idarelerinde operasyonel olarak girilen ithalat, ihracat, transit, kaçakçılık, kıymet ve tarife gibi bilgilerin Gümrük ve Ticaret Bakanlığı bünyesinde merkezde oluşturulan bir veri tabanında toplanarak, karar vericilere bilginin hızlı ve sağlıklı iletilmesini sağlayan sisteme GÜVAS (Gümrük Veri Ambar Sistemi) denilmektedir.<sup>56</sup>

##### **3.4.2.1.3. Vergi Sorgu Programı**

VEDOP, ilk olarak 1995 yılında vergi dairelerinin otomasyonu amacıyla bir pilot proje olarak başlamıştır. Maliye Bakanlığı'nın Vergi Daireleri

<sup>54</sup> Cingöz, a.g.e., s.47.

<sup>55</sup> Cingöz, a.g.e., s.55.

<sup>56</sup> <https://guvas.gumruk.gov.tr/html/hedef.htm> (Erişim Tarihi: 20.05.2015).

Otomasyon Projesi (VEDOP) üzerinden ve ortaklarının vergi numaralarının, diğer ortaklıklarının ve ortaklık paylarının tespit edildiği programdır.<sup>57</sup>

Projesinin amaçlarını genel olarak şu şekilde sıralamak mümkündür:<sup>58</sup>

- Bütün vergi dairelerinde tam otomasyon sağlanarak vergi işlemlerinin modernize edilmesi,
- Etkin ve etkili yönetim,
- Mükellefe yönelik servisler ile mükellefin gönüllü uyumunu artırma, tüm müşterilere kaliteli hizmet sunulması,
- Merkez ve vergi daireleri arasındaki veri iletişim altyapısının en ileri teknolojilerle geliştirilmesi,
- Donanım, yazılım, teknik altyapı ve güvenlik altyapısının en ileri teknolojilerle geliştirilmesi,
- Üretim artışı ve kamu harcamalarında tasarrufun sağlanması,
- Kayıtdışı ekonomi ile mücadele ve etkin vergi denetimi için veri ambarı oluşturulması,
- Vergi beyannamelerinin internet aracılığıyla verilmesi, ¾ Bankalar aracılığıyla banka tahsilatı,
- Diğer kurumlarla veri paylaşımı.

### 3.5. NCTS ve Avrupa Birliği Risk Analizi

Avrupa Birliği Vergilendirme ve Gümrük Birliği Genel Müdürlüğü'nce NCTS uygulamaları için risk analizi iki aşamaya ayrılmıştır. Bunlardan birincisi 648/2005 ve 1875/2006 sayılı ve tarihli Yönetmelikler ile düzenlenen "Ortak emniyet ve güvenlik amaçlı risk analizi"dir. İkincisi ulusal risk analizidir. Ulusal risk analizi, "Ortak emniyet ve güvenlik amaçlı risk analizi" dışında ulusal hükümlere dayanılarak uygulanan, mali veya emniyet ve güvenlik amaçlı risk

<sup>57</sup> Nurhan Akdemir, "E-Devlet Uygulamaları Kapsamında VEDOP Projesi Eğirdir Vergi Dairesinde E-VDO Uygulamasının İncelenmesi". Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya, 2008, s.78 (*Yüksek Lisans Tezi*).

<sup>58</sup> Özden Cesur, "Ortak Transit ve NCTS", *Gümrükte Uzman Görüş Dergisi*, Ocak-Mart Sayı 16, 2009, s.14.



analizidir. NCTS, Üye Ülkelerin ulusal risk analizi sistemleri ile gerekli arayüzü oluşturur ve Üye Ülkelerin NCTS sistemleri tarafından transit bilgilerinin kabul edilmesi ve onaylanması ile gerekli görüldüğü hallerde risk analizinin uygulanmasını sağlar. Üye Ülkelerin ulusal risk analizi sistemleri, gerekli emniyet ve güvenlik amaçlı risk analizini ve uygun olduğu durumlarda ulusal risk analizini yürütür ve risk analizi sonuçlarını NCTS'e gönderir. NCTS risk analizi sonuç kodları en fazla 5 haneli olmaktadır. İlk 4 hane ülkelerin ulusal risk analizi sistemlerinde tanımlıdır ve NCTS'e açık değildir. NCTS üzerinden bir transit beyanına uygulanacak işlemler, risk analizi sonuç kodu'nun 5. hanesini baz alarak yürütülür. Bu hane, NCTS'e rapor edilmektedir.

NCTS, bir transit işlemi ile ilgili uygun ortak emniyet ve güvenlik amaçlı risk analizi sonuçlarını sürece dâhil olan tüm ilgili gümrük idarelerine göndermektedir. NCTS'de, Avrupa'da uygulanmakta olan EORI sistemi ve Yetkilendirilmiş Yükümlü sistemi ile risk yönetimi arasında arayüz tanımlanmamıştır. Ancak izinli gönderici veya izinli alıcı için de risk analizi yapılması mümkündür. İzinli gönderici ve alıcının işlemleri normal şartlar altında tamamen otomatik olarak gerçekleştirilmektedir. Ancak risk analizi sonuçlarının, hareket idaresinde eşya veya belge kontrolünü ve/veya varış idaresinde sevkiyatın kontrolünü önerdiği durumlarda bu işlemlerin memur tarafından gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Transit beyanının kabul edilmesi aşamasında ülkeden ülkeye değişen risk analizleri parametrelerinin kullanılması mümkündür. Eğer NCTS aynı zamanda emniyet ve güvenlik amacıyla da kullanılıyorsa ve hareket idaresi bir Avrupa Birliği ülkesinde ise belirlenen süre zarfında tüm eşyalar için emniyet ve güvenlik amaçlı risk analizinin uygulanması mümkün bulunmaktadır. Transit beyanı onaylanarak MRN numarası verildikten sonra otomatik olarak ulusal risk analizi aşaması (emniyet ve güvenlik amaçlı risk analizi haricindeki risk analizi) uygulanmaktadır. Risk analizi sistemi, gümrük memuruna eşyanın ve/veya belgelerin kontrol edilip edilmeyeceğine karar verme aşamasında yardımcı olmaktadır. Yükümlü tarafından beyan edilen bilgiler her zaman risk analizinin önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Otomatikleştirilmiş risk analizi ile oluşturulan ve NCTS tarafından dikkate alınan parametreler ülkelerin yetkili ulusal birimleri tarafından belirlenmektedir. Risk analizinin özelliklerinden biri eşyanın rastgele kontrolü veya belli parametrelere göre belirlenen risk düzeylerine göre kontrol edilmesidir. Risk analizi sonucunda veya gümrük

memuru veya asıl sorumlu tarafından gerekli görüldüğü hallerde hareket gümrük idaresi sevkiyat için zorunlu bir güzergâh belirleyebilmektedir.

Eğer ulusal risk analizinde sonuç pozitif ise (risk mevcut ise) bu durumun transit beyanına kaydedilmesi gerekmektedir. Bu durumda risk analizi sonuç kodunun son hanesi “N” olarak kaydedilmelidir. Bu, risk sonucunun, ulusal risk analizi sonucu olduğunu göstermektedir. Ulusal risk analizi sonuçları yalnızca hareket gümrük idaresi içindir ve NCTS ile diğer ilgili gümrük idarelerine gönderilmemektedir. NCTS’in aynı zamanda emniyet ve güvenlik amacıyla da kullanıldığı ve hareket idaresinin bir Avrupa Birliği ülkesinde olduğu durumlarda tüm eşya için uygulanabilen emniyet ve güvenlik amaçlı risk analizi ülkelerin ulusal risk analizi uygulamaları tarafından risk yönetimi çerçevesinde oluşturulan kurallara göre yürütülür. Eğer risk pozitif ise ulusal risk analizi sistemi tarafından risk analizi kodu oluşturulur. Eğer tespit edilen risk transit beyanındaki bir eşya kalemine ait ise riskin hangi eşya kalemine ait olduğu da belirtilmelidir. Risk analizi sonuç kodlarının bazıları ortak alan düzeyinde bazıları ise ulusal alan düzeyinde tanımlıdır. Hareket idaresinde kullanılan kodlar aşağıdaki gibidir:

**D:** Hareket idaresi tarafından müdahalede bulunulmalıdır. NCTS Hareket idaresi tarafından eşyanın kontrolünü önermektedir.

**E:** Kontrol transit işlemine katılan başka bir gümrük idaresi tarafından yapılmalıdır. Kontrolü yapacak olan gümrük idaresi transit gümrük idaresi veya varış gümrük idaresi olabilir. Bu durum, yalnızca ilgili mevzuat hükümlerinin eşyanın kontrolü için hareket gümrük idaresi dışındaki diğer gümrük idarelerini de yetkilendirmesi halinde mümkündür.

**Z:** Herhangi bir risk analizi uygulanmadı.

Geçerli bir transit beyanının normal usulde yapılması halinde risk tanımlandığında gümrük memuru ikaz edilir ve memur kontrole karar verir. Geçerli bir transit beyanının basitleştirilmiş usulde yapılması halinde risk tanımlandığında ise “otomatik salıverme için sürenin geçmesi bekleniyor” süre ölçeri durdurulur. Gümrük memuru ikaz edilir ve kontrol kararı vermesi istenir. Kontrol, belgelerin kontrolü şeklinde veya belgelerin ve eşyanın kontrolü şeklinde yapılabilir. Risk analizi otomatik bir süreç olsa da kontrol hususundaki son karar üzerinde gümrük memurunun insiyatifi bulunmaktadır. Böyle bir durumda memurun kontrol etmeme kararını NCTS üzerinde belirtmesi

gerekmektedir. Yalnızca yasal bir dayanağın bulunması halinde emniyet ve güvenlik amaçlı risk analizi sonuçları Topluluk ülkeleri ve diğer ülkeler arasında paylaşılabilir. Varış gümrük idaresi, hareket gümrük idaresi tarafından gönderilen 'Beklenen Varış Kaydı' (AAR)- IE001 mesajı ile birlikte eşya varış idaresine sunulmadan veya izinli alıcının tesislerine ulaşmadan önce hareket idaresinde sevkiyat ile ilgili beyan edilen bilgilere ulaşabilmektedir. Böylece varış gümrük idaresi beklenen varış kaydı üzerinden otomatik risk analizi yapma imkânını bulabilmektedir. Hareket gümrük idaresinin gerçekleştirdiği risk analizi sonuçlarının varış gümrük idaresine bildirilmesi halinde, varış gümrük idaresi kendi risk analizi çalışmasını yaparken bu sonuçları da dikkate alabilmektedir. Bu aşamada gerçekleştirilen risk analizi, varış gümrük idaresi tarafından eşya gümrüğe sunulduğunda kontrol yapılıp yapılmayacağına karar verilmesinde etkili olmaktadır. NCTS'in aynı zamanda emniyet ve güvenlik amacıyla da kullanıldığı durumlarda, hareket gümrük idaresinin Avrupa Birliği üye ülkelerin dışında bir ülkede olması ve Transit gümrük idaresinin ise Avrupa Birliği üye ülkelerin birinde olması halinde de tüm eşya için emniyet ve güvenlik amaçlı risk analizi uygulanabilmektedir. 'Beklenen Transit Kaydı' (ATR)-IE050 mesajı ile transit gümrük idaresi beklenen transit kaydı üzerinden otomatik risk analizi yapma imkânını bulabilmektedir. Kullanılan risk analizi sonuç kodları aşağıdaki gibidir:

**B:** Transit idaresi (Topluluğa girişteki) tarafından müdahalede bulunulmalıdır. NCTS transit idaresi tarafından eşyanın kontrolünü önermektedir.

**E:** Kontrol varış gümrük idaresi tarafından yapılmalıdır. Ancak transit gümrük idaresi ve varış gümrük idaresi arasında bir iletişim bulunmadığından bu seçenek yalnızca iki gümrük idaresinin de aynı ülkede olması halinde mümkündür.

**Z:** Herhangi bir risk analizi uygulanmadı.

**N:** Ulusal risk analizi sonucu.

Bu seçenekler dışında rastgele risk analizi de uygulanabilmektedir. Emniyet ve güvenlik ile alakalı bilgiler ve risk analizi sonuçlarının hareket gümrük idaresi tarafından varış gümrük idaresine 'Beklenen Varış Kaydı' (IE001) ve 'Beklenen Varış Kaydı Cevabı' (IE003) mesajları ile gönderilmesi

halinde bu mesajların yük boşaltma izninin verilmesi amacıyla varıştaki ticaret erbabına gönderilmemesi gerekmektedir.

### **3.5.1. Türkiye’de Transit İşlemlerinde Uygulanmakta Olan Risk Analizi ve NCTS Kapsamında Değerlendirilmesi**

24.08.2011 tarihli ve 28035 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan “Ortak Transit Yönetmeliği” uyarınca 01.01.2012 tarihinden itibaren Ortak Transit Programı uygulamasına geçilmiş olup, bu uygulama ile birlikte işlem gören özet beyan transit kapsamındaki işlemlerin yerini NCTS’de düzenlenen T1 belgesi almıştır. AB Komisyonu ile yürütülen çalışmalar sonucunda Ortak Transit Sözleşmesi'nin katılım süreci başarıyla tamamlanmış ve Türkiye Cumhuriyeti 01 Aralık 2012 tarihinden itibaren Ortak Transit Sözleşmesi'ne taraf ülke olmuştur. Bu gelişmeler, NCTS uygulamasında risk analizi çalışmalarının yürütülebilmesi için transit beyannamesinin veri alanlarının kullanılması suretiyle Risk Analizi Programında profil oluşturulabilmesini gerektirmiştir. Yapılan çalışmalar sonucunda gerekli altyapı çalışmaları tamamlanarak, transit rejiminde uygulanması amacıyla Risk Analizleri Dairesi tarafından oluşturulan risk profilleri NCTS sistemine uyarlanmış ve güncellenerek kullanılmaya başlanmıştır. Ülkemizde transit rejimine uygulanan risk profilleri ara yüzler aracılığıyla NCTS sistemine girilen transit beyanlarına uygulanabilmektedir.<sup>59</sup>

Bir transit rejiminde yer alan ve o rejimin uygulanmasından doğan sorumlulukların yerine getirilmesinden sorumlu olan birden fazla aktör vardır. Bu aktörler, kendilerine verilen sorumluluk oranında sevkiyat üzerinde söz sahibidirler. Asıl sorumlu, basitleştirilmiş usullerde beraber olmak şartıyla eşyayı ortak transit rejimine bağlı tutması sebebiyle meydana gelen yükümlülüğü yerine getirilmesi gereken yükümlü olarak kabul edilmektedir. Bununla birlikte, eşyanın rejime tabi tutulması nedeniyle ortaya çıkan yükümlülükleri yerine getirmesi gereken üçüncü bir kişinin bulunması halinde bu kişi de aynı oranda yükümlü kabul edilmektedir. Eşyanın alıcısı veya göndericisi de eşyanın mevzuata aykırı olarak rejim hükümleri dışına çıkarılması fiiline iştirak etme veya bu eşyayı bulundurma gibi nedenlerle yükümlü olarak kabul edilebilirler. Bununla birlikte, transit rejimi kapsamında taşındığını bilerek eşyayı kabul eden taşıyıcı veya herhangi bir kişi de

<sup>59</sup> “NCTS Uygulaması Yükümlü Kullanıcı Kılavuzu”, **Elektronik Gümrük İşlemleri Dairesi**, Risk Yönetimi ve Kontrol Genel Müdürlüğü, 2014.

öngörülen süre sınırı içerisinde yetkili makamlarca alınan ayniyet önlemlerine uyarak eşyayı tam ve sağlam olarak sunmakla yükümlüdür. Transit rejiminde söz sahibi olan ve belli amaçlar doğrultusunda hareket eden aktörlere tanınan yetkiler ve karşılığında beklenen yükümlülükler usulsüzlük ve suça iştirak hususlarında o kişileri önemli birer risk unsuru kılmaktadır. Transit rejiminde yer alan asıl sorumlu, gönderici, alıcı ve taşıyıcı gibi aktörlerin belirlenen risk parametrelerine uymaları halinde risk unsuru olarak kabul edilmesi ve ulusal risk profillerinin bu aktörlere yönelik olarak hazırlanması transit rejiminde yapılacak usulsüzlüklerin önüne geçilmesi için önemli bir yöntem olarak karşımıza çıkmaktadır. NCTS sistemine girilen bir transit beyanının veri alanlarının bağımsız veya birbirleriyle kombinasyonlu olarak kullanılmasıyla risk profilleri oluşturulmaktadır. Bir transit beyanında yer alan aşağıdaki bilgiler risk profillerinin oluşturulması için gereklidir.<sup>60</sup>

- Gönderici vergi numarası (yerli firma)
- Gönderici adı
- Alıcı vergi numarası
- Alıcı adı
- Taşıyıcı vergi numarası
- Taşıyıcı adı
- Asıl sorumlu vergi numarası
- Asıl sorumlu adı
- Çıkış/ihracat ülkesi kodu
- Varış ülkesi kodu
- Hareket/giriş gümrük idaresi kodu
- Varış/çıkış gümrük idaresi kodu
- Eşya tanımı

---

<sup>60</sup> Özden Cesur, “Ortak Transit ve NCTS”, *Gümrükte Uzman Görüş Dergisi*, Ocak-Mart 2009, Sayı 16.

- Tarife kodu
- Araç kimliği (plakası)

Yukarıda yer alan alanlardan yararlanılarak kaçakçılığa yönelik belirli hususlarda yoğunlaşmakta ve kombinasyonlar oluşturularak potansiyel risk analizi ve reel risk analizi yöntemleriyle risk profilleri oluşturulmaktadır. Potansiyel risk analizi yöntemi, genellikle eşya ve sektör incelemesine dayanmaktadır. Bununla birlikte, potansiyel risk ihtiva ettiği kanaatine varılan başka alan ve konular için de bu yöntem kullanılabilir. Potansiyel risk analizinin, NCTS sisteminde transit taşımacılıkta aşağıdaki konularda gerçekleştirilmektedir:

Transit taşımacılığında Ortak Transit Rejimine İlişkin Sözleşme Ek 1 İlave I, TGY Ek 44C ve Gümrük Yönetmeliği'nde yer alan bazı eşyalar yüksek risk içeren eşyalar olarak tanımlanmıştır. Yüksek kaçakçılık riski içeren eşya sınıflandırması, gerek teminatın belirlenmesi aşamasında, gerekse zorunlu güzergâhın belirlenmesi, eşya kodunun girilmesinin zorunlu tutulması ve ayniyet önlemlerinin belirlenmesi gibi hususlarda önem arz etmektedir. Eşyanın transiti esnasında yurt içinde bırakılması durumunda, ulusal mevzuat uyarınca gümrük vergileri ve diğer yükümlülükler bakımından büyük bir kayıp teşkil edecek bu tür eşyalar transit taşımacılığında özellikle dikkat edilmesi gereken eşyalardır.

Yüksek kaçakçılık riski içeren eşyaların, muhtemel bir kaçakçılık vakasının önlenmesi amacıyla risk profilleri oluşturularak takip edilmesi önem arz etmektedir. Bu amaçla, NCTS üzerinden beyan edilen transit taşımacılığı kapsamında taşınan ve yüksek kaçakçılık riski içeren bazı eşyalar hâlihazırda risk profilleri aracılığıyla takip edilmektedir. NCTS'de uluslararası uygulamaya geçilmesiyle riskli eşya takibi kolaylaşacaktır. NCTS, hareket ve varış gümrük idareleri arasındaki koordinasyonu bilgisayar sistemi aracılığıyla eşya gümrüğe varmadan önce sağladığından, bu tür eşyanın kontrolüne büyük bir kolaylık getirmiştir. Hareket idaresinde asıl sorumlu tarafından beyan edilen eşya tanımının riskli eşyalardan biri olması halinde, varış gümrük idaresinde eşyanın fiziki kontrolünün yapılmasını teminen oluşturulan risk profilleri muayene memuruna büyük kolaylık sağlayacaktır. Aynı şekilde, transit beyanı sırasında hareket idaresinin de kontrol yapma yetkisi bulunduğundan bu tür

eşya ile ilgili hareket idaresine yönelik risk uyarıları da beyan harici eşya usulsüzlüğünü önlemek için etkili bir yoldur.

Eşya üzerinden gerçekleştirilen potansiyel risk analizi çalışmalarında dikkat edilecek en önemli unsurlardan biri de eşya tanımının ne şekilde beyan edildiğidir. Gümrük idarelerine yapılan beyanlarda eşya tanımının açık ve tam olması, eşyayı doğru bir şekilde tespit etmede bir şüpheyne mahal bırakmaması gerekmektedir. Ancak, uygulamada eşya tanımında kapalı ifadeler yaygın olarak kullanılmaktadır. Geçmişteki kaçakçılık girişimlerinden edinilen tecrübeyne eşya tanımındaki muğlâk ifadelerin riskli kabul edilmesi gerektiği söylenebilir. Transit taşımacılığında da eşya tanımının açık olarak beyan edilmemesinden kaynaklanan kaçakçılık girişimleri yaygın olarak kullanılmaktadır. Bu itibarla, eşya tanımındaki kapalı ifadelere yönelik oluşturulmuş olan profiller, örneğinin NCTS üzerinden yapılan beyanda yer alan eşya tanımı alanında “muhtelif” ibaresi bulunan sevkiyatlarda dikkatli olunması gerektiği hususunda oluşturulan risk profilleri ile muayene memurunun uyarılması bu tür girişimleri önlemek için etkili bir yoldur.

Potansiyel risk analizi yöntemi ile NCTS sisteminde yükümlüler hakkında yer alan bilgiler üzerinden transit rejiminde ilk defa işlem yapacak yükümlülerin takibine yönelik profiller yapmak da mümkündür. İlk defa işlem yapan yükümlüler, yasadışı işlemler yapmak amacıyla kurulan firmaların tespit edilmesi ve bu firmalar tarafından gerçekleştirilecek kaçakçılık teşebbüslerinin önüne geçilmesi amacıyla risk analizi çerçevesinde takip edilmektedir. NCTS sistemi verilerin bilgisayar üzerinde kaydedilmesi, saklanması ve paylaşılmasına dayandığından; alıcı, gönderici, taşıyıcı veya asıl sorumlu statüsünde olan bu tür firmaları/şahısları tespit etmek ve oluşturulacak risk profilleri sayesinde bu firmaların/şahısların işlemlerini belirli bir süre zarfında takip etmek çok daha kolay ve etkili olacaktır. Risk Analizleri Dairesi ve Bilgi İşlem Dairesi Başkanlığı tarafından bu tür profiller oluşturulmuş olup, sistem tarafından kırmızı hat kriterleri ile kontrolü için muayene memuru ataması yapılmakta ve muayene memuruna profil içeriği mesajı yapılacak muayeneyne esas olmak üzere muayene ekranında yer almaktadır.

Mevzuat ihlallerinin değerlendirilmesine dayalı reel risk analizi yönteminde ise gerçekleşmiş mevzuat ihlalleri değerlendirilmektedir. Bu yöntemde yararlanılan en önemli kaynaklar denetim raporları, ihbarlar, gerçekleşmiş mevzuat ihlallerine ilişkin veriler ve mevcut risk analizi

çalışmalarıdır. Reel risk analizinin, NCTS sisteminde transit taşımacılıkta aşağıdaki konularda gerçekleştirilmesi mümkündür:

Taşıyıcı firmanın daha önce beyan harici eşya, göçmen kaçakçılığı, bilgi ve belgede eksiklik gibi usulsüzlüklere karışması durumunda o firmanın NCTS üzerinden gerçekleştirdiği işlemler risk analizine tabi tutulmaktadır. Bununla birlikte, bir sevkiyatla ilgili taşıyıcı dışındaki diğer aktörlerin de usulsüzlüklere karışması durumunda risk analizine tabi tutulmaları mümkündür. Basitleştirmelerden yararlanılsın veya yararlanılmasın, bir sevkiyat ile ilgili daha önce usulsüzlüğe karışmış olan firmalar/kişiler risk analizinin konusunu oluşturmaktadır. Transit rejimi ile ilgili olarak risk teşkil eden usulsüzlüklerden bazıları aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- Varış idaresinde yapılan eşya kontrolünde gerçekte verilen eşya ile beyan edilen eşya arasında bir ayırımın bulunması,
- Eşya varış idaresine sunulduğuna alâkalı delilin sahte olduğu, taşıyıcı ise beyan edilmiş eşyanın tamamen ve kısmen ayrı eşya ile değiştirilmesi veya eşyayı doğruca görevli izinli alıcı olmadan başka bir alıcıya vermesi sonucunda beyan edilen eşyanın varış idaresine veya izinli alıcıya sunulmaması,
- Öngörülen güzergâha uyulmaması,
- Taşıma aracının boşaltılması, mührün kırılması, eşyanın aktarılması, veya taşıma esnasında bir durum ortaya çıktığı zamanda eşyaya eşlik eden belgeye zorunlu bilgiler girilmeden bu belgelerde taşımanın olduğu topraklardaki Üye Devletin/Akit Tarafın yetkili makamlara sunulması,
- Taşıyıcı veya asıl sorumludan kaynaklanan nedenlerle ve geçerli bir açıklama olmaksızın varış idaresine eşyanın transit müddetti geçtikten sonra verilmesi.

### **3.5.2. NCTS Uygulamasında Yapılan Çalışmalar ve Denetim Sonucunda Karşılaşılan Sorunlar ile NCTS'de Risk Analizi Uygulamaları İçin Öneriler**

1- NCTS uygulaması ile bir taraftan transit rejimi çerçevesinde gerçekleştirilen işlemlerin güvenliği sağlanırken diğer taraftan bu işlemler



hızlandırılmaktadır. NCTS'in bu iki amaca da hizmet etmesi için eşyanın normal şartlar altında hareketinde ve varışında bilgisayar sistemleri aracılığıyla kontrol edilmesi öngörülmektedir. Türkiye'nin Ortak Transit Rejimine İlişkin Sözleşme'ye taraf olması sonrasında;

- Eşyanın Türkiye üzerinden Türkiye Gümrük Bölgesi'nde yer alan bir gümrük idaresinde başlayan transit rejimi kapsamında Sözleşme'ye taraf AB ülkeleri ve diğer akit ülkelere yapılacak uluslararası transit işlemlerinde ülkeden çıkışı yapılan gümrük idarelerinde,
- Sözleşme'ye taraf AB ve diğer akit ülkelerde başlayıp Türkiye Gümrük Bölgesi'nde yer alan bir gümrük idaresinde tamamlanacak olan transit taşımalarında ise ülkeye giriş yapılan gümrük idarelerinde, eşya kontrolü yapılmasını teminen NCTS üzerinden hat yönlendirmesi bulunmamaktadır. Transit taşımacılık kapsamında taşınan eşyanın, ülkeye girmeden ve/veya ülkeden çıkmadan sınırda kontrolü risk analizi açısından önemli bir unsurdur. Nitekim TIR Karnesi ile yapılan taşımacılıkta eşyanın sınırda kontrol edilmesini teminen giriş ve çıkış gümrük idarelerinde hat yönlendirmesi bulunmaktadır. TIR Karnesi kapsamında taşınan eşya için ortaya çıkabilecek risk unsurları Ortak Transit Rejimi kapsamında taşınan eşya için de aynı şekilde geçerlidir. Hal böyle iken Tır Karnesi için gerçekleştirilen hat kontrolünün NCTS sisteminde öngörülmemesi bu kapsamda gerçekleştirilen işlemlerin TIR sistemine oranla daha yüksek risk teşkil etmesine yol açmaktadır. NCTS sistemindeki bu durumun meydana getirebileceği sorunları engellemenin en etkili yolu, eşyanın varışında ve hareketinde etkin bir risk analizi çalışması ile eşyanın denetlenmesidir.

**2-** Merkezi Bilge Sistemi'nde kabul işlemi yapılarak "çıkabilir" statüye getirilen ve birden fazla aracı kapsayan eşyaya ait ihracat beyannameleriyle ilgili olarak yükümlüsünce NCTS Sisteminde oluşturulan Transit Refakat Belgesi ilgili ihracat beyannamelerine ilişkilendirilmekte, eşya bilgileri kaydedildikten sonra sistemin "PARÇALI" sorusuna her bir araçta "EVET" yazılıp son araç için "HAYIR" yazılmakta ve bu ihracata ait son araç gümrük idaresinden çıkış yaptığı zaman ihracat beyannamesi sistem tarafından otomatik olarak kapanmaktadır. Ancak, sistemin "PARÇALI" sorusuna son araçtan önceki araçlarda da "HAYIR" cevabı yazılabilmektedir. Bu halde son

araç olmadığı halde, “HAYIR” cevabı yazılan aracın gümrük idaresince yurtdışı edilmesi ile birlikte bu aracın ait olduğu ihracat beyannamesi sistem tarafından otomatik olarak kapanmaktadır. Diğer bir deyişle, 50-500 vs. ton arası ağırlıkta olup eşyası ne olursa olsun birden fazla araç ile peyder pey sevk edilecek ihracat eşyasında NCTS sisteminde Transit Refakat Belgesi tanzim edilirken ilk araçta (veya son araçtan önceki herhangi bir araçta) “PARÇALI” sorusuna “HAYIR” cevabı yazılırsa ve bu araç gümrük idaresince yurtdışı edilirse diğer eşyalar sevk edilmese bile ait olduğu ihracat beyannamesi sistem tarafından kapanmaktadır. Kapanan bu ihracat beyannamesi otomatik olarak VEDOP sistemine aktarılmakta ve yükümlüsünce de vergi iadesinden faydalanılması konusunda herhangi bir engel teşkil etmemektedir.

Bu durum kötü niyetli yükümlüler tarafından suistimal edilmeye açık bir konudur. Gerçekte yurtdışı edilmeyen eşyalara ait ihracat beyannamelerinin bu sorun sayesinde kapatılması mümkün görünmektedir. Bunun yanı sıra, NCTS’de bir transit beyanı birden fazla ihracat beyannamesi ile ilişkilendirilebilmekte ve bu beyannamelere ait eşyalar tek bir araçta taşınabilmektedir. Bu durum, yukarıda belirtilen sorunda olduğu gibi, ihracat beyannamesinin usulsüz olarak kapatılması için uygun bir zemin oluşturmaktadır. Bu gibi durumlar, kaçakçılık açısından risk teşkil etmektedir. NCTS sisteminin geliştirilmesi için yapılan çalışmalar sonucunda, yukarıda belirtilen risk teşkil eden sistemsel açıklar büyük ölçüde giderilmiştir. Buna göre;

- Transit beyannamesine ihracat beyannamesi tanıtılırken parçalı için "HAYIR" seçildikten sonra ihracat beyannamesi bir daha açılmamaktadır.
- İhracat beyannamesinin, tüm transit beyannameleri kapandığında kapanması, diğer bir deyişle transit beyannamesinde parçalı için “HAYIR” seçilmiş olsa bile tüm “EVET” seçilmiş transit beyannameleri kapanmamışsa ihracat beyannamesinin kapanmaması sağlanmıştır.
- Parçalı için “EVET” seçilmişse de “HAYIR” dâhil tüm transit beyannameleri kapanmışsa bu transit beyannamesinin kapanması ile ihracat beyannamesinin kapanması sağlanmıştır.

Sonuç olarak, hâlihazırda bir ihracat beyannamesinden parçalı sorusuna "EVET" ya da "HAYIR" cevabı ile açma yapan tüm transit beyannamelerinin işlemleri tamamlanmadan o ihracat beyannamesinin kapanması mümkün bulunmamaktadır.

Bununla birlikte, birden fazla araç ile peyder pey sevk edilecek ihracat eşyasında, ihracat beyannamesinde yer alan toplam kap adedi ve eşya miktarı ile NCTS kapsamında transit beyanı ile sevkiyatı yapılan araçların her birinin kap adedi ve miktarının karşılaştırılmasını temin edecek bir kontrol aracı sistem üzerinde bulunmamaktadır. NCTS sisteminde kaydedilen gelişmeler sonucunda hayali ihracat usulsüzlüğünün engellenmesi yolunda önemli aşama kaydedilmiş olsa da, sistemdeki bu eksiklik, eksik veya fazla eşya miktarı beyan edilerek usulsüzlük yapılmasına yol açabilecektir. NCTS sistemi üzerinde parçalı sevkiyatlarda her bir araca yüklenen eşyanın kap adedi ve miktar bazında kontrol edilerek asıl ihracat beyannamesi ile karşılaştırılmasını sağlayacak bir kontrol mekanizmasının oluşturulması, önemli bir risk unsurunu ortadan kaldıracaktır.

**3-** Bir transit beyanında zorunlu alanların doldurulması gerekmektedir. Zorunlu veriler aşağıdakilerden oluşmaktadır:

- Beyan türü (Kutu 1)
- Toplam kalem adedi (Kutu 5)
- Toplam kap sayısı (Kutu 6)
- Sevk ülkesi (Kutu 15a)
- Varış ülkesi (Kutu 17a)
- Konteyner evet/hayır (Kutu 19)
- Eşya tanımı (Kutu 31)
- Kalem no (Kutu 32)
- Toplam brüt ağırlık (Kutu 35)
- Asıl sorumlu (Kutu 50)

- Teminat tipi, teminat referans numarası ve erişim kodu (Kutu 52)
- Varış gümrük idaresi (Kutu 53)
- Dâhili taşımacılık modu (kutu 26) (sadece Topluluk için zorunludur).

Söz konusu hükümlerden de anlaşıldığı üzere, transit beyanına eşya kodunun girilmesi kural olarak zorunlu tutulmamaktadır. Bununla birlikte, yüksek kaçakçılık riski içeren eşya beyanında 33 no.lu eşya kodu kutusunun doldurulması gerektiği belirtilmektedir. Türkiye’de hâlihazırda uygulanmakta olan NCTS sisteminde, eşya için kalem bazında eşya kodunun 6 haneli olarak girilmesi zorunludur.<sup>61</sup>

Yüksek kaçakçılık riski içeren eşyaların transiti esnasında yurt içinde bırakılması, ulusal mevzuat uyarınca gümrük vergileri ve diğer yükümlülükler bakımından büyük bir kayıp meydana getirmektedir. Eşya kodu, bu tür eşyalara yönelik risk profillerinin oluşturulmasında önemli bir risk parametresidir. Hâlihazırda eşya tanımı üzerinden risk profilleri aracılığıyla takip edilmekte olan, NCTS üzerinden beyan edilen transit taşımacılığı kapsamında taşınan ve yüksek kaçakçılık riski içeren eşya kodunun 6 veya 8 haneli olarak beyan edilmesinin zorunlu olması, bu tür eşyanın takibini kolaylaştıracak bir uygulamadır. Hâlihazırda transit eşyası için eşya kodu üzerinden risk analizi çalışması bulunmamaktadır. Eşya kodunun nümerik alan olması ve eşya tanımı alanına göre daha nesnel bir şekilde belirlenebilir olması, eşya tanımı üzerinden hâlihazırda takip edilen riskli eşyanın, eşya kodu üzerinden oluşturulan risk profilleriyle daha etkin bir şekilde takip edilmesini sağlayacaktır. Bu itibarla, eşya kodu üzerinden de risk profillerinin oluşturulması transit rejiminde riskli eşya takibi için önem arz etmektedir. Bununla birlikte NCTS sisteminde eşya kodunun en fazla 8 haneye kadar girilmesine izin verilmesi risk analizi açısından önemli bir eksiktir. Daha seçici bir risk analizinin uygulanabilmesi için her türlü eşya sevkiyatında eşya kodunun 12 haneli olarak girilmesi önemlidir. NCTS sistemi risk analizi açısından değerlendirildiğinde, sistemde tespit edilen bir diğer eksik ise eşya kıymeti ve menşe ülke kodunun sistemde yer almamasıdır. Birçok usulsüzlük,

---

<sup>61</sup> NCTS Uygulaması Yükümlü Kullanıcı Kılavuzu, Elektronik Gümrük İşlemleri Dairesi, Risk Yönetimi ve Kontrol Genel Müdürlüğü.

yükümlü tarafından eşya kıymetinin eksik veya fazla beyan edilmesi veya menşe ülkenin yanlış beyan edilmesi ile gerçekleştirilmektedir. NCTS siteminde bu bilgilerin yer almaması, risk analizi çalışması sonucunda eşya kıymeti veya menşe ülke kodu alanlarının risk unsuru olarak belirleneceği risk profillerinin oluşturulmasının önünde engel oluşturmaktadır.

**4-** Ulusal veya uluslararası mevzuat hükümleri uyarınca mevzuat ihlali sayılmayan belli unsurların, aynı şahıs/firma tarafından sürekli olarak tekrarlanması bazı hallerde risk unsuru olarak kabul edilebilmektedir. NCTS kapsamında gerçekleştirilen transit taşımacılığında aşağıda sıralanan hususların aynı yükümlülerin (asıl sorumlu/alıcı/gönderici veya taşıyıcı) işlemlerinde birkaç defa tekrar etmesi halinde o yükümlülerin riskli kabul edilmesi etkin bir risk analizi sağlayacaktır:

- Sevkiyatlarda, eşyanın sık sık öngörülen varış idaresi dışında bir idareye sunulması,
- Taşıyıcının elinde olmayan sebeplerden, sevkiyatlarda sık sık mührün bozulmuş olması,
- Taşımacılık sırasında sık sık beklenmedik olayların meydana gelmesi (kaza, hırsızlık, hastalık, v.s.)

Mevzuat ihlali sayılmayan ancak kaçakçılık ihtimalini barındıran bu gibi işlemler yoluyla gerçekleştirilebilecek kaçakçılık girişimlerini önlemek amacıyla bu işlemleri gerçekleştiren firmalar/kişiler hakkında risk profilleri oluşturulması ancak, bu firma/shahısların sevkiyatları hakkında ayrıntılı bilgiye ulaşılması yoluyla mümkündür. Merkezi risk analizini gerçekleştiren Risk Analizleri Dairesi tarafından bu tür profillerin oluşturulması, NCTS'de yer alan transit beyan bilgilerinin ve her bir sevkiyat için gerçekleştirilen işlemlerin GÜVAS'a aktarılmasıyla mümkün hale gelecektir.

**5-** Transit rejimindeki basitleştirmeler genellikle serbest dolaşımda bulunmayan eşya hakkında olmaktadır. Buna ilişkin Ortak Transit Rejimine İlişkin Sözleşme'de ve Topluluk Gümrük Yönetmeliği'nde tanımlanmış olan iki temel basitleştirme söz konusudur. Bunlar, izinli alıcı ve izinli gönderici uygulamalarıdır. Normal şartlar altında bir transit rejiminin sınırdaki gümrük idaresinde başlayarak alıcının bulunduğu yerdeki gümrük idaresinde son bulması gerekmektedir. Ancak izinli alıcı ve izinli gönderici uygulaması ile

transit rejimine ilişkin işlemlerin gümrük idaresi bünyesinde yapılmasına gerek kalmamaktadır. İzinli göndericinin, eşyayı ve ilgili transit beyanını hareket idaresine sunmadan transit işlemlerini yürütmesine gümrük makamları tarafından izin verilmektedir. Bunun yanı sıra, izinli alıcı uygulaması, izin sahibine eşyayı ve belgeleri varış idaresine sunmadan kendi tesislerinde veya belirli diğer bir yerde alma imkânı tanımaktadır. İzinli alıcı/gönderici basitleştirmesinden yararlanılmayan transit işlemlerinde, eşyanın her durumda gümrük sahasına gelmesi ve gerektiğinde belirli risk kriterleri uyarınca kontrol edilmesi gerekmektedir. NCTS sistemi sayesinde eşya gümrüğe sunulmayacak olsa bile izinli alıcı ve izinli göndericinin sevkiyat bilgilerine de ulaşılabildiğinden, gerektiğinde izinli alıcı veya gönderici uygulaması kapsamında taşınan eşya için eşya gelmeden önce gerekli risk değerlendirmesi yapılarak önlemlerin alınması mümkündür. İzinli alıcı veya izinli gönderici daha önceden güvenilirliğini kanıtladığından eşyalara ilişkin NCTS’de yer alan bilgiler üzerinden yapılan kontrol yeterli olacaktır. Ancak gümrük memuru tarafından eşyanın izinli alıcı ve göndericinin tesislerinde kontrol edilmesi imkânı da mevcuttur. Ancak bu, uygulamada çok istisnai bir durumdur.

Risk analizi çalışmaları sonucunda gümrük işlemlerine yapılacak kontrollerin, eşyanın yalnızca gümrükte kontrolü şeklinde algılanmaması gerekmektedir. Etkin bir risk analizi için gümrük işlemlerini gerçekleştirecek ticaret erbabının, bu işlemlerin öncesinde ve sonrasında da denetlenmesi gerekmektedir. İzinli alıcı ve izinli gönderici basitleştirmesinden yararlanabilmek için belli koşullar bulunmaktadır. En önemli ön koşullardan biri gümrük veya vergi mevzuatına aykırı ciddi veya mükerrer bir suç işlenmemiş olmasıdır. Bu koşulların sağlanması sonucunda yükümlü gümrükte yapılacak kontrole gerek kalmadan izin başvurusu sırasında gerekli incelemelerden geçmiş ve güvenilirliğini kanıtlamış olacaktır. Bununla birlikte, izinli alıcı ve izinli gönderici uygulamasından yararlanan yükümlülerin koşulları sağlayıp sağlamadıklarının belirli aralıklarla takip edilmesi ve sonradan kontrol uygulaması ile de transit rejiminde kontrol sisteminin yaygınlaştırılması sağlanacaktır. Ulusal mevzuatımızda izinli gönderici kolaylaştırmasına ilişkin hükümler 10.01.2013 tarihli ve 28524 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan “Gümrük İşlemlerinin Kolaylaştırılması Yönetmeliği” ile izinli alıcı kolaylaştırmasına ilişkin hükümler ise 24.08.2011 tarihli ve 28035 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan “Ortak Transit Yönetmeliği” ile düzenlenmiştir.

Bir Avrupa ülkesi olan Almanya'da transit taşımacılığı kapsamında gerçekleşen işlemlerin %90'dan fazlasının izinli alıcı ve izinli gönderici üzerinden gerçekleştirildiği belirtilmektedir.<sup>62</sup> İzinli alıcı ve izinli gönderici uygulamasının ülkemizde uygulanması ve bu sistemin Almanya'da ve diğer Avrupa ülkelerinde olduğu gibi yaygınlaşması ile transit rejimi bütüncül bir bakış açısıyla denetlenebilecektir. İzinli alıcı ve izinli gönderici sisteminin ülkemizde etkin bir şekilde uygulanması sonucunda gümrük kontrollerinin azaltılması değil, kontrollerin rejimin öncesi ve sonrasındaki aşamalara yayılması sağlanacaktır. Bu durum, risk analizinde etkinliği artıracaktır. Sınırlarımızda yaşanan zaman ve emek kaybı azaltılacak ve gümrükte transit eşyasını muayene etmekle sorumlu memur, riskli işlemlere daha iyi odaklanacaktır. Transit rejiminde risk kriterine tabi olan firma/şahıs sayısında azalma olacak, bu durum da risk analizinin veriminin artmasını ve yapılacak kontrollerin seçicilik kazanmasını sağlayacaktır.

---

<sup>62</sup> Alman Gümrük İdaresi'nde Uygulanmakta Olan Basitleştirilmiş Usul Uygulamaları", **Risk Yönetimi Eşleştirme Projesi**, 2.2.2.1. ve 2.2.2.3. no.lu Faaliyet Raporu, 2012.

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### YENİ BİLGİSAYARLI TRANSİT SİSTEMİ (NCTS) UYGULAMASININ İPSALA SINIR KAPISI ÖRNEĞİ

#### 4.1. Amaç

Türkiye Cumhuriyeti'nin 01 Aralık 2012 tarihinden itibaren Ortak Transit Rejimine İlişkin Sözleşme'ye taraf olması, ülkemiz ile AB ve EFTA ülkeleri arasında gerçekleştirilen transit rejiminin yönetilmesi ve kontrol edilmesinde bir araç olarak kullanıma giren NCTS uygulamaları ve İpsala Sınır Kapısı örneği açısından değerlendirilmesi bu çalışmanın amacını oluşturmaktadır.

#### 4.2. Yöntem

Araştırma esnasında toplanan veriler yarı biçimsel mülakat yöntemiyle sağlanmıştır. İpsala Sınır Kapısında çalışan yetkililerle yapılan görüşme sonucunda Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS) uygulaması hakkında detaylı bilgilere ulaşılmıştır.

Çalışma için öncelikle objektif sonuçlar ortaya koyabilmek için İpsala Sınır Kapısında çalışan yetkililerle mülakat yapılmıştır. Daha sonra İpsala Sınır Kapısı Müdürlüğü'nde mülakat yapılmıştır. Bu görüşme esnasında dikkat çeken nokta, müdürlüğün Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS) sürecindeki rolleri olmuştur.

İpsala Gümrük İdaresinde yarı biçimsel mülakat tekniğini uygulayarak, önceden hazırlamış olduğumuz sorular müdürlük personeline sorulmuştur ve mülakat esnasında gelişen yeni konulara da cevaplar bulunmuştur.

Yarı biçimsel mülakatta mülakatçı kaba hatlarıyla bir yol haritasına sahiptir ancak, cevaplayıcının ilgi ve bilgisine göre bu genel çerçeve içerisinde farklı sorular sorarak konunun değişik boyutlarını ortaya çıkarmaya çalışır. Bazı soruların adı geçen organizasyon için sorulmasının uygun olmadığı veya anlamsız olduğu (ihracat yapmayan bir şirkete ihracat mevzuatını nasıl



değerlendirdiğini sormanın anlamsız oluşu gibi) anlaşılırsa o sorulardan vazgeçilir. Bazen söyleşi kendiliğinden farklı yönlere kayar<sup>63</sup>.

Yapılan bu mülakatlarla araştırma, bu zamana kadar yapılan çalışmalardan çok farklı bakış açılarıyla şekillendirerek sonlandırılmıştır. Yapılan mülakatlar yorum katılmadan sunulmuştur.

### **4.3. Sınırlılık**

Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS) uygulamasının transit ticarete etkileri konusunda İpsala Sınır Kapısı büyük ölçekli organizasyon yapılarına sahip olmaları, mülakat için kısıtlı zaman ayırma sorununu da beraberinde getirmiştir. Yapılacak olan araştırmanın belirli bir zaman dilimi içerisinde yapılıyor olması bir kısıtlılıktır.

Bu konuda yapılan akademik alandaki çalışmaların yetersizliği de önemli bir zorluktur.

### **4.4. İpsala Gümrük İdaresi Tescil (Onay) İşlemleri**

İpsala Gümrük İdaresi Tescil (Onay) Memurları ile yapılan mülakat sonucunda şu veriler elde edilmiştir.

NCTS uygulaması 01.12.2012 tarihinden itibaren Gümrük Müdürlüğü'nde transit işlemlerinde kullanılmaya başlanılmıştır. Bu uygulamanın esas amacı elektronik veri değişimini kullanarak transit rejimini daha çağdaş, daha hızlı ve daha hesap verebilir bir konuma getirmektedir. Bu uygulamanın başlamasıyla işlem süreleri daha kısalmış, bürokrasi daha azalmış ve denetimler sistem üzerinden daha sağlıklı bir şekilde yapılır duruma gelmiştir.

Bu uygulamada örneğin, Avrupa Topluluğuna üye ülkelerden gelen bir araç varış gümrüğünü Yunanistan'ın Kipi Sınır Kapısı olarak belirtmişse İpsala Gümrük Müdürlüğü'nde işlem yapmak için NCTS beyannamesi düzenlemek durumundadır. Bu durumda, mükellef (asıl sorumlu) araç içindeki eşyayı kapsayan MRN Belgesini Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın internet sitesi

---

<sup>63</sup> Remzi ALTUNIŞIK, Recai COŞKUN, Serkan BAYRAKTAROĞLU ve Engin YILDIRIM **Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri SPSS Uygulamalı**, Sakarya Üniversitesi, İİBF, 5.Baskı Sakarya, 2007, s.84.

üzerinden sisteme kaydederek İpsala Gümrük Müdürlüğü'ne sistem üzerinden beyanda bulunur.

Sistem üzerinden İpsala Gümrük Müdürlüğüne gelen MRN Belgesi tescil (onay) memurunca önce sistem üzerinden incelenir, daha sonra mükellefince kağıt ortamında getirilen MRN Belgesi ve eki fatura, CMR, vs. belgeler kontrol edilir.

Bu kontrol işlemi bittikten sonra aracın MRN Belgesindeki kilosuna bakılarak kilo farkının bulunup bulunmadığına bakılır. MRN Belgesi ile eki belgelerin uyumlu olması ve de kilo farkının bulunmaması durumunda eşyanın transit ticaret kapsamında taşınabilen bir eşya kapsamında bulunup bulunmadığı ile ithali yasak veya ithali kısıntıya tabi ürünler kapsamında olup olmadığına da bakıldıktan sonra sistem üzerinden MRN Belgesi çağrılarak tescil (onay) işlemi yapılır.

MRN Belgesi tescil (onay) işleminden sonra sistem üzerinden TR Belgesi konumuna gelir ve akabinde sistem tarafından sarı veya kırmızı hat muayene memuru belirlenir. Bu durumda İpsala Gümrük Müdürlüğü "Hareket Gümrük Müdürlüğü" olarak belirlenir.

Sistem üzerinden sarı hat (belge kontrolü) kriterine göre belirlenen bir TR Belgesi muhteviyatı araç eğer ihbar, şüpheli, halat kopukluğu, gümrük mührü yokluğu veya bir hatadan kaynaklanan durumu mevcutsa, tescil (onay) memurunca TR Belgesi ile ilgili müzekkere verilerek kırmızı hat (fiziki muayene) kontrolüne tabi tutulması için müdür yardımcısına hat değişikliği için gönderilir.

NCTS uygulamasının çıkış işlemlerinde ise yani, Türkiye içerisindeki bir iç gümrükten onaylanarak gelen bir TR Belgesi eğer varış gümrüğü olarak Avrupa Topluluğuna üye ülkelerden biri olarak belirtilmişse bu durumda tescil (onay) memurunca sadece "Sınır Geçiş Bildirimi" yapılmaktadır.

Bu durumda Türkiye içindeki iç gümrük "Hareket Gümrük Müdürlüğü", İpsala Gümrüğü "Sınır Geçiş Bildirimi Yapan" Müdürlük, Avrupa Topluluğuna üye ülkelerden gideceği yer gümrüğü "Varış Gümrük Müdürlüğü" olarak belirlenir.

Bu işlemlerde TR Belgesi tescil (onay) memurunca sistem üzerinden onay işlemi yapıldığında hat kriteri sistem üzerinden belirlenmez. Sadece tescil (onay) memurunca yapılan evrak incelemesi sonucunda bir ihbar, şüphe, halat kopukluğu, gümrük mührü yokluğu veya bir hatadan kaynaklanan durumu mevcutsa, tescil (onay) memurunca manuel olarak müzekkere verilerek kırmızı hat (fiziki kontrol) kontrolüne tabi tutulmak üzere Müdür yardımcısına yönlendirilir. Bunlar mevcut değilse tescil (onay) memurunca evrak kontrolü yapılarak sistem üzerinden TR Belgesi onaylanarak “Sınır Geçiş Bildirimi” yapılarak aracın yurtdışı edilmesi sağlanır.

NCTS uygulamasının çıkış işlemlerinde eğer Türkiye içerisindeki bir iç gümrükten onaylanarak gelen bir TR Belgesinin varış gümrüğü olarak Avrupa Topluluğuna üye olmayan ülkelerden biri seçilmişse örneğin, hareket gümrük müdürlüğü olarak Malatya Gümrüğü’nden gelen bir TR Belgesinin varış gümrüğü olarak Gürbulak Gümrük Müdürlüğü belirtilmişse bu durumda, Gürbulak Gümrüğü’nce TR Belgesinin tescil (onay) işlemleri yapılır ve bu TR Belgesi için sistem üzerinden hat kriteri belirtilerek işlemler sonuçlandırılır.

#### **4.5. İpsala Gümrük İdaresi Muayene (Kontrol) İşlemleri**

İpsala Gümrük İdaresi Muayene (Kontrol) Memurları ile yapılan mülakat sonucunda şu veriler elde edilmiştir.

Avrupa Topluluğuna üye ülkelerden gelen bir araç eğer varış gümrüğünü Yunanistan’ın Kipi Sınır Kapısı olarak belirtilerek MRN Belgesi açıyorsa, İpsala Gümrük Müdürlüğü’nde TR Belgesi düzenlemek durumundadır.

Bu durumda mükellef araç içindeki eşyayı belirtir şekilde MRN Belgesini sisteme kaydederek İpsala Gümrük Müdürlüğüne beyan eder. İpsala Gümrüğü MRN Belgesi ile eki fatura, CMR ve gerekli evrakları inceleyerek tescil (onay) memuru eliyle belge tescil (onay) işlemini sistem üzerinden yaparak belgeyi TR Belgesi konumuna getirir ve hat kriteri belirlenir. Bu durumda hareket gümrük idaresi İpsala Gümrük Müdürlüğü olur ve varış gümrük idaresine aracı sevk eder. Bu işlemler Transit Rejimi hükümlerine tabi olur.

Sistem tarafından belirlenen hat kriterine göre TR Belgesi Muayene (Kontrol) Memuruna sistem tarafından havale edilir. TR Belgesi sistem

üzerinden Muayene (Kontrol) Memuruna sarı veya kırmızı hat olarak beyan edilir.

Sarı hatta belge kontrolü kırmızı hatta ise eşya fiziki olarak kontrole tabi tutulur. Muayene (Kontrol) Memuru gerekli kontrolleri yaptıktan sonra sistem üzerinden teminatı tescil eder. Bu işlemi yaparken eşyanın Gümrük Vergileri ile eşya için % 20 fazlasıyla alınan teminat sistem üzerine girilerek muayene onay işlemi yapılır. Ayrıca, sistemde Kapsamlı Teminat ile Global Teminat seçenekleri de mevcut bulunmaktadır.

Muayene onay işlemi yapıldıktan sonra araç gümrük mührü tatbik edilmek üzere Gözetim Memuruna tevdi edilir. Mühürleme işlemi yapıldıktan sonra her bir belge için Damga Vergisi yatırılır ve sisteme kaydedilir.

Son olarak sistemde Muayene (Kontrol) Memurunca sistemde “Serbest Bırak” işlemi onaylanarak aracın gideceği gümrük idaresine Gümrük Yönetmeliği’nce belirlenen yol süresi ile mühür numarası sisteme girilerek serbest bırakma işlemi gerçekleştirilir ve araç varış gümrük idaresine sevk edilir

NCTS ithalat (giriş) işlemleri yurtdışından NCTS sistemine dahil olan bir ülke tarafından yapılırsa bu beyannameye T1 belgesi diyoruz. Avrupa Topluluğundan gelen bir T1 belgesi için hareket gümrük idaresi Avrupa Topluluğuna dahil bir ülke olabilir ve varış gümrük idaresi Türkiye’deki herhangi bir gümrük idaresi olabilir. Bu gibi durumlarda İpsala Gümrük Müdürlüğü T1 belgesinde gerekli evrak kontrolünü yapar ve sınır geçiş bildiriminde bulunarak varış gümrük idaresine sevk eder. Bu durumlarda hat kriteri sistem üzerinden yapılmaktadır.

NCTS ihracat (çıkış) işlemleri yani Türkiye içindeki bir iç gümrükten onaylanarak gelen ihracat gümrük beyannamelerinin her bir araç için düzenlenen Transit Beyannameleri Avrupa Topluluğu ülkelerine gitmesi durumunda İpsala Gümrük Müdürlüğünden geçenler için tescil (onay) memuru eliyle sınır geçiş bildiri yapılmaktadır. Bu işlemlere örnek vermek gerekirse; İstanbul’dan açılan bir TR Belgesinin İtalya’ya gideceği durumda Hareket Gümrük İdaresi İstanbul, Varış Gümrük İdaresi İtalya olarak belirtilir ve İpsala Gümrük Müdürlüğü’nde sadece Sınır Geçiş Bildirimi yapılır. Bu işlemlerde TR Belgesi sistem üzerinden kırmızı hatta havale edilmez. Evrak incelemesi sonucu bir hata veya eksiklik tespit edilirse tescil (onay) memurunun

müzekkeresine istinaden idarece manuel olarak kırmızı hatta sevk işlemi yapılabilir. NCTS sisteme dahil olan ülkeler arasında kullanılan bir sistemdir. İhracat beyannamesi eğer sisteme dahil olmayan bir ülkeye açılırsa her bir araç için TR Belgesi varış gümrük idaresine sevk edilir. Bu gümrük idareleri genelde sınır kapıları olduğu için sınır kapılarında sonlanır. Örnek olarak, Konya Gümrük Müdürlüğü'nden açılan bir ihracat beyannamesine bağlı olarak düzenlenen TR Belgesi Habur Gümrük Müdürlüğü'ne sevk edilirse varış gümrük idaresi olan Habur Gümrük Müdürlüğü TR Belgesinin tescil (onay) işlemini yapar ve bu belge için sistem üzerinden hat kriteri bildirilerek işlemler sonuçlandırılır.

#### **4.6. İpsala Gümrük İdaresi Transit/NCTS Servis İşlemleri**

İpsala Gümrük İdaresi Transit/NCTS Servis Şefi ve Memurları ile yapılan mülakat sonucunda şu veriler elde edilmiştir.

Türkiye'nin Ortak Transit Sözleşmesine taraf olduğu 01.12.2012 tarihinden itibaren müdürlükte de NCTS (Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi) üzerinde transit işlemlerinin yapılmasına başlanılmıştır.

Müdürlüğün İpsala Gümrük Kapısındaki yerleşik konumu nedeniyle Müdürlükçe ithal amacıyla ambara eşya alınmamaktadır, dolayısıyla NCTS'ne bağlı olarak Teslim Alma-Özet Beyan üretilmemekte olup, sadece yurtdışından gelen eşyaların iç ya da sınır gümrük idarelerine sevk yapılmaktadır.

Müdürlüğün konumu uygulamaya göre "Transit Gümrük İdaresi" ya da "Hareket Gümrük İdaresi" olarak değişebilmektedir. Şöyle ki; transit eşyasının Türkiye Gümrük Bölgesine İpsala Sınır Kapısından girişi olması durumunda Müdürlük "Transit Gümrük İdaresi" statüsünde olur. Şayet eşyanın T1 rejimi Yunanistan'dan sonlanarak Türkiye Gümrük Bölgesine girişi yapılmak üzere gelmiş ise Müdürlük "Hareket Gümrük İdaresi" statüsünde olur.

Ortak Transit rejiminin uygulamaya başladığı tarihten sonra UND, DAC ve DAC/R2 teminatları kullanılmamaktadır. Mevcut durumda Toplu Teminat (ulusal transitte), Bireysel ve Kapsamlı Teminat kullanılmaktadır.

NCTS uygulaması internet üzerinden çalışmakta olup, internet bağlantıları olan herhangi bir bilgisayardan MRN Belgesi tescil edilerek, iş

takipçilerinin Müdürlüğe gelmeden ilgili belgenin internet üzerinden Müdürlüğe ulaşması mümkün bulunmaktadır.

Ortak Transit Rejimi ile ilgili işlemlerin kağıtsız ve elektronik ortamda yürütülmesi sebebiyle Türkiye Gümrük Bölgesindeki herhangi bir varış gümrüğüne teslim edilmek üzere Müdürlüğe gelen eşyanın T1 belgesi ile ilgili olarak "Sınır Geçiş Bildirimi" yapılmasına müteakip, kağıt ortamında belgeler alı konulmamaktadır. Bu sistemin ekonomik yönden başlıca amaçları ile avantajlarından bahsederken transit işleminin kağıtsız ortamda gerçekleştirildiği belirtilmekte ise de NCTS uygulamasının tamamen kağıtsız bir uygulama olduğunu söylemek doğru değildir. Transit rejiminde beyannameye eklenmesi gereken tüm belgelerin NCTS uygulanmasında üretilen Transit Refakat Belgesine (TRB) konulması gerekmektedir. Nitekim, Müdürlükçe düzenlenen (TRB) rumuzlu Transit Refakat Belgelerinin Muayene (Kontrol) Memurunun onayından sonra birer örneği ekleri ile birlikte dosyalanmaktadır.

Bu rejimin asıl amacı; kağıt esaslı ortamdaki uzaklaşmak, daha modern ve etkin bir yönetim sağlamak olduğu bilinmektedir. Buna paralel olarak NCTS'de rejimin sonlandırılması ve ibrasına kadar belirli sürelerin aşılması halinde sistem tarafından çalıştırılan süre ölçer ile otomatik olarak transit işlemine ilişkin durum talebi gönderilmekte ve ekrana yansımakta, belli sürelerin aşılması halinde beyanname otomatik olarak "Harekette Araştırma ve Tahsilat" ekranında ("ENQ\_REC" ARAŞTIR) konumuna düşmektedir. Varış gümrük idaresine araştırma talebine ilişkin mesaj gönderildiği takdirde Transit Refakat Belgesinin (TRB) statüsü (ENQ\_REQ) olarak ekrana yansır. Eşya varış gümrüğüne hiç gitmemiş ve de varış gümrük idaresince olumsuz cevap verildiğinde beyannamenin statüsü (ENQ\_NEG) olmaktadır.

#### **4.6.1. Hareket Gümrük İdaresi İşlemleri**

Varış gümrük idaresi tarafından varış bilgisi mesajı gönderilmiş ancak, bu mesaja müteakip 6 gün içinde kontrol sonuçları, mesajı alınmaması halinde 6 günlük sürenin bitiminden itibaren 7 gün içerisinde beyannameye ilişkin araştırma usulleri başlatılmalıdır.

Söz konusu araştırma işleminin başlatılmasına müteakip 28 gün içerisinde varış gümrük idaresinden cevap alınmaması halinde tahsilat işlemleri başlatılmalıdır.

Hareket gümrük idaresince ibra edilmemiş beyannamelere ilişkin olarak, 9 ay içinde varış gümrük idaresine verilmesi gerekli olan süreyle beraber kefile rejimin ibra edilmediği bildiriminde bulunulmalıdır.

İbra edilmeyen beyannameler ile ilgili kefile süresi içerisinde bildirimde bulunulmuş ise beyannamenin onayı tarihinden itibaren 3 yıl içerisinde borcun ödenmesi için kefile başvuru yapılmalıdır.

#### **4.6.2. Varış Gümrük İdaresi İşlemleri**

Eşyanın varış bilgisi mesajının gönderildiği tarihi takip eden 3 gün içerisinde kontrol sonuçları mesajının hareket gümrük idaresine gönderilmelidir.

Hareket gümrük idaresi tarafından başlatılan araştırma taleplerine 28 gün içerisinde cevap verilmelidir.

#### **4.7. İpsala Gümrük İdaresi İşlemleri**

İpsala Gümrük İdaresi Yetkilileri ile yapılan mülakat sonucunda şu veriler elde edilmiştir.

Ortak Transit Sözleşmesi hükümlerince Türkiye'nin de yer aldığı AB ve EFTA ülkeleri arasında uluslararası ticarete konu eşyaların taşınmasında Hareket Gümrük İdaresinden başlayıp Sınır Geçiş Gümrük İdarelerinin de yer aldığı Varış Gümrük İdaresinde sonlanan transit beyanıdır.

Veri değişiminin kullanılmasında etkili ve çağdaş bir yöntem olan beyan elektronik, transit rejiminin etkinliğini artırmak, etkin bir denetim, bürokrasinin azaltılması, gümrük idarelerinde işlem sürelerinin kısılması ile kağıt ortamından ziyade elektronik ortamda beyana dayalıdır. Hareket gümrük idaresince yapılan kontrol ve ayniyat önlemleri ile eşyaya ilişkin veriler ile bilgi ve belgeler esas alınarak aracın geçiş yaptığı gümrük idarelerinde yeniden veri girişi yapılmaksızın sisteme girişi yapılan verilerin onaylanması "Geçiş Bildirimi" yapılarak beyan kısa sürede alınmaktadır.

Sınır gümrük idarelerinde taraf ülkeler gümrük idarelerince araçta tatbikli güvenlik mühürlerinin beyannamelerinde kayıtlı mühür numaraları ile uyumlu olması halinde istisnai haller dışında eşya varış gümrük idaresine kadar kontrole (Fiziki Muayene) tabi tutulmamakta, sistem tarafından belge

kontrolüne sevk edilmektedir. Bu da sınır gümrük idarelerinde yığılma ve zaman kaybı anlamında avantajlar sunmaktadır. Ancak, aracın tartımı sonucu ciddi kilo farklılıklarının oluşması, evrakları ile beyanda uyumsuzluklara rastlanması, taşınan eşyaların riskli sevkiyata konu eşyalardan olması, yol güzergahında aracın mühür, halat ve brandasında açılmalar olması vb. hallerde fiziki muayene yapılmaktadır. Bu da sevkiyatlar içerisinde cüz'i bir miktarı oluşturmaktadır.

Fiziki muayene ve/veya belge kontrolü neticesi tespit edilen beyan farklılıkları idari para cezası ve adli takip gerektirmeyen bir farklılık ise transit beyannamesinde yapılan tespite göre sistem üzerinde düzeltme yapılmak ve uyuşmazlık bildirimini gönderilerek aracın beklenmeksizin sevki yapılabilen, sevk gümrük idaresince uyuşmazlığın incelenerek sonlandırılması halinde beyan ibra konumuna gelmektedir. Keza varış gümrük idarelerinde tespit edilen uyuşmazlıklar elektronik ortamda gönderilmekte yazışma, zaman ve gereksiz beklemeler daha minimize edilebilmektedir.

Eşyanın rejim altında iken bir gümrük yükümlülüğünün doğması halinde, tahakkukun oluşturulmasına esas tarife tespitleri ile serbest dolaşıma girişinde tahsili gereken gümrük vergi ve resimleri tahakkuku daha kısa zamanda yapılabilen, takibi ve tahsili daha etkin yapılabilen ve kamu zararı oluşmaksızın tahsili kullanılan teminat sistemi sayesinde daha kısa sürede sonlanmaktadır. Uygulanan teminat sistemleri ile asıl sorumlularının denetlenebilir ve ulaşılabilir kurumlardan oluşması takip ve tahsili daha etkin ve kolaylaştırmaktadır.

Taraf ülkelerin gümrük idarelerinden herhangi birinde bir usulsüzlüğe rastlanması halinde taşıyıcı ve asıl sorumluların işlem şifrelerine bloke konulmak suretiyle bir sonraki usulsüz işlemin daha kısa sürede ve etkinlikle önüne geçilebilmektedir.

Taşıyıcılar ve yükümlüler açısından gümrük beyan usulleri, sistemin işleyişi ile daha basit hale gelmiş olmanın yanında onaylanmış yükümlüler açısından daha da basit hale gelmiştir. Gün geçtikçe taşıyıcılar ve yükümlüler tarafından sistem daha iyi anlaşılmalıya başlanmış ve kullanımı artış göstermiştir. Bu da beyan hataları ile taşıma maliyetleri üzerindeki mali yükleri azaltmakta bürokrasi ve zaman kaybını azaltmaktadır.



## SONUÇ

Dünyada hızla artan ticaret hacmi ile eşya taşınmasının basitleştirilmesi, özellikle üzerinde siyasi sınırların değiştiği güzergahlar üzerinde günümüzün globalleşme yolundaki dünyasının gereklerine uygun şekilde gerçekleştirilmesi lüzumu, ülkeleri ve ülke gruplarını yeni sistemler geliştirmeye, bazen de eski uygulamaların modernleştirilmesine yöneltmektedir.

Bu arayış, beraberinde bir taraftan eşya taşınmasının basitleştirilmesini diğer taraftan da bu basitleştirmenin kaçakçılığa açık kapı bırakması endişesini getirmektedir. Topluluk Transit Rejimi Sisteminin geliştirilmiş ve yaygınlaştırılmış hali olan Ortak Transit Rejimi Sistemi, bilgisayar ortamında işlemlerin gerçekleştirilmesi öngörmekle, bu kaygının nispeten bertaraf edilebileceği izlenimini vermektedir.

Türkiye, dış ticaretinin büyük kısmını AB ülkeleri ile yaptığı gerçeği göz önünde tutulursa, Ortak Transit Rejimine dahil olması uluslararası ticarete konu eşyaların taşınmasında bölgesel olarak isabetli bir karar olarak karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca, ilerde ülkemizin AB'ye tam üye olması halinde uymak zorunda olduğu müktesebatin bir parçasını teşkil ettiğinden Ortak Transit Rejimine ilişkin mevzuatın iç hukukumuza mal edilmesi gerekmektedir. Bu amaca yönelik Ortak Transit Yönetmeliği çıkartılmış olmakla beraber yönetmeliğin dayanmak zorunda olduğu iç hukuk kurallarının tam anlamıyla AB müktesebatına uyumlaştırılmaması nedeniyle yönetmelik hükümleri ile sözleşme maddeleri arasında tam bir uyum bulunmamaktadır.

Türkiye'nin hedefinin AB tam üyeliği olması, elbette başka bloklaşmalar içinde yer almayacağı, hatta kendisinin bir blok oluşturmayacağı anlamına gelmemelidir. Türkiye coğrafi konumunun sağladığı imkanları değerlendirerek mevcut gruplaşmalar içindeki yerini kuvvetlendirirken diğer birliklere alternatif teşkil etmeden kendi etrafında yeni iktisadi ve siyasal birlikler oluşturabilir.

Türkiye'nin kurulmasına öncülük ettiği ve bugüne değin aktif bir üyesi olduğu Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı bu bakımdan önem arz etmektedir. Türkiye bu geniş coğrafyada ekonomik bütünleşmeyi ve buna bağlı olarak da ticaretin ve eşya taşınmasının kolaylaştırmasını temin etmek

için AB uygulamalarından ve özellikle de Topluluk ve Ortak Transit tecrübelerinden istifade edebilir.

Türkiye'nin önündeki bir diğer ve önemli perspektif de zengin doğal kaynaklara sahip ve büyük bir pazar potansiyeli olan eski Doğu Bloğu ülkeleri ile Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı benzeri bir blok oluşturma imkanıdır. Günümüzün siyasi olanları da dahil olmak üzere birliklerde iktisadi bütünleşme önemli yer tutmaktadır. Bu bakımdan Rusya Federasyonu'nun da dahil olacağı böyle bir birlik içinde Ortak Transit Rejimi benzeri bir transit sistemi hayati bir öneme sahip olacaktır.

Tabii ki böyle bir gruplaşmanın oluşturulabilmesi halinde uygulanacak transit sisteminin topluluk ve esasında bunun geliştirilmiş ve yaygınlaştırılmış şekli olan Ortak Transit Sisteminden farklılıkları olacaktır. Bu nedenle, nitelik arz edecek böyle kapsamlı bir sistemin kurulabilmesi için de öncelikle bilgisayarlı Ortak Transit Sisteminin çok iyi tetkik edilmesi gerekmektedir. Böylelikle ilerde iki sistemin birleştirilmesi de mümkün olabilecektir.

Aynı şekilde, yürütülen işlem faaliyetlerini elektronik ortamda tutması ve takip etmesi verimliliğinin ölçülmesinde, faaliyetlerinde kullandığı işlemler ve metotların analizinde, dolayısı ile hataların bulunup düzeltilmesinde de avantaj sağlamaktadır.

Türkiye'nin Ortak Transit Sistemiyle elektronik ticaret kullanımı konusunda daha fazla dikkat etmesi gerekir. Bu gelişme güçlü ve elektronik ticaretin dinamik yapısını kaldırabilecek ölçüde bir tedarik zincirine, bu ortamda çalışabilecek kalifiye personele ve güçlü bir alt yapıya ihtiyaç duyacaktır.

Yeni teknolojilerin kullanılması da aynı şekilde ciddi bir araştırma ve geliştirme çalışması gerektirmektedir. Aynı şekilde klasik yöntemlerle ticaret yapmaya çalışan işletmeler elektronik ortama geçtiklerinde yeni pazarlama metotlarını incelemek zorundadırlar.

01.12.2012 tarihinde başlayan NCTS ulusal uygulaması 01/12/2012 tarihinde Ortak Transit Sözleşmesine taraf olunması nedeni ile uluslararası uygulanmaya başlanmıştır. Bu tarihten itibaren ulusal transit işlemleri "TR" rejiminde, uluslararası transit işlemleri ise "T1,T2,T2F,T-" rejiminde beyan edilmektedir. Bu işlemlerin, gereksiz iş yükü yaratılmadan ve zaman kaybına

sebebiyet verilmeden, doğru ve güvenilir şekilde sonlandırılmasını amaçlamaktadır. Yapılan mülakat sonucunda NCTS ulusal uygulaması ticaretin kolaylaştırılması açısından ciddi bir değişim meydana getirdiği anlaşılmaktadır. Şöyleki;

- Doğru ve güvenilir bilgi akışının sağlanması,
- Gereksiz iş yükünün engellenmesi,
- Her taşımacılık türüne uygulanmasıdır.

Eşya taşınmasını ve gümrük işlemlerini kolaylaştırdığı için Ortak Transit, Avrupa bütünleşmesinde büyük öneme sahiptir. Avrupa Birliği'ne tam üyelik yolunda Türkiye'nin de içinde bulunduğu aday ülkelerin katılım stratejilerinde önemli bir yer tutmaktadır. Bu aşamada tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de sürekli bir değişim yaşanmaktadır.

NCTS uygulamasının getirdiği kolaylıkların yanında, risk analizi açısından uygulamaya yönelik bir takım sorunlar da mevcuttur. NCTS, transit işlemlerinin hızlandırılmasına dayalı bir sistem olması sebebiyle işlemlerin hızlı bir şekilde sonuçlandırılmasına odaklı bir kontrol imkânı sunmaktadır. Bu nedenle, eşyanın transit taşınması nedeniyle doğabilecek bütün riskler aynı olmakla birlikte, TIR Sistemi'nde giriş ve çıkışta hat yönlendirmesi bulunmasına rağmen Sözleşmenin getirdiği kolaylığın bir sonucu olarak, ortak transit rejimi kapsamında taşınan eşya hakkında giriş ve çıkış gümrük idarelerinde sistem üzerinde hat yönlendirmesi yapılmamaktadır. Bu durum, risk analizi açısından önemli bir sorun oluşturmaktadır. Ortak transit rejimi kapsamında gerçekleştirilecek risk analizi çalışmalarının Sözleşme'nin öngördüğü alanlarda etkili bir şekilde uygulanması ile NCTS sistemindeki bu durumun kaçakçılığa yol açması engellenebilecektir.

Transit taşımacılık kapsamında taşınan eşyanın, ülkeye girmeden ve/veya ülkeden çıkmadan sınırdaki kontrolü risk analizi açısından önemli bir unsurdur. Nitekim TIR Karnesi ile yapılan taşımacılıkta eşyanın sınırdaki kontrol edilmesini teminen giriş ve çıkış gümrük idarelerinde hat yönlendirmesi bulunmaktadır. TIR Karnesi kapsamında taşınan eşya için ortaya çıkabilecek risk unsurları Ortak Transit Rejimi kapsamında taşınan eşya için de aynı şekilde geçerlidir. Hal böyle iken TIR Karnesi için gerçekleştirilen hat kontrolünün NCTS sisteminde öngörülmemesi bu kapsamda gerçekleştirilen

işlemlerin TIR sistemine oranla daha yüksek risk teşkil etmesine yol açmaktadır. NCTS sistemindeki bu durumun meydana getirebileceği sorunları engellemenin en etkili yolu, eşyanın varışında ve hareketinde etkin bir risk analizi çalışması ile eşyanın denetlenmesidir.

NCTS sisteminin bir diğer eksiği ise eşya kıymeti ve menşe ülke kodu alanlarının sisteme girilmemesidir. NCTS sisteminde bu bilgilerin yer almaması, risk analizi çalışması sonucunda bu alanlarda risk profillerinin oluşturulmasının önünde engel oluşturmaktadır. Bu itibarla, zorunlu alanlar üzerinde yoğunlaşarak sistemde yer alan bu eksiğin yol açacağı usulsüzlüklerin önüne geçilmesi önem arz etmektedir.

Bu çeşit bir sistemin temelini oluşturacak bir çalışma, çok daha kapsamlı, ayrı bir tezin konusunu oluşturabilecek niteliktedir. Türkiye'de Ortak Transit Rejimine ilişkin bir yönetmelik çıkartılmış olmasına karşın bu rejim kapsamında verilmiş beyanname, deneme maksatlı verilmiş bir beyanname haricinde, bulunmamaktadır. Ancak, ilerde Türkiye'nin sözleşmeye davet edilmesi veya AB üyeliğine kabul edilmesi yoluyla Sözleşmeye taraf olması halinde bu rejim dahilinde gerçekleştirilen transit uygulamalarına ilişkin verilere, özellikle risk analizleri çalışmalarında kullanılmak üzere ihtiyaç duyulacaktır. Bu bakımdan şimdiden bu bilgilerin ulaştırılması için gereken elektronik düzenlemelerin planlanması yararlı olacaktır.

## KAYNAKÇA

### KİTAPLAR

AİBEK Abdurrahman ve Eren BİNGÖL, **Karayolu Taşımacılığına İlişkin Uluslararası Sözleşmeler**, 1.Baskı, İstanbul, UND, 2004.

ALTUNIŞIK Remzi, COŞKUN Recai, BAYRAKTAROĞLU Serkan ve Engin YILDIRIM **Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri SPSS Uygulamalı**, Sakarya Üniversitesi, İİBF, 5.Baskı Sakarya, 2007.

ATAMAN Ümit ve Haluk SÜMER, **Dış Ticaret İşlemleri ve Muhasebesi**, Türkmen Yayınevi, İstanbul, 2000.

BIYIK Recep ve Aydın KIRATLI, **Vergi Tesvik ve Korumaları**, Maliye Hesap Uzmanları Derneği Yayını, İstanbul, 2001.

DEMİRCİ Muzaffer, **İhracatta Finansman Teknikleri**, Bilgehan Basımevi, İzmir, 1988.

DOĞAN Vahit, **Uluslararası Ticarete Ödeme Aracı Olarak Akreditif**, Ankara, Yetkin Yayınları, 2003.

Ekşi Nuray ve Şanlı Cemal, **Uluslararası Ticaret Hukuku**, Arıkan Yay., 4. Baskı, İstanbul 2005.

EMEKLİ Mehmet Ali, "Avrupa Birliği (AB) Ulaştırma Politikasındaki Güncel Eğilimler Bağlamında Türkiye Konteyner Taşımacılığı", Murat Erdal (Ed.), **Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği içinde**, (451-468), Beta Basım Yayım Dağıtım A.Ş., İstanbul, 2008.

ERDOĞAN Engin ve Meliha Ener, **Küresel Pazarların Ekonomik Üsleri Serbest Bölgeler**, 1.Basım, Nobel Yayın Dağıtım, 2005.

Keskin Hakan, **Lojistik, Küresel Tedarik Zinciri Pratikleri**, Gazi Kitabevi, 2011.

KOBAN Emine, **Dış Ticaret Eğitimi**, Alfa Basım Yayım Dağıtım, İstanbul, 2002.

ONURSAL Erkut, **Ulusal ve Ticari Kurallar ve Uygulama**, Okur Ofset, 1. Baskı, İstanbul, 2000.

SELEK Seha, **Dış Ticaret İşlemleri ve Tekdüzen Muhasebe Sistemine Uygun Olarak Muhasebeleştirilmeleri**, İzmir, 1997.

SEYİDOĞLU Halil, **Uluslararası İktisat**, 17. Baskı, Güzem Can Yayınları No:24, İstanbul, 2009.

## MAKALELER

CESUR Özden; **“Ortak Transit ve NCTS”**, *Gümrükte Uzman Görüş Dergisi*, Ocak-Mart 2009, Sayı 16.

REİSOĞLU Seza, **“Hukuki Açidan Akreditif ve Uygulama Sorunları”**, *Bankacılar Dergisi*, sayı 52, 2005.

ŞAHİN Arif, **İhracatta Ödeme Şekilleri**, İGEME, 2004.

## TEZLER

AKDEMİR Nurhan, **“E-Devlet Uygulamaları Kapsamında VEDOP Projesi Eğirdir Vergi Dairesinde E-VDO Uygulamasının İncelenmesi”**. Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya, 2008 (*Yüksek Lisans Tezi*).

CİNGÖZ Mehmet, **“Türk Gümrük İdaresinde Risk Yönetimi, İleri Ülke Uygulamaları ile Karşılaştırılması, Sorunlar ve Çözüm Önerileri”**, Gümrük Müsteşarlığı, Ankara, 2008 (*Uzmanlık Tezi*).

Karataş Çimen, **“Uluslar Arası Ulaştırma Koridorları Kapsamında Türkiye'nin Taransit Denizyolu Taşımacılığında Konteynerize Yüklerin Projeksiyonu”**, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2004 (*Yüksek Lisans Tezi*).

KÖKÇE Rıza, **“1994-2004 Yılları Arasında Güneydogu Anadolu Bölgesi ile Suriye ve Irak Arasında Gerçekleşen Sınır Ticaretinin Bölge Ekonomisine Etkisi”**, Marmara Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2005 (*Yayınlanmamış Master Tezi*).

ŞEDELE Umut, **“Türkiye'deki Transit Rejimi, Karşılaşılan Sorunların Analizi ve Çözüm Önerileri”**, Gümrük Müsteşarlığı, Ankara, 2009 (*Uzmanlık Tezi*).

## RAPORLAR

Alman Gümrük İdaresi'nde Uygulanmakta Olan Basitleştirilmiş Usul Uygulamaları, **Risk Yönetimi Eşleştirme Projesi**, 2.2.2.1. ve 2.2.2.3. no.lu Faaliyet Raporu, 2012.

TANYAŞ Mehmet ve Çağatay İris, **Lojistik Sektör Raporu 2010**", **MÜSİAD Sektör Raporları**, İstanbul, 2010.

## İNTERNET KAYNAKLARI

06.06.2006 tarih ve 26190 sayılı 2006/6 nolu Dış Ticaret Müsteşarlığı tebliği, <http://www.verginet.net/Sirkuler.aspx?ID=788> (Erişim Tarihi: 01.05.2015).

<http://www.gtb.gov.tr> (Erişim Tarihi: 10.05.2015).

<http://www.gtb.gov.tr/data/51d567bb487c8e0f30a44f69/transit%20el%20kitab%20C4%B1.docx> (Erişim Tarihi: 10.05.2015).

<http://www.gumrukleme.com.tr/gumrukleme-terimleri-sozlugu/transit-ticaret-nedir/> (Erişim Tarihi: 01.05.2015).

<http://www.tggumruk.com/tr/urun/825/transit-transit-ticaret> (Erişim Tarihi: 01.05.2015).

<https://guvas.gumruk.gov.tr/html/hedef.htm> (Erişim Tarihi: 20.05.2015).

ÖZGÖKER, Uğur AB Ortak Ulaştırma Politikası,

<http://www.yenigirisimciler.com/index.php?bolum=haber&sayfa=kosedetay&mid=12&yaziid=34> (Erişim Tarihi: 15.05.2015).

[utikad.org.tr/db/files/kdvuluslararasitasimaclikistisnasi.pdf](http://utikad.org.tr/db/files/kdvuluslararasitasimaclikistisnasi.pdf) (Erişim Tarihi: 01.05.2015).

[www.tobb.org.tr/.../TIRSOZLESMESIUYGULAMAESASLARI.doc](http://www.tobb.org.tr/.../TIRSOZLESMESIUYGULAMAESASLARI.doc) (Erişim Tarihi: 10.05.2015).

## RESMİ YAYINLAR

İGEME, *100 Soruda Dış ticaret*, 2006.

NCTS Uygulaması Yükümlü Kullanıcı Kılavuzu, **Elektronik Gümrük İşlemleri Dairesi**, Risk Yönetimi ve Kontrol Genel Müdürlüğü, 2014.

Transit taşıma türleri; “**4458 sayılı Gümrük Kanunu**”, GMD Yayını, Mart 2006, md.84/2.



**MÜLAKAT SORULARI**

- 1) NCTS uygulaması Gümrük İdarenizde ne zaman uygulanmaya başlandı?
- 2) NCTS uygulamasını Transit Rejimi çerçevesinde açıklayabilir misiniz?
- 3) Varış Gümrük İdaresi Yunanistan'ın Kipi Sınır Kapısı olan bir T1 Belgesinin Sınır Kapınızda ne işlemlerden geçtiğini anlatabilir misiniz?
- 4) NCTS uygulamasında Hareket Gümrük İdaresince yapılan işlemleri anlatabilir misiniz?
- 5) NCTS uygulamasında Transit Gümrük İdaresi işlemlerini anlatabilir misiniz?
- 6) NCTS uygulamasında Sınır Geçiş Bildirimi konusunu anlatabilir misiniz?
- 7) NCTS uygulamasında Varış Gümrük İdaresince yapılan işlemleri anlatabilir misiniz?
- 8) NCTS uygulamasında Gümrük İdarenizce yapılan Tescil (Onay) işlemlerini anlatabilir misiniz?
- 9) NCTS uygulamasında Gümrük İdarenizce yapılan Muayene (Kontrol) işlemlerini anlatabilir misiniz?
- 10) NCTS uygulamasında Gümrük İdarenizce yapılan Servis işlemlerini anlatabilir misiniz?
- 11) NCTS uygulamasında Gümrük İdarenizce yapılan risk kontrollerinden bahsedebilir misiniz?
- 12) NCTS uygulamasında Muayene (Kontrol) hat işlemlerini anlatabilir misiniz?

- 13)NCTS Uygulamasında Türkiye'den yani bir iç Gümrükten gelen bir TR Belgesine Gümrük İdarenizce ne türlü işlemler yapılmaktadır?
- 14)NCTS uygulamasında Gümrük İdarenizce karşılaşılan sorunlardan biraz bahsedebilir misiniz?
- 15)NCTS uygulaması kapsamında transit olarak gelen veya giden bir aracı ne türlü durumlarda Kırmızı Hat uygulaması kapsamında Muayene (Kontrol) işlemlerine tabi tutmaktasınız?
- 16)NCTS uygulamasının Transit Ticarete ne türlü kolaylıklar sağladığını anlatabilir misiniz?
- 17)NCTS uygulaması herhangi bir denetim zafiyetini yol açmakta mıdır?
- 18)NCTS uygulamasında belge takip işlemlerinden bahsedebilir misiniz?
- 19)NCTS uygulamasında ibra edilme (rejim kapanma) işlemlerinden bahsedebilir misiniz?
- 20)Gümrük İdarenizde Transit Ticaret kapsamında gelen veya giden araçların bekleme süreleri açısından NCTS uygulamasının nasıl etkileri olduğunu kısaca açıklayabilir misiniz?