

## ORTAK TRANSİT REJİMİ VE NCTS

GÜMRÜK&TİCARET  
DERGİSİ

Sayı:1 Yıl:2013

Güven YILDIZ\*

## Özet

Ülkemizin dış ticaret hacminin son on yılda sürekli gelişmesinin yanı sıra ülkemizin Avrupa ile Asya arasındaki ticarete de bir köprü vazifesi görmesi başta transit işlemleri olmak üzere gümrük işlemlerinin kolaylaştırılmasını zorunlu hale getirmiştir. Zira, uygulanmakta olan gerek TIR karnesi gerek kağıt ortamında işlemleri yapılan transit beyannamesi gerekse diğer transit araçlarının kaçakçılığa önlemeye karşı başarısız olduğu aşikardır. Bu noktada, bu ve bunun gibi sıkıntıların giderilmesi için Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Avrupa'da uzun zamandır kullanılan Ortak Transit Sistemine 07/02/2013 tarihinde en sonunda tamamen entegre olmuştur. Bu yazımızda, Ortak Transit Rejiminin amacı, son düzenlemelerin ne yenilikler getirdiği ve bu sistemin gümrük idaresi ile mükelleflere ne avantajlar ortaya çıkardığı hususlarında ayrıntılı bilgi verilmeye çalışılacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Transit İşlemleri, NCTS, Dış Ticaret, Ortak Transit Sözleşmesi, TIR karnesi

**JEL Sınıflandırması:** F13, F15, F21, F23, F43

## Abstract

*Both continuous increase in our country's foreign trade volume in last ten years and being a bridge between Europe and Asia push Turkey to facilitate especially transit operations and customs procedures. Indeed, it is clear that the applied TIR Carnet, transit declaration on papers and other transit vehicles failed to prevent smuggling at certain definite points. At this point, to resolve this and other problems, Ministry of Customs and Trade absolutely adopted Common Transit System that have long been used in Europe on 07/02/2013 at-the-end. In this article, will be made to give detailed informations as to the purpose of the Common Transit System, the last regulations brought what's innovations and this system has beared what's advantages to customs administration and taxpayers.*

**Key Words:** Transit Operations, NCTS, Foreign Trade, The Convention of Common Transit, TIR Carnet

**JEL Classification:** F13, F15, F21, F23, F43

## Giriş

Eşyanın transiti ve dolaşımında amaçlanan sistem, verimli gümrük kontrolünü destekleyen, meşru ticareti ve eşya dolaşımını kolaylaştıran, modern teknolojiyi kullanan ve böylece hem gümrük idaresinin hem de ekonomi operatörlerinin gereksinimlerini karşılayan bir transit sistemidir( AB Gümrük Rehber İlkeleri, 2013: 37). Bununla birlikte, kağıt üzerinde gerçekleştirilen işlemlere dayalı transit sisteminin yukarıda belirtilen amaçlara uygun olmayıp kaçakçılığa karşı yeterli olmadığına ortaya çıkması, transit işlemlerinin güvenli şekilde yapılmak istenmesinin bürokratik prosedürleri daha da arttırması, buna paralel olarak idarelerin iletişim ve yazışmalarında ve idareler arası işbirliğinde yetersizlik durumlarının ortaya çıkması, keza mevcut kullanılan sistemlerin bazı belirli özel durumlar ile başa çıkmakta yetersiz kalarak riskleri minimize edememesi ve sistemin güvenilirliğini şüpheye düşürmesi ile birlikte yürürlükte olan mevzuat gelişen uluslar arası ticaret uygulamalarına uyum göstermekte yetersiz kalmıştır (Okumuş, 2012:2).

Cumhuriyetimizin yüzüncü kuruluş yılı olan 2023'te, ülkemizin beş yüz milyar dolar ihracat hacmi ile dünyanın en büyük on ekonomisi içerisinde yer alması hedefi çerçevesinde, uluslar arası ticaretin gelişmesi ve geliştirilmesi amacıyla, gümrük idaresi Ortak Transit Sistemine (Rejimine) entegre olmuştur. 30/06/2012 tarihli, Resmi Gazetede yayınlanan 6333 sayılı Ortak Transit Rejimine İlişkin Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunması Hakkında Kanun ile ticarete konu eşyanın Avrupa Ekonomik Topluluğu ile EFTA ülkeleri ve EFTA ülkelerinin kendileri arasında taşınması amacıyla oluşturulan "Ortak Transit Rejimine İlişkin Sözleşme"ye beyanda bulunmak suretiyle katılmamız uygun bulunmuş, akabinde belirtilen beyan 04/10/2012 tarihli Resmi Gazete'de 2012/3686 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yapılmıştır. Ortak transite ilişkin 24/08/2011 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanan Ortak Transit Yönetmeliği ise 07/02/2013 tarihli Resmi Gazete'de yürürlükten kaldırılarak konuya ilişkin uygulamalar Gümrük Yönetmeliğinde değişiklik yapılarak 212 ila 277 maddelerine derc edilmiştir.

Türkiye'nin Avrupa Birliğine katılım sürecinde, Ortak Transit Rejimi konusunun gümrük işlemlerine kazandırılması hedeflerinin sonucu olarak her ne kadar 07/10/2009 yılında çıkarılan Gümrük Yönetmeliğinde ortak transitten bahsedilmiş olsa da uygulamasına yeni başlanması yönüyle sözkonusu uygulama transit işlemlerinde gümrük için yeni bir sayfa açmıştır (Türkiye'nin Katılım Süreci için AB Stratejisi 2010-2011 Eylem Planı, 2010:130). Yapılan değişikliklerle, nakliyecilerin gerek Türk gümrük idarelerinde gerek AB gümrük geçişlerinde daha az bürokrasi ile karşılaşarak zamandan tasarruf sağlaması amaçlanmaktadır.

Ortak Transit Sistemi, Ortak Transit Sözleşmesine dayanan ve AB üyesi ülkelerin uyguladığı transit kurallarının komşuları olan EFTA Ülkelerince de uygulanmasını sağlayan ve ileride de bahse konu Ortak Transit Sistemine dahil olmak isteyen bütün üçüncü ülkelere de uygulanabilecek bir transit sistemidir. Ortak Transit Sisteminin amacı, bir AB üyesi ülkede açılan transit beyannamesinin, verilen teminatın ve tanınan basitleştirmelerin AB'ye üye olmayan ancak Ortak Transit Rejimine taraf olan bir ülkede de geçerli olması ve bu ülkeye girişte ayrıca bir transit beyanında bulunulmasına gerek kalmadan ortak transit işleminin kesintisiz bir şekilde tamamlanmasıdır. Aynı durum bir EFTA ülkesinde başlatılan her ortak transit işlemi için de söz konusudur. Dolayısıyla, Ortak Transit Sözleşmesi'nde ifade edildiği üzere Ortak Transit Sistemi, TIR karnesi zorunluluğu olmadan, daha az maliyetli ve elektronik işlemlerle yürüyen transit beyannameleri sayesinde transit eşyasının işlemlerinin hızlandırılmasını ve basitleştirilmesi sağlayan, dolayısıyla mükelleflerin zaman kaybetmesini önleyerek maliyetlerinin düşmesini amaçlayan bir sistemdir.

### 1. Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (New Computerised Transit System - NCTS)

Ortak Transit Rejiminin amacı, transit işlemlerini hızlandırmak ve basitleştirmek olduğundan bu sistemde işlemlerin tamamen kağıtsız olarak yapılması amaçlanmaktadır. Bu nedenle, 2005'te tüm taraf ülkelerin ortak transit işlemlerinde transit beyannamesinin 1, 4 ve 5 no.lu nüshalarının kullanımına son vermeleri

\* Gümrük ve Ticaret Müfettişi

ve malların elektronik mesajlar kullanarak beyan ve takip edilmesine olanak sağlayan Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (New Computerised Transit System - NCTS) Programının kullanılması zorunlu hale gelmiştir. 01/12/2012 tarihinden itibaren mevcut durumda ulusal olarak uygulanan NCTS uygulaması hareket ve varış gümrük idarelerinde yapılacak işlemlerle uluslararası transit işlemlerinde de kullanılmaya başlanmıştır.

Kısaca NCTS; transit sisteminde gerçekleştirilen işlemlerin bilgisayarlaştırılmasıdır. İleri bilgisayar sistemlerinin ve verilerin elektronik ortamda işlenmesinin kullanılmasına dayalı olan NCTS, kusurları kanıtlanmış olan kağıt üzerindeki işlemlere dayalı olan sisteme göre daha modern ve verimli bir idare şeklini garanti etmektedir. Transit beyanının sunulmasından rejimin ibra edilmesine kadarki her aşamanın tamamen elektronik ortamda gerçekleştirildiği, gerek gümrük idareleri arasındaki gerekse gümrük idareleri ile ticaret erbabı arasındaki iletişimin elektronik mesajlar ile sağlandığı ve bu şekilde güvenilir mükellefler için önemli basitleştirmelerin uygulandığı bir programdır. Bu kapsamda; Türkiye Gümrük Bölgesinde başlayıp yine Türkiye Gümrük Bölgesinde tamamlanacak ulusal transit işlemleri için hareket ve varış gümrük idarelerinde yapılacak işlemler mevcut durumdaki haliyle devam edecektir. Yine, gerekli şartları taşıyan firmalar tarafından 27 AB üyesi ülkeye, sözleşme kapsamında EFTA ülkesi sayılan Norveç, İsviçre, İzlanda ve Lihtenştayn ile gümrük birliği ilişkisi nedeniyle Hırvatistan'a, aynı zamanda söz konusu ülkelerden de ülkeye transit beyannameyi almak suretiyle taşıma yapılabilecek ve söz konusu taşımalara ilişkin transit işlemleri Ortak Transit Sözleşmesi hükümleri çerçevesinde yürütülecektir.

Gümrük idarelerinin, gelişen uluslararası ticaret dünyasında, ticaretin ihtiyaçlarını hızlı ve esnek bir biçimde uyarlama ve ticaret ortamında gerçekleşen sürekli değişimler; takip ederek işlemleri kolaylaştırma hedefi doğrultusunda, NCTS sistemi, transit prosedürlerinin verimliliğini ve etkinliğini arttırmayı, sahtekarlıkların belirlenmesi ve önlenmesini geliştirmeyi, transit prosedürü altında gerçekleştirilen işlemleri hızlandırarak işlemlere güvenlik sağlamayı amaç edinmiştir (Okumuş, 2012:3).

NCTS sisteminin belirlediği amaçlar doğrultusunda hem mükelleflere hem de gümrük yetkililerine getirdiği avantajlar ve yükümlülük ortaya çıkmıştır.

NCTS sistemi, mükelleflere ticaret yaptığı kişilere daha iyi hizmet sunma avantajının yanı sıra, beyannamelerin elektronik olarak önceden gönderilmesi sonucunda daha az süre beklenmesi; transit prosedürlerinin, posta yolu ile kağıt beyannamenin teyit nüsha işlemleri yerine elektronik mesajlaşma yoluyla daha erken tamamlanması üzerine teminatın daha hızlı bir biçimde serbest bırakılması; kağıt üzerindeki işlemlerle daha fazla zaman, efor ve maliyet sarf edilmesini gerektiren uzun prosedürler yerine daha az zaman ve maliyet tüketilmesi, Gümrük görevlilerinin daha önceden hareket gümrüğünden aldıkları bilgiler üzerine malların varışından önce risk analizi yaparak mal sevkiyatını kontrol edip etmemeye karar vermeleri nedeni ile eşyanın akıbeti için gümrüklerde karar verilmesi için daha az süre beklenmesi gibi pek çok avantajlar sağlamaktadır (Okumuş, 2012:4-5).

NCTS sistemi gümrük idarelerine ise gümrük idareleri arasında iletişim ve koordinasyonun gelişerek sürekli tekrarlanması gereken hareketlerin artık sadece bir kez gerçekleştirilmesi sağlayarak zaman kazanılmasını ve bilgilerin önceden işlenmesi sonucu risk faktörlerini ortadan kaldıracaktır. Bununla birlikte, verilerin daha hızlı gözden geçirilmesi bütün idarelerde daha tutarlı bir sistemin ortaya çıkmasını, kuraların nasıl uygulanacağı konusundaki değişken yorumlardan ayrışılmasını ve daha yüksek seviyede güvenilir veri elde edilmesini ve eşyaların daha iyi denetlenmesini sağlayacaktır.

## 2. Ortak Transit Sistemi

07/02/2013 tarihinde Gümrük Yönetmeliğinin 212 ila 277 maddelerinde yapılan değişikliklerle, transit rejimine ilişkin usul ve esaslar yeniden belirlenmiştir. Yapılan değişikliklerle, transit rejimi hükümlerinin aksi belirtilmediği sürece ortak transit rejimini de kapsayacağı ve benzer şekilde Ortak Transit Sözleşmesi hükümlerinin gerektiğinde gerekli değişiklikler yapılmak suretiyle transit rejimine de uygulan-

nacağı belirtilmektedir. Yine, eşyanın Türkiye Gümrük Bölgesi içinde bir noktadan diğerine ortak transit rejimi kapsamında taşınmayacağı da ayrıca belirtilmiştir.

Sözleşmede yer alan transit idaresi ise, Ortak Transit Sözleşmesine taraf olan bir ülkenin giriş gümrük idaresini, örneğin Bulgaristan'dan gelen bir araç için Kapıkule TIR Gümrük Müdürlüğü'nü, Bulgaristan'a giden bir araç için Kaptan Andreevo Gümrük Müdürlüğü'nü ifade etmektedir.

Ortak Transit Rejiminin işleyişi, transit beyanname kapsamında yapılan işlem ve işlemlerle birçok yönden benzeşmektedir. Ortak transit rejimi kapsamında geçerli teminatlar, yüksek kaçakçılık riski içeren eşyaya ilişkin işlemler dışında, ulusal transit işlemlerinde de kullanılabilir. Ulusal transit rejiminde havayoluyla, boru hattıyla, demiryoluyla ve denizyoluyla yapılan taşımalar için teminat aranmamaktadır. Ancak, demiryolu ile taşınan eşyalardan Gümrük Yönetmeliğinin ek-33'ünde de ayrıntılı olarak sayılan alkollü içkiler, tütün içeren sigaralar, purolar, uçları açık purolar ve sigarillolar, kakao dane ve kırıkları, badem, ceviz, muz ve fındık gibi riskli eşyalar için ise teminat aranmaktadır. Yine, İcra kurumu olan Gümrük ve Ticaret Bakanlığına belirlenecek istisnai hallerde ulusal transit işlemine tabi eşya için teminat şartına bağlı olmaksızın memur refakati uygulanabilmektedir. Bu sistemde, gümrük kanununda bahsi geçen toplu ve götürü teminatla birlikte, fişli bireysel teminat, birden fazla işlemi kapsayan kapsamlı teminat ve tek bir transit işlemi kapsayan bireysel teminat olmak üzere farklı teminat türleri mevcuttur. Bu sistemle birlikte, teminat idaresince onaylanmak kaydıyla teminat mektubu vermeye yetkili banka ve finans kuruluşları ile taşımacılık sektörünün temsilcisi konumundaki oda, dernek veya birlikler kefil kuruluş olabilmektedir.

Hareket idaresinde transit beyanı Türkçe yapılır. Transit beyanında 1 no.lu kutunun üçüncü alt bölümüne ortak transit rejimi için 'T1' veya 'T2' sembolü, ulusal transit rejimi için 'TR' sembolü yazılır. Hareket idaresinde, beyanının ve eşyanın kontrol edilmesi hususunda transit rejimine tabi eşyanın ihbar ile özel durumlar dışında mühür-

lerin sağlam olup olmadığı veya kapların açılmış olup olmadığı tespit edilerek ve gerektiğinde mühür altına alınmak suretiyle varış idaresine sevk edilmesi esastır. Bilgisayarlı transit sistemi tarafından eşyanın muayeneye sevk edilmesi halinde, bu belirleme doğrultusunda muayene işlemi gerçekleştirilir. Her durumda, mühürlerin sağlam olmadığı veya kapların açılmış olduğu şüphesi olursa eşyanın tam muayenesi yapılır. Yine, antrepolardan veya gümrük idarelerince konulmasına izin verilen diğer yerlerden çıkarılarak transit edilecek eşya, gerek görülmesi halinde muayene edilir. Hareket idaresinde eşyanın taşıma aracına yüklenmesi ise görevli memur veya yetkilendirilmiş gümrük müşaviri tarafından acente veya taşıyıcı veya eşya sahibi yahut gümrük müşaviri ile birlikte eşyanın yüklü bulunduğu taşıma araçlarına, eğer eşya geçici depolama yeri veya antrepoda ise buralara giderek kapların marka ve numarasını, orijinal ambalajlı olup olmadıklarını, üzerlerinde açılma şüphesini veren iz bulunup bulunmadığını inceleyerek yapılır.

## 3. Eşyanın Muayenesi ve Diğer İşlemler

Hareket idaresince ayniyet önlemleri çerçevesinde, Türkiye karasularından geçen ve hakkında ihbar bulunan veya şüphe edilen eşya yüklü gemilerin ambar kapakları veya eşya konulan diğer yerleri, gümrük idarelerince mühürlenilebilir. Hareket idaresi, ilgili mevzuatı dikkate alarak eşyanın varış idaresine sunulması gereken süre sınırını gün, ay, yıl olarak belirler (ulusal transit işlemlerinde sürenin bitim saatini de ekler.) ve belirlenen süre sınırını bilgisayarlı transit sistemine kaydeder. Hareket idaresi, kendisindeki bilgilerle varış idaresinden gelen bilgileri karşılaştırarak, rejimin usulüne uygun olarak sonlandırıldığını tespit etmesi durumunda rejimi ibra eder.

Transit idaresi gerek gördüğünde eşyayı muayene eder. Transit idaresi olmayan çıkış gümrük idarelerinde, transit rejimi kapsamında herhangi bir işlem yapılmaz. Bu durumda mühür ve belge kontrolü yapılarak eşyanın ve taşıma aracının yurt dışı edilmesi sağlanır. Varış idaresi, transit beyanının kontrolü ve eşyanın muayenesi hususunda, belge ve süre kontrolü yaparak taşıma aracını kontrol eder. Bilgisayarlı transit

sistemi tarafından beyanın kontrol türünün muayene olarak belirlendiği hallerde muayene işlemi gerçekleştirilir. Varış idaresinde yapılan kontrolde mühürler veya kaplarla ilgili şüphe oluşursa, bu kaplar açılır ve içindeki eşya tam muayeneye tabi tutulur. Varış idaresi, yapılan kontrol ve muayene sonucuna göre, bilgisayarlı transit sistemine varış tarihi ile birlikte mühürlerin sağlam olması ve yapılan muayenenin sonucunda herhangi bir usulsüzlüğün bulunmadığının tespit edilmesi halinde uygun olan kodu kaydeder.

Karayoluyla yapılan transit işlemlerinin yanı sıra benzer mahiyette demiryolu, denizyolu ve havayolu ile yapılan transit taşımalarda da çok küçük teknik farklar olmakla birlikte hemen hemen aynı usulde işlemler yapılır.

TIR Karnesi kapsamında transit rejimine tabi eşyanın taşınmasında, TIR Sözleşmesi ile bu Sözleşmeye dayanılarak çıkarılan yönetmelik, tebliğ ve genelge hükümleri uygulanır. Yine, ATA Karnesi ile transit taşıma işlemleri, ATA Karnesine ilişkin taraf olduğumuz uluslararası sözleşme hükümleri çerçevesinde gerçekleştirilir.

Ortak transit rejiminin kullanılması ile nakliyeciler, gerek Türk gümrük idarelerinde gerek AB gümrük geçişlerinde daha az bürokrasi ile karşılaşarak zamandan tasarruf sağlayacaklardır. Gümrük idareleri de taşımacılar gibi, ortak transit işleminin her adımını sistem üzerinde izleyebilecek, rejimin güvenliğini sağlama ve kaçakçılıkla mücadelede avantaj elde edecek, doğabilecek gümrük vergileri teminat altına alınacaktır.

Yönetmelik değişikliği ile Gümrük ve Ticaret Bakanlığının e-Bele Projesi kapsamında gümrük beyannameleri ile eklerinin e-imzalı ve elektronik olarak gümrük idaresine gönderilmesi sağlanmış, gümrük işlemlerinin bu şekilde gerçekleştirilmesi ile kağıdın kaldırılması hedefi çerçevesinde ihracat beyannameleri için uygulanan sistem, ithalat beyannamelerini de kapsayacak şekilde genişletilmesi hedefine ulaşılmıştır. Yükümlülerce Gümrük ve Ticaret Bakanlığının <https://uygulamalar.gumruk.gov.tr> adresinden NCTS linki tıklanarak NCTS Menü'sü açılır ve belirtilen işlemlerinin yapılacağı

sayfaya ulaşılarak gümrük idaresi ve yükümlüler nezdinde işlemler kolaylıkla elektronik ortamda yapılabilmekte olup, ayrıca teminatla ilgili hususlarda gerçekleştirilebilmektedir ( NCTS Uygulaması Yükümlü Kullanıcı Kılavuzu, 2011:2). Gümrük ve Ticaret Bakanlığının sitesinde de belirtildiği üzere, NCTS sistemi ile transit beyannamesi gönderebilmek için mükelleflerin gümrük idarelerindeki veri giriş salonlarına gelmelerine gerek olmayıp internet bağlantısı bulunan her bilgisayardan NCTS transit beyannamesi sunulabilmektedir.

Ortak Transit Rejimi, şu anda uygulamakta olduğumuz transit rejimi hükümlerinden bazı farklılıklar ortaya koymaktadır. Transit rejimi sadece Türkiye Gümrük Bölgesinde uygulanırken, Ortak Transit Rejimi tüm AB ve EFTA ülkelerinde uygulanmaktadır ve dolayısıyla ülkemizde yapılan bir ortak transit beyanı ve buna ilişkin teminat bu ülkelerde de geçerli olacaktır. Benzer şekilde ülkemizde verilen bir teminat ile bu ülkelerden ülkemize yönelik bir transit işleminin gerçekleştirilmesi de aynı kapsamda mümkün olacaktır. Yine, kağıt ortamda transit beyannamesinin kullanılması yerine NCTS'ten elektronik ortamda beyan yapılacaktır. Bununla birlikte, standart usulün elektronik yollarla yürütülmesinin mümkün olmadığı durumlarda, transit beyanının sunulması ve kontrolü ile transit işleminin izlenmesine olanak veren, kağıt belge kullanılmasına dayalı usul istisnai olarak devam edecektir. Transit rejiminde beyanname ekine eklenmesi gereken tüm belgelerin NCTS uygulamasında üretilen transit refakat belgesinin ekine konulması gerekmektedir. Yine, TIR karnesi kapsamında yapılan taşımalarda karneye bağlı olarak belli sayıda boşaltma gümrüğü sözkonusu olurken bu uygulama ile yükleme ve boşaltma gümrüğü sayısında bir sınırlama olmayacaktır.

Bu sistemde ortaya çıkan transit refakat belgesinin transit beyannamesinden bir takım farkları vardır. Transit refakat belgesi transit beyannamesi bilgilerine dayanan ve eşyaya refakat etmek üzere NCTS'ten bastırılan ve hareket gümrük idaresinde eşyanın gümrük işlemleri tamamlanarak sevk edilmesinden önce gümrük memuru tarafından sistemden beyaz A4 kağıt

üzerine alınan bir çıktıdır. Bu belgenin sağ üst bölümünde barkod ve MRN adı verilen dolaşım referans tescil numarası vardır. Transit beyannamesi sistemde tescilli beyanname olup, transit refakat belgesi yalnızca sistemdeki beyannamenin MRN numarasını taşıyan bir çıktıdır ve beyannamenin birden fazla kalemi içeriyor olması halinde kalem listesinin de çıktısı gümrük memurunca alınarak transit refakat belgesine eklenir.

Bu işlemlerde asıl sorumlu, şahsen veya yetkili temsilcisi aracılığı ile eşyayı ortak transit rejimine tabi tutan sorumlulukları ve yükümlülükleri bulunan kişidir. Kefil ise, teminat tutarına kadar doğabilecek gümrük vergileri ve diğer yükleri asıl sorumlu ile birlikte müştereken ve müteselsilen ödemeyi yazılı olarak üstlenen yerleşik ve onaylı gerçek veya tüzel üçüncü kişiyi ifade etmektedir. Kefil ve asıl sorumlu, aynı kişi olmayacaktır. Bu noktada, dikkat edilmesi gereken önemli hususlardan biri, taşımadan sorumlu araçların, riskin azaltılması açısından tanınmış müşteriler ve iyi bir taşımacı şirketle çalışmaları ve sigortaya sahip olmalarının gerekliliğidir (Kutlu, 1998:139).

#### 4. Usulsüzlük Durumlarında Uygulanacak İşlem Ve Müeyyideler

Yukarıda belirtildiği üzere, hareket idaresinde verilen süre sınırları varış idaresince ibra edilmektedir. Gümrük Yönetmeliğine göre verilen sürenin geçtiği ve zorlayıcı sebebin de mevcut olmaması halinde, varış idaresince Kanunun 241 inci maddesine göre ceza uygulanmadan eşyanın gümrükçe onaylanmış bir işlem veya kullanıma tabi tutulmasına veya Türkiye Gümrük Bölgesinden çıkışına izin verilmemektedir.

Bununla birlikte, varış idaresince yapılan muayene sonucunda serbest dolaşımda olmayan eşyanın beyannamede belirtilen cinsine uygun olmakla birlikte miktarca noksan olduğu anlaşılırsa, noksanlığa isabet eden gümrük vergileri tahsil edilir. Yurt dışına çıkacak eşya için vergi tahsilatını müteakip eşyanın Türkiye Gümrük Bölgesi dışına çıkarılmasına izin verilir. Ancak, Türkiye Gümrük Bölgesine mühürlü olarak gelen ve hareket/transit idaresince söz konusu mühürleri kontrol edilmek suretiyle transit

beyannamesi kapsamında varış idaresine sevk edilen eşyanın, varış idaresince yapılan muayenesi sonucunda mahrecinde ve hareket idaresinde tatbik edilen mühürlerin sağlam olduğu görülmekle birlikte, beyan edilen tarifesinin 8'li gümrük tarife istatistik pozisyonuna kadar uygun olması durumunda eşyanın eksik veya fazla çıkmasına göre durum farklılık arz etmektedir.

Şöyle ki; eşyanın miktarca eksik çıkması halinde eksikliğin mahrecindeki eksik yüklemekten kaynaklandığının belirtilen süreler içerisinde ispat edilmesi gerekir. Eksikliğin mahrecindeki eksik veya yanlış yüklemekten kaynaklandığının süresi içerisinde yükümlüsünce ispatı halinde eksik miktar üzerinden transit işlemi sonlandırılarak yapılan işleme ilişkin bilgi hareket idaresine gönderilir. Eksik yüklemekten kaynaklandığının ispat edilememesi halinde ise noksanlığa isabet eden gümrük vergileri tahsil edilerek beyanname kapatılır ve eşyanın Türkiye Gümrük Bölgesi dışına çıkarılmasına izin verilir. Tespit edilen eksikliğe ilişkin olarak varış idaresince yapılan inceleme sonucunda transit beyannamesi kapsamı eşyanın beyanname eki belgelerde (fatura, taşıma senedi, ATR ve benzeri) kayıtlı bilgilere uygun olduğu ve tespit edilen eksikliğin beyan hatasından veya yükleme listelerine kap miktarlarının hatalı yazılmasından kaynaklandığının açıkça anlaşılması halinde ise, eksik miktar üzerinden transit işlemi sonlandırılarak yapılan işleme ilişkin bilgi hareket idaresine bildirilir.

Ancak, eşyanın varış gümrüğünde yapılan muayenesinde cins ve nevinin aynı, kap adedinin fazla olması halinde ise yükümlüsüne Kanunun 241 inci maddesine göre para cezası uygulanır. Fazla çıkan eşyanın mülkiyeti belirtilen süreler içerisinde ispat edildiği takdirde yükümlüsünce rejim beyanında bulunulmasına izin verilir. Eşyanın mülkiyeti söz konusu süreler içerisinde ispat edilemediği takdirde ise fazla çıkan eşya tasfiye işlemine tabi tutulur.

Ayrıca, varış idaresince yapılan muayene neticesinde eşyanın 8'li gümrük tarife istatistik pozisyonuna kadar farklı çıkması halinde, Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu'na göre de işlem yapılır. Beyana konu eşyanın gümrük vergilerinin tahsili için hareket idaresine bildirimde bulunulur. Bununla birlikte, varış idaresince yapılan muayene

neticesinde transit beyannamesine aykırı çıkan serbest dolaşımda bulunan ihraç eşyası için sonradan ihraç edilsin veya edilmesin benzer şekilde cezai hükümler uygulanır.

### Sonuç

Yukarıda detaylıca bahsedilen sistemin işleyebilmesi için gümrük idaresi olarak öncelikle bazı yükümlülükler yerine getirilmelidir. Sağlam bir bilgisayar alt yapısı kurulmalı ya da var olan sistemler bu işleyişe uyumlu hale getirilmelidir. Uygulamanın sürekli ve kesintisiz olarak devam etmesini sağlamak amacıyla, bu konuda uzman kişilerce özellikle taşrada bulunan gümrük personeli ve mükellefler uygun bir şekilde eğitilmeli ve mükelleflerin gerektiğinde kolayca yardım alabilmesi sağlanmalıdır. Şu an itibarıyla, her ne kadar tüm gümrük idarelerinin NCTS sistemine geçmiş olduğu düşünülse de bilgisayar altyapı sistemlerinin bütün gümrük idarelerinde sağlam ve sorunsuz bir şekilde çalıştığını söylemek tam manasıyla mümkün değildir. Keza, bilgisayar altyapı eksiklikleri ve AB ile tam manasıyla entegre edilememiş teminat sistemindeki eksiklikler gibi ortaya çıkan benzer sorunlar çözülmeksizin aksayan bir sistemin ortaya çıkmasının, önceki dönem AB İlerleme Raporlarında bahsi geçen “gümrük mevzuatına ilişkin sınırlı ilerleme kaydedilmesi” durumunun sonraki İlerleme Raporlarında da konu olabileceği ihtimalini güçlendireceği unutulmamalıdır (Avrupa Komisyonu Türkiye 2011 Yılı İlerleme Raporu - Genişleme Stratejisi ve Başlıca Zorluklar 2011-2012, 2011:104).

Bununla birlikte, yukarıda bahsettiğimiz bilgisayar altyapı sistemlerinin bütün gümrük idarelerinde sorunsuz çalıştırılmaması durumunun kağıt belge kullanılmasına dayalı istisnai uygulama ile aşılma istenmesi ise farklı bir sorunun ortaya çıkabileceğini düşündürmektedir. Aslında mükelleflerin çokça şikayette bulunduğu idare bazlı kötü niyetli durumların önüne geçilmesi için gümrük işlemlerinde öngörülen insan faktörünün minimize edilmesi ve tamamen elektronik olarak işlemlerin yapılması amacının delinmesine sebep olabilecek olan sistemin çalışmaması vb. gibi bahanelerin öne sürülerek kağıt belge kullanımı konusunda takdir yetkisinin tek bir bireyde olmasından ziyade sistemin

çalışmadığının tespitinin birden fazla birey tarafından tutanakla tespit edilmesi bahse konu kötü niyetli hususların önüne geçilmesini sağlayabilecektir.

Sonuç olarak, bu sistem kullanılarak sisteme dahil ülkeler ile taşımalarımız tamamıyla entegre edilmiş olacaktır. Ülkemiz bir iç gümrüğünden başka bir iç gümrüğüne yapılan taşımada olduğu gibi bu ülkeler arasındaki kapılarda daha az beklenecek, taşıma aracına, taşıyıcıya ve eşyaya ilişkin tüm bilgileri güzergâhtaki tüm ülke gümrük kapılarına önceden iletilerek risk analizleri ve kontrollerinin daha araç varış ülkesine gelmeden sağlıklı bir şekilde yapılması ve sonrasında işlemlerin hızlıca bitirilmesi sağlanacaktır. Bu ise zaman, emek tasarrufu ile maliyetlerin indirilmesini sağlayarak uluslar arası ticaretin kolaylaşmasını sağlayacaktır.

### Kaynakça

- 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun uygulanmasına ilişkin Gümrük Yönetmeliği, (07.10.2009 tarihli ve 27369 sayılı mükerrer R.G.)
- AB Gümrük Rehber İlkeleri, <http://eski.gumruk.gov.tr/tr-TR/abdisiliskiler/Dokumanlar/blueprints-turkce.pdf>, (e.t. 15.04.2013)
- Avrupa Komisyonu Türkiye 2011 Yılı İlerleme Raporu - Genişleme Stratejisi ve Başlıca Zorluklar 2011-2012 (2011), [http://www.abgs.gov.tr/files/AB\\_Iliskileri/AdaylikSureci/ilerlemeRaporlari/2011\\_ilerleme\\_raporu\\_tr.pdf](http://www.abgs.gov.tr/files/AB_Iliskileri/AdaylikSureci/ilerlemeRaporlari/2011_ilerleme_raporu_tr.pdf), (e.t.: 15.04.2013)
- <http://www.gumrukticaret.gov.tr/icerik/392/316/ortak-transit-rejimi-ve-ncts.html>, (e.t.: 15.04.2013)
- Kutlu Ö. (1998), “Ortak Transit Sözleşmesi Teminat Düzenlemeleri Türkiye'nin Uyum Sorunu Ve Çözüm Önerileri” (Uzmanlık Tezi), Gümrük Müsteşarlığı AB ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü, Ankara
- NCTS Uygulaması Yükümlü Kullanıcı Kılavuzu <http://www.gumrukticaret.gov.tr/icerik/977/2385/ncts-yukumlu-kullanici-kilavuzu.html>, (e.t.: 15.04.2013)
- Okumuş Z., “Ortak Ve Topluluk İçi Transit Sisteminde Yeni Perspektifler”, <http://www.igmd.org>, (e.t. 15.04.2013)
- Ortak Transit Sözleşmesi (04.10.2012 tarih ve 28431 Mükerrer sayılı R.G)
- Türkiye'nin Katılım Süreci İçin AB Stratejisi 2010-2011 Eylem Planı (2010), AB Genel Sekreterliği, Ankara

## AVRUPA BİRLİĞİ'NE ALTERNATİF ŞANGHAY İŞBİRLİĞİ ÖRGÜTÜ VE TÜRKİYE İLİŞKİSİ

Doç. Dr. Ersan ÖZ\*  
İrem ERASA\*\*

### Özet

Soğuk savaşın sona ermesi ve Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla çift kutuplu dünya düzeni son bulmuş, süper güç olarak nitelendirilen ABD'nin liderliğinde tek kutuplu düzene geçilmiştir. “Tek kutupluluğun kabul edilemez” olduğunu düşünen Çin ve Rusya'nın önderliğinde temel amacı sınır güvenliği ve bölgedeki barışı sağlamak olan Şanghay İşbirliği Örgütü kurulmuştur. Bu çalışmada Şanghay İşbirliği Örgütü ve Avrupa Birliği'nin Türkiye ile olan ilişkilerinden bahsedilerek, Şanghay İşbirliği Örgütü'nün Avrupa Birliği'ne alternatif olup olmayacağına değinilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Şanghay İşbirliği Örgütü, Avrupa Birliği, Türkiye

### THE SHANGHAI COOPERATION ORGANISATION ALTERNATIVE TO EUROPE UNION AND TURKEY RELATIONSHIP

### Abstract

*Withtheending of thecoldwarperiodandthecollapse of theSovietUnionthebipolar World systemendedandthe World adoptedthemonopolar World systemundertheleadership of America known as “the super power”. Under theleadership of ChinaandRussiarecordingthemonopolarsystem as unacceptable, theShanghaiCooperation, whose main aimwastodefencethebordersandprovidethecountrywithpeacewas set. Inthiswork, it is dealtiftheShanghaiCooperationwill be alternativeto Europe UnionbymentioningabouttherelationshipsbetweenTheShanghai Cooperation, Europe UnionandTurkey.*

**KeyWords:** TheShanghai Cooperation Organisation , Europe Union, Turkey

**JEL ClassificationCodes:**F02,F13,F53

\* Pamukkale Üniversitesi, İİBF, Maliye Bölümü, ersanoz@pau.edu.tr

\*\* Arş.Gör. , Pamukkale Üniversitesi, İİBF, Maliye Bölümü, ierasa@pau.edu.tr