



Available online at [www.iujtl.com](http://www.iujtl.com)

**JTL**

Journal of Transportation and Logistics  
7 (1) 2022



DOI: 10.26650/JTL.2022.1087801

CASE STUDY

## Türkiye’de Transit Sisteminde Teminat Uygulamaları ve Risk Yönetimi: Tobbund Örneği

### Guarantee Practices and Risk Management Modalities of the Turkish Transit System: the Tobbund Case

Mehmet Uylukçu<sup>1</sup> , Gülvade Akdemir<sup>2</sup> , Duygu Korucuş<sup>3</sup> 

#### Öz

Transit rejimi gümrük mevzuatı kapsamında temel gümrük rejimlerinden biri olup ihracat ve serbest dolaşıma giriş (ithalat) rejimlerinde eşyanın bir noktadan bir diğer noktaya taşınmasını sağlayan rejimdir. Uluslararası taşımacılık ve transit geçiş söz konusu olduğundan her iki rejimde de eşya henüz gümrüklenmemiş ve vergileri ödenmemiş olduğundan taşınan eşyanın vergileri ve diğer yükleri için teminat verilmesi zorunludur. Transit işlemlerinde teminat yönetimi ile operasyonel risk analizi ve bunun yönetimi her ne kadar zorlu bir süreç olsa da işlemlerin devamlılığı ve sorunsuz yürütülmesi bakımından önem arz eden iki temel husus olarak ön plana çıkmaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Gümrük, Transit, Teminat, Risk Yönetimi

#### ABSTRACT

Customs transit is essential to customs regimes as it plays a transitional role between export and import, thereby enabling the movement of goods from one place to another. For goods subjected to international transportation under export or import regimes that are not yet cleared by customs, the relevant authorities may check for a customs guarantee. Therefore, it is essential to urgently establish a sustainable and manageable infrastructure for reliable guarantee execution and effective risk analysis.

This case study uniquely exemplifies how TOBBUND has created an effective guarantee management system with proactive risk analysis methods. It also gives important insights into other transit guarantee management systems.

**Keywords:** Customs, Transit, Guarantee, Risk Management

**Başvuru/Submitted:** 15.03.2022 • **Revizyon Talebi/Revision Requested:** 28.04.2022 • **Son Revizyon/Last Revision Received:** 04.05.2022 • **Kabul/Accepted:** 09.05.2022

<sup>1</sup> **Sorumlu yazar/Corresponding author:** Mehmet Uylukçu (Uzman), Ankara, Türkiye. E-mail: [mehmet.uylukcu@tobbund.com.tr](mailto:mehmet.uylukcu@tobbund.com.tr)  
ORCID: 0000-0001-6720-5316

<sup>2</sup> Gülvade Akdemir (Uzman), Ankara, Türkiye. E-mail: [gulvade.akdemir@tobbund.com.tr](mailto:gulvade.akdemir@tobbund.com.tr) 0000-0002-9880-3076

<sup>3</sup> Duygu Korucu (Uzman), Ankara, Türkiye. E-mail: [duygu.korucu@tobbund.com.tr](mailto:duygu.korucu@tobbund.com.tr) 0000-0001-8487-4343

**Atf/Citation:** Uylukcu, M., Akdemir, G. & Korucu, D. (2022). Türkiye’de transit sisteminde teminat uygulamaları ve risk yönetimi: tobbund örneği. *Journal of Transportation and Logistics*, 7(1), 185-197. <https://doi.org/10.26650/JTL.2022.1087801>



## Giriş

Dış ticaret faaliyetlerinde, dış ticarete konu ürün veya hizmetlerin ülke sahalarından geçişi (bu sınırlara girişi veya çıkışı) sırasında, söz konusu ticari faaliyeti gerçekleştiren ülkeler arasında birtakım işlemler yürütülmektedir ve bu işlemlerin tamamı genel olarak “gümrük faaliyetleri” veya “gümrükleme işlemleri” şeklinde adlandırılabilir. Günümüzde ülkelerin ekonomik varlıklarını sürdürebilmelerinin en önemli temellerinden sayılan gümrük faaliyetleri; çeşitli kanun, yönetmelik ve benzeri mevzuat eliyle düzenlenmekte ve bu mevzuat vasıtasıyla gümrük işlemlerine ilişkin belirli çerçeveler çizilmeye çalışılmaktadır.

Uluslararası ticaretin teknolojiyle birlikte hızla gelişmesi ve ülke dış ticaretlerinin birbirine sıkı bir şekilde “karşılıklı bağımlı” olması (interdependency), bazı regülasyonların ulusal ve bölgesel boyutu aşır uluslararası boyutta uygulanmasına neden olmuştur. Ülkemizde de gümrük işlemleri ile ilgili olarak başta 4458 sayılı Gümrük Kanunu<sup>1</sup> olmak üzere, temel gümrük mevzuatı ile Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesi’ne giren ve çıkan her türlü eşyaya uygulanacak gümrük kuralları ve faaliyetleri belirlenmiştir. Gümrük Kanunu’nun 4. Maddesinde de belirtildiği üzere; gümrük idareleri ile ilgili faaliyetleri yerine getiren kişilerin; (i) mevzuat hükümlerine uymak, (ii) yetkili kurum ve kuruluşların mevzuat hükümlerine göre yapacağı gözetim ve kontrollere tabi olmak, (iii) devlet veya her türlü devlet organı tarafından tahsil edilen her tür vergi, harç ve benzeri ücretleri ödemek veya bunlara ilişkin teminatları sağlamak ve (iv) mevzuat hükümlerinin uymayı zorunlu kıldığı her türlü diğer işlemi yerine getirmek gibi yükümlülükleri bulunmaktadır.

Gümrük mevzuatı ve bunların uygulamaları bir taraftan uluslararası ticaretin liberalleşmesini destekleyici şekilde evrilirken diğer taraftan da güvenlik (ülke güvenliği, gıda güvenliği, halk sağlığı v.b), korumacı politikalar, ülkelerin kendi sektörlerini destekleyici faaliyetleri nedeniyle liberalleşmeye aykırı uygulamalara da yer verildiği görülmektedir. Küresel ticaretin, 2021 yılında toplam ticaret hacminin 28.5 trilyon dolar olarak gerçekleştiği, 2020 yılına göre %25 oranında büyüme yaşandığı bildirilmektedir<sup>2</sup>. Bu denli bir büyüklüğün sürdürülebilir olabilmesi için liberal politikaların devamı, uluslararası ticaretteki engellerin kaldırılması, ticaretin akışının devamlılığı, sınır geçişlerinde kolaylığa ilişkin politikalar önem arz etmektedir. Bu zincirin en temel halkalarından biri de gümrük transitine ilişkin uygulamalardır. Yüklerin ülkeler arası hareketliliğini doğrudan etkileyen transit geçişlerde dünya üzerinde uygulanan farklı transit sistemleri mevcuttur. Global bazda uygulanan TIR sistemi yanında bölgesel olarak Latin Amerika transiti veya Bağımsız Devletler Topluluğu’nun uyguladığı transit sistemi mevcuttur. Bunlar arasında en gelişmiş olan ve Avrupa Birliği üye ülkeleri ile EFTA ülkeleri (Norveç, İsviçre, İzlanda ve Lihtenştayn) ile İngiltere, Türkiye, Kuzey Makedonya ve Sırbistan arasında uygulanan Ortak Transit (Common Transit) sistemidir. Ortak transit, temeli Topluluk içi transite dayanan bir uluslararası sözleşme olan Ortak Transit Sözleşmesi (Common Transit Convention) çerçevesinde yürütülen, 2005 yılından itibaren de tamamen dijitalleşerek NCTS (New Computerized Transit System) platformu altında yürütülen bir transit uygulamasıdır. OTS’ye taraf olan her ülke kendi transit rejimini Sözleşme’ye uygun olarak revize etmek ve transit rejimi

1 458 sayılı Gümrük Kanunu, 04.11.1999 tarih ve 23866 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

2 <https://unctad.org/news/global-trade-hits-record-high-285-trillion-2021-likely-be-subdued-2022>

beyannamelerinin bilgisayarlı ortamda düzenlerken NCTS teknik alt yapısına uygun olarak düzenlemesini gerektiren bir sistemdir. Türkiye de 2012 yılında Ortak Transit Sözleşmesine taraf olmuş<sup>33</sup> ve ortak transit rejimini kullanmaya başlamıştır.

Transit geçişlerin serbestleştirilmesinin en önemli mihenk taşlarından biri de 2017 tarihli Ticaretin Kolaylaştırılması Anlaşması olmuştur. Anlaşma’nın (TFA) 5.maddesi kapsamında transit serbestisi (freedom of transit) temel madde olarak ele alınmıştır<sup>4</sup>. Yine Türkiye, 2017 yılından itibaren TFA kabul eden ülke konumdadır.

Türkiye bir taraftan Ortak Transit Sözleşmesi, TIR Sözleşmesi üyesi ve TFA üyesi iken diğer taraftan da ulusal transit rejiminde söz konusu regülasyonlara uygun olarak gerekli düzenlemeleri gerçekleştirmiştir. Ulusal bazda Gümrük Kanunu ve Yönetmeliği ve bunlara bağlı ikincil mevzuat ile gerekli düzenlemeler yapılmış ve yapılmaya devam etmektedir.

Transit rejimi gümrük mevzuatı kapsamında temel gümrük rejimlerinden biri olup ihracat ve serbest dolaşıma giriş (ithalat) rejimlerinde eşyanın bir noktadan bir diğer noktaya taşınmasını sağlayan rejimdir. Uluslararası taşımacılık ve transit geçiş söz konusu olduğundan her iki rejimde de eşya henüz gümrüklenmemiş ve vergileri ödenmemiş olduğundan taşınan eşyanın vergileri ve diğer yükleri için teminat verilmesi zorunludur. Transit işlemlerinde teminat yönetimi ile operasyonel risk analizi ve bunun yönetimi her ne kadar zorlu bir süreç olsa da işlemlerin devamlılığı ve sorunsuz yürütülmesi bakımından önem arz eden iki temel husus olarak ön plana çıkmaktadır. Bu amaçla, çalışmada yer alan örnek olay (case study) incelemesi tekil (unique) olması ve daha önce spesifik olarak herhangi bir akademik çalışmada rastlanmadığı düşünüldüğünde, lojistik süreçlerinin sürdürülebilir ve devamlılığı bakımından bundan sonraki akademik çalışmalara öncülük edeceği öngörülmektedir.

## Transit Rejiminde Teminat Sistemi

Her türlü ticari faaliyette olduğu gibi gümrüklerin de dahil olduğu dış ticaret faaliyetleri kapsamında da söz konusu işlemleri yürüten kişilerin işlemlerdeki vergi veya benzeri para ödemeleri veya yükümlülüklerle ilişkin olarak finansal bir garanti vermesi sistemi uygulanmakta ve böylece devletin temel gelir kaynaklarından biri olan vergi kayıplarının önüne geçilmeye çalışılmaktadır. (Erol, 2019) Normalde vergilere ilişkin düzenlemeler 213 sayılı Vergi Usul Kanunu<sup>5</sup> kapsamında yapılmakla birlikte, Vergi Usul Kanunu’nun 2. Maddesi uyarınca, gümrük vergileri Vergi Usul Kanunu uygulaması dışında kalmaktadır ve gümrükten kaynaklanan vergilere veya diğer maddi yükümlülüklerle ilişkin olarak ödeme, teminat ve benzeri düzenlemeler, gümrük mevzuatı içerisinde yer almaktadır. “Gümrük ve dış ticaret uygulamalarında ise, yükümlüler yürüttükleri gümrük işlemlerinin içeriğine bağlı olarak gümrük mevzuatımızda yer alan hükümler çerçevesinde gümrük idarelerine teminat vermekte ve gümrük yükümlüğünü doğuran işlemin sona ermesinin veya ibra edilmesinin akabinde teminatlarını iade almaktadır.” (Uzun, 2020) Gümrük Kanunu’nda doğrudan bir tanımı olmayan ve temel olarak Gümrük Kanunu’nun Üçüncü Bölümü’nü oluşturan Madde 202 ve devamında düzenlenen teminatlar, gümrük mevzuatı kapsamında

3 Ortak Transit Sözleşmesi, 30.06.2012 tarihli, 28339 sayılı R.G

4 [https://www.wto.org/english/res\\_e/publications\\_e/ai17\\_e/gatt1994\\_art5\\_gatt47.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/ai17_e/gatt1994_art5_gatt47.pdf)

5 213 sayılı Vergi Usul Kanunu, 10.01.1961 tarih ve 10703 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

“muafiyet kapsamında ithali yapılan eşyalara ait vergi ve resimlerin belli bir taahhüt karşılığında geri alınmak üzere yatırılması” (Erol, 2019) biçiminde tanımlanabilecektir.

Gümrük Kanunu’nun “Eşyanın Geçici Depolanması”, “Gümrükçe Onaylanmış İşlem veya Kullanım”, “Şartlı Muafiyet Düzenlemeleri ve Ekonomik Etkili Gümrük Rejimleri” gibi birden fazla bölümü altındaki maddelerinde kendine yer bulan teminat düzenlemeleri; dış ticarete konu olan eşyaya ilişkin herhangi bir işlemin yapılabilmesi, eşyanın muayene veya teslim edilmesi, antrepo işletme izninin alınması gibi gümrük faaliyetlerine ilişkin muhtelif konularda önem arz etmektedir. Diğer bir ifadeyle, gümrük mevzuatı çerçevesinde hangi rejim için hangi teminatların nasıl kullanılacağına ilgili rejim hükümleri içerisinde yer verilmiştir. Gümrük faaliyetleri bakımından teminat verilmesinin, ilgili yükümlüye tanınan ödeme süresinin uzatılması ve benzeri<sup>6</sup> faydalar sağlayabildiği de unutulmamalıdır. Teminat olarak kabul edilecek değerler, teminatın sunulması ve kabulü, sisteme kaydedilmesi ve değiştirilmesi, miktarı, teminatın çözülmesi veya gümrük işlemleri bakımından teminat aranmayacak haller gibi hususlar, Gümrük Kanunu ve bağlı ikincil mevzuat sayesinde düzenlenmekte ve pratikte uygulanmaktadır.

Teminat alınmasını gerektiren gümrük vergileri veya yükümlülüklerinin tutarı kesin olarak tespit edilebiliyorsa, teminata ilişkin bu miktar; tespit edilemiyorsa tahakkuk eden veya edilebilecek vergiler veya yükümlülüklerden en yüksek miktarda olanı temel alınarak teminat tutarı belirlenmektedir. Bu noktada gümrük mevzuatı kapsamında yer alan toplu teminat ve diğer teminat türlerinin anılması yerinde olacaktır. Gümrük Kanunu’nun 203. Maddesi’ne göre gümrük idareleri, yükümlü kişilerin talebi üzerine birden fazla gümrük yükümlülüğünü kapsayacak şekilde toplu teminat verilmesine izin verirler. Ayrıca gümrük faaliyetleri bakımından götürü teminat, bireysel teminat ve kapsamlı teminat uygulanması da mümkündür. Bu teminatların kullanılma şartları ve kullanılabilirdikleri gümrük rejimleri birbirinden farklı olup; dış ticaret faaliyetine konu her bir eşyanın niteliğine, yapılan işlemin ithalat, ihracat veya başka tipte bir işlem olmasına ve uygulanacak mevzuat hükümlerine bağlı olarak hangi teminatın ne şekilde uygulanacağı değişiklik göstermektedir. Kanun’un 85. Maddesi kapsamında ise, teminat aranmayacak veya kısmi teminat alınması ile yetinilecek haller düzenlenmektedir. Teminat aranmayacak hallerde, denizyolu veya boru hattı ile taşınan eşya örnek verilebilir.

Gümrük Yönetmeliği’nin 495. Maddesi, gümrük faaliyetleri ile ilgili olarak teminat alınması gereken hallerde, kabul edilebilecek olan teminat türlerini de düzenlemektedir. Buna göre; nakit Türk Lirası, bankalar tarafından verilen süresiz teminat mektupları, devlet iç borçlanma senetleri veya bu senetler yerine düzenlenen belgeler, hükümetçe belli edilecek millî esham ve tahvilât (yani hisse senetleri ve tahviller), belirli şartlarla hacedilen menkul ve gayrimenkul eşya, kamu idarelerinin, belediyelerin, sermayesinin tamamı devlete ait olan kamu iktisadî teşebbüslerinin ve Türkiye’deki yabancı misyon şeflerinin verecekleri garanti mektupları ve Merkez Bankası tarafından kabul edilen dövizler, teminat olarak idare tarafından kabul edilecektir.

6 Bu durumun bir örneği için, Gümrük Kanunu’nun 198. Maddesi’ne bakılabilir.

Transit rejiminde teminat işleyişi ise Ortak Transit Sözleşmesi ve TIR Sözleşmesi ile gümrük mevzuatı çerçevesinde yürütülmektedir. Türkiye’deki gümrük teminat sistemine ilişkin olarak transit rejiminde kullanılan teminat türü önemli bir noktada yer almaktadır.

Ülkemizdeki uygulamalar bakımından son 10 yılı ciddi biçimde etkileyen Ortak Transit Rejimi ile ilgili olarak; Ticaret Bakanlığı’nın web sitesinde yayımlanan soru cevap bölümünde de belirtildiği üzere<sup>7</sup>, “Ortak Transit Rejimi; 1987 yılında imzalanan Ortak Transit Sözleşmesine taraf olan ülkeler (Avrupa Birliği ve Avrupa Serbest Ticaret Birliği - EFTA üyesi ülkeler) arasında eşyanın gümrük vergilerinin askıya alınarak taşındığı rejimdir.” Türkiye bu sisteme ve Ortak Transit Sözleşmesi’ne 01.12.2012 tarihi itibarıyla taraf olmuş ve Türkiye’deki gümrük faaliyetleri, bu tarihten sonra Ortak Transit Sözleşmesi’ne bağlı olarak da şekillenmiştir. Bu rejimin avantajlarının sayıldığı kısımda ise, işlemlerin hızlandırılması ve basitleştirilmesi amacıyla getirilen sistemlerden biri olan kapsamlı teminat uygulaması ve teminatların takip edilebilirliği de sayılmıştır. Yine Ticaret Bakanlığı’nın açıkladığı üzere (2019) kapsamlı teminat; Gümrük Kanunu ve ikincil mevzuat kapsamında Ortak Transit Rejimi öncesinde kullanılan teminatlardan farklı olarak, gümrük işlemlerini yürüten bir kişinin birden fazla transit işleminde kullanabileceği bir teminat türüdür. Burada bahsedilen kapsamlı teminat tutarı, gümrük idaresi tarafından söz konusu gümrük rejimine ilişkin hak sahibi ile ortak biçimde belirlenen bir tutara, ki buna referans tutar da denebilir, eşit olur ve referans tutarı kadar, ilgili teminat idaresine teminat mektubu verilir. Kapsamlı teminat hakkında bahsedilen bu tutar, dış ticarete konu eşyanın ortak transit rejimine tabi tutulmasından, bu rejimin ibra edilmesine yani sürecin sonlanmasına kadarki sürede, teminatın verilmiş olduğu (ve teminat verilmesi gereken) her bir ortak transit işlemine ilişkin ödenebilecek yükümlülük tutarına karşılık gelecektir. Kapsamlı teminat, diğer teminat tiplerinden farklı olarak; düşümlü biçimde çalışmaktadır ve bu hususa ilişkin işlemler için ilgili makam, T.C. Ticaret Bakanlığı’na bağlı olan Gümrükler Genel Müdürlüğü’dür.

Yukarıda da belirtildiği üzere, 2012 yılından önce transit rejimi çerçevesinde yapılan işlemler için toplu veya götürü teminat veya TIR karnesi kullanılırken, bu tarihten itibaren ortak transit rejimi uygulamaları için kapsamlı teminat yeni bir teminat modeli olarak karşımıza çıkmaktadır. TIR Sözleşmesi uyarınca yapılan transit işlemlerinde gümrüklenmemiş eşyanın teminatı olarak kefil kuruluştan temin edilen TIR karnesi gerekirken, ortak transit işlemleri için bireysel teminat (kullanımı çok sınırlı) veya çoğunlukla kullanılan kapsamlı teminat gerekmektedir. *Ortak Transit ve NCTS Cep Kitabı Sık Karşılaşılan Sorular ve Cevapları* isimli çalışmada teminat, “Transit rejimine konu eşyaya ilişkin doğabilecek gümrük vergileri ve diğer yükler toplamının, eşyanın herhangi bir şekilde ülke sınırları içerisinde bırakılması ihtimaline karşın garanti olarak alınmasıdır.” biçiminde tanımlanmaktadır. (Uylukcu ve Şedele) Kapsamlı teminat, bir veya birden fazla transit işlemi için kullanılabilen bir teminat şekli olarak Ortak Transit Sözleşmesi’nin ilgili hükümlerinde bir basitleştirme türü olarak yer almakta olup eşyanın hareket idaresinden transit rejiminin başlamasıyla teminatın bağlanması, varış idaresine vardığının NCTS üzerinden bildirilmesiyle (aar\_adv) teminatın çözülmesi prensibinde işleyen bir sisteme dayanmaktadır. TIR dahil klasik transit sistemlerinde teminatın

<sup>7</sup> İlgili soru cevap bölümüne, T.C. Ticaret Bakanlığı’nın resmi web sitesi olan <https://ticaret.gov.tr/gumruk-islemleri/sikca-sorulan-sorular/ticari/ortak-transit-rejimi-ve-ncts> adresinden ulaşılabilir.

çözülmesi için yükün varışa varması yeterli olmayıp transit işleminin sonlanması ve ibra edilmesi gerekmekte iken, ortak transit rejiminde kapsamlı teminat uygulamasında eşyanın varış idaresindeki gümrüğe vardığının bildirilmesi yeterli olacaktır. Kısacası, diğer transit sistemlerinin teminat uygulamalarına kıyasla ortak transit kapsamlı teminat uygulaması daha hızlı ve kolayca çözülebilen bir basitleştirme türü olarak uygulanmaktadır.

Kapsamlı teminat bir nevi basitleştirme türü olduğundan belirli şartlara bağlanmıştır. Ortak Transit Sözleşmesi Ek I Madde 10 uyarınca, transit rejiminde rejim hak sahibi olan kişi teminat vermek durumundadır. Söz konusu teminatın türü de genellikle kapsamlı teminat olmaktadır. Kapsamlı teminat izni alınabilmesi için gerekli şartlar, OTS Ek I Madde 57 ile Gümrük Yönetmeliği'nin 230.maddesi (basitleştirme izni genel koşulları) ve 4 Seri Nolu Gümrük Genel Tebliği'nin 8, 9, 10 ve 11.maddeleri altında düzenlenmiştir. Söz konusu şartları yerine getiren rejim hak sahibinin teminat idaresine<sup>8</sup> başvurması ve bu idarece yetkilendirildikten sonra teminatı, kefil yoluyla teminat idaresine verilmesi gerekmektedir. Ortak transit sisteminde kefil banka, sigorta veya finans kuruluşu olurken rejim hak sahibi farklı bir tüzel veya gerçek kişi olmak durumundadır.

Bir rejim hak sahibinin hangi miktarda kapsamlı teminat alması gerektiğini belirleyen husus ise referans tutar dediğimiz husustur. Genel olarak referans tutar, rejim hak sahibinin bir haftada gerçekleştirmeyi planladığı transit işleminin toplam teminat tutarına eşittir. Teminatın düşümlü bir modelde çalışıp genelde de 6-7 günlük bir sürede bağlanma ve çözülme döngüsünün gerçekleşmesi nedeniyle bu süre ve miktar esas alınmaktadır.

Kapsamlı teminat düşümlü çalışan bir teminattır. Basit bir örnek verecek olursak; 1000 TL tutarında kapsamlı teminat varsa yapılan ilk transit işleminde 100 TL'lik teminat bağlanmış olsun, bu miktar 1000 TL'den düşmekte geriye 900 TL teminat miktarı kalmaktadır. Eşya varış gümrüğüne ulaşır varış bildiriminin yapılması halinde 100 TL çözülerek 900 TL'nin üzerine eklenmektedir. Kapsamlı teminattaki bu döngü, NCTS üzerinden mesajlar yoluyla gerçekleştirilmektedir. Hareket idaresi teminatı bağlamakta, varış idaresi ise teminatı çözmektedir. Kapsamlı teminatın bu döngüsünde herhangi bir şekilde bir sorun çıkması halinde teminat sahibi rejim hak sahibi nezdinde veya eşyanın gittiği varış ülke gümrük idaresi nezdinde araştırma usulleri devreye girmektedir. Bu usuller sonucunda da herhangi bir şekilde eşyanın ilgili hükümlere uygun olarak vardığına veya boşaltıldığına ilişkin bir ispat ilişkisi kurulamıyorsa tahsilat usulleri gereğince söz konusu eşyanın gümrük borcu (gümrük vergi ve yükleri) kadar tahsilat, rejim hak sahibinden gerçekleştirilecektir.

Kapsamlı teminat kullanma izninin teminat idaresi tarafından bir kere verildikten sonra rejim hak sahibi tarafından yeni teminat kullanımı ihtiyacının doğması halinde her seferinde yeniden teminat kullanma izni alınmasına gerek yoktur. Yeni teminat miktarı için teminat idaresine yazılı bir bildirimde bulunularak referans tutar artırım talebinde bulunulması ve yeni teminat mektubunun kefil tarafından teminat idaresine iletilmesi yeterli olacaktır.

8 Teminat idaresi OTS'ye taraf olan her ülkede farklı olabilir. Ülkemizde teminat idaresi Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü olarak belirlenmiştir. Hollanda'da, mesela, teminat idaresi yerel birkaç gümrük bölge idaresi olarak belirlenmiştir.

Kapsamlı teminatın teminat idaresinin bilgisayar sistemine tanıtılmasını müteakip ilgili teminat miktarı Ortak Transit Sözleşmesine taraf olan tüm ülkelerde kullanılması mümkün olacaktır. Teminat idaresi, sisteme tanıtılan teminat mektubu için bir TC31 sertifikası düzenleyip sistem tarafından da otomatik oluşturulan garanti referans numarasını (GRN-guarantee reference number) rejim hak sahibine bildirir. Rejim hak sahibi bu referans numarasıyla OTS taraf ülkelerde transit işlemi yapma imkanına kavuşacaktır. Yani, Türkiye’den alınan bir teminat mektubu kapsamlı teminat olarak sisteme tanımlandıktan ve GRN oluşturulduktan sonra Almanya’da veya Hollanda’da transit işlemi için kullanılması mümkün hale gelir.

Kapsamlı teminatın bir transit işleminde kullanılması için teminat idaresi tarafından tahsis edilen garanti referans numarası ilgili hareket gümrük idaresinin sisteminde görülecek ve söz konusu transit işlemi için teminat bağlanması aşamasında teminatın kullanılması (gua\_use) mümkün olacaktır. Teminatın herhangi bir şekilde sorunlu olması, numaranın hatalı olması veya teminat miktarının yetersi olması halinde, sistem gümrük görevlisine teminatın geçersiz (gua\_inv) olduğuna ilişkin hata mesajı dönecek ve transit işlemini başlatmayacaktır.

Kapsamlı teminat sisteminde hareket gümrük idaresince teminat hesaplaması 4 Seri No’lu Gümrük Genel Tebliği (Transit Rejimi)<sup>9</sup> 4. Maddesi uyarınca; “*Transit rejimi kapsamında taşınan eşyaya ilişkin gerekli teminatın hesaplanmasında aynı eşyanın serbest dolaşıma girmiş olması durumunda uygulanabilir ithalat vergileri dâhil en yüksek oranlar esas alınarak hesaplanmak suretiyle doğabilecek gümrük vergilerinin tam tutarı dikkate alınır*” denilerek, teminatın gümrük vergilerinin garanti altına alınmasının sağlanması esasına dayandığı ifade edilmektedir. Transit işlemlerinde gümrük vergileri veya ithalat vergileri temel olarak gümrük borcu veya gümrük yükümlülüğü altında değerlendirilmektedir. Gümrük borcu; Ortak Transit Sözleşmesi’ne göre, bir kişinin, ortak transit rejimine tabi tutulan eşya ile ilgili olarak doğabilecek ithalat ve ihracat vergileri ile diğer yüklerin tutarını ödeme yükümlülüğüdür. Ülkemizde ihracata ilişkin herhangi bir vergi uygulaması olmadığı için gümrük borcu doğrudan ithalattan alınan vergi ve diğer yükleri kapsamaktadır. Gümrük mevzuatı gereği teminat hesaplanırken aynı tür eşyanın serbest dolaşıma sokulmuş olması durumunda uygulanabilir ithalat vergileri dahil en yüksek oranlar esas alınarak hesaplanmak suretiyle doğabilecek gümrük vergilerinin tam tutarını dikkate alarak karar verilir. Burada dikkat edilmesi gereken husus gümrük vergisinin yanında diğer yükler dediğimiz eş etkili vergi ve benzeri yükümlülüklerdir. Bu kapsamda, ithalatta alınacak vergi ve eş etkili yükümlülükler; eşyanın İthalat Rejim Kararı ile belirlenen gümrük vergisi oranı sonucu çıkacak vergi miktarı ile birlikte KDV’si, ÖTV’si ve varsa ilave gümrük vergisi ve gözetim gibi ticaret politikası önlemleri sonucu uygulanan vergi benzeri yüklerin toplamı olacaktır.

Herhangi bir transit işleminde eşyanın ithalatında teminat altına alınacak vergi hesaplamasına örnek olarak sıvıların naklini sağlayan çelik boru ithali gerçekleştirilecek bir transit işlemini düşünelim. Bu transit işleminde teminat hesaplaması yapılabilmesi için öncelikle bu ürüne ait gümrük tarife istatistik pozisyonunun (GTİP) tespit edilerek buna İthalat Rejim Kararında denk gelen vergi oranını bulmak olacaktır. Buna göre;

9 4 Seri No’lu Gümrük Genel Tebliği (Transit Rejimi), 01.08.2017 tarih ve 30141 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

- Gümrük tarife cetvelinde eşya GTİP’i: 7306.30.12.10.00
- Eşya tanımı: Sivil hava taşıtlarına kullanılmaya mahsus gaz ve sıvıların naklinde kullanılan türde olanlar (bağlantı parçaları takılmış)
- KDV oranı: %18
- ÖTV oranı: %0
- GV oranı: %46
- İthalatta İlave Gümrük Vergisi Uygulamasına İlişkin Karar uyarınca İGV oranı: %5
- Eşyanın fatura bedeli: 10 000 Euro olması halinde; fatura bedeline yukarıdaki oranların uygulanması sonucunda ortaya çıkacak miktar teminat tarhına konu edilecek miktar olacaktır. Buna ek olarak, Gümrük Kanunu’nun 202.maddesi uyarınca, “gümrük idarelerinin gümrük vergilerinin ve diğer amme alacaklarının ödenmesini sağlamak üzere bir teminat verilmesini gerekli görmeleri halinde, bu teminat söz konusu vergiler tutarının %20 fazlasıyla yükümlü veya yükümlü olması muhtemel kişi tarafından verilir” hükmü çerçevesinde hesaplamayla ortaya çıkacak miktara %20 ilave edilerek çıkan miktar teminata bağlanacaktır. Yani; 10 000 Euro’luk fatura bedelli eşya için yukarıdaki oranlar uygulandıktan sonra 5000 Euro’luk bir miktar bulunduğunu düşünelim, bunun da %20’si eklenerek 6000 Euro için teminatın bağlanması ve transit işleminin gerçekleştirilmesi sağlanacaktır.

İhracata bağlı transit işleminde ise hesaplama aynı şekilde tüm ithalata ilişkin gümrük vergi ve eş etkili yükümlülükler dikkate alınıp %20 oranını ekleyip teminat hesaplaması gerçekleştirilecektir.

### **Transit Rejiminde Risk Yönetimi**

Gümrük transit rejimleri bir taraftan transit geçişlerini kolaylaştırarak uluslararası ticarete eşya hareketliliğini hızlandırma amacını taşırken diğer taraftan da global ticarete güvenlik risklerini de yönetmek ikilemini yaşamaktadırlar. Küreselleşmenin de hızla devam etmesi ülkelerin ticarete liberalleşmesini gerektirirken özellikle sınırlar arası eşya geçişlerinde milli güvenlik, çevre koruma, göç ve benzeri gibi sosyal sorunların sürekli yaşanması, ticareti engellemeden veya yavaşlatmadan riskleri bertaraf etme gerekliliğini ortaya koymuştur.

Diğer gümrük rejimlerinde olduğu gibi transit rejiminde de risk unsuruna her zaman rastlanmakta ve bunların yönetimi konusunda farklı modeller geliştirilmektedir. Transit rejiminde özellikle teminat sistemi kendine özgü riskler barındırmaktadır. Bu noktada gümrük mevzuatının risk tanımına bakacak olursak; Gümrük Kanunu Madde 3/24 uyarınca; “risk deyimi, Türkiye Gümrük Bölgesi ve diğer ülkeler arasında taşınan dış ticarete konu eşyanın giriş, çıkış, transit, nakil ve nihai kullanımına ve serbest dolaşımında bulunmayan eşyaya ilişkin olarak, (i) ulusal ya da uluslararası düzeyde alınmış önlemlerin doğru bir şekilde uygulanmasını engelleyen, (ii) ülkenin mali çıkarlarını tehlikeye düşüren, (ii) ülkenin güvenlik ve emniyetine, kamu güvenliği ve kamu sağlığına, çevreye



veya tüketicilere yönelik tehdit oluşturan bir olayın ortaya çıkma ihtimali”<sup>10</sup> biçiminde tanımlanmaktadır. Her ne kadar teminat sistemine ilişkin risklerin değerlendirilmesi sırasında bu tanım doğrudan kullanılmayacak olsa da tanım, gümrük işlemleri bakımından risk değerlendirmesine ilişkin olarak bizlere bir fikir sağlamaktadır. Öncelikle, ülkemizde gümrük teminat sisteminin elektronikleştirilmesi ile, özellikle teminatların geçerliliğine ilişkin risklerin azaltıldığı söylenebilecektir.

Klasik transit rejimlerinden farklı olarak (basit transit veya TIR sisteminden farklı olarak), ortak transit rejimi teminat sisteminde, tamamıyla bilgisayar ortamında şeffaf ve ilgili otoriteler tarafından izlenebilir olduğundan riskin göreceli olarak daha yönetilebilir ve olası risklere daha hızlı müdahale edilebilir hale gelmiştir. Ortak transitte bir transit işleminde rejim hak sahibi, taşıyıcı, hareket idaresi, sınır idaresi ve varış idaresi arasında cereyan eden işlemlerin tamamı NCTS üzerinden gerçekleştirildiği düşünüldüğünde, eşyaya ilişkin oluşabilecek risklerin anlık takibi her zaman mümkün olmaktadır. Yine ortak transitte teminat sisteminin temel amacının, gümrük yükümlülükleri kapsamında ödenmesi gereken bedellerin idare lehine garanti altına alınması olduğu düşünüldüğünde, sistem oluşabilecek mali riskleri baştan (preemptively) garanti altına almaktadır.

Temel risk analizi anlayışında tam tespit, yani yükün fiziki kontrolü, belge kontrolü, yani yüke ait dokümanların kontrolü veya kolaylaştırılmış hatlar (mavi veya yeşil hat uygulaması gibi) kapsamında bazı güvenlik şartlarını karşılayan firmaların yüklerinin kontrolsüz geçişine izin verilmesi şeklinde gerçekleştirilen risk yönetimi yapısı transit rejiminde de uygulanmaktadır. Çoğunlukla, belge kontrolü (sarı hat) uygulamasının gerçekleştirildiği transit işlemlerinde aynı özet beyan verilmesi gibi ön beyan uygulaması söz konusudur. Diğer bir ifadeyle, ülkelerin özellikle kendilerine gelen yüklerde (ithalat yönlü) gelen eşyanın riskli olup olmadığını veya alıcı veya ithalatçının riskli olup olmadığını analiz edebilmeleri bakımından yüke ilişkin özet bilgilerin önceden beyan edilmesini istemektedirler. Bu kapsamda, transit rejiminde, ön beyan (ens örneğinin bir ön beyan tipidir) risk analizinin doğru ve gerçekçi yapılabilmesinin temelini oluşturmaktadır. Bununla birlikte, ortak transit rejiminde, rejim beyanının söz konusu risk analizine cevaz verecek biçimde düzenlenmesini mümkün kılacak yapı mevcuttur. Bunun için *transit refakat belgesi* yerine güvenlik bilgilerini içeren (safety/security) *transit güvenlik refakat belgesinin*<sup>11</sup> düzenlenmesi yeterlidir. Transit güvenlik refakat belgesinin düzenlenmesi halinde, transit rejimine konu edilen eşya için ayrıca ön beyan yapılmasına gerek kalmamaktadır. Bunun tek istisnası ro-ro hatlarının kullanılması halinde Avrupa’ya girişte bir çeşit giriş özet beyan olan “ens” (entry summary declaration) düzenlenmesi gerekliliğidir.

Transit rejiminde risk analizli sonucu aracın tam tespit (kırmızı hat) yapılması istenmesi halinde araç kısmen veya tamamen boşaltılarak içerisindeki yükün fiziki olarak muayene edilmesi sağlanır. Tam tespit hali gümrük idarelerince tesadüfi (random) uygulamaya konu olabileceği gibi aracın veya yükün belirli risk kriterlerine takılması halinde de söz konusu olabilmektedir. Örneğin, transit rejiminde sıkça rastlandığı üzere, Avrupa’dan transit

10 Gümrük Kanunu m. 3/24.

11 Transit güvenlik refakat belgesi OTS kapsamında düzenlenmesi gereken bir belge olmayıp AB Gümrük Kodu uygulamalarından kaynaklanan bir belgedir.

beyannamesi düzenlenmeden (T1 veya T2) deniz yoluyla gelip limandan içeri aktarma halinde ulusal transit konu edilmek istenen araçlar tam tespite yönlendirilmektedir.

Sadece belge kontrolünün (sarı hat) olduğu durumlar ise genel uygulamaya tabi durumlardır. Eşya hareketliliğinin hızını sağlama bakımından her aracın tam tespite yönlendirilerek fiziki muayene yapılması yük hareketliliğini imkansız hale getirmektedir. Bunun yerine eşyaya ilişkin belgelerin kontrol edilerek şüphe halinde aracın tam tespite yönlendirilmesi uygulaması genel uygulamadır. Belge kontrolünde ilgili personel, eşyanın beyannamesi ve eşlik eden belgeler olan fatura cmr veya konşimento gibi belgeleri kontrol edip alıcı/ithalatçı, gönderici/ihracatçı ve yükün cinsi (GTİP, mal tanımı v.s) gibi temel bilgilere bakarak risk değerlendirmesi yapmaktadır. Buna örnek olarak; yurt dışından ithali gerçekleştirilecek bir eşyanın serbest dolaşıma girişten önce GTİP, eşya tanımı, kap/kilo ve taşıma aracına ilişkin bilgileri içeren özet beyanın, mevzuat tarafından belirlenen sürelerden önce (örneğin, deniz yoluyla getirilecek konteyner kapsamı eşya için en az 24 saat önce) verilmesi esastır. Serbest dolaşıma giriş işlemi gerçekleştirilecek giriş gümrük idaresi, verilen bu özet beyandaki bilgiler çerçevesinde risk hattını sarı hat, yani sadece eşyaya ilişkin belge kontrolü olarak belirlemişse, eşyanın fatura, cmr veya konşimento gibi taşıma belgeleri ile özet beyan bilgilerinin kontrolünü yaparak gerekli izni vermektedir. Herhangi bir şekilde belge ve bilgilerden şüphelenilmesi halinde, ilgili gümrük idaresinin her zaman eşyayı tam tespite (kırmızı hatta) yönlendirmesi mümkündür.

Bu iki hat dışında, bir kontrole tabi olmadan geçiş sağlayan basitleştirmeler ise günümüz ticaret dünyasında gittikçe artan önemi haizdir. Bu tür izinlerden yararlanılabilmesi için yükün ihracatçısı, ithalatçısı veya taşıyıcısının belirli güvenlik şartlarını karşılaması ve gümrük otoritelerinden izin almaları gerekmektedir. Son yıllarda Avrupa uygulamasına benzer uygulamalar olan yetkilendirilmiş yükümlü (YY5) veya izinli gönderici/izinli alıcı uygulamaları bu tür basitleştirilmiş kontrollerden yararlanmak isteyen firmalara büyük kolaylık sağlamaktadır. Bu tür basitleştirilmiş usul uygulamaları, belli başlı şartların sağlanması ve bu şartların kamu idaresi tarafından rutin kontrolleri ile gerçekleştirilip gerçekleştirilmediğinin belirlenmesine dayanmaktadır. Kısacası, işlemlerin hızlandırılması ve daha az prosedüre tabi tutularak gerçekleştirilmesi için firmalara belirli kolaylıklar sağlanmakta ancak buna ilişkin şartlar yerine getirilmediğinde de bu izinlerin iptali veya askıya alınması mümkün olmaktadır.

### **TOBBUND Teminat ve Risk Yönetimi Uygulamaları**

Ticaret Bakanlığı tarafından verilen kapsamlı teminat kullanma izin belgesi ve sertifikasına istinaden, ortak transit rejimi kapsamında taşınan eşyaya ilişkin transit beyannamesinin, kullandığı web tabanlı (NCTS) yazılım aracılığıyla elektronik ortamda, Ortak Transit Sistemi üzerinden gümrük idarelerine sunulması ve bu eşyalara ilişkin olarak gümrük vergi vb. yükümlülüklerine ilişkin teminat sağlanması konusunda, uluslararası taşımacılık yapan firmalara Rejim Hak Sahibi (Asıl Sorumlu) olarak hizmet vermekte olan Tobbund Lojistik Yatırım AŞ 2012 yılında Türk Lojistik Sektörüne hizmet etmek ve sektör firmalarının transit süreçlerine destek vererek, müşterilerine sınır geçişlerini kolaylaştırmak için Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) ile Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) işbirliği olarak kurulmuştur. TOBBUND sadece bir lojistik firması ve lojistik partneri

olmak dışında ülkemizin Avrupa’ya ihracatında kilit bir rol oynamaktadır. Türkiye’nin en büyük ticaret ortağı olan Avrupa Birliği’ne ihracatımızda, ihraç yüklerinin taşınmasında kullanılan ortak transit rejimi teminatının %65 oranında sağlayan bir firma olarak TOBBUND;

- 28 Şubat 2012 tarihinde Türkiye’de ulusal transit işlemlerinde geçerli ilk kapsamlı teminat izni alan firma olarak faaliyetlerine başlamıştır.
- 3 milyar 009 milyon TRY tutarındaki kapsamlı teminatı ile 1 Mart 2012 tarihinden itibaren bugüne kadar 2,5 milyon adedi aşan transit işlemini Rejim Hak Sahibi (Asıl Sorumlu) olarak gerçekleştirmiştir.
- ISO 9001 Kalite Yönetim, ISO 27001 Bilgi Güvenliği Yönetim Sistemi Sertifikalarına sahiptir.

Bunların yanında, TOBBUND, Avrupa’da 90’a yakın partneri ile aynı zamanda Almanya, İtalya, Fransa, Bulgaristan, Romanya, Kuzey Makedonya ve Hırvatistan’da doğrudan transit teminat hizmeti sağlayan firma olarak Türk lojistik sektörünün çözüm ortağı olarak hareket etmektedir.

TOBBUND’de transit işlemleri, transit beyannamesi için gerekli olacak her türlü ihtiyacı karşılayacak şekilde dizayn edilmiş ncts (new computerized transit system) platformu ([www.ncts.com.tr](http://www.ncts.com.tr)) ve yurt dışındaki işlemlerin kolaylıkla gerçekleştirilebileceği NctsHub ile sağlanmaktadır. Söz konusu platform başlı başına bir ERP sistemi gibi çalışmakta olup;

- Etkin teminat yönetimi
- Etkin risk yönetimi
- Hızlı, kolay ve kullanıcı dostu beyanname yazımını sağlayan menü ve arayüz
- Müşteri taleplerine öncelik veren raporlama çeşitleri
- Beyanname statülerini anlık ve kolayca takibini sağlayan modüller
- Müşterinin kendi kapsamlı teminatını kullanmasını sağlayan modüller
- Beyannamelerinin açık/kapalı takibini yapabilecekleri alt menüler
- Dijital/otomatik plaka ve iş ortağı ekleme imkanı gibi taşıyıcı firmalarımızın günlük operasyonlarını kesintisiz bir şekilde yürütmesini sağlayacak temel olanakları barındırmaktadır.

TOBBUND transit platformu ile lojistik firmalarının transit beyannamelerini 7/24 yazdırma ve gümrüğe sunup tescil ettirme imkanına sahip olup hata veya değişiklik olması halinde anlık düzeltmeler ile kısa sürede işlemlerini tesis ettirebilmektedirler.

TOBBUND NCTS uygulamasında risk analiz süreçleri ise risk yönetiminin hızlı ve kolay, transit işlemlerini aksatmadan ancak riski de minimum seviyede yönetebilme gerekliliği üzerine oturtulmuştur. TOBBUND risk yönetimi, 3 temel aşamada gerçekleştirilmektedir. Birinci aşamada, teminat kullanmak isteyen firmaların filtrelenmesi ve analizi; ikinci

aşamada, operasyonel risk yönetimi (günlük beyan taleplerinin analizi); üçüncü aşamada ise riskin ortaya çıkması halinde uygulanacak analiz ve prosedürler olarak yürütülmektedir.

Firma değerlendirmesi, teminat kullanacak olan firmaların belirli kriterlere göre analizleri ve sınıflandırılmasına dayanmaktadır. Operasyonel risk yönetimi ise daha kritik ve dinamik bir modelleme çerçevesinde uygulanmaktadır. Burada mevzuat kapsamında tanımlanan risk kriterleri çerçevesinde taşımaların GTİP/Gönderici/Alıcı/Taşımacı/Güzergah/İşlem Frekansı/ Saha İstihbaratı ve taşıma projesi gibi kıstaslar doğrultusunda veri araştırılması yapılarak karar verilmektedir. Bu iki önleyici aşama sonucunda her durumda yine bir risk oluşması halinde son aşamada oluşan riskin boyutlarının analiz edilip risk sonucu olabilecek zarardan etkilenmemek için ne yapılması gerektiğinin ortaya konulduğu değerlendirilmiştir.

Neticede, TOBBUND risk yönetim modeli bir yandan lojistik firmalarının işlemlerini aksamaması diğer yandan da firmaları oluşabilecek risklerden korumaya yönelik hayati bir uygulamadır.

## Sonuç

Uluslararası ticaretin hızla büyümesi ve buna bağlı olarak dünya eşya hareketliliğinin çok hızlı bir şekilde akması, ülkelerin zor rekabet koşullarında bu akışı daha da hızlandırabilecek uygulamalara yönelmesini gerektirmiştir. Özellikle sınır geçişlerinde prosedürlerin azaltılması ve yüklerin hareketliliğinde bekleme sürelerinin azaltılması hayati önem kazanmıştır. Bunun yansıması olarak da transit geçişlerde zaman ve maliyette tasarruf sağlayacak sistemler veya uygulamalar öne çıkmaktadır.

Bir gümrük rejimi olarak transit rejimindeki global ve bölgesel sistemlerin günümüzdeki en gelişmiş modeli başta AB ülkelerinin kendi aralarında Topluluk transiti olarak uyguladığı, daha sonra da Türkiye, Kuzey Makedonya ve Sırbistan gibi AB veya EFTA üyesi olmayan ülkelere yaygınlaştırdığı ortak transit sistemi olmuştur.

Ülkemizde 2012 yılından itibaren uygulamaya konulan sistem, dijitalleşmenin ve transit geçişlerin hızlı ve kolay bir şekilde mümkün olduğu derecede prosedürlerden arındırılmış olarak gerçekleştirilmesi anlayışı taşımaktadır.

Ortak transit sisteminin temelini ise bir basitleştirme uygulaması olan kapsamlı teminat oluşturmaktadır. Kapsamlı teminat, basitleştirme olduğu için izne bağlı, transit işleminin ibrasının beklenmesine gerek olmayan, NCTS üzerinden takip edilebilen ve düşümlü çalışan çağdaş bir teminat modelidir.

Transit işlemlerinin uluslararası ticaretteki eşya hareketliliğinin omurgasını oluşturduğu düşünüldüğünde, bir taraftan bu hareketliliği hızlandırmak ve kolaylaştırmak, diğer taraftan da oluşabilecek risklerin minimize etmek amacıyla etkin bir risk yönetimi sağlamak önem taşımaktadır. Günümüzde, ulusal güvenlik endişeleri, sosyal ve çevreye ilişkin güvenlik konuları uluslararası ticaretin en önemli çelişkilerinden biri olarak durmaktadır. Bu amaçla, ticaretin temel yönetimini elinde tutan gümrük rejimleri de olası riskleri azaltmaya yönelik uygulamalar geliştirmektedirler. Bu minvalde, fiziki kontroller riskli yüklerin fiziki olarak tespit edilmesi, belge kontrolüyle yüke ait belgelerin analizi, şarta

bağlı izinler çerçevesinde güvenli olduğu düşünülen firmaların yüklerinin kontrol dışı bırakılması gibi modellerle risk yönetimi yürütülmektedir.

Çalışmada örnek incelemeye konu edilen TOBBUND transit teminat ve risk yönetimi sisteminin, gümrük transit uygulamalarını bütüncül yaklaşımla ele alıp diğer ülke uygulamalarında rastlanmayan tekil bir örnek olarak yer aldığı söylenebilir. Bu bakışla, Türkiye’nin ve Avrupa’nın en gelişkin transit uygulamalarından biri olan TOBBUND transit platformu (www.ncts.com.tr) ortak transit işlemlerinde ve buna uygun olarak lojistik süreçlerinde kritik bir rol oynamaktadır. Bir yandan teminat yönetimi, diğer yandan da oluşabilecek risklerin yönetimi konusunda efektif bir şekilde yürütülen bir sistem olarak günlük 1000’i aşkın kullanıcının 2000-3000 arası transit işlemini rahatça gerçekleştirdiği bir platform olarak tüm lojistik firmalarının önemli bir çözüm ortağı haline gelmiştir.

**Hakem Değerlendirmesi:** Dış bağımsız.

**Yazar Katkıları:** Çalışma Konsepti/Tasarım- V.G., A.Ö., M.K.K.; Veri Toplama- V.G.; Veri Analizi/Yorumlama- A.Ö., V.G., M.K.K. ; Yazı Taslağı- M.K.K., V.G., A.Ö.; İçeriğin Eleştirel İncelemesi- A.Ö., V.G., M.K.K.; Son Onay ve Sorumluluk- V.G., A.Ö., M.K.K.

**Çıkar Çatışması:** Yazarlar çıkar çatışması beyan etmemişlerdir.

**Finansal Destek:** Yazarlar finansal destek beyan etmemişlerdir.

**Peer Review:** Externally peer-reviewed.

**Author Contributions:** Conception/Design of Study- V.G., A.Ö., M.K.K.; Data Acquisition- V.G.; Data Analysis/ Interpretation- A.Ö., V.G., M.K.K.; Drafting Manuscript- M.K.K., V.G., A.Ö.; Critical Revision of Manuscript- A.Ö., V.G., M.K.K.; Final Approval and Accountability- V.G., A.Ö., M.K.K.

**Conflict of Interest:** Authors declared no conflict of interest.

**Financial Disclosure:** Authors declared no financial support.

## Kaynakça

- 213 sayılı Vergi Usul Kanunu, 10.01.1961 tarih ve 10703 sayılı Resmi Gazete 4458 sayılı Gümrük Kanunu, 04.11.1999 tarih ve 23866 sayılı Resmi Gazete
- 4 Seri No’lu Gümrük Genel Tebliği (Transit Rejimi), 01.08.2017 tarih ve 30141 sayılı R.G Ortak Transit Sözleşmesi, 30.06.2012 tarihli, 28339 sayılı R.G
- Erol, T. (2019). Gümrüklerde Teminat. Hukuki Haber. 03.02.2022 tarihinde, <https://www.hukukihaber.net/makale/gumruklerde-teminat-h432898.html> adresinden erişilmiştir.
- T.C. Ticaret Bakanlığı (2019). Ortak Transit Rejimi ve NCTS. 03.02.2022 tarihinde, <https://ticaret.gov.tr/gumruk-islemleri/sikca-sorulan-sorular/ticari/ortak-transit-rejimi-ve-ncts> adresinden erişilmiştir.
- Uylukcu, M. ve Şedele, U. Ortak Transit ve NCTS Cep Kitabı Sık Karşılaşılan Sorular ve Cevapları. 04.02.2022 tarihinde [https://ticaret.gov.tr/data/5d4835c513b8762b40ceae4a/3641086be9ab596313caf57\\_eb15daca7.pdf](https://ticaret.gov.tr/data/5d4835c513b8762b40ceae4a/3641086be9ab596313caf57_eb15daca7.pdf) adresinden erişilmiştir.
- Uzun, F. (2020). Gümrük Mevzuatında Teminat Uygulaması. 04.02.2022 tarihinde, <http://nazaligudem.com/tr/yayinlar/gumruk-mevzuatinda-teminat-uygulamasi> adresinden erişilmiştir.

