

AB Üyeliği Işığında, AB Üyeliği Gerçekleşme Dahi Vatandaş Hakları Ve Mutsuzluğu Işığında İkinci El Teknelerde Bayrak Değiştirme Yasağı Hakkında ADF Görüşü

Temsil ettiğimiz amatör denizcilik topluluğunun önemli bir sorunu üzerinde harekete geçilmesi zamanının geldiğine inanıyoruz; amatör denizciler uygun fiyatlarla tekne alamadıkları sürece denize çıkmakta zorlanmaya devam edecekler, denizci bir toplum olmak için tabana yayılacak bir hareketin ilk adımları dahi atılamayacaktır. Sorunun/sorunların temelinde amatör denizcilerin mali olanaklarına uygun fiyata tekne temin ederek denize çıkmalarının önünü tıkayan mevzuat vardır.

İkinci el özel tekneyi kendi Bayrağımız altına alamayız.

AB görüşmelerinde ülkemizin tenkit edildiği konular arasında, serbest ticaretin önünü tıkayan unsurlar içinde, ikinci el tekne ithal yasağı da yer almaktadır. ADF ithal yasağının "Bayrak değiştirme yasağı" olarak adlandırılması gerektiğine inanmaktadır. Bayrak ülke toprağını, hükümler alanını anlatır. Burada "ithalat" Bayrak değiştirmeyi takip eden işlemlerin ortak adıdır, yani bir formaliteler zinciridir.

Kanaatimizce serbest ticaret gerçekten de yasaksız bir ortamda gelişebilir; aksi halde adını serbest ticaret koymamak gerekir. Yerli sanayinin korunması gerektiği düşüncesinden yola çıkarak AB isteklerine uygun bir görüşü Denizcilik Müsteşarlığımız günümüze dek vermektan kaçınmıştır. Aynı düşünce son kez İstanbul Deniz Ticaret Odası'nda yapılan bir toplantıda da öne sürülmüş ve benimsenmiştir. Demek ki bir taraftan Devlet, diğer taraftan tekne üretim sanayii, vatandaşımızın hobisi için hayallerine ve kesesine uygun bir tekne alabilmesini, sanayicinin rekabetsiz ortamda zorla yaşatılmasına feda edebilmektedir. Amatör Denizcimiz bu zorlamaya cevabını, dışarıdan aldığı yeni tekneyi "ticari" kaydetmek veya yeni ya da ikinci el teknesini yabancı bayrağa sığınarak vermektedir; Amatörlerin bu davranışı, yanlışın düzeltilmesi için üzerinde süratle düşünülmesi gereken bir protestodur.

Ülkemizde uygulanmaya çalışılan ve gelişmiş ülkelerin yıllar önce terk ettiği, ekonomilere çok eski dönemlerde hâkim olmuş merkantilist görüşün ürünü bu koruma politikası, AB üyelik sürecinde gecikmelere neden olabileceği gibi üyelik gerçekleştiğinde müdafaa edilebilir bir düşünce şekli ve politika olmaktan da çıkmak zorunda kalacaktır. O gün, yüksek ham madde maliyetleri, pazar darlığı, finansman sorunları vb nedenlerle bir türlü gelişmemiş ve rekabet yeteneği kazanamamış yerli sanayi çökme tehlikesi ile karşılaşacaktır.

Koruma politikası terk edilmemiş miydi?

Pazarın gelişmesi için bugünden atılacak adımlar arasında, belli bir yaşın altında olup CE normlarına uygun üretilmiş ikinci el teknelerin Türk bayrağına geçişlerinin serbest bırakılması da yer almalıdır. Uygulama, sanayinin rekabet ortamına alıştırılmasında ve seri tekne üretiminin hızlandırılmasında önemli bir etken olacaktır. Gezi Tekneleri Yönetmeliği'nin de AB uyum süreci içinde Ulusal Programın bir adımı olarak yürürlüğe girdiğinin gözden uzak tutulması, yerli sanayinin gelişmesine karşı affedilmez bir strateji hatası olacaktır. Yerli sanayinin gelişmesi elbette amaçlanmalı ancak bu, vatandaşın haklarının kısıtlanması ve mutluluğunun yok edilmesi karşılığında olmamalıdır.

Bu vergilerle nereye varılır ki?

Amatör denizci vatandaşlarımız günümüzde birkaç açmazla karşı karşıya bulunmaktadır, şöyle ki;

1. Yeni tekne almak, ÖTV (%8), KDV (%18) ve MTV nedeniyle imkânsız hale gelmektedir.
2. Sorunun bir çözüm şekli tekneleri "ticari" kaydettirmektan geçmektedir; bu takdirde sadece ÖTV ödenmekle alış maliyeti düşürülmekte, yüksek miktarda döviz yurt dışına ödenmektedir, bundan yararlananlar da yabancı üreticiler olmaktadır. Yerli sanayi böyle mi korunacaktır? Unutmamak gerekir ki amatör denizcilik bir meslek veya iş değildir; bir düşküdür (hobidir) ve satın alınabilirlik çok önemli bir faktördür.
3. Sorunun yasal ve kesin bir başka çözüm şekli yabancı bayrak altına sığınmaktan geçmektedir. Yasal olmasına rağmen Türk bayrağından kaçış başka ülke vatandaşları tarafından hayretle gözlenmektedir. Nedeninin, yurtdışından alınacak ikinci el tekneye Türk bayrağı çekmenin yasak olduğu, ÖTV, KDV ve MTV gibi ağır yüklerden kaynaklandığı öğrenildiğinde ise hayretler daha da artmaktadır, çünkü yabancı ülkelerde böylesine ağır vergi yükleri yoktur.
4. Dışarıdan alınan yeni teknelerde uzun vadeli finansman güçtür, kimi zaman olanaksızdır, dolayısıyla

bedeller peşin ödenmektedir. Türk bayrağı taşıyacak teknelere yurt dışından finansman sağlanması ise olanak dışıdır veya çok zordur.

5. Yerli üretim kısmen teknolojik nedenlerle, kısmen finansman zorluğuyla, kısmen de üretim sayılarının yetersizliğinden varlık göstermekte zorlanmaktadır. Buna rağmen asıl gelirini tekne ihracatından sağlayan üreticiler vardır, demek ki korumasız da yaşamak ve gelişmek mümkündür. Bu üreticilerin koruma istemedikleri de bilinmektedir. Her koruma önleminin üretimde maliyeti gölgeleyen yanlışların saklanabilmesine olanak sağladığını bilmeyen var mıdır?

6. Büyük boy lüks tekne ihracatında durum tam tersinedir. Ülkemiz giderek artan sayıda büyük boy tekne üretmekte ve bunları ihraç etmektedir. Bu tür tekneye olan talep artışı üretimin işçilik yoğun olmasına dayanmakta, batıdaki üretim maliyetleri ile kıyaslandığında da ülkemizin avantajı değerlendirilmektedir.

Görüldüğü gibi amatör denizcimizin kesesine uygun bir ikinci el tekneye kavuşması bu şartlar altında olanak dışıdır. Ülkede üretilmediği gerekçesiyle kullanılmış Katamaran alıp bayrak değiştirmek ise mevzuata göre mümkündür

Denizci ulus olmayı gerçekleştirmek gibi üstün seviyede bir hedefe ulaşmak, denizciliğin önce tabana olabildiğince yayılabilmesine bağlıdır; bu, bütün dünyanın bildiği bir gerçektir. Denizci ulus olacaksak, denizci gibi davranmak, denizin usullerine uymak, tekne dediğimiz aracı, mali olanaklarımıza uygun olarak nerede, nasıl ve kaçta bulursak alabilmek ve dilediğimizde de satabilmek hakkımızı kullanabilmeliyiz. Ticaret gemileri için varolan böyle bir olanağın özel tekneler için de varolması gerekir. Bu olanağın neden varolmadığına ilişkin açıklamaya, sadece yerli sanayinin korunması gerekçe gösterilemez, özgürlükçü düşünce şekli böyle basit bir nedenle savuşturulamaz.

Vergileri koyanlar ve vazgeçmeyenler bir de kendileri tekne sahibi olmayı isteseler ve deneselerdi..

Amacımız bellidir;

- Denizlerde daha çok Türk bayraklı tekne dolaşmalı,
- Denizi daha çok Türk vatandaşı tanımalı, ona nasıl saygı ve sevgiyle yaklaşabileceğini öğrenmeli, iliklerine işletilmiş deniz korkusunu yenebilmeli,
- Denizin özgür ortamını daha çok Türk vatandaşı anlamalı ve bu ortamda yaşamayı benimsemeli,
- Tekne sahibi daha çok Türk vatandaşı ekonomik farklılıklar dışında, sosyal bir yaşam ve iletişim platformunda buluşabilmelidir; Denizin zengini ve fakiri olmaz, denizin denizcisi olur.

Denizlerde daha çok Türk bayraklı tekne dolaşması gerçek bir ihtiyaçtır, bir amaçtır, nitekim

1) Dünyada ticaret gemileri için olduğu gibi gezi ve spor amaçlı tekne ve yatlar için de bir ikinci el pazarı vardır, inkâr edilemez,

2) Bu pazar, ondan yararlananların gelir seviyeleri ile yeni tekne alabileceklerin gelir seviyeleri arasındaki farklılıkların ürünüdür ama insanın özgür iradesini kullanabileceği ortamı da dünya yüzeyine yaymaktadır,

3) Başka ülke vatandaşları kendi ihtiyaçları için ikinci el pazarından aldıkları kullanılmış tekneleri kendi ülke bayraklarına geçirebilmektedir; Türk vatandaşları bunu yapamamaktadır! Bu kendi vatandaşını aşağılayıcı bir düşünce şekli değil de nedir?

4) İkinci el teknelere Bayrak değiştirme olanağının yaratılması ile parça başına döviz çıkışımız azalacak, bir yerine belki iki veya üç tekne Türk bayrağı taşıyacak; artan tekne adedi paralelinde gelişecek hizmet sektörünün gelirleri vergilere kaynak oluşturacaktır. Serbestlik, yerli sanayimizin daha geniş bir rekabet ortamında gelişmesine zemin yaratacak, finansman olanaklarını harekete geçirecek ve asıl önemlisi vatandaşın mutluluğunu sağlayacaktır.

5) Tekneler uzun ömürlü araçlardır, sürekli teknolojik değişikliğe uğramazlar. Bu nedenle de ikinci el teknede bayrak değiştirmenin serbest bırakılması sonucunda ülkenin bir tekne hurdalığına dönüşeceği iddiası da kabul edilemez. Bu iddia belki treyler üstünde yaz tatiline gelenlerin getirdikleri ve sonra da geri götürmedikleri sandal veya sandal irisi tekneler için geçerli olabilir ise de Gezi Tekneleri Yönetmeliğine esas teşkil eden AB direktifi yıllardır yürürlüktedir. Bu nedenle de vatandaşın kendi kullanımını için satın alacağı ikinci el teknesinin standart dışı olması beklenemez. Parayı kazanan kişinin hobisine kaynak ayırmakta bilinçsiz davranacağını sanmak abesle iştir.

Sayılan nedenler, devletin yasaklayıcı görüşünün, vatandaşın istekleri, mali olanakları ve seçmek istediği yaşam biçimi gibi temel hakları açısından değerlendirilerek bir kez daha gözden geçirilmesi için yeterlidir.

AB ortaklığı hedefimiz değil mi?

Diğer taraftan, Türkiye-AB Ortaklık Konseyi 1/95 sayılı kararının 5'inci maddesi ithalatta uygulanan miktar kısıtlamaları ile her türlü eş etkili önlemi yasaklamaktadır. Bir diğer deyişle AB direktifine rağmen koruma politikası sürdürülmektedir, bu mümkün müdür veya ne süreyle mümkün olabilir? Sürdürülmesinin vatandaşa ve ülkede amatör denizciliğin gelişmesine verdiği zararı kim, ne zaman ve nasıl karşılayacaktır?

Bu çerçevede Türkiye'nin kullanılmış eşya ithalatındaki izin mekanizması, malların serbest dolaşımı ilkesine aykırılık teşkil ettiği ve ticaretin önünde engel yarattığı gerekçesiyle AB tarafından sürekli eleştirilmekte olduğu da bilinen bir gerçektir. AB'nin kullanılmış (tekneler dâhil) eşya ithalatındaki izin mekanizmasının kaldırılmasına ilişkin talebini Gümrük Birliği Ortak Komitesi Toplantıları başta olmak üzere değişik platformlarda dile getirdiği de bilinmektedir.

Müzakerelerde Türkiye'nin öne çıkardığı görüş ise kullanılmış olarak ithalatı talep edilen malların (teknelerin) yenilerinin, büyük ölçüde AB'den ithal edildiği, izin sistemi kaldırıldığında kullanılmış malların fiyat avantajına sahip olmaları nedeniyle daha çok tercih edilir hale gelecekleri, bu durumda AB üretici ve ihracatçıların olumsuz yönde etkileneceği yönündedir. Bu ifade dünya ikinci el tekne pazarının varlığını inkâr etmekte, koruma adına rakip yabancı üreticiye avantaj sağlamakta ve yerli sanayinin, kendisini yeni rekabet şartlarına hazırlamaktan uzak düşmesine neden olmaktadır. Yerli sanayi için asıl pazar dış pazardır; orada varlık gösterebilmek için mutlaka önce yerli tüketicinin hırpalanması mı gerekecektir? Kaldı ki, yerli sanayinin bu koruma (yasak) duvarı arkasında kendisine sağlam bir yer bulduğunu sanarak, ikinci el teknelerde Bayrak değiştirmenin serbest bırakılmasına karşı çıkışını, tekne almak isteyen vatandaşlarına nasıl açıklayabileceğinin de bilinmesi gerekecektir. Açıklama şöyle mi olacaktır? "Vatandaş! Ben senin ikinci el tekne almaya karşıyım çünkü bu fiyatlarla rekabet edemiyorum, onun içindir ki ya benim ürünümlü alırsın, ya da bu işten vazgeçersin".

Amaç bu mudur?

Korumacılığın bizleri getirdiği noktayı, son günlerde basında yer alan ve MTV'nin boyları 8 metreden kısa, motorları ise 25 BG'nden az teknelerden kaldırılacağını, bunun sonucunda ülkemiz amatör denizciliğinin gelişmesinde patlama yaşanacağını müjdeleyen(!) haberlerde görmek mümkündür. Amatör denizcilerin, gerçek korumanın bu boy tekneleri imal edenlerle bu güce kadar motorları ithal edenlere yönelik olduğunu, buna karşın kendilerinin hiç korunmadığını anlamayacaklarını düşünmek, onlara safdillik yakıştırmaktan başka bir şey değildir. Patlayacak olan herhalde amatör denizcilik değil, özellikle dıştan takma motor ve sürat teknesi satışları olacaktır; Türk amatör denizciliğinin hudutları da bu vesileyle 8 metre ve 25 BG ile yeniden çizilmiş olacaktır. Bu mudur amaç?

Korunmuş pazarlarda alıcının, parasına önce uygun fiyat, sonra da kalite itibarıyla karşılık alamayacağını herkesçe bilindiği bir devirde, müşterisi olabilecek kendi vatandaşına karşı hala tekel durumu kazanmaya çalışan bir sektörün varolmasının, ekonominin işleyiş kuralları ve etikle bağdaşmadığı gerçeği de unutulmamalıdır. Sonuçta, yasağın devamıyla ilgili olarak şu soruya cevap verilmelidir: Hak ve menfaatlerin korunmasında öncelik ülke vatandaşına mı yoksa yabancı ülkedeki üreticiye mi tanınacaktır? AB'nin söylemek istediklerinin iyi anlaşılmasını diliyoruz.

Saygılarımızla