

DENİZCİ MİLLET OLUNMASI VE İNSANIMIZIN DENİZLE BULUŞMASININ ÖNÜNDEKİ TEMEL ENGELLER



**2016/1
YABANCI BAYRAK**



AMATÖR DENİZCİLİK FEDERASYONU
İstasyon Caddesi No: 16/1 Daire: 4 Yeşilyurt / Bakırköy/İstanbul
e-mail: adf@adf.org.tr Tel: 0212 662 64 58 – 662 64 59 Fax: 0212 574 58 69



DENİZCİ MİLLET OLUNMASI VE İNSANIMIZIN DENİZLE BULUŞMASININ ÖNÜNDEKİ TEMEL ENGELLER

Denizci millet olmamız ve amatörlerin denizle buluşmasının önündeki pek çok sorunu (4 B) (1 M) diye özetleyebiliriz.

Bunlar; **Bayrak, Barınma, Bağlama Kaydı, Belgelendirme ve Mavi kart uygulamalarıdır.** Aşağıda sadece, yeni uygulamalar ile can yakma potansiyeline sahip olan “Yabancı Bayrak” konusu irdelenmiştir.

GENEL DURUM

Akdeniz çanağında 3. Uzun sahil şeridine sahip güzel ülkemizin 8333 km. deniz kıyısı bulunmaktadır. Bu uzunluk kara sınırlarımızın 3 katıdır. Uzun sahil şeridine sahip olmamız deniz ülkesi olmanın hakkını verdiğimiz ve bu nimetten ticari veya amatör denizcilik adına yeterince istifade ettiğimiz anlamına gelmiyor.

Akdeniz’e kıyısı olan gelişmiş ülkeler amatör denizciliği ve denizde yaşamayı vatandaşları için lüks değil hak olarak görüp çok üst seviyelere taşımış ve bunu ticari başarıya dönüştürmeyi başarmışlardır.

Bu ülkelerin verileri incelendiğinde deniz sporlarına ve amatör denizciliğe ilginin çok üst sevide olduğunu ve bizim gerilerde kaldığımızı görmek mümkündür. Kanun koyucu gümrük duvarlarını kaldırmadığı, sektör rekabet ortamına geçip kaliteyi yükseltmediği ve fiyatları indirmedeği sürece aşağıdaki tabloların değişmesini beklemek gerçekçi olamaz.

Bağlama Kapasiteleri, Marina sayıları ve sahil uzunlukları:

Fransa	180.000	370 marina	4668 km.
İtalya	170.000	500 marina	8000 km.
İspanya	130.000	360 marina	4964 km.
Türkiye	16.000	69 marina	8333 km.



Ülkemiz, Akdeniz çanağında mevcut bulunan marinaların %5 ine, bağlama kapasitesinin ise %3 üne haizdir. Bugün itibariyle marinalarımızın toplam doluluk oranı yaklaşık % 65 civarındadır. Bu oran Türk ve yabancı bayraklı yatların toplamını kapsamaktadır. Eğer Türk sahipli yabancı bayrak yatlar için, bu yıl başlayan haksız uygulamalar devam ederse tamir, bakım, donanım, yedek parça üretimi ve marina işletmeciliği alanlarında faaliyet gösteren şirketlerin yer aldığı sektörler büyük yara alır.



Oysa önümüzdeki 5 yıl içinde 41 adet yeni marinanın hizmete girmesi beklenmektedir. Bu gelişme deniz ve kara barınma kapasitemizin 23.446 adet daha artmasını sağlayacaktır. **Bu kapasite artışına karşılık yeteri kadar yat artışı nereden ve nasıl sağlanacaktır?**

Ülkeler bazında kişi başına düşen tekne sayılarına bakıldığında aşağıda yazılı veriler bulunmuştur:

Kişi Başı Yat sayısı			
Norveç	1/6,5	İsviçre	1/73
Fillandiya	1/7	Fransa	1/85
İsveç	1/8	Yunanistan	1/103
Danimarka	1/15	İspanya	1/167
Hırvatistan	1/42	Avusturya	1/293
Hollanda	1/64	Polonya	1/756
İtalya	1/68	Türkiye	1/2003

78 milyonu aşkın nüfusa sahip, dünyanın ileri ülkeleri ve ekonomileri arasından yer almaya çalışan ülkemiz için 1/2003değiştirilmesi gereken üzüntü verici bir orandır.

BAŞLICA ENGELLER

Birinci (1.)el olarak tabir edilen tekne ithali serbest ancak fiyatı yüksektir ve deniz tutkunu orta ve orta üst gelir düzeyine sahip Türk insanının satın alma imkânlarının üstündedir. Satın alma gücü olanlar bile yüksek (ÖTV/KDV Toplam %27,44) ödemekten kaçınmaktadır.

İkinci (2.) el yabancı bayraklı bir teknenin Türk vatandaşı tarafından ithal edilmesi ve Türk bayrağına kayıt edilmesi yasak olmayıp izne tabidir, ancak işlemler dizisi çok uzun olup gerekli izin alınmadığından bu yol adeta kapalıdır. Karşılığında insanlar yabancı bayraklı yatları çeşitli yollarla mevzuatı zorlayarak, satın almakta, yurtdışında kendi adına veya kurdukları şirketler adına kayıt ettirerek yatı Türkiye marinalarında konaklatmakta ve kıyılarımızda seyir yapmaktadırlar. Bu gün için sayılarının 9.000 civarında olduğu sanılmaktadır.

İnsanımız bütün engellere rağmen denize çıkmaya, denizde yaşamaya çalışmaktadır.Bu durum bir şehir efsanesi olan denizci değiliz söylemini çürütmektedir. Yabancı bayraklı Türk sahipli tekne sayısındaki artış bunun en açık göstergesidir. İnsanımızı bu yollara iten uygulamalara derhal son verilmeli doğuştan gelen ve T.Ticaret Kanununda tescil edilen Türk bayrağını kullanma hakkı teslim edilmelidir.

Denize çıkmak, denizle iç içe olmak sadece zengin ve varlıklı bir kesimin şansı ve hakkı değildir ve olmamalıdır. Bu nedenle farklı ekonomik güçlere sahip Türk insanının satın alabileceği değerlerde ve denize elverişli özelliklere sahip olan 2. el tekne ithalatına ve Türk bayrağı kaydına alınmasına izin verilmelidir. İkinci el tekne ithalatına izin verilirse ülkemiz “hurda tekne çöplüğüne döner” söylemi gerçekçi olmayıp bizzat bu söylem çöpe atılmalıdır. Tekne almak için yıllarca çalışıp para biriktiren hiç kimse canını emanet



edeceği tekneyi alırken özensiz davranmaz. Esasen eski tekne yoktur “ **Bakımsız veya İyileştirilememiş tekne vardır**” sözü daha gerçekçidir.



Yerli Üretim: Ülkemizde son 30 yıldır 8 – 18 metre boy aralığında seri imalat motor ve yelkenli yat üretimi yok düzeydedir. Gelecek 10 sene içinde bu tür bir üretim potansiyeli ve planlaması da bulunmamaktadır.

Yıllardır uygulanan 2.el sınırlaması yerli sanayiye geliştirmek yerine kısırlaştırmakta, tüketici ise yabancı bayrağa

geçerek kendince çözüm aramaktadır. Yat üreticileri ise karlı gördüğü alanlarda yoğunlaşarak Mega yat üretmektedir. Ülkemiz, dünya çapında Mega Yat üreticisi olarak isim yapmıştır ve dünya Mega Yat üretim pazarında söz sahibidir. Bugün Antalya Serbest Bölge, İstanbul Tuzla, Bodrum gibi bölgelerde yapılan ahşap, sac ve fiber Mega Yatlar dünyanın çeşitli bölgelerine ihraç edilmektedir. Ancak bu yatlar “custom made” olarak tabir edilen, yatı sipariş verenin isteğine göre üretilen özel üretim yatlardır. Yurt dışına satılan bu yatlar Türk sahipli yabancı bayrak olarak geri dönme riski taşımaktadır.

Sektörde 8 – 18 metre aralığında seri üretim yapan tek bir firma bulunması, onunda ancak üst gelir grupları tarafından satın alınabilecek yelkenli yatları üretmesi, yıllık üretim kapasitesinin 40-50 yatı aşmayacak şekilde kısıtlı olması ve özel sipariş imalat olarak yapılması fiyatları aşırı yükseltmektedir.

Vergiler (ÖTV+KDV); Tekne sahibi olmak isteyen Türk vatandaşı %8 ÖTV ve %18 KDV olmak üzere toplam %27.44 oranında vergi ödemek durumundadır. Bu oran çok fazladır ve tekne sahibi olma önündeki en büyük engeldir. 78 milyonu aşkın nüfusumuza yaklaşık 30 milyon kara aracı düşerken teknede bu sayının, 3-6 metre arası kayak ve sürat motorları dahil, 38 binlerde olması, **sayıların karada milyon denizde binlerle ifade edilmesi üzerinde çok düşünülmelidir.** Ülkemizde Yılda sadece birkaç hafta kullanılan yazlık evlerde bile (150 metrekare ye kadar) KDV oranı %1, bazı değerli taşların KDV oranı ise sıfırdır.

Bürokrasi Ve Mevzuat: Türk bayraklı tekneler bağlama kütüğü kaydı, yıllık vize işlemleri, seyir izin belgesi (transit log) işlemleri, mavi kart uygulamalarındaki belirsizlikler gibi pek çok konuda yabancı bayrak teknelere nazaran haksız ve yersiz uygulamalarla karşı karşıya kaldıklarından yabancı bayrak bu uygulamalardan kurtuluş olarak görülüyor. Bürokrasi azaltılıp uygun düzenlemelere yapılarak Türk bayrağına geçiş teşvik edilmelidir.



HEDEF “DENİZCİ TOPLUM”

Türk insanının en kısa sürede uygun/makul fiyatlarla tekne sahibi olabilmesi için her türlü kolaylık sağlanmalı ve bu amaca ulaşmak için tüm engeller kısa süre içinde ortadan kaldırılmalıdır. Ülkemizde görev yapan kamu idarecilerinin ve Sivil Toplum Kuruluşlarının sıklıkla dile getirdiği “**Denizci toplum**” olma idealine ancak bu engellerin ortadan kaldırılması ile ulaşılabileceği kanaatindeyiz.

Eğer ikinci el tekne ithali önündeki engeller kaldırılırsa;

- 1- Daha çok sayıda Türk insanı denizle buluşma imkânı kazanacaktır
- 2- Yat Malzemeleri ve yedek parça üreten ve satan firmaların ticaret hacmi ve istihdama katkısı artacaktır
- 3- Servis ve yat bakım firmaları gelişecektir, yeni ticaret alanları ve istihdam kapasitesi yaratılacaktır
- 4- Marina doluluk oranları yükselecek yeni marinalar ve çekek yerleri kurulacaktır ve yeni iş alanları açılacaktır
- 5- Yerli üretici rekabet şartlarında daha kaliteli ve ucuz tekne üretimine yönelecektir.
- 6- Tüm bu alanlarda ekonomi büyüyecek istihdam artacak
- 7- Katma değer yükselecek vergi gelirleri çoğalacaktır.



ÖNERİ VE TALEPLERİMİZ

- 1- Kıyılarımızda 9.000 civarında olduğu tahmin edilen, Türk sahipli yabancı bayraklı yatların Türk bayrağına geçirilmesi amacı ile 2009 Yılında yayınlanan ve uygulanan “**TÜRK SAHİPLİ OLUP, YABANCI BAYRAKTA BULUNAN VE ÖZEL KULLANIMA MAHSUS GEMİ DENİZ VE İÇ SU ARAÇLARININ İTHAL EDİLMESİNE İLİŞKİN TEBLİĞ**” benzeri bir uygulamanın kısa süre içinde yeniden uygulamaya koyulması sağlanmalıdır.

Bu uygulamadan maksimum verim alabilmek ve Türk Bayrağına geçişi teşvik için;

- a- Sistem bağışlama/af değil, Türk Bayrağına Geçiş Hakkının teslimi mantığıyla kurgulanmalı
- b- Vatandaşla devlet arasında güven ortamı yaratılmalı, geriye dönük vergi uygulamaları yapılmayacağı açık bir şekilde ifade edilmeli
- c- Geçiş süresi en az 1 yıllık bir süreyi kapsamalı,
- d- Vergi oranı eski uygulamada olduğu gibi %1 olmalı
- e- İşlemlerde, Tekne Sigorta değerleri esas alınmalı
- f- Kurumlar arası anlayış ve işbirliği sağlanmalı

- g- Türk Bayraklı teknenin ana yapısında ve motorunda değişiklik olmadığı sürece Bağlama kütüğü yıllık vize yükümlülüğü 5 yılda bir yılın belirlenen bir ayında uygulanmalı
- h- Seyir izin belgesi (transit loğ) işlemleri basitleştirilip internet üzerinden de yapılabilmesi
- i- Türk Bayraklı teknelere özel veya belediyelerce işletilen marina ve barınaklarda indirimli tarife uygulanmalı, tekneler balıkçı barınaklarında bağlama yapabilmeli. Bu işletmelerin ödediği ecrimisil tarifeleri indirim dikkate alınarak düzenlenmeli

- 2- Gelecekte bu tür yeni düzenlemeler yapma zorunda kalmamak için Türk insanının satın aldığı tekneye Türk bayrağı çekme hakkı kabul edilmeli 1. El, 2. El ayrımı kaldırılıp en az 10 yıl ÖTV sıfırlanmalı KDV ise %1 seviyesinde uygulanmalıdır.

Bakımsız, hurda, yatık teknelerin ithal edilmemesi önüne geçmek için gerekli belgeler (fatura v.s) dışında ithal edilecek teknenin **sigorta edilebilir** olması yeterli güvence olarak kabul edilmeli.

- 3- İkinci (2.) El ithal yasağı gibi ekonominin ruhuna aykırı tedbirler dışında, yerli tekne sanayicisinin 8 -18 metre arasında seri üretime geçmesi teşvik edilmeli, sanayiye desteğin kapsam ve boyutları sektör temsilcileri ile kamu yetkilileri tarafından beraberce tespit edilerek en kısa sürede uygulamaya koyulmalıdır.

SONUÇ

Yukarıda belirtilen sorunlara önerilerimiz doğrultusunda en kısa sürede çözüm üretilmesinin, denizden ve denizcilikten uzak bırakılan Türk insanının önündeki engellerin kaldırılması açısından büyük önem arz etmektedir.

Denizciliğimizin Askeri-Ticari-Amatör üçayağından birisi olan amatör denizcilik gelişmezse diğer ikisinin sağlıklı gelişmesi çok zordur. Amatör denizciliğin önündeki tüm engelleri kaldırmak, bayrak ve diğer sorunları topluca masaya yatırmak için UDH Bakanlığı öncülüğünde ilgili STK'ları bir araya getiren bir çalıştay düzenlenmesinin yararına inanmaktayız.

2002

Saygılarımızla

AMATÖR DENİZCİLİK FEDERASYONU
YÖNETİM KURULU
10.06.2016/İSTANBUL

