

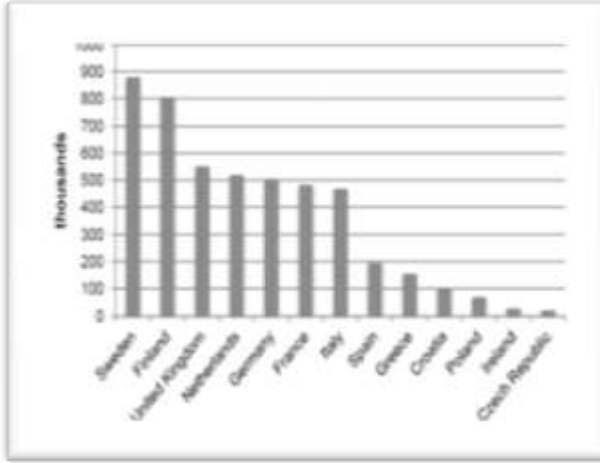
## TÜRK SAHİPLİ YABANCI BAYRAKLI YATLAR SORUNLAR VE ÖNERİLER

Ülkemizde 1980 yılların sonunda başlayan ve 2000'li yıllarda büyüyen deniz turizmi sektörünün bel kemiğini oluşturan ticari ve özel yatların sayısı birliğimizin tespitlerine göre 22 bin adedi aşmıştır. Yat sınıfı (gezi ve spor maksadıyla kullanılan kamarası olan) teknelerin 18 bine yakın kısmı ise gerçek ve tüzel Türk vatandaşlarına aittir.

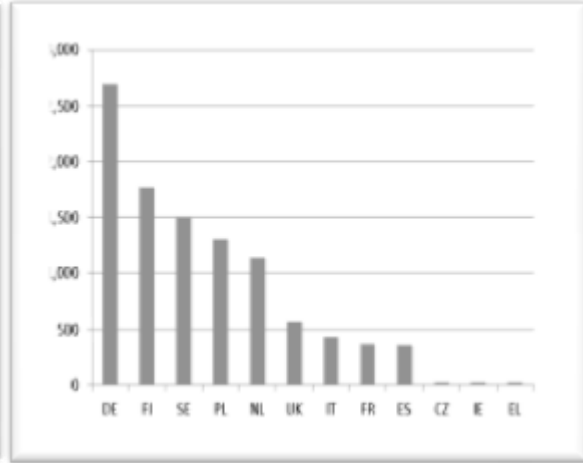
Ülkemiz büyüklüğü dikkate alarak yat sayısı ve marina kapasitelerimizin Avrupa Birliği normları ile karşılaştırıldığında henüz sektörün başlangıç seviyesinde bulunduğunu tespit etmek mümkündür.

Ülke	Yat Sayısı	Marina (belgeli/belgesiz)	Bağlama Kapasitesi
Türkiye	22,000	85	20,414

Ülkelere Göre Tekne Sayısı x 1,000



Ülkelere Göre Marina Sayısı



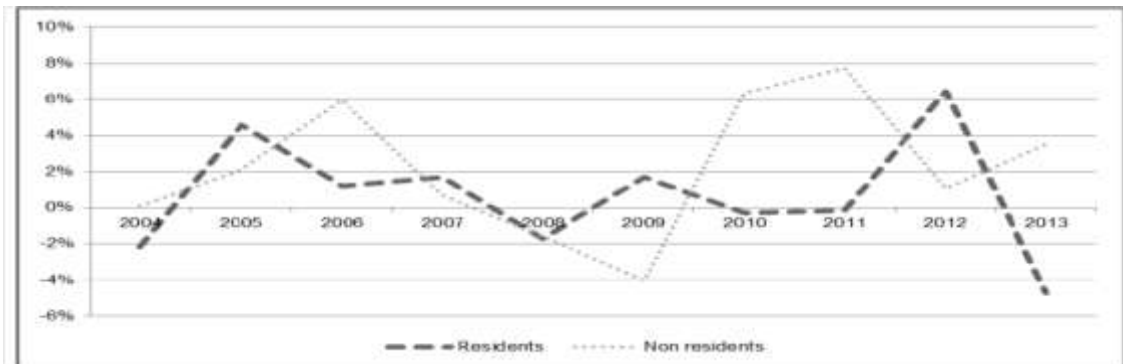
\* Avrupa Birliği ECSIP Tenezüh Tekneciliği İstatistik Raporu (2015 Kasım) Verileri

Yat sınıfının tüm tekneleri oranı ortalama %30 olarak kabul edilmektedir

(Norveç 925 bin tekne ile 6.5 kişiye 1 tekne ortalaması ile dünya lideridir., ülkemizdeki oran 2200 kişiye 1 teknedir. )

Türk vatandaşlarına ait 18 bin yatın yaklaşık 9 bin adedinin yabancı bayraklı olduğu değerlendirilmektedir. Yabancı bayraklı ancak Türk sahipli yatların büyük bir kısmını ise sadece özel kullanımda olduğu bilinmektedir. (2016 Nisan sonu itibari ile Turizm Bakanlığında işletme belgesi alan tekne sayısının binden az olduğu bildirilmiştir)

Birliğimize üye marinalardan elde edilen bilgilere göre 2002-2014 yılları arasında kapasite kullanımı artışı ortalama yıllık %8 olarak gerçekleşmiştir. Pazarın büyümesindeki en güçlü etkinin Türk vatandaşlarının tekne sahibi olmaya başlamasıdır. Sahibi yabancı tekne sayısında ise artış oranı ise yıllık %1.4 olmuştur. Türk vatandaşlarının tekne alabilmelerinde en büyük etken elbette hane başı refah artışı olmakla beraber 4458 sayılı Gümrük Kanununun 10 ve 131 inci, 07/01/2000 tarihli, 2000/69 sayılı Bakanlar Kurulu Kararının 25 inci, Gümrük Yönetmeliği'nin 591 inci maddeleri ile 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanununa ve Yat Turizmi Yönetmeliğine dayanarak hazırlanan 2001/9 nolu Gümrük Genel Tebliği ile Türk vatandaşlarına ait olan yurtdışındaki şirketlere ait yabancı bayraklı yatların ülkemiz kıyılarında Türk vatandaşlarının yatlarını kullanabilmenin imkanın sağlanmış olmasıdır.



Avrupa Birliği Yatçılık Pazarı Büyüme/Küçülme oranları (2004-2013)

## TÜRK SAHİPLİ YABANCI BAYRAKLI YATLAR SORUNLAR VE ÖNERİLER

### *Türk vatandaşları neden yatlarına yabancı bayrak çekiyorlar?*

Öncelikle belirtilmekte fayda var, sahibi olduğu yatıvatandaşı olduğu ülkeden farklı bir ülkenin bayrağını çekmek (Bayrak Devleti – FlagState) ülkemize has bir durum değildir. Tüm dünyada özellikle 20. Yüzyılın başından itibaren gerek ticari gemilerde gerek tenezzüh tekneciliğinde (yatçılıkta) var olan genel bir uygulamadır. Herkes için neden farklı olabilmektedir, örneğin ikamet ettiği ülkenin veya ülkeler birliğinin (Avrupa Birliği) kısıylarından daha az bürokrasi ile faydalanmak bir amaç olabilir, olası riskler sonrası mesuliyet azaltılması da önemli bir nedendir ve elbette vergi yüklerinin fazlalığı tekne sahiplerini farklı ülkelerin bayraklarını çekmek için en önemli unsur olmaktadır.

Ülkemiz de yukarıdaki nedenlere ilave ve yüksek oranda sebepolarak ikinci el teknelere ülkemiz bayrağının çekilmesinin mümkün olmasını engelleyen ve yatlar için örneği diğer ülkelerde bulunmayan düzenlemedir. (örneğin bir Alman, Amerikan bayraklı bir yatı ikinci el olarak satın aldığımda kolaylıkla Alman bayrağı çekebilmektedir.) Ülkemizde ikinci el teknelere Türk bayrağının çekilmesinde engel olan Kanun 4458 : İthalat Rejimi Kararının 7'nci maddesine göre her türlü eski, kullanılmış, yenileştirilmiş, kusurlu (defolu) ve yatık (zamanla dayanıklılığını yitirmiş) eşya ithali Ekonomi Bakanlığının iznine tabidir. Ekonomi Bakanlığı istisna olarak kabul ettiği durumlarda (yılda birkaç tekneyi) münferiden izinler verebilmektedir.

Tekneler diğer tüketim eşyaları gibi faydalı ömürleri kısa olan araçlar değildir. Hepimizin bildiği Savarona Yatı 1931 yılında imal edilmiştir ve bakımları muntazaman yapıldığı sürece tüm tekneler çok uzun ömürlü olarak kullanımları devam edebilir. Kaldı ki 2581 sayılı Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki Kanunun Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik kapsamında kullanılmış deniz araçlarının ve ekipmanlarının ithalatına müsaade edilebilmektedir. Ayrıca belirtmek gerekir ki ülkemizde üretiminin söz konusu olmadığı fabrikasyon teknelerin ithalatının kısıtlanması ancak sıfır tekne ithalatını gerçekleştiren az sayıdaki distribütör firmayı mutlu edecektir. Yatçılığa girişi kolaylaştıracak ikinci el teknelerin ithalatını düzenleyerek izin vermek ülkemiz denizcilüğimizin gelişimine destek olacak ve sektörümüzün büyüyen yaygınlaşmasına olanak sağlayacaktır. Pazarın büyümesi ile yan sanayii, üretim ve servis firmalarının oluşması da sağlanacaktır.

Diğer yandan 2009 yılında 22/08/2009 RG 27327 yabancı bayraklı teknelerin 30 Kasım 2009 tarihine Türk Bayrağına geçişine imkan sağlayan tebliğ kapsamında 1,237 tekne Türk Bayrağına kavuşmuştur. Ancak uygulamanın paydaşlar tarafından öğrenilmesi / anlaşılması zaman almış, yurtdışı yazışmalar ve talep edilen belgelerin sağlanması uzun sürmüş ve bir çok tekne oldukça kısıtlı zaman içinde geçişi sağlayamamıştır. Ayrıca düzenleme ile ilgili bilgi eksikliği ve endişeler geçişin az olmasına neden olmuştur.

### *Önerilerimiz*

- 1- Yabancı bayraklı Türk sahipli teknelerin ülkemiz bayrağına geçişini sağlayacak ancak 2009'daki örnekten daha uzun süreli (önerimiz 2 yıl) bir Bakanlar Kurulu kararı ile yeniden bir tebliğ yayınlanmasıdır. Bu sayede 9 bin teknenin büyük bir kısmının Türk bayrağına geçişinin sağlanacağı ön görülmektedir.
- 2- İkinci el (kullanılmış) teknelerin ithalatına izin verilmesine imkan sağlayacak bir düzenlemeye ihtiyaç vardır. 2581 nolu kanunun uygulanma yönetmeliğinin başvuru koşullarını düzenleyen altıncı maddesi d fıkrasında belirtilen deniz araçlarının Klas Sertifikaları, P&I Sigorta Poliçeleri ve Tekne, Makine Sigortaları, kondisyon sörvey raporları yabancı bir dilde düzenlenmiş ise yeminli tercüme, şekilde ithal edilmek istenilen yatlar için de uygulanması ile defolu, arızalı, yatık statüde olanların ithalatına müsaade edilmemesi mümkün olacaktır.
- 3- Yeni yatlara yabancı bayrak çekilmesinde önemli neden olan vergi yüklerinin düşürülmesi gerekmektedir. Mevcut vergi uygulamalarına göre %27,44 oranında (%8 ÖTV, %18 KDV) vergi maliyetinin düzenlenmesi gerekmektedir. Büyümesi duran ve yabancı bayrağa geçiş ile kayıt altına alınmakta zorlanılan tekne satışlarının teşvik edilebilmesi için gerek yeni gerekse ikinci el yatların satışlarındaki ÖTV oranının asgari 5 yıl için sıfırlanması, KDV oranının da %1 olarak yeniden düzenlenmesini öneriyoruz.

Yukarıda önerdiğimiz düzenlemelerin yapılması ile denizci toplum olma idealine ulaşmak ve şanlı Türk Bayrağımızı hem ülkemiz hem de dünya denizlerinde dalgalandırmanın gururunu kısa sürede başarabileceğimize inanıyoruz.