

**KURVAZİYER TURİZMİN VERGİLENDİRİLMESİ
VE TÜRKİYE'DE UYGULANAN
VERGİ TEŞVİKLERİ**

**Ceyda KÜKRER
(Doktora Tezi)**

Eskişehir, 2012

**KURVAZİYER TURİZMİN VERGİLENDİRİLMESİ VE TÜRKİYE'DE
UYGULANAN VERGİ TEŞVİKLERİ**

Ceyda KÜKRER

DOKTORA TEZİ

Maliye Anabilin Dalı

Danışman: Prof.Dr. Fethi HEPER

Eskişehir

Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Eylül, 2012



JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

Ceyda KÜKRER'in "Kurvaziyer Turizmin Vergilendirilmesi ve Türkiye'de Uygulanan Vergi Teşvikleri" başlıklı tezi 20 Eylül 2012 tarihinde, aşağıdaki jüri tarafından Lisansüstü Eğitim Öğretim ve Sınav Yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca Maliye Anabilim Dalında, **Doktora** tezi olarak değerlendirilerek kabul edilmiştir.

İmza

Üye (Tez Danışmanı) : Prof.Dr.Fethi HEPER
Üye : Prof.Dr.Kerim BANAR
Üye : Prof.Dr.Metin TAŞ
Üye : Prof.Dr.Hasan Hüseyin BAYRAKLI
Üye : Doç.Dr.M.Erkan ÜYÜMEZ

Prof.Dr.B.Zafer ERDOĞAN
Anadolu Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

DOKTORA TEZ ÖZÜ

KURVAZİYER TURİZMİN VERGİLENDİRİLMESİ VE TÜRKİYE'DE UYGULANAN VERGİ TEŞVİKLERİ

Ceyda Kükrer

Mali Hukuk Anabilim Dalı

Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eylül 2012

Danışman: Prof. Dr. Fethi Heper

Deniz taşımacılığına bağlı turizm içerisinde yer alan kurvaziyer turizm son yıllarda önemli gelişmeler kaydetmiştir. Özellikle lüks ve her türlü konfora sahip büyük gemilerle seyahat cazip hale gelmiştir. Dolayısıyla bu alanda farkındalığın artması için yeni oluşumlar ortaya çıkmıştır.

Türkiye'nin coğrafi konumu değerlendirildiğinde Avrupa Birliği ve bazı dünya ülkeleri için deniz yolu ile ulaşımında önemli bir kesişim noktası olması paralelinde kurvaziyer turizminin gelişmesi için birtakım vergi teşviklerinin uygulanması gerektiği ortaya çıkmıştır. Ancak bu konuda çok fazla bir çalışma yapılmadığı ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla kurvaziyer turizminin vergilendirilmesi ve uygulanan vergi teşviklerini bütün yönleri ile ele alan bir ilk çalışma olarak değerlendirilebilir.

Çalışmada beş ana bölüm ve bir de sonuç bölümü mevcuttur. Birinci bölümde, kurvaziyer turizmin teorik çatısı ortaya konmuş, tanımı, tarihsel gelişimi ve ekonomik etkileri değerlendirilmiştir. İkinci ve üçüncü bölümde ise kurvaziyer turizminin vergilendirilmesi kapsamlı bir incelemeye tabi tutulmuştur. Ayrıca ikinci bölümde Avrupa Birliği ülkeleri ile seçilmiş bazı ülkelerde kurvaziyer turizminin vergilendirilmesi hususunda bir karşılaştırma yapılmıştır. Beşinci bölüm ise Türkiye'de kurvaziyer turizminin vergilendirilmesi ile ilgili uygulanan vergi teşvikleri analiz edilmiştir. Sonuç bölümünde ise çalışmanın genel bir değerlendirilmesi yapılmış ve birtakım önerilerde bulunulmuştur. Nihayetinde kurvaziyer turizminin vergilendirilmesinin henüz çok yeni olmasının zorluğunda göz önünde bulundurulduğunda çalışma, elde edilen sonuçlar ve getirilen öneriler bakımından özgün bir niteliğe sahip kabul edilebilir.

ABSTRACT

TAXATION ON CRUISE TOURISM AND TAX INCENTIVES IN TURKEY

Ceyda K krcer

Finance Law Department

Anatolian University Social Sciences Institute, September 2012

Advisor: Prof. Dr. Fethi Heper

Tourism based on maritime passenger shipping, such as modern ships with the latest amenities and comforts, is becoming very popular. As a result, new concepts are emerging in the field of international maritime tourism. According to the new concepts, we discuss changes in tax law related to the financial incentives of maritime passenger shipping and the existing deficiencies in the practice and effects of these financial incentives on the tourism on the tourism field.

With the introduction of the taxation on cruise tourism, tax adaptation was carried out between our applied taxation on cruise tourism and European Union's earlier than the other laws. It was a significant step in terms of tax harmonization.

In the study, there are five main sections and a conclusion part. In the first section, theoretical framework of cruise tourism has been established and its definition, historical development and economic impacts have been clarified. In the second and third part, taxation on cruise tourism has been analyzed in terms of taxation technique and taxation method law. Besides, at the second part there was a discussion between EU and some other countries and Turkey. Last section analyzed financial incentives of maritime passenger shipping. In the conclusion part of the study, a general evaluation of the study has been made and some suggestion has been put forward. Finally, considering the fact that it is difficult for the time being to make complete evaluations about the taxation on cruise tourism and tax incentives to its being new, the study can be accepted as an original one as it has new conclusion and suggestion on the issue.

Keywords: Cruise ships, Taxation, Turkish Maritime Registration

20.09.2012

ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ

Bu tez çalışmasına bana ait, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmanın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumunda bilimsel etik ilke ve kurallarına uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilmeyen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi; bu çalışmanın Anadolu Üniversitesi tarafından kullanılan bilimsel intihal tespit programıyla tarandığını ve hiçbir şekilde intihal içermediğini beyan ederim.

Her hangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durum saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki son uçlara razı olduğumu bildiririm.

Ceyda Kükrer

İçindekiler

Sayfa No

Jüri ve Enstitü Onayı.....	ii
Öz.....	iii
Abstract.....	iv
Etik İlke ve Kurallarına Uygunluk Beyannamesi.....	v
Özgeçmiş.....	vi
Tablolar Listesi.....	xii
Giriş.....	1

Birinci Bölüm Turizm ve Kurvaziyer Turizm ile İlgili Kavramların Tanımı ve Özellikleri

1. Kavram ve Tanımlar	4
1.1.Turizm Kavramı.....	4
1.2.Kurvaziyer Kavramı	6
1.3.Kurvaziyer Turizm Kavramı	7
1.4.Kurvaziyer Gemi Kavramı.....	9
1.5.Kurvaziyer Liman Kavramı.....	9
1.6.Bayrak Devleti Kavramı	10
1.7.Liman Devleti Kavramı.....	11
2. Turizmde Deniz Yolcu Taşımacılığı ve Kurvaziyer Taşımacılığın Yeri.....	12
2.1.Deniz Yolcu Taşımacılığı.....	12
2.2.Kurvaziyer Yolcu Taşımacılığı.....	13
3.Kurvaziyer Turizm ve Kurvaziyer Geminin Özellikleri.....	15
3.1.Kurvaziyer Turizmin Özellikleri	15
3.2.Kurvaziyer Geminin Özellikleri.....	16
4.Kurvaziyer Seyahat Çeşitleri.....	17
4.1.Mesafe ve Sürelerine Göre Kurvaziyer Seyahatler	17
4.1.1. Kısa ya da uzun mesafeli survaziyer seyahatler	17
4.1.2.Kısa ya da uzun süreli kurvaziyer seyahatler	18
4.2.Limanların Fonksiyonlarına Göre Kurvaziyer Seyahatler	18
4.2.1.Terminal limanlı kurvaziyer seyahatler	18
4.2.2.Yarı terminal limanlı kurvaziyer seyahatler.....	18
4.2.3.Ara limanlı kurvaziyer seyahatler	19
4.2.4.Bağlama limanlı kurvaziyer seyahatler	19

5.Türkiye’de ve Dünya da Kurvaziyer Turizmin Büyüklüğü	19
5.1.Kurvaziyer Turizmin Türkiye’de Büyüklüğü	19
5.2.Kurvaziyer Turizmin Dünyada ki Büyüklüğü.....	21
6.Kurvaziyer Turizmin Ekonomik Etkileri.....	23
7.Kurvaziyer Gemilerde Tonaj Ölçümleri	25
7.1.Gemi Ölçümlerinde Kullanılan Tonaj Çeşitleri	27
7.1.1.Gros tonaj (Gross Tonnage)	27
7.1.2.Net tonaj (Net Register Tonnage).....	28
7.1.3.Dedveyt tonaj (Deadweight Tonnage).....	28
7.1.4.Deplasman tonaj (Displacement Tonnage).....	29
7.1.5.Boş deplasman (Light Displacement – Light Weight).....	29
7.2.Tonaj Ölçümlerinde Kullanılan Sistemler	30
7.3.Tonajlar Arasında Orantı.....	30
8.Kurvaziyer Turizm ve Kurvaziyer Gemilere Verilen Hizmetlerin Devletin Ekonomik Faaliyeti İçindeki Yeri.....	30

İkinci Bölüm

Avrupa Birliği Ülkelerinde ve Çeşitli Ülkelerde Kurvaziyer Turizm ve Kurvaziyer Gemilerden Alınan Vergi Resim Harç ve Ücretler

1. Genel Bilgiler.....	36
1.1.Avrupa Birliği Ülkelerinde Kurvaziyer Turizm Ve Kurvaziyer Gemilerden Alınan Vergi Resim Harç Ve Ücretler	36
1.1.1.İtalya	37
1.1.2.Hollanda	40
1.1.3.Estonya	45
1.4.İrlanda	47
1.5.Litvanya.....	50
1.6.Güney Kıbrıs Rum Kesimi.....	57
1.7.İspanya.....	59
1.8.Yunanistan	60
1.2.Gelişmiş Ülkelerde Kurvaziyer Turizm Ve Kurvaziyer Gemilerden Alınan Vergi Resim Harç Ve Ücretler	65
1.2.1.Amerika Birleşik Devletleri	65
1.2.2.Norveç	69
1.2.3.Avustralya	71
1.2.4.Kanada.....	75

Üçüncü Bölüm
Türkiye'de Kurvaziyer Turizm ve Kurvaziyer Gemi İşletmeciliğinin
Vergilendirilmesi

1.Deniz Turizm İşletmeciliği ve Kurvaziyer Gemi İşletmeciliği Faaliyeti İçin Yasal Düzenlemeler.....	79
1.1.Turizm Amaçlı Deniz Turizmi ve Gemi İşletmeciliği Faaliyeti.....	80
1.2.Turizm Amaçlı Liman İdaresinin Yapısı ve Liman İşletmeciliği Faaliyeti..	81
1.2.1.Liman idaresinin yapısı.....	82
1.2.2.Limanların işletilmesi.....	85
2.Kurvaziyer Turizm ve Kurvaziyer Gemi İşletmesinden Doğan Kazançları Vergilendirilmesi	86
2.1.Kurvaziyer Gemi Mülkiyetinin Şahıslara Ait Olmasında Vergilendirme	87
2.2.Kurvaziyer Gemi Mülkiyetinin İşletmelere Ait Olmasında Vergilendirme .	87
2.3.Vergiden İstisna Kazançların Kar Payı Olarak Dağıtılmasında Vergileme.	88
3.Kurvaziyer Gemilerin Kiralanmasından Doğan Kazançların Vergilendirilmesi	89
4.Kurvaziyer Gemilerin Devrinden Elde Edilen Kazançların Vergilendirilmesi...	90
5.Vergilemede Gemilerin Değerlemesi	91
5.1.İktisadi İşletmeye Dâhil Gemilerin Değerlemesi	91
5.1.1.Yurt içinde satın alınan gemilerde değerlendirme	92
5.1.2.İthal edilen gemilerin değerlendirilmesi	93
5.1.3.İnşa edilen gemilerin değerlendirilmesi	93
5.2.Kiralanılan Gemilerin Değerlemesi	93
5.3.Veraset Yoluyla İntikallerde Gemilerin Değerlemesi	95
6.Kurvaziyer Turizmde Yabancı Ulaştırma Kurumlarında Vergi Matrahının Tespiti	96
7.Diğer Vergi Kanunlarında Kurvaziyer Gemilerin	98
7.1.Özel Tüketim Vergisi Kanununda	98
7.2.Katma Değer Vergisi Kanununda.....	100
7.2.1.Gemi İnşa İşletmelerine Yapılan Teslimlerde.....	101
7.2.2.Gemi tadili, bakımı ve onarımı hizmetlerinde	101
7.2.3.Gemi kiralanmasında	102
7.2.4.Yurt dışından sağlanan hizmetlerde	103
8.Türk Limanlarında Kurvaziyer Gemilerden Alınan Vergi Resim Harç ve Ücretler	103

Dördüncü Bölüm
Türk Limanlarında ve Türk Karasularında Kurvaziyer
Gemilerden Alınan Vergi Resim Harç ve Ücretler

1.1. Sağlık Bakanlığı Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğüne Alınan Sağlık Resmi.....	103
1.1.1. Yasal dayanak ve yetki.....	104
1.1.2. Serbest gemi sağlık resmi.....	105
1.1.3. Transit gemi sağlık resmi.....	105
1.1.4. Sağlık resmine esas olan tonaj tespiti	107
1.1.5. Sağlık resmi tarifeleri.....	108
1.1.6. Sağlık resminin ödeme yeri ve zamanı	109
1.2. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca Alınan Harçlar ve Ücretler	110
1.2.1. Yasal dayanak ve yetki.....	110
1.2.2. <i>Yola elverişlilik belgesi harcı (Liman Rüsumu)</i>	123
1.2.3. Denize Elverişlilik Belgesi Harcı	124
1.2.4. Diğer belgelerde alınan harçlar	125
1.3. Özel Kuruluşlarca Verilen Hizmetler Karşılığı Alınan Ücretler	128
1.3.1. Liman işletmeci kuruluşlarca verilen hizmet karşılığı alınan ücretler	130
1.3.2. Kılavuzluk ve römorkör hizmetleri veren kuruluşlarca alınan ücretler	138
1.4. Deniz Ticaret Odalarınınca Alınan Ücretler	145
1.4.1 .Yasal dayanak ve yetki.....	145
1.4.2. Navlun vergisi ve deniz ticaret odası payı	147
1.4.3. Vapur donatanları ve acenteleri derneği aidatı.....	149
1.5. Deniz Ticaret Odası Navlun Hâsılat Payının Ödenmesi	151
2.Liman Dışı Türk Karasularında Kurvaziyer Gemilerden Alınan Vergi Resim Harç ve Ücretler.....	151
2.1. Bayrak Vergisi	152
2.2. Çanakkale ve İstanbul Boğazlarından Geçiş Ücretleri.....	152
2.3. Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Genel Müdürlüğüne Alınan Fener ve Tahlisiye Ücretleri	158
2.4. Yasal Dayanak ve Yetki	158
2.4.1. Fener ücretleri.....	160
2.4.2. Tahlisiye ücretleri.....	162
2.4.3. Diğer hizmetler	162
3. Türk Uluslar arası Gemi Siciline Kayıta Kurvaziyer Gemilerden Alınan Harçlar.....	163
3.1. Kayıt Harcı.....	166
3.2. Yıllık Tonaj Harcı.....	166
3.3. Harçların Tahsili.....	167
4. Harçlar Kanuna Göre Kurvaziyer Gemilerden Alınan Harçlar	168

4.1. Gemi Sicil İşlemlerinde Alınan Harçlar	168
4.2. Liman İşlemlerinden Alınan Harçlar	169
5. Çevre Kanununa Göre Alınan Çevre Katkı Payı Harcı	170

Beşinci Bölüm
Kurvaziyer Turizmle İlgili Türkiye'de Uygulanan
Vergi Teşvikleri

1. Türk Uluslar arası Gemi Sicili Kanunu ile Sağlanan Teşvikler.....	170
1.1.Türk Uluslararası Gemi Siciline Kayıtlı Kurvaziyer Gemilerin.....	171
1.1.1.Kurvaziyer gemilerin işletilmesinden elde edilen kazançlarda istisnalar	172
1.1.2.Kurvaziyer gemilerin devrinden elde edilen kazançlarda	175
1.2.Türk Uluslararası Gemi Siciline Kayıtlı Kurvaziyer Gemilerde Çalışan Personele Ödenen Ücretlerde İstisnalar	176
1.3.Uluslararası ve Türk Gemi Siciline Kayıtlı Kurvaziyer Gemilerde Damga Vergisi, Banka ve Sigorta İşlemleri Vergisi ve Harç İstisnası.....	177
2.Katma Değer Vergisi Kanunu ile Sağlanan Teşvikler	177
2.1.Kurvaziyer Gemilere Yönelik İstisnalar	178
2.1.1.Kurvaziyer gemilerin teslimi, tadili, bakım ve onarımında istisnalar..	178
2.1.2.Kurvaziyer gemilerin makine ve teçhizat tesliminde istisnalar	179
2.2.Kurvaziyer Turizmde Liman Hizmetlerine Yönelik İstisnalar.....	180
2.2.1.Limanlarda sunulan hizmetlerde istisnalar	181
2.2.2.Gemi acentelerinin sunduğu hizmetlerde istisnalar	183
2.2.3.Gemilere sunulan bazı hizmetlerde ihracat istisnası.....	183
2.3.Kurvaziyer Gemilere Yakıt Tesliminde İstisnalar	185
2.3.1.Yabancı gemilere yakıt tesliminde istisnalar	185
2.3.2.Yurt dışı sefer yapan türk gemilerine yakıt tesliminde istisna.....	185
2.4.Gemiler İçin Yapılan Hizmetlerde İstisnalar.....	186
2.5.Limanların İnşası, Yenilenmesi ve Geliştirilmesine Yönelik İstisnalar	186
2.6.Yap-İşlet-Devret Modelin İşleyişi ve Liman İnşası İstisnası	188
2.6.1.Yap – işlet – devret modelinin özellikleri	189
2.6.2.Yap – işlet – devret modelinde projelerin finansmanı	189
2.6.3.Liman inşası istisnası.....	190
3.Özel Tüketim Vergisi Kanunu ile Sağlanan Teşvikler.....	191
3.1.Sıfır Oranında Özel Tüketim Vergisi ile Yakıt Teslim Edilecek Gemiler...	191
3.1.1.Geminin kabotaj hattında çalışması	192
3.1.2.Gemilerin sicile ve deniz ticaret odasına kayıtlı bulunması	192
3.1.3.Gemilerin deniz ticaret odasına kayıtlı bulunması koşulunun istisnası	192
3.1.4.Gemilerin türk bayrağı'nı çekme hakkını devam ettirmesi	192
3.1.5.Alınan yakıtın gemi jurnaline kaydedilmesi	193
3.1.6.Yakıt aahm defteri kullanma zorunluluğu.....	194

3.1.7.Yakıt talep taahhütnameesi.....	195
3.2.Sıfır Oranında Özel Tüketim Vergisi Uygulanmak Suretiyle Teslim Edilecek Yakıtlar.....	195
3.3.Sıfır Oranında Özel Tüketim Vergisi ile Yakıt Teslimi Alabilecek Kişiler.	196
3.4.Deniz Yakıt Teslimine İlişkin Uygulama Esasları.....	196
3.4.1.Deniz aracının donatanı tarafından işletilmesi.....	196
3.4.2.Özel Tüketim Vergisi indirilmiş yakıt alım defterinin zayi olması.....	198
3.4.3.Deniz araçlarının kiralanmasında	199
3.4.4.Deniz araçlarının (Satılması Halinde) donatanlarının değişmesinde ...	200
3.4.5.Usul ve esaslara ilişkin sorumluluk.....	200
4.Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki	
Hakkındaki Kanun ile Sağlanan Teşvikler	201
4.1.Türkiye’de Gemi İnşa Sanayinin Yapısı	202
4.1.1.Kamu tersaneleri	203
4.1.2.Özel sektör tersaneleri.....	203
4.1.3.Askerî tersaneler.....	204
4.2.Kurvaziyer Gemi İthaline Yönelik Teşvikler.....	204
4.2.1.Teşvikten yararlanma şartları.....	204
4.2.2.Teşvik için başvuru esasları.....	205
4.2.3.Faturaların onaylanması zorunluluğu.....	206
4.2.4.Yeni inşa gemilerin fiili ithali	206
4.2.5.Gümrük işlemleri.....	207
4.2.6.Bildirim zorunluluğu	207
4.3.Kurvaziyer Gemi İnşa Sanayine Yönelik Teşvikler	207
4.3.1.Arsa tahsisi	208
4.3.2.Diğer tahsisler	210
SONUÇ.....	211
KAYNAKÇA.....	215

Giriş

Türkiye coğrafi konumu nedeni ile özellikle Avrupa Birliği ve bazı dünya ülkeleri için deniz yolu ile ulaşımda önemli bir kesişim noktasında bulunmaktadır. Bunun yanı sıra tarihi ve kültürel çeşitliliklerin avantajına sahip bir ülkedir. Bu durum turizm için yüksek bir potansiyel teşkil etmektedir.

Turizm içerisinde deniz taşımacılığına bağlı turizm ve bunun içerisinde de kurvaziyer turizm ayrı bir yere sahiptir. Buna bağlı olarak dünyada kurvaziyer turizm önemli gelişmeler kaydetmiştir. Dolayısıyla, kurvaziyer turizmin Türkiye’de geliştirilmesi için gerekli tedbirlerin alınması bir ihtiyaç haline gelmiştir. Bu amaçla hızla gelişen kurvaziyer turizme Türkiye’de farkındalığın artması için yapılan çalışmalar; mevcut limanların geliştirilmesi ve alt yapı hizmetlerinin iyileştirilmesi, kurvaziyer turizme talebin artırılması, diğer Akdeniz ülkelerinin sunduğu hizmetlere oranla yüksek olan liman hizmet ücretlerinin iyileştirilmesi, kurvaziyer gemi inşası, alım ve işletilmesi bakımından girişimcilere ve yatırımcılara uygulanan teşvik politikaları gibi konular üzerinde yoğunlaşmıştır.

Bu çalışma kesinlikle bir *mevzuat derlemesi değildir*. Tam aksine Kurvaziyer Turizmin Vergilendirilmesini bütün yönleri ile değerlendirmeyi amaçlamaktadır.

Şüphesiz birtakım güçlüklerde göz ardı edilmemelidir. Son yıllarda literatürümüze giren bir kavram olması, bu nedenle yazılmış çok fazla dökümanın ve araştırmanın bulunmaması, kurvaziyer turizmin vergilendirilmesi alanında çalışmayı daha da zorlaştırmaktadır.

Çalışmamızla ilgili yaptığımız araştırmada; bu konuda yapılan diğer çalışmalardan farklı olarak, Türkiye’de kurvaziyer turizmin vergilendirilmesiyle ilgili bir çalışmanın yapılmadığını ve kurvaziyer turizm ile ilgili olarak Avrupa Birliği ve bazı dünya ülkelerinin aksine Türkiye’de herhangi bir direkt vergi kanunun olmadığını ve mevcut vergi kanunları içerisinde de kurvaziyer turizm ile ilgili doğrudan bir maddenin olmadığını tespit ettik. Kurvaziyer turizm ile ilgili olarak alınan vergi, resim, harç ve

ücretlerin kanun, tüzük ve yönetmeliklerle bazı kamu kurum ve kuruluşlarına devredilen yetkiler çerçevesinde vergilendirildiği ve tahsil edildiği belirlenmiştir. Ayrıca kurvaziyer turizm ile ilgili bazı hizmetlerin yerine getirilmesine bağlı olarak özel sektör kuruluşlarına da verilen hizmetin karşılığı vergi benzeri ücretlerin zorunlu tahsil yetkisinin devredildiği tespit edilmiştir. Çalışma beş ana bölüm ve bir de sonuç bölümünden oluşmaktadır.

Birinci Bölümde; maliye literatüründe kurvaziyer turizm, kurvaziyer gemi ve kurvaziyer liman gibi kavramların yabancı terimler olmasına bağlı olarak bu kavramların genel tanımları yapılmış, kurvaziyer turizmin Türkiye’de ve dünyada önemi ortaya konulmaya çalışılmış ve çalışma konusunu ilgilendiren konularla ilgili ön bilgilere yer verirken, İkinci bölümde ise konu; seçilmiş *Avrupa Birliği ülkeleri* ve *çeşitli dünya ülkelerinde* ki genel uygulamalar dikkate alınarak açıklanmaya çalışılmıştır. .

Üçüncü Bölüm kurvaziyer turizm ve kurvaziyer gemilerden alınan vergi, resim ve harçlar kanun, tüzük ve yönetmelikler dikkate alınarak araştırılmıştır. Ancak Kurvaziyer turizm ve Kurvaziyer gemilerle alınan vergi, resim ve harçların çeşitli kamu kurum ve kuruluşları ile bazı özel sektör kuruluşlarınca verilen hizmet karşılığı tahsiline bağlı olarak bölüm iki iç bölüme ayrılmıştır. İlki; kamu kurum ve kuruluşlarınca tahsil edilen vergi, resim ve harçlar; bunda ise kamu kurum ve kuruluşlarına hangi kanun, tüzük ve yönetmeliklerle bu yetkilerin devredildiği ve alınan bu yetkiler doğrultusunda vergi, resim ve harçların nelerin dikkate alınarak belirlendiğidir. İkincisi ise *özel kuruluşlarca* verilen hizmet karşılığı alınan ücretler; bunda ise ücretlerin hangi kanun, tüzük ve yönetmeliklerle devredildiği ve alınan bu yetkiler doğrultusunda nelerin dikkate alınarak belirlendiğidir.

Dördüncü Bölümde ise kurvaziyer turizm ile kurvaziyer geminin bir bütün olmasına bağlı olarak; kurvaziyer gemilerin ülkelerin karasularında ve limanlarda verilen hizmet karşılığı ödemek zorunda oldukları vergi, resim, harç ve ücretler ile bunlara ilişkin yasal düzenlemeler ve yetki göçerimleri, Türkiye ile AB ülkeleri ve dünyada ki bazı ülkeler ele alınarak ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Beşinci Bölümde ise Türkiye’de kurvaziyer turizmin ve Kurvaziyer gemilerin teşviki ve gelişimi amacıyla vergi kanunlarıyla yapılan vergi teşvikleri ele alınmış, kurvaziyer turizmde uygulanan *vergi teşvikleri* ve denizcilik sektörünü ilgilendiren özellikli bölümleri açıklanmıştır. Ayrıca bu teşviklerin Kurvaziyer turizmi ne yönde etkilediği ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Sonuç bölümünde çalışma boyunca yapılan değerlendirmeler paralelinde saptanan bulgular ortaya konmuştur. Ulaşılan sonuçların gelecekte kurvaziyer turizm ile ilgili yetkili idarelerin uygulamaları ve mevzuat kararları ile *desteklendiği* takdirde daha da önemi artmış olacaktır.

Birinci Bölüm

Turizm ve Kurvaziyer Turizm ile İlgili Kavramların Tanımı ve Özellikleri

1. Kavram ve Tanımlar

Turizm olayı çok geniş kapsamlı bir faaliyettir. Turizm olayı, gittikçe artan hava değişimi ve dinlenme gereksinimlerine; doğa ve sanatla beslenen göz alıcı güzellikleri tanıma isteğine; doğanın insanlara mutluluk verdiği inancına dayanan ve özellikle ticaretle sanayinin gelişmesi ve ulaşım araçlarının kusursuz hale gelmelerinin bir sonucu olarak; ulusların ve toplumların birbirine daha çok yaklaşmasına olanak veren modern çağa özgü bir olay olarak tanımlanabilir.¹

Başka bir anlatımla turizm olayı, başka bir ülkeden veya bölgeden yabancıların gelmesi ve geçici süre kalmalarıyla ortaya çıkan hareketin ekonomik yönünü ilgilendiren faaliyetlerin tümü olarak açıklanabilir.

Turizm olayını tanımlanmasında genellikle dinamik bir unsur olarak kabul edilen seyahat faktörü önemli bir yer tutar. Ancak teorik olarak insanların yaptığı bütün seyahatlerin turizm olayının bir unsuru olduğu da söylenemez. Buna ancak seyahat amacı göz önüne alınarak karar verilebilir. Turizm olayının tanımlanmasında ve oluşmasında gerekli ikinci unsur konaklamadır. Konaklama yabancıların bir yere yaptıkları yolculuklarından ve devamlı kalma, para kazanma amacı gütmeyen konaklamalarından doğan ilişkilerin bütünü olarak algılayabiliriz.

¹ N. Kozak (2008). *Genel turizm ilkeler-kavramlar*. Ankara: Detay Yayıncılık, s.17.

1.1.Turizm Kavramı

Turizmin geniş kapsamlı olmasına bağlı olarak, turizm kavramını tanımlamak görüldüğü kadar kolay bir görev değildir. Turizm kavramıyla ilgili tanımın 1942 yılında W.Hunziker tarafından yapıldığı görülmektedir.² W.Hunziker'in tanımına göre "turizm; para kazanma amacına dayanmayan ve devamlı kalış biçimine dönüşmemek kaydıyla, yabancıların bir yerde konaklamalarından ve bir yere seyahatlerinden doğan olay ve ilgilerin tümüdür".

Bu tanım özellikle turizmi göç kavramından ayırmaya yardımcı olan bir tanımdır. Daha sonraları uluslararası turizm konferanslarında birçok uzman ve bilim adamı tarafından kavram genişletilerek tanımlanmaya çalışılmıştır. İngiltere'de bu alanda çalışan Turizm Enstitüsünde kavrama açıklık getirmek amacıyla turizmi; "devamlı olmayan kısa süreli yapılan, kişilerin yaşadıkları ya da çalıştıkları yerler dışında yaptıkları seyahatler ve bu seyahatler sırasında ortaya çıkan sağlık, spor, eğlence, kültür gibi aktivitelerdir"³, şeklinde bir tanım yapılmıştır.

Benzer bir tanım 1981 yılında Cardiff'de yapılan uluslararası turizm konferansında yapılmıştır⁴; turizm kişilerin sürekli konutlarının bulunduğu yer dışında, kendi zevk ve tercihlerini tatmin etmek amacıyla, politik ya da askeri bir amacı izlememek üzere, kişisel ya da grup halinde yaptıkları 24 saati aşan seyahatlerdir.

Nihayet yapılan tüm bu tanımlar Dünya Turizm Örgütünce(WTO) geliştirilerek 1993 yılında Ottawa, Kanada da yapılan Turizm konferansında sunulmuştur. Bugüne kadar en çok sözü edilen ve OECD tarafından da benimsenen tanım aslında turizm kavramının

² W. Hunziker and K. Krapf (1942). *Grundriß Der Allgemeinen Fremdenverkehrslehre*. Zurich: Polygr. Verl., s.3.

³ C. Morley (1990). What is tourism: definitions, concepts, and characteristics, *Journal of Tourism Studies*, 1(1), s.4.

⁴ R.Youell (1998). *Tourism: an introduction*. , Essex: UK: Longman, s.3.

sınırlarını açık bir şekilde çizmektedir.⁵ Bu tanıma göre; “turizm; kişilerin seyahat aktivitelerini oluşturan ve bir yıldan uzun olmamak üzere eğlence, iş ya da diğer amaçlarla yaşadıkları çevreden başka yerlerde kalmalarını kapsayan hareketlerdir.”

Özellikle tanımda kullanılan *yaşanılan çevre dışında kalan yer* kavramı ikamet edilen yer ile iş arasında yapılan düzenli seyahatleri ve diğer benzer seyahatlerden turizm kavramını ayırt etmek amacıyla kullanılmıştır.

Türk Mevzuatına göre ise 6086 sayılı Turizm Endüstrisini Teşvik Kanununun 36. maddesi gereği, Bakanlar Kurulunun 05.08.1955 gün 5643 sayılı kararıyla yürürlüğe konulan Turizm İşbirliği Tüzüğü'nün 3. maddesine göre;

Turizm yerleşmek niyeti olmaksızın hava tebdili yapmak, tedavi edilmek, eğlenip dinlenmek gibi maksatlarla kültür ya da sanat hareketleri nedeniyle toplu ya da tek olarak yapılan seyahatlerdir.

1.2.Kurvaziyer Kavramı

Türk dil kurumu sözlüğünde, Fransızcadan geçen “croisiere” kelimesi “kurvaziyer” olarak kullanıldığı ve “büyük gezinti gemisi anlamına geldiği belirtilmektedir. Türkçede de genelde büyük gezinti gemileri için kruvaziyer kelimesi kullanılmaktadır. Ancak “kurvaziyer” kelimesi sıklıkla tercih edilen bir kullanım şeklidir.

Kavram olarak kurvaziyer; konukların, belli bir rotada işlemekten ziyade değişik destinasyonları ziyaret etmek üzere, temel amacı normal olarak taşıma değil, misafirleri

⁵ R. Charles, M. Goeldner and J. R. Brent Ritchi (2006). *Tourism: principles, practies, philosophies*. United States of America: Library of Congress Cataloging Publication, s.7.

ağırlamak olan bir gemiye, boş zamanlarını değerlendirmek için, bir ücret ödeyerek binmek suretiyle yapılan seyahattir⁶”, şeklinde tanımlamak mümkündür.

Buna göre, amacı taşıma veya ulaştırma değil, konukları olan turistleri ağırlamak olan ve bu amaçla her türlü hizmet donanımına sahip bulunan büyük gemilerle yapılan deniz seyahatleri, kurvaziyer turizmin ana eksenini oluşturmaktadır.

Kurvaziyer seyahatte yolcular, programlı seyahatine başlar, seyahat bitince yine aynı limanda gemiden ayrılarak ülkesine geri döner. Kurvaziyer gemiler yanaştıkları limanda ihtiyaçlarını karşılar. Gemi ve yolcuları için giriş-çıkış işlemleri yapılır. Limanlarda genellikle saatli sürelerde veya kısa günlük kalınır.

1.3.Kurvaziyer Turizm Kavramı

Kurvaziyer turizm, deniz temelli turizm kategorisi içinde yer almaktadır. Kurvaziyer turizmde de liman ziyaretleri, limana yakın yerlerde ziyaret ve alışverişlerden oluşan aktiviteler vardır. Kurvaziyer gemilerin uğradığı limanlar ve bu limanlarda, kurvaziyer turistlere sunulan turistik hizmetler, ev sahibi ülkelerin ağırlıkla yatırım yaptıkları alanları oluşturmaktadır. Ancak, kurvaziyer turizmin temelinde deniz ve gemi seyahati vardır. Gemi seyahati, gemide sunulan her türlü hizmet ve liman ziyaretlerinden oluşan bir turistik ürün olarak kurvaziyer turizm, ayrıca diğer ulaştırma ve konaklama hizmetlerinden de yararlanmaktadır. Kurvaziyer gemi seyahati belirli limanlardan başlar. Belirli sayıda limanlar arasında ve belirli sürede sürecek olan seyahatin öncesinde ve sonrasında, katılımcıların ulaşımı ve konaklaması, turistik ürünü diğer bileşenleridir.

⁶ P. Wild and J. Dearing (Oct2000). Development of and prospects for cruising in Europe, *Maritime Policy & Management*, 27 (4) s. 315-333.

Ritter ve Schafer⁷ kurvaziyer turizmi; “kurvaziyer turizm boş vakti değerlendirmek amacı ile önceden belirlenmiş uğrak yerlerine iki veya daha fazla gün kalmak şartı ile yapılan ve açık deniz yolcularının bunun için önceden para ödedikleri seyahattir” şeklinde tanımlamışlardır. Bu tanımda yapılan süre ayrımı günübirlik ülke karasularında yapılan seyahat ile uluslararası yapılan seyahati ayırt etmek amacı iledir ki açık deniz kavramının kullanımı da aynı amaçladır.

Dowling tarafından yapılan diğer bir tanımda ise kurvaziyer turizm konukların belli bir rotada işlemekten ziyade değişik destinasyonları ziyaret etmek üzere, temel amacı normal olarak taşıma değil, misafirleri ağırlamak olan her türlü konforun mevcut olduğu bir gemiye, yolcuların limanlardan alınıp yolculuğun bitiminde aynı limana bırakıldığı seyahat olarak belirtilmiştir.⁸ Bu tanıma göre kurvaziyer turizm; amacı taşıma veya ulaştırma değil, konukları olan turistleri ağırlamak olan ve bu amaçla her türlü hizmet donanımına sahip bulunan büyük gemilerle yapılan deniz seyahatleridir.

Bu çalışmanın amaçları doğrultusunda kurvaziyer turizm şu şekilde farklı tanımlanabilir; konukların temel amacı yolcu taşımacılığı olduğu gemiye, para ödemek suretiyle bindikleri denize dayalı seyahattir.

Kurvaziyer turistik ürün satın alan yolcular gemiye hangi limanda ne zaman bineceklerini, hangi limanları ne kadar süre ziyaret edeceklerini, bu ziyaretler sırasında kara da ki aktiviteler ve dönüşün ne zaman olacağını önceden bilirler. Yapılan tanımlarda ki ortak özellikler kurvaziyer turizmin önceden belirlenmiş bir gezi olduğunu belirtmekte ve kısa süreli olarak belli güzergâhlarda yapılan feribot taşımacılığında kurvaziyer turizmin ayrılmasını kolaylaştırmaktadır.

⁷ W.Ritter, C. Schafer (1998). Cruise-tourism: a chance for sustainability, *Tourism Recreation Research (India)*, 23(1), s.161.

⁸ R. K. Dowling (2006). *Cruise ship tourism*. Cambridge: CAB International, s. 3

1.4.Kurvaziyer Gemi Kavramı

Türk Ticaret Kanununun 931. Maddesi uyarınca “tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da, bu Kanun bakımından gemidir.⁹ Aynı maddenin ikinci fıkrasında da “suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın “ticaret gemisi” sayılır hükmü yer almaktadır.

Kurvaziyer turizm seyahatlerinde kullanılan gemilerin tanımı, CLIA ‘da (Cruise Lines International Association, Uluslararası Kurvaziyer Hatları Birliği); “Seyahati programlanmış, derin sularda iki gün ya da daha fazla kalan, en az 100 yolcu kapasiteli gemiler”, şeklinde yapılmıştır.¹⁰ Bu tanıma göre yük taşıyan gemilerle kısa mesafeli tur yapan operatörler, feribotlar ve teknelerin kapsam dışı tutulduğu görülmektedir.

Dolayısıyla kurvaziyer gemi, deniz yoluyla gezi yapmak amacı ile başlı başına bir yolculuğu farklı aktivitelerle sunan yolcu gemisidir.

1.5.Kurvaziyer Liman Kavramı

Kelime anlamı olarak liman, gemilerin barınmalarına, yük alıp boşaltmalarına, yolcu indirip bindirmelerine uygun koşulları olan doğal ya da yapay sığınak olarak tanımlanır.¹¹

Diğer bir tanıma göre de kurvaziyer liman; organize turlar ile seyahat eden kişilerin taşındığı yolcu gemilerinin (kurvaziyer gemilerin) bağlandığı, günün teknolojisine

⁹ R.G. 13.01.2011 Tarih, S. 27846

¹⁰ <http://www2.cruising.org/press/overview2010/>, (Erişim; 10 Ocak 2010).

¹¹ <http://tdkterim.gov.tr/bts/?kategori=verilst&kelime=liman&ayn=tam>, 20 Nisan 2009.

uygun yolcu gemisine hizmet vermek amacıyla liman hizmetlerinin (elektrik, jeneratör, su, telefon, internet ve benzeri teknik bağlantı noktaları ve hatlarının) sağlandığı, yolcularla ilgili gümrüklü alan hizmetlerinin görüldüğü, ülke tanıtımı ve imajını üst seviyeye çıkaracak turizm amaçlı (yeme-içme tesisleri, alışveriş merkezleri, haberleşme ve ulaştırmaya yönelik üniteler, danışma, enformasyon ve banka hizmetleri, konaklama üniteleri, ofis binalar) fonksiyonlara sahip olup, kurvaziyer gemilerin yanaşmasına ve yolcuları indirmeye müsait deniz yapıları ve yan tesislerinin yer aldığı limandır.¹²

1.6.Bayrak Devleti Kavramı

Bayrak devleti, bir deniz aracının kullandığı bayrağın ait olduğu devlettir. Diğer bir ifade ile her ülke, kendi bayrağını taşıyan deniz araçlarının bayrak devletidir.

IMO¹³ (International Maritime Organization, Dünya Denizcilik Örgütü) sözleşmelerinde Bayrak devleti bazen “İdare” adıyla da anılmaktadır.¹⁴ Bayrak devletinin görevi, kendi bayrağını taşıyan deniz araçlarının, hem kendi seyrüsefer güvenliğini hem de denizdeki güvenliği sağlamak amacıyla, uluslararası sözleşmelerde belirtilen kriterlere uygunluğunu kontrol etmektir. Bayrak devletince, uygun olan araçların seyrüseferlerine izin verilirken, uygun olmayanların eksikliklerinin giderilmesi ve ancak bu eksiklikler giderildikten sonra sefere çıkması sağlanır.

¹² G. Abbas Mamoozadeh, “Cruise Ships and Small Island Economies: Some Evidence From the Caribbean Region Mamoozadeh”, (Unpublished Ph.D. Theses, Kent State University, 1989); Kıyı Kanunu R.G. 30.03.2004 Tarih, S.25418.

¹³ IMO (International Maritime Organization), Birleşmiş Milletlerin deniz güvenliğini geliştirmek ve deniz araçlarında deniz kirliliğini önlemek üzere 1948 yılında kurulan uzman bir ajanstır. IMO sözleşmesi ise 1958 yılında yürürlüğe girmiştir.. IMO bir meclis, bir konsey, dört komite (Deniz Güvenliği Komitesi, Deniz Çevresini Koruma Komitesi, Hukuk Komitesi ve Teknik İşbirliği Komitesi) den oluşmaktadır. IMO bünyesinde ayrıca bir Kolaylaştırma Komitesi ve ana komitelere destek olan alt komiteler bulunmaktadır. Türkiye IMO taraf ülkeler arasındadır. Türkiye Akdeniz Liman Devletleri ve Karadeniz Liman Devletleri grubuna dâhildir. Akdeniz Liman Devleti grubunda Cezayir, Fas, İsrail, Kıbrıs, Lübnan, Malta, Mısır, Tunus, Türkiye ve Ürdün ulunmaktadır. Karadeniz Liman Devleti grubunda ise, Bulgaristan, Gürcistan, Rus Federasyonu, Türkiye, Ukrayna ve Romanya bulunmaktadır.

¹⁴ S. Yavuz, Dünya Liman Devleti Denetimi ve Liman Devleti Denetimi ile İlgili Türk Mevzuatının AB Müktesebatıyla Uyumlaştırılması İçin Gerekli Düzenlemeler, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü Alt Yapı Hizmetler Dairesi, Devlet Planlama Teşkilatı [DPT] Yayın No: DPT 2667, Ankara, 2003, s.5.

Bu şekilde deniz aracının, içindeki personel ve varsa yolcularının güvenliğinin, seyrüseferdeki diğer deniz araçlarının güvenliğinin, denizde ve uğrak yapılacak limanlarda çevre güvenliğinin sağlanması ve kaza riskinin en aza indirilmesi amaçlanmaktadır.

1.7.Liman Devleti Kavramı

Liman devleti, bir ülkenin limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin durumlarını ve ekipmanlarını uluslararası sözleşmelerde belirtilen kriterlere, gemi personelinin ve işletiminin ise uluslararası hukuka uygunluğunun denetim hakkına sahip olmasını ifade eder.¹⁵

Uluslararası hukuka göre liman devleti denetim yetkisi uluslararası sözleşmelerle sağlanmıştır. Bu nedenle bir liman devletinin liman devleti denetimi uygulayabilmesi için, öncelikle ilgili uluslararası sözleşmelere taraf olması ve kendi iç hukukun da gerekli düzenlemeleri yapmış olması gerekmektedir. Bu konuda Uluslararası sözleşmelere taraf olan Türkiye’de liman devleti denetimine ilişkin esaslar “Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği”¹⁶ ile düzenlenmiştir.

Liman devleti denetiminin uygulanabilmesi için uyulması gereken koşullar IMO tarafından uluslararası sözleşmelerle ortaya konulmuştur.¹⁷

Taraf ülkeler limanlarına gelen yabancı bayraklı gemileri ilgili sözleşmelerin hükümlerine göre, Liman Devleti Denetimi Görevlileri aracılığıyla denetleyebilir. Türkiye’de liman devleti denetimi, doğrudan Denizcilik Müsteşarlığı yedinci Bölge Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir.

¹⁵ Yavuz (2003), ss.8-9.

¹⁶ R.G. 26.03.2006 tarih, S. 26120.

¹⁷ D. Aydın OKUR (2009). *Deniz hukukunda liman devleti yetkisi ve denetimi*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, ss. 32-38.

2. Turizmde Deniz Yolcu Taşımacılığı ve Kurvaziyer Taşımacılığın Yeri

Bu bölüm deniz taşımacılığının tarihsel gelişimini ve ana unsurlarını anlatmaya ayrılmıştır. Öncelikle genel anlamda deniz yolcu taşımacılığının ortaya çıkışı ve günümüze kadar geçirdiği süreç, sonrasında ise kurvaziyer yolcu taşımacılığının tarihsel süreci genel hatları ile incelenecektir.

2.1. Deniz Yolcu Taşımacılığı

Deniz yolu taşımacılığı; deniz, kara ve hava ulaşım sistemlerinin tümünü kapsayan ulaştırma sektörünün içinde önemli bir yer teşkil etmektedir.¹⁸ Gerek ulusal gerekse uluslararası alanlarda faaliyet gösteren denizcilik sektörü, diğer sektörlerle yakından ilişki içindedir.

Deniz yolcu taşımacılığı endüstrisi 19yy.da buharlı gemilerle yapılan seyahatlerle başlatılmıştır. Özellikle Avrupa ile Kuzey Amerika ve Büyük Britanya ile Avustralya ve Yeni Zelanda arasında yapılan göçler nedeniyle yolcu taşımacılığı büyük önem kazanmıştır.¹⁹

Deniz Taşımacılığı ekonomisi birçok araştırmacı tarafından incelenen bir konu olmuştur. 80'li yıllarda deniz taşımacılığı ile ilgili konular bazı araştırmacıların dikkatini çekmeye başlamıştır (Gross²⁰; Stopford²¹; Metaxas²², O'Loughlin²³).

¹⁸ Abbas (1967), s.86.

¹⁹ Kamil Güzel, "Kurvaziyer turizmin Türkiye'deki geleceği", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, 2006).

²⁰ R.O. Gross (1982). *Advances in maritime economics*. Cambridge: Cambridge University Pres.

²¹ M. Stopford (1988). *Maritime economics*. 1st Edition, Abingdon: Allen and Unwin Pres; M. Stopford (2009). *Maritime economics*. 3rd Edition, London and Newyork: Routledge.

²² B.N. Metaxas (1971). *The economics of tramp shipping*. London: Athlone Press.

²³ C. O'loughlin (1967). *The economics of sea transport*. Oxford: Pergamon Press.

Literatür incelendiğinde Evans ve Marlow²⁴ ve Chrzanowski'nin²⁵ literatüre önemli katkılarda bulunduğunu görmekteyiz. Ancak bu alanda ki çalışmaların çoğu tanker ya da kuru yük taşımacılığı üzerine gelişmiştir. Deniz ekonomisi literatürü içerisinde yolcu taşımacılığının dikkat çeken bir konu olmadığını görmekteyiz. Diğer adı geçen taşımacılık şekilleri ile kıyaslandığında, bu konuda McConville's ve Rickaby²⁶ tarafından yayınlanan Deniz Yolcu Taşımacılığının ekonomik boyutunu tanımlayan biyografi niteliğindeki referans kitabı, Wild²⁷ tarafından da kurvaziyer turizme ve ekonomik teori arasındaki ilişkiye birtakım tanımlarla yer verdiği kaynak dışında başka çalışmaların yapılmadığını görmekteyiz. Kurvaziyer endüstrinin genel görünümü ile ilgili olarak Rons ve Haas²⁸ tarafından yapılan eser literatüre önemli katkılar sağlamıştır. Henüz bu yayınların eleştirisi üzerine yazılmış ya da alternatif bir görüş sunan Deniz Yolcu Taşımacılığı ile ilgili bir eserin olmadığı da görülmektedir.

2.2.Kurvaziyer Yolcu Taşımacılığı

Kurvaziyer deniz yolcu taşımacılığının temelini, Avrupa'dan Amerika'ya başlayan göçe bağlı olarak gelişen modern gemilerin, teknolojinin gelişmesine ve kolaylığına bağlı olarak hava taşımacılığının yaygınlaşması sonucu önemini yitiren deniz yolcu taşımacılığı, bir alternatif olarak mevcut gemilerin kurvaziyer turizm alanında kullanılmasına yönelik başlayan bir taşımacılık oluşturur.

²⁴ J.J. Evans and P.Marlow (1997). *Quantitative methods in maritime economics*. Reprint, Coulsdon: Fairplay.

²⁵ I. Chrzanowski (1996). *An introduction to shipping economics*. 2nd reprint, Coulsdon: Fairplay.

²⁶ J. McConville and G.Rickaby (1995). *Shipping business and maritime economics: An annotated international bibliography*. London and New York: Mansell.; J. McConville (1999). *Economics of maritime transport theory and practice*. London: Witherby.

²⁷ G.P. Wild (1996). Some thoughts on the economics of the cruise industry, *Working Paper*, Paper Presented at the International Conference in Quantitative Analysis, University of Piraeus, Greece, 7-9 November.

²⁸ J.J. Rons and L.Haas (1999). *Cruise industry review*. NewYork: Schrodgers.

Kurvaziyer seyahat endüstrisi zamanla araştırmacıların dikkatini çeken bir konu haline gelmiştir. Birçok farklı ülke için çok sayıda araştırma yapılmıştır (Wild and Dearing²⁹; Stefano, Bertozzon vd.³⁰; Gibson and Bently³¹; Hritz and Cecil³²; D. Dodman³³). Avrupa ve Amerika’da kurvaziyer seyahat endüstrisini inceleyen araştırmalar dışında Singh³⁴ Asya’da kurvaziyer seyahat endüstrisi ile ilgili bir çalışma yapmıştır. Ikeda ve Jaswar³⁵ ise Japonya da Kurvaziyer gemilerle yapılan seyahat talebi tahmin üzerine bir method geliştirmişlerdir. Asya güzergâhında verileri kullanarak yapılan ender çalışmalardan biridir. Dwyer ve Forsyth³⁶ bir ülkeye ve yerel idarelerine kurvaziyer turizmin bıraktığı ekonomik etkiyi ortaya koyan bir çalışma yapmışlardır.

Türkiye açısından durum incelendiğinde deniz yolcu taşımacılığına ve kurvaziyer turizme yönelik sınırlı sayıda çalışma ve tez³⁷ yapılmıştır (Kadioğlu³⁸; Gülbahar³⁹,

²⁹P.Wild and J.Dearing, (Oct2000). Development of and prospects for cruising in europe *Maritime Policy and Management*, 27 (4), s.315-333.

³⁰ S. Soriani, S.Bertozzon, F. Cesore, G. Rech (2009). Cruising in the mediterranean; structural aspects and evolutionary trends , *Maritime Policy and Management; The Flagship Journal of International Shipping and Port Research*, 36 (3), s. 235-251

³¹ P. Gibson and M. Bentley(2007). A Study of impacts –cruise tourism and south west of England”, *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 20 (3), s.63-77.

³² N. Hritz and A.K. Cecil (2008). Investigating the sustainability of cruise tourism: a case study of key west, *Journal of Sustainable Tourism*, 16 (2), s. 168-181.

³³ D. Dodman, (2008). Commerce and cruises: A comparative study of Jamaican waterfront transformations, *Local Environment: The International Journal of Justice and Sustainability*, 13(7), s. 571-587.

³⁴ A. Singh (1999). Growth and development of the cruise line industry in southeast Asia”, *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 3 (2), s. 24-31.

³⁵ Y. Ikeda, A. Jawsar (Sep2002). A prediction method of travel demand of cruise ships in Japan”, *Journal of the Kansai Society of Naval Architects*, No. 238, s 215-223.

³⁶ L. Dwyer and P. Forsyth (Apr1998). Economic signicance of cruise tourism, *Annals of Tourism Reserach*, 25 (2), s. 393-415.

³⁷ Yök tez arama modülüne yapılan “deniz turizmi” ve “krvaziyer turizm” anahtar kelimelerine göre toplam 10 adet tez tespit edilmiştir. Bu tezler daha çok deniz turizminin gelişimi ve deniz taşımacılığının ülke karasuları içerisinde yapılan yolcu taşımacılığı yönünü dikkate alan çalışmalardır. (Bu tezler: Ercüment Şahin, “Türkiye’ de Deniz Ulaştırması ve Yat Turizminde ki Gelişmeler”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1995); Muhsin Kadioğlu, “Maritime Transportation and Management in Turkey”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1997); Ramadan S. Salama, “Halen Yapılanmakta olan Deniz Taşımacılığına Alternatif Modeller”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi sosyal Bilimler Enstitüsü, 1994); Togan Han Saçaklıoğlu, “Avrupa Topluluğu’nun ortak Deniz Ulaştırma Politikası ve Türkiye Etkileri”, (Yayınlanmamış Yüksek lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1991); Naile Ferda Alp, “European Communitys common transport Policy with Special Reference to Maritime Transportation”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Avrupa Topluluğu Enstitüsü, 1990); Hakan Çetinoğlu, “Marmaris Kıyılarında Deniz Turizmi”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü,

Pınar⁴⁰; Üçışık ve Kadioğlu⁴¹). Türkiye’de yapılan çalışmaların çoğunda deniz yolcu taşımacılığının ve kurvaziyer turizmin Türkiye’de geleceği üzerine araştırmalar yapılmıştır. Türkiye’de liman işletmeleri ve kurvaziyer turizmin seyri ile ilgi olarak yapılan çalışma farklı bir çalışma olmuştur. Kurvaziyer turizmin ekonomik boyutunu ya da kurvaziyer turizm harcamalarını konu alan herhangi bir çalışmaya rastlanmamıştır. Ayrıca Deniz Ticaret Odasınınca yayınlanan raporlarda kurvaziyer turizm ile ilgili bilgiler ve istatistiklere ulaşmak mümkündür.

3. Kurvaziyer Turizm ve Kurvaziyer Geminin Özellikleri

Kurvaziyer turizm ve buna bağlı olarak kurvaziyer gemiler diğer turizm ve yolcu gemilerinden farklı özelliklere sahiptir.

3.1.Kurvaziyer Turizmin Özellikleri

Kurvaziyer turizm, kurvaziyer turistlerin özel nitelikte gemi seyahatinin satın alınması ile başlar. Bu gemi seyahati birkaç limanın ziyaret edildiği belli bir süre zarfı içerisinde gerçekleşir. Bunun için kurvaziyer turistler Amerika, Avrupa ya da dünyanın herhangi bir yerinden ana liman olarak seçilmiş ülkeye gelirler. Aslında kurvaziyer turizm hava turizmi ve otel turizmini de dolaylı yoldan etkileyen bir seyahat türüdür. Çünkü ana limanın bulunduğu şehre havayolu ile gelen kurvaziyer yolcular, kurvaziyer seyahat türüne göre şehirde bir ya da iki gece konaklama ihtiyacı duyabilirler.

1999); Şaban Baybura, “Türkiye’de Denizcilik İşletmelerinin Türk Turizmindeki yeri ve Özelleştirilmesinin Etkileri”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1998); Kamil Güzel, “Kurvaziyer Turizmin Türkiye’deki Geleceği”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmesi Enstitüsü, 2006).

³⁸ M.Kadioğlu (2007). The projects of Turkey in the 2023 for cruise tourism, *Journal of Maritime Research*, IV (1), ss. 77-88.

³⁹ O. Gülbahar (2009). 1990’lardan günümüze Türkiye’de kitle turizminin gelişimi ve alternatif yönelimler, *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 14 (1), ss.151-177.

⁴⁰ Ö. Pınar (2005). İzmirli için turizmin yeri ve geliştirme önerileri, *Yönetim ve Ekonomi*, 12(1), ss. 2-14.

⁴¹ S. Üçışık ve M. Kadioğlu (2001). Türkiye’de kurvaziyer turizmi geliştirme şartları, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 1 (3), ss. 83-92.

Yolculuk sırasında diğer seyahatlerde karşılaşılan yolculuk güçlüklerinin kurvaziyer turizmde olmaması, bu turizm şeklinin popülaritesini arttıran unsurlardan biridir. Şöyle ki, bütün tatil boyunca hareket eden bir evde oturan kurvaziyer yolcular, kurvaziyer geminin sunduğu bütün olanaklardan faydalanabilmektedirler. Önceden ödenen fiyat kapsamında sunulan bu hizmetler kurvaziyer yolcuya ek bir masraf çıkarmamaktadır. Ayrıca seyahat programında önceden belirlenmiş olan ara limanlara uğrandığında bile yolcuların kurvaziyer gemi konforu nedeni ile harcama yapma ihtiyaçlarının minimum düzeyde olduğu görülmektedir.

Yapılan araştırmalar göstermektedir ki, kurvaziyer seyahati talep eden kitlenin; yaşlı, zengin, gemi seyahatini diğer turizm türlerine tercih eden insanlardan oluştuğu yönündeki temel tespit büyük ağırlıkla sürmektedir.

3.2.Kurvaziyer Geminin Özellikleri

Kurvaziyer gemileri diğer yolcu gemilerinden ayıran en önemli özellik, yeni teknolojiler kullanılarak üretilmiş olması ve yolcularına güvenli ve konforlu bir şekilde her türlü hizmeti sunabilecek donanıma sahip olmalarıdır. Yolculara eğlence aktiviteleri de dâhil olmak üzere her türlü tatil imkânı gemilerde sunulmaktadır.

Kurvaziyer gemilerin ana amaçları arasında yolcu taşımacılığı hizmeti yoktur. Diğer deniz yolcu taşımacılığında kullanılan; feribot, deniz otobüsü..vb gibi araçlardan farklı olarak kurvaziyer gemiler, önceden belirlenmiş bir seyahat programı ile belirlenmiş bindirme limanlarından yolcularını alır ve yine aynı program dahilinde belirlenmiş olan indirme limanına bırakır.

4. Kurvaziyer Seyahat Çeşitleri

Kurvaziyer turizm birçok ana başlık altında bölümlere ayrılabilir. Örneğin kurvaziyer gemilerin hizmet yönüne göre bir ayırım yapmak gerekirse; uluslararası kurvaziyer seyahat, şehir hatları arasında, kıyı şeridinde, nehir ya da göllerde ya da günübirlik yapılan kurvaziyer turizm. Ulusal ve uluslararası kurvaziyer turizm ana başlıklardır. Bu başlıklar altında yapılacak alt başlıkları sıralamak mümkündür. Hizmet yönü dışında gezinin süresine göre alt başlıklar yapılabilir. Ancak şunu belirtelim ki kurvaziyer turizmin büyük bir parçasını uluslararası ya da deniz-okyanus aşırı ülkelere yapılan kurvaziyer turizm oluşturmaktadır.

4.1.Mesafe ve Sürelerine Göre Kurvaziyer Seyahatler

Kurvaziyer seyahatlerin ülke ya da uluslararası karasularında yapılması durumuna göre ve günübirlik ya da daha uzun süreli olarak kurvaziyer seyahatin yapılması durumuna göre şu şekilde ayrıma tabi tutulmaktadır.

4.1.1.Kısa ya da uzun mesafeli kurvaziyer seyahatler

Kurvaziyer seyahatler diğer deniz yolcu taşımacılığı şekillerinde olduğu gibi ulusal karasularında yapılabilir. Bu durumda kısa mesafeli kurvaziyer seyahat olarak tanımlanır. Genellikle nehir ya da göllerde yapılan kurvaziyer seyahatler bu grupta değerlendirilmektedir. Ancak bu çalışmanın kapsamı içerisinde bu tür ulusal karasularda yapılan yolcu taşımacılığı kurvaziyer turizm olarak değil, ancak feribot ya da teknelerle gezi amaçla yapılan seyahatler olarak değerlendirilmektedir. Oysaki Amerika gibi ülkelerde kıtanın bir ucundan diğer ucuna ulusal karasularında yapılan seyahatler kurvaziyer seyahat olarak değerlendirilebilir. Uzun mesafeli kurvaziyer seyahatler ise kıtalararası ve deniz-okyanus aşırı ülkeler arasında yapılan seyahatlerdir. Kurvaziyer turizmin büyük bir parçasını uluslararası ya da deniz-okyanus aşırı ülkelere yapılan kurvaziyer turizm oluşturmaktadır.

4.1.2.Kısa ya da uzun süreli kurvaziyer seyahatler

Kurvaziyer seyahatler iki ya da daha uzun süreli yapılması durumuna göre kısa ve uzun süreli kurvaziyer seyahatler olmak üzere ikiye ayrılır. Uzun süreli yapılan kurvaziyer seyahatler kıtalararası yapılan en az 7 gün ve en çok bir ay arasında yapılan seyahatlerdir. Yaygın olarak 7 gün ya da 15 gün olarak yapılmaktadır.

4.2.Limanların Fonksiyonlarına Göre Kurvaziyer Seyahatler

Günümüzde kurvaziyer limanlar fonksiyonlarına göre değişiklik göstermektedir. Kurvaziyer seyahatler limanların fonksiyonlarına göre şu şekilde bir ayrıma tabi tutulmaktadır.

4.2.1.Terminal limanlı kurvaziyer seyahatler

Terminal liman; ana indirme ve bindirme işlemlerinin yapıldığı liman türüdür. Bu limanlar geminin onarım imkânlarının ve yakıtının sağlandığı limanlardır. Terminal limanlar aynı zamanda otel, havaalanları, restaurant ve taksi imkânlarının sağlandığı limanlardır. Uluslararası ya da deniz-okyanus aşırı yapılan seyahatler aynı zamanda terminal liman seyahatini kapsar.

4.2.2.Yarı terminal limanlı kurvaziyer seyahatler

Yarı terminal limanlar; terminal limana ulaşılmadan önce yolcu indirme-bindirmenin yapıldığı limanlardır. Terminal limanlarda olduğu gibi geminin onarım ya da yakıt imkânı yarı terminal limanlarda sağlanmaz.

4.2.3.Ara limanlı kurvaziyer seyahatler

Ara liman (uğrama limanı); terminal liman imkânının bulunmadığı sadece yolcuların ziyaret etmek amacıyla kullandıkları liman türüdür. Kurvaziyer seyahat programı içerisinden önceden planlanan uğrama limanlarıdır. Terminal limanlarda ki gibi kurvaziyer gemilerin ihtiyaçlarını karşılamada yeterli donanımına sahip olmayan limanlardır. Örneğin Türkiye kurvaziyer seyahatlerde ara liman olma özelliğinde ki ülkelerden biridir. Bu limanlarda yolcuların ana indirme-bindirme işlemleri yapılmaz.

4.2.4.Bağlama limanlı kurvaziyer seyahatler

Her geminin bağlama limanı olma zorunluluğu vardır. Türk Ticaret Kanunu madde 946'a göre bağlama limanı "gemiye ait seferlerin yönetildiği yerdir". Bağlama limanı da geminin kıçına okunaklı harflerle yazılır. Kısa mesafeli yapılan kurvaziyer seyahatlerde bağlama limanının olma zorunluluğu yoktur.

5. Türkiye'de ve Dünya da Kurvaziyer Turizmin Büyüklüğü

Kurvaziyer turizmin büyüklüğünün hesaplanmasında sektörün talep ve arz miktarı ile kurvaziyer turizmden elde edilen gelir önem arz etmektedir. Kurvaziyer turizmin talep miktarı yolcu sayıları ile ölçülmektedir. Kurvaziyer turizmin arz miktarı ise kullanılabilir yatak sayısı ve kurvaziyer gemi âdetine göre belirlenmektedir. Bu başlık altında gerek Türkiye'de gerekse dünya da kurvaziyer turizmin -arz ve talep miktarları verilerek- büyüklüğü ortaya konulmaya çalışılacaktır.

5.1.Kurvaziyer Turizmin Türkiye'de Büyüklüğü

Üç yanı denizlerle çevrili ülkemizin kurvaziyer gemilerin uğrak limanı olarak kullanılabilecek önemli bir konuma sahiptir. Bu amaçla 8.484 kilometre kıyı şeridinde

sahip ülkemizde 160 adet liman mevcuttur. Bu limanların 25 âdeti kamu tarafından, 27 liman belediyeler tarafından 108 liman ise özel sektör tarafından işletilmektedir. Bu limanlar içerisinde İstanbul, İzmir, Çeşme, Kuşadası, Bodrum, Marmaris, Antalya ve Alanya ‘da ki limanlarımız ve liman iskeleleri kurvaziyer turizme hizmet vermek amacı ile kullanılmaktadır. Diğer taraftan kurvaziyer gemi operatörleri, kurvaziyer gemiler için ara liman bulmada çok geniş ölçülere sahiptir. Gemi operatörleri farklı ilgi çeken özelliklere sahip limanlar arayacaklardır, aksi durumda çok rahat bir şekilde rotalarını değiştirerek daha uygun koşullarda bir ara liman bulabilirler. Kurvaziyer gemilere hizmet sağlamak ve bu alanda turizmin kalitesini yükseltmek amacı ile Türkiye’de yeni limanlar yapılmaktadır.⁴² Türkiye’de mevcut limanlara 2002-2009 yılları arası gelen kurvaziyer gemi ve yolcu sayılarını gösteren rakamsal değerler aşağıda ki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 1. Kurvaziyer Gelen Gemi ve Yolcu İstatistikleri(2006-2011)

Liman	2006		2007		2008		2009		2010		2011	
	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU	GEMİ	YOLCU
Alanya	114	80440	124	93937	84	57000	7	4210	2	1071	19	22.324
Antalya	32	1315	34	15680	41	25057	4	2124	41	103859	64	127.250
Bartın	0	0	0	0	8	957	1	197	4	555	2	208
Bodrum	66	10478	63	9892	126	52862	6	3672	89	31700	82	46.031
Çanakkale	24	5008	23	5100	31	8776	2	1111	17	7670	23	4.371
Çeşme	0	0	0	0	3	1819	0	0	16	9247	0	0
Datça	0	0	0	0	1	207	0	0	0	0	0	0
Dikili	23	390	13	231	29	10424	0	1100	26	15401	34	17.485
Fethiye	67	3.66	4	948	13	4217	0	0	5	879	5	1.975
Göcek	0	0	0	0	6	1121	0	0	16	2274	7	1.216
Güllük	0	0	0	0	19	2747	0	0	1	279	3	1.692
İskenderun	0	0	0	0	3	819	1	620	1	106	5	1.308
İstanbul	306	273553	340	422896	404	489544	25	26061	342	508246	420	627.897
İzmir	105	184797	122	287357	133	318,51	22	63304	159	378266	262	493.533
Kaş	0	0	0	0	6	600	0	0	8	1317	3	507
Kemer	0	0	0	0	1	37	0	0	6	602	0	0
Kuşadası	471	368696	613	466677	601	518872	41	30079	517	493911	568	662.456
Marmaris	83	65265	64	60039	70	101874	6	13371	84	146531	84	170.621
Mersin	0	0	0	0	4	941	2	1554	1	106	3	416
Mudanya	0	0	0	0	1	482	1	221	1	224	5	922
Samsun	9	2,61	8	186	5	596	0	569	4	825	3	208
Sinop	0	0	0	0	6	3136	1	0	7	7098	9	4.088
Taşucu	0	0	0	0	1	18	0	0	2	201	4	805
Trabzon	17	4,45	13	2950	15	4813	1	569	14	7952	13	6.267
Tuzla	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0
TOPLAM	1317	1016314	1421	1368400	1612	1605372	123	148762	1368	1719098	1623	2.191.420

Kaynak: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Kurvaziyer Yolcu ve Gemi İstatistikleri

⁴² T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığımızın tasarı halindeki 2023 Turizm Stratejisine göre aralarında Galata ve Haydarpaşa limanlarının da bulunduğu 10 civarında kurvaziyer liman yapılması gündemdedir.

Yukarıdaki tabloda da görüldüğü gibi; Türkiye’de kurvaziyer turizm açısından Alanya Antalya, Bodrum, Çanakkale, Dikili, Fethiye, İstanbul, İzmir, Kuşadası, Marmaris, Samsun ve Trabzon limanları ağırlık taşımaktadır. 2008 yılından itibaren limanlarında kurvaziyer gemilerin demirlenmesine imkan sağlanan Bartın, Çeşme, Datça, Göcek, Güllük, İskenderun, Kaş, Kemer, Mersin, Mudanya, Sinop ve Taşucu limanlarına da kurvaziyer gemilerin gelmeye başladığı görülmektedir. Dolayısıyla Türkiye’de kurvaziyer turizm son yıllarda geliştiği ifade etmek mümkündür

5.2.Kurvaziyer Turizmin Dünyada ki Büyüklüğü

Kurvaziyer Turizm dünya da seyahat endüstrisi içerisinde en hızlı büyüyen sektördür (Peisley⁴³; Hobson⁴⁴; Cruise Lines International Association⁴⁵). Daha önce belirtildiği gibi kurvaziyer turizmin büyüklüğünün hesaplanmasında sektörün talep ve arz miktarı ile kurvaziyer turizmden elde edilen gelir önem arz etmektedir. Kurvaziyer turizmin talep miktarı yolcu sayıları ile ölçülmektedir. Tablo 1 Kurvaziyer yolcu sayılarını 2000-2009 yılları arasında ki artışını göstermektedir.⁴⁶

CLIA⁴⁷,nin 2009 yılında yayınladığı rapora göre 2000-2009 yılları arasında Kuzey Amerika %80’lik bir pay ile lider görünürken, Asya ve Avrupa’da talepte bir artış olduğu göze çarpmaktadır. Bu yıllar arasında yıllık ortalama artış % 7.4 olmuştur. Özellikle Avrupa’da İtalya, Fransa, İngiltere, İspanya ve Finlandiya Kurvaziyer turizmde önemli bir paya sahiptir. Kuzey Amerika her geçen gün popülaritesini Avrupa ülkelerine kaptırmaktadır. Ancak tahminler göstermektedir ki gelecek yıllarda da kurvaziyer turizmde talep artmaya devam edecektir.

⁴³ T. Peisley, (1992). The world cruise ship industry in the 1990's. Special Report No. 2104. London: Economist Intelligence Unit.

⁴⁴ J. Hobson and S. Perry (Dec1993). Analysis of the US cruise line industry, *Tourism Management*, 3 (2), s. 452-462.

⁴⁵ Cruise Lines International Association [CLIA] (1995). *The cruise industry - An overview*. Marketing Edition, July. New York: Cruise Lines International Association

⁴⁶ CLIA, Cruise Market Overview Statistical Cruise Industry Data Through 2007, <http://www.cruising.org/press/overview2008/printPDF.cfm>, 20 Şubat 2010

⁴⁷ Uluslararası Kurvaziyer Hatlar Birliği [CLIA] bu alanda söz sahibi 24 şirketten oluşmaktadır. Federal Marina Komisyonunca kurulan ve kurallarını 1984 tarihinde kabul edilen Gemi Kanununa göre düzenleyen uluslararası bir birliktir.

Kurvaziyer gemilerde kullanılabilir yatak sayısı ve kurvaziyer gemi sayısı, kurvaziyer turizmin arz miktarını vermektedir. Genellikle yatak sayısı, kurvaziyer turizmin yolcu kapasitesi, diğer bir ifade ile arz miktarı ile ilgili bilgi verir. Yatak sayısı hesaplanırken her bir kamerada iki yatak olduğu varsayımına dayanarak minimum kapasiteyi bulacak şekilde hesaplanır.⁴⁸

Günlük yolcuların limanlarda yaptığı harcamalar kurvaziyer turizmin temel çıktı miktarını (kurvaziyer turizmden elde edilen geliri) verir. Bir limanda her bir yolcunun yapmış olduğu harcamayı tahmin etmek her zaman kolay değildir ve bu konuda elde edilen verilerin kalitesi düşüktür. Kurvaziyer limanın türü varış/kalkış limanını yoksa ara liman ve ya yolculuğun güzergahı genelde yolcu harcamalarının belirlenmesinde önem arz etmektedir.

Örneğin; FCCA 2009 Raporuna göre, 2005-2006 yılları arasında 16,3 milyon yolcu ve mürettebat kurvaziyer seyahate çıkmıştır. 1.8 milyar dolarlık harcama kurvaziyer şirketler, kurvaziyer yolcu ve mürettebatça yapılmıştır. Her bir kurvaziyer yolcunun ara limanlarda yaptığı günlük harcama tutarı \$98.01 iken, yine her bir mürettebatın yaptığı harcama tutarı \$74.56 olmuştur.⁴⁹

Dünya Kurvaziyer turizm piyasasının kontrolü Karayıplar, Alaska, Avrupa ve Uzak doğu ile sağlamaktadır. Karayıp bölgesinin kontrolü %47'lik bir pay ile Carnival Corporation şirketine aittir. Aynı bölgede Royal Carribbean Kurvaziyer Seyahat şirketi %22lik pay alırken, Star Kurvaziyer şirketi %11'lik Karayıp Kurvaziyer seyahat pazarından pay almaktadır. Alaska da bu üç dev şirketin aldığı pay %96,8'dir; Avrupa'da %41,1; Uzak doğuda %75 dir. Pazarın geri kalan kısmı Amerikan, Kanada, Avrupa ve Asya şirketlerince paylaşılmaktadır. Şu şirketler ön plana çıktığını

⁴⁸ Wild and Dearing (2000), s.322.

⁴⁹ Florida-Caribbean Cruise Association, [FCCA], Cruise Industry Overview-2009, <http://www.f-cca.com/downloads/2009-cruise-industry-overview-and-statistics.pdf> (Erişim; 21.04.2011).

söyleyebiliriz; Clipper Cruise, Dsney Cruise, Festival Cruise, Fred Olsen ve Indian Ocean Cruise'dir. Liman idareleri geniş bir yelpazeye yayılan kurvaziye şirketleri kendi limanlarına çekebilmek için birbiri ile yarışmaktadır. Gelen ve giden yolcu limanlarını, ara limanları ve acentelere farklı destekler sağlayarak limanları cazip hale getirmeye çalışmaktadırlar.

6. Kurvaziye Turizmin Ekonomik Etkileri

Kurvaziye turizm harcamaları dolaylı ve dolaysız etkiler olmak üzere ikiye ayırabiliriz. Dolaysız etkileri kurvaziye gemilere, kurvaziye yolcu ve mürettebatına, mal ya da hizmet satan tedarikçileri etkilemektedir. Kurvaziye gemileri ilgilendiren harcamalar; liman masrafları, iskele harcamaları, yiyecek ve içecek, yakıt, su, limanda gemiyi sabitleme gibidir. Kurvaziye yolcu harcamaları limanlarda gemilerin kendi ihtiyaçları için yapmış oldukları harcamalardır.

Dolaysız harcamalar diğer şirketlerden tedarikçilerin direkt satın aldıkları mallar sonucu katlanılan harcamaları kapsamaktadır. Kolay bayrak ülkelerin varlığı nedeni ile harcamaların gerçek değerini bulmak güçtür.

Kurvaziye endüstrinin ekonomik dağılımı liman çeşidine bağlıdır: Ev sahibi liman gemilerin seyahate başladıkları ve seyahati sonlandırdıkları limanı temsil eder. Kurvaziye endüstrinin Miami, Caneveral gibi ev sahibi limanları hemen hemen seyahat endüstrisinin tüm alanlarına etki yaparlar. Kurvaziye yolcuların büyük bir kısmı geminin kalkış gününden önce seyahat edecekleri ülkeye gelip en az bir gece ya da daha fazla ev sahibi limanın bulunduğu şehirde kalırlar. Örneğin; Seattle da bir gecelik konaklama için katlanılan masraf \$63'dür.⁵⁰ Seyahatin uzunluğu kurvaziye aktivitenin ekonomik etkilerinin derecesini belirler.

⁵⁰ R. A. Klein (2002). *Cruise ship blues: the underside of the cruise industry*. Canada: New Society Publishers, s.2.

Kurvaziyer gemiler turizm endüstrisinin dört ana kolu üzerinde etki yapar; ulaşım, konaklama, eğlence sektörünü ve tur operatörlerini etkilemektedir. Bu anlamda kurvaziyer turizm kıyı turizmi için direk büyük bir rakip olmaktadır. Örneğin Cancun, Cozumel, Orlando, Las Vegas ..vb gibi yerlerde kurvaziyer turizm ile kıyı turizmi aynı sezonda tavan yapmaktadır. Dolayısıyla aynı süreçte kurvaziyer yolcular aynı turistik ürün için diğer turistler ile direk bir rekabete girmiş olmaktadır. Kurvaziyer turizm ile seyahat etmek uçak ile seyahatin ikamesidir. Yüzen otellerle, kurvaziyer gemiler konaklama hizmeti sağlamaktadırlar. Aşağıda yer alan şekilde kurvaziyer turizm ile ilgili harcamaların diğer sektörleri nasıl etkilediği yüzde olarak verilmiştir. Kurvaziyer endüstrinin son zamanlarda ki hızına rağmen kurvaziyer turizmin ekonomik etkileri ile ilgili datalara ulaşmak çok kolay değildir. Bugün birçok çalışma gözlemsel veriler üzerinedir

Kurvaziyer turizm ve geleneksel turizm arasında ki en belirgin farklardan biri çeşitli ülkelerde sağlanan kurvaziyer endüstriyi etkileyen faktörlerle ilgilidir. Genel olarak bir turizmin sermayesi uluslararası bir kaynaktan sağlanabilir ama diğer girdi faktörleri turizm yapıldığı güzergâhlardan sağlanır. Bu tür sınırlamalar kurvaziyer turizm için geçerli değildir. Kurvaziyer şirketler kaynaklarını belirli bir ülkeden sağlamayan çokuluslu şirketlere hizmet ederler.

Kurvaziyer turizm liman şehirleri için önemli bir ekonomik fayda sağlama potansiyeline sahiptir. Ancak devasal kurvaziyer gemileri ağırlamak büyük bir miktarda yatırımın liman altyapısı için gitmesine ve aynı zamanda bakım ve onarım faaliyetleri için harcamaların yapılmasına neden olur. Kurvaziyer gemilerin boyutları büyüdükçe ilave yatırımların yapılması gerekecektir.

7. Kurvaziyer Gemilerde Tonaj Ölçümleri

Kurvaziyer gemilerden alınan vergi, resim, harç ve ücretlerde gemilerin tonajları dikkate alınmaktadır. Gemi tonajları ise, geminin değişik alanlarının dikkate alınarak ayrı şekillerde belirlenmekte ve bu ölçümler “Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği”⁵¹ öngörülen esaslar dikkate alınarak belirlenmektedir. Söz konusu yönetmeliğe göre;

- Tam boyu 15 metreden küçük gemi ve su araçlarının tonilatoları bölge müdürlüklerindeki veya liman başkanlıklarındaki uzmanlar ile gemi ve su araçlarının ölçümü konusunda İdare tarafından teknik eğitim verilen ve eğitim sonunda belge alan yetkili gemi sörvey kurulu uzmanları veya liman başkanlarıca ölçülür. Bölge müdürlüğünde ölçülenler için hazırlanan tonilato belgesi bölge müdürü tarafından, liman başkanlığında ölçülenler için hazırlanan tonilato belgesi ise liman başkanı tarafından imzalanır.
- Tam boyu 15 (dâhil) metreden 24 metreye kadar olan gemi ve su araçlarının tonilatoları bölge müdürlükleri veya liman başkanlıklarındaki uzmanlarca ölçülür. Bölge müdürlüğünde ölçülenler için hazırlanan tonilato belgesi bölge müdürü tarafından, liman başkanlığında ölçülenler için hazırlanan tonilato belgesi ise liman başkanı tarafından imzalanır.
- Tam boyu 24 (dâhil) metreden büyük gemi ve su araçlarının tonilatoları bölge müdürlükleri bünyesindeki uzmanlarca ölçülür; hazırlanan tonilato belgesi bölge müdürü tarafından imzalanır.
- Hazırlanan tonilato belgesine teknik kütük defterinden alınacak bir sıra numarası verilir.

⁵¹ R.G. 12.03.2009 Tarih, S 27167.

- Ölçmeye yetkili uzman bulunan liman başkanlıklarındaki liman başkanları ile bölge müdürlükleri ile aynı yerde bulunan liman başkanları gemi ve su araçlarını ölçemez.
- Liman başkanlıkları ölçmeye yetkili olmadıkları gemi ve su araçlarının mahallinde ölçümünü bağlı oldukları bölge müdürlüklerinden talep eder.
- Yabancı limanlarda bulunan Türk Bayraklı gemi ve su araçlarının ölçülmesi için gemi ve su araçlarının tescil edileceği liman başkanlığının talebiyle, bölge müdürlüğü tarafından görevlendirme prosedürü yürütülür.
- Tonilatosu ölçülecek gemi ve su araçlarının yapım özellikleri nedeniyle bu Yönetmelikte belirtilen kurallara göre ölçülmesinin uygun olmayacağı veya mümkün olmayacağı veya ölçümün gerçek değerinden çok farklı sonuçlanacağı tonilato ölçmeye yetkili liman başkanlığı veya bölge müdürlüğü tarafından değerlendirilerek idareye bildirilmesi halinde, ölçmenin nasıl yapılacağı idare tarafından belirlenir. Bu durumda, gemi ve su aracının tonilatosunu ölçmek üzere idare tarafından görevlendirme yapılır.

Tonilato ölçme zorunluluğu olan gemilere ilişkin esaslar Yönetmeliğin 7 inci maddesinde şu şekilde belirlenmiştir;

- Yeni inşa edilen veya tadilat yapılan gemi ve su araçlarında,
- Gros veya net tonaj değişimine neden olabilecek cins değişimi yapılan gemi ve su araçlarında,
- Sözleşme hükümlerine uygun tonilato belgesi olmayan gemi ve su aracının yabancı ülke bayrağından Türk Bayrağına geçmesi durumunda,
- Yabancı ülke bayrağından Türk Bayrağına geçen gemi ve su aracının sözleşme kapsamındaki tonilato belgesi ile tonaj hesap ve projelerinin ibraz edilmemesi durumunda,

- Denetimlerde gemi ve su aracının tonaj durumunun tonilato belgesi ile uyumlu olmadığı yönünde makul şüpheye düşülmesi halinde,
- Ölçme sonucuna itiraz edilmesi ve itirazın uygun bulunması durumunda,
- İdarece ihtiyaç duyulacak diğer hallerdedir.

7.1.Gemi Ölçümlerinde Kullanılan Tonaj Çeşitleri

Bir geminin tonajı, ağırlık veya hacim ölçümü ile belirtilen kapasitesidir. Uluslararası alanda gemilerin bu ağırlık ve hacim ölçümleri, gemilerin değişik bölümleri dikkate alınarak ayrı tespit edilmiştir.

7.1.1.Gros tonaj (Gross Tonnage)

Gros tonaj, bir geminin tüm kapalı yerlerinin hacminin, bazı istisnalar hariç olmak üzere kadem küp olarak toplamının 100'e bölünmesiyle elde edilen hacim ölçüsüdür. İstisna olarak öngörülen yerler, tuvaletler, banyolar, yatak altları gibi yerlerdir.

Gros tonaj geminin;

- Tonilato güvertesi altındaki hacmin,
- Tonilato güvertesi üzerindeki güverteler arasındaki hacmin,
- Üst güvertede bulunan yük ve malzeme koymaya, yolcu veyahut mürettebatın yatmasına veya oturmasına elverişli sabit kapalı mahallerin hacimlerinin,
- Ambar eşikleri fazlalığının, toplamından oluşur.

7.1.2.Net tonaj (Net Register Tonnage)

Net tonaj, bir geminin Gros tonajından, yaşama ve seyir yerleri, portuç, safra ve tatlı su tankları, tankerlerde pompa dairesi ve kazan daireleri, yürütücü yerler ve yelken

mağazası gibi hacimler çıkarıldıktan sonra elde edilen tonaj değeridir. Yani bir anlamda geminin kazanç sağlamada kullandığı kapalı yerlerin hacmini ifade eder.

7.1.3.Dedveyt tonaj (Deadweight Tonnage)

Dedveyt Tonaj, bir geminin yük, yolcu, personel, yakıt, ve tatlı su ile tam olarak yüklendiği zaman tuzlu suda yaz draft'ına kadar battığı, 2240 librelik ton olarak taşıdığı ağırlığı ifade eder. Bu tonajın önemi, geminin ağırlık olarak taşıyabileceği yüklerin konulmasında ortaya çıkar. Armatörler fazla kazanç amacıyla gemilerine mümkün olduğu kadar fazla yük yüklemek isterler. Buna olanak hazırlamak için ise, gemilere yolculuğa yetecek kadar yakıt ve tatlı su alırlar. Geminin tuzlu suda ve tatlı suda ne kadar batacağını anlamak için Dedveyt Ölçeği'ne (Deadweight scale) bakılır. Bu tabloda ortalama draft ile (mean Draught) girilerek geminin dedveyti bulunur. Bu değer geminin yararlandığı çeşitli hizmetler ve liman hizmetleri karşılığında ödemek zorunda olduğu ücret, resim ve harçlarda esas olarak alınır.

7.1.4.Deplasman tonaj (Displacement Tonnage)

Bir geminin belirli bir durumda yüzerken taşımış olduğu suyun miktarıdır. Bu değer ton olarak veya m³ olarak ifade edilir. Ton olarak geminin ve içindekilerin ağırlığıdır. Metre küp olarak ise, geminin su hattının aşağısında kalan bölümünün hacmini ifade eder.

Bir geminin yüklü deplasman tonajı, gemi teknesi ile yükünün gerçek ağırlığı demektir. Geminin yüklü deplasman tonajı ile boş deplasman tonajı arasındaki fark, geminin alabileceği yükün tanımı ile Dedveyt tonajının bir ifadesi olur.

Gros tonajı kısa ve öz olarak bulmak için, geminin tüm kapalı hacminin kübik feet olarak (cu.ft) değerinin 100 sayısına bölünmesi yeterlidir. Net tonaj bulmak için ise,

geminin yüke ayrılan tüm kapalı yerlerin kübik feet olarak değerini 100'e bölünmesiyle bulunur.

7.1.5.Boş deplasman (Light Displacement – Light Weight)

Boş deplasman, gemi, makine, donanımlar, yedek parçalar ve tüm bağlı cihazlar, stimli gemi ile çalışması için gerekli olan kazan suyu ağırlıklarının toplamıdır. Boş deplasman tonajı ağırlık olarak ifade edilir ve Stabilitate hesaplarında boş geminin momentinin bulunmasında kullanılır.

7.2.Tonaj Ölçümlerinde Kullanılan Sistemler

Uluslararası alanda gemilerin tonajlarının ölçülmesinde kullanılan sistemlere ilişkin esasları şu şekilde sıralamak mümkündür.

Bir geminin Gros tonajı, devamlı güvertesinin altında kalan tüm kapalı hacim ölçüsüdür. Bu devamlı güverteye tonaj güvertesi (tonnage deck) denir. Bu hacim ölçüsüne, ayrı tutulan yerler dışında güverte üstünde devamlı kapalı tutulan yerlerin toplamı ayrıca ilave edilir. Yrı tutulan yerler ise, eğer sadece balast suyu almak için kullanılan dabil botum tankları ve üst güverte üzerindeki personel kamara ve salonlarıdır.

Net tonaj, gros tonajdan bazı yerlerin hacmi çıkarıldıktan sonra bulunur. Çıkarılan bazı yerler ise, makine dairesi, personel mahalleri, harita odası, telsiz kamarası vb. yerlerdir.

7.3.Tonajlar Arasında Orantı

Tonajlar arasında orantı, bir geminin gros, net ve dedveyt tonları arasında yaklaşık olarak bulunan oranı ifade eder. Örneğin kurvaziyer bir gemi için bu oranlar, net tonaj 1 birim ise, gros tonaj 1 ½ birim, dedveyt tonaj 2 veya 2 ½ birim gibi.

8. Kurvaziyer Turizm ve Kurvaziyer Gemilere Verilen Hizmetlerin Devletin Ekonomik Faaliyeti İçindeki Yeri

İnsanlar yeryüzüne geldiğinden günümüze kadar birçok nedenlere bağlı olarak her zaman toplum halinde yaşamışlardır. Toplum halinde yaşayan insanların, bu toplumsal yaşantıya bağlı olarak ortak ihtiyaçları (kamu ihtiyaçları) kendiliğinden ortaya çıkar. İşte devletin en başta gelen varlık nedeni, bu ortak ihtiyaçları karşılamaktır.⁵²

Maliye literatüründe (Herekman⁵³; Aksoy⁵⁴; Nadaroğlu⁵⁵; Musgrave⁵⁶) devletin bu ortak ihtiyaçları karşılamada değişik yaklaşımlar ortaya konulduğunu görmekteyiz. Bu yaklaşımlar dikkate alındığında; bir anlamda monopol yapısına bağlı olarak⁵⁷ deniz taşımacılığın ve buna ilişkin hizmetlerin, limanların inşasının ve limanlarının işletilmesinin özelliklerine bağlı olarak devlet tarafından kurulan kamusal kurum ve iktisadi alanda faaliyet gösteren kamu işletmeleri tarafından gerçekleştirildiği görülmektedir.

Dünyada değişen ekonomik şartlar, siyasi olaylar ve teknolojik gelişmelere paralel olarak deniz taşımacılığı dökme taşımacılıktan konteyner ve Ro-Ro taşımacılığına yönelmiş, taşıma sistemi ise kombine (çoklu) taşımacılığa dönüşmüş olup, böylece hinterlandına yük dağıtan tesisler haline gelen limanlar ekonomiyi doğrudan etkileyen stratejik tesisler konumuna gelmiştir.⁵⁸

⁵² A. Herekman (1988a). *Kamu Maliyesi (Devlet Faaliyetleri ve Finansman Teknikleri)*, Ankara: Sevinç Matbaası, s. 23.

⁵³ A. Herekman (1988b). *Kamu Maliyesi /Genel Vergi Kuramı*, C-II. Ankara: Sevinç Matbaası, ss. 41-50.

⁵⁴ Ş. Aksoy (1991). *Kamu Maliyesi (Kamu Harcamaları- Kamu Gelirleri-Bütçe-Maliye Politikası)*. İstanbul: Filiz Kitabevi, s. 55-92.

⁵⁵ H. Nadaroğlu (1978). *Kamu Maliyesi Teorisi*. İstanbul: Sermet Matbaası, s. 53-68.

⁵⁶ R.A.Musgrave (1959). *The Theory of Public Finance*. York: The Maple Press Company, s.407.

⁵⁷ R. Kök (1995). *Özelleştirme ve Kitleler (Ekonomi-Politik Popülizm)*. İstanbul, s.24-32; S. Hanke. *Özelleştirme Teorisi* (Çev: Fevzi Devrim), www.devrim-özelleştirme-teorisi.htm.(Erişim; 21.10.2009)

⁵⁸ J. Ece, “ Limanların Özelleştirilmesi “, Deniz Haber, 27.04.2005.

Günümüzde ulaştırma alt sistemleri olarak faaliyet gösteren ve yüklerin kapıdan kapıya taşınmasına olanak sağlayan kombine taşımacılığın önemi giderek artmıştır. Dünyadaki gemi inşa sanayi teknolojisinin gelişmesi ile gemi boyları, tonajları ve hızlarında artış olmuş ve dünyanın bir ucundaki pazarlara daha kolay ulaşılması imkânı sağlanmıştır.

Diğer taraftan küreselleşme ve bölgeselleşme nedeniyle uluslararası ulaştırma sektörünün serbestleşmesi; limanlarda daha etkin ve verimli, rekabetçi, hızlı ve güvenilir bir hizmet verilmesini ve limanların bir dağıtım merkezi konumuna gelmesini gerektirmiştir.

Buna karşılık Türkiye'deki limanların işletilmesinde, yatırım gereksinimleri karşılanamamakta, etkin ve verimli olmayan liman operasyonları ve çağdaş olmayan işletmecilik nedeniyle limanların ticari esaslara göre çalıştırılmaması ve bölge limanları ile rekabeti gittikçe azalmaktadır. Limanların teknolojik gelişmelere uygun olarak rasyonel bir şekilde ve bölge limanlar ile rekabete dayalı çağdaş işletmecilik esasları içerisinde verimli ve etkin olarak çalıştırılmasını sağlayarak ulusal ve bölgesel ekonomiye daha fazla katkı sağlaması amacıyla özelleştirme yoluna gidilmiştir.⁵⁹

Limanların özelleştirilmesindeki başlıca amaçları aşağıda başlıklar altında toplamak mümkündür.⁶⁰

- Liman hizmetlerinin etkinliğini ve verimliliğini artırmak,
- Liman kolaylıkları ve kaynaklarının azami kapasite kullanımını sağlamak,

⁵⁹ http://www.ydk.gov.tr/egitim_notlari/ozellestirme.htm

⁶⁰ S. Kikeri; J. Nellis and M. Shirley (1992). *Privatization, The Lessons of Experience*. Washington: World Bank Publication, s.5.

- Ulusal ve bölgesel rekabeti artırmak,
- Finansal bağımsızlık sağlamak,
- Bürokrasiyi azaltmak,
- Liman üstyapı ve altyapı yatırım gereksinimlerini karşılayarak limanları teknolojik gelişmelere ve modern işletme tekniklerine uygun olarak işletmek ve yönetmek,
- Bölgesel ve ulusal ekonomiye katkıda bulunmak,
- Sanayiinin ve yan sanayiinin gelişmesine katkıda bulunmak.

Türkiye’de limanların özelleştirilmesi “4046 sayılı Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun”⁶¹ kapsamında gerçekleştirilmektedir.

Bahsi geçen Kanun’un 37. Maddesinin a) bendine göre Limanlar hakkında mülkiyetin devri suretiyle özelleştirme yapılamaz ve Limanların, mülkiyetin devri dışındaki yöntemlerle özelleştirilmelerinden Türk uyruklu gerçek ve tüzel kişiler yararlanabilir ve yabancı sermaye payı %49’u geçemez.

Genel olarak limanların özelleştirme yöntemi; Limanların İşletme Hakkı Devri ve Liman envanterinde kayıtlı makine, teçhizat, alet, edevat ve bunların fiili teslim tarihindeki yedek parçaları, deniz vasıtalarının (pilotaj, römorkaj ve barınma hizmetlerine bağlı olarak) ve kara taşıtlarının satışı yöntemleri ile birlikte özelleştirilmesi olup, özelleştirme süresi 30 yıldır.

⁶¹ R.G. 27.11.1994 Tarih, S. 22124

Görüldüğü gibi, Türkiye’de özelleştirme ile limanların işletme hakkı devredilmiştir. Ancak, limanlarda verilen hizmet karşılığı alınan vergi, resim, harç ve ücretler devlet tarafından tarifelerle belirlenmektedir. Devlet tarafından belirlenen bu tarifelere işletmeci kurum ve kuruluşlar uymak zorundadır. Dolayısıyla bir anlamda hizmet karşılığı alınan bu ücretler zorunlu olmaktadır. Çünkü Liman idarelerinin yetki, görev ve sorumlulukları, limanlarda uyulması gereken esaslar genellikle liman yönetmeliği veya liman talimatnameleri ile belirlenir ve sınırları çizilir.⁶²

Hatta bu düzenlemelerde uluslararası anlaşmalar dikkate alınarak Uygulama Yönetmeliği⁶³nde amaç; “Deniz yoluyla olabilecek güvenlik tehditlerinin önlenmesi ve karşı tedbirlerin geliştirilmesi için, uluslararası sefer yapan gemi ve bu gemilere hizmet veren liman tesislerine yönelik oluşturulan, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik (ISPS) Kodunun Türk Bayraklı gemilerde ve Türkiye’nin deniz yetki alanı içerisinde yer alan tesislerinde etkin olarak uygulanmasını teminen ilgili kurum ve kuruluşların yetki, görev ve sorumlulukları ile uygulama usul ve esaslarının

⁶² Alanya Talimatı (1999), Aliğa Liman Yönetmeliği Ve Aliğa Gemi Söküm Bölgesi Yönetmeliği (2000), Amasra Liman Talimatı (1997), Ambarlı Liman Talimatı (1997), Anamur Liman Talimatı (1997), Antalya Liman Tüzüğü (2000), Ayancık Liman Talimatı (1997), Ayvalık Liman Yönetmeliği (1997), Bandırma Liman Yönetmeliği (1992), Bartın Liman Talimatı (1997), Bodrum Liman Yönetmeliği (1997), Botaş (Marmara Ereğlisi) Doğalgaz Terminali Talimatnamesi (2000), Botaş-Ceyhan Liman Tüzüğü (2001), Bozcada Liman Tüzüğü (1985), Cide Liman Talimatı (1997), Çanakkale Liman Yönetmeliği (2001), Çeşme Liman Talimatı (1997), Datça Liman Talimatı (1997), Dikili Liman Yönetmeliği (1997), Edremit Liman Talimatı (1997), Enez Liman Talimatı (1997), Erdek Liman Tüzüğü (1985), Ereğli Liman Tüzüğü (1985), Fatsa Liman Talimatı (1997), Fethiye Liman Yönetmeliği (1997), Finike Liman Talimatı (1997), Foça Liman Talimatı (1997), Gelibolu Liman Yönetmeliği (1997), Gemlik Liman Talimatı (1999), Gerze Liman Talimatı (1997), Giresun Liman Tüzüğü (1992), Gökçeada Liman Talimatı (1997), Görele Liman Talimatı (1997), Göcek Liman Talimatı (2000), Güllük Liman Tüzüğü (1997), Haydarpaşa Liman Tüzüğü (1985), Hopa Liman Yönetmeliği (1999), İğneada Liman Tüzüğü (1985), İnebolu Liman Talimatı (1997), İSDEMİR (İskenderun Demir Çelik) Liman Yönetmeliği (2001), İskenderun Liman Yönetmeliği (2000), İstanbul Liman Tüzüğü (2004), İzmir Liman Tüzüğü (1985), İzmit Liman Yönetmeliği (2000), Karabıga Liman Tüzüğü (1985), Karasu Liman Talimatı (1997), Kaş Liman Talimatı (1997), Kefken Liman Talimatı (1997), Kemer Liman Talimatı (1997), Kumkapı Balıkçı Barınağı Talimatı (1997), Kuşadası Liman Talimatı (2001), Marmara Adası Liman Talimatı (1997), Marmaris Liman Tüzüğü (2000), Mersin Liman Talimatı (1997), Mudanya Liman Tüzüğü (1985), Nemrut Koyu Yönetmeliği (1999), Ordu Liman Talimatı (1997), Pazar Liman Talimatı (1997), Rize Liman Yönetmeliği (1997), Samsun Liman Tüzüğü (2000), Silivri Liman Tüzüğü (1985), Sinop Liman Talimatı (1997), Sürmene Liman Talimatı (1997), Taşucu Liman Talimatı (1997), Tekirdağ Liman Talimatı (1998), Tirebolu Liman Talimatı (1997), Trabzon Liman Tüzüğü (2001), Tuzla Liman Yönetmeliği (1997), Ünye Liman Talimatı (1997), Vakfıkebir Liman Talimatı (1997), Yalova Liman Talimatı (1997), Zonguldak Liman Tüzüğü.

⁶³ R.G. 20.03.2007 Tarih, S.26468.

belirlenmesi, Kodun uygulayıcıları arasında koordinasyon ve işbirliğini de içeren bir uygulama sisteminin sağlanması” olarak belirlenmiştir. Buna bağlı olarak limanlarda uygulama esasları uluslararası anlaşmalar dikkate alınarak düzenlenmekte ve limanlarda hizmet karşılığı alınan ücretlerde kamu otoritesi tarafından belirlenmektedir.

İkinci Bölüm

Avrupa Birliği Ülkelerinde ve Çeşitli Ülkelerde Kurvaziyer Turizm ve Kurvaziyer Gemilerden Alınan Vergi Resim Harç ve Ücretler

1. Genel Bilgiler

Avrupa’da ve diğer çeşitli ülkelerde kurvaziyer gemiler üzerinden alınan liman vergileri ve diğer yasal yükümlülüklerle ilgili düzenlemeleri yapan yetkili kuruluş liman otoriteleridir. Bu düzenlemeler ülkeler arasında farklılık göstermektedir. Bazılarında özel kanunlar ile yapılırken bazılarında ise çeşitli yönetmelik ve tüzükler ile bu düzenlemeler yapılmıştır.

Kurvaziyer limanlarda alınan vergi, resim, harç ve diğer mali yükümlülükleri iki ana kategoride incelemek mümkündür. Buna göre limanlarda verilen hizmetler karşılığında alınan çeşitli mali yükümlülükler; pilotaj ücretleri, rıhtım harçları, yakıt ve elektrik hizmetleri karşılığında yapılan ödemeler..vb. gibi. İkinci ayımda ise yetkili otorite tarafından limanlarda alınan vergilerdir. Burada yetkili otoriteden kastedilen merkezi otorite ya da yerel idareler olacağı gibi liman başkanlıkları da olabilmektedir. Liman vergileri örnek olarak verilebilir. Bu iki ana kategoriyi birçok alt başlıklara ayırmak mümkündür.

Dikkat çeken diğer bir konuda Avrupa’da ve çeşitli ülkelerde alınan vergi, resim, harç ve diğer mali yükümlülüklerin konusu aynı olmasına karşılık farklı isimlerde ve oranlarda alındığı görülmektedir. Bu anlamda kurvaziyer turizmin vergilendirilmesini global düşünmek zor olacaktır.

1.1. Avrupa Birliği Ülkelerinde Kurvaziyer Turizm Ve Kurvaziyer Gemilerden Alınan Vergi Resim Harç Ve Ücretler

1.1.1. İtalya

İtalya’da limanlarda alınan vergi, resim ve harçlarla ilgili düzenlemeler 1994 yılında kabul edilen kanunla⁶⁴ köklü değişiklere uğramıştır. Bu değişikliklerin en önemlisi daha önce uygulanan “Geniş Yetkili Liman İdaresi⁶⁵” (Comprehensive Port Authority) modelinden “Kiralık Liman İdaresi⁶⁶” (Landlord Port Authority) modeline geçilmesidir.

1.1.1.1. Liman idaresinin yapısı

Yeni liman modeli ile verilen liman hizmetlerinin birçoğu özel işletmelerce karşılanmaya başlanmıştır. Ancak genel nitelikteki hizmetler kamu liman idarelerince görülmektedir. Örneğin; liman aydınlatması, liman alanlarının temizliği, limanlara giriş-çıkış hizmetleri bunlardan bazılarıdır. Diğer hizmetler ise (atıkların toplanması, gemilere su, elektrik ya da telefon hizmetlerinin sağlanması vb.) prensip olarak imtiyaz sahibi özel şirketlerce görülmektedir. Ancak geçici olarak liman idarelerince de bu hizmetler sağlanabilir.

Liman idarelerinin bağımsız bir finansman kaynağının olduğunu söylemek mümkün değildir. Bahsi geçen hizmetlerden elde edilen gelirler ile merkezi idarece verilen, ortak kullanım alanlarında olağan ya da olağandışı hizmetler için aktarılan pay önemli bir gelir kaynağı oluşturmaktadır. Limanlara merkezi idarece verilen katkı payı iki yılda bir aktarılmaktadır.

Liman hizmetlerinin büyük bir kısmı özel kuruluşlar tarafından sağlandığı için Liman İdaresinin ana görevleri içerisinde kurvaziyer gemilere teknik hizmetlerin ya da ulaşım hizmetlerinin sağlanması görevi yer almamaktadır. Özel liman işletmelerinin birden

⁶⁴ Law 28 January 1994, n.84, subsequently Law. 84/94.

⁶⁵ Tüm liman hizmetlerinin kamu hizmeti olarak görüldüğu, dolayısıyla çeşitli liman hizmetlerinin yürütülmesinde devletin direkt kontrolünün olduğu modeldir.

⁶⁶ Alt yapısı devlete ait olmak koşuluyla Liman hizmetlerinin işletme hakkı devri sözleşmesi ve imtiyaz anlaşması ile kiraya vermesidir. Liman tesislerinin işletmesinin özel şirketlerce yapıldığı limanlardır.

fazla yetki alanı vardır ve teknik hizmetlerin ve ulaşım hizmetlerinin sağlanmasında tekeli bir yapıya sahiptir. Bu anlamda Liman İdarelerinin özel liman işletmeleri gelirlerine ortak olma hakkına sahip değillerdir.

1.1.1.2. Limanlarda alınan vergi resim harç ve ücretler

İtalya Avrupa’da kurvaziyer yolcular için cazip bir ülke olmuştur. Ancak coğrafi konumu nedeni ile belirli limanlar kurvaziyer gemilere hizmet vermektedir. ⁶⁷Bu limanlardan en önemlileri; Livorna, Venice ve Civitavecchia limanlarıdır. Bu limanlarda kurvaziyer gemilerle ilgili vergi, resim, harç ve diğer mali yükümlülüklerden Liman İdaresi ve Deniz Ulaşım İdaresi sorumludur. Liman idaresinin sorumluluk alanı büyük limanları kapsarken, Deniz Ulaşım İdaresi yolcu kapasitesi az olan kurvaziyer gemilerin giriş yaptığı küçük limanlardan sorumludur. Özellikle Liman İdaresi sorumluluğu altındaki ana kurvaziyer liman olarak kullanılan indirme-bindirme limanlarında yolcular üzerinde birtakım harçlar yüklenmiştir.

İtalya limanlarında Kurvaziyer gemilerden alınan Demirleme Vergisi (tassa di ancoraggio)’nin ön plana çıktığı görülmektedir. Demirleme Vergisi İtalya limanlarına giriş yapan hem yabancı hem de kendi bayrağını taşıyan tüm kurvaziyer gemilerden alınan bir vergidir.

1.1.1.3. Tonaj vergisi

Coğrafi konumu ve tarihsel geçmişine bağlı olarak ekonomik yapısı içinde denizcilik sektörünün ayrı bir yeri olan İtalya’da deniz taşımacılığının vergilendirilmesinde, 21.09.2004 tarihinde kabul edilen “Tonaj Vergisi Kanunu” uygulamaya konulmuştur.⁶⁸ İtalyan taşıma şirketlerine söz konusu kanunun yürürlüğe girdiği yılı takip eden yıldan itibaren on yıllık süre içinde tonaj vergisi rejimini seçme hakkı tanınmıştır.

⁶⁷ J. McLaughlin (2010), *Art of cruise feels the strain, sergia series of cemor agency network*. USA http://hmkmedia.com/media/Design%20work/LL_01_A_008_feature%2024%20June.pdf. (Erişim Tarihi; 04.01.2011)

⁶⁸ A. Çelikkaya (2008), *Dünyada ve Türkiye’de deniz taşımacılığına sağlanan vergi teşvikleri*. Beta Yayınevi. I. Basım. İstanbul. s. 49.

İtalya'da uygulanmakta olan Tonaj Vergisi Kanununun da yer alan bazı uygulanma esaslarını aşağıda ki başlıklar altında toplamak mümkündür.⁶⁹

- Tonaj vergisi rejimi, sadece İtalyan şirketlerine uygulanır,
- Tonaj vergisinden İtalyan şirketlerinin sahip oldukları ya da kiraladıkları, uluslararası gemi siciline kayıtlı, uluslararası sularda kullanılan ve net tonajı 100 tonu aşan gemiler yararlanabilir,
- Tonaj vergisi rejiminde kalma süresi on yıldır. Eğer bir şirket herhangi bir nedenle tonaj vergisi rejimi dışında kalırsa, işletme normal vergi rejimine tabi tutulur. Ancak, tonaj vergisi rejimine tekrar geri dönülmesi on yıllık süre dolmadan mümkün olabilir,
- Tonaj vergisinde geminin günlük kazancı esas alınır. Geminin günlük kazancı ise, geminin tonaj hacmine ve geminin yaşına göre artan farklı katsayılara göre hesaplanır. Günlük hâsılat, gün sayısı ile geminin gerçek kullanım süresinin çarpılması suretiyle hesaplanır,
- Tonaj vergisine esas kazanç, (matrah) geminin işletilmesinden ve buna yakın ilişkili faaliyetlerden doğan kazancı kapsar,
- Tonaj vergisi matrahından herhangi bir indirim yapılmaz. Ancak, genel kurallara göre zarar indirimi yapılabilir,
- Tonaj vergisi rejimine geçildikten sonra satın alınan gemilerin satılmasından doğan sermaye kayıpları ve kazançları, matrahın tespitinde dikkate alınır,
- İşletmeler tarafından tonaj vergisi rejimi seçilmeden önce sahip olunan gemilerin satılması halinde, özel bir vergi anlaşması uygulaması mümkündür,
- Ortaklık halinde yürütülen faaliyetlerde, tonaj vergisi rejimi tek bir ortağa uygulanıyorsa, ortaklar arası ilişkilerde transfer fiyatlaması rejimine ilişkin kurallar uygulanır,
- Hem gemi sahipleri, hem de kiralayanlar için geçerli olmak üzere uluslararası sicile kayıtlı gemilerin işletilmesinden doğan kazanç % 80

⁶⁹ Çelikkaya (2008), s.50

Kurumlar Vergisinden, % 5 ise bölgesel Gelir Vergisinden istisna edilmiştir,

- Deniz taşımacılık şirketleri, gemide çalışan personelinin ücretleri üzerinden alınan vergiye eşdeğer bir vergi indiriminden yararlanır,
- Deniz taşımacılığı yapan şirketlerin amortisman uygulamasında ayrı amortisman oranları uygulanması kabul edilmiştir. Bu amortisman oranları ise;
 - Yolcu gemileri ve tankerler için %10,
 - Dökme yük gemileri için %9,
 - Römorkörler için %7,5,
 - İkinci el gemiler için (8 yaşından büyük) %15,

olarak uygulanmaktadır.

1.1.2. Hollanda

Hollanda'da liman idaresi yönetiminin genelde limanın bağlı olduğu belediyece yürütüldüğü görülmektedir. Dolayısıyla limanlarda alınan vergi, resim, harç ve benzeri mali yükümlülükler belediyelerce tahsil edilmektedir.

1.1.2.1. Liman idaresinin yapısı

Liman idaresinin yapısı diğer ülkelere göre birtakım farklılıklar göstermektedir. Kurvaziye turizm ile ilgili en önemli iki liman Rotterdam ve Amsterdam limanlarıdır. İki limanda özel bir şirket olan; Havenbedrijf tarafından işletilmektedir. Rotterdam şubesi özel kanuna tabi tutulan bağımsız bir şirkettir, ancak hisselerinin tamamı Rotterdam Belediyesince idare edilmektedir.⁷⁰ Amsterdam limanında ise, liman şirketi belediyenin bir alt kuruluşu gibi görev yapmakta ve liman ile ilgili işlemler belediyece

⁷⁰ Port of Rotterdam, Annual Report. <http://www.portofrotterdam.com/UK/>. (Erişim Tarihi; 04.01.2011)

seçilmiş bir üye tarafından görülmektedir.⁷¹ Aşağıdaki şekilde Rotterdam ve Amsterdam limanlarında ki liman idaresinin yapısını göstermektedir.

1.1.2.2. Limanlarda alınan vergi resim harç ve ücretler

Hollanda kurvaziyer limanlarında alınan vergi, resim, harç ve diğer mali yükümlülükleri üç grupta toplayabiliriz; limanların ve rıhtımların kiralanması karşılığında alınan liman vergileri; rıhtım harçları ve limanda temel hizmetlerin karşılığı olarak alınan liman harçları. Liman harçları liman idaresinin en önemli gelir kaynağını oluşturmaktadır. Liman idaresinin toplam gelirlerinin %55'ini liman harçları oluşturmaktadır. Limanların ve rıhtımların kiraya verilmesinden elde edilen vergi gelirleri %40'lık pay ile ikinci sırada yer almaktadır. En düşük payı limanlara uğramadan periyodik yapılan geçişlerde alınan harçlar ve Trafik Yönetim Sistemi nedeni ile ödenen harçlar oluşturmaktadır.

Liman kira vergileri ve rıhtım harçları Hollanda limanlarından elde edilen gelirlerin önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. Bu anlamda Hollanda limanlarında üç çeşit kiralama yöntemi olduğundan bahsetmek mümkündür. Belirli bir süre ile sınırlı kalmak koşulu ile satın alma, kiralama yöntemi ve kontrollü kiralama diğer bir ifade ile leasing yöntemi ile kiralama bahsi geçen üç yöntemdir. Kiralamada süre açısından üst sınır 50 yıldır. Kiralanan alanın metrekaresine göre ve kiralanan limanın bulunduğu bölgeye göre harç miktarı değişmektedir. Rotterdam ve Amsterdam limanlarında uygulanan liman kiralama ve leasing kiralama yönteminde uygulanan harç miktarı emsal bedel esası dikkate alınarak belirlenir ve her yıl enflasyon oranına göre yeniden değerlendirilir. Kira süresi dolduktan sonra kiralanan alan bölge liman idaresince teslim alınır.

Rotterdam limanında liman kira vergisinden ve rıhtım harçlarından elde edilen toplam gelir 2009 yılı için 352 milyon Euro'dur.⁷² Bu rakam toplam liman gelirlerinin %42'sini oluşturmaktadır. Amsterdam limanında ise toplam liman gelirlerinin %56'lık aldığı pay ile 2009 yılı için liman kira geliri 71,3 milyon Euro'dur.⁷³

⁷¹ Port of Amsterdam, Annual Report. <http://www.amsterdamports.nl>. (Erişim Tarihi; 04.01.2011)

⁷² Port of Rotterdam(2012), *Rotterdam World Port of Europe, Informative Brochure*, Rotterdam; Port of Rotterdam, Annual Report 2012.

⁷³ Port of Amsterdam, Annual Report 2012.

Hollanda limanları belirli yolcu kapasiteli Kurvaziyer Gemileri ağırlayabilecek özelliğe sahiptir. Özellikle Amsterdam limanı Kurvaziyer gemilere ev sahipliği yapmaktadır. Kurvaziyer gemilerden alınan vergi, resim ve harçlar her bir limanda farklı olarak tespit edilir. Limanlarda kurvaziyer gemilerden alınan vergi, resim ve harçlar genel olarak şu şekildedir.

- Transit Geçiş ve Rıhtım Kullanım harcı,
- Şamandıra ve Mendireklere Bağlama Ücreti,
- Atık Temizleme Harcı,
- Gemi Trafik Yönetimi Harcı,
- Bilgi Edinme Hizmeti Resmi,
- Pilotaj Hizmeti Ücreti,
- Demirleme Ücreti,
- Palamar Hizmeti Ücreti.

Pilotaj, demirleme, şamandıra ve mendireklere bağlama ve palamar hizmeti için ödenen ücretler özel işletmelerce alınırken, diğer harç ve resimler liman idarelerince alınmaktadır. Liman harçları liman idarelerinin önemli bir gelir kaynağını oluşturmaktadır.

1.1.2.2.1. Transit geçiş ve rıhtım kullanım harcı

Hollanda limanlarına uğramaksızın transit olarak geçen gemilerden, geminin net tonu üzerinden Transit Geçiş harcı alınmaktadır. Ayrıca geminin gros tonajına göre belediye ya da liman idaresince Limana Giriş Harcı alınır. Harcın miktarı geminin limanda kalış süresine göre hesaplanmaktadır. Gemilerin geçici olarak hizmet dışı kalması durumunda(lay-up)⁷⁴ istisna oran üzerinden bu harç alınır. Ayrıca limana girişlerin sıklığına bağlı olarak yine istisna oranı üzerinden bu harç alınır.

⁷⁴ Navlun düşüklüğü veya gemi fazlalığı nedeni ile gemi sahibinin, gemisinin geçici olarak hizmet dışı tutulmasıdır.

Transit gemi geçişlerin limanlar arası olması durumunda ise her bir liman farklı bir sistem uygulayarak Transit Geçiş harcı almaktadır. Rotterdam'da Kurvaziyer gemilerin yüzey alanına⁷⁵ göre harcın miktarı hesaplanmaktadır.⁷⁶

Liman idareleri gemi işletmelerinden yolcu indirimi ve bindirimi karşılığında rıhtım harcı almaktadır. Rıhtımın derinliği ve ya rıhtımın bulunduğu bölge dikkate alınarak kullanılan rıhtımın her bir metresi üzerinden alınır. Rıhtım harçları geminin bakım masraflarını da içine alır. Kamu alanının kullanım durumuna göre rıhtım harcı gemi armatörü tarafınca liman idaresine ödenir.

Her bir liman için hesaplanan rıhtım harcı farklıdır. Rotterdam limanında geminin uzunluğuna ve rıhtımı kullanma süresine göre alınır. Amsterdam da ise uygulama biraz daha karışıktır. Genellikle geminin gros tonajına göre, rıhtımı kullanım yönüne göre ve özel amaçlı rıhtımın kullanılmasına bağlı olarak değişik oranlarda hesaplanır.

1.1.2.2.2. Şamandıra ve mendireklere bağlama ücreti

Şamandıra ve mendireklere bağlama harcı hem geminin gros tonaj büyüklüğüne hem de şamandıranın kullanılma süresine göre alınmaktadır. Şamandıra harcı hem belediyelerce hem de liman idaresince tahsil edilmektedir.

1.1.2.2.3. Atık temizleme harcı

Atık temizleme harcı Hollanda da yer alan tüm limanlarda tahsil edilmektedir, ancak tahsil edilmesinde genel bir kural yoktur. Örneğin Amsterdam limanında geminin gros tonajı üzerinden alınırken, Rotterdam limanında geminin motor silindir hacmi dikkate alınarak hesaplanmaktadır. Atık miktarı dikkate alınarak verilen bir harçtır, eğer gemi atığı fazla ise gemi sahibince fazla tutar ödenir.

⁷⁵ Diğer gemilerde; kargo gemilerde yük ağırlığına; açık deniz balıkçı teknelerinde gros tonaja; yatlar da yüzey alanına göre Transit Geçiş harcı hesaplanmaktadır.

⁷⁶ Port of Rotterdam (2012), Port Tariffs 2012, Rotterdam.

1.1.2.2.4. Gemi trafik yönetimi harcı

Geminin uzunluğuna göre alınan bir harçtır. Belli bir uzunluğun altında ki gemiler için bu harç alınmaz. Gemilerin uzunluğunda maksimum bir sınır söz konusudur. Bu sınırın üzerine çıkılamaz.

1.1.2.2.5. Bilgi edinme hizmeti

Rotterdam limanında geminin rapor edilme zorunluluğu vardır. Gemi Dirkzwager isminde özel bir şirket tarafından kayıt altına alınır. Diğer bir anlatımla gemi sicili işlemlerinin yapılması karşılığında alınan bir harç türüdür. Geminin ağırlığına göre ödenmesi gereken harcın miktarı belirlenir.

1.1.2.2.6. Pilotaj ücreti Ücreti

Hollanda da kılavuzluk hizmeti Loodswezen özel şirketi tarafından yapılmaktadır. Şirket kendine ait özel kılavuzlarla ve botlarla bu hizmeti gerçekleştirir. Loodswezen şirketi Hollanda da yer alan tüm limanlarda bu hizmeti tekel olarak gerçekleştirir. Pilotaj hizmeti ücreti Ulaştırma Bakanlığı ve liman idaresinin ortak görüşü ile belirlenmektedir.⁷⁷ Pilotaj hizmeti ücreti 2005 yılına kadar Hollanda limanlarına uğrayan tüm kurvaziyer gemilerden aynı miktarda alınmakta idi, ancak yeni yapılan düzenlemelerle bölgesel olarak farklı oranlarda alınmaya başlanmıştır.⁷⁸

1.1.2.2.7. Demirleme ücreti

Limana demirleme ücreti özel şirketlerce alınmaktadır. Bu konuda kendi özel ücretlerini uygulayan birçok şirket bulunmaktadır.

⁷⁷ Ministry of Transport, Public Works and Water Management, <http://verkeerenwaterstaat.nl>. (Erişim Tarihi; 21.04.2012).

⁷⁸ European Sea Ports Organization (2005), Factual Report on the European Port Sector, Brussels. Brussel.

1.1.2.2.8. *Palamar hizmeti ücreti*

Özel şirketlerce geminin iskele, rıhtım veya şamandıraya bağlama ve çözme işlemlerinden ücret tahsil edilmektedir. Ücretlerin belirlenmesi şirketlere bırakılmıştır. Limanlara göre her bir şirket kendi ücretlendirme sistemini uygulamaktadır.

1.1.3. Estonya

Estonya' da toplam 31 liman ticari faaliyet göstermektedir. En önemli limanı Kuzey Avrupa'nın (Baltık ülkelerinin) en büyük yolcu limanına sahip olan Tallinn Limanıdır, diğer önemli iki liman ise Parnu ve Kunda'dır.⁷⁹ Tallinn limanı dört ana limana ayrılmıştır; Old City, Muuga, Paljassaare ve Güney Paldiski. Old City Limanı ve 2006 yılında açılan Searemaa Limanı sadece kurvaziyer ve diğer yolcu gemilerine hizmet vermektedir.

1.1.3.1. *Liman idaresinin yapısı*

Önemli bir yolcu limanı olan Tallinn limanını ziyaret eden yolcular iki gruba ayrılır; kurvaziyer gemiler ve iç-hatlar ile gelen yolcular.

2006 yılında Tallinn limanını ziyaret eden yolcuların sayısı 4,2 Milyon iken, 2010 yılında artış göstererek 6,9 milyona yükselmiştir. Estonya' da limanlar ile ilgili genel düzenlemeler Estonya Limanları Genel Anlaşmasına göre düzenlenmiştir. Estonya' da limanların bazıları özel iken, bazı limanlar belli bir yüzde ile devlete aittir. Bazı limanlarda ise karma yapı bir söz konusudur. Tallinn Limanında liman idaresi özel bir şirkete ait olmakla birlikte limanın hisselerinin tamamı devlete aittir. Kunda limanın idaresi ve liman hizmetleri tamamıyla özel bir şirkete aittir. Parnu limanında, kuzeyde ki Paldiski ve Miiduranna limanları belediyelerce ve özel şirketlerce ortak hisse ile yönetilmektedir.⁸⁰ Örneğin Parnu, Parnu Sadam AS şirketi, bir kısmı özel bir şirket

⁷⁹ Port of Tallinn Cruise Annual Report (2010).

<http://www.portoftallinn.com/?k=3&p1=10&p2=11&t=cruise>. (Erişim; 04.01.2011)

⁸⁰ Port of Miiduranna website; <http://www.miidurannasadam.ee>. (Erişim; 04.01.2011)

tarafından satın alınmıştır, Transcom AS (%50,6 hisse sahibidir) ve bir kısmı Parnu Belediyesine aittir (%41 hisse sahibidir).⁸¹

Tallinn limanı devletin önemli gelir kaynaklarından biridir. Devlete kar paylarından ödenen miktar liman şirketlerinin önemli bir gider kaynağını oluşturmaktadır. Liman şirketlerince ödenen kar payları 2002 yılına kadar gelir vergisi konusu içinde yer almamakta idi. Ancak 2003 yılından itibaren şirketlerin kar payları üzerinden vergi ödemeleri zorunlu tutulmuştur.⁸² Aşağıda yer alan tablo 2009-2010 yılları için Tallinn limanında elde edilen konu ile ilgili harç, resim ve diğer mali yükümlülüklerden elde edilen gelirleri vermektedir.

1.1.3.2. Limanlarda alınan vergi resim harç ve ücretler

Estonya limanlarında alınan vergi, resim, harç ve ücretler genel olarak üç gruba ayrılır.

- Fener ve Buzlanma Kontrolü Ücretleri: Estonya Deniz İdaresince [Estonian Maritime Board] geminin gros tonajı üzerinden hesaplanır,
- Pilotaj Ücretleri: Pilotaj hizmeti Eesti Loots As şirketince karşılanır. Pilotaj ücretleri Ulaştırma Bakanlığının düzenlemeleri dikkate alınarak geminin Gros Tonajı ve mesafe dikkate alınarak hesaplanır. Pilotaj hizmetinin verildiği bölgeler beş alana ayrılır; Tallinn, Kunda-Loksa, Paldiski, Vainamere (West- Estonian Archipelago), Parnu.

Ulusal harçlar dışında Tallinn Limanında alınan diğer ücretler şu şekildedir:

- Liman Pilotaj Ücreti;
- Tonaj Ücreti;
- Rıhtım Ücreti;
- Bağlama Ücreti;
- Ayakbastı (yolcu giriş-çıkış) ücreti.

⁸¹ Estonian Maritime Administration, <http://www.vta.ee/atp/?lang=en>. (Erişim; 04.01.2011)

⁸² IBC UK Conference (2001) Tallinn: *European manning and training conference London*.

Limanlarda, pilotaj hizmeti liman kılavuzları tarafından sağlanır ve geminin gros tonajına göre alınır.

Tonaj ücretleri geminin gros tonajına göre hesaplanır ve tek gövdeli tankerlerde ilave ücret alınır. Soğutmalı gemilerde ve kereste taşıyan gemilerde indirimli olarak uygulanır. Kurvaziyer gemilerde ise limana giriş sayısına göre indirimli olarak uygulanmaktadır.

Rıhtım ücretleri de geminin gros tonajı üzerinden alınır. Bir yıl içerisinde iki defa giriş yapılması durumunda yolcu gemilerinde, kurvaziyer gemilerde, yatlarda belli bir indirim yapılır. Ayrıca anlaşmalı kurvaziyer şirketlerine de indirimli tarife uygulanır.

Bağlama ücretleri gros tonaj üzerinden her bir bağlama için ayrı olarak alınır. Bazı durumlarda özel tarife uygulanır, ulusal tatil günlerinde ve 6PM-6AM arasında pilotaj ya da bağlama için müracaat edilmesi durumunda ekstra ücret alınır, tonaj ücretinin ve rıhtım ücreti için anlaşma yapılmış şirketlerde, limana geliş sayısına göre bağama ücreti alınmaz.

Ayakbastı (yolcu giriş-çıkış) ücreti kurvaziyer gemilerin varışları ve kalkışları üzerinden gemiden inen ya da gemiye binen yolcu sayısına göre alınır. Yolcuların sayısı dikkate alınır, gemiden yolcu inişi olmasa da ayakbastı ücreti alınmaktadır.

1.1.4. İrlanda

1.1.4.1. Liman idaresinin yapısı

İrlanda da Liman İdaresi hissesinin tamamının devlete ait olan şirketlerce, 1996 ve 2000 yıllarında revize edilen Limanlar Anlaşmasına göre yönetilmektedir.⁸³ Dublin Port Company, New Ross Company ve New Ross Company İrlanda da liman yönetiminden

⁸³ Barry Brunt, Ireland's Seaport System, "Tijdschrift voor economische en sociale geografie," Volume 91 Issue 2,(2012), s.161.

sorumlu on şirketten en önemlileridir.⁸⁴ Kurvaziyer gemilere hizmet veren en önemli limanı Dublin limanıdır.⁸⁵ Limanda sunulan pilotaj hizmeti özel şirketlerce sağlanmaktadır.

Pilotaj hizmetini sağlayan kılavuzlar ya serbest çalışan ya da liman şirketleri için çalışan kişilerdir. Yolcu hizmetleri ile ilgili sağlanan hizmetler ticari bağımsız feribot şirketlerince, kurvaziyer gemiler için ise genellikle liman şirketlerinin sorumluluğu altında gerçekleşmektedir. Kılavuzluk hizmeti liman sınırları içerisinde ve liman dışında olmak üzere iki gruba ayrılmaktadır. Liman sınırları içerisinde sunulan hizmetlerden genellikle ilgili liman şirketi sorumlu iken, liman dışında –açık denizde- yapılan kılavuzluk hizmetlerinden Ulaştırma Bakanlığının alt departmanı olan Kılavuzluk Yardım Hizmetleri bölümünce gerçekleşmektedir.

Kurvaziyer gemilerin ziyaretinde artışın en çok görüldüğü Dublin Limanı tamamıyla İrlanda hükümetine ait olan Dublin Liman Şirketince (Dublin Port Company) yönetilmektedir.⁸⁶ Sunulan hizmetler ise; Ulaştırma Bakanlığı, Dublin Liman Şirketi ve Yerel idareler arasında paylaşılmaktadır. Liman harçlarının idaresi de sunulan hizmete göre bu üç yönetim arasında paylaşılmaktadır.

Örneğin; Kılavuzluk hizmetleri için sunulan fener resimleri Ulaştırma Bakanlığınca tahsil edilmektedir. Dublin limanında diğer hizmetler karşılığında alınan vergi, resim, harç ve diğer mali yükümlülükler Dublin Liman Şirketince (DPC) salınmakta iken, atık toplama ya da su tedarik hizmetleri gibi aktiviteler üzerinden harç alma yetkisine yerel idareler sahiptir. Yerel idareler sundukları bu hizmetler karşılığında gemilerden belli bir payda liman belediye vergisi (port municipal rates) ve yerel hizmet vergileri (local business taxes) almaktadırlar.

Dublin Liman Şirketi'nin (DPC) limanlardan elde ettiği diğer gelirler ve yüzde payları aşağıda ki Tablo'da gösterilmiştir.⁸⁷

⁸⁴ **Maritime Transport Policy**, Improving the Competitiveness, Safety and Security of European Shipping, http://ec.europa.eu/transport/maritime/index_en.htm. (Erişim Tarihi; 03.03.2011)

⁸⁵ “Dublin Port wins Ireland's Port Of The Year Award 2007”, **Latest News**, (17 Eylül 2007).

⁸⁶ **Aynı**, s.168

⁸⁷ **Dublin Port Annual Report**, Dublin Port Company, 2012

1.1.4.2. Limanlarda alınan vergi resim harç ve ücretler

İrlanda limanlarından yolcu hizmetleri karşılığı alınan vergi, resim, harç ve diğer mali yükümlülüklerle ilgili düzenlemeler 1996 yılında revize edilen limanlar kanununa göre düzenlenmektedir. Kurvaziyer gemilerden elde edilen gelirler liman idareleri için öneme sahiptir. Liman İdareleri ne devlet hazinesinden kaynak aktarımı ne de Avrupa Birliği yapısal fonlarından (EU Structural Funds) katkı bir gelir elde ederler. Ayrıca liman şirketleri gelirleri üzerinden limanı kullanan geminin gros tonajı üzerinden Tonaj Vergisi alınır. Limanı kullanma sıklığına göre bazı gemiler için vergide indirim yapılır. Ticari amaçlı olmayan gemiler genellikle tonaj vergisinden muaftır. Tonaj vergisi oranındaki değişiklikler Denizcilik Bakanlığınca (Minister of Marine) belirlenir.

Kurvaziyer gemilerden alınan vergi, resim ve harçlar şu şekildedir;

- Fener Resmi;
- Mal Ve Yolcu Vergisi;
- Pilotaj Harcı;
- Limana Bağlama Harcı;
- Yedekleme Harcı;

İrlanda Ulaştırma Bakanlığı içerisinde yer alan Kılavuzluk Yardım Hizmetleri bölümünce gemilerin gros tonajı üzerinden İrlanda limanlarına ticari amaçla gelen tüm gemiler üzerinden alınır. Bakanlık tarafından toplam sunulan ışıklandırma maliyetine göre alınacak harcın miktarı belirlenir.

Limana gemilerle gelen ya da limandan çıkan her türlü mal ya da yolcu üzerinden mal ve yolcu vergisi alınır. Mallar ile ilgili vergi genellikle dökme yük taşıyan gemilere uygulanır. Yolcu ve kurvaziyer gemilerle ilgili oranlar, feribotların ya da kurvaziyer gemilerin limana her bir girişinde alınmaktadır.

Pilotaj hizmeti liman şirketlerinin sorumluluğu altındadır, bu hizmet belli organizasyonlarca belli bir kira karşılığında da sunulabilir ama her iki durumda da

sunulan hizmet bağımsız çalışan kılavuzlarla gerçekleşir. Pilotaj harcı hem geminin gros tonajına göre hem de gemiye sağlanan kılavuzluk hizmetinin süresine göre alınır. Her bir liman şirketi kendi izin verilen (tanımlanan) alanında yetkili liman ve pilotaj otoritesidir ve limanlar bu yüzden idare ve kontrolleri bu özelliğe göre zorunlu Pilotaj Bölgesi adı altında sınırlanır. Özellikle bazı limanlarda, Dublin gibi, Kurvaziyer gemilerin ya da diğer yolcu gemilerinin birden fazla (günlük ya da gün aşırı) limanı ziyaret etmeleri durumunda “Pilotaj İndirim Sertifikası” verilir. Bu sertifikaya sahip gemilerden indirimli oran üzerinden pilotaj harcı alınır.

Bazı limanlar yedekleme hizmetlerini özel olarak tahsis etmekte iken, diğer bazı limanlarda kira anlaşmaları ile özel şirketlerce sağlanmaktadır. Yedekleme Harcı (Towage Rates) geminin büyüklüğüne, hizmet için ayrılan süreye ve sağlanan römorkor sayısına göre hesaplanır.

Şamandıra ve şamandıraya bağlama işlemleri için genellikle her bir terminalin ayrı sorumluluğu vardır. Liman idaresi iskelelerine geminin şamandıraya bağlamasında katlanılan maliyetlerini kapsayacak şekilde bir şamandıra bağlama harcı ödenir.

1.1.5. Litvanya

1.1.5.1. Liman idaresinin yapısı

Litvanya’da Kurvaziyer gemileri yaşayabileceği tek bir liman bulunmaktadır; Klaipeda. Liman uluslararası deniz ulaşımında önemli bir konuma sahiptir.⁸⁸ Limanda Kurvaziyer gemiler için 2003 yılında ana terminal açılmıştır. Ayrıca 2011 yılında tamamlanması beklenen “Klaipeda Yolcu Ve Yük Gemi Terminali” ile liman devasal kurvaziyer

⁸⁸ “Baltic States Special Report”, **LLOYD’S LIST**, (16 July 2004) , ss. 11-12

gemileri ağırlamayı hedeflemektedir.⁸⁹ Yapımı devam eden liman Avrupa Birliği Yapısal Fon'u ile desteklenmektedir (EU Structural Funds).⁹⁰

Litvanya'da liman idaresi diğer Baltık ülkeleri ile hemen hemen aynı yapıya sahiptir. Örneğin; Klaipedia Limanı 1996 yılında kabul edilen Litvanya Cumhuriyeti Klapedi Devlet Limanı Kanununa göre idare edilmektedir. Liman Ulaştırma Bakanlığının bir alt birimi olan Klaipedia Devlet Liman İdaresince (Klaipedia State Seaport Authority) – KSSA- yönetilmektedir.⁹¹ 1991 yılına kadar liman iki bölüme ayrılmaktaydı: ticari deniz limanı ve balıkçı limanı. Limanların idaresi yaklaşık 20 ayrı birim ve organizasyona aitti. Litvanya'nın 1991 yılında bağımsızlığını kazanmasıyla birlikte Liman idaresi devletin kontrolüne geçmiş ve 1992 yılında Devlet Limanı olmuştur.⁹²

Liman hizmetleri ile ilgili tüm işlemlerin idaresi KSSA' ya aittir. Dolayısıyla KSSA aynı zamanda liman hizmetlerinin finansmanı için kaynak olan liman harçları ve kira gelirlerinin alınmasın da tek yetkili idaredir. Ancak birtakım özel terminal hizmetleri terminal operatörlerince yapıldığından, bu hizmetler karşılığında alınan ücretlerin idaresi terminal operatörlerine aittir.

1.1.5.2. Limanlarda alınan vergi resim harç ve ücretler

Litvanya'da tek Kurvaziyer Liman Klaipeda limanıdır. Limanın deniz trafiği nedeniyle vergi, resim, harç ve resim gibi mali yükümlülükleri toplama yetkisi KSSA'ya aittir. Liman harçlarının miktarının belirlenmesi, konusu ve ödenmesi ile ilgili usuller Ulaştırma Bakanlığı'nın yasal yetkisi ile belirlenir.⁹³ Bütün Klaipeda Devlet Limanını kullanan operatörler liman harçlarını ödemek zorundadırlar.⁹⁴ Sadece yabancı donanma

⁸⁹ Ojala, L., Nuala, T. Queirz C.,(2005). *Transport Sector restructuring in the Baltic States towards EU Accession*, Litvania. The World Bank, ss.23-45.

⁹⁰ "Cruise Vessel Terminal", **Port Companies News**, http://www.portofklaipeda.lt/en.php/port_of_klaipda/cruising/passenger_terminals/288, (Erişim Tarihi; **23.04.2012**)

⁹¹ Klaipedia State Seaport Authority, <http://www.portofklaipeda.lt/en.php>, (Erişim Tarihi; 23.04.2012).

⁹² European Sea Ports Organisation (2005), *Factual Report on the European Port Sector*, Brussels.

⁹³ Cesil P., (2008), *Shipping and port call costs in the Nordic and Baltic Sea Region*, England.

⁹⁴ "Law on Klaipedia State Seaport of the Republic of Lithuania", **Vilnius**, 16 Mayıs 1996, no. I-1340.

gemileri ile ticari bir faaliyeti olmayan gemiler devlet tarafından zorunlu tutulan harçları ödemekten muaftırlar. Ayrıca Klaipeda limanına ait gemiler liman harçlarını ödemezler.

Klaipeda Limanında alınan vergi, resim, harç ve benzeri mali yükümlülükler şu şekildedir;

- Gemi Harcı;
- Kılavuzluk Harcı;
- Rıhtım Harçları;
- Tonaj Vergisi;
- Sağlık Rüşumu;
- Yolcu Vergisi;
- Pilotaj Harcı.

Limana girişlerde, geminin kaptanı Uluslararası Gemi Tonaj Ölçüm Anlaşmasına⁹⁵ (1969) göre direk ya da bir temsilci aracılığı ile KSSA'ya gemi ile ilgili şu bilgileri beyan etmek zorundadır:

- Metre olarak geminin maksimum uzunluğu (L);
- Metre olarak geminin maksimum genişliği (B);
- Metre olarak geminin maksimum draught'u⁹⁶ (T);
- Her birimlik geminin gros tonajı (GT);
- Geminin ağırlığı (DWT).

Ro-Ro gemileri, Konteyner ve Kurvaziyer gemilere sağlanan muafliklar dışında genel olarak liman harçları şunlar dikkate alınarak hesaplanır:

- Açık Deniz Gemileri (seagoing vessels) için; Uluslararası Gemi Ölçüm Anlaşmasına göre kayıtlı Gros Tonaja göre ya da böyle bir kaydın

⁹⁵International Convention on Tonnage Measurement of Ships,
<http://www.admiraltylawguide.com/conven/tonnage1969.html>. (Erişim: 09.10.2011)

⁹⁶ Gemideki veya boşaltılan yük miktarını tesbit etmek için geminin su çekimlerinden ve suyun yoğunluğundan faydalanarak yapılan hesaplama.

yapılmamış olması durumunda geminin Lloyd's Kuruluşlarından⁹⁷ birinde kayıtlı olan gemi siciline göre;

- İç hat(lar) Gemileri için; geminin maksimum uzunluğu (L), maksimum genişliği (B), maksimum draughtu'nun (T) çarpımına göre, formüle etmek gerekirse; $L*B*T$ (metre küp).

1.1.5.3. Gemi harçları

Klaipeda Limanına giriş yapan tüm gemiler gemi harcı ödemek zorundadır. Gemi harçları geminin gros tonajı üzerinden ve limana giriş sayısına göre hesaplanır. Hesaplanan genel orana geminin uzunluğuna ve çeşidine göre ilave oranlar uygulanarak harç miktarı hesaplanır. Yük gemisi ya da Liner gemi⁹⁸ çeşidine göre harcın miktarı değişmektedir.

Tarifersiz yük gemileri yılda 12 seferden fazla limana uğramaları durumunda genel uygulanan oranda bir indirim yapılarak, özel bir tarifeden vergilendirilirler. Liner Gemiler ise sırasıyla; yılda 1-6 kez, 7-26 kez ve 27'den fazla iç hatlara ya da açık denizden limandan faydalanmaları durumunda farklı tarifeden vergilendirilirler. Yılda 27 defadan daha fazla limana giriş yapan Ro-ro feribotları ve Kurvaziyer gemiler en düşük oranda harç öderken, yılda 1-6 kez limana giriş yapan konteynerlar en yüksek tarifeden harç öderler.

1.1.5.4. Kılavuzluk harçları

Gemi operatörlerince Klaipeda Limanına girişlerde kılavuzluk harcı ödenir. Alınan harç her birim gros tonajının ya da her bir metre küp için geminin maksimum uzunluğu (L), maksimum genişliği (B), maksimum draughtu'nun (T) çarpımına göre Litas olarak

⁹⁷ Gemilerin sınıflanması ve sigorta işleriyle alakadar olmak üzere kurulmuş şirketlerdir. Gemiler bu kuruluşların denetimi altında belirli zamanlarda kontrol ve tamirden geçmek zorundadır. Bu kuruluşlardan belli başlı olanları; American Bureau AB 1862 Amerika, Bureau Veritas BV 1828 Fransız, Germanischer Lloyd GL 1867 Almanya, Det Norske Veritas DNV 1864 Norveç, Nippon Kaiji Kyokai NK 1899 Japon, Registro Italiano Navale RL 1861 İtalyan, Türk Loydu TL 1962 Türk.

⁹⁸ Belli bir güzergahta işleyen gemi anlamındadır.

hesaplanır. Gemi harçlarına benzer bir şekilde geminin limana giriş sayısına göre özel indirimler yapılır.

Şu gemiler Kılavuzluk Harcından kısmi muaftırlar:

- Donanma Gemileri ve Litvanya sahil güvenlik hizmeti yapan gemiler;
- Litvanya Devletine ait Kurtarma ve Yangın söndürme gemileri,
- Litvanya Devletine ait bilimsel araştırma yapan ve çevre koruma gemileri;
- Acil Medikal yardım sağlayan gemiler;
- Litvanya Devletine ait spor gemileri (sport vessel);
- Diğer gemiler (yardım malları taşıyan ticari olmayan gemiler, ve diğer ticari özelliği olmayan gemiler)- Liman idaresinin özel kararına konu olurlar.

1.1.5.5. Rıhtım Harçları

Rıhtım harçları Yük gemilerinin çeşidine ve rıhtımı kullanma sürelerine göre, gemi operatörlerince devletin belirlediği tutar üzerinden ödenir. Geminin rıhtımı kullanma süresi yükün gemiden boşatılması ya da yükün gemiye yüklenme süresi, rıhtımda bağlı kalma süresini ve yük gemi sertifikasında kayıtlı olan süreyi ifade etmektedir.

Yük gemileri 1.000 birimden daha az Gros Tonajda ise; rıhtımı kullanma süresinin sekiz saatten az olması durumunda %50 indirimli olarak rıhtım harcı öderler. Ayrıca yük gemilerinin Liman idaresinin izni ile yük boşaltımı yapmadan rıhtıma yanaşmaları durumunda da gemi operatörlerince rıhtım harcı ödenir.

Ro-Ro gemilerinin Klaipeda limanına en az hafta da iki defa belli güzergâhlarda seyir etmeleri durumunda %60 indirimli olarak rıhtım harcı ödenir.

1.1.5.6. Sağlık Rüsümü

Sağlık rüsümü geminin limana gelişinden limandan ayrılışına kadar kapsayan sürede her türlü çevre kirliliğine (ya da sağlığı olumsuz etkileyen geminin her türlü kimyasal atığı) neden olan her türlü yayılan kimyasal zarara karşılık alınır. Ödenecek harcın tutarı her zaman geminin limanda kalış süresine göre değişir. Sağlık rüsümü geminin gros tonajına göre ve metre küp başına yayılan çevre kirliliği/atık oranına göre hesaplanır.

Litvanya gemi siciline kayıtlı olunması durumunda şu çeşit gemilerde Sağlık Rüsümü indirimli olarak uygulanır:

- Litvanya avlanma yasağının olmadığı bölgede avlanma yapan balıkçı tekneleri,
- Balıkçının faaliyetinin Baltık denizi avlanma yasağı olmayan bölgede yapan gemilerde,
- Limanı ticari amaçla olmayan bir nedenle kullanan gemilerde (bakım, bekleme, mürettebat değişimi... vb)

Aşağıda yer alan gemiler Sağlık Rüsümünden Kısmi Muafırlar:

- Litvanya Gemi Siciline kayıtlı iç hat(lar) gemileri ve Litvanya Cumhuriyeti Bölgesinde yolcu ve yük taşıyan gemiler (açıklama; litvanya limanları arasında yolcu taşıyan kurvaziyer gemilerde bu gruba dahil),
- Litvanya Gemi Siciline kayıtlı iç hat(lar) gemileri ve Litvanya Cumhuriyeti Karasularında yolcu ve yük taşıyan gemiler (açıklama; litvanya limanları arasında yolcu taşıyan kurvaziyer gemilerde bu gruba dahil),
- Limana hizmet eden (serving the port) gemiler,
- Donanma Gemileri ve Litvanya sınır kontrol hizmeti yapan gemiler,
- Litvanya Devletine ait Kurtarma ve Yangın söndürme gemileri,

- Litvanya Devletine ait bilimsel araştırma yapan ve çevre koruma gemileri,
- Acil Medikal yardım sağlayan gemiler,
- Litvanya Devletine ait spor gemileri (sport vessel),

Diğer gemiler (yardım malları taşıyan ticari olmayan gemiler ve diğer ticari özelliği olmayan gemiler)- Liman idaresinin özel kararına konu olurlar.

1.1.5.7. Yolcu Giriş-Çıkış Ücreti

Klaipeda Limanında gemiye binen ya da gemiden karaya çıkan tüm yolculardan (7 yaş üzeri) bir yolcu harcı alınır. Harç her bir yolcu üzerinden US doları olarak hesaplanır. İç hatlarda ki deniz taşımacılığında (iç hat yolcularından) yolcu harcı alınmaz.

1.1.5.8. Pilotaj Ücreti

Pilotaj harcı geminin gros tonajına göre alınır. Harç kılavuzluk hizmetinin açık denizde ya da iç sularda verilmiş olmasına dikkat edilmeksizin alınır. Tatil günlerinde ve belli saatlerden sonra verilen kılavuzluk hizmetleri için ek bir harç alınır.

Ödenecek olan Pilotaj Ücreti;

- Açık deniz gemileri için; Uluslararası Tonaj Sertifikasında belirtilen Gros Tonaj (GT) ile pilotaj harcı oranının çarpımına göre,
- İç hat(lar) ya da iç su(lar) gemiler ve Gros Tonajı (GT) belgelerinde belirtilmemiş olan diğer gemiler için; pilotaj hizmeti harcı oranı geminin maksimum uzunluğu, geminin derinliği ve geminin yaz derinlik (summer water line) göstergesinin çarpımına göre, hesaplanmaktadır.

1.1.6. Güney Kıbrıs Rum Kesimi

1.1.6.1. Liman idaresinin yapısı

Güney Kıbrıs Rum Kesiminde deniz taşımacılığı alanında kullanılan on ayrı liman bulunmaktadır. Bu limanlardan en önemlileri; ülkenin güneyinde yer alan Limassol ve Larnaka'dır. Ayrıca birçok ticari amaç için kullanılan bu iki liman Kurvaziyer gemilerinde ara liman olarak kullandıkları önemli limanlardandır.⁹⁹ Deniz yolcu trafiğinin %90'nını Limassol limanı karşılamaktadır. Limassol limanında 2008 yılında 10 milyon Euro tutan yeni bir kurvaziyer yolcu terminali açılmıştır.¹⁰⁰ Yeni terminalin maliyetinin 1.8 milyon Eurosu Avrupa Birliği Limanların Trans-Avrupa Ağları Programı (TransEuropean Networks) kapsamında sağlanmıştır.¹⁰¹ Larnaka limanında da son yıllarda Kurvaziyer Turizm ile ilgili önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Hükümet uzman kişilerinde görüşlerini alarak, Larnaka limanını daha çok kurvaziyer gemiler için kullanma ve yük gemilerinin yoğunluğunu Limassol limanına kaydırma kararı almıştır. Bu amaçla da 2007 yılında Larnaka Limanının da sadece kurvaziyer gemilere hizmet veren yeni bir terminal açılmıştır.

Güney Kıbrıs Rum Kesimi Liman İdaresinin yıllık Raporuna göre 2006 yılı için Güney Kıbrıs Rum Kesimi adasına 39 uluslararası kurvaziyer gemi ve yaklaşık 454.273 kurvaziyer yolcu gelmiştir. Ayrıca Suriye, Lübnan, Mısır ve Yunan adaları gibi kısa mesafeli kurvaziyer seyahatler içinde 307 kurvaziyer gemi ve 217.521 yolcu adaya uğramıştır.¹⁰²

Bütün Güney Kıbrıs Rum Kesimi limanlarında ki liman idaresi Kıbrıs Liman İdaresi (CPA)'nce yönetilir. CPA Güney Kıbrıs Haberleşme Ve Çalışma Bakanlığı'nın denetiminde Ulaştırma Bakanlığına bağlı bir kamu bağımsız kuruluşudur. 1973 yılında Dünya Bankası fonu ile kurulmuştur.

⁹⁹ Cyprus Shipping Association, <http://www.csa-cy.org>. (Erişim Tarihi; 02.09.2012)

¹⁰⁰ Frankel, E.G. (2010), *Maritime Security, Management, Technology And Impact On Operations And Economics*, International Association of Maritime Economists, Limassol, Cyprus, p.23

¹⁰¹ European Sea Ports Organisation (2010). Factual Report on the European Port Sector, Brussel.

¹⁰² Cyprus Port Authority (2009). Annual Report.

Kıbrıs Liman İdaresi Güney Kıbrıs Rum Kesimine ait limanları ya da terminalleri kullanan tüm yük ve yolcu gemilerinden liman harçlarını toplar. Kıbrıs Liman İdaresi (CPA)'nce kontrolünde sunulan hizmetler; gemi acentelerince, gemiye kumanya, halat, yedek parça sağlayan satıcılarca (ship chandlers), yükleyici veya donatan adına yükün taşıtılmasına ait işlemleri yapan şirketlerce (forwarding agencies) sağlanır.¹⁰³

1.1.6.2. Limanlarda alınan vergi resim harç ve ücretler

Kurvaziyer gemiler Güney Kıbrıs Rum Kesimi limanlarından rıhtım, kılavuzluk ya da pilotaj hizmetleri gibi hizmetlerden faydalanmaları karşılığında liman vergi, harç, resim ve diğer mali yükümlülükleri ödemek zorundadırlar.

Liman harçları genellikle kurvaziyer şirketin temsilci olarak belirlediği gemi acenteleri aracılığı ile Kıbrıs Liman İdaresine ödenir.¹⁰⁴ Güney Kıbrıs Rum Kesiminde ödenen vergi, resim ve harçları şu şekilde gruplandırabiliriz.¹⁰⁵

1.1.6.3. Liman harçları

Güney Kıbrıs Rum kesiminde limanlarda kurvaziyer gemilerden alınan harçları aşağıdaki gibidir.

- Kurvaziyer gemiler için genel liman harçları,
- Pilotaj Harçları,
- Yedekleme harcı

¹⁰³ European Sea Ports Organisation, **Factual Report on the European Port Sector**,Brussel, 2009, p.75

¹⁰⁴ European Sea Ports Organisation, a.g.e.,p.180

¹⁰⁵ Cyprus Shipping Association, Ports of Cyprus, **Tariffs, Charges and General Information**, Limassol, Cyprus, 2007

1.1.6.4. Rıhtım harçları

Güney Kıbrıs Rum kesiminde Liman içersinde verilen hizmetlerde Rıhtım Harcı adı altında aşağıdaki harçlar alınmaktadır.

- CPA’ca Sağlanan Maçuna Kullanma Harcı,
- Atık Temizleme Harcı,
- Liman İdaresince alınan Süre aşımı Harcı,
- CPA’ca Sağlanan Kantarma Kullanma Harcı.

1.1.6.5. Acentelerce alınan ücretler

Güney Kıbrıs Rum kesiminde Gemi acentelerince verilen hizmetler karşılığında kurvaziyer gemilerden alınan ücretler ve bu hizmetlerin bir kısmı üzerinden alınan harçlar aşağıdaki gibidir.

- Acente ücretleri,
- Finansman Ücretleri,
- Komisyonlar,
- Mürettebat Değişim ücretleri,
- Su Ve Elektrik Temini Hizmeti Ücretleri,
- Rıhtım Ve İskele Kullanma Ücreti.

1.1.7. İspanya

Denizcilik sektörünün çok eski tarihlere dayandığı İspanya’da kurvaziyer gemilerin vergilendirilmesinde “Tonaj Vergisi” uygulanmaktadır.¹⁰⁶

¹⁰⁶ Çelikkaya (2009), s.46.

Tonaj vergisi rejiminden yararlanabilmek için herhangi bir taşımacılık şirketi siciline kayıtlı olunması ve faaliyetlerin sahip olunan ya da kiralık gemiler ile yapılması gerekmektedir.

Tonaj vergisinde vergi matrahı, her geminin net kayıtlı tonajına belirlenen tarifede yer alan değerlerin uygulanması suretiyle tespit edilmektedir. Tarifede öngörülen değerler günlük olarak ele alındığı için, hesaplamada geminin hesap dönemi içinde mükellefin tasarrufunda kaldığı ve faaliyette bulunduğu sürenin bilinmesi önem taşımaktadır.

1.1.8. Yunanistan

1.1.8.1. Liman idaresinin yapısı

Yunanistan birçok adadan oluşan coğrafik yapısı nedeniyle birçok önemli limana sahiptir. Ayrıca ülkenin Avrupa, Afrika ve Asya kıtası arasında kavşak konumu liman sektörünün önemini hem ulusal ekonomi için hem de Doğu Akdeniz ülkeleri arasında ki ticareti açısından artırmaktadır. Yunanistan'da genel amaçlı kullanılan limanların çoğu devlet kontrolü altındadır. Bazı özel amaçlı kullanılan limanlar (petrol, çimento ya da maden ticareti amacı ile kullanılan limanlar gibi) özel işletmelerce ya da özel-devlet karma işletmelerce idare edilmektedir. Bütün limanların idaresi Deniz Ticaret Bakanlığına (YEN) aittir. Deniz Ticaret Bakanlığı dışında mali işlerle ilgili olarak Maliye Bakanlığı, diğer bazı konularda Çevre Bakanlığı sorumlu tutulmuştur.

YEN liman idaresini dört ayrı bölgeye ayırmıştır. Toplam 22 liman mevcuttur. Bu limanların 12 si devlet kontrolünde top-tier limanlar iken, diğer kalan 10 liman "ulusal liman" dır. Piraeus limanı büyük bir farkla Yunanistan'ın en büyük limanı olup, yılda 20 milyondan fazla kurvaziyer yolcuya ev sahipliği yapmaktadır. Piraeus limanı dışında Patra, Iraklio, Igoumenitsa, Kavala, Lavria, Kerkyra ve Rafina limanları da Kurvaziyer gemilere hizmet vermektedir.

Piraeus Liman İdaresi (OLP) tamamıyla devlet kontrolündedir. Deniz Ticaret Bakanlığı 2001 yılında Limanlar Genel Sekreterliğini limanların genel yapısı ve sistematiği ile

ilgili yönetim amacı ile kurmuş ve ulusal liman politikalarını bu sekretarya aracılığı ile yürütmeyi amaçlamıştır.

Yunanistan'da belediyelerin liman idaresinin yapısı çok basittir. Çünkü sorumluluğu altındaki limanın yönetimini üstlenen tüm belediyeler gerekli tüm altyapı hizmetlerini karşılarlar. Finansmanları ise, Liman fonu, liman harçları ve devlet gelir aktarımlarından sağlanır. Top-tier özelliğinde ki limanların yönetim yapısı hisselerinin büyük bir çoğunluğunun devlete ait olduğu ortaklıklardan oluşmaktadır.

Ulusal limanlar ise, Piraeus ve Thessaloniki limanları hariç olmak üzere, tamamının devlete ait olduğu tek hisseli ortaklıklardan oluşmaktadır. Piraeus ve Thessaloniki limanları için durum biraz farklıdır. Piraeus (OLP) limanı 25.000.000 hisseye ve Thessaloniki limanı (OLTh) 10.080.000 hisseye (shares) sahiptir.¹⁰⁷ Her iki limanda Atina Menkul Kıymetler Borsasında yer alır, Yunanistan hükümeti OLP de %74.14 ve OLTh da %74.27'lik pay ile en büyük hisseye sahiptir.

Diğer önemli bir husus, top-tier özelliğindeki 12 limanın buldukları yerel idare ile hiçbir bağlantısının olmaması ve özellikle diğer Avrupa Birliği ülkelerinde ki limanlardan farklı bir uygulamaya sahip olmasıdır. Bunun yanı sıra Piraeus limanında ki hizmetler ise komşu beş belediyenin sorumluluğunda yürütülür ve kanunlarla bu limanlara yıllık sağlanan hibe (grant) desteklerinin bu belediyelere verilmesi zorunlu tutulmuştur.¹⁰⁸

1.1.8.2. Limanlarda alınan vergi resim harç ve ücretler

Yunanistan limanlarının gelirlerini diğer Avrupa Birliği limanları ile benzer olarak liman harçları, verilen hizmetler karşılığında alınan ücretler, limanın kira gelirleri, liman ortaklarının kendi hisseleri, devlet fonu, ve sık sık Avrupa Birliğinden sağlanan fondan oluşmaktadır. Avrupa Birliği Fonu 2002-2006 yılları arasında uyguladığı proje ile Yunanistan'daki limanların hizmetlerinin yaklaşık %50 sini finanse edecek miktarda

¹⁰⁷ OLTh's web site www.thpa.gr. (Erişim Tarihi; 09.09.2011).

¹⁰⁸ TRAPIST (2002), "Tools and Routines to Assist Ports and Improve Shipping", DG-TREN research project, 5th Framework Programme.

fon sağlamıştır.¹⁰⁹ Kalan kısım ise devlet fonları ile tamamlanmıştır. Bu limanlar özellikle gelişmekte olan Lavrio Volos, Mykonos, Souda, Patra ve Nafplio limanlarından oluşmaktadır. Piraeus ve Thessaloniki limanları bu projenin kapsamı dışında tutulmuştur.

2688 Sayılı Kanunla 1999 ve 2001 yıllarında özellikle ülkenin en büyük iki limanı ile ilgili olarak önemli düzenlemeler yapılmıştır. 1999 yılında OLP ve OLTh limanlarının hisseleri ortaklıklara verilmiştir. 2001 yılında ise her iki limanın hisselerinin Atina Menkul Kıymetler Borsasında yayınlanmasına karar verilmiştir. 1999 yılı öncesine kadar her iki limanda gelir vergisi ve diğer vergilerden muaf tutulmaktaydı ve daha birçok ayrıcalık bu iki limana tanınmaktaydı. 1999 yılında ki yeni düzenlemeler ile iki limanın sahip olduğu gelir vergisinden muaf olma durumu kaldırılmıştır. Ancak halen birtakım –servislerin monopol yürütülmesi gibi- ayrıcalıklarını korumaktadırlar. İlave olarak diğer özel ortaklıkların aksine; OLP limanı birçok belediye vergisinden ve diğer harçlardan muaftır. Benzer durum OLTh limanı içinde geçerlidir.

2001 yılında çıkarılan kanun ile Yunanistan hükümeti ile liman ortaklıkları arasında “ayrıcalık sözleşmesi” imzalanmasını şart koşulmuştur. Bu sözleşme ile her yıl ödenen “ayrıcalık harcı” ile liman ortaklıklarına özellikle limanın kullanılmasında ve liman hizmetlerinin yürütülmesinde (işletilmesinde) öngörülmuş koşulların ve kuralların altında birtakım ayrıcalıklar tanınmaktadır. OLP ve OLTh limanları için kontratın geçerlilik süresi 40 yıldır ve harç ilk üç yıl için limanların yıllık cirosunun brüt tutarının %1’i ve sonraki yıllar için %2 oranında alınır.

Kurvaziyer gemilere baktığımızda temelde iki tür vergilemenin yapıldığını görmekteyiz:

- Gemi geçişinden alınan vergi (harç),
- Diğer hizmetler için (özel hizmetler) bilet üzerinden alınan vergiler.

¹⁰⁹ Arnold, J. (1988), Seaports Tariffs: Current Practices and Trends. World Bank, **Policy and Research Staff, Infrastructure and Urban Development Department.**: Haralambides, H.E. Verbeke, A., Musso, E., Benacchio, M.(2001), Seaport Financing and Pricing in the European Union: Theory, Politics and Reality. **International Journal of Maritime Economics**, Vol. 3 Number 4, pp:368-386

Bunun dışında gemiyi rıhtıma yanaştırma, telefon, su ve elektrik sağlama hizmetleri gibi işlemler üzerinden ve diğer çeşitli hizmetlerden birtakım harçlar alınmaktadır.

Geniş bir hizmet yelpazesine sahip olarak OLP nin liman tarifesi karışık ve kapsamlıdır. Hem iç sularda hem denizaşırı sunulan belirli hizmetlerin yönetimini kapsayan 25 den fazla sayıda yönetmelikle limanlar yönetilmektedir. Bu düzenlemelerin 10'u bütün liman hizmetlerinin fiyatlarını toplu halde gösteren liman tarifelerini içine almaktadır.

Piraeus bölgesinde bir tekel liman olarak, limanı kullanan tüm gemilerin yönetmeliklere ve tarifelere uymaları kanunlarla zorunlu tutulmuştur. Bu konuda tek istisna, OLP ile deniz şirketleri arasında yapılan anlaşmalardır. Bu anlaşmalar gereğince liman hizmetlerinden yararlanan gemilere ya da gemi donatanlarına özel bir tarife üzerinden fiyatlandırma yapılır.

2001 yılında yapılan reforma kadar 1994-2001 yılları arasında liman fiyatlarında herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.¹¹⁰ 2001 yılından sonra liman tarifesinin kapsamı genişletilmiştir. Liman tarifesi kurvaziyer gemiler için aşağıdaki alanları kapsamaktadır:

- Gemi ve yolcu Harçları,
- Limana yanaşma işleminin iptali nedeni ile ödenen harç,
- Rıhtıma bağlama harcı,
- Su takviyesi harcı (Water Supply).

Rıhtıma bağlama ya da rıhtıma yanaşma harcı, kurvaziyer gemilerden çok küçük miktarda alınan bir harçtır. Alınan harç, gemi uzunluğuna göre belirlenmektedir. Örneğin 214 m uzunluğunda olan 'Knossos Palace' gemisi, Piraeus limanına 2,190 yolcusuyla yanaşan en büyük gemilerden biri olarak, limanda kalma süresine göre günlük 158 Euro tutarında bir harç ödemektedir.

¹¹⁰ Psaraftis, H.N. (2011), "Tariff reform in the port of Piraeus: a practical approach", **Forthcoming in Maritime Economics and Logistics**, Palgrave-McMillan. In press.

Piraeus limanında yolcu gemilerine uygulanan tarifelere baktığımızda ulusal gemilere (yunan bayraklı) uygulanan tarife ile deniz asırı seyahat yapan gemilere uygulanan aynı tarifenin farklı şekilde uygulandığının görülmesine bağlı olarak 2000 yılında farklılığı düzeltmek amacı ile ulusal rıhtıma yanaşma harçları ile uluslararası uygulanan tarife üzerinde düzenlemeler yapmıştır. Ancak, iki yıl sonra Maliye Bakanlığı'nca uygulanan tarifedeki farklılığın enflasyon etkisi ile olduğu gerekçesi ile yapılan düzenlemeler kaldırılmıştır.

1.1.8.3. Tonaj vergisi

Gerek Ak Deniz Havzası içinde gerekse Avrupa Birliği üyesi ülkeler içinde en büyük deniz filosuna sahip olan bir ülkedir. Yunanistan da 1975 yılında çıkarılan Tonaj Vergisi Kanunu ile “Tonaj Vergisi Rejimi” ne geçilmiştir. Yunanistan’da uygulanmakta olan Tonaj Vergisi Kanununun da yer alan bazı uygulanma esaslarını aşağıdaki başlıklar altında toplamak mümkündür.¹¹¹

- Tonaj vergisi rejimi, Yunanlılara ait gemiler ile Yunan denetimindeki yabancı firmalara ait Yunan Bayraklı gemilere uygulanır,
- Tonaj vergisi, kazanç elde eden kişi ya da kurumun gelirinden bağımsız bir vergidir. Takvim yılının Ocak ayında ödenir,
- Tonaj vergisi rejimi uyarınca, gemi sahipleri söz konusu gemilerin işletilmesinden elde ettikleri kazançlar üzerinden ayrıca gelir ve kurumlar vergisi ödemez,
- Yunan veya yabancı menşeli şirketlerin ortakları da şirketten elde ettikleri kar payları üzerinden vergi ödemez,
- Muhkem ya da yabancı gemi sahipleri, Yunan gemi siciline kayıtlı gemilerinin kullanılmasından sağladıkları sermaye kazançları üzerinden, bu gemilere ilişkin sigorta tazminatlarından ve benzeri diğer gelir kaynaklarından dolayı vergi ödemezler.

¹¹¹ Çelikkaya (2008). s. 52.

- Yunan gemileri ile yabancı ülke limanları arasında ya da ekseriyetle yabancı limanlar arasında düzenli sefer yapan gemiler ile kurvaziyer gemiler ödeyecekleri tonaj vergisinin % 50 si indirilir.

1.2. Gelişmiş Ülkelerde Kurvaziyer Turizm Ve Kurvaziyer Gemilerden Alınan Vergi Resim Harç Ve Ücretler

1.2.1. Amerika Birleşik Devletleri

Deniz taşımacılığında dünyanın önde gelen ülkelerinden olan Amerika Birleşik Devletlerinde, deniz taşımacılığında cazip imkânlar sunan ülkeler ile rekabet edebilmek amacıyla 22 Ekim 2004 tarihinde bazı düzenlemeler yapılmıştır.¹¹² Bu düzenlemeleri,

- Navlun vergisinde yapılan düzenlemeler,
- Kontrol edilebilir yabancı şirketlere ilişkin yapılan düzenlemeler,
- Tonaj vergisi rejimine geçilmesine ilişkin düzenler,

olmak üzere sıralamak mümkündür.

22 Ekim 2004 tarihinde yapılan vergi düzenlemeleri ile, navlun vergisinde yapılması düşünülen bazı düzenlemeler bir yıl ertelenmiştir. Navlun vergisi, yabancı donatanların ya da gemi işletme müteahhitlerinin brüt taşımacılık gelirleri üzerinden % 4 oranında alınan bir vergidir. Navlun veya kira gelirlerinin % 50'i üzerinden % 4 oranında alındığı için söz konusu verginin efektif oranı % 2 olarak kabul edilmektedir. Bu tutardan herhangi bir indirim yapılması mümkün değildir. Amerika Birleşik Devletleri limanlarına uğrayan karşılıklı vergi anlaşması bulunmayan devletlere ait yabancı gemiler bu vergiyi ödemek zorundadır.

¹¹² Çelikkaya (2008),s. 56.

22 Ekim 2004 tarihinde yapılan diğer vergi düzenlemesi, kontrol edilebilir yabancı şirketlerine ilişkindir.¹¹³ Amerika Birleşik Devletlerinde gemi sahipleri kontrol edilen yabancı kurumlardan sağladıkları taşımacılık gelirleri dolayısıyla vergiye tabi tutulmamıştır. Bu gelirler aşınma payı yenileme yatırımları için kullanılmaktadır. Ancak bu alanda istisna edilen kazancın gemi sahibine geri dönmesinde, vergi ödenmeye devam edilmektedir. Geri ödeme, yenileme yatırımı ya da kar payı ödemesi şeklinde olmaktadır.

Uluslararası taşımacılıkta kullanılan bir geminin finansal kiralanmasından elde edilen kira gelirinin % 10'luk kısmına liman güvenliği indirimi öngörülmüştür. Eğer yabancı finansman kuruluşları kira gelirinin % 10 undan fazla bir harcama yapmışsa, gelir mevcut vergiye tabi tutulmaz.

22 Ekim 2004 tarihinde yapılan diğer vergi düzenlemesi ise, tonaj vergisinin kabul edilmesidir. Uygulanmakta olan tonaj vergisinde yer alan bazı esasları şu şekilde sıralamak mümkündür.¹¹⁴

- Tonaj vergisi tek oranlı olup, % 0,40'dır. Tonaj vergisi, geminin tonajı ile uluslararası deniz taşımacılığında kullandığı gün sayısı esas alınarak hesaplanır, Geminin tonajında ise her 100 net ton için günlük olarak hesaplanır.
- Eğer tonaj vergisi tercih edilmişse, mükellefin gemi işletmeciliğinden elde ettiği kazançta normal kurumlar vergisi oranı uygulanmak yerine, geminin net tonajına göre hesaplanan günlük kazancına, en yüksek kurumlar vergisi uygulanmak suretiyle ödenecek tonaj vergisi bulunur.
- Tonaj vergisi rejiminin uygulanabilmesi için, işletmenin veya gemi sahibinin en az 6000 ton ağırlığında bir ya da birkaç gemiye sahip olması esastır. Sahip olunan gemilerin Amerika Birleşik Devletleri Bayrağını taşıması ve dış ticarete kullanılması şarttır.

¹¹³ Çelikkaya (2008), s.57.

¹¹⁴ Çelikkaya (2008), s.58.

- Tonaj vergisinin seçildiği yıl ve öncesindeki iki yılda sahip olunan ya da kiralanmış gemilerin, tonaj vergisi rejiminin seçildiği yılda kullanılan bütün gemilerin toplam tonajının en az % 25'ine eşit bir tonajına sahip olması gerekir,
- Yeni sisteme göre tonaj rejimini seçen bir işletmenin sonradan tonaj vergi rejiminden çıkması durumunda, beş yıl süresinde tekrar tonaj vergi sistemine girmesi mümkün değildir,
- Tonaj vergisine tabi tutulan kazançlar, başka bir gelir veya kurumlar vergisine tabi tutulmaz,
- Tonaj vergi rejiminin özelliğine bağlı olarak deniz taşımacılık faaliyetlerine ilişkin zararların, indirimlerin ve istisnaların kazançtan düşülmesi mümkün değildir,
- Tonaj vergi rejimine tabi olan bir geminin satılması ya da diğer kullanımları vergiye tabidir. Ancak söz konusu satış veya diğer kullanımlardan elde edilen gelirlerin yeni gemi alımında kullanılmasında, vergi alınmaz. Ancak, yeni gemi alımının, satış veya diğer kullanımlardan elde edilen gelirlerin, bir yıl öncesi veya üç yıl sonrasını kapsayan süre içerisinde alınmış olması şarttır.

Amerika Birleşik Devletleri limanlarından yolcu hizmetleri karşılığı alınan vergi, resim, harç ve diğer mali yükümlülüklerle ilgili düzenlemeler 1996 yılında revize edilen limanlar kanununa göre düzenlenmektedir. Kurvaziyer gemilerden elde edilen gelirler liman idareleri için öneme sahiptir.

Kurvaziyer gemilerden alınan vergi, resim ve harçlar şu şekildedir;

- Fener Resmi;
- Mal Ve Yolcu Vergisi;
- Pilotaj Harcı;
- Limana Bağlama Harcı;
- Yedekleme Harcı;

Amerika Birleşik Devletleri Ulaştırma Bakanlığı içerisinde yer alan Kılavuzluk Yardım Hizmetleri bölümünce gemilerin gros tonajı üzerinden US limanlarına ticari amaçla gelen tüm gemiler üzerinden alınır. Bakanlık tarafından toplam sunulan ışıklandırma maliyetine göre alınacak harcın miktarı belirlenir.

Limana gemilerle gelen ya da limandan çıkan her türlü mal ya da yolcu üzerinden mal ve yolcu vergisi alınır. Mallar ile ilgili vergi genellikle dökme yük taşıyan gemilere uygulanır. Yolcu ve kurvaziyer gemilerle ilgili oranlar, feribotların ya da kurvaziyer gemilerin limana her bir girişinde alınmaktadır.

Pilotaj hizmeti liman şirketlerinin sorumluluğu altındadır, bu hizmet belli organizasyonlarca belli bir kira karşılığında da sunulabilir ama her iki durumda da sunulan hizmet bağımsız çalışan kılavuzlarla gerçekleşir. Pilotaj harcı hem geminin gros tonajına göre hem de gemiye sağlanan kılavuzluk hizmetinin süresine göre alınır. Her bir liman şirketi kendi izin verilen alanında yetkili liman ve pilotaj otoritesidir ve limanlar bu yüzden idare ve kontrolleri bu özelliğe göre zorunlu Pilotaj Bölgesi adı altında sınırlanır. Bazı limanlar yedekleme hizmetlerini özel olarak tahsis etmekte iken, diğer bazı limanlarda kira anlaşmaları ile özel şirketlerce sağlanmaktadır. Yedekleme Harcı (Towage Rates) geminin büyüklüğüne, hizmet için ayrılan süreye ve sağlanan römorkor sayısına göre hesaplanır.

Şamandıra ve şamandıraya bağlama işlemleri için genellikle her bir terminalin ayrı sorumluluğu vardır. Liman idaresi iskelelerine geminin şamandıraya bağlamasında katlanılan maliyetlerini kapsayacak şekilde bir şamandıra bağlama harcı ödenir.

1.2.2. Norveç

Coğrafi konumu itibarıyla Norveç'te denizcilik tarihi çok eskilere dayanan bir ülkedir. Norveç ekonomik yapısının yaklaşık % 50'si denizcilik sektöründen oluşmaktadır. Bu nedenle uluslararası yük ve yolcu taşımacılığında önemli adımlar atılmıştır.

1980'lerde Norveç Uluslararası Gemi Siciline Kayıt sistemine geçilmiştir. Özellikle yabancı bayraklı gemilerin tesciline büyük kolaylıklar getirilmiştir.¹¹⁵ Gemi inşa sanayinin gelişimi için geniş istisnalar getirilmiştir.

1990 'lı yıllarda deniz taşımacılığı ile uğraşan girişimcileri vergi açısından desteklemek ve teşvik etmek amacıyla kurumlar vergisinde yeni düzenlemeler yapılmıştır.

Yine 1990'lı yıllarda Norveç'te deniz taşımacılığının vergilendirilmesinde, normal vergi sisteminin yanında tonaj vergisi rejimi uygulanmaya başlanmıştır.

Norveç'te uygulanmakta olan tonaj vergisi rejiminin belli başlı özelliklerini şu şekilde sıralamak mümkündür.¹¹⁶

- İşletmeler açısından Tonaj vergisi rejimine girme açısından bir zorlama söz konusu değildir. Yani işletmelerin tercihine bırakılmıştır. Ayrıca tonaj vergisi rejimini kabul eden işletmelerin rejimde kalma süresine ilişkin herhangi bir süre söz konusu değildir, Ne zaman isterlerse rejimden çıkma hakkına sahiptirler,
- Deniz taşımacılığında elde edilen kazançlar, finansal gelirler hariç, işletmenin tonaj vergisi rejimi içinde kaldığı sürece vergiden muaf tutulmuştur. Finansal gelirler için ise % 28 vergi öngörülmüştür. Ayrıca hisse satışlarından sağlanan kazançlar ile diğer şirketler tarafından dağıtılan kar payları da tonaj vergisi rejiminden yararlanabilecektir,
- Tonaj vergisi rejiminden sadece Norveç özel ve kamu denizcilik işletmeleri yararlanabilir. Dolayısıyla yabancı denizcilik işletmelerinin tonaj vergisi rejiminden yararlanması mümkün değildir,
- Tonaj vergisi rejiminden yararlanabilmek için işletmenin işlettiği gemiler ve petrol taşıma ve sondaj gemileri dışında başka aktif varlığının bulunmaması gerekir,

¹¹⁵ Çelikkaya (2008), s.66.

¹¹⁶ Çelikkaya (2008), s. 67.

- Eğer şirket tonaj vergisi rejimini seçerse, faaliyetleri sahibi olduğu ya da finansal kiralama yoluyla edindiği gemilerin işletilmesi ya da kiralanması ile sınırlıdır,
- Yük ve yolcu taşımacılığında ya da römorkör ve diğer yardım gemilerinin işletilmesinden sağlanan gelir hariç, Petrol Vergisi Kanunu hükümlerine tabi tutulan aktivitelerden sağlanan hiçbir kazancın tonaj vergisi rejiminden yararlanması mümkün değildir,
- Gemi satışından doğan sermaye, kazanç ya da kar ya da zarar hesabına kaydedilir.
- Her yıl pozitif bakiyenin % 20'si kara ilave edilir. Negatif bakiyenin ise % 20'si indirilir. Gemi kazada kaybedilirse şirket, geminin hiç vergi ödenmeksizin kaybedildiği yılı takip eden yıl içinde alınan sigorta miktarını yeni yatırımlarda kullanabilir,
- Eğer deniz taşımacılık şirketi tonaj vergisi rejiminden çıkarsa vergiye tabi tutulur. Bunda ise, şirketin kazancındaki her artış % 28 olan normal kurumlar vergisine tabi tutulur.
- Tonaj vergisi, deniz taşımacılığı yapan şirketin günlük kazancına tarifinin uygulanması suretiyle bulunur. Eğer gemi devamlı olarak üç aydan fazla faaliyette bulunacaksa, bu periyota tonaj vergisi uygulanmaz. Bazı özel hallerde tonaj vergisinin % 25'e kadar indirilmesi mümkündür.

1.2.3. Avustralya

1.2.3.1. Liman idaresinin yapısı

Avustralya'da eyaletlerde uygulanan liman harçlarının isimlerinin çok çeşitli olduğu görülmektedir. Örneğin; batı Avustralya'da Liman Harcı (harbour rate), Viktorya da Tonnage rate olarak geçmektedir. Buna bağlı olarak son yıllarda bu isimleri birleştirerek termolojiyi kolaylaştırmak için birtakım çalışmalar ve tartışmalar yapıldığı da görülmektedir.

1.2.3.2. Limanlarda alınan vergi resim harç ve ücretler

Avustralya ile diğer ülkelerin limanları arasında genel olarak limanlarda alınan vergi, resim ve harçlara baktığımızda Avustralya ile rekabet halinde olan limanlarda iki kat daha fazla iken, İngiliz limanları ile mukayese edildiğinde ise daha düşüktür.¹¹⁷

Liman idaresinin sağladığı gelirlerin büyük bir çoğunluğu gemiler ve taşınan yük (yolcu ya da mallar) üzerinden alınmaktadır.

Avustralya'da kurvaziyer gemilere hizmet veren ana limanlar şunlardır; New South Wales de, Sdney limanı, Victoria'da Melbourne ve Geelong Limanları, South Avustralya, Western Avustralya da Fremantle, Queensland.

Avustralya'da kurvaziyer turizmin ekonomik boyutu ile ilgili önemli düzenlemeler 1929 yılında Genel Sağlık Transfer komitesince (commonwealth transport committee) yayınlanan "Report on Co-ordination of Transport in Australia" Avustralya'da ulaşımda bütünlük sağlama raporu dikkate alınarak yapılmıştır.¹¹⁸ Melbourne limanı dışında ki tüm limanlarda limanlar ile ilgili tüm gelir ve harcamalar hükümetçe (merkezi idarece) kurulan Liman fonunca yapılır. Bu fon kurulmadan önce merkezi idarece bu amaçla ayrılan paydan yapılırdı.

Her limanda ayrı bir (örneğin; Sdney harbour trust) fon yönetimi kurulmasıyla birlikte tüm harcama ve gelirler bu fon aracılığı ile yapılmaktadır. Melbourne da da aynı şekilde bir liman fonu kurulmuştur. Ancak diğer liman yönetimlerinden farklı olarak daha özerk bir yapıya sahiptir. Hükümet tarafından denetime tabi değildir. Sadece limanın belli bir miktar borç alma limiti vardır. Hükümet bu konuda yetki sahibidir.

¹¹⁷ Adrian S., "Tax Concessions and Incentive Plans For Australia's Ships", Published 11/05/2008. <http://moorestephenresources.com.au/articles/97/1/Tax-concessions-and-incentive-plans-for-Australias-ships/Page1.html>. (Erişim Tarihi; 24.09.2011).

¹¹⁸ Stephens M. "Shipping Confidence Report", Published 22/09/2010. <http://articles/407/1/Shipping-Confidence-Report-September-2010/page1.html>. (Erişim Tarihi; 21.04.2011).

1.2.3.3. Tonaj harcı

Avustralya limanlarında kurvaziyer gemilerden farklı isimlerde bir takım temel harçlar alınmaktadır. Brisbane, Sydney, Melbourne, Adelaide, Fremantle Kurvaziyer turizm açısından önemli limanlardır. Limanlarda uygulanan vergi, resim ve harç uygulamaları da farklıdır. Örneğin Sydney limanında kurvaziyer gemilerden limana giriş harcı alınmaz iken diğer limanlardan her bir yolcu üzerinden limana giriş harcı alınmaktadır.

1.2.3.4. Kılavuzluk hizmetleri harcı

Sydney Limanını ya da Botany Bay limanını kullanan gemilerden geminin gross tonajı üzerinden gemi sahipleri ya da acenteleri tarafından limana her bir girişte kılavuzluk hizmeti harcı alınır. Kurvaziyer gemiler için alınan harç miktarı \$0.484'dir. Kılavuzluk hizmeti harcı Sydney ya da Botany Bay limanlarının arasında yapılması durumunda alınmaz. Sydney liman otoritesince Kurvaziyer gemileri limana çekmek amacıyla kılavuzluk hizmet harcında birtakım kolaylıklarda yapılmaktadır. Örneğin Sydney ya da Botany Bay limanlarına bir yıl içerisinde ilk 29 giriş için %35 lik fazla girişler için ise %15 lik bir indirim uygulanır.

1.2.3.5. Liman işgal harcı

Sydney limanının ortak kullanıma açık ya da önceden kiralanmamış (non-leased berths) rıhtımlarında iskeleyi kullanım ya da işgal süresi dikkate alınarak alınmaktadır. Belirli iskeleler özel amaçlarla önceden kiralanmıştır, dolayısıyla farklı miktarlarda harç öderler. Geminin limanda kurvaziyer gemilerin iskeleyi kullanım süresine ya da yolcu indirme/ bindirme süresine göre ödenir.

Kurvaziyer gemilerin limanı işgal iki sebepten dolayı olabilir. İlki gemi yolcu indirme/bindirme ya da genel liman hizmetlerinden faydalanmak amacıyla limanı işgal etmiş olabilir. Ya da özel amaçlı; örneğin fırtına ya da kar gibi acil nedenlerle limana giriş yapmış olabilir. Ancak acil bir nedenle giriş yapıldığının gemi şirkince liman

idaresine bildirilmesi gerekir. Dolayısıyla kurvaziyer geminin limanı işgal nedenine göre farklı oranlarda yer işgal harcı alınır.

Sdney limanından ilave olarak kurvaziyer gemilerden şamandıraya bağlama harcı ve geminin iskeleye düzenli girişini sağlamak amacıyla fener harcı alınmaktadır. Şamandıraya bağlama harcı; GST içermeyen; \$30.00, GST \$3.00, GST içeren rakam \$33.00'dir.¹¹⁹

1.2.3.6. Rıhtım kiralama harcı

Fremantle limanına giriş yapan kurvaziyer gemilerden rıhtım kiralama harcı "berth hire charge" adı altında bir harç alınmaktadır. Limanın yolcu indirip bindirilmesi nedeni ile işgali durumunda her saat için \$104.50 bir harç alınır. Limanın ilk 24 saati için kurvaziyer gemilerden rıhtım kira harcı alınmaz. Eğer gemi limana özel bir neden ile giriş yapmış farklı miktarda rıhtım kira harcı alınır. Örneğin gemi yakıt ihtiyacı ya da teknik bir arıza nedeni ile limana giriş yapmış olabilir, bu durumda her saat için \$52.25 olarak harç alınır.¹²⁰

Bunun dışında gemilerin limanlarda muayenesinde kolaylık sağlayan "denetlemeden muafiyet sertifikası" –pilot exemption certificate- alınmaktadır. Bu sertifikanın maliyeti her bir muayeneden muafiyet için \$660.00dir.

1.2.3.7. Pilotaj hizmetleri ücreti

1000 gros tonajdan küçük gemiler için her bir pilotaj servisi için \$574.00, 1000 gross tonajdan büyük gemiler için ise her servis için 1.881.00 bir harç ödenir. Pilotaj hizmetinden faydalanmak için müracat edilmiş olmasına karşın talebin iptal edilmesi durumunda iptal işlemi işlemin gerçekleşeceği saatten iki saat önce yapılmamış ise \$292.60 bir harç ödenir. Pilotaj işlemi başvuruda belirtilen süreyi aşması durumunda

¹¹⁹ Sydney Port Annual Report (2012). <http://publications.nws.gov.au/2024-sdney-ports-annual-report-fu2009>. (Erişim Tarihi; 21.05.2012)

¹²⁰ Fremantle Port Annual Report (2011). www.fremantleports.com.au/About/.../Annual-Report-Fremantle-Ports. (Erişim Tarihi; 22.10.2011).

aşan her yarım saatlik süre için \$261.25 ödenir. Pilotaj için başvuru randevu saatinde geminin hazır bulunmaması durumunda \$261.25 gecikme harcı ödenir.¹²¹

1.2.3.8. Şamandıra ücreti

Geminin şamandıraya bağlanması ya da çözülmesi durumunda belli bir miktar ücret alınır. Avustralya’da Brisbane, Melbourne, Adelaide gibi diğer limanlarda da kurvaziyer gemilerden şamandıraya bağlama/çözme, consrvancy, Towage, pilotaj ya da tonaj adı altında birtakım harçlar alınmaktadır. Bazı harçlarda konusu aynı olmasına karşın farklı isimlerde alınmaktadır.¹²² Örneğin; victoria limanında “liman ve adınlatma harcı”, queennland limanında “liman hizmetleri harcı” adı altında alınmaktadır. Kurvaziyer gemiler üzerinden alınan harçların çoğu geminin gross tonajı üzerinden liman idaresince alınır ve daha önce bahsedilen liman fon yönetiminde bu gelirler kaydedilir.

1.2.3.9. Harçlarda diğer esaslar

Liman harçları geminin her girişinde ödenmek zorunda değildir. Herhangi bir limanda vergi ödenmiş ise Queenslandda 30 gün, Yeni güney kıyısı, Victoria ve güney Avustralya da 6 ay içinde gemi tekrar bir harç ödemediği takdirde ülkenin limanlarına serbest giriş yapabilir.

1.2.4. Kanada

1.2.4.1. Liman idaresinin yapısı

Kanada’da liman harçları ile ilgili düzenlemeler Canada Marine Act (Kanada Deniz Anlaması)’e göre yapılmaktadır. yola elverişlilik belgesi ve kayıtla ilgili düzenlemeler ise Canada shipping act(kanada gemi kanuna)¹²³ göre yapılmaktadır.

¹²¹ Melbourne Port Annual Report

¹²² Adrian S.”Government Announces Sweeping Reforms to Shipping Tax System. Published 12.08.2010. <http://moorestephensresources.com.au/articles/446/1/Government-announces-sweeping-reform-to-shipment-Tax-System/Page1.html>. (Erişim Tarihi; 24.03.2011)

¹²³ 1 Haziran 2007 yılında birtakım yeni düzenlemeler yapılmıştır. Yola elverişlilik belgesi ve kayıt işlemleri ile ilgili olarak Gemi Harçları Tarifesi ve Gemi Kayıt Ve Tonaj mevzuatı güncellenmiştir.

Kanada Marine Act çerçevesinde genel olarak şu işlemler üzerinden harç alınır;

- Kanada limanlarını ya da liman hizmetlerini kullanan gemilerden ve yolcular üzerinden,
- Kanada karasuları içerisinde Kanada limanlarında mal yükleyen gemilerden ve yine Kanada limanına mal boşaltımı yapan her gemi ya da yükleme ve boşaltmada kamu liman hizmetlerinden faydalanılması durumunda ki işlemlerden,
- Kamu limanının ya da kamu liman hizmetinin faaliyeti ile ilgili sunduğu haklar ve sağladığı hizmetler üzerinden,
- Kanada Ulaşım hizmeti için kiralama işlemi dışında ki işlemler için tüm harçlar bir tarife çizelgesi ile ilan edilir.

1.2.4.2. Limanlarda alınan vergi resim harç ve ücretler

Kanada da gemilerin vergilendirilmesi ile ilgili olarak temel düzenlemelerin yer aldığı Kanada Deniz Taşımacılığı (canada shipping act) kanununda yolcu taşımacılığı “non-pleasure” ve gezi amaçlı taşımacılık “pleasure” olmak üzere birbirinden ayrılmıştır.

Non-pleasure taşımacılık şekli ticari amaçla yapılan ve belli bir gelir elde edilen bir türdür. Pleasure taşımacılık daha çok eğlence ya da gezi amaçlı belli bir gelir elde etme amacı olmayan taşımacılık türüdür. Kurvaziyer gemiler non-pleasure taşımacılık türüne girmektedirler ve limanlarda vergi ödemekle yükümlüdürler. Diğerleri ise çoğu durumda limanlarda vergi, resim, harç ya da diğer yasal yükümlülüklerden muaf tutulmuştur.

Kurvaziyer turizmden alınan vergi, resim, harç ve diğer yasal yükümlülükleri iki grupta değerlendirebiliriz. İlk grupta gemilerden limanları kullanma karşılığı alınanlar ve ikinci grupta yolcu üzerinden alınanlar. Limanlarda sunulan hizmet karşılığında rıhtım ve iskele harcı ve liman harcı olmak üzere iki tur harç alınmaktadır.¹²⁴

¹²⁴ <http://www.tc.gc.ca/programs/ports/annualreport0304.htm>. (Erişim Tarihi; 21.09.2010)

1.2.4.3. Uluslararası gemi siciline kayıta alınan harçlar

Kanada da gemilerin Kanada Uluslararası gemi siciline kaydında ödenmesi gereken harçlar 2001 Kanada Gemi Akdine göre düzenlenmiştir. Buna göre;

- Kayıtlı geminin sahibinde bir değişiklik olması durumunda, yeni gemi sahibi geminin kaydını yapmak zorundadır,
- Geminin sahibinde bir değişiklik olmaması, ancak 2001 CSA ya göre kayıt işlemişinden iki yıl geçmiş olması durumunda, gemi sahipleri kurvaziyer gemilerini kayıt ettirmek zorundadır. Harcın ödenmesi hizmetin sağlanması ile birlikte geçerlilik kazanır.

1.2.4.4. Rıhtım ve iskele harcı

Kanada ulaştırma idaresi “canada transportation” yönetimi ve kontrolü altında ki kamu liman tesislerini¹²⁵ kullanan ya da limana girişte bulunan tüm gemilerden gemilerin büyüklüğüne ya da rıhtımı kullanma süresine göre “rıhtım ve iskele harcı” adı altında bir harç alınır. Harç hem Kanada kraliyetine ait gemiler için hem de başka ülke devletlerine ait gemiler için aynı tarife üzerinden alınır. Bu durumlarda;

- Kanada Deniz Kuvvetlerine ait savaş gemilerinin ya da Kanada Sahil Güvenlik gemilerinden,
- Kanada ile başka ülke arasında “rıhtım ve iskele harcından” muaf tutulmasına ilişkin karşılıklı bir anlaşma yapılması durumunda,
- Kamu liman tesisinin balıkçılık faaliyeti nedeniyle –balık yakalamak- ya da balık yemi gibi balıkçılık için gerekli kaynakları yüklemek ya da boşaltmak amacıyla limanın kullanılması durumunda,
- Rıhtım ya da iskelenin belli bir faaliyet için Eyalet yönetimince kiralanması ya da farklı bir tarifeden önceden ödemede bulunulması durumunda, rıhtım ve iskele harcı alınmaz.

¹²⁵ Kamu liman tesisi kavramı Kanada Denizcilik Kanunu(Canada maritime act) 65. bölümünde tanımlanmıştır.

Rıhtım ve iskele harcı genel anlamda iskeleyi belli bir süre işgal edilmesi, palamar hizmeti sağlanması gibi gemilerin iskeleyi kullanmasını engelleyen diğer durumlarda gemi sahiplerinden ya da operatörlerinden alınmaktadır. Rıhtım ve iskele harcının konusu, oranı ve muafiyetleri ile ilgili düzenlemeler Kanada Deniz Taşımacılığı Anlaşmasınının (Canada Shipping Act) 6. bölümünde yer almaktadır. Kurvaziyer gemilerden alınan Rıhtım ve iskele harcı ile ilgili tarife yine bahsi geçen kanunda düzenlenmiştir.

1.2.4.5. Liman giriş harcı

Kamu limanını kullanan ya da kamu limanına giriş yapan tüm gemilerden alınan bir harçtır. Geminin tonaj ölçüm belgesine göre alınır.¹²⁶ Bu nedenle geminin tonajı liman harçları için önem arz etmektedir. Tonaj ile ilgili dikkat edilmesi gereken hususlar;

- Geminin tonajı gemi siciline kayıt belgesine kayıtlı değer üzerinden alınır.
- Geminin tonajı belirtilmemiş ise liman otoritesi geminin kayıtlı özelliklerini dikkate alarak tonaj belirleme yetkisine sahiptir.
- Geminin iki kayıtlı tonajı bulunması durumunda¹²⁷ kayıtlı olan büyük değer dikkate alınarak liman harcı hesaplanır.

Aşağıda ki durumlarda liman harcı alınmaz.

- Üç metre ya da daha az uzunlukta olan ve sadece –logs movement- ya da sahil güvenlik amacı ile kullanılan gemilerden, liman harcı alınmaz.

Ayrıca Kanada Limanlarında Kurvaziyer gemilerden Rıhtım ve İskele Harçları ile Liman harçları dışında elektrik, atık temizleme, rıhtım temizlik ve güvenlik hizmetleri,

¹²⁶ Tonaj ölçüm belgesi Kanada Ulaştırma İdaresinin ölçüm yetkisi çerçevesinde geminin kayıtlı olan brüt tonajını belirten belgedir.

¹²⁷ Gemi restore edilmiş, genişletilmiş olabilir.

kar temizleme hizmetleri gibi faaliyetlere katılan maliyetin %25'i oranında alınan kamu hizmetleri ve diğ er hizmetler için ödenen bir hizmet harcı alınmaktadır.

Üçüncü Bölüm Türkiye’de Kurvaziyer Turizm ve Kurvaziyer Gemi İşletmeciliğinin Vergilendirilmesi

1. Deniz Turizm İşletmeciliği ve Kurvaziyer Gemi İşletmeciliği Faaliyeti İçin Yasal Düzenlemeler

Deniz turizm işletmeciliği, kurvaziyer gemi işletmeciliği ve liman işletmeciliğine ilişkin esaslar “Deniz Turizmi Yönetmeliği”¹²⁸ ile düzenlenmiştir. Yönetmelik ile deniz turizm işletmeciliği, kurvaziyer gemi işletmeciliği ve liman işletmeciliği faaliyetinde bulunabilmek için bazı şartlar öngörülmüştür. Bahsi geçen yönetmeliğin 1.maddesine göre amaç;

Deniz Turizm Yönetmeliğinde amaç; denizcilik ve turizm hizmetleri açısından deniz turizmi tesisleri ve araçlarının yatırım ve işletmeciliğinin geliştirilmesi, teşviki, bunların güvenli bir biçimde kullanılması, bu işletmelerin ülke ekonomisine ve ülke turizmine yararlı olacak şekilde nitelik ve standartların belirlenmesi, bu alanda faaliyet gösteren yatırımcı ve işletmelerin uyması gereken asgari kuralların belirlenerek deniz turizmi sektörünün uluslararası alanda rekabet gücünün artırılması ve kalitesinin yükseltilmesini sağlamaktır.

Yönetmeliğin kapsamı ise, deniz turizmi alanında faaliyet gösteren yatırım ve işletmeciliği, gezi, spor amacıyla kurulan yabancı bayraklı turizm amaçlı deniz araçlarının Türk Karasularında seyir esasları ile Türkiye’de kalış süreleri, kabotaj hakları ve deniz turizmin geliştirilmesi amacıyla alınacak diğer tedbirlerle ilgili hükümlerdir.

Buna bağlı olarak bir turizm işletmesinin veya bir kurvaziyer geminin işletmesinin veya bir liman işletmesinin varlığı, öncelikle ilgili yönetmelikte öngörülen şartların yerine getirilmesiyle ve alınan izinle ortaya çıkmaktadır.

¹²⁸ R.G. 24.07.2009 Tarih, S. 27298.

1.1. Turizm Amaçlı Deniz Turizmi ve Gemi İşletmeciliği Faaliyeti

Turizm amaçlı deniz turizmi ve gemi işletmeciliği faaliyetinde bulunacak gerçek veya tüzel kişiler yönetmelikte belirlenen nitelikleri taşımak kaydı ile Kültür ve Turizm Bakanlığından “Turizm İşletmesi Belgesi” olarak deniz turizmi işletmeciliği veya gemi işletmeciliği yapabilirler. Dolayısıyla turizm işletmeciliğinin ve turizm gemi işletmeciliğinin varlığı, bakanlıktan alınan turizm işletmesi belgesine bağlanmıştır.

Deniz turizm işletmeleri, Türkiye’ye deniz hudut kapılarından giriş-çıkış yapan, Türk Karasuları ve limanları arasında seyir eden veya Türkiye’de kışlayacak olan Türk ve Yabancı Bayraklı özel ve ticari turizm amaçlı deniz araçlarının ilgili kamu otoriteleri nezdinde ki işlemlerini ve diğer yapılması gerekli işlerini, bu araçların sahip veya kaptanları adına tam yetkili olarak takip etmeye ve yapmaya “Turizm Amaçlı Deniz İşletmeleri Acenteleri” tarafından Bakanlıkça verilecek yetkiye dayanarak yapma hakkını kazanırlar. Turizm amaçlı deniz işletmeleri acenteleri kamu otoriteleri nezdinde takip ettikleri işlemler ile yaptıkları diğer işlerden sahip ve kaptan ile birlikte müştereken ve müteselsilen sorumludur.

Gemi işletmeciliği, “iktisadi işletmede kullanılan gemilerle kazanç sağlamaya yönelik belli faaliyetlerin icra edilmesi” olarak tanımlanabilir.¹²⁹ Bu tanıma göre gemiyle yük ve yolcu taşınması, gemiyle çekme, kurtarma, söndürme, yükleme, boşaltma gibi hizmetlerin icra edilmesi ve gemiyle balık avcılığı yapılması gemi işletmeciliği sayılmaktadır.

Deniz turizm araçları işletmeleri ise, mülkiyetinde bulundurdukları veya kiraladıkları Türk veya yabancı bayraklı deniz araçlarını, mürettebatlı veya mürettebatsız olarak, gezi, spor eğlence amacıyla geçici süreler ile kiralayan, işletmeleri ile ilgili tüm ürünleri oluşturan, pazarlamasını yapan, hizmet ve organizasyonları sağlayan, müşterileri geliş noktalarından alıp, gidiş noktalarına bırakan, faaliyet alanları Kültür ve Turizm Bakanlığınca belirlenen ve Bakanlıktan belgeli gerçek veya tüzel kişilerdir.

¹²⁹ C. Yerci (2004). Vergi uygulamasında gemi , *Vergi Sorunları Dergisi*, 114 (Şubat), s. 29; C. Yerci (2009). Vergi uygulamasında gemi, *Vergi Sorunları Dergisi*, 144 (Ocak), s.33.

Kurvaziyer gemi yatırım veya işletmeciliği amacıyla belge talebinde bulunacak gerçek veya tüzel kişilerin, Türk ve Yabancı Bayraklı en az bir geminin mülkiyetine sahip olmaları veya bu gemileri en az bir yıl süre ile kiralamış olmaları şarttır.

Deniz turizmi araçları işletmelerine ait bir merkez büro ve bölgede müşterileri ile ilişkileri düzenleyecek şube büroları kurulması veya aynı nitelikte bir büro ile temsilcilik ve hizmet anlaşması düzenlemeleri şarttır.

Türkiye dışında kurulu kurvaziyer ve yat işletmeleri veya benzeri işletmeler, yabancı bayraklı kurvaziyer gemi veya yatlarını turizm hizmet ticaretinde Türkiye’de işletmelerine Kültür ve Turizm Bakanlığınca beş yıla kadar izin verilebilir. Bunda ise, Türkiye’de kurvaziyer gemi işletmesini temsilci tayin etmesi ve bu temsilcini, Bakanlıktan belgeli kurvaziyer liman işletmesi, kurvaziyer gemi işletmesi veya mülkiyetinde işletme belgesi olması şarttır. Yabancı işletmenin en az bir kurvaziyer gemiyi en az bir yıl Türkiye’de bulundurmaları gereklidir.

Deniz turizmi araçları işletmeleri, her yıl Aralık ayı içinde Kültür ve turizm Bakanlığına yaptığı faaliyetle ilgili bir rapor vermek zorundadır.

Türkiye’ye giriş çıkış yapan turizm amaçlı deniz araçlarının Bakanlar Kurulunca deniz hudut kapısı olarak tespit ve ilan edilmiş deniz hudut kapılarından giriş-çıkış yapmaları zorunludur. Hudut giriş-çıkış işlemleri ise Liman Başkanlığı tarafından yapılır.

1.2. Turizm Amaçlı Liman İdaresinin Yapısı ve Liman İşletmeciliği Faaliyeti

Dünyada değişen ekonomik şartlar, siyasi olaylar ve teknolojik gelişmelere paralel olarak deniz taşımacılığı ve buna bağlı olarak liman idaresinin yapısı ve liman işletmeciliği değişiklikler göstermiştir.¹³⁰

¹³⁰ R. Baykal (1999). Türk denizcilik sektöründe özelleştirme çalışmalarının gemi yapım, işletmecilik ve limanlar yönünden değerlendirilmesi, *Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi*, İstanbul, ss.3-5.

1.2.1. Liman idaresinin yapısı

Liman idarelerinin yetki, görev ve sorumlulukları genellikle kanunlar ile sınırlıdır. Sorumluluk ve yetkiler bir idareden diğerine farklılık göstermektedir. Bunlar; liman ve tesislerini yapmak, işletmek ve limanı geliştirmek için gerekli yatırımları yapmaktadır. İlgili kanunlar, liman idarelerince uygun görülen bazı faaliyetleri yerine getirmelerini mümkün kılabilir.

Dünyadaki liman idarelerinin yapısı ve amaçları ülkeden ülkeye, hatta bir ülke sınırları içinde bile değişmektedir. Bununla birlikte birçok ülkede limanlar bir dereceye kadar merkezi hükümetin kontrolü altındadır. Liman idarelerinin başlıca fonksiyonları aşağıda belirtilmektedir¹³¹;

Dünya standartlarında işletilen bir liman, liman kullanıcılarının taleplerini karşılamak amacıyla çeşitli tesisler ve hizmetler sunan ve güvenliği sağlayan bir komplekstir. Liman idaresinin mülkiyet sınırları dâhilinde limanla ilgili birçok kuruluş liman tesislerinin üstyapı ve altyapısını ve liman hizmetlerini sağlayabilir. Ancak, liman idaresi, liman içersinde çalışan şirketlerin koordinasyonunu ve haberleşme kolaylıklarını sağlamaktan sorumlu olmalıdır.¹³²

Dünyanın birçok limanında; liman idareleri iskele, rıhtım ve doklar gibi statik tesislerinin altyapısının sağlanması ve liman hizmetlerinin yerine getirilmesini özel şirketlere bırakmaktadır. Liman idare türleri yapısına bakarsak; liman idareleri; belediye limanları, otonom liman idareleri, hizmet limanları ve özel limanlardan oluşur.¹³³

¹³¹ Y. Reel, N. Terzi, (2008). Dünya denizcilik sektörü ve özelleştirme uygulamaları, *Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, 25 (2), s.122; J. N. Ece, "Limanların Özelleştirilmesi", http://www.deniztv.com/index.php?safa=yazar&id=11&yazi_id=100008&links=22, 12 Ocak 2010.

¹³² J.G. MATONS (1992). Privatisation and the private sector in ports, *Challenge of Port Competition Seminar*, Kuala Lumpur, Malaysia, 10 (17), s.8.

¹³³ Ece (2010), s.2.

1.2.1.1. Belediye liman idareleri

Liman İdaresi konumunda olan belediye limanları, sorumluluklarını temel altyapının sağlanması ile sınırlandırmaktadır. Rotterdam, New York ve Antwerp, bu tür limanlara örnek olarak verilebilir.¹³⁴ İlgili kuruluş ve şirketler, uygun bir kira karşılığı liman altyapısını kullanmakta ve limanı kendi ihtiyaçlarına göre uygun ekipman ve teçhizatla ayrıca donatmaktadır. “ Mülk Sahibi “ olarak tanımlanan liman otoriteleri, kiracılarının işletme faaliyetlerinde herhangi bir şekilde rol almamaktadır. Bu limanların karakteristik özellikleri aşağıdaki şekilde sıralamak mümkündür.

- Bir konsey veya belediye tarafından kontrol edilir.
- Politik etki söz konusudur.
- Kredi alma imkânı vardır.
- Yerel veya bölgesel planlama söz konusudur.

1.2.1.2. Otonom liman idareleri

Otonom (özerk) yapı da olan bu limanlarda, hükümetin belirlediği genel liman politikası çerçevesinde liman altyapı ve üstyapısının sağlanmasından sorumlu olan; liman kullanıcıları ve yerel kamu idareleri ile bakanlıkların temsilcilerinin ve ilgili diğer kuruluşların temsilcileri tarafından oluşturulan bir kurul aracılığı ile ortaklaşa kontrol ve idare edilen bağımsız limanlardır.¹³⁵ Teorik olarak otonom limanlar genel politikalarında hükümetten bağımsız görünseler de, pratikte denizcilikle ilgili bir bakanlığın direktif ve denetimi altında hükümetin ekonomik ve mali kontrolüne tabi bulunmaktadır.

Otonom liman idarelerinde devlet, mülkiyeti elinde tutmakta, yönetim ve işletmeyi devretmektedir. Otonom limanlarda yönetim özerkleşmektedir. Liman idaresi yük elleçlemesi hizmeti vermemekte olup liman hizmetleri yük elleçleme operatörleri olarak atlandırılan özel şirketlerce yerine getirilmektedir. Fransa’da Le Havre, Rouen,

¹³⁴ Ece (2010), ss.5-7.

¹³⁵ Nergis Ergüneş (1993). Liman ve liman işletmeciliği. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi İstanbul Üniversitesi İşletme Enstitüsü).

Bordeaux, Marsilya, Nantes Limanları ve İtalya’da Cenova limanlarını otonom limanlara örnek olarak verebiliriz. Bu limanların karakteristik özellikleri aşağıda verilmektedir:

- Seçilmiş veya atanmış üyelerden oluşur.
- Oldukça fazla temsilci söz konusudur.
- Kar amacı gütmeyen kuruluşlardır.
- Hükümetten bağımsız kuruluşlardır.

1.2.1.3. Hizmet limanları idaresi

Liman idaresi, altyapı ve üstyapı ile yük elleçlemesi ile ilgili tüm hizmetleri doğrudan kendisi sağlamaktadır. “ Hizmet Limanları “ olarak tanımlanan bu tür liman örnekleri İngiltere hariç olmak üzere batılı ülkelerde nadiren görülmektedir. Türkiye, Afrika, Güney Amerika ve Güneydoğu Asya ülkeleri limanları içinde Singapur limanı, hizmet limanları örneklerini oluşturmaktadır.

Hizmet limanları çoğunlukla kamu kuruluşu olan tek bir idarenin kontrol ve sorumluluğundadır. Bu limanların karakteristik özellikleri şu şekilde özetlenebilir: Genellikle demiryolları ile bağlantılı limanlardır.¹³⁶

- Merkezi kontrol ve mali güce sahiptirler,
- Kullanıcı temsilcileri yoktur,
- Rekabet eksikliği söz konusudur,
- Oldukça hantal bir organizasyon mevcuttur,
- Etkin ticari ve pazarlama politikaları yoktur,
- Liman faaliyetlerinde etkin bir şekilde ve koordinasyonu ve entegrasyon eksikliği mevcuttur.

¹³⁶ S. Kikeri, J.Nellis, M. Shirley (1992). *Privatization, the lessons of experience*. Washington: World Bank Publication, s. 34. P. Cook, C. Kirkpatrick (1989). *Privatization in less developed countries*. 2nd Edition, Worchester: Billing&sons, s.22.;

Özel sektör tarafından işletilen bu limanlarda liman altyapı ve üstyapı yatırımları özel sektör tarafından karşılanmaktadır. Bu limanların karakteristik özellikleri aşağıda verilmektedir:

- Kar maksimizasyonu hedeflenmektedir,
- Ticari esaslara göre çalıştırılır,
- Esnek tarife politikası mevcuttur,
- Güvenli ve hızlı elleçleme söz konudur.

1.2.2. Limanların işletilmesi

Deniz Turizmi Yönetmeliğine göre, turizm amaçlı liman işletmeciliği, özel ve kamu kurumları tarafından yapılan Deniz Turizmi amaçlı limanları, bizzat bu kurumlar veya bunların kiracıları olan gerçek veya tüzel kişiler, Kültür ve Turizm Bakanlığında “Deniz Turizmi Amaçlı Liman Turizm İşletme Belgesi” almak koşulu ile işletebilirler. Dolayısıyla turizm amaçlı liman işletmeciliğinin varlığı öncelikle Kültür ve Turizm Bakanlığında alınacak izne bağlıdır.

Deniz turizm amaçlı limanların işletilmesi, işletmeciler tarafından kanun ve yönetmeliklere uygun, işletmenin özelliklerine göre özel hükümleri de kapsayacak bir biçimde hazırlanmış ve birliğinde görüşü alınarak, Kültür ve Turizm Bakanlığınca onaylanmış, işletme yönetmeliğine göre yapılması esastır.

Bu işletmelerin kapsamına giren deniz turizmi gemi, yat, yatçı, mürettebat ve kurvaziyerler ile diğer kişiler ve bu işletmelerde bulunan hizmet ünitelerinin kiracıları ve işletmecileri ile bunların personelleri, yönetmelikte öngörülen hükümlere uymak zorundadır.

Deniz turizmi amaçlı liman işletmecileri ile kurvaziyer gemi ve yatların sahipleri veya kaptanları arasında, limanlarına bağlanan veya karaya çekilen kurvaziyer gemi veya yatlarla ilgili “Bağlama Sözleşmesi” yapmak zorundadır. Bu sözleşme deniz turizmi

amaçlı liman işletmelerinin kurvaziyer gemi veya yatların sahip veya kaptanları arasında karşılıklı olarak yapılan bir akittir.

Özel ve kamu kurumları tarafından yapılan Deniz Turizmi amaçlı limanları, bizzat bu kurumlar veya bunların kiracıları olan gerçek veya tüzel kişiler; Bakanlıktan Deniz Turizmi Amaçlı Liman Turizm İşletme Belgesi almak koşulu ile işletilebilir. Bakanlıkça verilen yatırım ve işletme belgeleri, belgede isimleri yazılı gerçek veya tüzel kişilere ait olup, bakanlığın izni alınmadan üçüncü kişilere devredilemez.

Yabancılar tarafından bu amaçla kurulacak işletmelerde Türk uyruklu gerçek ve tüzel kişilerle ortaklık şartı aranır. Kurvaziyer gemi limanlarının fiziksel nitelikleri Bakanlıkça (Ulaştırma Bakanlığı) ve sektör kuruluşlarının işbirliği ile düzenlenir.

2. Kurvaziyer Turizm ve Kurvaziyer Gemi İşletmesinden Doğan Kazançların Vergilendirilmesi

Türk Ticaret Kanununun 12 inci maddesine göre karada, denizde, havada, nehirde ve gölde yolcu ve eşya taşımak işiyle uğraşmak üzere kurulan müesseseler “ticarethane” sayılır. Yine Türk Ticaret Kanununun 12 inci maddesinde¹³⁷, bir ticari işletmeyi, kısmen dahi olsa kendi adına işleten kimseye tacir denir. Buna göre gemiyle yük ve yolcu taşıma işiyle uğraşmak üzere kurulan müesseseler ticarethane, bu faaliyetleri kısmen dahi olsa kendi adına yapan kişiye “tacir” denilmektedir.

Buna bağlı olarak, denizcilikte yük ve yolcu taşımacılığında doğan kazançlar vergi hukuku açısından “Ticari Kazanç” hükmündedir. Dolayısıyla, kurvaziyer turizm faaliyetlerinden ve kurvaziyer gemi işletilmesinden veya kurvaziyer liman işletilmesinden elde edilen kazançlar, ticari kazanç hükmünde gelir veya kurumlar vergisine tabidir. Dolayısıyla bu kazançların vergilendirilmesinde Gelir Vergisi Kanunu ve kurumlar vergisi kanununda yer alan hükümler esas alınır. Kurvaziyer turizm faaliyetinde bulunan veya kurvaziyer gemi işleten gerçek kişi ise gelir vergisi, kurum

¹³⁷ Madde, 6762 sayılı Kanunun 14 üncü maddesinin tekrarıdır.

ise kurumlar vergisine tabidir. Buna dar mükellef gerçek kişi ve dar mükellef tüzel kişiler de dâhildir.

2.1. Kurvaziyer Gemi Mülkiyetinin Şahıslara Ait Olmasında Vergilendirme

Kurvaziyer geminin mülkiyeti ve işletilmesi tek bir kişiye ait olması halinde elde edilen kazanç, şahsi ticari kazanç hükmünde Gelir Vergisine tabidir. Geminin mülkiyeti veya işletilmesi birden fazla kişiye ait ise, doğacak kar veya zarar, Yeni Türk Ticaret Kanununun 1076 ncı maddesi uyarınca, iştirakin kazancı ve zararı, paydaş donatanlara gemideki paylarına göre dağıtılır. Her bir donatan kendi kazanç payı üzerinden ve bununla sınırlı olarak Gelir Vergisine tabi tutulur.

Kurvaziyer geminin mülkiyeti ve işletilmesi şahıs şirketlerine ait ise elde edilen kar veya zarar, kolektif şirketlerde ortakların şahsi ticari kazancı sayılır ve Gelir Vergisine tabi tutulur. Komandit şirketlerde ise, komandite ortağın payı şahsi ticari kazanç hükmünde, komanditer ortağın payı ise Gelir Vergisi Kanununun 75 inci maddesinin 2 inci bendine göre menkul sermaye iradı olarak Gelir Vergisine tabi tutulur.

2.2. Kurvaziyer Gemi Mülkiyetinin İşletmelere Ait Olmasında Vergilendirme

Kurvaziyer geminin mülkiyeti ve işletilmesi sermaye şirketine ait olmasında, elde edilen kazanç kurum kazancı olarak Kurumlar Vergisine tabi tutulur. Eshamlı komandit şirketlerde ise, kurumlar vergisi matrahı komanditer ortağın kar payı üzerinden hesaplanır. Komandite ortağa ait olan ve eshamlı komandit şirketin kurumlar vergisi matrahının hesaplanmasında dışarıda bırakılan kar payı ise, şahsi ticari kazanç hükmünde Gelir Vergisine tabi tutulur. Komanditer ortakların aldığı kar payı ise Gelir Vergisi Kanununun 75 inci maddesinin 2 inci bendine göre menkul sermaye iradı olarak Gelir Vergisine tabi tutulur.

2.3. Vergiden İstisna Kazançların Kar Payı Olarak Dağıtılmasında Vergileme

Türk denizciliğın geliştirilmesini hızlandırmak ve turizmin ekonomiye katkısını arttırmak amacıyla bağılı olarak 1999 yılında çıkarılan Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu¹³⁸ ile Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerin ve yatların işletilmesinden ve devrinden elde edilen kazançlar, gelir ve kurumlar vergisi ile fonlardan istisna tutulmuştur.¹³⁹ Dolayısıyla Türk Uluslararası Gemi siciline kayıtlı kurvaziyer gemilerin işletilmesinden ve devrinden elde edilen kazançlar gelir ve kurumlar vergisinden istisnadır. Ancak istisna uygulamasında öngörülen şart, kurvaziyer geminin Türk Uluslararası Gemi siciline kayıtlı olması ve kazancın kayıtlı bu gemilerin işletilmesinden elde edilmesidir. Buna dar mükellefiyete tabi gerçek kişiler ve kurumlarda dâhildir.

Ancak, söz konusu istisna Maliye Bakanlığının yayınlamış olduğı 1 nolu Kurumlar Vergisi Genel Tebliğı¹⁴⁰ ile gelir vergisi mükelleflerinde gerçek kişilerin (Dar mükellefler dâhil) vergi yüklerinin sıfır olmasına karşılık, kurumlar vergisi mükelleflerinde daha farklı uygulandığı görölmektedir.¹⁴¹ Çünkü söz konusu kazancın kurumlar vergisi mükellefleri tarafından elde edilmesinde, yalnızca Kurumlar Vergisinden istisna olduğunu, bu kazancın kurumlar tarafından gerçek kişi ortaklara dağıtılması halinde ise, Gelir Vergisi Kanununun 94 üncü maddesinin 6/b bendine göre % 15 oranında tevkifata tabi tutulacağı ve Gelir Vergisi Kanununun 85 ve 86 ıncı maddeleri kapsamında beyana tabi tutulması öngörölmüştür.

Yine Maliye Bakanlığının 69 nolu Kurumlar Vergisi Genel Tebliğinde yer alan hükümler dikkate alındığında; tüzel kişiliğe sahip bir şirketin aktifinde kayıtlı gemilerin Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıt ettirmesinden sonra elde ettiğı kazançlar kurumlar vergisinden istisna edilirken, aynı şirketin kar dağıtması halinde şirket ortaklarının almış olduğı kar payı menkul sermaye iradı olarak gelir vergisine tabi tutulmuştur.

¹³⁸ R.G. 21.12.1999 Tarih, S. 23913.

¹³⁹ 4490 Sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicil Kanunu, R.G. 21.12.1999 Tarih, S.23913; Bkz. Aşağıda Beşinci Bölüm “Kurvaziyer Turizm ile İlgili Türkiye’de Uygulanan Vergi Teşvikleri” başlığı altında yapılmış açıklamalar, s.

¹⁴⁰ R.G. 03.04.2007 Tarih, S.26482.

¹⁴¹ İ. Bulut (2009). Denizcilik ve gemi işletmeciliğı kazançları”, <http://www.vergiportalı.com>.

Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerin işletilip işletilmediğine bakılmaksızın devredilmelerinden elde edilen kazançlar vergiden istisna edilmiştir. Ayrıca, bu faaliyetlerle ilgili olarak gemi ve yatlarda kullanımı zorunlu olan sabit kıymet ve malzemelerin satışı halinde bunlardan elde edilecek kazanç de istisna kapsamındadır. Ancak, gemi veya yat işletmeciliğinden veya bunların devrinden zarar doğması halinde bu zarar ve giderlerin diğer faaliyetlerden elde edilen kazançlardan indirilmesi mümkün değildir.¹⁴²

3. Kurvaziyer Gemilerin Kiralanmasından Doğan Kazançların Vergilendirilmesi

Gemiler niteliği gereği menkul mal konumundadır. Ancak, İcra ve İflas Kanununun¹⁴³ 23 üncü maddesi hükmü gereğince, gayrimenkul (taşınmaz) tabiri Gemi Siciline kayıtlı gemileri de kapsamaktadır. Ayrıca İcra ve İflas Kanununun 136 ıncı maddesinde, “taşınmaz malların satışına ait hükümler, gemi siciline kayıtlı gemiler hakkında da tatbik olunur” hükmü yer almaktadır. Dolayısıyla Gemi Siciline kayıtlı gemiler gayrimenkul mal niteliğini taşır.

İktisadi işletmeye dahil olmayan gemilerin kiralanması karşılığında alınan bedel, gayrimenkul sermaye iradı olarak Gelir Vergisine tabi tutulur. Çünkü, Gelir Vergisi Kanununun 70 inci maddesinin 7 inci bendinde, “ gemi ve gemi payları (motorlu olup olmadıklarına ya da tonilatolarına bakılmaz) ile bilumum motorlu tahmil ve tahlisiye vasıtaları” hükmüne göre, gemilerin ve gemi paylarının sahipleri, mutasarrıfları, zilyetleri irtifak ve intifa hakkı sahipleri veya kiracıları tarafından kiraya verilmesinden elde edilen iratlar gayrimenkul sermaye iradı sayılmıştır. Dolayısıyla kurvaziyer gemilerin kiralanmasından doğan kazançlar da gayrimenkul sermaye iradı olarak Gelir Vergisine tabidir. Ancak, Gelir Vergisi Kanununun 94 üncü maddesinin 5/a bendi hükmü uyarınca, gemi ve gemi paylarını kiralayanların ödemelerden vergi tevkifatı yapmaları öngörülmüştür.

¹⁴² BULUT (2009), s.2.

¹⁴³ R.G. 19.06.1932 Tarih, S. 2128.

İktisadi işletmeye dâhil gemilerin kiralanması karşılığında elde edilen kira bedeli ise, geminin iktisadi işletmeye kayıtlı olmasına bağlı olarak iktisadi faaliyeti kapsamında sayılacağı için ticari kazanç hükmü çerçevesinde Gelir veya Kurumlar vergisine tabi tutulur. Nitekim Gelir Vergisi Kanununun 70 inci maddesinde gayrimenkul sermaye iradının tespitinde “... mal ve haklar ticari veya zirai işletmeye dahil bulunduğu takdirde bunların iratları ticari veya zirai kazancın tespitine müteallik hükümlere göre hesaplanır” hükmü yer almaktadır.

4. Kurvaziyer Gemilerin Devrinden Elde Edilen Kazançların Vergilendirilmesi

Devredilen kurvaziyer gemi eğer ticari bir işletmeye veya bir şirkete aitse, ticari kazanç hükmünde gelir vergisine veya kurumlar vergisine tabi tutulur.

Geminin şahıslara ait olması durumunda, veraset yoluyla veya karşılıksız intikalinde ise, Veraset ve İntikal Vergisine Tabi tutulur.

Çünkü “Veraset ve İntikal Vergisi Kanununun¹⁴⁴ 1 inci maddesinde; Türkiye Cumhuriyeti tabiiyetinde bulunan şahıslara ait mallar ile Türkiye’de bulunan malların veraset tarihiyle veya herhangi bir suretle olursa olsun ivazsız bir tarzda bir şahıstan diğer bir şahsa intikali Veraset ve İntikal Vergisine tabidir” hükmü yer almaktadır. Dolayısıyla şahıslara ait gemilerin Veraset yoluyla intikalinde, gemilerin gayrimenkul mal olarak kabul edilmesine bağlı olarak, veraset ve intikal vergisine tabi tutulur.

5. Vergilemede Gemilerin Değerlemesi

Gerek gemilerin işletilmesinden doğan kazançlarda gerekse gemilerin devrinde, gemilerin değerlendirilmesi ayrı bir öneme sahip olup, vergilemede değişiklik gösterir. Çünkü gemi bir menkul mal olmasına rağmen, mer’i mevzuatın gayrimenkul hakkındaki hükümlerine tabi tutulmakta ve gerek vergi uygulamaları açısından gerekse

¹⁴⁴ R.G. 15.06.1959, S. 10231.

de uluslararası muhasebe standartları açısından gemiler “Maddi Duran Varlıklar” olarak kabul edilmektedir.¹⁴⁵ Dolayısıyla kurvaziyer gemilerde de değerlendirme önem taşır.

5.1. İktisadi İşletmeye Dâhil Gemilerin Değerlemesi

Vergi Usul Kanunu¹⁴⁶ nun, iktisadi işletmelere dâhil kıymetleri değerlendirme başlığı altında 269 uncu maddesinde iktisadi işletmelere dâhil bilumum gayrimenkuller maliyet bedelleri ile değerlendirilir hükmü ile gemiler ve diğer taşıtların kıymetlerin “Maliyet Bedeli”yle değerlendirileceği hükme bağlanmıştır.

Maliyet bedeli ise, Vergi Usul Kanununun 262 inci maddesi hükmü gereğince; iktisadi bir kıymetin iktisap edilmesi veyahut değerinin artırılması münasebetiyle yapılan ödemelerle bunlara müteferrik bilumum giderlerin toplamını ifade eder.

Faaliyeti gemi alım – satımı olan işletmeler bakımından alınan ve satılan gemiler mal hükmündedir. Dolayısıyla bu işletmelerin mameleki konumundaki gemilerin Vergi Usul Kanununun “Mal Değerlemesi”ne ilişkin hükümlere göre değerlendirilmesi gerekir.

Faaliyeti gemi inşa etmek ve satmak olan işletmelerin inşa ettiği gemilerin inşa giderleri, Vergi Usul Kanununun 271 inci maddesi inşa edilen binalarda ve gemilerde, imal edilen makine ve tesisatta, bunların inşa ve imal giderleri, satın alma yerine geçer hükmüne göre satın alma bedelini oluşturmaktadır.

5.1.1. Yurt içinde satın alınan gemilerde değerlendirme

Vergi Usul Kanununun 270 inci maddesinde, gayrimenkullerde maliyet bedeline giren giderler sayılmıştır. Ancak madde hükmü içinde gemilere ilişkin bir hüküm yer almamaktadır. Ancak, Vergi Usul Kanununun 269 uncu maddesinde iktisadi işletmelere dâhil bilumum gayrimenkullerin maliyet değeriyle değerlendirilir hükmü gereği,

¹⁴⁵ M. Erişti – A. Deliceoğlu (2009). Gemilerin Vergi Usul Kanunu, Sermaye Piyasası Kanunu ve IAS’e Göre Değerlemesi ve Gemilerde Enflasyon Düzenlemesi, www.tmsk.org.tr, Erişim: 19 Mayıs 2012.

¹⁴⁶ R.G. 10.01.1961 Tarih, S. 10703.

gemilerinde, 270 inci maddede yer alan gayrimenkullerde maliyet bedeline giren giderlerin esas alınması gerekir.¹⁴⁷

Bu nedenle yurt içinden satın alınan gemilerde, satın alma bedeli maliyet bedelinin ilk unsurunu oluşturacaktır.

Veri Usul Kanununun 270 inci maddesinde ayrıca, noter, mahkeme, kıymet takdiri, komisyon ve tellâliye ile Emlak Alım ve Özel Tüketim Vergilerini maliyet bedeline ithal etmekte veya genel giderler arasında göstermekte mükellefler serbest bırakılmıştır.

Ancak, İnşa edilen ya da gemi alım – satım faaliyetinde bulunanın gemi alması durumunda, alınan gemi;

- Denizde seyretmeye mahsus ve 18 grostonu aşmayan bir gezinti gemisi olması durumunda,
- İç sularda seyretmeye mahsus yolcu ve gezinti gemisi olması durumunda,
- Yat konumunda olması durumunda,

Özel Tüketim Vergisi ödenmesi gerekmektedir. Ödenen Özel Tüketim Vergisinin maliyete dâhil edilmesi ya da doğrudan gider yazılması gemiyi iktisap eden işletmeye bırakılmıştır.

5.1.2. İthal edilen gemilerin değerlemesi

İktisadi işletmeye dâhil edilmek üzere, yurt dışından ithal edilen bir geminin ithalatında ödenen gümrük vergisi bulunması durumunda, söz konusu verginin maliyet bedeline dâhil edilmesi gerekir.¹⁴⁸

Çünkü Vergi Usul Kanununun 270 inci maddesinde, gayrimenkullerde maliyet bedeline giren giderler sayılırken, gümrük vergisinin makine ve tesisatın maliyet bedeline

¹⁴⁷ Yerci (2004), s. 20

¹⁴⁸ Yerci (2004), s. 21

girecek unsurlar arasında özel olarak belirlenmiştir. Bu nedenle ithal edilen gemiler için ödenen gümrük vergisinin geminin maliyet bedeline dâhil edilmesi gerekir. Ayrıca, gümrük vergisi, ithal yoluyla edinilen geminin edinmesinde yapılan bir ödeme olmasına bağlı olarak Vergi Usul Kanununun 262 inci maddesi içinde yer almaktadır.

5.1.3. İnşa edilen gemilerin değerlemesi

Vergi Usul Kanununun 271 inci maddesinde, inşa edilen gemilerde, bunların inşa giderlerinin satın alma bedeli yerine geçeceği hüküm altına alınmıştır.

Dolayısıyla iktisadi işletmeler, kendi inşa ettikleri ve aktifine aldıkları gemileri, bunların inşa giderlerinin toplamı üzerinden değerleyerek aktifleştirir.¹⁴⁹

5.2. Kiralanan Gemilerin Değerlemesi

Kiralanan gemilerin değerlemesinde, kiralamaya konu olan geminin mülkiyet hakkının işletmeye ait olmasında söz konusu olur. Ayrıca geminin amortismanına tabi tutulması da mülkiyet hakkına sahip olan işletme tarafından gerçekleştirilir. Dolayısıyla kiralanan bir gemi üzerinden, kiralayan tarafından geminin değerlemesi yapılması ve amortisman ayrılması söz konusu değildir.

Gemiyi kiralayanın ödemiş olduğu kira bedeli, giderini oluşturur. Ancak, Vergi Usul Kanununun mükerrer 290 ıncı maddesi kapsamına giren finansal kiralamalarda özel değerlendirme esasları mevcuttur.

Finansal kiralama Vergi Usul Kanunu 319 nolu Genel Tebliği¹⁵⁰nde, “Kira süresi sonunda mülkiyet hakkının kiracıya devredilip devredilmediğine bakılmaksızın, bir iktisadi kıymetin mülkiyetine sahip olmaktan kaynaklanan riskler ile yararların tamamının veya tamamına yakınının belli bir dönemde bedel karşılığı kiracıya

¹⁴⁹ Erişti (1999), s.2.

¹⁵⁰ R.G. 01.07.2003 Tarih, S. 25155.

birakılması sonucunu doğuran kiralama değildir” şeklinde tanımlanmıştır. Ayrıca aynı Genel Tebliğde, aynı iktisadi kıymete ilişkin birden fazla sözleşme, ilave, tadil ve diğer sözleşmelerin yapılması halinde tüm anlaşmaların bir arada değerlendirilmesi gerektiği yönünde açıklama yapılmıştır.

Finansal kiralama işletmelerinde, finansal kiralamaya konu olan iktisadi kıymet ile sözleşmeden doğan hak, borç ve alacakların değerlendirilmesi şu esaslara göre yapılır.

- Kiracı tarafından finansal kiralama işlemine konu iktisadi kıymeti kullanma hakkı ve sözleşmeden doğan borç, kiralama konusu iktisadi kıymetin rayiç bedeli veya sözleşmeye göre yapılacak kira ödemelerinin bugünkü değerinden düşük olanı ile değerlendirilir,
- Kiralayan tarafından sözleşmeden doğacak alacak, kiralama süresi boyunca yapılacak kira ödemelerinin toplam tutarı, kiralama konusu iktisadi kıymet ise, bu iktisadi kıymetin net bilanço aktif değerinden kira ödemelerinin bugünkü değerinin düşülmesi sonucu bulunan tutar ile değerlendirilir,
- İktisadi değer net bilanço aktif değerinden kira ödemelerinin bugünkü değerinin düşülmesi sonucu bulunan tutarın sıfır veya negatif olması halinde, iktisadi kıymet iz bedeliyle değerlendirilir ve aradaki fark iktisadi kıymetin elden çıkarılmasından elde edilen kazançlar gibi işleme tabi tutulur,
- Kiralayan tarafından aktifleştirilen alacak tutarı ile kira ödemelerinin bugünkü değeri arasındaki fark, gelecek dönemlere ait fazı geliri olarak pasifleştirilmek suretiyle değerlendirilir,
- Kiralayanın finansal kiralamaya konu iktisadi kıymetin üretimini veya alım – satımını yapması halinde, iktisadi kıymetin net bilanço aktif değeri olarak rayiç bedeli dikkate alınır. Rayiç bedel ile maliyet bedeli arasındaki fark, normal bir satış işleminden elde edilen kar veya zarar olarak işleme tabi tutulur.

5.3. Veraset Yoluyla İntikallerde Gemilerin Değerlemesi

Gemilerin veraset yoluyla veya sair suretlerle ivazsız olarak intikalleri, Veraset ve İntikal Vergisinin konusu içine girer. Ödenecek veraset ve intikal vergisinin hesaplanabilmesi için vergi matrahının bulunması gerekir. Vergi matrahının bulunmasında ise intikal eden gemilerin değerlendirilmesi gerekmektedir.

Veraset ve İntikal Vergisinin 10 uncu maddesinde, “veraset ve intikal vergisinin matrahı, intikal eden malların Vergi Usul Kanununa göre bulunan değeridir” hükmü yer almaktadır.

Mükellefler ilk tarhiyatta nazara almak üzere Veraset ve İntikal Vergisi mevzuuna giren malları aynı maddede belirtilen değerlendirme ölçülerinden faydalanarak, maddede belirtilmeyenler bakımından ise Vergi Usul Kanununun değerlendirme ile ilgili 3 üncü bölümündeki esaslara göre değerlendirmek ve beyannamelerinde göstermek zorunda oldukları hüküm altına alınmıştır;

- Ticari sermaye; bilanço esasına göre defter tutanlarda ölüm tarihine takaddüm eden takvim yılı bilançosuna göre bulunacak öz sermaye, ticari sermayedir. Ancak, mükellefler isterlerse ölüm günü itibariyle çıkaracakları bilanço esas olarak öz sermayelerini tespit edebilirler,
- İşletme esasına göre defter tutanlarla basit usulde mükellefiyete tabi olanlarda ticari sermaye olarak murisin ölüm tarihindeki ticari varlığı beyan edilir.
- Öz sermaye veya ticari varlık, bu maddedeki esaslara göre bu maddede hüküm olmayan hallerde Vergi Usul Kanununun iktisadi işletmelere dahil kıymetleri değerlendirme ile ilgili 2 inci bölümündeki esaslara göre tespit olunur,
- Menkul mallar ve gemiler rayiç bedelle değerlendirilir,
- Rayiç bedel, Vergi Usul Kanununun mükerrer 266 ıncı maddesi hükmüne göre, bir iktisadi kıymetin değerlendirme günündeki normal alım – satım değerini ifade eder. Ancak, rayiç bedel Veraset ve İntikal vergisine ilişkin ilk tarhiyatta dikkate alınır.

- Çünkü eğer mükellef zamanında beyanname vermez veya eksik beyan nedeniyle gemiler vergi idaresince değerlemeye tabi tutulması halinde;
- Vergi Usul Kanununun 292 inci maddesiyle, vergilendirilecek bir servete dâhil ticari sermaye unsurlarından gemilerin emsal bedeliyle değerlendirileceğini hükme bağlamıştır.
- Vergi Usul Kanununun 293 üncü maddesinde de, ticari sermayeye dahil olmayan gemilerin emsal bedeliyle değerlendirileceği hükme bağlanmıştır.
- Emsal bedel ise Vergi Usul Kanununun 267 inci maddesinde, gerçek bedeli belli olmayan veya bilinmeyen veyahut doğru olarak tespit edilemeyen bir malın, değerlendirme gününde satılması halinde emsaline nazaran haiz olacağı değeri ifade eder.

6. Kurvaziyer Turizmde Yabancı Ulaştırma Kurumlarında Vergi Matrahının Tespiti

Ulaştırma işleriyle uğraşan dar mükellefiyete tabi gerçek kişi ve şirketlerin vergilendirilmesinde matrahın tespitine ilişkin esaslar Gelir Vergisi Kanununun 45 inci maddesinde düzenlenmiştir. Madde hükmüne göre, “Dar mükellefiyete tabi olanların Türkiye ile Yabancı memleketler arasında yaptıkları taşıma işlerinde elde ettikleri kazançlar, Kurumlar Vergisine tabi yabancı taşıma kurumlarının kazançlarının tayinine ait esaslara göre tespit olunur” hükmü yer almaktadır. Dolayısıyla dar mükellefiyete tabi kurvaziyer turizmde yukarıdaki esaslar dikkate alınacaktır.

Yabancı taşıma kurumlarında kurum kazancının tespiti ise Kurumlar Vergisi Kanununun 23 üncü maddesinde düzenlenmiştir. Madde hükmüne göre; “Yabancı taşıma kurumlarının vergiye matrah olacak kurum kazancı, hâsılata ortalama emsal oranının uygulanması suretiyle hesaplanır. Ortalama emsal oranları, Türkiye’de daimi veya arazi olarak çalışan bütün kurumlar için, deniz taşımacılığında % 15 olarak uygulanır” hükmü yer almaktadır.

Ticari ve arazi ticari kazançlar dar mükellef kapsamında vergilendirilen yabancı taşıma kurumlarının, Türkiye’de elde edilmiş sayılan hasılatı ise; Türkiye’deki

yükleme limanlarından yabancı ülkedeki varış limanlarına veya diğerkurumun gemisine aktarma yapılacak yabancı limana kadar gerçekleşen deniz ve hava taşımacılığında, bilet bedeli ile birlikte alınan gider karşılıkları dâhil olmak üzere yolcu, yük ve bagaj taşıma ücreti olarak her ne adla olursa olsun aldıkları tutar hasılat sayılır.¹⁵¹

Taşıma işinde aracılık yapan kişi ve kuruluşlar bilet bedelleri içinde Türkiye'deki bazı kurumlar adına aidat veya hisseler tahsil eder ve bunlar için de bir komisyon alırlarsa, bu komisyon ve ücretler de Türkiye'de elde edilmiş sayılır.¹⁵²

Yabancı ulaştırma kurumlarının Türkiye dışında cereyan eden ulaştırma işleri için başka kurumlar hesabına Türkiye'de sattıkları yolcu ve bagaj biletleri ile Türkiye'de yaptıkları navlun sözleşmeleri karşılığında aldıkları komisyon ve ücretler de Türkiye'de elde edilmiş hâsılat sayılır.

Yabancı ulaştırma kurumları ile bunları Türkiye'de temsil eden şube veya acenteler bir "Hâsılat Defteri" tutmak ve bu deftere Türkiye'de elde ettikleri hâsılatı tarih sırasıyla ve ayrıntılı olarak yazmak zorundadırlar. Bunun dışında ayrıca defter tutulmasına gerek bulunmamaktadır.

Hâsılat defterinde yer alan hâsılat toplamına o yıl için tespit edilen ortalama emsal oranı uygulanarak, dar mükellef kurum kazancı bulunur. Hesaplanan kazanç tutarına kurumlar vergisi oranının uygulanması suretiyle, ödenecek kurumlar vergisi bulunur. Ancak, çifte vergilendirmeyi önlemek amacıyla yapılan karşılıklı veya uluslararası vergi anlaşmalarında öngörülen esaslar, vergilemede dikkate alınır.

Yıllık veya özel beyanname veren dar mükellef kurumların, indirim ve istisnalar düşülmeden önceki kurum kazancından, hesaplanan kurumlar vergisi düşüldükten sonra

¹⁵¹ V. Seviğ (2008). Dar mükellef ulaştırma kurumlarının vergilendirilmesi, *İktisadi Dayanışma Dergisi*, 10 (10), s.2.

¹⁵² E. Yaman (2007). Yabancı ulaştırma kurumlarında kurum kazancı, *Muhasebe Net*, 7(8), s.1.

kalan kısmından ana merkeze aktarılan tutar üzerinden, kurum bünyesinde % 15 oranında kurumlar vergisi kesintisi yapılır.¹⁵³

7. Diğer Vergi Kanunlarında Kurvaziyer Gemilerin

Vergi Kanunları içerisinde Kurvaziyer gemilerin vergilendirilmesi ile ilgili Özel Tüketim Vergisi, Katma Değer Vergisi ve Veraset ve İntikal Vergisi Kanununda bazı hükümler yer almaktadır.

7.1. Özel Tüketim Vergisi Kanununda

Özel Tüketim Vergisi Kanunu 1 inci maddesinde, adı geçen kanunun (II) sayılı listedeki mallardan;

- Milli Gemi Siciline kayıt ve tescile tabi olanların ilk iktisabında,
- Milli Gemi Siciline kayıt ve tescile tabi olmayanların ithalatının veya imal ya da inşa edenler tarafından tesliminin,

Özel Tüketim Vergisi'nin konusunu oluşturacağı hüküm altına alınmıştır.

Buna göre, kurvaziyer gemilerin Milli Gemi Siciline kaydı ve tescili zorunlu olduğu için ilk iktisaplarında Özel Tüketim Vergisi Kanunu kapsamı dâhilinde olacaktır.

Milli Gemi Siciline kayıt ve tescile tabi olmayanların ithalatının veya imal ya da inşa edenler tarafından tesliminin Özel Tüketim Vergisi Kanunu karşısındaki durumu ise, aşağıdaki esaslar dâhilinde değerlendirilir.

Özel Tüketim Vergisi Kanununun 2 inci maddesinin 1-c bendinde “kayıt ve tescil” ifadesinin motorlu taşıtların ilgili mevzuat gereğince trafik, belediye, liman ile

¹⁵³ Yaman(1999), s.2.

Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nce tutulan sivil hava vasıtaları siciline yapılan kayıt ve tescilli ifade edeceği hükme bağlanmıştır.

Bu hüküm gereğince, yalnızca liman siciline kayıt ve tescil edilme zorunluluğu bulunan gemiler kayda ve tescile tabi gemilerden sayılır. Ancak,

- Yalnızca iç sularda ve liman başkanlığı bulunmayan yerlerde seyreden gemiler, İç Su Araçları İdare Kurulu'na kaydedilmek zorunda oldukları için, (Ancak İç Su Araçları Yönetmeliği¹⁵⁴ne göre liman başkanlığı bulunan yerlerde kaydının yaptırılması zorunludur)
- Ticaret gemisi konumunda olmayan gemiler, Milli Gemi Sicili'ne kayıt ve tescil edilme zorunluluğunun bulunmaması nedeniyle,

Özel Tüketim Vergisi Kanunu açısından kayda ve tescile tabi gemilerden sayılmaz.

Türk Ticaret Kanununun 847 inci maddesi hükmüne göre, yabancı bir gemi siciline kayıtlı bir geminin Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıt edilmesinde, malikin yabancı sicildeki kaydının silinmesi gerektiğini hüküm altına almıştır. Dolayısıyla yabancı gemilerde kayda ve tescile tabi gemilerden sayılmaz.¹⁵⁵

Buna bağlı olarak Özel Tüketim Vergisi Kanunu (II) sayılı liste kapsamındaki mallardan;

- 18 gros tonilatunun altındaki denizde seyretmeye mahsus gezinti gemileri,
- Denizde seyretmeye mahsus olmayan yolcu ve gezinti gemileri (liman başkanlığı olan yerlerde seyredenler hariç),
- Yatlar (ticari yat niteliğinde ve 18 gros ton ya da daha fazla olan yatlar),
- 100 kilogramı geçen diğer eğlence ve spor tekneleri,

¹⁵⁴ R.G. 21.10.2008 Tarih, S. 27031.

¹⁵⁵ Değişiklik; YTK 962. Maddesi uyarınca daha önce yabancı bir gemi siciline kayıtlı bulunan bir Türk gemisinin, Türk Gemi Siciline kaydolabilmesi için artık yabancı gemi siciline kayıtlı olmadığını kuvvetle muhtemel gösteren belgelerin sicil müdürlüğüne sunulması gerekir. Tescili zorunlu bir gemi, yabancı bir gemi siciline kayıtlı ise malikin bu kaydı sildirmesi ve durumu belgelendirmesi gerekir; imkânsızlık hâlinde bundan vazgeçilebilir.

- Tonilatosuna bakılmaksızın özel yat konumundaki yatlar,

Özel Tüketim Vergisi Kanunu uygulamasında kayda ve tescile tabi gemilerden sayılmayacağı için söz konusu gemilerin ithalatı ya da ithalatçılar tarafından teslimi Özel Tüketim Vergisine tabidir.

7.2. Katma Değer Vergisi Kanununda

Katma Değer Vergisi Kanununun 1 inci maddesinin 1 inci bendinde, ticari ve zirai faaliyetler çerçevesinde yapılan teslim ve hizmetlerin Katma Değer Vergisinin konusunu oluşturduğu hüküm altına alınmıştır.

Dolayısıyla ticari ve zirai faaliyetle uğraşanların gemi alımları işlemi Katma Değer Vergisinin konusu içine girdiği için, kurvaziyer gemi alımlarının da Katma Değer Vergisinin konusu içine girmektedir.

Ancak, Katma Değer Vergisi Kanununun 13 üncü maddesinin birinci fıkrasının (a) bendine göre; faaliyetleri kısmen veya tamamen deniz taşıma araçlarının kiralanması veya çeşitli şekillerde işletilmesi olan mükelleflere bu amaçla yapılan deniz taşıma araçlarının teslimleri, Katma Değer Vergisinden istisna edilmiştir. Dolayısıyla kurvaziyer gemilerde amaç, turizm amaçlı işletilme olduğu için, istisna kapsamındadır. Ancak, satmak amacıyla gemi satın alanlar istisna kapsamı dışında tutulmuştur.

7.2.1. Gemi İnşa İşletmelerine Yapılan Teslimlerde

Katma Değer Vergisi Kanununun 13 üncü maddesinin birinci fıkrasının (a) bendine göre; deniz taşıma araçlarının imal ve inşası ile ilgili olarak yapılan teslim ve hizmetlerin Katma Değer Vergisinden istisna olduğu hükme bağlanmıştır.

Bu konuda Katma Değer Vergisi Kanunu 48 nolu Genel Tebliğinde¹⁵⁶ inşa edilen geminin mülkiyetinin ait olduğu kişiye yapılan gemi inşasıyla ilgili teslimlerin ve ifa edilen hizmetlerin Katma Değer Vergisi istisnası içinde sayılacağı öngörülmüştür.

Yani, satmak üzere gemi inşa eden kişiye ya da sipariş üzerine gemi inşa ettiren işletme ya da kiralama işiyle uğraşan kişiye yapılan teslimler ve ifa edilen hizmetler (gemi inşa hizmetleri dâhil) Katma Değer Vergisinden istisna edilmiştir.

7.2.2. Gemi tadili, bakımı ve onarımı hizmetlerinde

Katma Değer Vergisi Kanununun 13 üncü maddesinin birinci fıkrasının (a) bendine göre; deniz taşıma araçlarının tadili, onarımı ve bakımı şeklinde ortaya çıkan hizmetlerin Katma Değer Vergisinden istisna olduğu hükme bağlanmıştır.

Yine Katma Değer Vergisi Kanunu 48 nolu Genel Tebliğinde, söz konusu istisnanın uygulanabilmesi için belirtilen hizmetlerin, faaliyetleri sözü edilen araçların kiralanması veya çeşitli şekillerde işletilmesi olan mükelleflere yapılmasının şart olduğu belirtilmiştir.

Ancak aynı Genel Tebliğinde; aşağıda yazılı hallerin istisna kapsamı dışında olduğu, yani Katma Değer Vergisine tabi olduğu açıklanmıştır.

- Araçların (gemilerin) özel mülk olarak iktisap edilmesi ve kullanılması halinde araçların (gemilerin) teslimi ile tadili, bakım ve onarım hizmetleri,
- Araçların (gemilerin) iştilal konuları arasında gösterilseler bile bu faaliyetlerin hiç icra edilmemesi ya da arızı olarak icra edilmesi halinde, araçların (gemilerin) tesliminde veya tadil, bakım ve onarım hizmetlerinde,

Katma Değer Vergisi uygulanır.

¹⁵⁶ R.G. 13.07.1995 Tarih, S. 22342.

7.2.3. Gemi kiralanmasında

Borçlar Kanununun 299 uncu maddesinde, “kira sözleşmesi, kiraya verenin bir şeyin kullanılmasını veya kullanmayla birlikte ondan yararlanılmasını kiracıya bırakmayı, kiracının da buna karşılık kararlaştırılan kira bedelini ödemeyi üstlendiği sözleşmedir” hükmü yer almaktadır. Bu nedenle kiralama işleminde tasarruf hakkı devredilmez. Sadece kullanma hakkı devredilir. Mal üzerindeki tasarruf hakkı malın malikine aittir.

Katma Değer Vergisi kanununun 13 üncü maddesinin (a) bendinde istisna işlemin teslim şartına bağlanmıştır. Bu bende göre ya araçlar teslim edilecek veya teslimine konu olan bu araçların vücuda getirilmesi için teslim veya hizmette bulunulacaktır. Katma Değer Vergisi Kanununun 4 üncü maddesinde kiralama işlemi de hizmet kapsamında sayılmıştır. Ancak, bu hizmet teslimine konu olan malın imal ve inşasında kullanımı esastır.

Gemi kiralanması gayrimenkul kiralaması olarak değerlendirilir. Buna bağlı olarak Katma Değer Vergisi kanununun 17 inci maddesinin (d) bendinde “İktisadi işletmelere dâhil olmayan gayrimenkullerin kiralanması işlemleri” hükmüne göre, kiralanmış gayrimenkulün iktisadi işletmenin bilançosunda kayıtlı olması halinde Katma Değer Vergisine dâhildir.

Yani işletmenin bilançosunda kayıtlı gemilerin kiralanması halinde, alınan kira bedeli Katma Değer Vergisine tabidir.

7.2.4. Yurt dışından sağlanan hizmetlerde

Katma Değer Vergisi kanununun 1 inci maddesine göre, Türkiye’de yapılan işlemler verginin konusu içine girer. Yine Katma Değer Vergisi kanununun 6 ıncı maddesinin (b) bendine göre, Türkiye’de yapılan, değerlendirilen veya faydalanılan hizmetler Türkiye’de ifa edilmiş sayılır. Dolayısıyla yurt dışındaki firmalara yaptırılan hizmetler vergiye tabidir.

Dolayısıyla yurt dışından kiralanan gemi için sahibine yapılan kira ödemelerinde Katma Değer Vergisi tahakkuk ettirilmesi ve bunun kiracı tarafından sorumlu sıfatıyla vergi dairesine ödenmesi gerekir

Dördüncü Bölüm **Türk Limanlarında ve Türk Karasularında Kurvaziyer** **Gemilerden Alınan Vergi Resim Harç ve Ücretler**

1. Türk Limanlarında Kurvaziyer Gemilerden Alınan Vergi Resim Harç ve Ücretler

1.1. Sağlık Bakanlığı Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğünce Alınan Sağlık Resmi

Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü, Sağlık Bakanlığına bağlı bir genel müdürlüktür. İlk olarak 24 Temmuz 1923 de imzalanan Lozan antlaşmasına bağlı olarak “İstanbul Limanı ve Boğazları Sıhhiye Müdüriyeti” adı ile kurulmuştur. 1924 yılında ise, bu müdüriyetin adı “Hudut ve Sevahil Sıhhiyesi Müdüriyeti” (Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü) olarak değiştirilmiştir.

20 Temmuz 1936 tarihinde Montreux’da imzalanan “Boğazlar Rejimi Hakkındaki Mukavelename” ile Genel Müdürlüğün görevlerinden olan boğazlardan geçecek olan gemilerin tabi olacakları koşullar aydınlığa kavuşmuştur.

Gemi Sağlık Resmi Kanunu¹⁵⁷nun 1 inci maddesinde “Türk limanları arasında seyreden, yabancı ülke limanlarından gelen, Türk limanlarından yabancı ülke limanlarına giden veya boğazlardan transit geçen gemiler hakkında” hükmü yer almaktadır. Buna bağlı olarak Türk limanları arasında seyreden, yabancı ülke limanlarından gelen, Türk limanlarından yabancı ülke limanlarına giden veya boğazlardan transit geçen gemiler, geminin tonu üzerinden alınacak olan “sağlık resmi” ödemek zorundadır. Sağlık resmi, bu kapsama giren gemilerden, her net ton üzerinden alınır. Gemi Sağlık Resmine ilişkin esaslar “Gemi Sağlık Resmi Kanunu Uygulama Yönetmeliği”¹⁵⁸ ile düzenlenmiştir.

¹⁵⁷ R.G. 10.11.1981 Tarih, S.17510.

¹⁵⁸ R.G. 09.05.2008 Tarih, S. 26871.

Dolayısıyla kurvaziyer gemilerde, sağlık resmi 6demekle y6k6ml6d6r. Gemi Sağlık Resmi alınmasında ise, Gemi Sağlık Resmi Kanunu Uygulama Y6netmeliğinde yer alan esaslar dikkate alınır.

1.1.1.Yasal dayanak ve yetki

Sağlık resmi, sağlık resmi tarifesi 6zerinden alınır. Sağlık resmi tarifesi ise, Gemi Sağlık Resmi Kanununun 3 6nc6 maddesi h6km6ne g6re, Sağlık Bakanlığı tarafından, Dışışleri ve Maliye Bakanlığının g6r6şleri alınmak suretiyle hazırlanır ve her mali yılbaşında y6r6rl6đe girer. Dolayısıyla yetki, Sağlık Bakanlığına verilmiştir.

Kabotaj hakkına sahip gemiler, T6rk limanlarına gelen 6zel yatlarla, yalnız turist taşıyıp başka ticari işlemlerde bulunmayan turist gemilerine, bilimsel araştırma yapan gemilere, bu sağlık resmi, aynı tarifede belirlenecek şekilde 6zel indirimli olarak uygulanır.

Sağlık resmini, T6rk limanları arasında işleyen gemiler ile T6rk limanlarından hareket eden gemiler, ana limanlarda, yabancı 6lkelerden gelen gemiler ise, ara limanlarda 6derler.

Boğazlardan transit ge6en gemilerden tahsil edilecek olan sağlık resmi, Montr6 S6zleşmesi h6k6mlerine tabidir.

1.1.2.Serbest gemi sağlık resmi

T6rk limanları arasında seyreden, yabancı 6lke limanlarından T6rk limanlarına gelen, T6rk limanlarından yabancı 6lke limanlarına giden gemilerden, T6rk limanlarında, her net ton 6zerinden gemi sağlık resmi alınır.

Serbest gemi sağlık resmi, Sağlık Bakanlığı tarafından, Dışışleri ve Maliye Bakanlıklarının g6r6şleri alınmak suretiyle, her mali yılbaşında o yıl i6in ge6erli olmak 6zere y6r6rl6đe konulacak tarife ile belirlenir. T6rk limanları arasında seyreden gemilerin sağlık resmi tarifesi, yıllık olarak belirlenir.

Serbest gemi sağlık resmi, kabotaj hakkına sahip gemilere, Türk limanlarına gelen özel yatlara, yalnız turist taşıyıp başka ticari işler yapmayan turist gemilerine ve bilimsel araştırma yapan gemilere, özel indirimli olarak uygulanır. Özel indirim, Sağlık Bakanlığınca belirlenen tarifelerde tespit edilen oranda uygulanır.

1.1.3. Transit gemi sağlık resmi

İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan transit geçen gemiler, Montreux Sözleşmesi hükümlerine göre transit gemi sağlık resmi ödemek zorundadır. Transit gemi sağlık resmi tarifeleri de, Sağlık Bakanlığı tarafından, Dışışleri ve Maliye Bakanlıklarının görüşleri alınmak suretiyle, her mali yılbaşında o yıl için geçerli olmak üzere yürürlüğe konulacak tarife ile belirlenir.

1.1.3.1. Transit niteliğin bozulması

anakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'nı transit geçeceğini beyan ederek transit gemi sağlık resmini ödemeyen bir gemi, Boğazlarda veya Marmara Denizi'nde bir limana gelirse veya yabancı bir limana gitmeksizin boğazlar ve Marmara Denizi dışındaki bir Türk limanına veya zorunlu ihtiyaçlarını karşılamak üzere İstanbul liman sahası içinde demirleyip kırk sekiz saatten fazla bir süre kalır, yk ve yolcu indirip bindirirse, transit niteliği bozulur. Kırk sekiz saatlik sürenin başlangıcı Türk boğazlarından giriş kontrolü yapıldığı zamanda başlamış kabul edilir.

Transit niteliği bozulan bu geminin, ödediği transit gemi sağlık resmi, serbest gemi sağlık resmine tamamlanır. Transit dönüş hakkını kullanan bir geminin transit niteliği bozulursa, tam serbest sağlık resmi ödenir.

1.1.3.2. Transit niteliğini bozmayan haller

Mecburi transit işlemine tabi gemilerin hiçbir suretle kara ile temas etmesine izin verilmez. Türk boğazları ve Marmara Denizi'nde isteğe bağlı transit işlemine tabi gemilerin, demirleme sahası içinde kırk sekiz saatlik süre içerisinde ve sahil sağlık denetleme merkezinden izin alınması kaydıyla, aşağıda sayılan hallerde, geminin transit niteliği bozulmaz;

- Gemide meydana gelen bir arızanın incelenmesi ve onarılmasını temin etmek için uzman veya tamirci getirilmesi,
- Yola devam için yakıt ve kumanya ikmali veya arıza giderilmesi gibi maddi veya teknik zorunlu bir ihtiyacın karşılanması amacıyla kaptan veya ilgili personelin karaya çıkması ve geminin acentelik işlemleri için acente ile temas sağlanması,
- Transit gemi sağlık resmi ödeyerek Türk boğazlarında seyreden geminin, makine arızası, kaza ve yangın gibi mücbir sebeplerle bir Türk limanına sığınması,
- Ölüm, hastalık, sözleşme feshi veya izin gibi zorunlu sebeplerden dolayı, sahil sağlık denetleme merkezi tabibinin ve nöbetçi memurunun izin ve refakatinde, gerekli gemi adamı değişiminin yapılması, halleri geminin transit niteliği bozmaz.

Süreyi geçiren geminin serbest pratika alması ve resim farkını ödemesi zorunludur. Bu sürenin Trafik Kontrol Merkezince belirlenen nedenlerle uzamış olması geminin transit niteliğini bozmaz.

1.1.3.3. İstisna süresi

Transit gemilerin gittikleri yönden altı ay içinde transit olarak geri dönmeleri ve Türk boğazlarına girişleri sırasında resmi makbuzunu veya diğer evrakı ibraz etmeleri halinde, yeniden transit sağlık resmi alınmaz.

Ancak, göstermeye mükellef oldukları resim makbuzunu veya diğer evrakı ibraz edemeyen gemilerden yeniden transit gemi sağlık resmi tahsili zorunludur. Bu takdirde, ikinci kez ödenen resme ait makbuzla yeniden bir dönüş hakkı kazanılmış olur. Altı aylık süre, geminin boğaz geçiş tarihinden itibaren ay hesabı ile son günün saat 24.00’de sona erer.

1.1.4.Sağlık resmine esas olan tonaj tespiti

Gemi sağlık resminin hesaplanmasında, “Gemilerin Tonilatolarını Ölçme 1969 Uluslararası Tonaj Sözleşmesi¹⁵⁹” veya “Ticaret Gemilerinin Tonajlarını Ölçme Tüzüğü¹⁶⁰” hükümlerine göre düzenlenmiş “Tonaj Sertifikası¹⁶¹”ndaki net ton esas alınır.Türk limanlarına gelen veya Türk boğazlarından transit geçen gemilerin kaptanları, gemi sağlık resmi tahakkukuna esas tonaj sertifikalarını ve sefer durumunun tespiti için gerektiği durumlarda gemi seyir defterini sahil sağlık denetleme merkezi memurlarına ibraz etmek zorundadır.

1.1.5.Sağlık resmi tarifeleri

Sağlık Bakanlığı tarafından, Dışişleri ve Maliye Bakanlığının görüşleri alınmak suretiyle hazırlanan 2012 yılı Sağlık Resmi tarifesi şu şekilde belirlenmiştir.Türk limanlarına gelen ve/veya serbest geçiş yapan gemilerden, her net tonu üzerinden alınacak Sağlık Resmi *tarifesi aşağıdaki gibidir;*

¹⁵⁹ International Maritime Organization [IMO], “International Convention on Tonnage Measurement of Ships”, **Maritime Organizations**, 1969; Sözleşme, uluslararası sefere konu olan gemilerin tonajının belirlenmesi hakkında kuralları tesis eder. Savaş gemileri ve boyu 24 m’den küçük gemiler dışındaki uluslararası sefere konu olan bütün gemiler için geçerlidir.

¹⁶⁰ Ticaret Gemilerinin Tonilatolarını Ölçme Tüzüğü’nün Yürürlükten kaldırılması Dair Tüzük ile 30 Ocak 2010 Tarih, S.12269 ile yürürlükten kaldırılmıştır; Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği olarak yürürlüğe girmiştir, RG. 12.03.2010, S. 27167.

¹⁶¹ Gros Tonaj (GRT), geminin hacimsel kapasitesi olup, tekne, üst yapı ve tüm kapalı alanların hacimlerinin toplamından oluşur; Net Tonaj (NT), geminin para kazanma ölçüsü olup, kargo bölümlerinin toplam hacmi ile yolcu sayısına bağlı olarak hesaplanır.

Tablo 2. Serbest Gemilerden Alınacak Sağlık Resmi Tarifesi (2012)

Geminin Tipi	Net Ton Başına Alınacak Ücret (TL)
a) Tam ücret (ticari gemilerden)	0,70
b)Kabotaj hakkına sahip gemilerden (50-250 NT arası)	0,50
c) Kabotaj hakkına sahip gemilerden (251 NT ve üzeri)	1,20
d) Türk limanlarına gelen özel yatlardan	0,25
e) Turist gemilerinden	0,25
f) Bilimsel araştırma yapan gemilerden	0,25

Türk limanları arasında sefer yapan gemiler ile Türk limanlarından hareket eden gemiler, ilk hareket ettikleri limanlarda, yabancı ülkelere gelen gemiler ise, ilk uğradıkları limanlarda Sağlık Resmi öder.

Tabloda da görüldüğü gibi kurvaziyer gemiler turist gemisi içine girdiği için net ton başına 0,25 TL sağlık resmi alınmaktadır.

1.1.6.Sağlık resminin ödeme yeri ve zamanı

Türk limanlarında seyreden gemiler, bir yıl geçerli olan sağlık denetim belgesini aldıkları limanda, yabancı ülkelere gelen gemiler ise serbest pratika işlemi sonucunda uğradığı ilk limanda; her net ton üzerinden tahakkuk eden serbest gemi resmini öder.

Gemi sağlık resmi bedellerinin tahakkuk ve tahsili, 10.12.2003 tarihli ve 5018 Sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu¹⁶²na göre muhasebe yetkilisi mutemedi olarak görevlendirilmiş, sahil sağlık denetleme merkezi memurları tarafından yapılır. Transit sağlık resmi, geminin boğaz geçişi tarihinden itibaren üç iş günü içinde ve Genel Müdürlükçe önceden belirlenen ve duyurulan ödeme yerlerine ödenir.

¹⁶² R.G. 24.12.2003 Tarih, S.25326.

Yabancı ülkelerden gelen her gemi, ödemesi gereken serbest sağlık resmi tutarını, serbest pratika işlemi sonrasında temas ettikleri ilk Türk limanına giriş yaptığı günden itibaren en geç üç iş günü içinde ilgili hesaba öder.

Türk limanları arasında seyreden, kabotaj hakkına sahip gemilerin, ödemesi gereken serbest gemi sağlık resmi ile ilgili tutar, tarifenin yürürlüğe girmesinden sonra ilk uğradığı Türk limanında hareketten önce, sağlık denetimi yaptırıp bir yıl geçerli olan patentasını aldıkları günden itibaren en geç üç iş günü içinde ilgili hesaba öder.

Zamanında ödenmeyen gemi sağlık resmi alacaklarına 6183 Sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümlerine göre gecikme zammı uygulanır.

Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik¹⁶³ hükümleri uyarınca yetki belgesi olan veya yetkilendirilen acenteler, Genel Müdürlük birimlerinde işlem yaptırabilirler. Acenteler yükümlendiği gemiler için gemi sağlık resimlerinden ve buna bağlı kanuni ve akdi gecikme zamlarının ödenmesinden sorumludur.

Muhasebe yetkilisi mutemedinin yapacağı işlemler, tutacağı defterler, düzenleyeceği belgeler, mutemetlik tahsilâtının muhasebe yetkilisi hesabına aktarılması, gerekli süreler ve muhasebe yetkilisine hesap vermek konularında 5018 Sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu uyarınca çıkarılmış mevzuat hükümleri uygulanır.

1.2.Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca Alınan Harçlar ve Ücretler

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 06.04.2011 Tarih ve 6223 sayılı Kanunun verdiği yetkiye dayanılarak, Bakanlar Kurulunca 26.09.2011 tarihinde kurulmuştur.¹⁶⁴

Gerek gemilerin sicil işlemlerinde gerekse gemilerin limanlarda vergilendirilmesinde pek çok işlem Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı olarak kurulan

¹⁶³ R.G. 31.10.2005 Tarih, S.25982.

¹⁶⁴ RG 06.04.2011 tarih; S.28102.

kuruluşlarca yürütüldüğü için, Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığına bağlı kuruluşların görev ve yetkileri geniş olarak ele alınmıştır.

1.2.1.Yasal dayanak ve yetki

Ulaştırma, denizcilik ve haberleşme Bakanlığı hizmet birimleri içerisinde yer alan görev ve yetkileri Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının teşkilat ve görevleri hakkında kanun hükmünde kararnamenin 2. Maddesinde düzenlenmiştir.

- Ulaştırma, denizcilik, haberleşme ve posta iş ve hizmetlerinin geliştirilmesi, kurulması, kurdurulması, işletilmesi ve işlettilmesi hususlarında, ilgili kurum ve kuruluşlarla koordinasyon içerisinde, milli politika, strateji ve hedefleri belirlemek ve uygulamak, gerektiğinde güncellemek.
- Havacılık sanayi ve uzay teknolojilerinin geliştirilmesi, kurulması, kurdurulması, işletilmesi ve işlettilmesi, havacılık sanayi ve uzay biliminin geliştirilmesi ile uzaya yönelik yeteneklerin kazanılması hususlarında, ilgili kurum ve kuruluşlarla koordinasyon içerisinde, milli havacılık sanayi ve uzay teknolojileri ile uzay politika, strateji ve hedeflerini belirlemek ve uygulamak, gerektiğinde güncellemek.
- Uzaya ilişkin ulusal egemenlik kapsamındaki hakların kullanımına karar vermek, bu hakların yönetimi ve kullandırılmasına yönelik usul ve esasları belirlemek ve bu haklarla ilgili ulusal yükümlülüklerin gereklerini yerine getirmek.
- Ulaştırma ve denizcilik iş ve hizmetleriyle ilgili altyapı, şebeke, sistem ve hizmetleri ticari, ekonomik ve sosyal ihtiyaçlara, teknik gelişmelere uygun olarak planlamak, kurmak, kurdurmak, işletmek, işlettilmek ve geliştirmek.
- Ulaştırma, denizcilik, haberleşme ve posta iş ve hizmetlerinin ekonomik, seri, elverişli, güvenli, kaliteli, çevreye kötü etkisi en az ve kamu yararını gözeterek tarzda serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında sunulmasını sağlamak.
- Evrensel hizmet politikalarını ilgili kanunların hükümleri dahilinde ülkenin sosyal, kültürel, ekonomik ve teknolojik şartlarına göre belirlemek, evrensel

hizmetin yürütülmesini sağlayacak esasları tespit etmek, uygulanmasını takip etmek ve net maliyetiyle ilgili hesapları onaylamak.

- Bilgi toplumu politika, hedef ve stratejileri çerçevesinde; ilgili kamu kurum ve kuruluşlarıyla gerekli işbirliği ve koordinasyonu sağlayarak e-Devlet hizmetlerinin kapsamı ve yürütülmesine ilişkin usul ve esasları belirlemek, bu hizmetlere ilişkin eylem planları yapmak, koordinasyon ve izleme faaliyetlerini yürütmek, gerekli düzenlemeleri yapmak ve bu kapsamda ilgili faaliyetleri koordine etmek.
- Uydu ve hava araçları tasarım ve test merkezleri, uydu, fırlatma araç ve sistemleri, hava araçları, simülatörler, uzay platformları dahil havacılık sanayi, uzay teknolojileri ve uzayla ilgili her türlü ürün, teknoloji, sistem, araç ve gereçleri yapmak, yaptırmak, kurmak, kurdurmak, işletmek, işlettiirmek, geliştirmek ile bunların yurtiçinde tasarımı, üretimi, entegrasyonu ve gerekli testlerinin yapılmasını sağlamak amacıyla plan, proje ve çalışmalar yapmak, bu amacın gerçekleşmesini uygun teşviklerle desteklemek, bu teşviklere ilişkin usul ve esasları belirlemek, bu hususlarda ilgili ticari, sanayi ve eğitim kuruluşları ile kamu kurum ve kuruluşları arasında gerekli işbirliği ve koordinasyonu sağlamak.
- Ulaştırma, denizcilik, haberleşme, posta, havacılık ve uzay teknolojileri iş ve hizmetlerinin gerektirdiği uluslararası ilişkileri yürütmek, anlaşmalar yapmak ve bu alanlarda uluslararası mevzuatın gerektirmesi halinde mevzuat uyumunu sağlamak.
- Mevzuatla Bakanlığa verilen diğer görev ve hizmetleri yapmak.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve teşkilat yapısında çalışma konusuyla ilgili birimlerini aşağıdaki başlıklar altında toplamak mümkündür.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı merkez birimleri:

- Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğü,
- Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü,
- Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü,
- Haberleşme Genel Müdürlüğü,

- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Araştırmaları Merkezi Başkanlığı.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Taşra birimleri;

- Bölge Müdürlükleri,
- Liman Başkanlıkları,

1.2.1.1. Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğünün Görev ve Yetkileri

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının teşkilat ve görevleri hakkında kanun hükmünde kararnamenin 9 uncu maddesinde Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğünün yetki ve görevleri şu şekilde sayılmıştır.

- Deniz ve içsular ulaştırması faaliyetlerinin ticari, ekonomik, sosyal ihtiyaçlara ve teknik gelişmelere bağlı olarak ekonomik, seri, elverişli, güvenli, kaliteli, çevreye kötü etkisi en az ve kamu yararını gözetecek tarzda serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında yapılmasını ve bu faaliyetlerin diğer ulaştırma türleriyle birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini sağlamak.
- Deniz ve içsular ulaştırması alanında liman, iskele veya kıyı yapısı işletmecisi ile gemi işletmecisi, organizatör, acente, komisyoncu ve benzeri faaliyette bulunanların hizmet esasları, mali yeterlik ve mesleki saygınlık şartlarını belirlemek, bunları yetkilendirmek ve denetlemek.
- Deniz ve içsular ulaştırması alanında hizmet üretenler ile hizmetten yararlananların hak, yükümlülük ve sorumluluklarını belirlemek.
- Deniz ve içsular taşımacılığı alanında kamu hizmeti yükümlülüğüne ilişkin usul ve esasları belirlemek.
- Deniz ve içsular ulaştırması alanında liman, iskele veya kıyı yapısı işletmecisi ile gemi işletmecisi, organizatör, acente, komisyoncu ve benzeri faaliyette bulunanlar ile gemi adamları başta olmak üzere bu işlerde çalışanların mesleki yeterlik şartlarını belirlemek, bununla ilgili eğitim

vermek veya verdirmek, sınav yapmak veya yaptırmak ve bunları yetkilendirmek ve denetlemek.

- Her çeşit gemi ve benzeri deniz ve içsu aracının tescilinin yapılması ve sicilinin tutulmasına ilişkin usul ve esasları belirlemek, bunların tescilini yapmak ve sicilini tutmak.
- Gemi adamlarının sicilinin tutulmasına ilişkin usul ve esasları belirlemek ve bunların sicilini tutmak.
- Deniz ve içsular taşımacılığı alanında kullanılan her çeşit gemi ve benzeri deniz ve içsu araçlarının kullanımı için asgari emniyet sınır ve şartlarını belirlemek ve bunları denetlemek.
- Denizde hareket imkânı bulunan ve ticari bir gayeye tahsis edilmiş olan, ancak tahsis edildiği gaye denizde seyrüseferi gerektirmeyen gemi ve benzeri deniz araçlarının kullanımı için asgari emniyet sınır ve şartlarını belirlemek ve bunları denetlemek.
- Deniz ve içsular taşımacılığı alanında kullanılan her çeşit gemi ve benzeri deniz ve içsu araçlarına ilgili emniyet belgelerini vermek veya verebilecekleri yetkilendirmek ve denetlemek. Deniz ve içsular taşımacılık faaliyetlerinde kullanılan her türlü gemi ve benzeri deniz ve içsu araçlarının cins, kapasite, sahiplik, yaş ve benzeri yönden asgari nitelikleri ile bunların dönemsel teknik muayeneleri ile denize ve yola elverişlilik izinlerine ilişkin usul ve esasları belirlemek. Deniz ve içsular taşımacılık faaliyetlerinde kullanılan her türlü gemi ve benzeri deniz ve içsu aracının dönemsel teknik muayenesini yapacaklar ile denize ve yola elverişlilik izin belgelerini vereceklerin asgari niteliklerini belirlemek ve bunları yetkilendirmek ve denetlemek.
- Gemilerin ve diğer deniz araçlarının ulusal ve uluslararası sularda kendi aralarında veya kara tesisleriyle yaptıkları tehlike sinyalleri dahil her türlü haberleşmelerin takibini yapmak üzere gerekli teknik altyapıyı kurmak, kurdurmak, işletmek, işlettirmek ve denetimlerini yapmak, bu hizmete ilişkin usul ve esasları belirlemek.
- Türk kıyılarında faaliyet gösteren liman, iskele ve benzeri kıyı yapılarına yanaşacak gemiler ile Türk boğazlarını kullanacak gemilere verilecek

kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerine ilişkin usul ve esasları belirlemek, bu hizmetleri vermek veya verebilecekleri yetkilendirmek ve denetlemek.

- Türk kıyılarında meydana gelen ve her türlü gemi ve benzeri deniz araçlarının karıştığı kazalarla ilgili tahlisiye, kurtarma ve yardım ile acil durum müdahalesi faaliyetlerine ilişkin usul ve esasları belirlemek, bu hizmetleri vermek veya verebilecekleri yetkilendirmek ve denetlemek.
- Türk karasuları ve içsularında seyreden veya faaliyet gösteren her türlü gemi ve benzeri deniz araçlarından kaynaklanacak deniz kirlenmesinin önlenmesine ilişkin usul ve esasları belirlemek ve bunları denetlemek.
- Deniz seyrüsefer faaliyetleri için gerekli her türlü harita, kitap ve benzeri neşriyat ile bildirim hizmetlerini yapmak veya yaptırmak.
- Her türlü amatör denizcilik faaliyetine ilişkin usul ve esasları belirlemek, bu faaliyetleri yapacakları yetkilendirmek ve denetlemek.
- Deniz ve içsular ulaşımını geliştirmek ve serbest, adil, sürdürülebilir bir rekabet ortamı sağlamak amacıyla sınırlı olmak üzere; liman, iskele ve kıyı yapılarının kullanım ücretleri ile taşımacılık faaliyetlerine ilişkin gerektiğinde taban ve tavan ücret tespit etmek ve uygulamasını denetlemek.
- Her türlü deniz ve içsu aracının deniz ve içsuları kirlenmesini önleyecek tedbirleri almak, bu amaçla gerekli izlemeleri ve denetimleri yapmak, bu konuda diğer kuruluşlarla işbirliğini sağlamak.
- Deniz ve içsular ulaştırma hizmetlerinin gerektirdiği uluslararası ilişkileri yürütmek, anlaşma ve karma komisyon çalışmaları yapmak.
- Bakan tarafından verilen benzeri görevleri yapmak.

1.2.1.2. Deniz Ticareti Genel Müdürlüğünün Görev ve Yetkileri

Ulaştırma, denizcilik ve haberleşme Bakanlığı hizmet birimleri içerisinde yer alan görev ve yetkileri Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının teşkilat ve görevleri hakkında kanun hükmünde kararnamenin 10 uncu maddesi hükmüyle Deniz Ticareti Genel Müdürlüğünün yetki ve görevleri şu şekilde belirlenmiştir.

- Milli denizcilik ve deniz ticaretine ilişkin politika, strateji, hedef ve uygulama usul ve esaslarını hazırlamak.
- Türk deniz ticaret ve turizm filosunun gelişmesi, yenilenmesi, pazar payının büyümesi ve milletlerarası rekabet gücü kazanması için gerekli tedbirleri almak.
- Dünyadaki deniz ve içsu taşımacılığı ile ticaret filosu hakkındaki istatistikleri takip etmek, gelişme eğilimlerini izleyerek raporlamak, bu çerçevede Türk deniz ticaret filosu için strateji ve kısa, orta ve uzun vadeli plan hazırlamak ve uygulamak.
- Ülkenin deniz ve içsularındaki limanlar, iskeleler ve benzeri kıyı yapıları ile Türk boğazlarındaki deniz trafiğinin istatistiklerini tutmak, değerlendirmek ve yayımlamak.
- Yukarıdaki bentlerdeki hükümler çerçevesinde ülkenin ihtiyaç duyacağı yeni limanlar, iskeleler ve benzeri kıyı yapılarının yer, kapasite ve diğer nitelikleri hakkında raporlar hazırlamak veya hazırlatmak.
- Gemi kiralamalarında Türk ve yabancı bayrak çekilmesine ilişkin talepleri değerlendirmek ve ilgili mevzuatı uyarınca izin vermek.
- Tarifeli deniz taşımacılığının usul ve esaslarını belirlemek, tarifeli deniz taşımacılığı yapanları yetkilendirmek ve denetlemek.
- Deniz sigortacılığının gelişmesine ve etkin bir şekilde işlemesine yönelik tedbir almak, ilgili kurum ve kuruluşlarla gerekli koordinasyonu sağlamak.
- Denizde hareket imkânı bulunan ve ticari bir gayeye tahsis edilmiş olan, ancak tahsis edildiği gaye denizde seyrüseferi gerektirmeyen gemi ve benzeri deniz araçlarının tescilinin yapılması ve sicilinin tutulmasına ilişkin usul ve esaslarını belirlemek, bunların tescilini yapmak ve sicilini tutmak.
- İhracat, ithalat, üçüncü ülke ve transit taşımaldan Türk deniz ticaret filusunun ve limanlarının daha fazla pay almasını sağlamak için gerekli tedbirleri almak, ilgili kurum ve kuruluşları koordine etmek.
- Deniz taşımacılığı ve ticaretini olumsuz etkileyen insan kaçakçılığı, korsanlık ve benzeri her türlü suç ve faaliyetlerin önlenmesine yönelik çalışma yapmak, tedbir almak, böyle bir olayın gerçekleşmesi halinde ilgili kuruluşları koordine etmek.

- Her türlü gemi ve benzeri deniz araçlarının alımı, satımı ve kiralanmasıyla ilgili usul ve esasları belirlemek.
- Deniz ticaretinin gerektirdiği her türlü gözetim hizmetlerine ilişkin usul ve esasları belirlemek, bu hizmeti yapacakları yetkilendirmek ve denetlemek.
- Taşımacılık türleri arasında geçişi kolaylaştırmak ve birden fazla taşımacılık türünün bir arada kullanıldığı kombine taşımacılığı desteklemek ve geliştirmek.
- Deniz hukuku ve deniz ticaretinin gerektirdiği uluslararası ilişkileri yürütmek, anlaşma ve karma komisyon çalışmaları yapmak.
- Bakan tarafından verilen benzeri görevleri yapmak.

1.2.1.3.Bölge Müdürlüğü, Gemi Sörvey Kurulu Başkanlığı ve Liman Başkanlığının Görev ve Yetkileri

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın taşra teşkilatını oluşturan Bölge Müdürlüğü, Gemi Sörvey Kurulu Başkanlığı ve Liman Başkanlıklarının yetki ve görevleri Denizcilik Müsteşarlığı Taşra Teşkilatı Çalışma Usul ve Esasları Yönetmeliği¹⁶⁵nde şu şekilde belirlenmiştir.

1.2.1.3.1.Bölge Müdürlüğünün Görev ve Yetkileri

Bölge Müdürlüğü, Müsteşarlık emirleri doğrultusunda mevzuata, hükümetin genel siyasetine, milli güvenlik siyasetine, kalkınma planlarına ve yıllık planlara uygun olarak yürütülmesinden sorumlu olan kuruluş olup, Müsteşara karşı sorumludur. Bölge müdürlüğünün yetki ve görevlerini şu başlıklar altında özetlemek mümkündür.

- Yönetmelik ve mevzuat hükümlerine uygun olarak hizmetlerin yürütülmesini sağlamak için gerekli tedbirleri almak, aldırarak, uygulamaları izlemek, denetlemek ve bağlı birimler arasında koordinasyonu sağlamak,

¹⁶⁵ 13.12.1994 Tarihli Bakanlık Makam Oluru.

- Bağlı liman başkanlıklarının işlemlerini oluşturan, hesap evraklarının incelenmesini ve bu işlemlerin mevzuata uygun olarak yürütülmesini, eksiklerin tamamlanmasını sağlamak,
- Bölge idari sınırları içerisinde deniz, kıyı ve liman tesislerinin kirlenmesini önlemek amacıyla gerekli tedbirleri almak, aldirtmak, bu hususla ilgili diğer kurumlarla işbirliği yapmak ve mevzuat hükümlerinin uygulanmasını sağlamak,
- Bölge idari sınırları içerisinde her türlü kıyı yapılaşmasını seyir emniyeti ve deniz güvenliği yönünden incelenmesi için mahalli Liman Başkanı ve ilgili Bölge Müdürlüğü personelinde oluşan komisyon kurmak ve bu hususlarda Müsteşarlığa veya ilgili kurum veya kuruluşlara görüş bildirmek,
- Bölgeye bağlı limanlardan, Tüzük, Yönetmelik ve Talimatı olmayanların tasarılarını hazırlamak veya mevcut olanları günün ihtiyaç ve koşullarına göre güncelleşmesini sağlamak amacıyla çalışma yapmak,
- Bölge idari sınırları içerisindeki deniz kazalarını teknik ve yasal yönden incelenmesini, soruşturulmasını yapmak,
- Bağlı birimleri vasıtasıyla Ulusal ve Uluslararası Mevzuat hakimlerine uygun olarak Gemi ve deniz araçlarının ölçüm, denetim ve belgelendirilmesini, teknik kütük kayıtları ile dosyalarının tutulmasını, muhafaza edilmesini ve bunlarla ilgili belgelerin örneklerine uygun olarak düzenlemesini sağlamak,
- Bölgesindeki çalışmaları ile ilgili yıllık plan ve programları yapmak, bu çalışmaların verimliliğini arttırmak amacıyla gerekli koordinasyonu sağlamak,
- Bağlı birimleri vasıtasıyla gemi ve deniz araçlarının inşaatlarına/tadilatlarına izin vermek, inşaatı denetlemek, projelerini idare adına onaylamak, taşıma kapasitelerini belirlemek, gezi tekneleri piyasa gözetim iş ve işlemlerinin yapılmasını sağlamak,
- Uluslararası sözleşmelerce gerekli kılınan belgeleri tasdik etmeye ve sürelerini uzatmaya ve ulusal mevzuatça gerekli kılınan ilave belgeleri düzenlemek, yenilemek, tasdik etmektir.

1.2.1.3.2. Gemi Sörvey Kurulu Başkanlığının Görev ve Yetkileri

Gemi sörvey¹⁶⁶ kurulu başkanlığı, ulusal mevzuat ve uluslararası sözleşme hükümlerine göre, Türk Bayraklı gemi, küçük deniz araçları ve kıyı yapılarının denetim, markalama, ölçüm ve belgelendirme iş ve işlemleri ile Türkiye limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin liman devleti kontrollerini yapmak üzere kurulan, Bölge Müdürlüğüne bağlı bir kuruldur. Gemi sörvey kurulu başkanlığının görev ve yetkilerini aşağıdaki başlıklar altında toplamak mümkündür.

- Gemi ve deniz araçlarının ölçüm, denetim ve belgelendirilmelerini sağlamak,
- Bölgeye bağlı liman başkanlıklarınca yapılan ölçüm, denetim işlem ve evrakın kontrol edilmesi, mevzuata uygunluğunun sağlanması ve bunlarla ilgili işlemlerle evrakın, raporların dosyalanıp muhafaza edilmesini sağlamak,
- Türk ve yabancı bayraklı gemi ve deniz araçlarının canı mal emniyeti, denizde güvenlik ve gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi bakımlarından ulusal mevzuat ve uluslararası sözleşmeler hükümlerine göre denetim ve belgelendirilmelerinin yapılmasının sağlanarak belgelerin ilgililere tesliminin temin edilmesini sağlamak,
- Bölge sınırları içerisinde ölçümü yapılan gemi ve deniz araçlarının teknik kütük defterine kaydının yapılmasını ve bunların tonilato belgesinin düzenlenmesini sağlayarak, mevzuatlarına göre ilgililerine verilmesini sağlamak,
- Gemi ve deniz araçlarının inşalarına izin vermek, inşaatı denetlemek, projelerini idare adına onaylamak, taşıma kapasitelerin belirlemek, gezi tekneleri piyasa gözetim iş ve işlemlerini yapmak,
- Gemi ve deniz araçlarının grostonilato, makine gücü, cinsi, çalışma bölgelerine göre hangi yeterlilik ve sayıda gemi adamı ile donatılacağını gösterir gemi adamı donatımında asgari emniyet belgesinin tanzim edilmesini sağlamak,

¹⁶⁶ Survey, bir uzman tarafından yapılan inceleme, kontrol anlamını ifade eder.

- Yurt dışından ithal edilen gemi ve deniz araçları ile bunların makine ve teçhizatları için ilgili mevzuat hükümleri gereğince gümrük resminden muafiyet iş ve işlemlerini yapmak,
- Can kurtarma araçları, yangın söndürme araç-gereçlerinin periyodik testini yapacak olan özel veya tüzel kişilerin taleplerini yerinde inceleme ve sonucunda rapor düzenlemek,
- Tamire değer, tamir kabul etmez durumda olup, hurdaya ayrılacak gemi ve deniz araçlarının taleplerini incelemek ve muayenesinin yapılarak sonucunda rapor düzenlenmesini sağlamaktır.

1.2.1.3.3.Liman Başkanlığının Görev ve Yetkileri

Liman Başkanlığı, Yetkili oldukları idari liman sınırları içerisindeki deniz, göl, nehir, sahil ve limanlarda seyir emniyeti, can, mal ve çevre güvenliği ile ilgili görev ve denetim hizmetlerini mevzuatın öngördüğü şekilde uygulamak üzere kurulmuş olan ve Bölge Müdürlüğüne bağlı bir kuruluştur. Liman başkanlığının görev ve yetkilerini aşağıdaki başlıklar altında toplamak mümkündür.

- Liman idari sınırları içerisinde yeni inşa veya tadil edilen Türk Bayraklı gemi ve deniz araçlarının ölçüm ve muayene iş ve işlemlerini yetkisi dâhilinde yapar ve ölçme ile ilgili hazırladığı işlemler evrakı tonilato belgesi düzenlenmesi ve teknik kütük kaydının yapılabilmesi amacıyla bağlı olduğu bölge müdürlüğüne gönderir. Yetkisini aşanların ölçümlerinin yapılabilmesi için talepleri bölge müdürlüğüne intikal ettirir. Bölge Müdürlüğüne düzenlenip gelen tonilato belgelerinin ilgisine verilmesini, bu gemilerin liman başkanlığında ve gemi sicil memurluğunda kayıt-tescil ve belge harçlarının alınmasını sağlar.
- Liman idari sınırları içerisinde gemi ve diğer deniz araçlarının yetkisi dâhilinde denetim ve belgelendirilmesini yapar.
- Gemi ve deniz araçlarının sefere çıkmadan önce can, mal emniyeti, denizde güvenlik ve gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi bakımlarından ulusal mevzuat ve uluslararası sözleşme hükümlerine göre

denetimlerini yaparak uygun olan gemi ve deniz araçlarına yola elverişlilik belgelerini verir.

- İdarece belirlenecek ana liman başkanlıklarında gemi denetim uzmanlarınca yapılan denetim sonunda yola elverişlilik belgesi denetimi yaptırabilir.
- Liman sınırları içerisinde meydana gelen deniz kazalarında, 618 sayılı Limanlar Kanunu'nu, 5312 sayılı Kirliliğe Karşı Acil Müdahale Kanunu'nun ve diğer mevzuatın gereklerini uygulamak,
- Liman idari sınırları içerisinde 618 sayılı Limanlar Kanunun hükümlerine aykırı olarak gerçekleştirilen izinsiz kıyı ve deniz yapılaşmaları hakkında mevzuata göre gerekli işlemleri yapmak,
- Liman tüzük, yönetmelik ve talimatları ile 618 sayılı Limanlar Kanunun öngördüğü hususların uygulanmasını sağlamak,
- Limanlar Kanunu ile liman mevzuatına aykırı hareketten doğan idari para cezaları ile Harçlar Kanununun ilgili tarifesine göre her çeşit gemi ve liman harçlarının ilgililerden tahsil edilmesini ve bunların mevzuatına göre Hazineye yatırılmasını sağlamak,
- Her ayın en geç onuna kadar başkanlığına ait bir önceki ayın işlemlerini oluşturan hesap evrakı diye adlandırılan işlemler evrakı mevzuatına göre düzenlemek,
- Liman jurnal kayıtlarının tutulmasını sağlamak,
- Can, mal emniyeti ve seyir güvenliği bakımlarından denetim hizmetlerinin yetki sınırları içerisinde hizmetin 24 saat esası üzerinden devamlılığını sağlamak ve bu hususta gerekli tedbirleri almak,
- Liman Başkanlığı ile ilgili defter, dosya ve kayıtların tutulması ve muhafazasını sağlamak,
- İdari sınırları içerisinde bulunan Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Koduna (ISPS) tabi liman tesislerinin yıllık sertifika yenileme denetimini bu konuda eğitim almış gemi denetim uzmanı ile birlikte yaparak uygun olanları onaylamak,
- Özel iskelelerden sağlanan % 15 kira bedeli ile kılavuzluk ve römorkaj hizmeti veren özel veya kamu kurum/kuruluşlarından sağlanan % 6,5

oranında payın yatırılıp yatırılmadığını takip etmek ve ödenti durumlarını her ay bölge müdürlüğüne Müsteşarlığa bildirmek.

1.2.1.3.4.Gemi Sicil Memurluğunun Görev ve Yetkileri

Gemi Sicil Memurluğu, Türk Uluslararası gemi sicili ile Türk Milli gemi sicili iş ve işlemlerini yapmak üzere yetkili oldukları coğrafi sınırlar içerisinde gemi sicil işlemleri ile ilgili işlem ve hizmetleri mevzuata göre yapmakla yükümlü olan ve Liman Başkanlığına bağlı bir kuruluştur. Gemi Sicil Memurluğunun görev ve yetkilerini aşağıdaki başlıklar altında toplamak mümkündür.

- Gemi sicil işleri ile ilgili her türlü konu ve işlemleri yapmak ve imzalamak, Gemi sicil işlemleri ile ilgili her türlü kayıt defter ve dosyaları mevzuata uygun olarak tutmak ve muhafaza etmek,
- Gemilerin tescili için memurluğa yapılan başvuruları incelemek ve tescile engel olmayanların mevzuata göre işlemlerini tamamlayarak gerekli belgeleri düzenleyip, ilgiliye verilmesini sağlamak,
- Siciline kayıtlı gemilerden batan, parçalanan, kullanılamaz veya tamir kabul etmez durumda olanların ya da Türk Bayrağını çekme hakkını herhangi bir sebeple kaybedenlerin ilgili mevzuata göre kayıtlarını terkin etmek,
- Sicilde kayıtlı gemiler üzerine yetkili makamlarca konulan haciz, ihtiyati haciz ve ipotekleri ilgili sicile işlemek, gemilerin seferden men durumlarını gereği yapılmak üzere liman başkanlığına ve liman başkanlığının talimatı ile ilgili birimlere bildirmek,
- Sahiplerinin isteği üzerine, dairesince tescili bulunan gemi ve deniz araçlarından diğer sicil dairelerine nakil ve kayıtlarının terkinini ile diğer sicil dairelerinden naklen siciline gelen gemilerin tescil ve tasdiknamelerini düzenlemek,
- Muhtelif değişiklikler nedeniyle Bölge Müdürlüğünce yeniden düzenlenen tonilato belgelerine göre sicil defterine ve geminin tasdiknamesinde gerekli düzenlemeyi yapmak veya tasdiknameyi yeniden tanzim ederek değişiklikleri bağlama limanı ve vergi dairesine bildirmek,

- Satışlarda Harçlar Kanununun ilgili tarifesine dayanılarak gerekli harcın geminin o günkü rayiç değeri üzerinden tahsil edilmesini sağlamak amacıyla satışı yapılacak gemi ve deniz aracının mahalli takdir komisyonlarınca kıymet takdirini mevzuata yöre yaptırmak, Gemi sicil işlerine ait tahakkuk eden harçların Harçlar Kanununun ilgili tarifesine göre ilgililerden tahsil edilmesini sağlamak,
- Mevzuatın öngördüğü şekilde coğrafi yetki sınırları içerisinde inşa halinde bulunan gemi ve deniz araçlarının sicillerini tutmak ve bunlarla ilgili her türlü işlemin yapılmasını sağlamak,
- Gemi ve deniz aracı ile alakası olduğunu ispat eden kimseler tarafından talep edilen kütük örneği, sicil dosyasında mevcut yazı suretlerini ve istenilen bilgileri yazılı olarak verilmesinde Harçlar Kanunu gereği gerekli harcın yatırılmasını sağlamak,
- Özel Tüketim Vergisi sıfırlanmış yakıt iş ve işlemlerini yürütmek,
- Sefer görev emri bulunan gemi ve deniz araçlarıyla ilgili iş ve işlemleri yapmaktır.

1.2.2.Yola elverişlilik belgesi harcı (Liman Rüsümü)

Yola elverişlilik belgesi, Denize elverişli olan gemi, teşkilatı, yükleme durumu, yakıt kumanyası, gemi adamlarının sayısı ve yeterliliği bakımından gerekli nitelikleri taşıdığı takdirde, yola elverişli sayılır. Bunu gösteren belgeye de yola elverişlilik belgesi denir. Yola elverişlilik belgesi geminin ayrıldığı liman başkanlığınca verilir. Yola elverişlilik belgesinin geçerlilik süresi o yolculukla sınırlıdır.

4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunun¹⁶⁷ 4 üncü maddesine göre; Yola elverişlilik belgesi olmayan yahut belgesinin süresi bitmiş olan ticaret gemisinin yola çıkmasına izin verilmeyeceği gibi herhangi bir sebeple tüzüğünde gösterilen nitelikleri kaybetmiş olan ticaret gemisine de battal denir. Yine aynı kanunun 6 ıncı maddesine göre; denize çıkacak her ticaret gemisi, yola çıkmadan önce, can kurtarma, yangından korunma, yangın söndürme ve seyir donanımları, gemi adamları,

¹⁶⁷ R.G. 14.06.1946, S. 6333.

kumanya ve yakıtı, yolcu sayısı, yükün cinsi, istifi ve yükleme markası bakımından denetlenir.

Kurvaziyer gemilerde, limandan ayrılmadan önce liman başkanlığından yola elverişlilik belgesi almak zorundadır. Liman başkanlığından alınan yola elverişlilik belgesi kurvaziyer geminin gideceği limana kadar geçerlidir. Maliye Bakanlığı tarafından yayımlanan Harçlar Kanunu Genel Tebliğine göre ve her mali yıl ilan edilen tarifelere göre harç alınır. Harçlar Kanununun (7) sayılı tarifesinde 2012 yılı için uygulanan yola elverişlilik belgesi harcı şu şekilde düzenlenmiştir.

Tablo 3. Liman Rüsümü (Yola Elverişlilik Belgesi) Tarifesi

Geminin Net Tonu	Alınacak Ücret (TL)
11-150 rüsum tonilatoluk gemilerden	25,95
151-500 rüsum tonilatoluk gemilerden	43,90
501-3.000 rüsum tonilatoluk gemilerden	89,10
3.000 rüsum tonilatodan yukarı gemilerden	111,30
10 rüsum tonilatoya kadar olan gemiler ¹⁶⁸	-

Kurvaziyer gemilerde geminin net tonuna göre yukarıda ki tarifeye göre yola elverişlilik belgesi harcı ödemektedirler.

1.2.3.Denize Elverişlilik Belgesi Harcı

Limandan ayrılacak bir geminin kaptanı gerekli belgeleri hazırladıktan sonra çıkış izni almak zorundadır. Eğer gemi yurt dışına çıkıyorsa, gümrük işlemleri de yapılır.

Denize elverişlilik belgesi, tekne, genel donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından yapacağı yolculuğun (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) deniz tehlikelerine karşı koyabilecek durumda ise, denize elverişli sayılır. Yani bir anlamda denize elverişlilik belgesi geminin kontrol edilmesinden sonra yetkililer tarafından verilen ve geminin sefer yapabilecek durumda olduğunu belirten sertifikadır. Ticaret

¹⁶⁸ 10 rüsum tonilatoya kadar olan gemiler yola elverişlilik belgesi harcından muaf tutulmuştur.

gemileri yıllık kontrolden sonra gerekli teknik şartlara uygun buldukları takdirde bu sertifikayı alır. Denize elverişlilik belgesinin geçerlilik süresi bir yıldır.

Kurvaziyer gemilerde ticari nitelikte gemi olmasına bağlı olarak denize elverişlilik belgesi almak zorundadır. Kurvaziyer gemiler içinde denize elverişlilik belgesinin süresi bir yıldır. Harçlar Kanununun (7) sayılı tarifesinde denize elverişlilik belgesi en az 38,20 maktu harca ilave olunarak, 2012 yılı için, aşağıdaki tarifeye göre harç alınmaktadır;

Tablo 4. Denize Elverişlilik Belgesi Tarifesi

Geminin Net Tonu	Alınacak Ücret (TL)
İlk 150 Tonilato için beher rüsum tonilatosundan	0,438
Sonra gelen 350 Tonilato için beher rüsum tonilatosundan	0,236
500 tonilatodan yukarı beher rüsum tonilatosundan ¹⁶⁹	0,118

1.2.4.Diğer belgelerde alınan harçlar

Gemilerin dolayısıyla kurvaziyer gemilerin yola elverişlilik ve denize elverişlilik belgelerini yanı sıra bazı belgeleri de alma ve bulundurma zorunluluğu söz konusudur.

Bu belgeler; ölçü belgesi, emniyet belgesi, fribord belgesi, telsiz telefon emniyet belgesi, yolcu sayısı belgesi, röle cetveli belgesi, demirbaş defteri belgesi ve gemi sağlık cüzdanı gibi belgeleri de bulundurmak zorundadır. Bu belgelerin liman giriş-çıkışlarında ve yapılan kontrollerde gösterilmesi zorunludur.

1.2.4.1.Ölçme belgesi harcı

Harçlar Kanununun (7) sayılı tarifesinde ölçme belgesi harcı en az 77,50 maktu harca ilave olunarak, 2012 yılı için, aşağıdaki tarifeye göre harç alınmaktadır;

¹⁶⁹ Harç Tutarı 1,173,10 TL'den çok olamaz.

Tablo 5. Ölçme Belgesi Tarifesi

Geminin Net Tonu	Alınacak Ücret (TL)
İlk 150 Tonilato için beher rüsum tonilatosundan	0,580
Sonra gelen 350 Tonilato için beher rüsum tonilatosundan	0,580
Sonra gelen 2.500 Tonilato için beher rüsum tonilatosundan	0,438
3.000 tonilatodan yukarı beher rüsum tonilatosundan ¹⁷⁰	0,236

1.2.4.2. Bayrak şahadetnamesi harcı

Bir geminin Türk Bayrağı çekme hakkı olduğunu gösteren belgeye “Gemi Tasdiknamesi” denir.¹⁷¹ Türk Ticaret Kanununun 945 inci madde hükmüne göre, Onsekiz gros tonilatodan küçük gemiler gemi tasdiknamesine ve bayrak şahadetnamesine ihtiyaç olmaksızın Türk Bayrağı Çekebilirler.

Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliğinin (Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile Değişen şekli)¹⁷² 13 üncü maddesinin c bendi hükmüne göre; “TUGS bayrak şahadetnamesi tanzim edilen gemiler ve yatların TUGS’a tescilinde, bayrak şahadetnamesi tanzim edildiği günden itibaren en geç bir yıl içerisinde mahalli sicile başvurması halinde gemi veya yatın Türkiye’ye gelmesi gerekmeksizin sicile kaydı yapılır. Bu sürenin daha önce bir Türk limanına gelen gemiler ve yatların, süreye bakılmaksızın TUGS bayrak şahadetnamesi iptal edilir” hükmü yer almaktadır. Diğer bir ifade ile Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıt bayrak şahadetnamesi ile gerçekleşmektedir.

Harçlar Kanununun (7) sayılı tarifesinde Ulaştırma Bakanlığınca verilen Bayrak Şahadetnameleri harcı Ulaştırma Bakanlığınca verilen bayrak şahadetnameleri beher tonilatodan 0,663TL olarak alınır. Ayrıca ticaret eşyası manifestolarının tasdikinde

¹⁷⁰ Harç tutarı 3,129,70 TL’den çok olamaz.

¹⁷¹ R. Aybay (1992). Türk gemilerin uyrukluğu, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, (Prof.Dr. Gündüz ÖKÇİN’e Armağan), 47 (Ocak-Haziran) Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, s.86.

¹⁷² R.G. 17.10.2006 Tarih, S. 26292.

eşyanın beher gayrisafi tonu üzerinden 0, 343TL, sıhhiye patentası verilmesi veya vizesi, beher rüsum tonilatosundan 0,343TL olarak alınır.

1.2.4.3.Yeterlilik belgesi harcı

Harçlar Kanununun (7) sayılı tarifesinde gemi yeterlilik belgesi harcı gemi adamları dikkate alınarak şu şekilde düzenlenmiştir.

Tablo 6. Yeterlilik Belgesi Harcı Tarifesi

Uzak yol Kaptanı: Uzak yol baş makinist/baş mühendis, uzak yol birinci zabiti, uzak yol ikinci mühendisi/makinisti, uzak yol vardiya zabiti, uzak yol vardiya mühendisi/makinisti, liman kılavuz kaptanı, İstanbul Boğaz kılavuz kaptanı, Çanakkale Boğaz kılavuz kaptanı	57,70 TL
Kaptan, baş makinist ve deniz kılavuz kaptanı	38,20 TL
Birinci zabıt, ikinci makinist, vardiya zabiti, telsiz zabiti/operatörü, makine zabiti, yat kaptanı, balıkadam, 1 inci sınıf dalgıç, 2 inci sınıf dalgıç, balıkadam gaz karışım ve açık deniz balıkçı gemisi kaptanı	22,60 TL
Sınırlı kaptan, sınırlı baş makinist, sınırlı vardiya zabiti, sınırlı makine zabiti, amatör denizci ve balıkçı gemisi kaptanı	16,50 TL

1.2.4.4.Gemi sörvey belgeleri harcı

Harçlar Kanununun (7) sayılı tarifesinde gemi sörvey belgeleri harcı şu şekilde düzenlenmiştir.

Tablo 7. Gemi Sörvey Belgeleri Harcı(2012)

Yolcu Gemisi Emniyet Belgesi, yük gemisi techizat ve inşa emniyet belgesi, uluslararası yükleme sınırı belgesi, yük gemisi telsiz telefon emniyet belgesi, telsiz-telgraf emniyet belgesi, (her bir belge için ayrı ayrı olmak üzere) En az (15,60 TL) maktu harca ilave olarak beher rüsum tonilatodan her belgenin harç tutarı (164,50 TL) den çok olamaz	0,035 TL
Muafiyet Belgesi	38,20 TL

Yukarıdaki bölümde yazılı belgelerin konsolosluklarca yapılacak temdidi işlemlerinden de aynı miktarda harç alınır.

1.2.4.5. Transitlog belgesi harcı

Transitlog belgesi, yurt dışı sefer yapılırken doldurulur. Yetkili makamlara (liman başkanlığı, pasaport polisi, gümrük muhafaza, sahil teşkilatı merkezi) onaylatılır.

Harçlar Kanununun (7) sayılı tarifesinde gemi transitlog belgesi harcı şu şekilde düzenlenmiştir.

Tablo 8. Transitlog Belgesi Harcı

11-100 rüsum tonilatoluk gemilerden	8,10 TL
101-250 rüsum tonilatoluk gemilerden	16,50TL
251-500 rüsum tonilatoluk gemilerden	33,40TL
501-3.000 rüsum tonilatoluk gemilerden	67,10 TL
3.000 rüsum tonilatodan yukarı gemilerden	83,80 TL
10 rüsum tonilatoya kadar olan gemiler harçtan muaf tutulmuştur	

1.3.Özel Kuruluşlarca Verilen Hizmetler Karşılığı Alınan Ücretler

Gemiler faaliyetlerinin bir parçası olan limanlarda bazı hizmetlerden yararlanır. Bu hizmetlerin alınmasında kanun, tüzük, yönetmelik ve talimatlarla belirlenmiş kurallara uyma zorunluluğu söz konusudur. Bu zorunluluğa bağlı olarak hizmetlerin görülmesinde tarifelerle belirlenmiş olan ücretlerin de ödenmesi zorunluluk taşır. Bu zorunlulukların bazılarını aşağıdaki başlıklar altında toplamak mümkündür.

- Yükleme ve boşaltma yapacak gemiler, Liman Tüzük, Yönetmelik ve talimatları ile tespit edilmiş ve işletmece gösterilecek yerlere bağlarlar veya demirlerler. Bu kurala uymayan gemilerin iş isteklerini karşılanmaz,

- Mendirekle çevrilmiş limanlarda yolcu alıp vermeye ve yükleme – boşaltma yapmaya hazır gemilerin; Liman Tüzük, Yönetmelik ve Talimatlarında aksine bir hüküm bulunmadıkça rıhtıma yanaşmaları, rıhtımda yer yoksa mendirek içine girerek şamandıralara bağlanmaları, kıçtankara olmaları veya demirlemeleri zorunludur,
- Rıhtım, İskele ve şamandıraların gemilerin yanaşma ve bağlanmasına elverişli olup olmadığının takdiri işletmeye aittir,
- İş isteğinin hizmetin yapılacağı günden en az bir gün önceki resmi iş gününde en geç saat 15,00'e kadar yazılı olarak yapılması zorunludur. Saat 15,00'den sonra yapılacak istekler ertesi günü yapılmış gibi kabul edilir. İş isteğinin zamanında yapılmamasından doğacak bütün sorumluluklar istek sahiplerine aittir, İş isteği yazısında geminin geliş gün ve saati, işçi postası isteği, eşyanın cins ve miktarını belirtilir ve bunları gösteren belgeler iş isteği yazısına eklenir
- İş isteklerinde bir değişiklik olması halinde, yazılı talepte bulunulur. Kılavuzluk veya römorkör hizmetlerinde değişiklik gerekiyorsa, hizmetin ifasından en az 2 saat önce müracaat edilmesi ve yazılı teyit alınması şarttır,
- Limana gelen ve giden her çeşit eşya ile yolcu ve turistler için gemi kaptanı, acente veya taşıyıcılar tarafından işletmeye özet beyan verilmesi zorunludur,
- Yolcu özet beyanı veya listesinin, geminin hareket saatinden itibaren en geç 24 saat içinde işletmeye verilmesi zorunludur. Süresi içinde verilmeyen özel beyan veya yolcu listesi kapsamında tahsili gereken ücret; esas ücretin 1 (bir) misli olarak alınır. Ayrıca, yolcu listelerinin Gümrük Müdürlüğü, Gümrük Muhafaza Müdürlüğü veya Pasaport Polisi Onaylı olması şarttır.
- İş sahibinin işletmeye ibraz etmiş olduğu ücret tahakkukuna esas olan belgelerdeki bilgilerin yanlış olması veya farklılık tespit edilmesi halinde, yanlış beyanın ücret tahakkukunda meydana getirdiği ücret farkı % 100 ilaveli olarak alınır. Ancak, miktar bildirimlerinde en çok % 10'a kadar olan farklılıklar için yapılan işlemlerin ücretlerinden ilave ücret alınmaz,
- Gemi kaptan veya acenteleri ile eşya sahipleri, temsilcileri veya namlarına hareket edenlerin, yürürlükteki mevzuat ve tarifelerde belirtilen usul ve

esaslara uymamalarından veya kusurlu hareketlerinden doğacak her türlü sorumluluk kendilerine aittir,

- Tarifelerde belirlenen ücretler, vergi harici ücretlerdir. Yani ücret ödemesi nedeniyle vergi ödenmesi gerekiyorsa, ödenecek vergi ayrıca tahsil edilir.
- Muhtelif hizmetlerden dolayı tahakkuk ettirilen ücretleri ödememiş olanların diğer hizmet talepleri, işletmeye olan borçları tamamen ödenmedikçe yerine getirilmez. Bu ücretlerin ödenmesi için yapılan tebligatın tebellüğ tarihinden itibaren en geç 8 (sekiz) gün içerisinde ödenmemesi halinde, ücretler tebellüğ tarihinden itibaren ilk 30 (Otuz) gün için % 25 (Yirmi Beş) ve takip eden her 30 (Otuz) gün için de % 2,5 (İki Buçuk) ilaveli olarak tahsil edilir,
- Kredili hizmetlerde faturanın gösterilmesini takip eden 30 (Otuz) gün içinde ödenmemesi halinde, kuruluş alacağı % 5 (Beş) ilaveli olarak tahsil edilir.
- Gemiye ilişkin hizmetlerin ücret tahakkukunda Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi (International Convention Of Tonnage) gereğince Gros Tonilato esaslarına göre düzenlenen Tonaj Sertifikalarındaki değerler, kabotaj hattında çalışan gemilere Milli Tonaj Ölçüm esaslarına göre verilen tonaj sertifika değerleri ve tonaj sertifikalarında değişik GT değeri olan gemilerde ise en büyük GT değeri, esas alınır.

“International Convention Of Tonnage” anlaşmasına üye olmayan ülke gemilerinin Gros Tonilatolarının tespitinde “Closed Shelter Deck” ölçümüne göre düzenlenen ve daha büyük “GT” değerini veren tonilatosu esas alınır.

İşte limanlarda Denizcilik Müsteşarlığı Liman İşletme Müdürlüğüne verilen hizmetler karşılığında bazı ücretler alınır. Bu ücretlerin ödenmesi zorunludur. Eğer liman özelleştirilmiş ve özel sektör kuruluşları tarafından işletiliyorsa, söz konusu ücretler özel sektör işletmeleri tarafından alınır. Bu ücretlerin de ödenmesi zorunludur.

Gemilerin liman ve diğer hizmetlerinden yararlanmalarında alınan ücretleri aşağıdaki başlıklar altında toplamak mümkündür.

1.3.1. Liman işletmeci kuruluşlarca verilen hizmet karşılığı alınan ücretler

Liman işletmesi, kamu kurum/kuruluşları veya özel kuruluşlarca yapılabilir. Eğer liman işletmesi kamu kurumunca yapılıyorsa, genelde hizmetler Liman Başkanlığınca yerine getirilir. Dolayısıyla verilen hizmet karşılığında alınacak ücretler Liman Başkanlığınca takip ve tahsil edilir.

Eğer liman özelleştirilmiş ve limanların işletilmesi özel bir kuruluşa verilmiş ise, bu durumda limanlarda hizmetler özel kuruluşlarca verilir. Dolayısıyla verilen hizmet karşılığında alınacak ücretlerde bu özel kuruluşlarca takip ve tahsil edilir.

Liman hizmetleri özel kuruluşlarca veriliyorsa kira bedelinin % 15'i ile kılavuzluk ve römorkör hizmeti veren özel veya kamu kurum/kuruluşlarından sağlanan % 6,5 oranında pay Denizcilik Müsteşarlığına¹⁷³ yatırılır.

Limanlarda gemilere verilen hizmetleri ve bunun karşılığında alınan ücretleri aşağıdaki başlıklar altında toplamak *mümkündür*.

1.3.1.1. Barınma hizmetleri ücretleri (İşgal – Fuzuli İşgal)

Barınma hizmetleri ücret tarifesi, işletmeye ait rıhtım, iskele ve mendireklere rampa (aborda) veya kıçtankara eden veya şamandıralara bağlanan veyahut mendirek içinde demirleyen veya mendirek içinde başkalarına ait rıhtım ve iskelelere yanaşan, şamandıralara bağlayan gemilerin buralarda barınma hizmetlerini kapsar.

İşgal, gemilerin veya lash layterlerin yukarıda belirtilen yerlerde hizmetin devamı müddetince barınmalarını ifade eder. Fuzuli işgal ise, gemilerin veya lash layterlerin yukarıda belirtilen yerleri hizmetin bitiminden sonra veya işletmenin izni olmaksızın fuzuli olarak işgal etmesini ifade eder.

¹⁷³ Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı olarak değişmiştir.

Ücretler, gemilerin veya lash layterlerin yukarıda belirtilen yerlerde kaldıkları beher gün için 1000 GRT ve kesri başına alınır. Geminin bağlandığı veya demirlediği gün ile buralardan ayrıldığı gün tam gün olarak sayılır. Barınma hizmetleri ücret tarifesi aşağıdaki gibidir.

Tablo 9. Barınma Hizmet Tarifesi (2012)

	Barınma	Fuzuli İşgal
Geminin GRT'ü	1000 GRT/saat (10+10) Euro	1000 GRT/saat (20+20) Euro
0-1000 GRT gemiler	10	20
1001-2000 GRT gemiler	20	40
2001-3000 GRT gemiler	30	60
3001-4000 GRT gemiler	40	80
4001-5000 GRT gemiler	50	100
5001-6000 GRT gemiler	60	120
6001-7000 GRT gemiler	70	140
7001-8000 GRT gemiler	80	160
8001-9000 GRT gemiler	90	180
9001-10000 GRT gemiler	100	200

Ücretler 80.000 GRT'a kadar kademeli olarak uygulanacak olup, 80.000 GRT'den daha büyük gemiler için tarifeler, 80.000 GRT ile aynı olacaktır.

- Barınma (işgal) ücretinin alındığı rıhtımlarda, Makinesiz deniz vasıtasının (şatın) su derinliğinin yetersizliği nedeniyle, geminin rıhtımlara yanaşmasını sağlamaya yönelik kullanılmak üzere talep edilmesi halinde, deniz vasıtası başına gün ve adet bazında 400 Euro maktu ücret alınır,
- Yanaşık veya açıktaki gemilere servis yapmak amacıyla rıhtım ve iskelelere yanaşan/kalkan teknelerden (acente motorları) barınma ücreti karşılığı aylık 30 Euro maktu ücret alınır.

1.3.1.2.Palamar hizmeti ücreti

Palamar ücreti, gemilerin limana giriş ve çıkışlarında veya rıhtım ve iskelelere yanaşma ve ayrılmalarında, şamandıra ve mendireklere bağlanmalarında, demirlemelerinde, kıçtankara olmalarında, bunları terk etmelerinde ve buralara herhangi bir nedenle yer değiştirmelerinde (şifting) verilen bağlama/çözme hizmetini ifade eder.

Tablo 10. Palamar Hizmeti Ücreti

GRT	Tüm Gemiler İçin (27+14) Euro
0 -1000	27
1001 -2000	41
2001 -3000	55
3001 -4000	69
4001 -5000	83
5001 -6000	97
6001 -7000	111
7001 -8000	125
8001 -9000	139
9001 -10000	153

1.3.1.3.Bekleme ücreti

Bekleme, gemi kaptanı veya acentesi ile eşya sahibi veya temsilcisinin kusurlarından dolayı geminin bekletilmesini ifade eder. Dolayısıyla yazılı iş isteği üzerine işletmenin işe tertip ettiği personel ile araç ve gereçlerin, kuruluşa ait mekanik vasıta ve tesislerin işletmenin kusuru, yasal engel, hizmetin görülmesine mani olacak derecede hava muhalefeti gibi olaylar nedeniyle oluşan bekleme, bekleme sayılmaz.

Gemi kaptanı veya acentesinin talebi üzerine, kılavuzluk ve römorkör hizmetlerine tahsis edilen vasıta ve personelin belirtilen saatte geminin rıhtım iskelelere yanaşmaması, şamandıra bağlanmaması veya ayrılmaması nedeni ile bekleme yapılmışsa;

- Bir hizmetin bekletilmesi ve bekleme sonunda hizmetin hiç yerine getirilmemesi halinde; Bekleme ücreti ve ayrıca esas ücret tablosundaki ücretlerin % 50'si,
- Bir hizmete verilen vasıta ve personelin hizmet yerine varmasını müteakip, bekletilmeden ve hizmetin yapılmasından dönülmesi halinde, esas ücret tablosunda gösterilen ücretin % 50'si alınır,
- İşletme, kılavuzluk ve römorkör hizmetlerine verdiği vasıta ve personeli 2 saatten fazla bekletip bekletmemeye ve bekleme süresi içinde sıradaki başka hizmet taleplerini yerine getirmeye yetkilidir. Başka limandan gelecek geminin gecikmesi nedeniyle bekleme ücreti alınmaz.

1.3.1.4. Yolcu Giriş – Çıkış Ücreti (Ayakbastı Parası)

Gemi ile yurt dışından gelen veya gemi ile yurt dışına çıkan yolcuların limana giriş – çıkışları üzerinden Yolcu giriş – çıkış ücreti (Ayakbastı Parası) adı altında ücret alınır. Yolcu giriş – çıkış ücret tarifesi şu şekilde düzenlenmiştir.

Tablo 11. Ayakbastı Ücret Tarifesi

Ayakbastı Ücreti	Kişi Başına Euro
• Gemi ile yurt dışından gelen yolcular	3
• Gemi ile yurt dışına çıkan yolcular	5
• Turistler (Giriş-Çıkış için)	2
• Yedi yaşından küçük çocuklar • (Giriş – Çıkış ücreti)	Muaftır
• Yurt dışından gelen ve giden otomobil ve jeep	5
Yurt dışından gelen ve giden minibüs	10
Diğer tüm araçlar	20

- Turistlerden alınan ücret: Aynı gemi kaptan veya acentesi tarafından ilk uğranılan TCDD veya TDİ limanlarından birisine ödendiğinin belgelenmesi halinde, geminin uğradığı diğer limanlarda ayrıca ücret alınmaz.
- Bu ücretler, gemi manifestosunda yazılı yolcu ve turist adedine göre, gemi kaptanı veya acentesinden alınır,
- 7 yaşına kadar (7 yaş dahil) çocuklardan, tatbikat ve memleketimizi ziyaret maksadıyla gelen münhasıran deniz seyir eğitimi yapan okul gemilerinin öğretmen ve öğrencilerinden ve deniz kazazedelerinden bu ücret alınmaz.
- Gemiye katılmak veya gemiden ayrılmak yolunu seçen yolcular için; 10 kişiye kadar götürü 100 ABD Doları hizmet ücreti tatbik edilir,
- Programlanmış anmış gemiye katılım ve ayrılışlar için; Acente masraflarına ilave olarak yolcu başına 2 ABD Doları ücret tahakkuk ettirilir.

1.3.1.5. Gemilerin atıklarının alınması hizmeti ücretleri

Gemi atıklarının alınması hizmeti, liman hudutları içinde rıhtım ve iskelelere yanaşan, şamandıralara bağlayan veya demirleyen gemilerin katı ve sıvı atıklarının alınması hizmetini ifade eder.

Esas ücretlere, katı ve sıvı atıkların gemiden alınması hizmetinin yerine getirilmesinde, kullanılan her türlü araç-gereç vasıta ve personel ücretleri dâhil olup, bu hizmetler üçüncü şahıslarca yapıldığı takdirde münhasıran esas ücretleri alınır.

- Hizmet ücreti, hizmete başlamadan önce gemi kaptanı veya acentesinden peşin olarak alınır,
- Tabloda belirtilen GT'lere göre Asgari Ücrete tabi atık miktarlarının tamamının veya bir kısmının alınması durumunda karşılığındaki ücretler

uygulanır. Alınan atık miktarının Tabloda belirtilen miktarları geçmesi durumunda ise, m3 başına ek ücret tablosunda belirtilen ücretler uygulanır,

- Asgari ücrete tabi ücretler atık alım hizmeti verilmesi karşılığında alınır. Bu ücrete herhangi bir indirim uygulanmaz,
- Gemilerin limana gelmeden önceki bir Türk limanında atıklarını verdiği belgelenmesi durumunda, verdiği atığın türü ve miktarına göre m3 başına ücret tarifesi uygulanır,
- Türk Boğazlarından uğraksız geçen gemilerin talepleri halinde Asgari Ücrete Tabi Ücret alındıktan sonra ilave vereceği atığın türüne göre m3 başına ücret tarifesi uygulanır,
- Limana veya platforma yanaşmış gemilerden ve limana/platforma teknik nedenlerden dolayı yanaşamayan gemilerin atık alma gemisi ile atık alınması durumunda açıkta atık alınması tarifesi uygulanmaz,
- Yatlara, kabotaj hattında çalışan gemilere, balıkçı teknelerine ve kamu hizmet teknelerine asgari ücrete tabi tarife uygulanmaz. Vereceği atığın türüne göre Ek Ücret Tarifesi % 50 indirimli olarak uygulanır,
- Kabotaj hattındaki 150 GT'nin altındaki tekneler ile 400 GT'nin altındaki gemilere atığın m3 başına alınacak ek ücretler % 25 indirimli olarak uygulanır,

1.3.1.6.Lash layterleri hizmetleri ücreti

Lash layterleri hizmetleri, last ve benzeri sistemli gemilerden denize bırakılan last layterlerinin liman hudutları içinde işletmeye ait veya mendirek içindeki işletmeye ait olmayan rıhtım ve iskelelere yanaştırılması, şamandıralara bağlanması veya mukabili Cer Hizmetleri ile bunların buralarda barınma hizmetlerini kapsar.

Tablo 12. Last Layterleri Hizmetleri Esas Ücret Tablosu

Hizmetin Çeşidi		Last Layterinin Taşıma Kapasitesi		
		500 Tona Kadar	5001-1000 Ton Arası	1001 Tondan Yukarısı
Cer Hizmeti	Ana gemiden denize bırakılan last layterlerinin kapsamında belirtilen yerlere getirilmesi hizmeti için	130	179	215
	Last layterlerinin gemiye yükletilmek üzere buralardan alınarak yükletilmeye hazır hale getirilmesi hizmeti için	130	178	215
Barınma Hizmeti	Ana gemiden denize bırakılan last layterinin tekrar ana gemiye yükletilinceye kadar kapsamdaki yerlerde kaldığı beher gün ve kesri için	8	9	13
	Dolu last layterlerinin kapsamındaki yerlerde kaldığı beher gün ve kesri için	13	15	15

- Cer ücretine, ana gemiden denize bırakılan last layterlerinin, rıhtım ve iskelelere yanaştırılmaları, şamandıra veya bekleme yerlerine bağlanmaları, yükleme-boşaltma ve şifting için rıhtım ve iskeleye çekilmeleri veya mukabili hizmetlerde römorkör, cer halatı, gemici feneri, kılavuz ve servis motoru ile personel ücretleri dahildir,
- Last layterlerinin kapsamında belirtilen yerler dışında kalan yerlere (liman hudutları içinde başkalarına ait olan rıhtım, iskele ve şamandıralara çekilen veya ana geminin uğradığı limandaki last layterlerinin, ana geminin uğramadığı liman, rıhtım ve iskelelere) çekilmesi ücreti, esas ücretlere dahil olmayıp bu taktirde “Deniz Vasıtaları Kira” tarifesi uygulanır,
- Barınma ücretine, last layterlerinin işletmeye ait veya mendirekler içindeki işletmeye ait olmayan rıhtım, iskele ve şamandıralara

bağlanması ve buralarda muhafaza edilmesi hizmetlerinin ücretleri dâhildir,

- Ana last gemilerinin, liman tüzük, yönetmelik ve talimatlarında belirtilen demirleme yerlerine demirlememeleri veya işletmeye ait rıhtım ve iskelelere daha uzak yerlere demirlemeleri halinde cer hizmeti işletmece uygun görüldüğü takdirde karşılanır. Bu takdirde ücret % 100 ilaveli olarak alınır,
- Last layterlerinin kapaklarının rıhtıma konmasında yükleme-boşaltma ücreti alınmaz,
- Last layterinin liman tüzük, yönetmelik ve talimatlarında belirtilen sınırlar içindeki işletmeye ait olmayan rıhtım, iskele ve şamandıralara çekilmesi hizmetlerinin işletmece yapılmaması veya işletmeye ait olmayan bu yerlerde barınmaları halinde ücret alınmaz.

1.3.2. Kılavuzluk ve römorkör hizmetleri veren kuruluşlarca alınan ücretler

Kılavuzluk ve römorkörlük hizmet tarifeleri, gemilerin limana giriş ve çıkışlarında veya rıhtı ve iskelelere yanaşma ve ayrılmalarında, şamandıralara ve mendireklere bağlanmalarında, demirlemelerinde, kıçtankara olmalarında, buraları terk etmelerinde ve buralarda herhangi bir nedenle yer değiştirmelerinde (şifting) verilen hizmetleri kapsar.

Kılavuzluk ve römorkör alma ve muafiyet oranları Liman Tüzük ve Yönetmelikleri ile Denizcilik Müsteşarlığı Talimatlarınca belirlenir.

1.3.2.1. Kılavuzluk ücret tarifesi

Kılavuzluk hizmeti, gemilerin limana giriş ve çıkışlarında veya rıhtım ve iskelelere yanaşma ve ayrılmalarında, şamandıralara ve mendireklere bağlanmalarında, demirlemelerinde, kıçtan kara olmalarında, buraları terk etmelerinde ve buralarda

herhangi bir nedenle yer değiştirmelerinde (şifting) gemilere verilen kılavuz ve servis motoru hizmetlerini ifade eder. Kılavuzluk ücret tarifesi aşağıdaki şekilde belirlenmiştir.

Tablo 13. Kılavuzluk Ücret Tarifesi (Euro)

GRT	Yolcu Gemileri, Transit Yük Gemileri, Ro-Ro Gemileri, Car Carrier Gemi	Kontenyer Gemileri	DiğerYük Gemileri
0 – 500	45	63	78
501 - 1000	90	125	155
1001 GT den sonraki her bir 1000GT için	36	55	65

- Tabloda belirtilmeyen GRT aralıklarındaki gemilerin ücretleri, tabloda belirtilen formüller esas alınarak her 1000 ton için hesaplanır,
- Tarifedeki transit yük gemisi, limana yükleme veya boşaltma amacı ile gelip yükleyeceği veya boşaltacağı yük oranının P sinden fazlası için transit yük olan gemiyi ifade eder,
- Pazar ve resmi tatil günlerinde yukarıdaki ücretler P zamlı olarak uygulanır,
- Gemilerin uymakla yükümlü oldukları kılavuz alma ve muafiyet oranları Liman Tüzük ve Yönetmelikleri ile Denizcilik Müsteşarlığı Talimatlarınca belirlenir,
- Kılavuz servis motorunun, kılavuzluk hizmeti dışında kullanılmasının talep edilmesi ve bunun işletmece kabul edilmesi halinde beher saat ve kesri başına 200 Euro ücret alınır.

1.3.2.2.Kılavuz almanın mecburi olduğu alanlar ve ücret tarifesi

Kılavuz almanın mecburi olduğu alanlar ile bu alanlar için kılavuzluk hizmet tarifesi aşağıdaki şekilde düzenlenmiştir.

Tablo 14 . İstanbul Boğazı kılavuzluk hizmetleri ücret tarifesi

Hizmetin Şekli	1000 GRT'ye kadar gemilerden beher hizmet için	1001 GRT'den büyük gemilerden 1000 GRT'lik ücrete ilaveten 1000 GRT ve kesri için
1) Haliç'e giriş ve çıkış	208	82
2) İstanbul Boğazı'ndan girip, Marmara limanlarından birine giden veya mukabili gemiler (İstanbul Boğaz geçişi)	180	60
3) İstanbul limanında Büyükdere, Paşabahçe, Dolmabahçe, Haliç ve Tuzla (Aydınlı Koyu) demir mahallerinde demirleme veya demirden kaldırma	180	58
4) Ahırkapı'da limana yanaşacak gemileri demirleme veya demirden kaldırma	75	20

Tablo 15. Çanakkale Boğazı kılavuzluk hizmetleri ücret tarifesi

Hizmetin Şekli	1000 GRT'ye kadar gemilerden beher hizmet için Euro	1001 GRT'den büyük gemilerden 1000 GRT'lik ücrete ilaveten 1000 GRT ve kesri için Euro
1) Çanakkale Boğazı'ndan girip Marmara Limanlarından birine giden gemiler veya mukabili (Boğaz geçiş)	131	44
2) Çanakkale Boğazı içi Karanlık Liman demirleme veya demirden kaldırma	55	15

1.3.2.3.Kılavuz Almanın İhtiyari Olduğu Alanlar ve Ücret Tarifesi

Kılavuz almanın ihtiyari olduğu alanlar ile bu alanlar için kılavuzluk hizmet tarifesi aşağıdaki şekilde düzenlenmiştir. İstanbul Boğazı kılavuzluk hizmetleri ücret tarifesi;

Tablo 16. İstanbul Boğazı Kılavuzluk Hizmetleri Ücret Tarifesi (Euro)

Hizmetin Şekli	1000 GRT'ye kadar gemilerden beher hizmet için	1001 GRT'den büyük gemilerden 1000 GRT'lik ücrete ilaveten 1000 GRT ve kesri için
1) İstanbul Boğazı'ndan uğraksız geçiş (Transit)	176	58
2) İstanbul liman hudutları içinde (Boğaz geçiş hariç) bir noktadan diğerine geçmek	148	30
3) İstanbul Boğazı güney girişi kılavuz alma-verme noktalarından başlamak üzere, İstanbul liman hudutları dışında Marmara'da herhangi bir noktaya gitmek veya mukabili	176	58
4) İstanbul Boğazı'ndan İstanbul Boğazı güney giriş kılavuz alma-verme noktaları dışında (Zeyport hariç) bir noktaya gitmek veya mukabili	208	90
5) İstanbul Boğazı'ndan girip İstanbul liman hudutları dışında Marmara'da herhangi bir noktaya gitmek veya mukabili	300	176
6) Liman serbest demir yerlerinde demirleme, demirden kaldırma ve demir yeri değiştirmek	20	18

Tablo 17. Çanakkale Boğazı Kılavuzluk hizmetleri ücret tarifesi (Euro)

Hizmetin Şekli	1000 GRT'ye kadar gemilerden beher hizmet için	1001 GRT'den büyük gemilerden 1000 GRT'lik ücrete ilaveten 1000 GRT ve kesri için
1) Mehmetçik – Gelibolu veya mukabili	129	43
2) Gelibolu'dan Marmara'da herhangi bir noktaya veya Marmara'da iki nokta arasında birinden diğerine geçmek veya mukabili	129	43
3) Liman serbest demir yerlerinde demirleme, demirden kaldırma veya demir yeri değiştirme	15	14

- İstanbul Boğaz geçişi, Kuzey'de Türkeli Feneri'ni Anadolu Feneri'ne birleştiren hat ile Güney'de Ahırkapı Feneri'ni, Kadıköy, İnceburun, Mendirek Feneri'ne birleştiren hat arasındaki alanda, yapılan seyirdir.
- Bu hizmet her hangi bir nedenle en çok iki saat kesintiye uğrayabilir. İki saat içinde hizmete devam edildiği takdirde, tek hizmet ücreti ile bekleme ücreti, iki saati aşan kesintilerde ise yalnızca ikinci bir hizmet ücreti alınır. Kılavuzun herhangi bir sebeple varış noktasından evvel bırakılması halinde, hizmet tam olarak yapılmış sayılır.

1.3.2.4. Gerek mecburi gerekse ihtiyari alanlarda uyulması gereken kurallar ve ücret tarifesi

Gerek mecburi gerekse ihtiyari alanlarda uyulması gereken bazı kurallar söz konudur. Ayrıca bazı özel durumlarda ücret tarifesi değişmektedir. Bunları aşağıdaki başlıklar altında toplamak mümkündür.

- Liman tek el sahası içinde veya dışında bir işten fazla hizmet yapıldığı takdirde, bunun için hizmetin nevi'ne göre ücret tutarı ayrıca alınır,
- Kılavuz hizmetlerinin;
- Gemilerin akaryakıt, su ve kumanya gibi zaruri ihtiyaçlarını karşılamak üzere, liman, rıhtım ve iskelelere yanaşma ve kalkmalarında verilecek kılavuzluk ve römorkör hizmetleri esas ücretinden P oranında indirim uygulanır,
- Tersanelerde yeni inşa edilen gemiler ve tersanelere tamir, bakım ve tadilat için giriş-çıkış yapan gemilerin kılavuzluk ve römorkör hizmetleri esas ücretlerinden % 50 indirim uygulanır,
- Türk Boğazlarından uğraklı ya da uğraksız geçiş yapan tankerler ile liman, rıhtım, iskele ve tesislere yanaşan/kalkan teknelere verilen kılavuz, römorkör ve palamar hizmet ücretleri sıfır'dır.
- Liman dışı kılavuzluk hizmeti için makdu olarak gün başına 450 Euro alınır,
- Limanlarda demirleme, demirden kaldırma, demir yeri gösterme hizmetleri için kılavuzluk hizmeti verilmesi halinde kılavuzluk hizmeti karşılığı her hizmet için 1000 GT ve kesri başına gemilerden 30 Euro ücret alınır.

1.3.2.5.Römorkör ücret tarifesi

Römorkör hizmetleri, gemilerin limana giriş ve çıkışlarında veya rıhtı ve iskelelere yanaşma ve ayrılmasında, şamandıralara ve mendireklere bağlanmalarında, demirlemelerinde, kıçtan kara olmalarında, buraları terk etmelerinde ve buralarda herhangi bir nedenle yer değiştirmelerinde (şifting) gemilere verilen römorkör ve morinbot hizmetlerini ifade eder.

Tablo 18. Römorkör Hizmetleri Ücret Tarifesi (Euro)

GRT	Yolcu Gemileri Gemileri Ro-Ro Carrier Gemileri	Transit Yük Gemileri Car	Konteyner Gemileri	Diğer Yük Gemileri
0 – 1000	155		215	255
1001 - 2000	182		256	255
2001 - 3000	209		297	255
3001 GT den sonraki her bir 1000GT için	27		41	48

Tabloda belirtilmeyen GRT aralıklarındaki gemilerin ücretleri, tabloda belirtilen formüller esas alınarak her 1000 ton için hesaplanır.

- Tüm tarifelerdeki ücretler 80000 GRT'a kadar kademeli olarak hesaplanacak olup, daha büyük gemiler için 80000 GRT ile aynı olacaktır,
- Verilmeyen hizmetler için ücret alınmaz,
- Tarifedeki transit yük gemisi, limana yükleme veya boşaltma amacı ile gelip yükleyeceği veya boşaltacağı yük oranının P sinden fazlası için transit yük olan gemiyi ifade eder,
- Pazar ve resmi tatil günlerinde yukarıdaki ücretler P zamlı olarak uygulanır,
- Gemilerin uymakla yükümlü oldukları römorkör hizmetleri ve muafiyet oranları Liman Tüzük ve Yönetmelikleri ile Denizcilik Müsteşarlığı Talimatlarıncı belirlenir,
- Baş ve kış iticisi faal olarak çalışan gemiler (bow thuster – stern thuster) kullanılırsa hizmet karşılığı ücret tam olarak ödenir,
- Gemide sadece baş itici (bow thuster) varsa ve bu itici faal olarak çalışıyorsa en az bir römorkör alınır. Geminin GRT'na göre Müsteşarlığın ilgili Talimatındaki indirim uygulanır.

- İstanbul limanında: Karaköy, Salıpazarı, Haydarpaşa, Sarayburnu, Dolmabahçe Şamandıra ve Demir hali ile Haliç'te verilen hizmetler için uygulanır. İstanbul Liman hudutları içindeki diğer rıhtım, iskele ve tesislerde ise (Zeyrop hariç) esas ücret % 100 ilaveli olarak tahsil edilir,
- Diğer limanlarda: İç ve orta limanda verilen hizmetlere uygulanır. Bu limanların dış liman sahalarında verilen hizmetler için esas ücretler % 100 ilaveli olarak alınır.

1.4.Deniz Ticaret Odalarının Alınan Ücretler

Deniz Ticaret Odalarının kuruluşuna ilişkin esaslar Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanunu¹⁷⁴ ile düzenlenmiştir. İlgili Kanunun 1 inci maddesinde “Bu Kanunun amacı; ticaret ve sanayi odaları, ticaret odaları, sanayi odaları, deniz ticaret odaları, ticaret borsaları ile Türkiye Odalar ve Borsalar Birliğinin kuruluş ve işleyişine ilişkin esasları düzenlemektir”. Ve 2 inci maddesinde “Bu Kanun; ticaret ve sanayi odaları, ticaret odaları, sanayi odaları, deniz ticaret odaları, ticaret borsaları ile Türkiye Odalar ve Borsalar Birliğinin kuruluşlarına, organlarının nitelikleri ve seçim usulleri ile organlık vasfını yitirme hal ve usullerine, görev ve yetkileri ile çalışma usullerine, üyeleri ile olan karşılıklı hak ve yükümlülüklerine, gelir ve harcamaları ile bütçelerine ilişkin esasları kapsar”. Hükmü yer almaktadır.

1.4.1.Yasal dayanak ve yetki

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanununun 5 inci maddesinde, Deniz ticaret odası kurmak için öngörülen şartlar şu şekilde sayılmıştır.

Ticaret siciline kayıtlı gerçek ve tüzel kişilerden;

- Gemi sahipleri, donatanlar ve donatma iştirakleri, gemi işletenler,
- Gemi acenteleri,

¹⁷⁴ R.G. 01.06.2004 Tarih, S. 25479.

- Gemi alım satım, navlun komisyoncuları, forvarderler,
- Stivedor ve puantaj firmaları,
- Gemi klas müesseseleri, deniz sigorta müesseseleri ve acenteleri ile deniz ekspertiz kuruluşları ve sürveyörleri,
- Deniz malzemesi, kumanyacılar ve deniz sanayi malzemesi alım satımı yapan firmalar, gemi akaryakıt ikmal ve sağlama işiyle uğraşan firmalar,
- Marina ve liman işletme firmaları,
- Balıkçılıkla ilgili gemi işleten firmalar,
- Yat turizmi, balıkçı gemiciliği, kafes balıkçılığı, denizaltı su hizmetleri, gezinti tekneleri, kurvaziyer turizmi, dip kaynakları ve deniz kumcuları, denizde atık ve çevre temizliği ile uğraşan firmalar, gemi ve yat inşa ve yan sanayi firmaları, su üstü ve su altı deniz sporları ile uğraşan firmalar,
- Başvuruda bulunabilirler. Ancak, başvuru sahiplerinin en az yüzde onunun gemi sahibi olması gerekir.
- Deniz Ticaret Odalarına üyelik şartlarına ilişkin esaslar, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanununun 9 uncu maddesinde “Ticaret siciline kayıtlı gerçek ve tüzel kişilerden 5 inci maddede belirtilen deniz tacirleri ile beşinci fıkra hükmünde belirtilenlerden deniz ticaretiyle uğraşanlar, buldukları ildeki deniz ticaret odasına kaydolmak zorundadırlar. Bu kapsamda sayılanlar, deniz ticaret odasına kaydolmakla diğer odalara kaydolma yükümlülüğünü de yerine getirmiş sayılırlar. Ancak, bu kapsamdakiler, deniz ticaret odasına kaydolmasını gerektiren faaliyetler dışında başka işlerle de uğraştığı takdirde, ayrıca ilgili odaya da kaydolmak zorundadır” hükmüyle zorunlu kılınmıştır.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanununun 12 inci maddesinde Deniz Ticaret Odalarının görevleri şu şekilde sayılmıştır.

- Deniz ticaretinin kamu yararına, milli ulaştırma ve deniz ticareti politikasına uygun şekilde gelişmesine çalışmak.

- Deniz ticaretine ait ticari örf, teamül ve uygulamaları tespit ve ilan etmek, navlun anlaşmaları, konşimento ve benzeri evraka ait tip formları hazırlamak,
- Yabancı gemi sahip ve donatanları ile denizcilikle ilgili müesseselere Türkiye limanlarının imkanları, çalışma şekilleri, tarifeleri ve liman masrafları hakkında bilgi vermek ve onlardan benzeri bilgileri sağlamak,
- Deniz ticareti ile ilgili milletlerarası kuruluşlara üye olmak ve delege bulundurmak,
- İlgililerin talebi üzerine deniz ticareti ile ilgili ihtilaflarda hakemlik yapmak,
- Deniz acenteliği hizmet ücret tarifelerini hazırlamak ve Bakanlığın onayına sunmak.
- 26 ncı maddedeki belgeleri düzenlemek ve onaylamak,
- Üyelerinin ihtiyacı olan belgeleri vermek ve bunlara ilişkin gerekli hizmetleri yapmak,

1.4.2.Navlun vergisi ve deniz ticaret odası payı

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Odalar ve Borsalar Kanununun 25 inci maddesinde Munzam Aidatlar ve Navlun Hâsılatından Alınacak Pay başlığı altında yer almaktadır. Deniz Ticaret Odalarınca alınacak olan navlun hâsılat payı;

- Türkiye limanlarında yük alan veya bu limanlara yük getiren ve Türkiye'de herhangi bir odaya kayıtlı olmayan yabancı bayraklı gemiler ile yabancı bir ülkede yerleşik gerçek veya tüzel kişi tacir tarafından işletilen Türk Bayraklı gemilerin Türk limanlarında yükleme ve boşaltmadan sağladıkları tüm navlun hâsılatı üzerinden,
- Kurvaziyer ve yolcu gemilerinde gros tonajı üzerinden uluslararası uygulama göz önüne alınmak suretiyle,

Geminin limandan ayrıldığı tarihten itibaren on beş gün içinde, kendileri, temsilcileri veya acenteleri tarafından ilgili liman bölgesindeki deniz ticaret odasına veya bu oda teşkilatının henüz kurulmadığı yerlerde, ticaret veya ticaret ve sanayi odasına ödenir.

1.4.2.1. Deniz ticaret odası hizmet ücret tarifesi

Deniz ticaret Odalarınca sunulan hizmetler karşılığı alınacak ücret tarifeleri Yabancı Bayraklı gemiler ve Türk Bayraklı gemiler için ayrı düzenlenmiştir.

1.4.2.1.1. Yabancı bayraklı gemilerden

Yabancı bayraklı gemilerden alınacak Deniz Ticaret Odası ücret tarifesi aşağıdaki şekilde düzenlenmiştir.

Tablo 19. Yabancı Bayraklı Gemilerden DTO Hizmet Tarifesi

Geminin GRT'si	Uğrak Başına TL
0-500	70
501-1000	95
1000-1500	115
1501-2000	150
2001-2500	170
2501-5000	210
5001-10000	240
10001-25000	290
25001 ve yukarısı	310

1.4.2.1.2. Bayraklı gemilerden

Türk Bayraklı gemilerden alınacak Deniz Ticaret Odası ücret tarifesi aşağıdaki şekilde düzenlenmiştir.

Tablo 20. Türk Bayraklı Gemilerden DTO Hizmet Tarifesi

Geminin GRT'ü	Uğrak Başına TL
0-500 1422 bunker tankler için	10
0-500	35
501-1500	55
1501-2500	90
2501-5000	130
5001-10000	160
10001-25000	190
25001-30000	230
35001-50000	275
50001 ve yukarısı	300

1.4.2.2. Bayraklı yolcu ve kurvaziyer gemilerden alınan navlun hâsılatı

Türkiye limanlarına uğrak yapan Yabancı Bayraklı veya yabancılara kiralanan Türk Bayraklı Yolcu ve Kurvaziyer Gemilerden Deniz Ticaret Odası Alınan Navlun Hasılat Payı tarifesi aşağıdaki şekilde düzenlenmiştir.

Tablo 21. Türk Bayraklı Yolcu ve Kurvaziyer Gemilerden DTO Alınan Navlun Hâsılat Payı tarifesi

Geminin GRT'ü	Uğrak Başına ABD Doları
0-5000	Ücretsiz
5001-20000	50
20001 ve yukarı	5100

1.4.3. Vapur donatanları ve acenteleri derneği aidatı

Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği¹⁷⁵, 6 Kasım 1902 tarihinde Chambre Maritime des Compagnies de Navigation Etrangères a Constantinople – İstanbul Yabancı Gemi

¹⁷⁵ <http://www.vda.org.tr>. (Erisim 21.04.2009).

Şirketleri Deniz Ticaret Odası adı ile bu tarihlerde İstanbul’ da yaşayan, gemi taşımacılığında iyi isim yapmış, deneyimli ve sağlam sermaye yapısına ve düzenli sefer yapabilen filolara sahip yabancı denizcilik şirketleri tarafından, 1890 lı yıllarda artmaya başlayan yolcu ve yük taşımacılığının artış ile başlayan sorunlarını birlik içinde çözmek amacı ile kurulmuştur.

Oda’ nın kuruluş amacı, bugün dernekte mevcut bulunan 6 Kasım 1902 tarihli Fransızca basılmış ve Osmanlıca’ ya çevrilmiş olan 9 maddelik arkası mühürlü “ Ecnebi Seyr-i Sefain Kumpanyaları Dersaadet Bahriye Odası Nizamnamesi “ isimli tarihi belgede; “ *Şarkta gemi şirketlerini ilgilendirecek meselelerin tetkik ve takip edilmesi ve bu konu ile ilgili olarak bütün resmi daireler arasında gerekli teşebbüslerin yapılması, kendisine müracaat olduğu takdirde şirketler veya şirketler ile tüccar arasında ortaya çıkabilecek anlaşmazlıkların çözümü için dostlukla yardımcı olmak* “ şeklinde ifade edilmiştir.

1968 yılında İçişleri Bakanlığı’ nın yazmış olduğu talimatla, cemiyet isminin başında bulunan “ Ecnebi “ ibaresinin kaldırılması, Türk gemi sahipleri ve vapur acentelerinin de üye olmaya davet edilmesi istenmiş, bunun üzerine 4 Nisan 1968 tarihinde yapılan Genel Kurul Toplantısında alınan karar ile ismi “ Vapur Donatanları ve Acenteleri Cemiyeti “ olarak değiştirilmiştir. Ayrıca yine bu toplantıda derneğin amacı da “ Deniz nakliyatı ile ilgili konularda, üyeler arasında mesleki ve sosyal dayanışmayı sağlamak ve bu amacın tahakkuku için;

- Deniz nakliyatı konusundaki ilerleyişi takip etmek ve bunları üyelerine duyurmak,
- Konu ile ilgili konferans ve seminerler tertip etmek ve bunları üyelerine bildirmek,
- Deniz nakliyatına ait istatistikleri tutmak, hizmet ve mesleği ilgilendiren tarifeleri neşretmek,
- Eğitim, sağlık ve çeşitli sosyal konularda, doğrudan doğruya veya mevcut kuruluşlara yardım suretiyle, topluma yararlı eser ve işler yapmaya çalışmak,”

şeklinde belirtilerek statü değişikliği yapılmıştır.

1.5.Deniz Ticaret Odası Navlun Hâsılat Payının Ödenmesi

Yukarıda yer alan tarifelere göre hesaplanan Deniz ticaret Odası Navlun Hâsılat payı tutarı, geminin limandan ayrıldığı tarihten itibaren 15 gün içinde, kendileri temsilcileri veya acenteleri tarafından ilgili liman bölgesindeki İMEAK Deniz Ticaret Odası şubesine veya temsilciliğine ödenmesi zorunludur. Ödenmemesi halinde 5174 sayılı Kanunun 77 inci maddesi uyarınca işlem tarihinden itibaren gecikme zammı tahakkuk ettirilir.

2. Liman Dışı Türk Karasularında Kurvaziyer Gemilerden Alınan Vergi Resim Harç ve Ücretler

Deniz hukukunda bir geminin, belli bir devletin uyruğunda olması, geminin taşıdığı bayrakla simgelidir. Yani geminin uyrukluğuş taşıdığı bayrakla belirlenir ve geminin bayrağını taşıdığı devletin koruması altında olduğunu gösteren simgedir.¹⁷⁶

Diğer taraftan, Kabotaj Kanunu¹⁷⁷nun 1 inci Maddesinde “Türkiye sahillerinin bir noktasından diğerine emtia ve yolcu alıp nakletmek ve sahillerde limanlar dahilinde veya beyninde cer ve kılavuzluk ve herhangi mahiyette olursa olsun bilcümle liman hidematını ifa etmek yalnız Türkiye sancağını hamil sefain ve merakibe munhasırdır. Ecnebi sefaini ancak memaliki ecnebiyeden almış oldukları yolcu ve hamuleye Türk liman ve limanlarına ihraç ederler ve Türk liman ve limanlarından ecnebi liman ve limanlarına gidecek yolcu ve hamuleyi alırlar” hükmü yer almaktadır.

Dolayısıyla Türk sahillerinde ancak Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olan gemiler yük ve yolcu taşıma hakkına sahiptir. Yabancı gemiler Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı olsalar dahi Kabotaj tekeline uymak zorundadırlar.

¹⁷⁶ Aybay (1992), s.92

¹⁷⁷ 815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dâhilinde İcrayı San’at ve Ticaret Hakkında Kanun, R.G. Tarih 12.04.1926, s. 358.

Diğer taraftan Montrö antlaşmasına göre; gemilerin Çanakkale ve İstanbul Boğazlarından geçişlerde bazı zorunlulukları yerine getirme, bazı vergileri ve geçiş ücretlerini ödemek yükümlülüğü söz konusudur. Çanakkale ve İstanbul Boğazlarından gemi geçişleri bazı esaslara bağlanmıştır. Türk Boğazlarından geçişe ilişkin esaslar “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü”¹⁷⁸ ile düzenlenmiştir. Söz konusu tüzükte yer alan esaslar tüm gemileri kapsar. Ayrıca gemilerin Türk Karasularında seyirinde uyması gereken esaslar “Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik”¹⁷⁹ ile ayrıca düzenlenmiştir.

Gemilerin denizlerde güvenli ve sağlıklı sefer yapabilmeleri için, seyir güvenliğine yardımcı olmak, kıyı emniyetini sağlamak, acil durumlarda kurtarma hizmetlerini yerine getirmek, bunlarla ilgili cihazları oluşturmak gibi bazı hizmetlerin yerine getirilmesine ihtiyaç vardır. İşte bu hizmetler Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğüne yerine getirilmektedir. Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü, gemilerin denizlerde güvenli ve sağlıklı sefer yapabilmeleri için vermiş olduğu fener, tahlisiye, kılavuzluk, çeki, kurtarma, romorkaj, gibi hizmetler karşılığı ücret almaktadır.

2.1. Bayrak Vergisi

Bayrak vergisinden kasıt, Türk Bayrağı taşıyan yat, kotra ve her türlü motorlu özel teknelerin alım-satımlarında Taşıt Alım Vergisi ve Özel Tüketim Vergisi ile Motorlu Taşıtlar Vergisi ödemesiyle ilgilidir.¹⁸⁰ Söz konusu deniz taşıtlarının ödeyeceği Motorlu Taşıtlar Vergisi, Kanununun (III sayılı tarife) ile belirlenmiştir. Ancak, (III) sayılı tarife dikkate alındığında, Motorlu Taşıtlar Vergisine yat, kotra ve her türlü motorlu özel tekneler dâhil olduğu görülmektedir. Bu nedenle kurvaziyer gemiler Türk Bayrağına bağlı olarak ödenecek motorlu taşıtlar vergisi kapsamı dışındadır.

¹⁷⁸ R.G. 06.11.1998, S. 23515.

¹⁷⁹ 18.02.2007 Tarih, S. 26438.

¹⁸⁰ Ş. Kızılot (2008). Türk bayrağının vergisi yine unutuldu. *Samsun Serbest Muhasebeci Mali Müşavirler Odası Dergisi*, 1(10), s.1

2.2.Çanakkale ve İstanbul Boğazlarından Geçiş Ücretleri

Türk boğazlarında seyir serbestîsinden yararlanacak gemiler, Montrö Sözleşmesinin 2 inci maddesine göre, sözleşme ile alınması öngörölmüş vergileri ve harçları ödemek zorundadır. Bunlar ise, gemilerin seyir güvenliğini arttırıcı ve can güvenliğini sağlayıcı hizmetler olan deniz fenerlerinden¹⁸¹ ve alametlerinden gemilerin yararlanmaları (fener ücretleri) tehlike durumunda gemideki canların kurtarılması ve gemi adamlarının sağlıklarının korunması (sağlık resmi) amacıyla alınan ücretlerdir.¹⁸² Dolayısıyla kurvaziyer gemilerinde söz konusu ücretleri Çanakkale ve İstanbul boğazlarından geçerken ödeme yükümlülüğü söz konusudur.

Bunun yanı sıra gemilerin Çanakkale ve İstanbul Boğazlarından geçişlerinde ödeyecekleri acentelik hizmetleri karşılığı alınan ücretlerde söz konusudur. Gemi acentelerine ilişkin esaslar “Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik”¹⁸³ ile düzenlenmiştir. Yönetmelik çıkarma yetkisi, Denizcilik Müsteşarlığı’na aittir. Gemi acentelerinin Türk Ticaret Kanununa göre kurulması ve Deniz Ticaret Odalarına kayıt olması gerekir. Ancak, acentelik ücret tarifelerinin belirlenme yetkisi, Sanayi ve Ticaret Bakanlığına aittir.

Kurvaziyer gemilerin de Çanakkale ve İstanbul boğazlarından geçişlerinde bu acentelik ücretlerini ödemekle yükümlüdür. Acentelik ücretleri, Sanayi ve Ticaret Bakanlığınca düzenlenen acentelik hizmet ücret tarifeleri üzerinden alınır. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı’nca 2012 yılı acentelik hizmetleri ücret tarifeleri¹⁸⁴ şu şekilde düzenlenmiştir.

¹⁸¹ Boğazlarda geçiş emniyetini sağlayan 54 adet fener bulunmaktadır.

¹⁸² Necmettin AKTEN, “Veresiye Boğaz Geçışı”, nakten@istanbul.edu.tr.

¹⁸³ R.G. 31.10.2005 Tarih, S. 25982.

¹⁸⁴ R.G. 10.03.2008 Tarih, S.26812.

Tablo 22. Acentelik Hizmetleri, Tarife No:1

(Liman ve/veya Karasularındaki Acentelik Hizmetleri)

Geminin Tonilatosu N.T.	Her Uğrama için Baz Ücret Euro
0 – 500'e kadar	300
501 – 1000' e kadar	500
1001 – 2000' e kadar	750
2001 – 3000' e kadar	975
3001 – 4000' e kadar	1200
4001 – 5000' e kadar	1450
5001 – 7500' e kadar	1700
7501 – 10000' e kadar	2100
10001 – 20000 beher 1000 N:T. Ve kesri için ek olarak	75
20001 – 30000 beher 1000 N:T. Ve kesri için ek olarak	65
30001 – 40000 beher 1000 N:T. Ve kesri için ek olarak	55
40001 – 50000 beher 1000 N:T. Ve kesri için ek olarak	40
50001 ellibin'den yukarı	25

- Yukarıdaki baz ücret geminin liman ve/veya karasularında ne sebeple olursa olsun 5 (beş dahil) takvim gününe kadar kalışı içindir.
- Geminin 5 (beş) günden fazla kalması halinde 5 (beş) günden sonraki 3 (üç)'er günlük her dönem ve kesri için baz ücrete % 25 (yirmibeş) eklenir,
- Geminin eşya ve yolcu hizmetlerinin aynı liman alanı içerisinde başka yerlere kendi imkanlarıyla aynı rıhtım boyunca yer değiştirmeleri dışında ilk yer değiştirme için baz ücrete % 3' (üç), bundan sonraki yer değiştirmeler için baz ücrete % 5 (beş) eklenir,
- Donatılanlarca istenecek özel denetim ve hizmetler dışında; çatışma, karaya oturma, yangın, kurtarma-yardım, havuzlama, onarım gibi hizmetlerin yapılması halinde baz ücretlere % 25 (yirmibeş) eklenir.
- Yalnız yolcu gemileri için baz ücretten % 40 (kırk)a kadar indirim yapılabilir.

Tablo 23. Koruyucu Acentelik Hizmetleri, Tarife No:2

(Liman ve/veya Karasularındaki Acentelik Hizmetleri)

Geminin Tonilatosu N.T.	Her Uğrama için Baz Ücret Euro
0 – 500'e kadar	150
501 – 1000' e kadar	250
1001 – 2000' e kadar	375
2001 – 3000' e kadar	488
3001 – 4000' e kadar	600
4001 – 5000' e kadar	715
5001 – 7500' e kadar	850
7501 – 10000' e kadar	1050
10001 – 20000 beher 1000 N:T. Ve kesri için ek olarak	38
20001 – 30000 beher 1000 N:T. Ve kesri için ek olarak	33
30001 – 40000 beher 1000 N:T. Ve kesri için ek olarak	28
40001 – 50000 beher 1000 N:T. Ve kesri için ek olarak	20
50001 ellibin'den yukarı	13

- Yukarıdaki baz ücret geminin liman ve/veya karasularında ne sebeple olursa olsun 5 (beş dahil) takvim gününe kadar kalışı içindir.
- Geminin 5 (beş) günden fazla kalması halinde 5 (beş) günden sonraki 3 (üç)'er günlük her dönem ve kesri için baz ücrete % 25 (yirmibeş) eklenir,
- Donatılanlarca istenecek özel denetim ve hizmetler dışında; çatışma, karaya oturma, yangın, kurtarma-yardım, havuzlama, onarım gibi hizmetlerin yapılması halinde baz ücretlere % 25 (yirmibeş) eklenir.

Tablo 24. Acentelik Hizmetleri, Tarife No:3

(Çanakkale ve İstanbul Boğazı'ndan Geçen Gemiler İçin)

Geminin Tonilatosu N.T.	Bir Boğazdan Bir Geçiş için Baz Ücret Euro
0 – 1000'e kadar	100
1000 – 2000'e kadar	145
2001 – 3000'e kadar	170
3001 – 4000'e kadar	200
4001 – 5000'e kadar	230
5001 – 7500'e kadar	280
7501 – 1000'e kadar	320
10001 – 20000 beher 1000 N:T. Ve kesri için ek olarak	15
20001 – 30000 beher 1000 N:T. Ve kesri için ek olarak	10
30001 – 40000 beher 1000 N:T. Ve kesri için ek olarak	5
40001 – 50000 beher 1000 N:T. Ve kesri için ek olarak	5
50001 ellibin'den yukarı	5

- Bu baz ücret hangi yöne olursa olsun bir Boğaz'dan bir geçiş içindir,
- Türk Boğaz'larından transit geçen gemilerin geçişinde, ilk tayin edilen acentenin tam olarak ödediği rüsum ve ücretlerin, !/2 si, geminin dönüşünde acente değişikliği olması halinde, dönüş acentesine dekont edilir. Dönüş acentesi dekont edilen bedeli tayin edilen ilk acenteye ödemekle yükümlüdür.
- Refakatle Türk Boğazlarını geçen gemiler,
- Boyları 300 mt'ye kadar olan gemiler; Acentelik baz ücretine ilaveten bu acentelik ücretinin % 25'i,
- Gemi ve deniz araçlarının yedekleme çekilmesinde; Acentelik ücretinin % 50'si,
- Boyları 300 mt'yi geçen veya özel izinle geçen gemiler; Acentelik baz ücretine ilaveten bu acentelik ücretinin % 75'i ayrıca alınır,

- Limanlarda kalışın uzaması sebebiyle transit pratikası, serbest pratikaya dönüşen gemilerden, (iki boğaz olarak) acentelik ücretinin % 25'i ayrıca alınır.

Tablo 25. Koruyucu Acentelik Hizmetleri, Tarife No:4

(Çanakkale ve İstanbul Boğazı'ndan Geçen Gemiler İçin)

Geminin Tonilatosu N.T.	Bir Boğazdan Bir Geçiş için Baz Ücret Euro
0 – 1000'e kadar	50
1000 – 2000'e kadar	73
2001 – 3000'e kadar	85
3001 – 4000'e kadar	100
4001 – 5000'e kadar	115
5001 – 7500'e kadar	140
7501 – 1000'e kadar	160
10001 – 20000 beher 1000 N:T. Ve kesri için ek olarak	8
20001 – 30000 beher 1000 N:T. Ve kesri için ek olarak	5
30001 – 40000 beher 1000 N:T. Ve kesri için ek olarak	3
40001 – 50000 beher 1000 N:T. Ve kesri için ek olarak	3
50001 ellibin'den yukarı	3

Bu baz ücret hangi yöne olursa olsun bir Boğaz'dan bir geçiş içindir.

Gözetim Hizmetleri, Tarife No:5, (Liman ve/veya karasularındaki gemiler için Yükleme ve Boşaltma) Tarifede yer alan gözetim hizmetleri yük gemilerinin eşya, tahıl, demir-çelik, konteyner, taşıt araçları v.b. gibi yüklerle ilgilidir.

Komisyon, Tarife No:6, Yolcu taşınması, Türkiye'de satılan bilet bedelinin % 12,5 olarak uygulanır.

Primaj, Tarife No:7, Primaj ücreti navlunlarda, navlun hâsılâtının yüzdesi olarak alınır. Primaj ücretinde esas olan tarife aşağıdaki gibidir.

Tablo 26. Primaj Ücret Tarifesi

Bölge	Navlun Hâsılatının Yüzdesi
Akdeniz ve Karedeniz Limanları için	5
Cebelitarık ve Süveyş Dışındaki limanlar için	3

- Primaj ücreti 1 numaralı tarifedeki acentelik ücretine ek olarak 5 numaralı tarifedeki (F-H) bölümleri için uygulanır.
- Ancak konşimento başına alınacak primaj tutarı 3.500 Euro ile sınırlıdır.

Diğer Hizmet Ücretleri, Tarife No:8, (Bu maddedeki hizmetler İstanbul ve/veya Çanakkale Boğazından geçen gemiler için uygulanır)

Yedek Parça: Yurt dışından gelip, gemiye teslim edilen yedek parça ve/veya malzemenin, haber gönderici için ağırlığı üzerinden, kilo başına 1 Euro hizmet ücreti acenteye ödenir. Hizmet ücreti, teslim masrafına ek olarak, geçiş veya uğrak başına, en az 150 Euro ve en fazla 500 Euro olarak uygulanır.

Bunker İkmali: Bunker ikmal ve slop hizmeti nezaret ücreti 100 Euro, hizmetin gemi demirliken yapılması halinde uygulanır.

Türk Boğazlarından geçiş sırasında katılan veya ayrılan kişi başına (masraflara ilaveten), 2 kişi 75 Euro, Beher fazla kişi 25 Euro, Tıbbi hizmetler, beher hasta başına 40 Euro, Kaptan avansı, verilen para miktarı üzerinden % 1, minimum 50 Euro.

2.3.Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Genel Müdürlüğünce Alınan Fener ve Tahlisiye Ücretleri

Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Genel Müdürlüğü, 08.06.1984 Tarih ve 233 Sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname hükümlerine tabi olarak ve söz konusu Kanun Hükmünde Kararname çerçevesinde faaliyette bulunmak üzere, Bakanlar Kurulunun 12.05.1997 Tarih ve 97/9466 sayılı kararıyla kurulmuş olan, iktisadi alanda ticari esaslara göre faaliyet göstermek üzere kurulan bir Kamu İktisadi

Teşebbüsüdür. Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Genel Müdürlüğü Denizcilik Müsteşarlığından sorumlu Devlet Bakanlığına bağlıdır.

Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Genel Müdürlüğü faaliyetlerini, kuruluş kanunundan aldığı yetkiyle “Tekel” şeklinde işletir.

2.4.Yasal Dayanak ve Yetki

Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün kuruluş amaç ve faaliyet konuları “Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü Ana Statüsü¹⁸⁵”nde belirlenmiştir.

Denizlerde, iç sularımızda ve kara sularımızda seyreden Türk ve yabancı bayraklı gemilerin seyir güvenliğine yardımcı olmak, kıyı emniyeti ve gemi kurtarma hizmetleri yapmak ve bunlarla ilgili cihaz ve tesislerini kurmak, işletmek; can, mal ve gemi kurtarmak, yardım, çeki, batık çıkarmak ve bunlarla ilgili romorkaj ve dalgıçlık hizmetlerini yapmak amacıyla teşkil olunan Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün faaliyet konuları şu şekilde belirlenmiştir.

- Türkiye kıyılarında kurulmuş ve kurulacak olan fenerleri, radyo frekansları, deniz işaretlerini, sis düdüklerini ve benzeri kıyı emniyet cihaz ve tesisleri ile can kurtarma (tahlisiye) istasyonlarını tekel şeklinde işletmek,
- Karadeniz’de Şile Feneri ve Karaburun Feneri arasındaki Türk Karasuları ile Ege Denzinde, Bozcaada ve İmroz sahilleri’de dahil olmak üzere Bababurnu ile Saroz körfezinde Kemikli mevki arasında kalan Türk karasularında ve bu iki sınır arasındaki Karadeniz ve Çanakkale Boğazları ve Marmara Denzinde ve Karaburun ve Foça’yı birleştiren hattın içinde bulunan İzmir Körfezinde kazaya uğrayan (harp ve yardımcı gemiler hariç) 300 Rusum Tonilatodan yukarı gemilerin ve

¹⁸⁵ R.G. 30.09.1998 Tarih, S.23479.

yüklerin kurtarma ve yardım işlerini tekel şeklinde olmak üzere, bütün denizlerde gemi kurtarma ve yardım ve çeki (cer) işlerini yapmak,

- Dalgıç ve çeki (cer) faaliyetleri ile kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerini yürütmek ve batıkları çıkarmak,
- Yapılan hizmetlere karşılık, tarifelerine göre fener ve tahlisiye, deniz haberleşmesi, gibi tarifeye dayalı hizmet ücretlerinin tahakkuk ve tahsilini yapmak,
- Türk Boğazları'nda ve karasularında güvenli seyir yönelik, her türlü sistem ve tesisleri kurmak, tekel şeklinde işletmek ve bu amaca yönelik gerekli yatırımları yapmak,
- Kıyı emniyeti, gemi kurtarma ve deniz güvenliği ile ilgili hava, deniz ve kara vasıtalarını temin etmek ve bu vasıtaların her türlü bakım, onarım, yenileme ve donatımlarını sağlamak,
- Deniz güvenliği ve seyir emniyetini temin etmek amacıyla Boğazlarda kurulmuş ve kurulacak olan, Trafik Kontrol İstasyonlarının hizmete yönelik ihtiyaçlarını karşılamak ve gerekli yardımları yapmak,
- Amaç ve faaliyet alanlarında yerli ve yabancı ortaklıklara katılmak, yeni ortaklıklar kurmak veya kaldırmak, yurt dışında şube, istasyon ve sair tesisler açmak, her türlü anlaşmalar yapmak, ipotek tesis etmek ve terkin etmek, kiralamak,
- Faaliyetlerin yürütülmesi ve geliştirilmesi için kaynaklar sağlamak ve arttırmak,
- Faaliyet amaçlarıyla ilgili ihtisas alanlarında dünya standartlarına uygun personel yetiştirmeye yönelik tedbirleri almak, eğitim tesisleri kurmak, kurdurmak ve tesisleri işletmek veya işlettmek,
- İlgili Bakanlıkça verilecek diğer görevleri yapmak,

şeklinde belirtilmiştir.

Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün amaç ve faaliyetlerinden doğan fener, tahlisiye, kılavuzluk, çeki, kurtarma, römorkör, gibi ücretler ve bunların cezalarını ödemeyen gemilerle Genel Müdürlüğe ait fener, şamandıra, radyo far, kontrol istasyonları ve her türlü tesisine hasar veren gemiler

hakkında 618 sayılı Limanlar Kanununun 15 inci maddesi uygulanır. Ücret, cezalar ve hasar bedelleri ödenmedikçe veya teminat gösterilmedikçe uygulamaya devam edilir.

Kuruluşun tarifelerinden doğan alacakları ve hasarlarından gemi kaptanı donatanı ve acenteleri Türk Ticaret Kanunu ve Limanlar Kanunu hükümlerince sorumludur.

2.4.1.Fener ücretleri

Fener ve tahlisiye ücretlerinin hesaplanmasında geminin uluslararası tonaj 1969 ölçü belgesi kayıtlarındaki net tonu esas alınır. Fener ücret tarifeleri geminin seyrine göre ayrı düzenlenmiştir. Tarifelerin düzenlenmesinde ayrıca, yabancı bayraklı ve Türk bayraklı gemiler ticaret ve yolcu gemileri olarak da ayırımı tabi tutulmuştur.

2.4.1.1.Fener ücretinden muaf gemiler

Fener ücretlerinden bazı gemiler muaf tutulmuştur. Fener ücretlerinden muaf tutulan gemiler şunlardır.

- 30 Net Tona kadar olan (30 ton hariç) yabancı bayraklı gemiler,
- 100 Net Tona kadar olan (100 net ton hariç) Türk Bayraklı gemiler,
- Harp gemileri, flandıra taşıyan gemiler ile bilimsel araştırma ve okul gemileri,
- Gemi sayılmayan yüzer havuz benzerleri,
- Liman giriş ücretini ödeyen gemilerin, giriş seferine ait aynı liman içinde yer değiştirmeleri veya yükleme, boşaltma süresince aynı liman içinde iskelelere giriş çıkış yapma halleri,
- Bocalama, kaza, arıza sebepleriyle limanlara ve tersanelere sığınan veya uğrayan ayrıca her türlü tamir ve bakım için tersaneye giren, bu meyanda da hiçbir ticari işlemde bulunmadığını ilgili resmi mercilerden alınacak belgelerle (Gümrük giriş-çıkış soru kağıdı, Liman Başkanlığı yazısı ve Yola Elverişlilik Belgesi ile kuruluşun istemesi halinde başka belgeler) tevsik eden gemiler sadece liman ücretinden muaf tutulur,

- Bocalama, arıza ve kaza sebebiyle transitlik vasfını kaybeden gemiler liman ücretlerinden muaf olup sadece trafik farkı öderler,
- Kötü hava koşullarından dolayı boğazlardan içeri girmek zorunda kalan veya limanlara sığınan gemiler ilgili mercilerden izin almak kaydıyla ve bu durumlarını resmi mercilerden alınacak belgeleri ibraz etmek şartı ile boğaz ve liman ücretlerinden muaf tutulur.

2.4.2.Tahlisiye ücretleri

Tahlisiye kelime anlamı olarak cankurtarma anlamına gelmektedir. Ulaştırma Bakanlığı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünce tahlisiye hizmetleri; Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü ana statüsü ve uluslararası anlaşmalar, Deniz Hukuk Kuralları çerçevesinde sağlanmaktadır. Gemilerde yabancı ve türk bayraklı gemiler, yolcu ve ticaret gemileri ayrımı dikkate alınarak farklı tahlisiye ücret tarifesi uygulanmaktadır.

2.4.3.Diğer hizmetler

Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğünce verilen diğer hizmetleri aşağıdaki başlıklar altında toplamak mümkündür.

2.4.3.1.Bilgi hizmetleri

Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü bilgi hizmeti adı altında aşağıdaki hizmetleri vermektedir.

- Deniz trafik bilgisi,
- Gemilerin diğer gemilere göre mevki bilgisi,
- Bilgi verilen gemiye göre diğer gemilerin mevkiileri, rota ve yere göre hız bilgisi,
- Diğer gemilerin olası hareketlerinin bilgisi,
- Hidro-Meteorolojik bilgi,

- Seyir yardımcılarının durumu hakkında rapor edilen bilgiler, bilgi hizmetleri kapsamındadır.

Bilgi hizmetleri denizlerde seyir emniyeti açısından öneme sahip olduğu için herhangi bir tarife belirlenmemiştir

2.4.3.2.Seyir yardım hizmetleri

Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğünce verilen seyir yardım hizmetleri aşağıda verilen hallerde verilmektedir.

- Zor seyir ve meteorolojik koşullarda,
 - Geçiş sırasında arıza veya eksik söz konusu olduğu durumlarda,
 - Gemi kaptanı tarafından talep edildiğinde,
- seyir yardım hizmetleri verilmektedir.

Seyir yardım hizmetleri de denizlerde seyir emniyeti açısından öneme sahip olduğu için herhangi bir tarife belirlenmemiştir.

2.4.3.3.Deniz trafiği organizasyon hizmetleri

Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğünce trafik organizasyon hizmeti olarak aşağıdaki hizmetler verilmektedir.

- Geminin seyir planı, İstanbul ve Çanakkale Boğazı'na giriş izni, tarihi ve zamanı, geminin seyir planındaki olası bir değişiklik,
- Boğazlara giriş yapmadan önce gemilere Trafik Yönetim Planıyla ilgili gerekli operasyonel bilgiler,
- Boğazlardaki tüm gemilere Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğüne göre operasyonel bilgiler,
- Deniz trafiği organizasyon hizmetleri denizlerde seyir emniyeti açısından öneme sahip olduğu için herhangi bir tarife belirlenmemiştir.

3. Türk Uluslar arası Gemi Siciline Kayıtta Kurvaziyer Gemilerden Alınan Harçlar

Gemi siciline ilişkin esaslar 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu¹⁸⁶ nun 954-990 maddeleri arasında düzenlenmiştir. Türk Ticaret Kanununa dayanılarak 31.12.1956 Tarih ve 4/8520 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla Gemi Sicili Nizamnamesi¹⁸⁷ çıkarılmıştır. Günümüzde uygulanmakta olan gemi siciline ilişkin esaslar ise, 1999 Tarihinde Yürürlüğe giren 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu¹⁸⁸ ile düzenlenmiştir.

Milli Gemi Sicili Nizamnamesinin 10 uncu maddesiyle; Türk gemi siciline mecburi veya ihtiyari olarak kaydedilecek gemiler şu şekilde sıralanmıştır; türk gemi siciline mecburi veya ihtiyari olarak kaydedilecek gemiler şunlardır;

- Ticaret Kanununun 823 üncü maddesi gereğince Türk Bayrağını çekme hakkını haiz ticaret gemileri,
- Yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi münhasıran gezinti, spor, eğitim, öğretim ve ilim gayesine tahsis edilmiş gemiler,
- Yabancı bir devlet veya onun tebaası hesabına Türkiye’de inşa olunan gemiler,
- Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanununun 4 üncü maddesiyle; Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil edilecek gemiler ve yatlarla ilişkin esaslar şu şekilde sıralanmıştır.
- Türk Uluslararası Gemi Siciline aşağıdaki gemiler ve yatlar talep üzerine tescil edilir.

Tescil edilecek gemiler bakımından şartlar¹⁸⁹;

¹⁸⁶ 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu, R.G. 13.01.2011, S.27846

¹⁸⁷ Türk Gemi Sicili Nizamnamesi, R.G. 04.02.1957 Tarih, S.9526

¹⁸⁸ 4490 Sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicil Kanunu, R.G. 21.12.1999 Tarih, S.23913

¹⁸⁹ F. Elgener (2000). Türk Uluslararası Gemi Sicil Kanunu ile ilgili bir değerlendirme, *Deniz Ticaret Dergisi*. 2(5), s.2.

- Bu kanunun yürürlüğe girdiği tarihte Milli Gemi Siciline kayıtlı bulunan, Kanunun 1 inci ve 2 inci maddesi kapsamındaki bütün gemiler ve yatlar.
- Yurt içinde inşa edilen gemiler ve yatlar, Bu kanunun yürürlüğe girmesinden sonra Türkiye’de inşa edilen gemi ve yatlar talep üzerine doğrudan doğruya Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil edilebilmektedir. Bu kanunun yürürlüğe girmesinden önce Türkiye’de inşa edilen gemi ve yatlarda ise, geçmiş yıllarda Türkiye’de yapılmış olan ve yurt dışına ihraç edilmiş olan 12.000 DWT altındaki gemilerinde tescili mümkündür.
- Yurt dışından ithal edilecek 3.000 DWT’nin (yolcu gemileri ile özel maksatlı, özel yapılı gemilerde ise 300 grostonun) üzerindeki gemiler,

Türkiye’de mukim Türk ve Yabancı uyruklu gerçek ve tüzel kişiler ile Türkiye’de Türk mevzuatına göre kurulmuş şirketlere ait gemiler, ve yatların, Tescil edilecek gemilerin sahipleri bakımından şartlar¹⁹⁰;

- Türkiye’de mukim Türk uyruklu gerçek kişiler ile Türk mevzuatına göre kurulmuş şirketlere ait gemi ve yatlar,
- Türkiye’de mukim yabancı uyruklu gerçek kişiler ile Türk mevzuatına göre kurulmuş yabancı şirketlere ait gemi ve yatlar,
- Yurt dışından finansal kiralama yoluyla temin edilecek gemiler ve yatlar Türk Uluslararası Gemi Sicilinin özel bir sütununa kaydolunur.

Dolayısıyla Kurvaziyer gemilerin tescili de, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanununda belirlenen esaslar dâhilindedir.

Türk Uluslararası Gemi Sicilinin muhtevası ise, Türk Ticaret Kanununun 845 nci maddesinde yer alan gemiye ilişkin bilgileri, gemi ve yatın teknik özellikleri ile gemi ve yat üzerindeki haklara ilişkin bilgileri kapsar.¹⁹¹

¹⁹⁰ Elgener (2000), s.3.

¹⁹¹Değişiklik; YTK MADDE 960- (1) Tescil istemiyle birlikte aşağıdaki hususlar bildirilir: a) Geminin adı. b) Türü ve yapımında kullanılmış olan esas malzeme. c) Bağlama limanı. d) Belirlenmesi mümkünse, yapıldığı yer ve kızaktan indiği yıl. e) Resmî ölçme sonuçları ve makine gücü. f) Geminin maliki;

Kurvaziyer gemiler, Türk Uluslararası Gemi Sicil Kanununa göre; “Kayıt Harcı” ve “Yıllık Tonaj Harcı” olmak üzere iki çeşit harç ödemek zorundadır. Harç miktarı ve harçların tahsil ve usullerine ilişkin esaslar ise, 2000 yılında çıkartılan Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği¹⁹² ile belirlenmiştir.

Alınacak harçların tarh, tahakkuk ve tahsilinde ise, aksine hüküm olmadıkça 213 sayılı Vergi Usul Kanunu, 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkındaki Kanunu ve 492 sayılı Harçlar Kanunu hükümleri uygulanır.

3.1.Kayıt Harcı

Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil edilecek gemiler için 10.000 ABD doları ve buna ilave olarak her ton başına 1 ABD doları karşılığı Türk lirası alınır. Kayıt harcı alınmadan geminin tescil işlemi yapılmaz. Bakanlar Kuruluna bu miktarı 10 katına kadar arttırmaya yetki verilmiştir. ABD dolarının Türk lirası karşılığı, Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil tarihindeki Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası’na tespit ve ilan olunan döviz satış kuru üzerinden hesaplanır.

Türk Uluslararası Gemi Siciline tescilli gemiler, doğrudan veya çift (dual) olarak Türk Loydu’na klaslı¹⁹³ iseler, kayıt harcında %50 indirim yapılır.

Finansal kiralama firmaları adına Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemi ve yatların mülkiyetinin finansal kiralama sözleşmesi hükümleri gereğince kiracıya devri gerektiğinde, gemi ve yatı kendi adına tescil ettirecek kiracıdan kayıt harcı alınmaz.

1. Gerçek kişi ise, adı ve soyadı, T.C. kimlik numarası, varsa ticaret unvanı ve kayıtlı bulunduğu ticaret sicili müdürlüğü ile sicil numarası.2. Ticaret şirketi ise, şirketin türü, ticaret unvanı ve tescil olduğu ticaret sicili müdürlüğü ile sicil numarası.3. Diğer tüzel kişilerden ise, adı ve merkezi.4. Donatma iştiraki ise, tacir sıfatına sahip olduğu takdirde ticaret unvanı ile paydaş donatanların ad ve soyadları, varsa T.C. kimlik numarası ile gemi paylarının miktarı ve varsa gemi müdürünün adı ve soyadı ve T.C. kimlik numarası.g) İktisap sebebi. h) Türk Bayrağını çekme hakkına esas oluşturan sebepler. i) 955 inci maddenin üçüncü fıkrasında yazılı hâlde temsilcinin adı, soyadı, TC kimlik numarası ve adresi.

¹⁹² Türk Uluslararası Gemi Sicil Yönetmeliği, R.G. 23.06.2000 Tarih, S.24088.

¹⁹³ Klas kuruluşları, Gemilerin, inşa, donanım ve seyir emniyeti bakımından belirli ulusal ve uluslararası standartlara uygunluğu, kurulları dahilinde sörvey ve belgelendirme ile belirlenen, idare tarafından onaylanmış/yetkilendirilmiş tarafsız kuruluşlar.

3.2.Yıllık Tonaj Harcı

Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemiler ve yatlardan kayıtlı oldukları her takvim yılı için net ton başına 1 ABD doları karşılığı Türk lirası alınır. Bakanlar Kuruluna bu miktarı 10 katına kadar arttırmaya yetki verilmiştir. ABD dolarının Türk lirası karşılığı, Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil tarihindeki Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası'na tespit ve ilan olunan döviz satış kuru üzerinden hesaplanır.

Vadesi gelen yıllık tonaj harcı taksitleri ödenmedikçe sicil terkinin ve yeni sahibi adına tescili yapılmaz. Devir sırasında vadesi gelmeyen harç taksitleri tescil olunduğu yeni sahibi tarafından taksit süresi içinde ödenir.

Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemi ve yatın sicilden re'sen terkinin gerektiren sebeplerin meydana gelmesi halinde, sicil kaydı daha sonra terkin edilse bile yıllık tonaj harcı yükümlülüğü terkin sebebinin gerçekleştiği tarihi takip eden ay itibarıyla sona erer. Terkin sebeplerinin gerçekleştiği tarih ile terkin arasındaki süre için alınmış harç varsa iade edilir.

Türk Uluslararası Gemi Siciline tescilli gemiler, doğrudan veya çift (dual) olarak Türk Loydu'na klaslı iseler, yıllık tonaj harcında %50 indirim yapılır.

3.3.Harçların Tahsili

Kayıt harcı, tescilin yapıldığı anda, yıllık tonaj harcı ise her yılın Ocak ve Temmuz aylarında olmak üzere iki eşit taksitte tahsil edilir.

Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil edilen gemilerden alınan harçlar, Maliye Bakanlığınca ayrı bir hesapta izlenir ve %50'si altı ayda bir Denizcilik Müsteşarlığı Döner Sermaye İşletmesi bütçesine aktarılır.

Kayıt harcı ile yıllık tonaj harcının tahsili ve vadesinde ödenmeyen yıllık tonaj harçları ile ilgili işlemlerde uygulanacak usul ve esaslar, Maliye Bakanlığının görüşleri alınarak Denizcilik Müsteşarlığınca çıkartılacak genelgeler ile belirlenir.

Harçların muhasebeleştirilmesi ve %50'sinin Denizcilik Müsteşarlığına aktarılması işlemlerinde uyulacak usul ve esaslar, Maliye Bakanlığı tarafından çıkartılacak genelge ile belirlenir.¹⁹⁴

4. Harçlar Kanuna Göre Kurvaziyer Gemilerden Alınan Harçlar

Kurvaziyer gemilerden alınacak harçlara ilişkin esaslar 492 Sayılı Harçlar Kanununun (7) sayılı tarifesinde “gemi ve liman harçları” başlığı altında düzenlenmiştir. 2010 yılına ilişkin harç miktarları Maliye Bakanlığının 58 nolu Genel Tebliği¹⁹⁵ ile şu şekilde belirlenmiştir.

4.1.Gemi Sicil İşlemlerinde Alınan Harçlar

Harçlar Kanununun (7) sayılı tarifesinde yer alan gemilerden (kurvaziyer gemilerden) gemi sicil işlemlerinde alınan harçlar ve harç miktarları aşağıdaki şekilde düzenlenmiştir.

- Gemi tasdiknameleri, beher rüsum tonilatosundan (0,12 TL), (98.20 TL’de az, 6.605.60 TL’den çok olamaz)
- Gemi siciline kayıtlı gemilerin ivaz karşılığında temlikinde veya muvazaa yoluyla yapılan tescillerin düzenlenmesinde satış veya muvazaa belgelerinde yazılı bedel üzerinden (binde 18).
- Sicile kayıtlı gemilerin, ölünceye kadar bakma akdi ile temlikinde, emsal bedeli üzerinden (binde 4,5).
- Gemi siciline kayıtlı gemiler üzerine ivaz karşılığında mukavele ile intifa hakkı tesisinde, bedeli üzerinden (binde 4,5).

¹⁹⁴ T.C. Maliye Bakanlığı Muhasebat Genel Müdürlüğü, 16.08.2004 Tarihli 1 seri nolu Muhasebat Genel Müdürlüğü Genelgesi.

¹⁹⁵ R.G. 24.12.2008 Tarih, S.27090.

- Gemi siciline kayıtlı gemiler üzerinde tesis olunacak ipoteklerden sağlanan borç miktarı üzerinden (onbinde 9).
- Kira mukavelelerinin gemi siciline şerhinde mukavelede şart koşulan kira bedeli toplamı üzerinden (onbinde 9).
- Harç mevzuuna giren işlemlerin terkininden (Tescilinde alınan harç miktarını aşamaz) ((9.00 TL).
- Gemi siciline yapılan kayıt düzenlemelerinden beher rüsum tonilatosundan (0,12 TL) ((9.00 TL'de az, 164,50 TL'den çok olamaz).
- İstek üzerine verilen ve gemi siciline atıf yapılmış olan belge suretleri ile sicil kayıt suretlerinden (Fotokopiler dâhil) (4.20 TL).

4.2.Liman İşlemlerinden Alınan Harçlar

Harçlar Kanununun (7) sayılı tarifesinde yer alan kurvaziyer gemilerden liman işlemlerinden alınan harçlar ve harç miktarları aşağıdaki şekilde düzenlenmiştir.

- Denize elverişlilik belgesi; En az 32,30 TL maktu harca ilave olarak;
İlk 150 Tonilato için beher rüsum tonilatosundan (0,37 TL),
Sonra gelen 350 Tonilato için beher rüsum tonilatosundan (0,20 TL)
500 tonilatodan yukarı beher rüsum tonilatosundan (0,10 TL)
(Harç tutarı 990,30 TL'den çok olamaz)

- Ölçme belgesi; En az (66,50 TL) maktu harca ilave olarak,
İlk 150 Tonilato için beher rüsum tonilatosundan (0,49 TL),
Sonra gelen 350 Tonilato için beher rüsum tonilatosundan (0,49 TL)
Sonra gelen 2.500 Tonilato için beher rüsum tonilatosundan (0,37 TL)
3.000 tonilatodan yukarı beher rüsum tonilatosundan (0,20 TL)
(Harç tutarı 2.641,80 TL'den çok olamaz)

- Yola elverişlilik belgesi;
11-150 rüsum tonilatoluk gemilerden (19,10 TL)

151-500 rüsum tonilatoluk gemilerden (32,30TL)

501-3.000 rüsum tonilatoluk gemilerden (65,50 TL)

3.000 rüsum tonilatodan yukarı gemilerden (81,80 TL)

(10 rüsum tonilatoya kadar olan gemiler harçtan muaf tutulmuştur)

- Gemi jurnallarının liman idaresince tasdiki (7,30 TL)
- Gemi sörvey belgesi, yolcu gemisi emniyet belgesi, telsiz telgraf emniyet belgesi, en az (15,60 TL) maktu harca ilave olarak beher rüsum tonilatodan (0,03 TL)

(Her belgenin tutarı harç tutarı (164,50 TL) den çok olamaz).

- Transitlog belgesi,

11-150 rüsum tonilatoluk gemilerden (6,90 TL)

151-250 rüsum tonilatoluk gemilerden (14,00TL)

251-500 rüsum tonilatoluk gemilerden (28,30TL)

501-3.000 rüsum tonilatoluk gemilerden (56,70 TL)

3.000 rüsum tonilatodan yukarı gemilerden (70,80 TL)

(10 rüsum tonilatoya kadar olan gemiler harçtan muaf tutulmuştur)

Beşinci Bölüm Kurvaziyer Turizmle İlgili Türkiye’de Uygulanan Vergi Teşvikleri

1. Türk Uluslar arası Gemi Sicili Kanunu ile Sağlanan Teşvikler

Uluslararası sicil “kolay bayrak” (flag of convenience) kavramının sonucunda ortaya çıkmıştır. Kolay Bayrak, “Yabancı uyrukluların sahibi bulunduğu ya da kontrolünde olduğu gemileri uygun şartlar altında tescil etmek” anlamına gelir.¹⁹⁶ Dolayısıyla bayrağın doğrudan doğruya (vergi muafiyeti) ve dolaylı (yabancı gemi adamı istihdam etme) mali kolaylıklar sağlaması kolay bayrak kavramı sonucudur.

4490 Sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanununun¹⁹⁷ amacı, “ ..., oluşturulan Türk Uluslararası Gemi siciline tescil edilen gemiler ve turizm şirketi envanterine kayıtlı ticari yatların temin ve işletilmesinde kolaylık sağlamak suretiyle Türk denizciliğinin geliştirilmesini hızlandırmak ve ekonomiye katkısını arttırmaktır” şeklinde belirlenmiştir.

Türk Uluslararası Sicil Kanununda öngörülen amaçların gerçekleştirme yetkisi ise, Devlet Bakanlığı bünyesindeki Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı nezdinde İstanbul’da kurulan “Türk Uluslararası Gemi Sicil Daireleri” ne verilmiştir. Ayrıca bakanlığa hizmetlerin daha süratli ve etkin şekilde yerine getirilmesi amacıyla yurt içinde irtibat büroları açma yetkisi verilmiştir. Bu doğrultuda Trabzon, Samsun, Zonguldak, İstanbul, Bandırma, Çanakkale, İzmir, Antalya ve İskenderun limanlarında birer gemi sicil dairesi kurulmuştur.

Bu amacı gerçekleştirebilmek için yapılan düzenlemeler içerisinde, bu kanun kapsamında Türk Uluslararası Gemi Sicili’ne gemilerini tescil ettirecek işletmelere mali kolaylıklar sağlayan mali hükümler getirilmiştir.¹⁹⁸ Ancak, uygulama açısından Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile Türkiye denizcilik sektörünün dünyada yerini

¹⁹⁶ F. Ergener (2000). Türk Uluslararası Gemi Sicil Kanunu ile İlgili Bir Değerlendirme. *Deniz Ticaret Dergisi*. Mayıs, s.2.

¹⁹⁷ 4490 Sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicil Kanunu, R.G. 21.12.1999 Tarih, S.23913

¹⁹⁸ G. Gökçen (2006). TUGS Kapsamındaki İşletmelerde Vergi İstisnaları ve Muhasebe Düzeni. *Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, 6(1), s.82.

alabilmesi için teşviklere ilişkin vergisel düzenlemelerin de aynı yönde ve amaçla yapılmasına ihtiyaç duyul gözlenmektedir.¹⁹⁹

Türk Uluslararası Gemi siciline ilişkin esaslar, sicile kayıtlı hakların devri, sicil kaydının terkinine ilişkin usul ve esasların Bakanlık tarafından yönetmeliklerle belirleneceği öngörülmüştür.²⁰⁰

1.1. Türk Uluslararası Gemi Siciline Kayıtlı Kurvaziyer Gemilerin İşletilmesinden ve Devrinden Elde Edilen Kazançlarda İstisnalar

Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile ilgili çıkarılan yönetmeliğin 26 ncı maddesinde istisnalar başlığı altında “Türk Uluslararası Gemi siciline tescilli gemilerin ve yatların işletilmesinden ve devrinden sağlanan kazançlar gelir ve kurumlar vergisinden istisnadır” denilmektedir. Dolayısıyla Kurvaziyer gemi işletilmesinden, kurvaziyer gemilerin devrinden elde edilen kazançlar gelir ve kurumlar vergisinden ve fonlardan istisna edilmiştir.

Getirilen bu istisna, Türk Uluslararası Gemi sicili Kanunda öngörülen amaca dayanmaktadır. Çünkü Türk Uluslararası Gemi sicili Kanununu 1 nci maddesinde “..... Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil edilen gemiler ile turizm şirketi envanterine kayıtlı ticari yatların temin ve işletilmesinde kolaylık sağlamak suretiyle Türk denizciliğinin geliştirilmesini hızlandırmak ve ekonomiye katkısını arttırmaktır.” .

Türk denizciliğinin gelişmesini hızlandırmak ve ekonomiye katkısını arttırmak amacına yönelik olan bu istisna, kazanç istisnası mahiyetindedir.²⁰¹ Bu nedenle istisnaya tabi bu kazanç üzerinden Gelir Vergisi tevkifatı da yapılmaz ve fonlardan istisnadır. Ancak

¹⁹⁹ C. Çelik (2008). TUGS’e kayıtlı gemilerin işletilmesinden ve devrinden elde edilen kazançlara ilişkin mali düzenlemeler, *İş Hukuku, Personel Uygulamaları ve İnsan Kaynakları Eğitimi*, İstanbul: 21 Şubat-1 Mart, s.23.

²⁰⁰ Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği, R.G. 23.06.2000 Tarih, S.24088

²⁰¹ V. Çakır- T. Özsüt (2000). Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile sağlanan vergisel teşvikler, 25.08.2000 Tarihli Dünya Gazetesi.

istisna, gerçek ve tüzel kişilerin Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıt ettirdikleri gemilerin ve yatların işletilmesinden ve devrinden elde edilecek kazançlarla sınırlıdır.²⁰²

İstisnanın uygulanmasına ilişkin usul ve esaslar Kurumlar Vergisi 1 nolu Genel Tebliği²⁰³ ile düzenlenmiştir.

1.1.1. Kurvaziyer gemilerin işletilmesinden elde edilen kazançlarda istisnalar

Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerin işletilmesi, gelir vergisi mükelleflerince (dar mükellefler dahil) yapılması halinde, gelir vergisinden, kurumlar vergisi mükelleflerince (dar mükellefler dahil) yapılması halinde, kurumlar vergisinden istisna edilmiştir.²⁰⁴

Gemilerin işletilmesinden elde edilen kazançlara ilişkin istisna, gerçek ve tüzel kişilerin Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıt ettirdikleri gemilerin ve yatların işletilmesinden elde edilecek kazançlarla ilgili olduğu için, kazancın tespiti ayrı önem taşımaktadır. Çünkü, gemilerin işletilmesinden elde edilen hasıllardan, bu faaliyetlerle ilgili giderlerin düşülmesi suretiyle kazanç tespit edilir. Bu nedenle gemi işletmeciliği kazançlarının nelerden oluştuğunun tespit edilmesi ve bu kazançlara ilişkin giderlerin belirlenmesi ayrı önem taşır. Ayrıca gemi işletmeciliğinin yanı sıra mükellefin diğer faaliyetleri de bulunması halinde, ortak genel giderlerin bu faaliyetlerden elde edilen hasıllara orantılı olarak dağıtılması suretiyle kazanç tespit edilir.²⁰⁵ Bu nedenle eğer işletmenin kurvaziyer turizm ve kurvaziyer gemi dışında başka faaliyetleri söz konusu ise, her gemi için ayrı defter tutulması gerekir.

Kurumlar Vergisi Kanununun 8 inci maddesine göre, “Kurumların, kurumlar vergisinden istisna edilen kazançlarına ilişkin ödemelerin kurum kazancından gider olarak indirilmesi kabul edilmez” hükmü yer almaktadır. Madde hükmüne göre, Türk

²⁰² A. B. Doğrusöz (2000). Uluslararası Geni Siciline Kayıtlı Gemiler ve Maliye Bakanlığının Yorumu, Dünya Gazetesi, 9(9), s.3.

²⁰³ Maliye Bakanlığı Kurumlar Vergisi 1 nolu Genel Tebliği, R.G. 03.04.2007, S 26482

²⁰⁴ M. Erişti (2003). Denizcilik sektörünü ilgilendiren TUGS Kanunu uygulaması ve bir sorun. *BADER, Barbaros Denizciler Dergisi*, Ekim Sayısı, s.1.

²⁰⁵ Çakır ve Özsüt (2002), s.1.

Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerin işletilmesinden doğan kazançlar kurumlar vergisi istisnasına tabi olduğu için bu kazançların elde edilmesi sırasında katlanılan giderlerin kurumlar vergisi matrahının tespitinde gider olarak indirilmesi mümkün değildir. Bu nedenle gemi işletmeciliği ile ilgili giderlerin tespiti önemlidir.²⁰⁶

Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerin yurt içi ve yurtdışı hizmet satış gelirleri ile Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerin hizmet satış maliyetleri arasındaki olumlu fark Kurumlar vergisinden istisna edilen kazancı oluşturur. Hizmet satış maliyeti Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı geminin yakıt, personel, kumanya, bakım, onarım, liman giderleri, amortisman giderleri gibi unsurlardan oluşur. Ancak, firmanın satışını yapmış olduğu hizmet bedelinin nakit olarak tahsil edilip, banka hesabına Türk Lirası veya döviz cinsinden muhafaza edilmesi sırasında elde edilen mevduat faizi geliri, kur farkı geliri, repo geliri istisna kazancının dışında tutulur.

Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerin hizmet satış bedelinin peşin tahsil edilmesi durumunda, alacak tahsil edilinceye kadar hesaplanan kur farkları hizmet satış gelirinin bir uzantısı olarak istisna içinde değerlendirilir.

Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerin işletilmesinden elde edilen kazancın kar payı olarak dağıtılması halinde, kurum kazancının tamamen veya kısmen gemi işletmeciliğinden elde edilip edilmediğine bakılmaksızın, gerçek kişi ortaklara dağıtılan kar payı üzerinden Gelir Vergisi Kanununun 94 ncü maddesinin birinci fıkrasının (6) numaralı bendinin (b) alt bendine göre vergi kesintisi yapılır. Ancak, tam mükellef kurumlar vergisi mükelleflerine dağıtılan kar payları üzerinden vergi kesintisi yapılmaz. Anılan kurumlarca elde edilen kar payları iştirak kazançları istisnasından yararlanır.²⁰⁷ Ancak, Maliye Bakanlığının 69 nolu Kurumlar Vergisi Genel Tebliğinde²⁰⁸, bu istisna gerçek ve tüzel kişilerin söz konusu gemi işletmeciliğinden elde ettikleri kazançların ortaklara kar payı olarak dağıtılması halinde, kurum kazancının tamamen veya kısmen gemi işletmeciliğinden elde edilip edilmediğine bakılmaksızın, kar payı elde eden tam mükellef gerçek kişiler tarafından vergi alacağı da hesaplanarak Gelir Vergisi

²⁰⁶ Gökçen (2006), s.2.

²⁰⁷ Çelikkaya (2008), s.2.

²⁰⁸ Kurumlar Vergisi Genel Tebliği; R.G. 03.11.2000 Tarih, S. 24219.

Kanununun 85 ve 86 ıncı maddeleri hükümleri çerçevesinde menkul sermaye iradı olarak beyan edilmesi gerekir” hükmü yer almaktadır. Bu durumda Türk Uluslararası Gemi Sicili istisnası bulunan kurumlar vergisi mükelleflerinin kar dağıtması halinde kar payı elde eden tam mükellef gerçek kişilerin menkul sermaye iradı beyan mükellefiyetleri devam etmektedir.

Bir şahsi işletmeye ait geminin Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı olması halinde vergilendirme rejimi, benzer bir kuruma göre çok değişmektedir²⁰⁹. Çünkü, şahıs işletmelerinde kar dağıtımı olmayacağı için, gemi kazancının tamamı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ruhuna uygun olarak vergiden istisna edilecektir. Ancak, tüzel kişiliğe sahip bir şirketin aktifinde kayıtlı gemileri Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıt ettirmesinden sonra elde ettiği kazançlar kurumlar vergisinden istisna edilirken, aynı şirketin kar dağıtması halinde şirketin ortakları açısından bir vergilendirme doğmaktadır. Bu durumda şirketlere ait gemilerin işletilmesinden elde edilen ve devrinden elde edilen kazançlar kurumlar vergisinden istisna tutulurken, bu kazancın ortaklara dağıtılması halinde gelir vergisine tabi tutulması, bir anlamda Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanununun getiriliş amacına ve kanunun 12 inci maddesine ters düştüğünü ifade etmek mümkündür.

Türk Uluslararası Gemi Sicile kayıtlı gemilerin kiraya verilmesi karşılığında alınan kira bedelinde, gemi işletmeciliği faaliyeti söz konusu olmadığı için istisna kapsamı dışındadır.

1.1.2. Kurvaziyer gemilerin devrinden elde edilen kazançlarda istisnalar

Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile ilgili çıkarılan yönetmeliğin 26 ncı maddesinde, Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerin devrinden elde edilen kazançlar da gelir ve kurumlar vergisinden istisna edilmiştir. Ayrıca, Türkiye’de inşa edilen gemi ve yatlardan anılan sicile kayıtlı olanların işletilip işletilmediğine bakılmaksızın devrinden elde edilen kazançlarda istisna kapsamında

²⁰⁹ M. Erişti (2007). Denizcilik sektörünü ilgilendiren TUGS konusu, uygulaması ve bir sorun. *Barbaros Denizciler Derneği Dergisi*, Aralık Sayısı, s.2.

değerlendirilir.²¹⁰Buna bağlı olarak Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı kurvaziyer gemilerin devrinden ve Türkiye’de inşa edilen kurvaziyer gemilerin işletilip işletilmediğine bakılmaksızın devrinden elde edilen kazançlar gelir ve kurumlar vergisinden istisna edilmiştir.

Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı kurvaziyer gemiler ile Türkiye’de inşa edilen kurvaziyer gemilerin devrinde, kazancın tespiti, hasılattan bu faaliyetlerle ilgili giderlerin düşülmesi suretiyle tespit edilir. Ancak, Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı kurvaziyer gemilerin devrinden elde edilen kazancın kar payı olarak dağıtılması halinde, gerçek kişi ortaklara ait kar payı üzerinden Gelir Vergisi tevkifatı yapılır.

1.2. Türk Uluslararası Gemi Siciline Kayıtlı Kurvaziyer Gemilerde Çalışan Personele Ödenen Ücretlerde İstisnalar

Gemilerde çalışan personele ilişkin çalışma usul ve esasları 854 Sayılı Deniz İş Kanunu²¹¹ ile düzenlenmiştir. Denizlerde, göllerde ve akarsularda Türk Bayrağını taşıyan ve yüz ve daha yukarı grostonluk gemilerde bir hizmet akdi ile çalışan gemi adamları ve bunların işverenleri ile Türk gemi adamlarına aynı mahiyette haklar tanıyan devletlerin uyruğunda olup bu kanun kapsamına giren gemilerde çalışan gemi adamları da, Deniz İş Kanunu hükümlerine tabidir.

Diğer taraftan Yeni Türk Ticaret Kanununun 940 üncü maddesi hükmüne göre, Türk gemilerde en az % 51 Türk personeli çalıştırma zorunluluğu Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile kaldırılmıştır.²¹² Sadece kaptanın Türk vatandaşı olma zorunluluğu aranır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca tanınan ülkelerin gemi adamları cüzdanları pasaport yerine geçmektedir. Ancak, yabancı gemi adamlarının Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerde çalışabilmesi için, gerekli olan çalışma izni için Türkiye’nin dış temsilciliklerinden çalışma vizesi ve bu vizeye istinaden çalışma meşruhatlı ikamet tezkeresi alması gereklidir.

²¹⁰ L. Gençyürek (2002). Türk Uluslararası Gemi Sicili ile Sağlanan Mali Kolaylıklar. *Yaklaşım Dergisi*. Mart Sayısı, s. 111.

²¹¹ Deniz İş kanunu; R.G. 29.04.1967, S. 12586.

²¹²Ergener(1998), s.4.

Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliğinin 26 ncı maddesi ile Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerde çalışan personele ödenen ücretler gelir vergisi ve fonlardan istisna edilmiştir.

İstisnada öngörülen şart, Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerde çalışma olduğu için, çalışan personelde milliyet şartı aranmamıştır. Dolayısıyla Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı kurvaziyer gemilerde çalışan personelin ücretleri istisna kapsamındadır. Ancak, gemi işletmeciliği yapan işletmenin gemide çalışan personeli dışındaki personeline (yöneticiler, ofis çalışanları ve diğer personel) ödenen ücretler istisnadan yararlanamaz.²¹³ Ancak, gemide çalışan personele ödenen ücretler damga vergisine tabidir. Dolayısıyla kanuni oranda damga vergisi kesintisi yapılır.

1.3. Uluslararası ve Türk Gemi Siciline Kayıtlı Kurvaziyer Gemilerde Damga Vergisi, Banka ve Sigorta İşlemleri Vergisi ve Harç İstisnası

Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliğinin 26 ıncı maddesinin 2 numaralı bendine göre “Türk Uluslararası Gemi Siciline kaydedilecek gemilere ve yatlarla ilişkin alım-satım, ipotek, tescil, navlun mukaveleleri; damga vergisinden, harçlardan, banka ve sigorta işlemleri vergisinden ve fonlardan muaf tutulmuştur” hükmüne göre Kurvaziyer gemilerde istisna kapsamındadır. Ancak, bu gemi ve yatlardan motorlu taşıtlar vergisine tabi olanların satış ve devrinde, 197 sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun 13/c maddesi gereğince bu taşıtlara ait o güne kadar ödenmiş motorlu taşıtlar vergileri ile gecikme zamları, gecikme faizleri ve vergi cezalarının ödendiğini gösterir belge, motorlu taşıtlar vergisi yönünden bağlı oldukları vergi dairesinden istenir.

²¹³ Gökçen (2006), s.1

2. Katma Değer Vergisi Kanunu ile Sağlanan Teşvikler

Katma Değer Vergisi (KDV) Kanunu²¹⁴ ile kurvaziyer turizme yönelik teşvikler, Katma Değer Vergisi Kanununda yer alan istisnalar ile sağlanmıştır. Katma Değer Vergisi Kanununda yer alan istisnalar ise, kanunun 11 - 19 maddeleri arasında belirtilmiştir. Kanunda öngörülen istisnalar dikkate alındığında, deniz yolcu taşımacılığı dolayısıyla Kurvaziyer turizme yönelik istisnaları;

- Kurvaziyer Gemilere Yönelik İstisnalar,
- Kurvaziyer Turizmde Liman Hizmetlerine Yönelik İstisnalar,
- Limanların İnşası, Yenilenmesi ve Geliştirilmesine Yönelik İstisnalar,

Olmak üzere başlıklar altında toplamak mümkündür.

2.1. Kurvaziyer Gemilere Yönelik İstisnalar

Deniz taşımacılığının en önemli unsurların başında, deniz taşıtları, yani gemiler gelir. Dolayısıyla kurvaziyer turizmde kurvaziyer gemiler de ayrı öneme sahiptir. Bu öneme bağlı olarak deniz taşıma araçlarının satın alınması, tadili, bakım ve onarımı, makine ve teçhizat alımı, donanım ve işletme malzeme alımı, gemilerin inşası, ithal edilmesi gibi alanlarda istisnalar getirilmiştir.

2.1.1. Kurvaziyer gemilerin teslimi, tadili, bakım ve onarımında istisnalar

Katma Değer Vergisi Kanununun 13 üncü maddesinin (a) bendinde, "Faaliyetleri kısmen veya tamamen deniz, hava ve demiryolu taşıma araçlarının, yüzer tesis ve araçların kiralanması veya çeşitli şekillerde işletilmesi olan mükelleflere bu amaçla yapılan deniz, hava ve demiryolu taşıma araçlarının, yüzer tesis ve araçlarının teslimleri, bu araçların imal ve inşası ile ilgili olarak yapılan teslim ve hizmetler ile bunların tadili, onarım ve bakımı şeklinde ortaya çıkan hizmetler" KDV den istisna

²¹⁴ 3065 Sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu, R.G. 02.11.1984 Tarih, S.18563.

edilmiştir. İstisnaya ilişkin ayrıntılı açıklama ise Katma Değer Vergisi Kanunu 48 nolu Genel Tebliği²¹⁵ ile yapılmıştır.

İlgili madde ve 48 nolu Genel Tebliğ dikkate alındığında; faaliyetleri kurvaziyer gemilerin kiralanması ve işletilmesi olan mükelleflerin;

- Kurvaziyer gemilerin teslimi
- Kurvaziyer gemilerle ilgili olarak verilen tadil, bakım onarım hizmetleri,
- Kurvaziyer gemilerin imal ve inşasıyla ilgili teslim ve hizmetler,

Katma Değer Vergisinden istisna edilmiştir. Dolayısıyla Katma Değer Vergisi istisnası kapsamına, kurvaziyer gemilerin teslimi, kurvaziyer gemilerin tadili, kurvaziyer gemilerin bakım ve onarımı hizmetleri girmektedir.

Katma Değer Vergisinden istisnasından yararlanabilmek için teslim ve hizmetlerin, faaliyetleri söz konusu araçların kiralanması veya çeşitli şekillerde işletilmesi olan mükelleflerle yapılması gerekmektedir. Kurvaziyer gemilerin özel olarak iktisap edilmesi ve kullanılması halinde istisnadan yararlanılmaz.

Katma Değer Vergisi istisnasının uygulanabilmesi için kurvaziyer turizm faaliyetinin mükellefin asli iştiğal konuları arasında yer alması ve bu işin mütad ve sürekli olarak yapılması gerekmektedir. Çünkü faaliyet hiç icra edilmiyor veya arızı olarak icra ediliyorsa, istisnadan yararlanılmaz.

Katma Değer Vergisi istisnası, kurvaziyer gemilerin bizzat kendileri ile sınırlıdır. Dolayısıyla kurvaziyer gemilerin aksam ve parçaları istisna dışındadır. Yani, kurvaziyer geminin tadili, bakımı ve onarımı katma değer vergisi istisnası kapsamında olmasına karşılık, buna yönelik teslimler istisna dışındadır.. Ancak, kurvaziyer gemide hareket ettirici rol oynayan “ana motorlar” araçların fonksiyonel bütünlüğünün zorunlu bir unsuru olduğu ve ayrı mütalaa edilemeyeceği için istisnanın kapsamında sayılmıştır.

²¹⁵ Katma Değer Vergisi Kanunu 48 nolu Genel Tebliği; R.G. 13.07.1995 Tarih, S.22342.

2.1.2. Kurvaziyer gemilerin makine ve teçhizat tesliminde istisnalar

Katma Değer Vergisi Kanununun 13 üncü maddesinin (d) bendi hükmüne göre “Yatırım Teşvik Belgesi sahibi mükelleflere belge kapsamındaki makine ve teçhizat teslimleri (Şu kadar ki, yatırım teşvik belgesinde öngörüldüğü şekilde gerçekleştirilmesi halinde, zamanında alınmayan vergi alıcıdan, vergi ziyayı cezası uygulanarak gecikme faizi ile birlikte tahsil edilir. Zamanında alınmayan vergiler ile vergi cezalarında zamanaşımı, verginin tarhını veya cezanın kesilmesini gerektiren durumun meydana geldiği tarihi takip eden takvim yılı başından itibaren başlar)” Katma Değer vergisinden istisna edilmiştir. Dolayısıyla Yatırım Teşvik belgesi kapsamındaki kurvaziyer gemilere, ilişkin makine ve teçhizat teslimleri Katma Değer vergisinden istisna edilmiştir.

Makine ve teçhizat istisnalarına ilişkin ayrıntılı açıklama Katma Değer Vergisi Kanunu 69 nolu Genel Tebliği²¹⁶ ve Katma Değer Vergisi Kanunu 72 nolu Genel Tebliği²¹⁷ yapılmıştır.

İstisnadan yatırım teşvik belgesinde yer alan kurvaziyer gemilere ait makine ve teçhizat niteliği taşıyan (amortisman tabi iktisadi kıymet niteliği taşıyan ve hizmet üretiminde kullanılan sabit kıymetler) malların yurtiçi teslimleri ve ithali yararlanır. Ancak, kurvaziyer gemilerin makine ve teçhizat kapsamına girmemekle birlikte, kurvaziyer gemilerin yenilenmesi sürecinde tamir, bakım ve onarımları için yapılan mal ve hizmet alımları istisna kapsamı dışındadır.

Yatırım teşvik belgesi kapsamındaki makine ve teçhizat teslimleri için öngörülen katma değer vergisi istisnasının kapsamına teşvik belgesi sahibi mükelleflere belge kapsamındaki teslimler girer. Ayrıca, Katma Değer Vergisi Kanununun geçici 18 inci maddesiyle, teşvik belgesine sahip olan ancak katma değer vergisi mükellefiyeti bulunmayanlara 24.03.2004 tarihine kadar belge kapsamında yapılan makine ve teçhizat teslimleri de katma değer vergisi istisnasından yararlanmaları öngörülmüştür. Ancak

²¹⁶ Katma Değer Vergisi Kanunu 69 Nolu Genel Tebliği; R.G. 14.08.1998 Tarih, S.23433.

²¹⁷ Katma Değer Vergisi Kanunu 72 Nolu Genel Tebliği; R.G. 24.02.1999 Tarih, S.23621.

söz konusu tarihten sonra yapılacak teslimlerin teşvik belgesinde belirtilse dahi istisnadan yararlanması mümkün değildir.

2.2. Kurvaziyer Turizmde Liman Hizmetlerine Yönelik İstisnalar

Deniz taşımacılığın diğer önemli unsuru da limanlardır. Genel anlamda liman, gemilerin yolcu indirip-bindirme, yükleme-boşaltma, bağlama ve beklemelerine elverişli, yeterli su derinliğine sahip, teknik ve sosyal altyapı tesisleri, yönetim, destek, akım-onarım ve depolama birimleri bulunan tabii veya suni olarak rüzgar ve deniz tesirlerinden korunmuş kıyı yapılarını (kurvaziyer limanlar ile yat limanları dahil) ifade eder. Limanlara ilişkin esaslar 618 sayılı Limanlar Kanunu²¹⁸ ile düzenlenmiştir.

Deniz taşımacılığında limanların önemli bir yere sahip olmasına bağlı olarak çeşitli teşviklerle desteklenmiştir. Kurvaziyer turizmin gerçekleştirilmesi kurvaziyer gemilerle olduğuna göre, kurvaziyer turizmde limanlar için öngörülen teşvikler önem taşır.

Bu teşviklerden biriside Katma Değer Vergisi Kanunu ile getirilen istisnalardır. Katma Değer Vergisi Kanununda yer alan istisnalara baktığımız zaman, bunları;

- Kurvaziyer Turizmde Liman Hizmetlerine Yönelik İstisnalar,
- Gemi Acentelerinin Limanlarda Sunduğu Hizmetlerde istisnalar,
- Gemilere Sunulan Bazı Hizmetlerde İhracat İstisnası,

Başlığı altında toplamak mümkündür.

2.2.1. Limanlarda sunulan hizmetlerde istisnalar

Katma Değer Vergisi Kanununun 13 üncü maddesinin (b) bendine göre, “Deniz ve hava taşıma araçları için liman ve hava limanlarında yapılan hizmetler” katma değer vergisinden istisna edilmiştir. Dolayısıyla kurvaziyer turizme yönelik kurvaziyer gemiler için yapılan hizmetler Katma Değer Vergisinden istisna edilmiştir.

²¹⁸ 618 Sayılı Limanlar Kanunu, R.G. 20.04.1925 Tarih, S.95.



Liman ve hava meydanlarında deniz ve hava taşıma araçları için yapılan hizmetlere ilişkin istisnalar ayrıntılı olarak, Katma Değer Vergisi Kanunu 15 nolu Genel Tebliği²¹⁹, 87 nolu Genel Tebliği²²⁰ ve 88 nolu Genel Tebliği²²¹ 93 nolu Genel Tebliği²²² ile açıklanmıştır.

İstisna kapsamına, yük ve yolculara verilen tahmil, tahliye ve benzeri hizmetler de dahil olmak üzere, seyrüsefere ilişkin olarak sunulan her türlü hizmet girmektedir. Dolayısıyla kurvaziyer gemilere verilen bu hizmetler Katma Değer Vergisinden istisna edilmiştir.

Söz konusu hizmetlerin liman işletmeleri yanında diğer gerçek ve tüzel kişiler tarafından ifa edilmesi durumunda da istisnadan yararlanmak mümkündür. Buna bağlı olarak kurvaziyer gemilere gerçek ve tüzel kişilerin vermiş olduğu söz konusu hizmetler de Katma değer vergisinden istisna edilmiştir.²²³

Katma Değer Vergisi genel tebliğleri dikkate alındığında, kurvaziyer turizme ve kurvaziyer gemilere yönelik istisna kapsamındaki hizmetleri şu başlıklar altında toplamak mümkündür.²²⁴

- Yolcuların gemiye giriş-çıkış hizmetleri,
- Geminin tonajına göre belirlenen Acentalık komisyonu,
- Personeli gemiye götürme hizmetleri,
- Gemiye kumanya taşıma hizmetleri,
- Gemi çöpünün dökülmesi hizmetleri,
- Palamar, kılavuzluk römork, servis motoru hizmetleri,
- Kurtarma, yüzdürme, rıhtım veya açığa çekme hizmetleri,

²¹⁹ Katma Değer Vergisi Kanunu 15 nolu Genel Tebliği; R.G. 21.07.1999 Tarih, S.18818.

²²⁰ Katma Değer Vergisi Kanunu 87nolu Genel Tebliği; R.G. 18.06.2003, Tarih, S.25142.

²²¹ Katma Değer Vergisi Kanunu 88nolu Genel Tebliği; R.G. 01.09.2003, Tarih, S.25216.

²²² Katma Değer Vergisi Kanunu 93nolu Genel Tebliği; R.G. 19.01.2005 Tarih, S. 25705.

²²³ N. Atilla (2006). Deniz ve Hava Taşıma Araçlarına Yapılan Mal ve Hizmet Teslimleri ile İlgili KDV İstisnası. *GİMDER Gelir İdaresi Müdür ve Müdür Yardımcıları Derneği Dergisi*, İzmir Vergi dairesi Başkanlığı, Gelir İdaresi, Ankara, s.3.

²²⁴ Ş. Kızılot (2011). *KDV Kanunu Uygulaması*, C.II, Ankara: Beta Yayıncılık, s.898.

- İşgaliye, liman, fener, sağlık resmi, oda payları ve dernek ücretleri,

Katma değer vergisinden istisna edilmiştir.

Ancak, limanlarda verilen hizmetlerin araca veya araç tarafından taşınan ve yolcuya verilen hizmet olup olmadığına Maliye Bakanlığı'nca Müsteşarlı'ğın görüş almak suretiyle karar verilmesi gerektiğinden, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'ndan görüş alınması gerekmektedir.²²⁵

2.2.2. Gemi acentelerinin sunduğu hizmetlerde istisnalar

Gemi acentelerinin tanımı, yapacağı hizmetler, sorumlukları v.b. gibi esaslar Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik²²⁶le belirlenmiştir. Ayrıca gemi acentelerinin ücretlerine ilişkin tarifeler ise Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ²²⁷ ile belirlenmiştir.

İstisna kapsamına giren hizmetlerin temininde acentelerin aracılık görevi yapmaları istisna uygulamasına engel değildir²²⁸. Acenteler vekil sıfatıyla gemi sahibinin veya işleticisinin ihtiyaç duyduğu her türlü işlemleri ikmal ederler ve aracılık faaliyetinde bulunurlar. Bu işlemlerin yapılması sırasında ortaya çıkan masraflara ilişkin fatura ve benzeri belgeleri gemi sahibi veya işleticisi adına alırlar.

Acentelerce kurvaziyer gemilere verilen hizmetlerde acentelik ücretlerinin, deniz taşıma araçları tarafından yolcuya verilen hizmetlerden doğması halinde, söz konusu hizmetler Katma Değer Vergisi Kanununun 16 ıncı maddesinin 1-c bendi kapsamına giriyorsa, Katma Değer Vergisinden istisna edilmiştir.

²²⁵ C. Bilen (2000). Limanlarda Deniz Taşıma Araçları Yapılan Hizmetlerden KDV İstisnası. *İstanbul Serbest Muhasebeci Mali Müşavirler Odası Dergisi*, 7(2), s.13.

²²⁶ Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik; R.G. 31.10.2005, S.25982.

²²⁷ Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ; R.G. 20.05.2005 Tarih, S.24707.

²²⁸ Bilen (2000), s. 3.

Acentelerin Katma Değer Vergisinden istisna konusuna girmeyen işgaliye, liman, fener, sağlık resimleri ile Deniz Ticaret Odası payları ve Vapur Donatanları Derneği ücretlerini aynen yansıtma işlemi de Katma Değer Vergisine tabi olmaz. Ancak, bu masrafların yansıtılmasında komisyon alınmıyorsa, alınan komisyon Katma Değer Vergisine tabidir.

2.2.3. Gemilere sunulan bazı hizmetlerde ihracat istisnası

Katma Değer Vergisi Kanununun 11 inci ve 12 inci maddeleri ile ihracat teslimleri Katma Değer Vergisinden istisna edilmiştir.

Kurvaziyer turizme yönelik yabancı bayraklı gemiler ile uluslararası yolcu taşımacılığı yapan Türk bayraklı gemilere yapılan su, akaryakıt, kumanya, teknik ve diğer malzeme teslimlerinde Katma Değer Vergisi ihracat istisnası uygulanır. Ancak, Katma Değer Vergisi ihracat istisnasının uygulanabilmesi için Gümrük Yönetmeliğinin 1380 inci maddesi uyarınca gümrük çıkış beyannamesinin düzenlenmiş olması ve gümrükçe onaylı faturanın bulunması şarttır.²²⁹Maliye Bakanlığının 22.01.1993 tarih ve 79-39/4351 sayılı Özelgesi'ne istinaden yabancı bandıralı gemiler ile uluslararası taşımacılık yapan Türk bayraklı gemilere yapılan teslimlere ilişkin olarak, gümrük çıkış beyannamelerinin açılışa esas olan satış faturalarının gümrük idaresince onaylanmış olması halinde, ayrıca onaylı bir liste aranmaksızın Katma Değer Vergisi ihracat istisnası kapsamında işlem yapılacağı öngörülmüştür.

Yine Katma Değer Vergisi Kanununun 17/4-1 maddesinde yer alan “Deniz ve hava taşıma araçları için liman ve hava meydanlarında yapılan hizmetler”e ilişkin istisna hükmü, 5228 sayılı Kanunla 13 üncü maddenin (b) bendi olarak düzenlenmiştir.

Bu düzenleme sonucunda liman ve hava meydanlarında deniz ve hava taşıma araçları için ifa edilen hizmetler tam istisna kapsamında işlem görmesi öngörülmüştür. İstisna kapsamına yük ve yolcuya verilen tahmil, tahliye ve benzeri hizmetler ile araçlar için

²²⁹ M. Yılmaz (2000). Yabancı ve Yerli Gemilere Yakıt ve Kumanya Verilmesi ile Mal ve Hizmet İhracat İstisnası. *İstanbul Serbest Muhasebeci Mali Müşavirler Odası Dergisi*, 11(7), s.2.

yapılan seyrüsefere ilişkin her türlü hizmet girmektedir. Bu hizmetlerin liman ve hava meydanı işletmeleri dışında diğer gerçek ve tüzel kişiler tarafından ifa edilmesinin istisna uygulaması açısından önemi bulunmamaktadır.

İstisna kapsamına giren benzeri hizmetler ise, yükün aktarılması, limbo, vinç, lashing, unlashing, nezaret hizmeti, gemi işgaliye, gemi fuzuli işgaliye, gemi aktarma, tekrar sevk hizmetleri olarak sıralamak mümkündür.²³⁰

İstisna kapsamında işlemleri bulunan mükelleflerin iade talepleri, 84 seri nolu Katma Değer Vergisi Genel Tebliğinde yer alan ihracat istisnasına ilişkin esaslar çerçevesinde sonuçlandırılır.

2.3. Kurvaziyer Gemilere Yakıt Tesliminde İstisnalar

Katma Değer Vergisi Kanununda gemilere yapılacak akaryakıt teslimlerinde istisna uygulaması öngörülmüştür. İstisna ise, yabancı bayraklı gemilere ve yurt dışına sefer yapan gemilere yapılacak olan akaryakıt teslimlerinde uygulanmaktadır.

2.3.1. Yabancı gemilere yakıt tesliminde istisnalar

Katma Değer Vergisi Kanununun 15 nolu Genel Tebliğinin B/2 bölümünde, kabotaj hakkının düzenlendiği 20.04.1926 tarihli ve 815 sayılı Kanunun 1 inci maddesi gereğince, yabancı bayraklı gemilere yapılan söz konusu teslimlerin “yurt dışındaki bir müşteriye” yapılan bir teslim niteliğinde olduğu ve Katma Değer Vergisi Kanununun 11 maddesi ve 12 inci maddesinin 1-a bendi gereğince ihracat istisnası kapsamına girdiği belirtilmiştir.

Dolayısıyla yabancı bayraklı gemilere yapılan yakıt teslimleri Katma Değer Vergisinden istisna edilmiştir. Bunun yanında yabancı gemilere verilen yakıt dışında

²³⁰ Atila. a.g.e., s.2-3.

kalan su, kumanya ve diğer malzemeler gibi mal teslimleri de Katma Değer Vergisi istisnası kapsamındadır.

2.3.2. Yurt dışı sefer yapan türk gemilerine yakıt tesliminde istisna

Katma Değer Vergisi Kanununun 15 nolu Genel Tebliğinin B/2 bölümünde, uluslararası deniz taşımacılığı yapan yerli gemilerin “yurt içinde bulunan bir firmanın yurt dışında kendi adına müstakilen faaliyet gösteren şubesi” niteliği taşıdığı ve bu gemilere yapılan teslimlerin Katma Değer Vergisi Kanununun 11 inci maddesi, 12 inci maddesinin (1-a) bendi ve (2) inci bendi gereğince ihracat istisnası kapsamına girdiği belirtilmiştir.

Dolayısıyla uluslararası deniz taşımacılığı yapan yerli gemilere yapılan yakıt teslimleri Katma Değer Vergisinden istisna edilmiştir.

Ayrıca gemilerin yakıt dışında kalan su, kumanya ve diğer malzemeler gibi mal teslimleri de Katma Değer Vergisinden istisna edilmiştir.

2.4. Gemiler İçin Yapılan Hizmetlerde İstisnalar

Katma Değer Vergisi Kanununun 13 üncü maddesinin (b) bendinde, deniz ve hava taşıma araçları için liman ve hava meydanlarında yapılan hizmetlerin istisna olduğu belirtilmiştir.

İstisna edilen hizmetlerin kapsamına, yük ve yolcuya verilen tahmil, tahliye ve benzeri hizmetler de dahil olmak üzere, araçlar için yapılan seyrüsefere ilişkin her türlü hizmet girmektedir. Bu hizmetlerin liman ve hava meydanı işletmeleri dışında diğer gerçek ve tüzel kişiler tarafından ifa edilmesinin istisna uygulaması açısından önemi bulunmamaktadır. Ancak, istisnadan yararlanılması için söz konusu hizmetlerin limanlarda ve deniz aracına yapılması yeterli olup, ayrıca bu hizmetlerin liman işletmeleri tarafından verilmesi zorunluluğu bulunmamaktadır. Dolayısıyla liman

işletmeleri yanında diğer gerçek ve tüzel kişiler tarafından yapılan hizmetler de istisna kapsamına girer.

2.5. Limanların İnşası, Yenilenmesi ve Geliştirilmesine Yönelik İstisnalar

Ekonomik ve teknolojik gelişmelere bağlı olarak ortaya çıkan gelişmelere paralel olarak limanların geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitelerinin artırılması ve transit taşımacılık faaliyetlere uygun hale getirilmesini zorunlu kılmıştır. Buna bağlı olarak Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planında bu hususlar dikkate alınarak Özel İhtisas Komisyonu Deniz Yolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporunda, 21 inci yüz yılın taşımacılık tarzına dönüşme yolundaki kombine taşımacılık anlayışı, transit ülke konumunda olan ülkemizi liman ve diğer ulaştırma alt yapı hizmetlerine önem verilmesi konusunda önerilerde bulunulmuştur.

Katma Değer Vergisi Kanununun 13 üncü maddesinin (e) bendinde, “Limanlara bağlantı sağlayan demiryolu hatları, limanlar ve hava meydanlarının inşası, yenilenmesi ve genişletilmesi işlerini fiilen kendisi yapan veya yaptıran mükellefler ile genel bütçeli dairelere bu işlere ilişkin olarak yapılan mal teslimleri ve inşaat taahhüt işleri” Katma Değer Vergisinden istisna edilmiş hükmü yer almaktadır.

Kurvaziyer turizm ile limanlar birbirini tamamlayan unsurlar olduğuna göre, söz konusu istisnaların da kurvaziyer turizmi teşvik amacıyla uygulanan teşvikler arasında ele almak sakınca yaratmayacaktır.

Limanların inşası, yenilenmesi ve genişletilmesine yönelik Katma Değer Vergisi istisnalarına ilişkin geniş açıklamalar Katma Değer Vergisi Kanunu 93²³¹nolu Genel Tebliğ ve 96²³²nolu Genel Tebliğinde ayrıntılı olarak açıklanmıştır.

²³¹ Katma Değer Vergisi Kanunu 93 Nolu Genel Tebliği; R.G. 19.01.2005 Tarih, S.25705.

²³² Katma Değer Vergisi Kanunu 96 Nolu Genel Tebliği; R.G. 18.11.2005 Tarih, S.25997.

İlgili kanun ve genel tebliğler dikkate alındığında; istisnadan, gerçek usulde katma değer vergisi mükellefi olan mükelleflerin liman inşa, yenileme ve genişletme işlerinde dışarıdan mal ve hizmet mal ve hizmet satın almak suretiyle kendi imkanlarıyla yapan veya tamamen yüklenicilere yaptıran kurum, kuruluş ve işletmeler faydalanır. Dolayısıyla katma değer vergisi mükellefi olmayan kişi ve kuruluşların söz konusu istisnadan yararlanması mümkün değildir. Ancak, istisnadan yararlanabilmek için satın alınan mal ve hizmetlerin limanların inşası, yenilenmesi ve genişletilmesi faaliyetlerinde kullanılması gerekmektedir.

İlgili Katma Değer Vergisi Kanunu genel tebliğlerinde”hizmet bedelleri”nin de istisnadan yararlanacağı ifade edilmiş olsa da, Katma Değer Vergisi Kanununun 13 üncü maddesinin (e) bendinde sadece “mal teslimleri” ve “inşaat taahhütleri” işlerinin katma değer vergisinden istisna edildiği ifade edilmiştir.

Buna göre, mobilya, mefruşat ve benzeri demirbaşlar, binek otomobil, insan taşımaya mahsus otobüs, minibüs ve benzeri araç alımları ile bunlara ait yedek parça, yakıt, tadil, bakım ve onarım masrafları, ana hizmet birimlerinin tadil, bakım, onarım, ısıtma, aydınlatma giderleri, her türlü büro malzemeleri kırtasiye, yiyecek, giyecek gibi alımlar ve temizlik hizmetleri katma değer vergisi istisnası kapsamı dışındadır. Ancak, istisna kapsamındaki faaliyetlerin icrası ile ilgili ekipman, makine, teçhizat, sarf malzemesi, yedek parça, iş makinesi, enerji gibi mal alımları ile inşaat taahhüt işleri istisna kapsamındadır.

İstisna kapsamına giren işlerde, istisnadan yararlanmak için bir alt sınır getirilmiş ve alt sınırı belirleme yetkisi Bakanlar Kuruluna verilmiştir. Bakanlar Kurulunca bu alt sınır, katma değer vergisi hariç 500 Milyon Türk Lirası olarak belirlenmiştir. Ancak Deniz Ticaret Odası girişimleri ile maliyetlerin yükselmesinin yabancı müşterilerin maliyetini arttıracığı ve firmalar arasında haksız rekabet yaratacağı gerekçesiyle 100 Milyon Türk Lirasına düşürülmüştür. Yani, bu tutarın altında kalan işlemlere istisna uygulanmayacaktır. Eğer işlemler alt sınırı geçiyorsa, bedelin tamamı istisna kapsamında işlem yapılır. 500 Milyon liranın hesabında ise, Katma Değer Vergisi

Kanununun 13 ncü maddesinin (e) bendine giren teslim ve hizmet bedellerinin toplamı dikkate alınır.²³³

2.6. Yap-İşlet-Devret Modelin İşleyişi ve Liman İnşası İstisnası

Yap-işlet-devret modeli, bir kamu yatırımının özel bir şirket tarafından gerçekleştirilerek sözleşme ile belirlenen süre içinde işletilmesi, sürenin sonunda işletilen tesisi ilgili kuruma eksiksiz ve kullanılabilir durumda devredilmesi anlamına gelen bir finansman modelidir.²³⁴

2.6.1. Yap – işlet – devret modelinin özellikleri

Yap – İşlet – Devret Modelinin Özelliklerini aşağıdaki başlıklar altında toplamak mümkündür.²³⁵

- Dünyadaki örneklerinde (ABD’de olduğu gibi) özel sektör şirketleri arasında bu model uygulansa da, Türkiye’de Yap – İşlet – Devret Modelinden bahsedilince, bu bir kamu alt yapı yatırımının özel sektör eliyle yapılması ve işletilmesini amaçlamaktadır,
- Modelin temel özelliği bazı kamu alt yapı yatırımlarının gereksinim duyduğu finansal soruna çözüm getirmek, dolayısıyla yatırımın gerçekleşmesini sağlamaktır,
- Aynı zamanda bu tür projelerin yatırım aşamasında olduğu gibi işletme aşamasında da özel sektörün ileri teknolojisi getirmesi, etkin işletme ve yönetim anlayışıyla projenin üretim, hizmet etkinliğinin artırılmasıdır,
- Yap – işlet – devret modelinin temelinde, kamu alt yapı projelerinin finansmanının gerçekleştirilmesinde kullanılmak istenmesi yatmaktadır,

²³³ Vergi Sirküleri (9 Nolu), R.G. 20.02.2004 Tarih, S. KDV-9/2004-9. : Vergi Sirküleri (102 Nolu), R.G. 09.09.2004 Tarih, S.KDV- 2004/102.

²³⁴ E. İmre (2001). Türkiye’de Yap-İşlet-Devret Modeli; Yasal Çatısı, Uygulaması. *T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu Yayını*, Kasım Sayısı, s.2.

²³⁵ İmre (2001)., s.3

- Yap – işlet – devret modelinin işleyişi sadece yeni yatırımlarla sınırlı değildir. Tamamlama yatırımları veya yenileme yatırımları içinde bu modele baş vurulabilir,
- Yap – işlet – devret modeli çerçevesinde getirilmiş olan dış kredilerin anapara ve faiz geri ödemelerinde Hazinesinin herhangi bir garantisi veya taahhüdü söz konusu değildir,
- Yap – işlet – devret modeli Türkiye’de taraflar arasında yapılan “uygulama anlaşmaları” çerçevesinde yürütülmektedir. Bu anlaşmalarda bir taraf kamu kurum veya kuruluşu diğer taraf ise projeyi gerçekleştirmekle yükümlü özel şirket olmaktadır.

2.6.2. Yap – işlet – devret modelinde projelerin finansmanı

Yap – İşlet – Devret Modeli çerçevesindeki projelerin finansmanında Teşvik Tedbirleri ile % 20 öz sermaye % 80 kredi kullanma olanağı sağlanmıştır.

Normal koşullarda, temin edilmiş olan kredilerin yatırım aşamasında faiz ödemeleri ve varsa ana para taksitlerinin geri ödenmeleri yatırım şirketinin öz sermayesinden karşılanabilir.

Yatırım şirketinin kendi kusurundan kaynaklanan bir maliyet artışı ve bu artışın gerektirdiği ek finansman ihtiyacının karşılanmasında destek kredisi sağlanmasına kolaylık getirilmiştir.

Projenin gerçekleşmesi için temin edilecek orta vadeli kredi ve/veya krediler, ana kredi olarak tanımlanan bu kredi ile inşaat işleri, makine ve teçhizat başta olmak üzere toplam yatırımın önemli bir bölümü finanse edilmektedir.

2.6.3. Liman inşası istisnası

3999 Sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanunun²³⁶ 2 inci maddesi uyarınca sivil kullanıma yönelik deniz limanlarının işletilmesi ve devredilmesin de bu finansman yönteminin kullanılması mümkündür.

Katma Değer Vergisi Kanunu 93 nolu Genel Tebliği dikkate alındığında, limanların inşası, yenilenmesi ve genişletilmesi işlemleri katma değer vergisi kanunu kapsamında olduğu için yap-işlet-devret modeli çerçevesinde yapılan ya da başkalarına yaptıran mükelleflerin de katma değer vergisi istisnasından yararlanacağı ortaya çıkmaktadır.²³⁷

Katma Değer Vergisi istisnasının yanı sıra gümrük muafiyeti ve yatırım indirimi istisnası uygulanmaktadır.

Yap-işlet-devret modeline göre, limanların inşası, yenileme ve genişletme işlerinin işletme hakkı karşılığında üstlenilmesi de mümkündür. Bu durumda istisna, işletme hakkını devralan ve bunun karşılığında liman inşa, yenileme ve genişletme işini üstlenen alışlarına uygulanır. Bu firmalar sayılan işleri bizzat yapabileceği gibi, yüklenicilere de yaptırmaları mümkündür. Ancak söz konusu firmanın işletme hakkını kısmen veya tamamen, üstlendiği işin yaptırılması karşılığında alt firmalara devretmesi halinde, alt firmanın istisnadan faydalanması mümkün değildir.

3. Özel Tüketim Vergisi Kanunu ile Sağlanan Teşvikler

Bakanlar Kurulunun 01.07.2003 Tarih ve 2003/5868 Sayılı Kararının²³⁸ 1 inci maddesiyle, Türk Uluslararası Geni Siciline ve Milli Gemi Siciline kayıtlı, kabotaj hattında münhasıran yük ve yolcu taşıyan gemilere, ticari yatılara, hizmet ve balıkçı gemilerine, miktarı her geminin teknik özelliklerine göre tespit edilmek ve yakıt

²³⁶ 13 nolu KDV sirküleri, R.G. 04.05.2004, S.KDVK-13/2004-13.

²³⁷ İmre (2001) ,s.2.

²³⁸ R.G. 16.07.2003 Tarih, S. 25170.

kullanacak geminin jurnaline işlenmek kaydıyla verilecek yakıtın Özel Tüketim Vergisi sifira indirilmiştir.

Söz Konusu kararın 2 inci maddesiyle, aynı kararın uygulanmasıyla ilgili usul ve esasların Maliye Bakanlığı'na saptanacağı karara bağlanmıştır. Söz konusu usul ve esaslar ise Maliye Bakanlığının 6 Seri Numaralı Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği²³⁹ ile belirlenmiştir.

3.1. Sıfır Oranında Özel Tüketim Vergisi ile Yakıt Teslim Edilecek Gemiler

6 Seri Numaralı Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği ile sıfır oranında Özel Tüketim Vergisi ile yakıt alabilecek Gemiler şu şekilde belirlenmiştir.

3.1.1. Geminin kabotaj hattında çalışması

Sıfır oranında Özel Tüketim Vergisi ile yakıt teslim alabilecek gemilerin, öncelikle kabotaj hattında çalışan yük ve yolcu taşıyan gemiler ile hizmet gemileri ya da ticari yatlardan olması gerekir. İkinci olarak gemilerin, Türk Uluslararası gemi Siciline ve Deniz Ticaret Odasına kayıtlı olması gerekir.

3.1.2. Gemilerin sicile ve deniz ticaret odasına kayıtlı bulunması

Sıfır oranında Özel Tüketim Vergisi ile yakıt teslim alabilecek gemilerin, Türk Uluslararası Gemi Siciline ve Deniz Ticaret Odasına kayıtlı veya Milli Gemi Siciline ve Deniz Ticaret Odasına kayıtlı olması gerekir.

Bakanlar Kurulu Kararında her ne kadar Türk Uluslararası Gemi Siciline ve Milli Gemi Siciline kayıtlı gemiler dense de, Genel Tebliğde, Türk Uluslararası Gemi Siciline veya Milli Gemi Siciline kayıtlı gemiler denildiği için gemilerin her iki sicilden birine kayıtlı olması yeterlidir.

²³⁹ R.G. 31.12.2003 Tarih, S.25333 (2 inci mükerrer).

3.1.3. Gemilerin deniz ticaret odasına kayıtlı bulunması koşulunun istisnası

6 Seri Numaralı Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği'nde Genel ve Katma Bütçeli İdareler, İl Özel İdareleri, Belediyeler, ve Sermayesinin % 51'i veya daha fazlası bunlara ait olan kuruluşlar ile özelleştirme kapsam ve programına alınmış olup hisselerinin yarısından fazlası kamuya ait olan kuruluşların sahip olduğu deniz araçları ile balıkçı gemilerinin sıfır oranında Özel Tüketim Vergisi ile yakıt teslim almalarında Deniz Ticaret Odasına kayıtlı olma şartı aranmaz.

3.1.4. Gemilerin türk bayrağı'nı çekme hakkını devam ettirmesi

6 Seri Numaralı Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği'nde sıfır oranında Özel Tüketim Vergisi ile yakıt teslim alabilmek için gemilerde aranacak diğer bir koşul da, "Türk Bayrağı'nı çekme hakkını devam ettirmek" olarak belirlenmiştir.

Türk Bayrağı çekme hakkı, Türk gemilerine aittir. Türk gemisi olma niteliğini yitiren gemiler Türk Bayrağı'nı çekme hakkını da yitirirler. Türk Bayrağı'nı çekme hakkını yitiren gemiler Yeni Türk Ticaret Kanununun 964 uncu maddesinin 3 üncü fıkrası hükmü gereğince, gecikmeksizin sicil memurluğuna bildirmeleri gerekir. Yine Yeni Türk Ticaret Kanununun 965 inci maddesinin 1 inci fıkrası gereğince Türk Bayrağı'nı çekme hakkını yitiren gemilerin sicil kaydı talep üzerine terkin olunur.

6 Seri Numaralı Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği'nde yer alan açıklamalar gereğince;

- Milli Sicilden terkin edilmesi gereken ancak terkin edilmesi gereken ancak terkinini gerçekleştirilmemiş veya gerçekleştirilmemiş deniz araçlarına,
- Sicil terkinini gerekirken terkin işlemi için Müsteşarlığa müracaat etmemiş olan gemi donatanlarına ait diğer deniz araçlarına (üçüncü şahıslara kiralanmış olanlar da dahil olmak üzere),

indirimli (sıfır) Özel Tüketim Vergisi oranı uygulanmak suretiyle yakıt verilmeyeceği öngörülmektedir.

3.1.5. Alınan yakıtın gemi jurnaline kaydedilmesi

Gemi jurnalı, Yeni Türk Ticaret Kanununun 1096 inci maddesi hükmü uyarına, (bir liman içinde yolculuk eden küçük gemiler hariç) her gemide tutulması gereken bir defterdir.

Söz konusu deftere, Yeni Türk Ticaret Kanununun 1096 inci maddesi hükmü gereğince, her yolculukta yük veya safranın yüklenmesinin başlandığı andan itibaren olan belli başlı olaylar yazılır.

01.07.2003 Tarih ve 2003/5868 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'nın eki Kararın 1 inci maddesi gereğince, sıfır oranında Özel Tüketim Vergisi uygulanmak suretiyle gemiye verilecek yakıtın, yakıtı kullanacak geminin jurnaline işlemesi gerektiği hükmü yer almaktadır.

3.1.6. Yakıt alım defteri kullanma zorunluluğu

6 Seri Numaralı Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği'nde, sıfır oranında Özel Tüketim Vergisi ile yakıt teslim alma talebinde bulunanların her deniz aracına ait olmak üzere Deniz Ticaret Odaları veya Liman Başkanlığı tarafından verilen ve Deniz Ticaret Odaları veya Liman Başkanlığı ile ilgili vergi dairesince onaylanmış olan bir yakıt defteri kullanma zorunluluğu getirilmiştir.

Aynı tebliğdeki açıklamalar uyarınca, yakıt alım defterinin her yılbaşında yenilenmesi zorunlu kılınmıştır. Ancak deniz aracına ilişkin Denize Elverişlilik Belgesi veya balıkçılara ait avlanma ruhsatının geçerlilik süresinin dolması halinde, söz konusu belgelerin yeniden düzenlenmesi ve bu belgelerin asıllarının görülmesi şartıyla, belgelerin geçerlilik tarihine bağlı olarak yakıt alım defterinin Müsteşarlık tarafından vize olunması zorunluluğu söz konusudur. Söz konusu vizenin geçerlilik tarihi yıl başını aşamaz.

213 sayılı Vergi Usul Kanununun mükerrer 257 inci maddesinin Maliye Bakanlığı'na verdiği yetkiye istinaden, yakıt alım defteri kayıt, muhafaza ve ibraz yönünden anılan kanun hükümleri kapsamına alınmıştır.

Yakıt alım defterinin deniz aracının tadilat ya da onarıma tabi tutulacağı durumlarda, tadilat ve onarım işlemine başlanılmasından önce, tadilat veya onarımın yapılacağı yerin liman başkanlığına teslim edilmesi gereklidir.

Tadilat yapılan deniz araçlarının yakıt tanklarında ve makinelerinde gerçekleştirilen değişikliklere ilişkin olarak, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Gemi Sörvey Kurulu uzmanlarınca ilgili mevzuat çerçevesinde gerekli kontroller yapılarak yeni belgeler düzenlenir ve bu yeni belgelere bağlı olarak deniz aracına ait yakıt alım defterinin değişiklikler ve tespitler sayfası, liman başkanlığı ve vergi dairesi müdürlüğü tarafından onaylanır.

İlgili kurumlar veya Türk Mahkemeleri tarafından seferden men edilen deniz araçlarının yakıt alım defterlerine, seferden men kararını uygulayan liman başkanlığı tarafından, seferden men kararı kalkana kadar el konulur.

3.1.7. Yakıt talep taahhütnamesi

Deniz yakıtı uygulamasından yararlanmak isteyen deniz araçlarının donatanları, 6 Seri Numaralı Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği ekinde yer alan yakıt talep taahhütnamesini dört nüsha olarak düzenlemek ve ilgili kurumlara teslim etmek zorundadır. Söz konusu taahhütnamenin her yılbaşı itibariyle yenilenmesi gerekmektedir. Söz konusu taahhütnamenin;

- Bir nüshası yakıt alım defterinin alınması ve Deniz Ticaret Odasına onaylatılmasında,
- Bir nüshası, yakıt alım defterinin onaylatılması sırasında liman başkanlığına,
- Bir nüshası, yakıt alacak kişinin Katma Değer vergisi yönünden mükellefiyet kaydının bulunduğu vergi dairesine,

verilir.

3.2. Sıfır Oranında Özel Tüketim Vergisi Uygulanmak Suretiyle Teslim Edilecek Yakıtlar

6 Seri Numaralı Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği'nde yapılan tanım gereğince, kabotaj hattında çalışan yük, yolcu hizmet ve balıkçı gemileri ile ticari yatların ana ve yardımcı makinelerinde kullanılan, yukarıdaki tabloda belirtilen yakıt deniz yakıtı sayılmaktadır.

3.3. Sıfır Oranında Özel Tüketim Vergisi ile Yakıt Teslimi Alabilecek Kişiler

6 Seri Numaralı Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği'nde yapılan açıklamalar gereğince, sıfır oranında Özel Tüketim Vergisi ile yakıt, ancak mükellefiyetin bulunduğu yer vergi dairesinden alınan ve geçerlilik süresi dolmamış olan "dağıtım izin belgesi"ni haiz dağıtıcılardan teslim alınabileceği öngörülmektedir. Ancak, aynı tebliğde, Genel ve Katma Bütçeli İdarelere, İl Özel İdareleri ile sermayesinin % 51'i veya daha fazlası bunlara ait olan kuruluşlar ve özelleştirme kapsam ve programına alınmış olup hissesinin yarısından fazlası kamuya ait olan kuruluşlar için dağıtım izin belgesini haiz olma koşulunun aranmayacağı öngörülmektedir.

3.4. Deniz Yakıt Teslimine İlişkin Uygulama Esasları

6 Seri Numaralı Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği'nde yer alan esasları uygulama açısından dikkate aldığımızda, bunları aşağıda yer alan başlıklar altında toplamak mümkündür.

3.4.1. Deniz aracının donatanı tarafından işletilmesi

Kararname kapsamında deniz yakıtı alacak olan vergi kimlik numarası sahibi gerçek ya da tüzel kişiler yakıt talep taahhütnamesi ile Deniz Ticaret Odaları merkez ya da temsilciliklerine müracaat ederler. Deniz Ticaret Odalarınca onaylanan yakıt alım defteri kullanıcıya teslim edilir.

Yakıt alım defterinin Liman Başkanlığınca onaylanmasından sonra, onaylı yakıt alım defterinde yer alan yakıt tank kapasiteleri, bir defada veya bir yılda alınabilecek azami yakıt miktarı (mt), günlük, üç aylık ve yıllık azami sarf miktarları değişebilir. Bu kapasite ve miktarlar, gemi tipleri, çalışma sahaları ve bölgeleri itibariyle, yıllık çalışma saatleri ve mevsimlere göre ayrı ayrı belirlenir. Bu değişiklik ve tespitler, yakıt alım defterine işlenmek ve liman başkanlığı ile vergi dairesi müdürlüğü tarafından onaylanmak suretiyle geçerlilik kazanır.

Deniz yakıtı kullanıcıları, yakıt alım defterinde belirlenmiş olan azami yakıt miktarlarının üzerinde deniz yakıtı alamazlar ve her yakıt tesliminde, yakıt alım defterinde alıcı için ayrılmış olan kısımları doldurarak imzalamak zorundadırlar.

Kararname kapsamında deniz yakıtı kullanan gelir ve kurumlar vergisi mükellefleri (ticari ve zirai kazançları gerçek usulde tespit edilmeyenler hariç) her takvim yılının ilk altı aylık 1 inci dönemi ve kalan altı aylık 2 inci döneminde kullandıkları deniz yakıtı ile gerçekleştirdikleri ticari ve zirai faaliyetlerine ilişkin olarak, yeminli mali müşavir tarafından düzenlenen faaliyet raporunu, bu dönemleri takip eden aybaşından itibaren 1 ay içerisinde, Katma Değer Vergisi mükellefiyetlerinin bulunduğu vergi dairesine vermek zorundadır.

Kararname kapsamında teslim edilecek olan deniz yakıtını, yalnızca dağıtım izni belgesini haiz dağıtıcılar teslim edebilirler. Deniz yakıtı almak isteyen deniz araçları, yakıt alım defteri ile dağıtıcılardan yakıt talep edebilirler. Dağıtıcı deniz yakıtı almak için müracaat eden deniz aracına, yakıt alım defterindeki azami miktarı aşmamak kaydıyla ve söz konusu defterin sayfa dipnotlarında yer alan açıklamalar çerçevesinde yakıt vererek, deniz yakıtının teslimine ilişkin olarak teslimat anında, yakıt alım defterini yakıt teslim alan alıcı ile doldurarak imzalar.

Dağıtıcılar aylık dönemler halinde, kararname kapsamında teslim ettikleri deniz yakıt miktarının, deniz yakıtını teslim alan alıcıların vergi kimlik numarasını, ad-soyad/ticaret ünvanları ile yakıt alan deniz araçlarına ait yakıt alım defteri numaralarının ve tahsil edilmemiş olan Özel Tüketim Vergisi tutarlarının yer aldığı bir listeyi , takip eden ayın

10 uncu günü akşamına kadar Deniz Ticaret Odasına ve Müsteşarlığa göndermek zorundadır.

Dağıtıcılar, rafinericilerden Özel Tüketim Vergisi ödeyerek aldıkları deniz yakıtını teslim etmeleri halinde, teslim ettikleri deniz yakıtına ilişkin olarak düzenleyecekleri faturalarda, teslim tarihindeki Özel Tüketim Vergisi tutarını teslim bedeline dahil etmezler. Teslim bedeline dahil edilmeyen Özel Tüketim Vergisi tutarı ile yakıt alan deniz aracına ait yakıt alım defteri numarası, faturada ayrıca belirtilir. Dağıtıcıların bu suretle yaptıkları teslimlere ilişkin tahsil etmediği Özel Tüketim Vergisi tutarı, rafinericilerden aldığı mallar için hesaplanacak Özel Tüketim Vergisi tutarından mahsup edilir. Mahsup için, aslının aynı olduğu dağıtıcı tarafından onaylanmış dağıtım izin belgesi ile teslim ettiği deniz yakıtına ilişkin düzenlediği onaylanmış fatura fotokopilerinin ekli olduğu listenin, rafiericiye verilmesi gerekir.

Rafinericiler, dağıtıcılarla mahsuplaşma suretiyle Özel Tüketim Vergisi tahsil etmeden teslim ettiği mal miktarını Özel Tüketim Vergisi beyannamesinde gösterir.

3.4.2. Özel Tüketim Vergisi indirilmiş yakıt alım defterinin zayi olması

Özel Tüketim Vergisi indirilmiş yakıt alım defterinin zayi olması durumuna ilişkin esaslar 10 Seri Numaralı Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliğinde belirlenmiştir²⁴⁰.

Özel Tüketim Vergisi İndirilmiş Yakıt Alım Defterinin zayi olması halinde kullanıcı, Türkiye genelinde yayımlanan ulusal bir gazeteyle verdiği ilanla birlikte defterin zayi olduğu günü takip eden 15 gün içerisinde yakıt alım defterini onaylayan liman başkanlığına başvurur. Bu başvuruyu üzerine liman başkanlığı, deniz aracının kullanıcıya ve zayi olan yakıt alım defterine ait bilgileri doğrudan veya Müsteşarlık aracılığıyla diğer liman başkanlıklarına, defterin onaylandığı vergi dairesine ve dağıtıcı firmalara aynı iş günü içerisinde bildirir.

²⁴⁰Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği;R.G. 20.04.2006 Tarih, S. 26145.

Bu bildirim üzerine, yakıt alım defteri zayi olan deniz aracı ile ilgili olarak deniz yakıtı kullanıcısı vergi dairesi tarafından vergi incelemesine sevk edilir.

Söz konusu deniz aracı için yeni yakıt alım defteri talep edilmesi halinde, kullanıcı adına düzenlenecek olan vergi inceleme raporunda tarhiyat öngörülmediği veya tarhiyat öngörülmüş ise bu tarhiyata ilgili ödemelerin yapıldığına dair vergi dairesinden alınacak bir yazının ilgili liman başkanlığına ibrazı kaydıyla yeni yakıt alım defteri düzenlenir.

Ancak kullanıcının, zayi olan yakıt alım defterinde belirlenmiş olan bir yılda satın alabileceği azami yakıt miktarının (mt) ilişkin olarak, söz konusu defterin zayi olduğunu ilgili vergi dairesine bildirdiği tarihte yürürlükte olan Özel Tüketim Vergisi ve bunun üzerinden hesaplanan Katma Değer Vergisi tutarı toplamı kadar, 6183 Sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanunun²⁴¹ 10 uncu maddesinde sayılan teminatlardan herhangi birini vergi dairesine verdiğini bir yazı ile belgelemesi halinde, kullanıcı hakkında yapılacak vergi incelemesinin sonuçlanması beklenmeksizin yeni yakıt alım defteri düzenlenmesi mümkündür.

Yakıt alım defterinin zayi olduğunun yukarıda belirtilen 15 günlük süre içerisinde liman başkanlığına bildirilmemesi halinde, kullanıcılar, teminat vermiş olsalar dahi haklarında yapılacak olan vergi incelemesi sonuçlanmaksızın yeni yakıt alım defteri talebinde bulunamazlar.

3.4.3. Deniz araçlarının kiralanmasında

Kararname kapsamında deniz yakıtı kullanım hakkına sahip deniz aracının, yakıt masrafının kiracıya ait olmak şartıyla kiralanması halinde kiracı, 6 Seri Numaralı Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği'nde yer alan taahhünameyi düzenleyerek kira sözleşmesi ile birlikte, deniz aracına ilişkin yakıt alım defterini daha önce onaylamış olan liman başkanlığına müracaat eder. Liman başkanlığı, yakıt alım defterinin kiralama işlemine ilişkin ilgili sayfalarda yer alan bilgilerin doğruluğunu da kontrol ederek,

²⁴¹6183 Sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanunu; R.G. 28.07.1953 Tarih, S. 8469.

taahhütnameinin aslı ve kira sözleşmesinin noterce onaylanmış bir örneğini muhafaza eder ve onaylayarak vize eder.

Söz konusu onay işleminden sonra yakıt alım defterinin kullanım hakkı, kira sözleşmesinin sonuna kadar veya kira sözleşmesinin iptal edildiği tarihe kadar kiracıya aittir. Sözleşme süresinin bitmesi ya da sözleşmenin iptal edilmesi halinde, bitim tarihini veya iptal tarihini takip eden 10 gün içerisinde yakıt alım defteri, kiracı tarafından defteri onaylamış olan liman başkanlığına teslim edilir.

Yakıt alım defterinin, kira sözleşmesinin iptal edilmesi veya sözleşmenin süresinin sona ermesinden sonra deniz aracının donatanı tarafından yeniden kullanılabilmesi için, liman başkanlığı tarafından defterin yeniden onaylanması ve donatana kullanım için vize verilmesi gerekir.

3.4.4. Deniz araçlarının (Satılması Halinde) donatanlarının değişmesinde

Deniz aracının donatanı veya donatanları tarafından satılması halinde, bu deniz aracına ilişkin olarak verilmiş olan yakıt alım defteri, deniz yakıtı alımı için, deniz aracının mülkiyetinin devir tarihinden itibaren kullanılamaz. Söz konusu yakıt alım defteri, mülkiyeti devreden donatan ya da donatanlar tarafından liman başkanlığına, yeni donatan adına gemi tasdiknamesi düzenlenmesi esasında teslim edilir.

Mevcut yakıt alım defteri liman başkanlığına teslim edilmediği sürece, gemi tasdiknamesi düzenlenemez. Liman başkanlığı tarafından teslim alınan yakıt alım defterinde, son alınan deniz yakıtına ilişkin bilgilerin yer aldığı satır ve sütundan defterin sonuna kadar olan tüm sayfalar liman başkanlığı tarafından mühürlenir, imzalanır ve iptal yazılarak iptal edilir. İptal işlemi yapılan yakıt alım defteri eski donatana teslim edilir.

3.4.5. Usul ve esaslara ilişkin sorumluluk

Kararname kapsamında teslim edilen deniz yakıtı, ait olduğu deniz aracının ihtiyacı için kullanılması zorunlu olup, bu yakıt, hiçbir şekilde bir başka gerçek ya da tüzel kişiye satılamaz veya devredilemez. Ayrıca deniz yakıtı herhangi bir amaçla başka bir deniz, kara ya da hava aracına aynı donatana ait olsa dahi transfer edilemez.

Deniz yakıtı kullanıcıları ve dağıtıcılarının, Kararnamenin uygulanmasına ilişkin olarak ilgili genel tebliğ ile belirlenen usul ve esaslara uymamaları nedeniyle vergi ziyana sebebiyet vermeleri halinde, ziyaa uğratılan vergi bunlar adına tarh olunur ve tarhiyata 213 sayılı Vergi Usul Kanununun 344 üncü maddesine göre vergi ziyayı cezası uygulanır.

İstenilen bildirimlerin deniz yakıt kullanıcıları veya dağıtıcıları tarafından Bakanlık ve Müsteşarlığa doğru olarak ve zamanında gönderilmemesi halinde, sorumlular adına 213 sayılı Vergi Usul Kanununun mükerrer 355 inci maddesi gereğince Özel Usulsüzlük Cezası uygulanır.

4. Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki Kanun ile Sağlanan Teşvikler

14.01. 1982 tarih ve 2581 sayılı Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun²⁴² la, Yurt dışında inşa suretiyle veya hazır olarak satın alınan gemilerle, yurt içinde inşa, tadil veya onarılan gemilerde (yüzer havuzlar dahil) ve bu gemilerin donatım ve seyirlerinde kullanılan makine, teçhizat ve demirbaş ile gemi üretim tesislerinin inşa, tadil, tevsi veya onarımlarında kullanılan makine, teçhizat ve demirbaşlar için çeşitli muafiyetler getirilmiştir.

²⁴²2581 sayılı Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun; R.G. 21.01.1982 tarih, S. 17581.

2581 sayılı kanunun uygulanmasına ilişkin esasları belirlemek üzere 2004 yılında Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa işlerinin Teşviki Hakkında Uygulanması ile Tesisi İlgili Yönetmelik²⁴³ çıkarılmıştır.

Yönetmeliğin kapsamı; yurt dışından yeni veya kullanılmış olarak satın alınan yahut yurt dışında komple yeni olarak azami bir yıl içinde inşa ettirilecek gemiler (balıkçı tekneleri ile römorkörler hariç, balıkçı fabrika gemileri dahil), deniz araçları ve yüzer havuzlar ile, yurt içinde inşa veya tadil edilen yahut onarılan gemi veya deniz aracının (yüzer havuzlar dahil) ve bu gemilerin donatım ve seyirlerinde kullanılan yahut gemi ve yat üretim ve bakım-onarım tesislerinin inşa, tadil, tevsi ve onarımlarında kullanılacak yeni ve/veya kullanılmış makine, teçhizat ve demirbaşların ithalinde uygulanır.

Turizm amaçlı ve yeni olarak yurt dışından ithal edilecek veya aynı amaçla kullanılma taahhüdünde bulunulmak kaydıyla yurt içinde inşa edilecek her türlü yat, gezinti teknesi ve spor amaçlı teknelerin bu Yönetmelik kapsamında değerlendirilebilmeleri için Kültür ve Turizm Bakanlığından yatırım belgesi almış olmaları gerekir. Kültür ve Turizm Bakanlığından turizm işletme belgesi almak suretiyle faaliyette bulunan her türlü yat, gezinti teknesi ve spor amaçlı teknelerin tadilat ve onarımlarında; donatım ve seyirlerinde kullanılacak yeni ve/veya kullanılmış makine, teçhizat ve demirbaşlar da bu Yönetmelik kapsamında ithal edilebilir.

4.1. Türkiye’de Gemi İnşa Sanayinin Yapısı

Dünya ticaret hacminin % 95’i deniz yoluyla ile taşınmaktadır. Dolayısıyla zaman içinde dünya ticaret hacminin büyümesine paralel olarak deniz taşımacılığının da talebi artmaktadır.

Türkiye’de gemi inşa ve bakım-onarım faaliyetlerinin büyük bir bölümü Tuzla Bölgesi’nde faaliyet gösteren özel sektör tersaneleri ve kamu tersaneleri tarafından gerçekleştirilmektedir. Gemi inşa sanayinin kurulu inşa kapasitesi 2000 yılı itibariyle 31900 DWT/Yıl kamu ve 583370 DWT/Yıl olmak üzere toplam 615270 DWT/Yıl’dır.

²⁴³Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa işlerinin Teşviki Hakkında Uygulanması ile Tesisi İlgili Yönetmelik; R.G. 24.09.2004 Tarih, S.25593.

Bu değere Pendik Tersanesi de ilave edilirse 758270 DWT/Yıl olmaktadır²⁴⁴. Dünya’da gemi inşa sanayi kapasitesi ise 1999 yılı itibariyle 19 Milyon CGT’dir. Dünya deniz ticaret filosu DWT bazında % 38,9 petrol tankerleri, %33,6 dökme yük gemileri ve yaklaşık olarak % 21,3 kuru yük-konteyner gemilerden olmak üzere yaklaşık toplam 38832 adet ve 750,8 Milyon DWT gemiden oluşmaktadır.

Türkiye’de gemi inşa sektöründe faaliyet gösteren tersaneleri üç büyük grup altında toplanmaktadır. Türk Gemi Sanayi A.Ş. ait kamu tersaneleri, özel sektör tersaneleri ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’na ait tersanelerdir.²⁴⁵

Türkiye’de mevcut gemi inşa sanayine yönelik tersaneler incelendiğinde, modern anlamda kurvaziyer gemi inşa edecek bir tersanenin henüz mevcut olmadığını ifade etmek mümkündür.

4.1.1. Kamu tersaneleri

Haliç Tersanesi : Mevcut 2 adet yeni inşa kızağı ve 3 adet kuru havuzu ve toplam 475 m’lik rıhtım uzunluğuna sahiptir. Haliç tersanesinde 8000 DWT’a kadar olan gemi ve deniz araçlarının su altı bakımları, kuru havuzlarda sıyırma, raspa, kum raspası veya kum jeti ile yüzey temizliği, boya, saç yenileme ve tamir yapılmaktadır.

Camialtı Tersanesi : 72000 m²’lik bir saha üzerinde kurulu bulunan tersanenin 91,7 m X 16,5 m ve 140 m X 24 m’lik iki adet yeni kızağı 400 m uzunluğunda rıhtımı ve 3-30 ton kaldırma kapasiteli 8 adet raylı, bir adet 10 tonluk mobil vinç bulunmaktadır. Tersanenin inşa edebileceği en büyük gemi 18000 DWT, çelik işleme kapasitesi 5934 ton/Yıl, gemi yapım kapasitesi 20800 DWT/Yıl’dır.

4.1.2. Özel sektör tersaneleri

i- Tuzla Gemi İnşa Sanayi Bölgesi : 22 Eylül 1969 tarih ve 6/12421 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla Tuzla-Aydınlı Koyu “Gemi İnşa ve Yan Sanayi Bölgesi” olarak ayrılmıştır.

²⁴⁴ _____(2001). DPT Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Gemi İnşa Sanayi ve Rekabet Edebilirlik Özel İhtisas Komisyonu Raporu, s. 24.

²⁴⁵ _____(2001). DPT Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Gemi İnşa Sanayi ve Rekabet Edebilirlik Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, s. 14-17

Bölgede 32 adet tersane, 9 adet yüzer havuz, 7 adet Ahşap-Feberglas-Çelik tekne imal yeri faaliyet sürdürmektedir. Bu bölgede 35000 DWT'a kadar gemilerin inşası, 300000 DWT'a kadar gemilerin havuzlanması mümkün olmaktadır. Tuzla Gemi İnşa Bölgesinde mevcut 32 adet tersanenin toplam kapasitesi 550870 DWT/Yıl ve 255700 Ton/Yıl çelik'dir. Gemi tamir kapasitesi ise 4670000 DWT/Yıl'dır. Tuzla Bölgesi Dışındaki Tersaneler:

- Madenci Gemi Sanayi Limited Şirketi : 1980 yılında Zonguldak Karedeniz Ereğli Güleç-Çengel-Burnunda kurulmuştur. 15000 DWT'luk gemi inşa edilmektedir.
- Um Denizcilik A.Ş.: 1988 yılında başlatılan Kocaeli-Gölcük'te büyük tonajdaki gemileri inşa edebilecek modern bir tersane yatırımı bulunmaktadır.
- Marmara Transport Gemi Sanayi ve İnşaat A.Ş.: 1962 yılında İzmit, Körfez (Yarımca) İlçesinde kurulmuştur. 15000 DWT'na kadar olan gemilerin inşası yapılmaktadır.
- Gelibolu Gemi Sanayi ve Ticaret A.Ş.: 23 dönümlük alan üzerinde ve SİT alanına yakın bölgede gemi inşaatına yönelik olarak kurulmuştur. 3 adet kızak ve aynı anda 3 gemi yapabilecek özellikte bir tersanedir.
- Sürmene Çamburnu Tersanesi: Trabzon-Sürmene-Çamburnu tersane sahasına yatırım yapacak müteşebbisler tarafından oluşturulan bir kooperatife yer tahsisi yapılmıştır. Burada yılda 18 adet çelik, 2 adet ahşap teknenin

4.1.3. Askeri tersaneler

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı Gölcük, Pendik ve İzmir tersanelerinden oluşur. Türkiye Gemi Sanayi A.Ş. ye bağlı Pendik ve Alaybey tersaneleri 1999 depremi ardından Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na devredilmiştir.

Özellikle Pendik Tersanesi (İstanbul Tersanesi) en son gemi inşa teknolojisi ile donatılmıştır. 953000 m2 sahayı kapsamaktadır. Kuru havuz ve 450 tonluk kreynin hizmete alınmasıyla 170000 DWT'a gemi inşa kapasitesine çıkmıştır. Yılda 31790

Ton/Yıl çelik işleme ve 143000 DWT/yıl gemi inşa değerindedir. Tersane kendi ihtiyacı olan lojistik desteği kendi imkanları ile üretebilen bir yapıya sahiptir.

4.2. Kurvaziyer Gemi İthaline Yönelik Teşvikler

Kurvaziyer gemi ithaline ilişkin teşvik esasları, Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa işlerinin Teşviki Hakkında Uygulanması ile Tesisi İlgili Yönetmelik ile belirlenmiştir.

4.2.1. Teşvikten yararlanma şartları

Gemi ithalinde teşvikten yararlanabilmek için bazı şartlar öngörülmüştür. Bu şartlar Yönetmeliğin 3 üncü maddesinde öngörülen şartlar şu şekilde belirlenmiştir.

Yönetmelik kapsamında ithal edilecek gemilerin; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca kabul edilen,

- P&I kulüplerinden biri tarafından yapılmış devamlı P&I sigortasına sahip olması,
- Klas kuruluşlarından birinden şartsız bir şekilde klaslı olması, zorunludur.
- Geçerli bir tekne ve makine sigortasına sahip olması,

Bu şekilde ithal edilen gemiler, ithal tarihinden sonra P&I sigortası ve klas şartlarından birini kaybettikleri takdirde faaliyet yapamazlar. Balıkçı fabrika gemileri ve turizm amaçlı yat ithallerinde P&I sigortası aranmaz. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca; kabul edilen P&I ve klas kuruluşlarının listesi, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca onaylanması gerekmektedir

4.2.2. Teşvik için başvuru esasları

Yönetmeliğin 2 nci maddesinde belirtilen kapsamda bulunan gemi/deniz araçlarının 14/1/1982 tarih ve 2581 sayılı Kanun uyarınca gümrük vergisi ile ithalde alınan diğer vergi ve resimlerden (damga resmi dahil) muaf olarak ithal etmek isteyenlerin aşağıdaki

belgelerle birlikte Denizcilik Müsteşarlığı Bölge Müdürlüklerine müracaat etmeleri öngörülmüştür.

- Talep konusu gemi/deniz araçları ile ilgili bir adet orijinal fatura (iki adet sureti ile faturanın iki adet tercümesi ile birlikte) veya talep konusu yurt dışında inşa ettirilecek gemi veya deniz aracı ise, orijinal fatura yerine proforma fatura (iki adet sureti ile faturanın iki adet tercümesi ile birlikte).
- Gemi inşa, tadil, tevsi ve onarım tesisleriyle (yüzer havuzlar dahil) ilgili talepler için son yıla ait tasdikli kapasite raporu.

Teşvik için başvuruda istenen belgelerdir.

4.2.3. Faturaların onaylanması zorunluluğu

Teşvikten yararlanabilmek için öngörülen diğer şart, faturanın Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Bölge Müdürlüğüne onaylanmasıdır. Nitekim Yönetmeliğin 5 inci maddesinde;

- Bölge müdürlüğüne, orijinal faturaya "işbu fatura kapsamındaki mal 2581 sayılı kanuna göre gümrük muafiyetinden yararlanır" şerhi konarak tasdik edilerek orijinal fatura ile bir suretini ilgiliye verilir.
- Bölge Müdürlüğüne, Yurt dışında tamamen yeni olarak inşa ettirilecek gemi veya deniz vasıtaları ile ilgili proforma faturalara "işbu fatura kapsamındaki mal, iş bu tarihten itibaren 1 (bir) yıl içinde bayrak şahadetnamesi alınması ve şahadetname tarihinden itibaren 1 (bir) yıl içinde (mücbir sebepler hariç) fiili gümrük işlemleri yapılması ve fiili ithalat sırasında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca kabul edilen devamlı bir P&I sigortası ile şartsız bir klas sertifikasına sahip olması kaydıyla, 2581 sayılı kanuna göre gümrük muafiyetinden yararlanır" şerhi konarak tasdik edilerek faturanın bir sureti ilgiliye verilir.

4.2.4. Yeni inşa gemilerin fiili ithali

Yönetmeliğin 5 inci maddesinin (b) bendine göre proforma faturasını onaylatmış bulunan talep sahibi, yurt dışında komple yeni olarak inşa ettirdiği gemisinin/deniz aracının aynı bentte belirtilen süreler içinde fiili ithalini sağlamak için gemiye/deniz aracına ait orijinal kati faturayı ve tercümelerini, P&I sigortası poliçesini, şartsız klas sertifikasını ve bu belgelere ilişkin suret ve tercümeler ile birlikte proforma faturayı onaylattığı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Bölge Müdürlüğüne başvurulur. Bölge Müdürlüğü fatura ve belgeleri kontrol ederek orijinal fatura ve suretlerine "işbu fatura kapsamındaki mal 2851 sayılı kanuna göre gümrük muafiyetinden yararlanır" şerhi koyarak tasdik eder.

Bu maddeye göre fiili ithali gerçekleştirilmek istenilen ancak, daha önce proforma faturası ibraz edilmemiş olan gemi ve deniz araçlarına, P&I sigortası ve klas şartını taşımaları kaydıyla bu Yönetmeliğin 5 inci maddesinin (a) bendinde düzenlenen hazır gemi/deniz aracı ithali işlemi uygulanır.

4.2.5. Gümrük işlemleri

Yeni inşa gemilerin ithalinde, Gümrük İdaresi, talep sahibi firmanın ilgili merciden aldığı üzerine şerh düşülmüş faturaya istinaden bu fatura muhteviyatı malların gümrük vergisi ve ithalde alınan diğer vergi ve resimlerden (damga resmi dahil) muaf olarak ithal edilmesini sağlar. Söz konusu gemi/deniz aracının ithalatı, gemi/deniz aracına ilişkin dış ticaret mevzuatı ve diğer ilgili mevzuat gereğince alınması gereken izin ve belgelerin tamamlanması halinde gerçekleştirilir.

Gümrük İdaresi, talep sahibi gerçek veya tüzel kişinin yurt dışında komple yeni olarak inşa ettirdiği gemi/deniz aracının Türk limanlarına gelmesini müteakip ibraz ettiği ve üzerine şerh düşülmüş orijinal kati faturasına istinaden gemi/deniz aracının gümrük muafiyeti ile ithal edilmesini sağlar.

4.2.6. Bildirim zorunluluğu

Geminin/deniz aracının geçici ve/veya kesin ithalini müteakip ilgili ithalatçı en geç bir ay içerisinde; kullanılan krediler döviz alım ve satış bilgileri, yaş, tip, boyutlar ve tonaj

gibi gemiye ilişkin bilgileri ve istenecek diğer gerekli bilgileri Hazine Müsteşarlığına vermek zorundadır. Hazine Müsteşarlığı bu bilgiler çerçevesinde gerekli değerlendirmeleri yapar.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Bölge Müdürlükleri Yönetmelik kapsamında yapılan ithalat ile ilgili faturaları tasdik ettikten sonra, yatlar ile ilgili fatura kapsamındaki bilgileri Kültür ve Turizm Bakanlığına, diğer gemiler/deniz araçları ile ilgili fatura kapsamındaki bilgileri de Dış Ticaret Müsteşarlığına tasdik tarihinden itibaren en geç 30 gün içerisinde bildirir.

4.3. Kurvaziyer Gemi İnşa Sanayine Yönelik Teşvikler

Ülkemizde gemi inşaatının çok eski tarihlere dayanmasına rağmen değişen ekonomik ve teknolojik gelişmelere bağlı olarak bir çok ülkeye göre istenilen gelişmenin sağlanamadığı görülmektedir. Dünya ticaretinin ve ekonomisinin gelişiminde etkili rol oynayan gemi inşa sanayi Türkiye’de ancak % 0,5’lik bir bölümü kapsamaktadır.²⁴⁶

Denizlerin kirlenmesini önlemeyi amaçlayan ve bu doğrultuda uluslararası düzenlemeler getirilen “Marpol Sözleşmesi” ile tersanelerin modernizasyonu, kapasitelerinin arttırılması ve yeni gemi inşa alanlarının yaratılması kaçınılmaz olmuştur.

4.3.1. Arsa tahsisi

Kurvaziyer gemi inşa sanayine yönelik diğer bir teşvik, Maliye Bakanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı tarafından çıkarılan “Hazine Arazilerinin Tersane Yatırımlarına Tahsisinde Uygulanacak Esaslar ve Usullere ilişkin Tebliğ” ile Hazinesinin özel mülkiyetinde olan veya Devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunan yerlerde, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’ nca da uygun görülecek projeye dayalı olarak tersane yapmak isteyen gerçek ve özel hukuk tüzel kişilerinin proje hazırlanmasında, bu kişilere bedeli

²⁴⁶ Çelikkaya. (2009). s. 106.

karşılığında ön izin verilmesine, kiralama yapılmasına, kullanma izni verilmesine ve irtifak hakkı tesisine imkan tanınmıştır.²⁴⁷

Söz konusu tebliğde kalkınma planlarının hedef ve ilkelerine uygun projeye dayalı olarak yapılacak tersane yatırımlarına tahsisi ile bu yatırımlarla ilgili proje hazırlanmasına ilişkin esaslar düzenlenmiştir.

Hazine Arazilerinin Tersane Yatırımlarına Tahsisinde Uygulanacak Esaslar ve Usullere ilişkin Tebliğde yer alan esasları şu başlıklar altında toplamak mümkündür.

- Yatırımcı ile yapılacak olan kira sözleşmesinin süresi on yıldan, kullanma izni ve irtifak hakkı sözleşmelerinin süresi ise otuz yıldan fazla olamaz,
- Kira ve kullanma izni süresi, sözleşmenin taraflarca imzalanarak noterde tasdik edildiği tarihte, irtifak hakkı süresi ise, hakkın tauya tescil edildiği tarihte başlar,
- Yatırımcı belirlenen tarihten itibaren proje temrin planında ve sözleşmede belirtilen süre içerisinde yatırıma başlamak ve süresi içinde yatırımı bitirmek zorundadır,
- Sözleşme süresi içinde bitirilmeyen yatırımlarda cezai müeyyide uygulanır. Cezai müeyyide ise, her geçen gün için, arazi/arsanın emlak vergisi asgari metrekare vergi değerinin on binde üçü'dür,
- Maliye Bakanlığı ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, kira, kullanma izni ve irtifak hakkı süresi içerisinde yatırıma ilişkin yapı ve tesisleri kontrol etmeye yetkili kılınmıştır,
- Yapılan kontrol ve denetimler sırasında tespit edilen hata ve noksanların Maliye Bakanlığınca belirlenecek süre içerisinde yatırımcı tarafından giderilmesi zorunludur,
- Yatırımcı tarafından kiralama, kullanma izni veya irtifak hakkı sözleşmesinde belirtilen hükümlere aykırı davranılması veya

²⁴⁷ Çelikkaya. (2009). s.107.

yatırımcının kendi isteğiyle yatırımdan vazgeçmesi halinde, sözleşme iptal edilerek alınan teminatlar Hazineye irat kaydedilir,

- İptal edilen sözleşme sonucunda arazi üzerindeki tüm yapı ve tesisler Hazineye intikal eder ve yatırımcının yaptığı yatırımdan dolayı herhangi bir hak, tazminat veya talepte bulunma hakkı söz konusu değildir.

4.3.2. Diğer tahsisler

4458 sayılı Gümrük Kanunu²⁴⁸na göre, Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesine giren-çıkan eşya ve taşıt araçları gümrük vergisine tabidir. Bir eşya veya taşıtın gümrük işlemlerine tabi tutulması için, Türkiye Cumhuriyeti toprakları, kara suları , iç suları ve hava sahası gümrük bölgesine girip-çıkması gerekir.²⁴⁹

2581 sayılı Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanununun 1 inci maddesine göre; Yurt dışında inşa suretiyle veya hazır olarak satın alınan gemilerle, yurt içinde inşa, tadil veya onarılan gemilerde (yüzer havuzlar dahil) ve bu gemilerin donatım ve seyirlerinde kullanılan makine, teçhizat ve demirbaş ile gemi üretim tesislerinin inşa, tadil, tevsi veya onarımlarında kullanılan makine, teçhizat ve demirbaşlar, ilgili mercilerin müsaadesi şartıyla gümrük vergisi ile ithalde alınan diğer vergi ve resimlerden (damga resmi dahil) muaf tutulmuştur.

²⁴⁸ Gümrük Vergisi Kanunu; R.G. 04.11.1999 Tarih, S.23866.

²⁴⁹ S. Yayla ve B. Çelik (2008). Gümrük Vergileri ve Uygulamalarına Genel Bir Bakış. *Gümrük Kontrolörleri Derneği Dergisi*, S.49, Ekim, s. 1.

Sonuç

Turizm sektöründe Dünyada değişen talepler ve destinasyon arayışları ile beraber Türkiye 2000 yılının başından itibaren Kurvaziyer Turizm’de önemli noktalara gelmiştir. Ancak henüz literatürde çok yeni bir kavram olmasına paralel olarak bu konuda yapılan yasal düzenlemelerde dağınık yapıda kalmıştır. Kurvaziyer turizmin vergilendirilmesi hususunda tek bir kanunun mevcut olmayışı, çeşitli liman yönetmelikleri, tüzük ve diğer düzenlemelere bağlı kalınması, bu yasal düzenlemeler içerisindeki çelişkili yapı nedeni ile istenilen ekonomik verim elde edilememiştir.

Kurvaziyer turizmin çalışmamızda açıkladığımız gibi vergilendirilmesindeki dağınık yapı nedeniyle değerlendirme yapılırken birtakım güçlüklerle karşılaşmıştır.

Bu güçlüklerin ilki ve beklide en önemlisi deniz ticaretinin vergilendirilmesinde önemli bir paya sahip olan kurvaziyer turizmin mali etkisi yanında rekabet gücünü etkileyecek önemde olmasına rağmen, kurvaziyer turizmin vergilendirilmesini sistematik olarak inceleyen yazılı kaynakların yok denecek kadar az olmasıdır.

Karşılaşılan ikinci güçlük ise, birçok müesseseyi etkileyen bu deniz ticareti ve turizmi kolunun vergilendirilmesi hususunda uygulanan çeşitli kanun, tüzük ve yönetmeliklerde netlik bulunmamasıdır. Öyle ki, yasal düzenlemelerin uygulanması aşamasında da birbirleriyle çelişen maddelerin olduğu gözlenmektedir.

Bütün bu güçlükler doğrultusunda, Kurvaziyer Turizmin vergilendirilmesini analiz eden ilk çalışma olması itibariyle, bu çalışmanın uygulamaya ve vergi literatürüne katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Çalışmada ulaşılan ve önemli bir kısmı çalışma boyunca izlenen sistematik dahilinde aşağıda sunulmaya çalışılan yargılar ve kanuni düzenleme gerektirdiği düşünülen noktalar gelecekte merkezi idare ve liman idarelerinin uygulamaları ve mali düzenlemeleri ile desteklendiği takdirde daha da anlamlı hale gelecektir. Ancak tekrar etmek gerekir ki, Kurvaziyer turizmin vergilendirilmesi konusunun çok yeni olması ve

bu konudaki yasal ve ekonomik düzenlemelerin yetersizliği, değerlendirme yapmada birtakım tespitler bulunmada güçlükler yaratmıştır.

i) Dünya kurvaziyer turizm hatlarının merkezlerinden biri konumunda bulunan ÷lkemizde limanlarımızın önemi giderek artmaktadır. Türkiye’de kurvaziyer gemileri ağırlayabilecek kapasitede toplam sekiz kurvaziyer limanımız bulunmaktadır. Bu limanlar; Kuşadası, İstanbul, İzmir, Bodrum, Marmaris, Alanya, Trabzon ve Antalya limanlarıdır. 2006 yılında bu limanlara 1317 kurvaziyer gemi giriş yapmış ve gemilerle beraber 1.016.314 civarında yolcu gelmiştir. 2012 yılında ise sefer sayısı 1623 yolcu adedide 2.191.420’ye çıkmıştır. 2006 yılındaki rakamlar ile 2012 yılı rakamları karşılaştırıldığında kurvaziyer turizm açısından kayda değer bir artış olduğu gözlenmektedir. ÷lkemizin coğrafi konumu Asya ile Avrupa arasında olması nedeniyle dışticaretimizin %91, 4’ünün denizyoluyla yapılmasına rağmen Türkiye kurvaziyer turizmde dünyadaki gelişmeyi izleyememiş, limanlarının Akdeniz’deki avantajlı konumunu değerlendirememiştir. Nitekim limanlarımız halen ara liman olarak kullanılmakta, ana liman olarak kabul edilmemektedir. 21. Yüzyılın parlayan sektörleri arasında epey kritik bir mekan tutan kurvaziyer turizmi sektörü, ÷lkemize yatırımcıları çekmenin en kritik yollarından biri olacaktır. Bu yatırımlar biryandan ÷lkemizin gereksinim duyduğu sermaye girişini sağlarken, uluslararası işletmecilerin de daha yoğun bir şekilde ÷lkemize gelmesi rekabeti artıracak, bu rekabete dayanabilmek sebebiyle yerli işletmelerimizin de daha modern ve daha nitelikli hizmet vermesini teşvik edecektir. Yabancı kurvaziyer turizm yatırımcısını ÷lkemize çekecek bütün türlü kolaylık sağlanmalıdır. Mevcut tesislerin yatırım ve işletmecilerine en avantajlı biçimde satışını, kiralanmasını sağlayacak ve ortaklıklar yapılmasını kolaylaştıracak her türlü vergi ve yatırım teşvik avantajları getirilmelidir. Kurvaziyer turizm sektörüne ihtiyacına göre havaalanı, yol, su şebekesi, telefon santrali gibi hizmetleri sağlayacak veya geliştirecek yatırımların eş zamanlı bir şekilde yürütülmesi ve hızla tamamlanması gereklidir.

ii) Türk vergi sisteminde kurvaziyer turizmin vergilendirilmesi ile ilgili uygulamalarda ve yasal düzenlemelerde yeterli açıklık bulunmamaktadır. Çalışmamızda açıklandığı üzere sektörle ilgili birçok vergi uygulamasında tereddütlü hususlar bulunmaktadır. Bu

karmaşanın bir nedeni de mevzuatta güven esasına dayalı olmayan düzenlemelerdir. Güven esasına dayalı olmayan düzenlemeler olabildiğince detaylandırılmakta ve karmaşık bir hale getirilmektedir. Bu durum hem yolcu sayısını hemde kurvaziyer turizm ile ilgili yatırım yapmak düşüncesinde olan yatırımcıları olumsuz etkilemektedir.

iii) İspanya, Fransa, İtalya, Portekiz ve Yunanistan gibi kurvaziyer turizmde bize rakip olan ülkelerde KDV oranları sektöre has bir şekilde kapsamlı oranın yaklaşık yarı yarıya altına düşürülmüştür. Bu ülkeler birlikte Türkiye arasında KDV oranlarında %7 birlikte %12 arasında fark bulunur. Türkiyede ise KDV oranının düşürülmesi bir yana geçtiğimiz dönemde üç puan artırılarak %15den %18e çıkarılmıştır. Türkiyenin %18lik KDV birlikte kurvaziyer turizm piyasasında rekabet avantajı yakalama şansı yoktur. Üstelik Türkiye, Avrupa' nın en turist veren ülkelerine rakiplerinden daha uzaktır. Bu iki özellik biraraya geldiğinde Türkiye' nin hakettiği kadar kurvaziyer gemilerle gelen turistleri ülkeye getirmesi zorlaşmaktadır. Ayrıca Kurvaziyer Turizmde KDV fiyatın kendisidir. Bu alanda alınan vergi, resim, harç ve diğer yasal yükümlülükler rekabet gücü etkisi dikkate alınarak azaltılmalıdır. Kurvaziyer turizm ile ilgili beklentiler en yakın ülke Yunanistan ile mukayese edildiğinde tam olarak ortaya konulamadığını söyleyebiliriz.

iv) Diğer taraftan Türkiye'deki uygulamaya baktığımızda denizcilik sektörünün geliştirilmesi amacıyla çeşitli düzenlemelerin yer aldığını görmekteyiz. Özellikle Türk Uluslararası Gemi Sicil kanununda sağlanan vergisel avantajlar son derece çeşitlidir. Türk Uluslararası Gemi Siciline gemilerini tescil ettirecek işletmelere mali kolaylıklar sağlayan mali hükümler getirilmiştir. Ancak, uygulama açısından Türk Uluslararası Gemi Sicil kanunu ile Türkiye denizcilik sektörünün dünyada yerini alabilmesi için teşviklere ilişkin vergisel düzenlemelerin aynı yönde ve amaçla yapılmasına ihtiyaç duyulduğu gözlenmektedir. Türk Uluslararası Gemi Sicil kanununda gemi siciline kayıtlı kurvaziyer gemilerin işletilmesinden ve devrinden elde edilen kazançlarda birtakım istisnalar söz konusudur. Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerin işletilmesi, gelir vergisi mükelleflerince (dar mükellefler) yapılması halinde, gelir vergisinden, kurumlar vergisi mükelleflerince (dar mükellef) yapılması halinde kurumlar vergisinden istisna edilmiştir. Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı

gemilerin devrinden elde edilen kazançlarda gelir ve kurumlar vergisinden istisna edildiği hususunda ki düzenlemeler 26 ncı maddede ayrıntılı bir şekilde yer almıştır. Kurvaziyer limanlarında da rekabet edilebilirlik açısından uygulanan vergisel teşviklerin yeterli olmadığını görmekteyiz; Özel Tüketim Vergisi kanunu ile sağlanan teşviklerinde yetersiz olduğu açıktır. Ülkemizde henüz kurvaziyer gemi inşasının yapılamayışının maliyetini, gemi inşa tesisleri ile ilgili vergi teşviklerinde Kurvaziyer gemilerin dahil edilmemiş olmasını gösterebiliriz. Ayrıca kurvaziyer gemi ithaline yönelik herhangi bir vergisel teşvik uygulaması bulunmamaktadır. Oysaki diğer ülkelerde durum çok daha farklıdır. Avrupa Birliğinde seçilmiş ülkeler ve diğer dünya ülkelerinde kurvaziyer turizm vergilendirilmesi uygulamasında bahsettiğimiz üzere, uygulanan vergi teşvikleri ve diğer yasal düzenlemeler amaca hizmet etmekte, sektörün gelişmesine önemli ölçüde katkıda bulunmaktadır. Ülkemiz de ise uygulanan vergisel teşvikler sektörün gelişmesini engellemekte, teşviklerin fayda ve maliyetleri arasında uçurumların oluşmasına neden olmaktadır.

Son olarak yukarıda ki bölümlerde bir çatı altında toplanmaya çalışılan mevzuat içinde netleşmemiş durumda olan birçok konuda yorumlar yapılarak açıklık sağlanmaya çalışılmıştır. Muhakkak ki bu konuda esas görev Maliye Bakanlığı' na düşmekte olup, bu eksiklerin giderilmesi için Bakanlığın gereken tedbirleri alması gerekir ve en önemlisi mevzuatta ve liman yönetmeliklerinde yer alan çelişkiyi yapıyı gidermesi gerekir. Ortaya konan problemin aşılması imkansız bir durum değildir. Bu konuda özellikle Avrupa Birliğinde ve dünyada bazı ülkelerde ki ve limanlardaki uygulamaları çalışmamıza koyduk. Burada ki amacımız sektörde ileri giden ülkelerin sistemlerini dikkate alarak çeşitli düzenlemelerin yapılabileceğini vurgulamaktır. Ancak, yapılan düzenlemelerin o ülke uygulamaları ile benzer olması değil ülkemizin rekabet gücünün artırılması açısından o ülkelerde olmayan uygulamaların sağlanmasına gayret edilmelidir.

Kaynakça

Kitaplar

- Aksoy Ş. (2006). *Kamu maliyesi (Kamu harcamaları- kamu gelirleri-bütçe-maliye politikası)*, Filiz Kitabevi, İstanbul
- Aksoy Ş. (1996). *Vergi hukuku ve türk yargı sistemi*, 4. Baskı, Filiz Kitapevi, İstanbul
- Allen and Unwin Pres; M. Stopford. (2009). *Maritime economics*, 3rd Edition, Economics Press, London and Newyork: Routledge.
- Asheghian P. (2005). *International economics*, West Publishin Company.
- Aybay R. (1992). *Türk hukukunda gemilerin uyrukluğu*, (Prof.Dr. Gündüz ÖKÇİN'e Armağan), Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara
- Balassa, B. And Associates. *The Structure of Production in Developing Countries*, The John Hopkins Press, 1971.
- Bangs, Robert B. (1968). *Financing economic developed*. Chicago Un. Press.
- Bayraklı H. H. ve Pehlivan O. (1995). *Vergi hukuku, ilkeleri ve türk vergi sistemi*, İstanbul
- Bilici N. (2000). *Vergi hukuku genel ilkeleri türk vergi sistemi*, Yargı Yayınevi, Ankara
- Chacholiades M. (1990). *International Economics*, McGraw-Hill International Editions.
- Charles R, M. Goeldner and J. R. Brent Ritchi. (2006). *Tourism: principles, practies, philosophies*, United States of America: library of congress cataloging publication.
- Chrzanowski I. (1996). *An introduction to shipping economics*. 2nd reprint, Coulsdon: Fairplay.
- Chellion Raja J. (1969). *Fiscal policy in underdeveloped countries*, London.
- Çağa, T. (1982). *Deniz ticaret hukuku I*, Fakülteler Matbaası, İstanbul.
- Çelikkaya A. (2008). *Dünyada ve Türkiye'de deniz taşımacılığına sağlanan vergi teşvikleri*, Beta Yayınevi I. Basım. İstanbul
- Demir Şener (2006). *Uluslararası taşımacılık lojistik KDV istisnası ve iadesi*, Kurtiş Matbaacılık, İstanbul.

- Dowling R. (2006). *Cruise ship tourism*. Cambridge: CAB International.
- Dunn and Ingram M. (1996). *International economics study guide and work book*, Forth Edition, John Wiley and Sons inch.
- Edwin, R. A. (1969). *Studies in public finance*, Augustus M. Kelley Inc, Newyork.
- Erginay A. (1999). *Kamu maliyesi*, Turhan Kitapevi, Olgan Matbaası, Ankara.
- Erguvan S. (2007). *Denizyolu ile yolcu taşıma ücreti*, Legal Yayıncılık, İstanbul.
- Evans J.J., and Marlow P. (1997). *Quantitative methods in maritime economics*. Reprint, Coulsdon: Fairplay.
- Gross, R.O. (1982). *Advances in maritime economics*. Cambridge: Cambridge University Pres.
- Hanke S. (1998). *Özelleştirme teorisi* (Çev: Fevzi Devrim), Ankara Matbaa, Ankara.
- Herekman A. (1998). *Kamu maliyesi (devlet faaliyetleri ve finansman teknikleri)*, Ankara: Sevinç Matbaası.
- Herekman A. (1988). *Kamu maliyesi /genel vergi kuramı, C-II*. Ankara: Sevinç Matbaası.
- Hunziker W. and K. Krapf (1942). *Grundriß Der Allgemeinen Fremdenverkehrslehre*. Zurich: Polygr. Verl.
- İmre E. (2001). *Türkiye’de yap-işlet-devret modeli; yasal çatısı uygulaması*, T.C. Başbakanlık Denetleme Kurulu Yayını, Ankara.
- Kozak, N. (2008). *Genel Turizm İlkeler-Kavramlar*, Ankara: Detay Yayıncılık.
- Kızılot Ş. (2011). *KDV Kanunu uygulaması, C.II*, Ankara: Beta Yayıncılık.
- Klein R. (2002). *A. Cruise ship blues: The underside of the cruise industry*. Canada: New Society Publishers.
- Kok R. (2002). *Özelleştirme ve Kitler (Ekonomi-Politik Popülizm)*, Beta Yayıncılık, İstanbul.
- Kikeri, S.Nellis J. and Shirley M. (2002). *Privatization, the lessons of experience*. Washington: World Bank Publication.
- Mansell.; J. M. (1999). *Economics of maritime transport theory and practice*. London: Witherby.
- Mclaughlin J.(2010). *Art of cruise feels the strain, sergia series of cemor agency Network. USA.*
- McConville J. And Rickaby G. (1995). London and New York.

- Metaxas B.N. (1971). *The economics of tramp shipping*. London: Athlone Press.
- Musgrave, Richard. A. (1959). *The theory of public finance*. York: The Maple Press Company.
- Naharro, Jose M. (1965). *Production and consumption taxes and economic development, fiscal policy for economic growth in latin america*, John Hopkins Press.
- OKUR A. (2009). *Deniz hukukunda liman devleti yetkisi ve denetimi*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.
- O'loughlin C. (1967). *The economics of sea transport. oxford*: Pergamon Press.
- Perst, A.R. (1972). *Public finance in underdeveloped countries*, Great Britain Press.
- Plehn, Carl C.(1925). *Introduction to Public Finance, Fourth Edition*, Macmillian Company.
- Stopford, M. (1988). *Maritime economics*. 1st Edition, Abingdon Press.
- Wallich, Henry C. And John H. Alder. (1968). *Public finance in developing country*, Greer Wood Press.
- Walter, I. (1975). *International economics*, Second Edition, The Ronald C., Newyork.
- Webber, Carolyn and Aaron W. (1986). *A history of taxation and expenditure in Western World*.

Makaleler

- Acar M. (2006). Liman ve hava meydanlarının inşa, yenileme veya genişletilme işlemlerindeki KDV istisnası uygulaması, *Vergi Dünyası Dergisi*, Şubat Sayısı.
- Adrian S., "Tax Concessions and Incentive Plans For Australia's Ships", <http://moorestephenresources.com.au/articles/97/1/Tax-concessions-and-incentive-plans-for-Australias-ships/Page1.html>, Published 11/05/2008.
- Adrian S."Government Announces Sweeping Reforms to Shipping Tax System. <http://moorestephenresources.com.au/articles/446/1/Government-announces-sweeping-reform-toshipping-Tax-System/Page1.html>, Published 12.08.2010.
- Aktaş Korhan (2006). Gemi ve yat inşa yatırımlarında yatırım indirimi uygulaması", *Vergisi ve Muhasebeciyle Diyolog Dergisi*, Şubat Sayısı.
- Akyol E. (2007). TUGS'a kayıtlı gemilerden elde edilecek kazançlara ilişkin istisna", *Yaklaşım Dergisi*, Ağustos Sayısı.

- Alptürk E. (2006). Finansal ve vergisel boyurlarıyla deniz taşımacılık sektörü, *Vergi Sorunları Dergisi*, Eylül Sayısı.
- Arnold, J. (1988). Seaports tariffs: current practices and trends Word Bank, *Policy and Research Staff, Infrastructure and Urban Development Department*.
- Arıkan A. (1996). Deniz ulaştırma işlerinde daimi temsilci vasıtasıyla kazanç elde eden yabancı ulaştırma kurumlarının vergilendirilmesi1, *Vergi Dünyası Dergisi*, Kasım Sayısı.
- Ben, Holh. “Baltic States Special Report”, *LLOYD'S LIST*, (16 July 2010)
- Bilen C. (2000). Limanlarda deniz taşıma araçları yapılan hizmetlerden KDV istisnası, *İstanbul Serbest Muhasebeci Mali Müşavirler Odası Dergisi*.
- Bilen C. (2009). Limanlarda deniz taşıma araçları ile yapılan hizmetlerde Kdv İstisnası”, *Vergi Dünyası*, Mayıs Sayısı.
- Bulut, İsmal. “Denizcilik Kazançları”, *“Dünya Gazetesi”*, 22.06.2007.
- Bulut, İsmail , “Denizcilik ve Gemi İşletmeciliği Kazançları”, <http://www.vergiportalı.com>, 21 Nisan 2009
- Cook P., Kirkpatrick C. (1989). Privatization in less developed countries”. 2nd Edition, Worchester: Billing&sons.
- _____ (2007) Cyprus Shipping Association, Ports of Cyprus, *Tariffs, Charges and General Information*, Limassol, Cyprus.
- Çakır V., Özsüt T. “Türk Uluslar arası Gemi Sicil Kanunu ile Sağlanan Vergisel Teşvikler”, *“Dünya Gazetesi”*, 25.08.2000.
- Çelik C. (2008). TUGS’a kayıtlı gemilerin işletilmesinden ve devrinden elde edilen kazançlara ilişkin mali düzenlemeler, *İş Hukuku, Personel Uygulamaları ve İnsan Kaynakları Eğitimi*, 21 Şubat-1 Mart, İstanbul.
- Cess Porkunt. “Cruise Vessel Terminal”, *Port Companies News*. 02.01.2012
- Ceyhan S. (2006). Deniz araçları ve ilgili teçhizatın ithalatında KDV ve ÖTV İstisnası, *Yaklaşım Dergisi*, Ağustos Sayısı.
- Cevdet O. (2007). Gemi işletmeciliği gelirlerinin vergi istisnası, *Yaklaşım Dergisi*, Mayıs.
- _____ Cruise Lines International Association [CLIA]. “*The cruise industry - An overview*”. Marketing Edition, July. New York: Cruise Lines International Association, 2011.

_____ CLIA, Cruise Market Overview Statistical Cruise Industry Data Through 2007, <http://www.cruising.org/press/overview2008/printPDF.cfm>, 20 Nisan 2012

_____ (2001). DPT Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Gemi İnşa Sanayi ve Rekabet Edebilirlik Özel İhtisas Komisyonu Raporu

_____ (2001). DPT Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Gemi İnşa Sanayi ve Rekabet Edebilirlik Özel İhtisas Raporu

Dodman D., (2008). Commerce and cruises: A comparative study of Jamaican Waterfront transformations. *Local Environment: The International Journal of Justice and Sustainability*, 13(7).

Doğrusöz Bumin, “Uluslar arası Geni Siciline Kayıtlı Gemiler ve Maliye Bakanlığının Yorumu”, *Dünya Gazetesi*, 21.02.2008.

_____ Dublin Port wins Ireland's Port Of The Year Award 2007, *Latest News*, (17 Eylül 2007).

Dwyer L.and Forsyth P., (1998). Economic signicance of cruise tourism. *Annals of Tourism Reserach*. 25(2).

Elgener F. (2000). Türk Uluslar arası Gemi Sicil Kanunu ile ilgili bir değerlendirme, *Deniz Ticaret Dergisi*, Mayıs sayısı.

Ergüneş N. (1993). Liman ve liman işletmeciliği (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) *İstanbul Üniversitesi İşletme Enstitüsü*.

_____ (2009). *Factual Report on the European Port Sector*, European Sea Ports Organisation Journal, Brussel.

_____ (2011). *Factual Report on the European Port Sector*, European Sea Ports Organisation Journal, Brussels.

_____, (2012) *Factual Report on the European Port Sector*, European Sea Ports Organisation Journal, Brussel.

Erişti M. (2004). Denizcilik sektörünü ilgilendiren TUGS Kanunu, uygulaması ve bir sorun, *Yaklaşım Dergisi*, Ocak Sayısı.

Erişti M. (2007). Denizcilik sektörünü ilgilendiren TUGS konusu, uygulaması ve bir sorun”. *Barbaros Denizciler Derneği Dergisi*, Aralık Sayısı.

Erişti Murat Deliceoğlu Abdullah, “ Gemilerin Vergi Usul Kanunu, Sermaye Piyasası Kanunu ve IAS’e Göre Değerlemesi ve Gemilerde Enflasyon Düzenlemesi”, www.tmsk.org.tr, 19 Mayıs 2009.

Frankel, E.G. (2010), Maritime security, management, technology and impact on operations and economics, *International Association of Maritime Economists*, Limassol, Cyprus, p.23

Gençyürek L. (2002). Türk Uluslar arası Gemi Sicili ile sağlanan mali kolaylıklar.” *Yaklaşım Dergisi*. Mart Sayısı.

Gürbüz, G. (2006). TUGS kapsamındaki işletmelerde vergi istisnaları ve muhasebe düzeni, *Marmara Üniversitesi, İ.İ.B.F. İşletme Bölümü Dergisi*, Marmara Üniversitesi Matbaası.

Güngör F. (1997). ÇVÖA kapsamında uluslararası taşımacılık kazançlarının vergilendirilmesi I”, *Yaklaşım Dergisi*, Haziran sayısı.

Güngör, F. (1997) ÇVÖA Kapsamında Uluslararası taşımacılık kazançlarının vergilendirilmesi II”, *Yaklaşım Dergisi*, Temmuz sayısı.

_____ (2001)_IBC UK Conference Tallinn: *European Manning and Training Conference London*.

İmre E. (2001). Türkiye’de yap-işlet-devret modeli; yasal çatısı, uygulaması. *T.C. Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu Yayını*, Kasım Sayısı.

_____ (2012) Law on Klaipeda State Seaport of the Republic of Lithuania”, *Vilnius, Journal of OECD Organisations*.

_____ (2010)International Convention on Tonnage Measurement of Ships, *European Journal*, December.

Kadıoğlu M., (2007). The projects of Turkey in the 2023 for cruise tourism I”, *Journal of Maritime Research*, 1(1).

Kadıoğlu M., (2007). The projects of Turkey in the 2023 for cruise tourism II”, *Journal of Maritime Research*, IX(1).

Kızılot Şkr, “Türk Bayrağının Vergisi Yine Unutuldu”, *Samsun Serbest Muhasebeci Mali Müşavirler Odası Dergisi*, 01.10.2008

_____ (2012) Improving the Competitiveness, Safety and Security of European Shipping, *Maritime Transport Policy*.

Morley C., “What is tourism: Definitions, Concepts, and Characteristics”, *Journal of Tourism Studies*, Vol. 1, No.1, (1990), s.4.

Üçışık S. Ve Kadioğlu M., (2001). Türkiye’de kruvaziyer turizmi geliştirme şartları, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 1(3).

Stephens M. “Shipping Confidence Report”, Published 22/09/2010. <http://articles/407/1/Shipping-Confidence-Report-September-2010/page1.html>.

Şeref D. (2001). TUGS’ a kayıtlı gemilerin vergileme usulleri, *Yaklaşım Dergisi*, Nisan Sayısı.

Turan S. (2008). Transit ve Türkiye ile yabancı ülkeler arasında yapılan taşımacılık işlerinde KDV istisnası, *E-Yaklaşım Dergisi*, Şubat Sayısı.

_____ (2011) III üncü Türkiye Bölgesel ve Sektörel Ekonomi Şurası Kruvaziyer Turizm”, TOBB Denizcilik Sektör Kurulu Raporu, Ankara.

_____ (2010) TRAPIST . “Tools and Routines to Assist Ports and Improve Shipping”, DG-TREN research project, 5th Framework Programme.

Unutmaz B. (2009). 5266 Sayılı Kanun Kapsamında TUGS Kanunu’nun mali hükümlerinde yapılan değişiklikler, *Vergi Sorunları Dergisi*, Şubat Sayısı.

Wild, G.P. (1996). Some thoughts on the economics of the cruise industry. *Working Paper*, Paper Presented at the International Conference in Quantitative Analysis, University of Piraeus, Greece, 7-9 November.

Wild P. and Dearing J, (2000). Development of and prospects for cruising in Europe”, *Maritime Policy and Management I*, 27(4).

Wild D. and Dearing J., (2000). Development of and prospects for cruising in Europe. *Maritime Policy & Management II*, 29(4).

Yavuz. S., (2003). Dünya liman devleti denetimi ve liman devleti denetimi ile ilgili türk mevzuatının AB müktesebatıyla uyumlaştırılması için gerekli düzenlemeler”, *İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü Alt Yapı Hizmetler Dairesi, Devlet Planlama Teşkilatı [DPT] Yayın No: DPT 2667, Ankara.*

Yaman E. (2007). Yabancı ulaştırma kurumlarında kurum kazancı”, *Muhasebe Net*, Aralık Sayısı.

Yayla S. ve elik B. (2008). Gümrük vergileri ve uygulamalarına genel bir bakış. *Gümrük Kontrolörleri Derneği Dergisi*, S.49, Ekim Sayısı.

Yerci C. (2004). Vergi uygulamasında gemi, *Vergi Sorunları Dergisi*, Sayı:114, şubat sayısı.

Yerci, C. (2009). Vergi uygulamasında gemi, *Vergi Sorunları Dergisi*, Sayı, 244, Ocak sayısı.

Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnaşa işlerinin Teşviki Hakkında Uygulanması ile Tesisi İlgili Yönetmelik; R.G. 24.09.2004 Tarih, S.25593.

Sözlükler

Akyüz, Müfit, Nesrin Ertel. **Ansiklopedik Ekonomi Sözlüğü**, Dünya Yayınları.

Denizcilik Sözlüğü. ağ Yayıncılık, Cilt 6

Seyidoğlu, Halil. **Ekonomik Terimler Ansiklopedik Sözlük**, 2. Baskı.

İnternet Adresleri

www.dtoizmir.org

www.gencturkhaber.com

<http://limanlar.awardspace.com>

www.clia.org

www.basarmevzuat.com

www.deloitte.com.tr

www.denizce.com

www.denizhaber.com

www.denizmagazin.com

www.denizticaretgazetesi.org

www.denizticaretodasi.org

www.dentur.org

www.europeanmarinaconference.eu

www.fao.org

www.genelforum.gen.tr

www.haberler.com

www.habervitrini.com

www.istanbulsmmmodasi.org.tr

www.istanbulymmo.org.tr

www.izto.org.tr

www.lowtax.net
www.minpress.gr
www.muhasibetr.com
www.musavirlikler.gov.tr
www.nec.gr
www.parismou.org
www.pmd.org.tr

Tezler

Mamoozadeh A. (1989). Cruise ships and small island economies: some evidence from the caribbean region. Unpublished Ph.D. Theses, Kent State University.

Güzel K. (2006). Kruvaziyer turizmin Türkiye'deki geleceği, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.

Şahin E. (1995). Türkiye' de deniz ulaştırması ve tat Turizminde ki gelişmeler, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Kadıoğlu M. (1997). Maritime transportation and management in Turkey", Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Salama R. (1994). Halen yapılanmakta olan deniz taşımacılığına alternatif modeller, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi sosyal Bilimler Enstitüsü.

Saçaklıoğlu T. (1991). Avrupa topluluğu'nun ortak ueniz ulaştırma politikası ve Türkiye etkileri", Yayınlanmamış Yüksek lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Naile Ferda A. (1990). European Communitys common transport policy with special reference to maritime transportation", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Avrupa Topluluğu Enstitüsü.

Çetinoğlu H. (1999). Marmaris kıyılarında deniz turizmi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü.

Baybura Ş. (1998). Türkiye'de denizcilik işletmelerinin türk turizmindeki yeri ve özelleştirilmesinin etkileri, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Güzel K. (2006). Kruvaziyer turizmin Türkiye'deki geleceği", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmesi Enstitüsü.

Diğer Kaynaklar

Port of Rotterdam, *Annual Report*. 2010

Port of Amsterdam, *Annual Report*.

Port of Rotterdam(2012), *Rotterdam World Port of Europe, Informative Brochure*, Rotterdam; Port of Rotterdam, *Annual Report* 2012.

Port of Amsterdam, *Annual Report* 2012.

Port of Rotterdam (2010), *Port Tariffs* 2012,

Rotterdam.Ministry of Transport, Public Works and Water Management, 2011

European Sea Ports Organization, *Factual Report on the European Port Sector*, Brussels, 2012

Port of Tallinn Cruise *Annual Report* , 2010

Estonian Maritime *Administration Report*, 2012.

European Sea Ports Organisation ,Factual Report on the European Port Sector, Brussel.2011

Cyprus Port AuthorityAnnual Report, 2009

Cyprus Shipping Association Anual Report, 2012

Klaipeda State Seaport Authority Report, 2011

Dublin Port Annual Report, Dublin Port Company, 2012

Sdney Port *Annual Report* 2012.

Fremantle Port *Annual Report* 2011.

Melborne Port *Annual Report*, 2011

