

**T.C.  
OKAN ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**DENİZ TAŞIMACILIĞINDA VERGİLEME VE MUHASEBE**

**Mehmet MISIRLI**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ  
İŞLETME ANABİLİM DALI  
MUHASEBE VE DENETİM PROGRAMI**

**Danışman**

**Yrd.Doç.Dr. Hakan TAŞTAN**

**İSTANBUL, 2015**

**T.C.  
OKAN ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**DENİZ TAŞIMACILIĞINDA VERGİLEME VE MUHASEBE**

**Mehmet MISIRLI**

**132008294**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ  
İŞLETME ANABİLİM DALI  
MUHASEBE VE DENETİM PROGRAMI**

**Danışman**

**Yrd. Doç. Dr. Hakan TAŞTAN**

**İSTANBUL, 2015**

**T.C.  
OKAN ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**DENİZ TAŞIMACILIĞINDA VERGİLEME VE MUHASEBE**

**Mehmet MISIRLI**

**132008294**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ  
İŞLETME ANABİLİM DALI  
MUHASEBE VE DENETİM PROGRAMI**

Tezin Enstitüye Teslim Edildiği Tarih :

Tezin Savunulduğu Tarih :

Tez Danışmanı : Yrd. Doç. Dr. Hakan TAŞTAN .....

Jüri Üyeleri : Dr. Sinan TOPÇU .....

Dr. A. Engin ERGÜDEN .....

**İSTANBUL, 2015**

# ÖZET

## DENİZ TAŞIMACILIĞINDA VERGİLEME VE MUHASEBE

Yaşadığımız coğrafyalarda insanoğlunun yeni yerleri keşfetme içgüdüğü okyanusların, denizlerin, nehirlerin ve akarsuların avcılıkta ve ticaretle ve taşımacılıkta kullanılabilirliğinin farkına varmaları denizciliğin doğmasını sağlamıştır. Dünya ticaretinde taşımacılık alanında yaklaşık olarak pastadan % 90 payını alan denizcilik sektörü kullanılan en yaygın taşımacılık türüdür. Maliyetlerinin diğer taşıma türlerine göre daha düşük olması, büyük miktarlardaki yüklerin bir defada taşınabilmesinde alternatifsiz, güvenli olması ve her türlü teşviklerle yapılandırılması gibi birçok üstünlüğü nedeniyle denizcilik sektörü, diğer taşımacılık sektörlerinin önüne geçmiştir.

Çalışmada, dünya ve Türk denizcilik tarihi özetlenmiş ve denizciliğin gelişimi incelenmeye çalışılmıştır. Denizcilik ve gemi işletmeciliği kapsamında liman, yat, gemi çeşitleri gibi kavramsal olgulara değinilmiştir. İlaveten deniz taşımacılığına yön veren gerek ulusal gerekse uluslararası kuruluşlar araştırılmıştır. Denizcilik sektörünün Türkiye’de son yıllardaki gelişimi veriler ışığında değerlendirilmiş, Türkiye’de denizcilik sektöründe faaliyet gösteren gemi işletmelerinin tabi olduğu ulusal ve uluslararası düzenlemeler irdelenmiş ve söz konusu düzenlemeler doğrultusunda vergi uygulamaları ve Muhasebe organizasyonu denizcilik işletmeleri açısından incelemeye alınarak, denizcilik işletmelerinin muhasebe organizasyonunda; personel, belgeler, defterler, hesap planı ve raporlama tek tek ele alınarak, muhasebe yetkilileri ve personelinin dikkat etmesi gereken hususlar incelenmiş, açıklanmaya çalışılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Deniz Taşımacılığı, Denizcilikte Vergileme, Denizcilikte Muhasebe

# **ABSTRACT**

## **TAXATION AND ACCOUNTING IN MARINE TRANSPORT**

We live in human geography to explore new places instinct of oceans, seas, rivers and streams in the hunting and trade in and aware of the availability of transport has led to the emergence of shipping. Approximately 90% share of the pie in the maritime transport sector in the world trade is the most common type of transportation used. To be lower than other types of transportation costs, its ability to move at a time of loading large amounts of alternative, be safe and maritime sector due to many advantages, such as the configured with all kinds of incentives, has surpassed other transport sectors.

In this study, summarized international and Turkish maritime history and the development of maritime been studied. Shipping and ship management scope harbor, yacht, ship types are referred to as conceptual phenomenon. In addition, maritime transport should be guiding the national and international organizations were investigated. Data development in recent years has been evaluated in the light of the maritime sector in Turkey. Taxation and accounting organization in accordance with national and international regulations are examined and these regulations that apply to ships operating in the maritime sector enterprises in Turkey were investigated in terms of the maritime business. The accounting organization of the maritime business; personnel, documents, books, accounts and reporting by considering individual plan, pay attention to the accounting officers and staff have attempted to explain the issues to be examined.

**Key Words :** Sea freight, Taxation on Maritime, Accounting on Maritime

# İÇİNDEKİLER

SAYFA NO.

<b>ÖZET</b> .....	<b>İ</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>İİ</b>
<b>İÇİNDEKİLER</b> .....	<b>İİİ</b>
<b>KISALTMALAR</b> .....	<b>VI</b>
<b>BÖLÜM 1. GİRİŞ</b> .....	<b>1</b>
<b>BÖLÜM 2. DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN TARİHÇESİ</b> .....	<b>4</b>
<b>2.1. DENİZCİLİKTE SELÇUKLU DEVLETİ DÖNEMİ</b> .....	<b>5</b>
<b>2.2. DENİZCİLİKTE ANADOLU BEYLİKLERİ DÖNEMİ</b> .....	<b>7</b>
<b>2.3. OSMANLI DÖNEMİNDE DENİZCİLİĞİN GELİŞİMİ</b> .....	<b>9</b>
<b>2.4. CUMHURİYET DÖNEMİ VE SONRASI</b> .....	<b>13</b>
<b>2.5. DENİZ TAŞIMACILIĞINA YÖN VEREN KURULUŞLAR</b> .....	<b>15</b>
<b>2.5.1. Denizcilik Müsteşarlığı</b> .....	<b>15</b>
<b>2.5.2. Deniz Ticaret Odaları</b> .....	<b>17</b>
<b>2.5.3. Türkiye Denizcilik İşletmeleri</b> .....	<b>18</b>
<b>2.5.4. Türk Loydu</b> .....	<b>19</b>
<b>2.5.5. Gemi İnşa Sanayicileri Birliği</b> .....	<b>20</b>
<b>2.5.6. Vapur Donatıları ve Acenteleri</b> .....	<b>21</b>
<b>2.5.7. Türkiye Liman İşletmeleri</b> .....	<b>22</b>
<b>2.5.8. Su Ürünleri Derneği</b> .....	<b>22</b>

2.5.9. Uluslararası Denizcilik Kuruluşları.....	24
<b>BÖLÜM 3. DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN GENEL İŞLEYİŞİ .....</b>	<b>30</b>
3.1. DENİZ ULAŞIMI VE ÖNEMİ.....	30
3.2. LİMANLAR VE TERSANELER.....	31
3.3. GEMİ, YAT VE İNŞAA SANAYİ.....	33
3.4. DENİZ TAŞIMACILIĞI VE GEMİ ÇEŞİTLERİ .....	34
3.4.1. Kullanım Amaçlarına Göre Gemi Tipleri .....	35
3.4.2. Büyüklüklerine Göre Gemi Türleri .....	35
3.5. TÜRKİYE’DE DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN EKONOMİK YAPISI.....	39
3.5.1. Deniz Ticaretinin Filo Kapasitesi ve Dağılımı.....	41
3.5.2. Denizcilik Sektörünün Girdileri .....	43
3.6. TÜRK DENİZCİLİK MEVZUATI.....	44
3.7. ULUSLARARASI ANLAŞMALAR .....	51
<b>BÖLÜM 4. GEMİLERDE VERGİ UYGULAMALARI VE MUHASEBE.....</b>	<b>55</b>
4.1. DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE VERGİLENDİRME .....	55
4.1.1. Vergi Usul Kanunu Açısından İncelenmesi.....	56
4.1.2. KDV Açısından İncelenmesi .....	59
4.1.3. Gelir Vergisi Açısından İncelenmesi.....	62
4.1.4. Kurumlar Vergisi Açısından İncelenmesi .....	63
4.1.5. ÖTV Açısından İncelenmesi .....	65
4.1.6. MTV Açısından İncelenmesi.....	66
4.2. VERGİ SİSTEMİNDE DENİZCİLİK AÇISINDAN ÖZELLİKLİ UYGULAMALAR.....	67
4.2.1. TUGS Uygulamaları.....	67
4.2.2. Serbest Bölge Uygulamaları .....	69

4.2.3. Harçlar ve Damga Vergisi Açısından Değerlendirilmesi .....	72
4.3. DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE MUHASEBE UYGULAMALARI .....	73
4.4. DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE VERGİLENDİRME, MUHASEBE UYGULAMALARINA ÖRNEKLER .....	75
<b>BÖLÜM 5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME.....</b>	<b>87</b>
<b>KAYNAKLAR.....</b>	<b>89</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ.....</b>	<b>93</b>



## KISALTMALAR

<b>AB</b>	: Avrupa Birliği
<b>BIMCO</b>	: Baltık ve Uluslararası Denizcilik Komitesi
<b>BSEC</b>	: Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı
<b>CMI</b>	: Uluslararası Denizcilik Komitesi
<b>DTO</b>	: Deniz Ticaret Odası
<b>DWT</b>	: Bir Geminin Taşıyabileceği En Çok Ağırlık
<b>FAO</b>	: Gıda Tarım Teşkilatı
<b>GRT</b>	: Sicile Kayıtlı Gros Tonaj
<b>GVK</b>	: Gelir Vergisi Kanunu
<b>GİSBİR</b>	: Gemi İşadamları Birliği
<b>IAPH</b>	: Uluslararası Rıhtım ve Limanlar Derneği
<b>ICC</b>	: Uluslararası Ticaret Odası
<b>ICS</b>	: Uluslararası Deniz Ticaret Odası
<b>ILO</b>	: Uluslararası Çalışma Örgütü
<b>IMO</b>	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
<b>KDV</b>	: Katma Değer Vergisi
<b>MTV</b>	: Motorlu Taşıtlar Vergisi
<b>IMPA</b>	: Uluslararası Deniz Kılavuz Kaptanlar Derneği
<b>INTERTANKO</b>	: Uluslararası Bağımsız Tanker Sahipleri Derneği

<b>ITF</b>	: Uluslararası Taşıma İşçileri Federasyonu
<b>OECD</b>	: Uluslararası Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
<b>ÖTV</b>	: Özel Tüketim Vergisi
<b>REMPEC</b>	: Akdeniz Bölgesel Deniz Kirliliği Acil Müdahale Merkezi
<b>TCDD</b>	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları
<b>TEU</b>	: 20 Feet'lik Konteyneri İfade Etmektedir
<b>TMMOB</b>	: Gemi Mühendisleri Odası
<b>TMS</b>	: Türk Mali Standartı
<b>TOBB</b>	: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
<b>TUGS</b>	: Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanununun
<b>UNCTAD</b>	: Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı
<b>WTO</b>	: Dünya Ticaret Örgütü

# BÖLÜM 1. GİRİŞ

Denizcilik, binlerce yıldır insanların uzak diyarlara açılmada ve bilinmeyi keşfetmede itici güç sağlayan bir alan olmuştur.

Dünyanın değişik bölgelerinde yaşayan insanlar, o zamanki şartlar ve koşullar gereği kendi ülkelerindeki yolların ve kara taşıma araçlarının yetersiz olması yüzünden, sonrasında şehir adını alan yerleşim yerlerini deniz kıyısı ve nehir boylarında kurmuşlar böylece hem üretim, hem de taşıma açısından denizlerin ve akarsuların sağladığı sonsuz imkânlardan, nimetlerden ve kolaylıklardan yararlanmaya başlamışlardır. Buda bize, insanların denizlere savaş için değil ticaret amacıyla çıkmış olduğunu göstermiştir.

Geçen zaman içinde denizlerden yararlanmasını bilen ülkeler denizci toplumu olmuşlar ve zaman içinde farklı devletler arasında deniz kaynak ve imkânlarının kullanılması ve bu kapsamda stratejik denizlerin ve deniz yollarının hâkimiyeti konusunda rekabetin yanında çetin mücadele ve savaşlar da yaşanmıştır. Bu rekabet ve mücadele bugün de okyanus, deniz, göl, nehir, boğaz ve körfezlerde kısacası, su kaynaklarının insanoğlu için yaşam alanı ve aracı, dahası güvenlik unsuru olduğu her yerde devam etmektedir.

Denizcilik sektörü içinde; deniz ticaret filoları, tersaneler, limanlar, yat işletmeciliği, balıkçılık, deniz turizmi, gemi ve yat inşaatları, kıyı koruma ve kurtarma vb. değişik konular yer almaktadır. Özellikle, taşımacılık ve turizm konularında bugün bile ağırlığını hissettiren denizcilik sektörü küçümsenemeyecek derecede bir öneme sahiptir. Denizcilik sektörü, kendi içerisinde pek çok faaliyet alanını ve uğraşısını barındıran profesyonel düzeyde eğitim almış insanların yer aldığı ve ekonomiye sağladığı katma değerler açısından ise dikkate değer bir gelişim ivmesine sahip bir sektördür.

Dolayısıyla, aslında denizler söz konusu faaliyet alanlarının yaşatılması için temel platformu oluşturmakla birlikte, ekonomik değer yaratan bir sahayı temsil etmektedir.

Denizcilik sektörü, kendi içerisinde pek çok faaliyet alanını ve uğraşısını barındıran profesyonel düzeyde eğitim almış insanların yer aldığı ve ekonomiye sağladığı katma değerler açısından ise dikkate değer bir gelişim ivmesine sahip bir sektördür.

Bu çerçevede denizcilik politikaları ve denizcilik tarihi, her ülkenin siyasi, ekonomik ve askeri tarihinin ayrılmaz birer parçası olarak kabul edilmiştir.

Çalışmamızın giriş bölümünde denizciliğin insanlar tarafından bir taşıma ve ticaret aracı olarak kullanılması ve gelişme evreleri anlatılmıştır.

İkinci bölümde ise Denizciliğin doğuşu ve tarihsel gelişiminde Türklerin Anadolu'ya gelişi ve Selçuklu döneminde ticaretin gelişmesi ve tersanelerin yapılmaya başlaması anlatılmış bu gelişme süreci işlenmiştir. Beylikler döneminde bu gelişmelerin devam ettiğini, Osmanlı döneminde konumumuzun ve denizciliğimizin gemilerimizin üstünlüğüyle birlikte artarak dünya üzerinde söz sahibi bir dönemin yaşanmıştır. I. Dünya savaşının başlaması ve Osmanlı Devletinin savaşının içine çekilmesi ile birlikte savaşın sonucunda ülkemize ait Gemilerin kızaklara çekilerek çürümeye terkedilmesi ile birlikte gücünü kaybetmesi ile sonuçlanmıştır. Cumhuriyet döneminde Denizciliğimizin gelişmesi için teşvik edici kanunlarla çıkartılmış ve Dünya ticaretinde yerini alması için teşviklerle desteklenmesi ve günümüze geliş anlatılmıştır.

Bu süreçte, Deniz taşımacılığına yön veren kuruluşlardan, Denizcilik Müsteşarlığı, Ticaret Odaları, Türkiye Denizcilik İşletmeleri, Türk Loydu, Gemi İnşa Sanayicileri Birliği Derneği, Vapur Donatıları ve Acenteleri Derneği, Türkiye Liman İşletmeleri Derneği, Su Ürünleri Mühendisleri Derneği ve Uluslararası Denizcilik Kuruluşları amaçları ve yapısal özellikleri araştırılarak anlatılmıştır.

Üçüncü bölümde; Denizcilik sektörünün genel işleyişinden bahsedilerek onu destekleyen unsurlardan olan, deniz ulaşımın önemi vurgulanarak, deniz taşımacılığı sağlayan gemi türleri anlatılmıştır. Sektörde önemi büyük olan limanlar ve tersaneler, gemi, yat ve inşa sanayi ele alınmıştır. Deniz taşıma araçları, gemi çeşitleri ve bunların kullanım amaçları buna bağlı olarak büyüklüklerine göre gemi türleri araştırılmıştır.

Dördüncü bölümde, Denizcilik sektörü mevzuatı ve ekonomik yapısı incelenmiştir. Sektörün genel ekonomik durumu, filo kapasitesi ve dağılımı, Denizcilik sektörünün girdileri, Türk denizcilik mevzuatı ve uluslararası anlaşmalar üzerinde durulmuş bunların denizcilik sektörü üzerindeki değerlendirilmeleri yapılmıştır.

Son bölümde ise Denizcilikte vergi uygulamaları açısından incelenmesine değinilmiş öncelikle istisna olarak ortaya çıkan KDV, gelir vergisi yükümlülükleri, kurumlar vergisi, ÖTV, MTV, açısından tüm yönleriyle incelenmeye çalışılmıştır. Ayrıca, Denizcilik vergi sisteminde öne çıkan özellikli uygulamalarda araştırılarak incelenmiştir.

Beşinci bölümün sonunda ise Denizcilik sektöründe Muhasebe Uygulamaları konusu araştırılarak işlenmiştir.

Çalışmamız sonuç kısmındaki değerlendirmemizle son bulmuştur.

## BÖLÜM 2. DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN TARİHÇESİ

Deniz ulaşımı, taşımacılığı ve ticareti, tarihin en eski dönemlerinden beri var olan ve bilinen bir uğraşı biçimidir. Denizyolu ulaştırmasının, tarihin çok eski devirlerine kadar uzandığını görüyoruz. M.Ö. IV. Yüzyıl'ın öncesinde, denizciliğin var olduğunu kanıtlayan eserler vardır. Bu denizcilik, doğal olarak iç denizlerde yapılabiliyordu.<sup>1</sup>

Deniz ticaretinin doğup geliştiği en önemli merkez tarih boyunca ağırlıklı olarak Akdeniz coğrafyası olmuştur.<sup>2</sup> Nil nehrinin beslemiş olduğu Mısır'da, M.Ö. 3000'lerde ilk deniz taşıma aracı yapıldı. Buna karşın Uzakdoğu'da, Çin medeniyetinin etki alanı olan yerlerde, örneğin Pasifik kıyılarında da deniz ulaşım ve taşımacılık araçlarının yapıldığına ilişkin ipuçları bulunmuştur. Süreç içinde, deniz taşımacılığı geliştiği; Nil nehrinin yanı sıra, Mezopotamya'yı besleyen Dicle ve Fırat gibi nehirlerde de, kütükten oyma kürekli kayıklarla ulaşımın yapıldığı, denizlerde de papirüs elyafından yelken yapılarak, o zamanki denizcilikte büyük bir aşama olan yelken kullanımının yayılmaya başladığı anlaşılmaktadır.<sup>3</sup>

Dünyada sanayi gelişmelerin sonucunda buharlı motorlar bulununcaya ve büyük gemiler yapılıncaya dek deniz ticareti daha çok iç denizlerde yapılabiliyordu. Akdeniz bu nedenle bir ticaret merkezi olarak gelişmiş, bu coğrafyada önemli liman kentleri kurulmuştu. Bu kentlerin pek çoğu, tarihin ilk evrelerinden bu yana değişik uygarlıkların oluşumunda öncü bir rol oynamıştır. Bu özelliği nedeniyle Akdeniz, yoğun taşımacılık yanında, iletişimin de hızlı olduğu bir mekân oldu. İletişimin hızlı oluşu uygarlıkları beslemiştir. Giderek de yoğun bir kentleşme, kültürel birikim ve siyasal ve toplumsal dönüşümler Akdeniz ve coğrafyasında gerçekleşmiştir.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Camcı, Bayram; Zafer, Cezmi, (1994), *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi*, Kültür Yay. 1. İstanbul, Türkiye, 6.

<sup>2</sup> [http://www.denizcilikvakfi.org/haber\\_detay.asp?haberID=21](http://www.denizcilikvakfi.org/haber_detay.asp?haberID=21) ,11/12/1014

<sup>3</sup> Arı, Kemal, (2008), *Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele gemileri, İzmir DTO yayınları dergisi*, no:2, İzmir, Türkiye, 56.

<sup>4</sup> Camcı ve Cezmi, *a.g.e.*,s.6.

Dünya denizciliği kararlı bir değişim içindedir. Can ve mal emniyeti ve çevrenin korunması alanlarında her geçen gün daha da etkili ve ayrıntılı standartlara ulaşan sektörde teknik ve bilgi gereksinimi gitgide ağırlık kazanmaktadır. Öte yandan, bu gelişmelere koşul olarak, ticari alanda rekabet, daha doğrusu ekonomisi güçlü ülkelerin ortaya koymaya çalıştığı gizli korumacılık, bu alandaki uluslararası mücadeleyi her geçen gün zorlaştırmaktadır.<sup>5</sup>

## **2.1. DENİZCİLİKTE SELÇUKLU DEVLETİ DÖNEMİ**

Türklerin denizcilikle tanışması ilk Anadolu Selçukluları döneminde başlamıştır. Daha çok karada hareket eden ordulara sahip olan Türkler, Anadolu'ya geldikten sonra denizlerin önemini kavramışlardı. Bir anlamda üzerlerine geldikleri coğrafya, Türkleri denizcilikle uğraşmaya yöneltti. Çünkü Anadolu, üç tarafı denizle çevrili bir kara parçasıydı. Anadolu'nun ilişkide olduğu kültürler, Akdeniz'in sunduğu olanaklardan ve ticari kolaylıklardan besleniyorlardı. Üstelik Anadolu'nun çevresinde çok sayıdaki adalarda, kendine özgü bir denizcilik kültürü gelişmiştir.

Bu nedenlerden dolayı, Anadolu'ya egemen olan Türkler, denizciliğin önemini kavramakta gecikmediler. Süleyman Şah zamanında İznik'in bir Türk kenti haline gelmesiyle, denizlere açılma zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Türklere başkent olan bu yeni kent, en azından güvenlik ve yayılma politikaları açısından denizlere açılmayı gerekli kılıyordu. Boğazlar doğal özelliğinden dolayı pek çok gemiye zaten geçit haline gelmişti. Süleyman Şah Boğaziçi'ne yaptırdığı bir teşkilat ile gelip geçen gemilerden vergi almaya başlanmıştır.<sup>6</sup>

Süleyman Şah, daha sonra İznik Kadısı Ebülkasım'ı yerine vekil bırakarak geri dönmüş, Ebülkasım ise, İznik Kalesi'ni tekrar geri almak isteyen Bizanslılar'a direnç göstermekle kalmamış, İstanbul'u düşürmek ve Marmara Denizi kıyıları ile adaları ele geçirmek için kuvvetli bir deniz gücüne ihtiyaç duyarak, Bizans'ın elinde bulunan Gemlik (Kios) kasabasını zaptedip 1078'de burada ilk Türk tersanesini kurmayı başarmıştı. Fakat, kuvvetli Bizans donanması ve kara kuvvetleri Gemlik'i kuşatıp henüz yeni kurulan Türk

---

<sup>5</sup> Arı, Kemal, (2008), *Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri*, İzmir DTO yayımları dergisi, no:2, 57.

<sup>6</sup> Web\_1, Ali Kandilli, (2014), E.T. 11/12/2014.

gemi tezgahlarını ve gemilerini yakmışlardır. Bu suretle, Selçuklu Türkleri'nin Marmara Denizi'ne hakim olma yolundaki ilk girişimlerini önlemişlerdir. Ardından Antalya'nın, Sinop'un ve Trabzon'a kadar Karadeniz sahillerinin Türklerin eline geçmesiyle, bir Türk filosu kurulması zorunluluğu kendini göstermiştir.<sup>7</sup>

1214'te Sinop'un alınmasıyla, bir tersane yapımına da başlanmıştır. 1263 yılında, Saltık Dede'ye tabi on bini aşkın bir Türkmen kabile, Sinop tersanesinde inşa edilen gemilerle Dobrice'ye geçtiler. Bu kadar büyük bir kabilenin Karadeniz'i aşabilmesi için gerekli olan teknelerin boyutları, o zamanki Sinop tersanesinin büyüklüğünü göstermesi açısından önemlidir.

Bu tersanelerde 1227 yılında inşa edilen Alaiyye (Alanya) Tersanesi izlemiştir. Bu tersanede uzun yüzyıllar boyu Akdeniz'de Türk egemenliğini sağlayan 80-100 tonluk kadirgalar yapılmıştır.<sup>8</sup>

I.Gıyasettin Keyhüsrev, 1207 senesinde Antalya'yı fethederek, Selçuklulara denize açılma yollarını tekrar açmış, oğlu I. İzzettin Keykavus, 1214 yılında Sinop'u alarak, Trabzon Rum İmparatorluğu'na ait Sinop deniz üssünü zaptederek Karadeniz'de bir Türk filosunun kurulmasına imkan hazırlamıştır.<sup>9</sup>

Nitekim, İzzetin Keykavus 1214 yılında Sinop zaptedilince, derhal tersanesi de faaliyete geçirilerek, gemilerin inşasına başlanmıştır.<sup>10</sup> 1263 yılında, Saltuk Dede'ye tabi onbini aşkın bir Türkmen kabile, Sinop tersanesinde inşa edilen gemilerle Dobrice'ye geçmişlerdir. Bu kadar büyük bir kabilenin Karadeniz'i geçmesi için gerekli olan teknelerin boyutları, o zamanki Sinop tersanesinin büyüklüğünü ve gücünü de göstermektedir.

Selçuklular döneminde yapılan denizcilik ile ilgili en önemli tesis Alaiyye Tersanesi'dir. Alanya'da 1227 yılında inşa edilmiş olan tersane, sekiz yüzyıla yakın süre geçmesine rağmen ayakta dimdik durmaktadır. Selçuklular devrinden kalma diri ve

---

<sup>7</sup> Camcı, Bayram; Zafer, Cezmi, (1994), *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi*, Kültür Yay. 1, İstanbul, Türkiye, 30.

<sup>8</sup> [http://www.denizcilikvakfi.org/haber\\_detay.asp?haberID=21](http://www.denizcilikvakfi.org/haber_detay.asp?haberID=21) ,13/12/2014

<sup>9</sup> Camcı ve Cezmi, a.g.e., s.15.

<sup>10</sup> Yıldız, Arzu, ( 2013), *Türkiye'de Tersanelerin Tarihi ve Gemi İnşa Sanayisinin Gelişimi*, Makina Mühendisleri Dergisi, Cilt 49, Sayı: 578, 25.



zinde tek tersane olan Alaiyye Tersanesi, vaktiyle Akdeniz'in egemenliğini elde tutan kadırgaların inşası için kurulmuş ve tersanede 80-100 tonluk tekneler yapılmıştır.<sup>11</sup>

Anadolu Selçuklu Devleti'nin de desteğini alması gerektiğini anlayan Çaka Bey, tarihte ara sıra başvurulan siyasi araçlardan biri olan evlilik bağlarını gözönüne alarak, kızını Selçuklu Sultanı I. Kılıçaslan'a verip; onunla yakın bir akrabalık kurdu. Bu suretle, Bizans, güneyden de Türk baskısına maruz bırakılmış oluyordu.

Bu tarihe gelinceye kadar, Bizans'ın gerek Türkler, gerekse diğer devletler tarafından tehdidi yalnız bir kara sorunu olarak görünüyordu. Fakat bu tarihten sonra Türklerin Ege ve Marmara kıyılarına dayanmaları, özellikle Çaka Bey'in İzmir'de bir Türk Donanması meydana getirmesi, bundan böyle Bizans'ı denizden de bir Türk tehdidi ile karşı karşıya bırakıyordu. Böylece, Bizans kuzeyden Peçenek Türkleri, güneyden Selçuklu Türkleri ve Çanakkale Boğazı yoluyla gelen Çaka Bey'in deniz gücüyle tam bir kıskaç içine alınmıştı.<sup>12</sup>

Denizlerde korsan hücumuna uğrayan veya gemileri batan tacirlerin zararı bile devletçe tazmin ediliyordu. Bu şekilde, XX. Yüzyıl'ın ikinci yarısında bile birçok devletin gerçekleştiremediği "Devlet Sigortası" müessesesini Selçuklular asırlarca önce kurmuşlardır.

Selçuklu dönemindeki denizcilik ve buna bağlı ticari faaliyetleri yoğunlaşarak, Moğol istilasına kadar devam ettiği görülmüştür.

## **2.2. DENİZCİLİKTE ANADOLU BEYLİKLERİ DÖNEMİ**

Anadolu Selçuklu Devleti, XIII. Yüzyıl'ın ikinci yansından sonra İlhanlı Devleti'nin baskılarına dayanamayıp 1308 senesinde büyük Selçuklu İmparatorluğu'nun akıbetine uğrayarak parçalanmış, bundan sonra Batı Anadolu'da birtakım Türk Beylikleri kurulmuştu. Bu beyliklerden Aydınoğulları, Selçuklu Devletinin denizcilik geleneğini devam ettiren bir beylik olarak, Türk Denizcilik tarihinde önemli bir yer işgal eder. Özellikle, Aydınoğlu Umur Bey'in Çaka Bey'den ikiyüz sene sonra Türk Denizciliğini

---

<sup>11</sup> Camcı, Bayram; Zafer, Cezmi, (1994), *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi*, Kültür Yayınları. 1, İstanbul, Türkiye, 15.

<sup>12</sup> Camcı ve Cezmi, a.g.e., s.16.

Ege sahillerinde yeniden başlatması, bir dönüm noktası oluşturması bakımından önem taşımıştır.<sup>13</sup>

Aydınoğlu Umur Bey, Çaka Bey'i takiben Bizans ve Ceneviz kuvvetleriyle mücadeleye girişmiş, önce Kadifekale'yi, daha sonra İzmir'i alarak, Türk denizciliğinin tekrar canlanmasını sağlamıştır. Rumeli'ye birçok seferler düzenleyen Umur Bey, buraya "Umureli" denilmesine vesile olmuştur. Fakat, Umur Bey'in gerçekleştirdiği bu deniz seferlerinden endişeye düşen ve Papa'nın önyak olduğu bir Haçlı Donanması, 1344 senesinde İzmir'e bir çıkartma yaparak, Kadifekale'yi zaptederek bir de müstahkem kale inşa etmiş ve İzmir'in bu bölgesine uzun süre "Gavur İzmir" denilmesine neden olmuştur. Sonradan, Umur Bey bu kaleyi fethetmek istemiş ise de 1384'de düzenlediği seferde şehit düşmesiyle Ege Bölgesi'ndeki denizcilik geleneği Osmanlı devrine kadar eski önemini yitirmiştir.<sup>14</sup>

Aydınoğulları donanmasından başka Karesi Beyliği'nin, Saruhan Mentеше Beylikleri'nin Karadeniz kıyısında Candardoğulları'nın küçük de olsa bir deniz gücü vardı. Ayrıca, Akdeniz kıyılarında Tekeoğulları'nın, Manavgat Emâreti'nin ve Alâiye Beyliği'nin donanmaları da Kıbrıs ve Rodos'u hedef alan birçok deniz seferlerine girişmişlerdir. Hatta 1362 yılında Tekeoğullarından Mehmet Reis, Kıbrıs'ın Pendâiyye bölgesine asker bile çıkartmıştır.

Devam eden senelerde, Müslümanlarla Hristiyanlar arasındaki korsanlık mücadelesinde başrolü oynayan Arap korsanlar önemlerini kaybettikten sonra, Müslüman korsanlığına, Ege sahillerine yerleşmiş olan Türkler, buralara tamamen egemen olmuşlardır.<sup>15</sup>

XIV. Yüzyıl'da Anadolu'nun batı tarafındaki beylikler, bu şekilde Ege kıyılarındaki ticaret şehirlerini ele geçirdikten sonra, Avrupa ile ekonomik ilişkilerde bulunmaya başladılar. İzmir ve Ayasluk gibi önemli ticaret merkezlerine sahip olan Aydinoğulları (1300-1390) ve (1402-1425) yukarıda da değindiğimiz gibi, güçlü donanmaları ile Ege Denizi'ne hakim oldular. Mentешеoğulları (1280-1391) ve (1402-1425) Palatya (Balat),

---

<sup>13</sup> Camcı, Bayram; Zafer, Cezmi, (1994), *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi*, Kültür Yayınları. 1, İstanbul, Türkiye, 15.

<sup>14</sup> Camcı ve Cezmi, a.g.e., s.17.

<sup>15</sup> Camcı ve Cezmi, a.g.e., s.18.

Saruhanogulları (1300-1390) ve (1402-1410), Foça gibi ticaret merkezlerini ele geçirince kuvvetli birer donanma kurarak, ticaretlerini korumaya aldılar. Adalarla ve İtalyan ticaret şehirleriyle iktisadi ilişkilere giren bu beylikler, gittikçe ticaret ve zenginliklerini arttırdılar.

Candarogulları da Sinop'u ve Samsun'u zapt ettikten sonra Karadeniz ticaretinden yararlanmak suretiyle güçlendiler. Antalya ve Alaiye'nin Mısır ve Suriye ile olan ticareti XIV. Yüzyıl'da kuvvetle devam etti. Bu iskelelerde alınan gümrük resmi, muhtelif devletlerle yapılan anlaşmalara göre değişiyordu. Saruhanogulları, Aydınoğulları ve Menteşeoğulları, ticari ilişkilerde buldukları İtalyan şehirlerinde bile kullanılan sikkeler bastırmıştır.

Anadolu'da kurulan Türk Beyliklerinin, Orta Asya'da kurulan devletlerimiz gibi birer göçebe devletler olmadıklarını, tersine bu beyliklerin toprağa yerleşmiş devletler olarak, daima tarım ve sanayi işletmeciliğini ve denizciliğini geliştirmeye önem verdiklerini ve bunu gerçekleştirebilmek için de, Asya'nın batıya doğru uzanan ve bir yarımada şeklinde Avrupa ile Asya kıtaları arasında yer alan, ayrıca kıtalar arasındaki deniz ve karayollarının birleşme yeri olması bakımından, tarih boyunca üzerinde kurulan çeşitli uygarlıklarına denizci devlet olma imkânını sağlayan Anadolu'nun, bu coğrafi konumu ve niteliğinden azami şekilde yararlanmasını bilmişlerdir.<sup>16</sup>

### **2.3. OSMANLI DÖNEMİNDE DENİZCİLİĞİN GELİŞİMİ**

Osmanlı Türklerin'de deniz taşımacılığının gelişmesi, Selçuklu Devleti ile Aydınoğulları, Menteşeoğulları gibi beyliklerin denizciliğini devralan Osmanlılar, zamanla bir deniz devleti kimliğine girebilmişlerdir. 14. Yüzyıl sonlarında Batı Anadolu beylikleri'nin Osmanlı Devleti'ne tamamen katılmalarıyla, Osmanlılar Ege ve Akdeniz kıyılarına indikleri gibi, idaresine aldıkları Beyliklerinin donanmalarından ve tersanelerinden yararlanmışlardır.<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> Camcı ve Cezmi, a.g.e., s.18.

<sup>17</sup> Sezgin, Güzide, (2007), *İnönü Dönemi (1938-1950) Türk Denizciliği*, -Yüksek Lisans Tezi - Ankara Üniversitesi, Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara, Türkiye, 5.

Osmanlı Devleti'nin kuruluş ve genişleme dönemlerinde; dünya ticareti Akdeniz ve çevresinde yoğunlaşmıştı. Antalya ve Alanya'nın da Osmanlı topraklarına katılmasıyla, batının Hindistan ve Arap ülkeleriyle olan ticareti Osmanlı denetimi altına girmişti.

II. Mehmet'in fethettiği Kefe, II. Bayezid'in aldığı Akkerman gibi Kuzey Karadeniz limanları, Avrupa ve Asya tüccarlarının buluştukları büyük pazarlardı. Kuzey Karadeniz limanlarının Osmanlı egemenliğine geçmesiyle, Karadeniz, ulaştırma ve ticaret yönünden önem kazanmaya başlamıştır.

İstanbul'un fethinden sonra, denizciliğe daha çok önem verilmiş, Venediklilerin yenilgiye uğratılması, adaların fethi, Karadeniz'in bir Türk gölü haline getirilmesi güçlü bir donanma ile sağlanabilmişti. Kanuni Sultan Süleyman zamanında ise Osmanlılar Kuzey Afrika'yı da zaptederek, Akdeniz'e egemen olmuşlardır.<sup>18</sup>

Osmanlı İmparatorluğu yayıldıkça, Osmanlılar, su ve deniz yollarını da ele geçiriyorlardı. Osmanlılar 16. yüzyılın Yüzyıl'ın ortalarında Akdeniz'in en büyük donanmasını oluşturunca, iç ticarete, hem de dış ticarete etkin bir güvenlik unsuru yaratmışlardı. Osmanlıların, bu şekilde, Doğu Akdeniz ve Ortadoğu ulaştırmasına egemen oluşları, batılları doğrudan Asya'ya ulaşma çabaları içine itmiş, Portekizliler 1498'de Ümit Burnu'nu dolaşarak, Osmanlıların ulaştırma ve ticaret şebekesine rakip olan yolu geliştirmişlerdi. Bu yeni yolun önemi, 17. Yüzyılda daha da artmıştı.<sup>19</sup>

Osmanlı Devleti'nin en geniş sınırlara eriştiği zamanlarda, Karadeniz, Marmara, Akdeniz, Kızıldeniz, Hint Denizi ve Basra Körfezi gibi iç denizler ülkeye dahildi dolayısıyla, deniz ulaştırması için büyük imkanlar sağlıyordu.

Bu gelişmeye paralel olarak, Osmanlı döneminde, Kuzey İtalya şehirlerinin, özellikle Venedik'in Doğu Akdeniz, Ortadoğu ve Asya ticaretindeki rolleri önem taşıyordu. Venedik'te son bulan ticaret yollarının birinci; Orta Asya - İran Hazar Denizi Kuzeyi - Kafkasya -Karadeniz ve Balkanlar'ı izliyor; ikincisi; İran - Suriye - Anadolu üzerinden

---

<sup>18</sup> Camcı, Bayram. ve Zafer, Cezmi, (1994), *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi*, Kültür Yayınları. 1, İstanbul, Türkiye, 31-33.

<sup>19</sup> Camcı ve Cezmi, a.g.e, s.33.

geçiyor; üçüncüsü ise; Hint Denizi - Basra Körfezi -Suriye veya Kızıldeniz üzerinden İskenderiye yolunu izliyordu. Bu üç yol da Osmanlı ülkesinden geçiyordu.<sup>20</sup>

1569 tarihli 2. Kapitülasyonda, Fransız bayrağı taşıyan Fransız veya yabancı gemilere Osmanlı sularında ticaret amacı ile hareket edebilme ayrıcalığı tanınmış on yıllık süre koşulu kaldırılmıştır. Diğer devletlere yapılan tüm ticaret anlaşmalarına da yansarak, bu anlaşmaların adeta temel unsuru haline gelmesine neden olmuştur. Nitekim, ticaret anlaşmalarının tümü 1899'da yenilenmeyerek yürürlükten kalktığı halde, kapitülasyonlar ancak Lozan Antlaşmasıyla kaldırılmıştır.

15. Yüzyıl'ın sonlarından itibaren, büyük deniz keşiflerinin sonucu olarak dünya ticareti 17.Yüzyıl'da Akdeniz'den Okyanuslara kayınca Türkiye'nin dünya ticaretinden aldığı pay azalmaya başlamış ve ciddi dış rakipler ortaya çıkmıştı. Atlantik deniz filoları da Akdeniz ticaretinde önemli rol oynamıştır.

Osmanlılar, kapitülasyon politikası ile malî ve siyasi amaçlar güdüyorlardı. Ancak, Osmanlılar, 18. Yüzyıl'da da Kapitülasyonları batılılara karşı bir silah olarak kullanmaya devam ettilerse de, sistem giderek kendi aleyhlerine işlemeye başlamış, devlet zayıflayınca Türk deniz ticareti 16. Yüzyıl'dan itibaren uygulanan kapitülasyonların olumsuz etkisi ile gerilemeye başlamıştır.

19. yüzyıldan yabancı vapurlar yanında Türkler'in de vapur işletmeye başlamıştır. Bu şekilde Türkiye kıyılarında ilk buharlı gemi 1828 senesinde görülmüştür. Tanzimat'tan birkaç sene sonra 1844'de Bahriye Nezareti tarafından İngiltere'den getirilen bir vapurla İstanbul Gemlik - İzmit ve Tekirdağ hattı açılmış bulunuyordu. Aynı sene içinde bir vapur daha getirilerek Boğaziçi'nde çalıştırılmaya başlamıştır. "Hazine-i Hassa Müzesi" adı verilen bu işletme; işletmecilikte özerk bir yönetimin kurulmasını gerektirdiğinden, bunun için yine Bahriye Nezaretine bağlı olmak üzere 1843 Fevaid-i Osmaniye adı altında bir yönetim kurulmasını sağlamıştır.<sup>21</sup> Sultan Aziz devrinde, 1871'de İdare-i Aziziye ismini alan bu teşebbüsün adı 1878'de İdare-i Mahsusa olmuş, nihayet 1910 yılında Ticaret Nezareti'ne bağlı Osman Seyr-i Sefain İdaresi'ne dönüşmüştür. Yine aynı dönemlerde, 1851 senesinde İstanbul ile Boğaziçi ve

<sup>20</sup> Camcı, Bayram; Zafer, Cezmi, (1994), *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi*, Kültür Yayınları. 1, İstanbul, Türkiye, 54-55.

<sup>21</sup> Denizcilik Müsteşarlığı Stratejik Plânı, (2009 - 2013), Ankara, Türkiye, 11.

Kadıköy arasında vapur işletmek üzere Şirket-i Hayriye adında bir özel teşebbüs kurularak, başarılı çok önemli hizmetler vermiştir.<sup>22</sup>

II. Abdülhamit devrinde (1878-1908) İmparatorluğun çeşitli limanlarında kayıtlı olarak küçüklü büyüklü 126 vapur bulunuyordu. Fakat, bu birkaç ulusal girişimin Türk deniz taşımacılığında oynadığı rol pek büyük değildi. Türk vapurlarının ulaşım yaptıkları dönemi I.Dünya Savaşı ile başlatmak mümkündür. Savaşta gerçi kapitülasyonlar kaldırılmış ve denizciliğimiz de serbest alan bulmuştu. Fakat, savaş senelerinde mevcut vapurlardan birçoğu düşman tarafından batırılmış olduğundan, ticaret filomuz daha da küçülmüştü. I. Dünya Savaşı'ndan önce, yaklaşık 110.000 tona ulaşan gemilerimizden, toplam tonajı 83.600 olan 63 Türk vapuru savaşta batırılmıştı. Savaş dönemlerinde, gemilerimizin daha da fazla eksilmesine neden olmuş ve 1922'de ticaret filomuzun tonajı düşmüştü.<sup>23</sup>

Birinci Dünya Savaşı, Türklerin Almanya'nın yanında taraf olmasından dolayı yenilgiyle sonuçlandı. Mütareke döneminde İstanbul Liman İdaresi, İngilizlerin denetimine geçti. Liman İdaresi, İngilizlerin yönlendirmesinin etkisinde, son derece zor koşullar altında çalışmak zorunda kaldı. Yabancılar her alana müdahale etmekten geri kalmıyorlardı. Bu karışık ve başıbozuk ortamdan Türk ticaret filosu da etkilendi. Müttefik ülkeler, tam bir kısıkaç altına aldıkları Osmanlı Hükümeti'nin her alanda egemenliğine müdahale etmekten geri kalmıyorlardı. Zaten, antlaşma hükümleri gereğince, Türk tersanelerine el konulmuş, savaş gemileri devre dışı bırakılıp, yabancıların denetimine verilmişti. Aynı uygulamalar büyük ölçüde ticaret gemileri için de geçerliydi. Bu dönemde Türk ticaret gemilerinin etkin olanlarının sayısı işgal yıllarında gittikçe azaldı. Düzensiz, karışık bir dönem başlamıştı. Türk ticaret gemilerinin 1922 yılında toplam tonajı 16.582'ye kadar geriledi. Bu dönemde, Türk deniz taşıma filosu tam bir baskı altındaydı. İtilaf Devletleri'nin denetiminde denizcilikle ilgili kurumlar son derece zor günler geçirmiştir.<sup>24</sup> Bu durum istiklal savaşının başlaması ve cumhuriyetin kurulması ile ticarete ve savunmada öncü olan denizcilik sektörü yeniden yapılanmaya ve gelişmeye başlamıştır.

<sup>22</sup> Arı, Kemal, (2008), *Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri*, İzmir DTO Yayınları Dergisi, no:2, İzmir, Türkiye, 60.

<sup>23</sup> Camcı, Bayram ; Zafer, Cezmi, (1994), *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi*, Kültür Yayınları. 1, İstanbul, Türkiye, 53-54.

<sup>24</sup> Arı, a.g.e., s.57.

## 2.4. CUMHURİYET DÖNEMİ VE SONRASI

Osmanlının 1. Dünya savaşı sonrası topraklarının bir kısmının yabancı işgalcilerin eline geçmesi sonucu denizlerdeki gücü limanlara çekilmiş ve işgal kuvvetleri komutanlığına bağlanmıştı. İstiklal savaşının başlamasıyla birlikte mevcut gemiler ulusal güçlerimizin emrine girmişlerdir. İşgal altındaki yerlerin haricindeki limanlar T.B.M.M bağlanmıştır.

Cumhuriyet döneminde Türk deniz ticaretinin başlangıcı olarak görülen Kabotaj Kanunu ile deniz ticaret filomuzun gelişmesi adına büyük bir adım atılmıştır. Osmanlı İmparatorluğu döneminde, ülkenin deniz ticareti yabancıların kontrolünde iken 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Lozan Barış Antlaşması'nın 28. Maddesi gereğince kapitülasyonların kaldırılmasının tamamlayıcısı olarak görülen, kısaca Türk karasularında ve Türk limanları arasında deniz ticaretini yapma hakkını Türk vatandaşlarına bırakan Kabotaj Hakkı 19 Nisan 1926 tarihinde yasallaşarak deniz ticaret filomuzun gelişmesinin yolu açılmıştır. Ayrıca, limanlarımızın gelişmesi ve özerklik kazanması da bu kanuna göre sağlanmıştır.<sup>25</sup>

<b>Kuruluş</b>	<b>Adet</b>	<b>Tonaj</b>
<b>Seyr-i sefain</b>	35	37.494
<b>Şirket-i Hayriye</b>	27	4.215
<b>Haliç şirketi</b>	16	1.397
<b>Diğer şirket ve şahıslara ait</b>	48	30.242
<b>İstimbot ve römorkör</b>	123	1.200
<b>Motorlu deniz taşıtları</b>	190	3.500

**Tablo 2.1.** Türklerin elindeki mevcut gemi sayısı ve tonajları (1923).

**Kaynak:** tarih\_boyunca\_karadeniz\_2.pdf,s.

Lozan görüşmelerinin kesintiye uğradığı bir sırada, 17 Şubat - 4 Mart 1923 tarihleri arasında, İzmir'de toplanan İzmir İktisat Kongresi'nde denizcilikle ilgili alınan ve aşağıda da belirtilen kararlar, Cumhuriyet dönemi denizcilik politikasının esaslarını teşkil etmiştir.<sup>26</sup>

<sup>25</sup> Web\_2 (2013), Çolak, E.T. 22/01/2015.

<sup>26</sup> Arı, Kemal,(2009), *Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri*, İzmir DTO yayınları dergisi, no:2, İzmir, Türkiye, 62.

- ✓ Kendi limanlarımızda kendi bayrağımızdan başkasının ticaret yapmaması (Kabotaj hakkımızın kullanılması),
- ✓ Limanlar arasında postacılık (yolcu ve yük taşımaları) hizmetlerinin ticaret gemilerimiz tarafından yapılması,
- ✓ Armatörlere vergi, kredi, gümrük, bürokratik ve mevzuat yönünden kolaylıklar sağlanmasının yanında Türk gemilerine de vergi kolaylıkları sağlanması ve sigortalandırılması,
- ✓ Yüksek tonajlı gemi yapımına kredi verilmesi, Gemi inşaatı için ormanlardan kereste temini,
- ✓ Kıyılarımızın deniz ve hava koşullarına karşı korunmasız olduğu dikkate alınarak yeni limanlar, iskeleler ve kayık barınakları yapılması,
- ✓ Donanma Cemiyeti'nin mal varlığından kalanı ile bir "Deniz Ticaret Bankasının" kurulması,
- ✓ Seyrisefain İdaresi'nin ticari bir heyet tarafından idaresi ve geliştirilmesi,
- ✓ Gemilerin limanlara giriş/çıkış işlemlerinin günün her saatinde yapılması,
- ✓ Deniz Ticaret Odalarının ve Deniz Ticaret mekteplerinin kurulması,
- ✓ Projeleri hazırlanmış, tatbik kabiliyeti olan nehir ve göl taşımacılığı ile ilgili yatırımların başlatılması, balıkçılığın geliştirilmesi ve korunması,

20 Temmuz 1936 yılında imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 24. Maddesi gereğince; boğazlar kayıtsız şartsız Türk hükümlerine bırakılacaktır, hükmüyle dünya deniz ticareti için büyük öneme sahip olan İstanbul ve Çanakkale Boğazı üzerinde tarihte kurulan hâkimiyetimiz yeniden sağlanmıştır.<sup>27</sup>

1930 senesinde Türk Ticaret gemilerinin sayısı toplam 240 adettir. Cumhuriyet Türkiye'si 10 yılda tonajını hemen hemen 3 kat arttırarak 95.000 tonaja çıkarmıştır. 1932 yılına ulaşıldığında ortaya çıkan filo çok yaşlı gemilerden meydana geliyordu. Bu durumda yabancı ülkelerin limanlarına girişte önemli sorunlar meydana getiriyordu. 1933 yılında 2248 sayılı kanunla Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi üçe ayrılmış ve Devlet Denizyolları kurulmuştur. Böylelikle deniz ulaşımındaki filonun modernleştirilmesinde

---

<sup>27</sup> Sezgin, Güzide, (2007), *İnönü Dönemi (1938–1950) Türk Denizciliği*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara, Türkiye, 34-35.



devlet sorumluluk almaya başlamıştır. 1936 tarihinde hazırlanan II. Sanayi Planı'nda yeni gemi alımına önemli yer verilmiştir.<sup>28</sup>

1 Haziran 1933 gün ve 3633 sayılı kanunla Devlet Denizyolları ve Limanları Umum Müdürlüğü ile Devlet Limanları İşletmesi Umum Müdürlükleri kurulmuştur.

Bu dönemdeki yabancı şirketler elindeki liman işletmeleri de devlet eline geçmiştir ; İstanbul ve İzmir Limanları 1925, Haydarpaşa Limanı 1927, Cumhuriyetin ilk 15 yılında daha çok demiryolu inşaatlarına malzeme taşımaları için Samsun, Mersin, Filyos, Bandırma ve Derince'de küçük limanlar yapılmış, 1939 yılından sonra askeri gerekçelerle Maltepe (İstanbul), Zeytinburnu, Mudanya, Gemlik, Mersin ve İskenderun iskeleleri yapılmıştır. 1940'ta 18 ve yukarı grostonluk gemi sayımız 166'yı bulmuştur. 1945'te ise Şirket-i Hayriyye'nin 94 yıllık bağımsız faaliyetine son verilerek Genel Müdürlüğe bağlanmıştır.<sup>29</sup>

Başlangıçta ağır bir tempo ile ancak istikrarlı bir şekilde gelişmesini sürdüren deniz ticaret filomuz, 21 Ocak 1982 tarihinde 2581 sayılı "Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında" Kanun'un yürürlüğe girmesi sonrasında artan bir ivme ile gelişerek kapasite ve kalite bakımından bugün dünyanın sayılı filoları arasına girmiştir.<sup>30</sup>

## **2.5. DENİZ TAŞIMACILIĞINA YÖN VEREN KURULUŞLAR**

### **2.5.1. Denizcilik Müsteşarlığı**

10 Ağustos 1993 gün 491 sayılı "Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri" hakkındaki Kanun Hükmünde Kararname (KHK) ile "Denizcilik sistem ve hizmetlerinin ülkenin deniz ilgi ve çıkarlarına ve ihtiyaçlarına uygun olarak tahsisi ve geliştirilmesi" amacıyla Başbakanlığa bağlı Denizcilik Müsteşarlığı kurulmuştur.

---

<sup>28</sup> Camcı, Bayra ; Zafer, Cezmi, (1994), *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi*, Kültür Yayınları. 1, İstanbul, Türkiye, 150-155.

<sup>29</sup> Web\_2 (2013), Çolak, E.T. 22/01/2015.

<sup>30</sup> İMEAK, Deniz Ticaret Odası, (2013), *2013-2016 Stratejik Planı*, Yayın No:90 İstanbul, Türkiye, 9.

Denizcilik Müsteşarlığının kuruluşu ve görevleri ile ilgili KHK'nın önemli maddelerinden bir kısmı aşağıdadır<sup>31</sup>:

*Madde 1 – Bu Kanun Hükmünde Kararnamenin amacı, denizcilik sistem ve hizmetlerinin ülkenin deniz ilgi ve çıkarlarına ve ihtiyaçlarına uygun olarak tahsisi ve geliştirilmesi için, Başbakanlığa bağlı Denizcilik Müsteşarlığının kurulmasına, teşkilat ve görevlerine ilişkin esasları düzenlemektir.*

*Madde 2 – Denizcilik Müsteşarlığının görevleri şunlardır:*

*a) Deniz ticaretini, deniz ticaret filosu ve gemi sanayiini teşvik edici tedbirleri almak, denizcilik endüstrisinin, deniz ve iç sular potansiyelinin geliştirilmesini ve işletilmesini sağlamak,*

*b) Denizcilikle ilgili talep ve ihtiyaçları tespit etmek ve planlamak,*

*c) “Bayrak Devleti”, “Liman Devleti” ve “Kıyı Devleti” yetkilerini haiz olarak denizlerde seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak ve deniz kirliliğini önlemek amacıyla gerekli tedbirleri almak, bayrak devleti denetim ve uygulama hizmetleri ile liman devleti kontrol hizmetlerini yapmak, yaptırmak, kılavuzluk, römorkörcülük ve benzeri hizmetleri belirleyeceği esaslar çerçevesinde yaptırmak, arama kurtarma faaliyetlerini düzenlemek ve en üst düzeyde koordinasyonu sağlamak ve bu maddedeki görevlere ilişkin denetimleri yapmak,*

*d) Gemi ve deniz araçlarının teknik nitelikleri, yeterlikleri ve donatılmaları ile ilgili standart ve esasları belirlemek, işlemleri yapmak, Denizcilik Müsteşarlığı, Cumhurbaşkanlığının 26/11/2002 tarihli ve D-1-2002-792 sayılı onayı ile Ulaştırma Bakanlığına bağlanmıştır.<sup>32</sup>*

*e) Devletin denizcilikle ilgili hedef ve politikalarının tespiti ve uygulanması amacıyla gerekli araştırmaları yapmak ve yaptırmak,*

*f) Devletin millî denizcilik politikasını ilgili kurum ve kuruluşlarla koordine etmek suretiyle belirlemek, uygulamak, talep ve ihtiyaçları tespit etmek ve belirlenen millî politika doğrultusunda plânlamak, deniz ve denizcilikle ilgili konularda hizmet gören kurum ve kuruluşları, belirlenmiş millî denizcilik politikası ve stratejisi doğrultusunda yönlendirmek ve koordine etmek,*

*g.) Denizcilikle ilgili tanınmış güvenlik kuruluşları ile acentelik, brokerlik ve komisyonculuk işlerini yapan veya yapacak olan gerçek ve tüzel kişilerin yeterlik*

<sup>31</sup> [www.denizcilik.gov.tr](http://www.denizcilik.gov.tr), 20/12/2014.

<sup>32</sup> [www.denizcilik.gov.tr](http://www.denizcilik.gov.tr), 20/12/2014.

*şartları ile hizmet esaslarını belirlemek, tarifesine göre alınacak bedel karşılığında izin belgelerini vermek, bunları denetlemek,*

*h) Müsteşarlığın kendi görev ve sorumluluk alanına giren konularda, deniz ortamının bozulmasını ve deniz kirlenmesini önlemek amacıyla her türlü tedbiri almak, izlenmesini ve denetlenmesini sağlamak, bu konu ile ilgili diğer kuruluşlarla işbirliği yapmak,*

*i) Deniz sigortacılığı ile ilgili çalışmalar yapmak, bu çalışmaları koordine etmek ve izlemek,*

*j) Uluslararası seviyedeki denizcilik ile ilgili hukuki, ekonomik, siyasi ve benzeri konularda ilgili kuruluşlarla koordineli çalışmak,*

*k) Toplumda deniz sevgisini yerleştirmek ve deniz kültürünü yaygınlaştırmak için gerekli çalışmaları yapmak,*

*l) Gemilerin ve gemi adamlarının sicillerini tutmak, gemi adamlarının eğitim, sınav ve belgelendirilmelerine ilişkin esasları belirlemek ve gemi adamlarının belgelendirilmesi işlemlerini yapmak,*

*m) Deniz ve iç sularda liman sınırlarını ve buna ilişkin koordinatları belirlemek, bu sınırlar içerisinde faaliyette bulunan kamu kurum ve kuruluşları ile özel kişilerin yerine getireceği denizcilik ve limancılık hizmetlerine ilişkin tüm faaliyet izinlerini vermek, koordine etmek, denetlemek ve izinsiz faaliyetleri durdurmak,*

*Denizcilik Müsteşarlığı, merkez teşkilatı ile taşra teşkilatından oluşur.*

*Merkez teşkilâtı, ana hizmet birimleri ile danışma, denetim ve yardımcı hizmet birimlerinden meydana gelir. Taşra teşkilatı 7 Bölge Müdürlüğü ile bunlara bağlı 70 liman Başkanlığından oluşmaktadır.<sup>33</sup>*

### **2.5.2. Deniz Ticaret Odaları**

Osmanlı İmparatorluğu'nun son çeyreğinde, yabancı armatörlük şirketlerinin İstanbul'daki şubelerinde görev yapan temsilcileri 6 Kasım 1902 yılında *Yabancı Gemi Şirketleri İstanbul Deniz Ticaret Odası*'ni kurdular.<sup>34</sup>

Bu Ticaret Odasının amacı, Şark'taki Seyr-i Sefain kumpanyalarını alâkadar edebilecek sorunları incelemek, varsa sorunlarının çözümüne çalışmak, takibini yapmak

<sup>33</sup> [www.denizcilik.gov.tr](http://www.denizcilik.gov.tr) , 20/12/2014.

<sup>34</sup> Denizcilik Müsteşarlığı Stratejik Plânı, (2009 - 2013), Ankara, Türkiye, 12.

ve bu konuda resmi makamlar nezdinde gereken teşebbüste bulunmaktı. O yıllarda yabancı gemilere acentelik hizmet verebilen Türk firması da olmadığından derneğe “*Yabancı Gemi Şirketleri İstanbul Deniz Ticaret Odası*” denilmiştir.

I. İzmir İktisat Kongresi’nde alınan kararlar, Cumhuriyet döneminin Türkiye’inde belirleyici rol oynadı. Seyr-i Sefain idaresinin kurulması, Armatörlerin desteklenmesi ve nihayet kabotaj hakkının yani Türk limanları arasında ancak Türk Bayraklı gemilere taşıma hakkının tanınması bugün bile geçerliliğini koruyan önemli kararlardır.

Cemiyetleşme hareketi 1923 yılında “**Türk Vapurcular Birliği**”yle başlayan Türk armatörleri, 1939 yılında kurulmuş olan **Türk Armatörler Birliği**’yle Türk denizciliğinin gelişimi için tarihsel bir görev üslenmiş ve son olarak 1982 yılında Deniz Ticaret Odası’nın kurulmasına da öncülük etmiştir.<sup>35</sup>

Bunu izleyen yıllarda açılan şubelerle DTO’nun faaliyet alanı tüm kıyılarımızı kapsayacak biçimde genişletilmiştir.<sup>36</sup>

### 2.5.3. Türkiye Denizcilik İşletmeleri

Bugünkü Türkiye Denizcilik İşletmeleri’nin ilk temel taşı olan bu gemiler, Tersane-i Amire’nin malıydı. Türkiye Denizcilik İşletmeleri’nin ilk nüvesini 1843 yılında kurulan Fevaid-i Osmaniye teşkil eder. 1870 yılında ise İrade-i Şahane ile İdare-i Aziziye unvanını almıştır.<sup>37</sup>

İdare-i Mahsusa 1851 yılında Fuad ve Cevdet Paşaların gayretleriyle Boğaziçi’ne vapur işletme amacıyla kurulan Şirket-i Hayriye ve Şark Şimendiferleri şirketleriyle yaptığı anlaşmalar gereğince yolcu ulaşım hatlarını genişletmiştir.<sup>38</sup>

1910 yılında İdare-i Mahsusa’nın unvanı değiştirilerek Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi olmuştur. Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi 1925 yılında 597 sayılı Kanunla Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi haline getirilmiştir. 1944 yılında 4571 sayılı Kanunla, Devlet Limanları

<sup>35</sup> <http://www.armatorlerbirligi.org.tr/hakkimizda/tarihce/>, 27/12/2014.

<sup>36</sup> Deniz Ticareti Dergisi, Ocak, 2000.

<sup>37</sup> <http://www.tdi.gov.tr/Tarih%C3%A7e.php>, 27/12/2014.

<sup>38</sup> <http://www.tdi.gov.tr/Tarih%C3%A7e.php>, 26/12/2014.

İşletme Umum Müdürlüğü kaldırılarak görevleri, Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğüne verilmiştir.

1944 yılında 4571 sayılı Kanunla, yeni bir hüviyet kazanan Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü, Kıyı Emniyeti İşletmesi ismi altında Fenerler ve Cankurtaran Teşkilatı'nı bünyesine almıştır.

Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün faaliyetleri arasında bulunan tersanecilik hizmetleri, 1985 yılında bünyeden ayrılarak Türkiye Gemi Sanayi A.Ş.'ne bağlanmıştır.<sup>39</sup>

#### **2.5.4. Türk Loydu**

Türk Loydu; 1962 yılında TMMOB Gemi Mühendisleri Odası tarafından Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği'nin katkıları ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB), Deniz Ticaret Odası, İstanbul Sanayi Odası, TMMOB, Armatörler Birliği, Gemi İnşa Sanayicileri Birliği, Kazan ve Basınçlı Kap Sanayicileri Birliği gibi çeşitli kuruluşların katılımıyla kurulmuş bağımsız, tarafsız, güvenilir ve uzman bir “*Ulusal Klaslama, Belgelendirme ve Uygunluk Değerlendirme Kuruluşu*” dur.

Türk Loydu, faaliyetleri kapsamında Gemi ve her türden yüzer araç klaslama, klas sürveyleri ve bayrak devletleri adına sürveyler, endüstrinin her alanında ürün / personel belgelendirme, üçüncü taraf kontrollük hizmetleri ile yönetim sistem standartları çerçevesinde ISO 9001 Kalite, ISO 14001 Çevre, OHSAS (TS) 18001 İş Sağlığı ve Güvenliği, ISO 22000 Gıda Güvenliği, ISO 27001 Bilgi Güvenliği Yönetim Sistemleri belgelendirmesi ile faaliyet alanında yer alan ürünlerde CE işareti kapsamında uygunluk değerlendirmesi hizmetleri vermektedir.<sup>40</sup>

#### *Kuruluşun Amacı*

- Ülkemiz gemi yapım, onarım sanayi ve denizciliği ile kara endüstrisinin çeşitli alanlarında, uzay, uçak ve savunma sanayi, ulaşım ve nükleer enerji olmak üzere endüstrinin tüm alanlarında teknolojik gelişmeleri izlemek ve sahip olduğu bilgi ve deneyimi ulusal sanayimizin gelişimi için kullanmak,

<sup>39</sup> <http://www.tdi.gov.tr/Tarih%C3%A7e.php> , 22/12/2014.

<sup>40</sup> <http://www.turkloydu.org/turkloydu/Turk-Loydu-Hakkinda/Turk-Loydu.aspx> , 24/12/2014

- Ülkemizin uluslararası teknik uyum çalışmalarına katkı sağlamak,
- Sektörün ihtiyaçları doğrultusunda AR-GE projeleri gerçekleştirmek,
- Ulusal sanayimizin gelişimine katkı sağlayacak laboratuvar, test istasyonu ve benzeri tesisler kurmak,
- Sektör çalışanlarının bilgi ve görgülerini artırmak; teknolojik gelişmeleri sektörlere aktarmak üzere eğitim, seminer vb. etkinlikler düzenlemek,
- Kuruluşların verimlilik ve karlılıklarını artıracak yöntemler geliştirmek ve sektörün hizmetine sunmak,
- Kuruluşların teknolojik ve bilgi gereksinimlerini karşılayacak merkez olmaktır.

Bugüne kadar binlerce gemi klaslama, basınçlı kap, kazan, çok çeşitli ürün, tesis ve personel ile yönetim sistemleri belgelendirmesi yapan kuruluş, başarısını uluslararası alana taşıyan az sayıda kuruluş arasında yer almıştır.

Uzmanlık ve şeffaflığının göstergesi olarak ISO 17021 ve EN ISO/IEC 17020 standartlarına göre akredite olan Türk Loydu, hizmetlerini müşteri istekleri ve standart gereklerine uygun olarak gerçekleştirmektedir.<sup>41</sup>

### **2.5.5. Gemi İnşa Sanayicileri Birliği**

Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR), sanayici kimliğine sahip tersaneci müteşebbisler tarafından 07.07.1971 tarihinde İstanbul'da kurulmuştur.

Türkiye'nin en eski sivil toplum kuruluşlarından biri ve Türk gemi inşa sanayinin tek resmi temsilcisi konumunda olan GİSBİR'in 2014 yılı itibariyle 89 üyesi bulunmaktadır.

GİSBİR, üstlenmiş olduğu misyonla, Türk gemi inşa sanayini geliştirmek, Türk tersanelerinin dünya pazarlarındaki yerini almalarına yardımcı olmak, tersanelerin müşterek sorunlarını ilgili merciler ile koordineli hareket ederek çözüme ulaştırmak, kamuoyunu bilgilendirmek, ulusal ve uluslararası kuruluşlarda, forumlarda ve diğer

---

<sup>41</sup> <http://www.turkloydu.org/TurkLoydu/Turk-Loydu-Hakkinda/Turk-Loydu.aspx>, 25/12/2014.

platformlarda Türk gemi inşa sanayini temsil etmek ve sözcüsü olmak gibi görevleri yerine getirmektedir.<sup>42</sup>

### 2.5.6. Vapur Donatıları ve Acenteleri

Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği, 6 Kasım 1902 tarihinde İstanbul Yabancı Gemi 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.<sup>43</sup>

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 alınan karar ile ismi “Vapur Donatanları ve Acenteleri Cemiyeti” olarak değiştirilmiştir.<sup>44</sup>

a. Deniz nakliyatı konusundaki ilerleyişi takip etmek ve bunları üyelerine duyurmak,

b. Konu ile ilgili konferans ve seminerler tertip etmek ve bunları üyelerine bildirmek,

<sup>42</sup> <http://www.turkloydu.org/TurkLoydu/Turk-Loydu-Hakkinda/Turk-Loydu.aspx>, 25/12/2014.

<sup>43</sup> <http://www.vda.org.tr/detay/13/tarihce>, erişim tarihi, 27-12-2014.

<sup>44</sup> <http://www.vda.org.tr/detay/13/tarihce>, erişim tarihi, 27-12-2014.

c. Deniz nakliyatına ait istatistikleri tutmak, hizmet ve mesleği ilgilendiren tarifeleri neşretmek,

d. 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.

7 Ekim 1983 tarihinde, 2908 Sayılı Dernekler Kanununda yapılan değişikliğe paralel olarak derneğin ismindeki “cemiyet” kelimesi yerine “dernek” kelimesi konulmak suretiyle “Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği” şeklindeki bugünkü ismini almıştır.<sup>45</sup>

### **2.5.7. Türkiye Liman İşletmeleri**

Denizyolu taşımacılığının en önemli altyapısını oluşturan limanlar, ticarete konu olan malların ekonomiye giriş-çıkış yaptığı kapılar olarak ifade edilebilir. İthalat ve ihracatımızın %87.6 'sının denizyolu ile yapılması, dünya deniz ticaret hatlarının merkezi konumunda bulunan ülkemizde limanlarımızın önemi giderek artmaktadır.<sup>46</sup>

İthalat, ihracat, yurtiçi ticaret ve transit taşımacılıkta önemli yeri olan limanlarımızdan demiryolu bağlantısı olan yedi liman TCDD tarafından, Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin Tekirdağ, Rize, Ordu, Sinop, Giresun ve Hopa limanları 1997, Antalya Limanı 1998, Marmaris ve Alanya limanları 2000, Çeşme, Kuşadası, Dikili ve Trabzon limanları, Mersin ise 2003 yılında 30 yıllık “İşletme Hakkı Devri Yöntemi” ile özelleştirilmiştir. Demiryolu bağlantılı olup TCDD tarafından işletilen limanlardan Haydarpaşa dışındaki diğer altı liman özelleştirme kapsamına alınmıştır. Diğer limanlardaki özelleştirme hazırlık çalışmaları devam etmektedir.<sup>47</sup>

### **2.5.8. Su Ürünleri Derneği**

Türkiye üç tarafı dört tarafı denizlerle çevrili olmasına ve su ürünleri potansiyel bakımından su ürünleri sektörünün geliştiği pek çok ülkeden daha üstün doğal kaynaklara sahip olmasına rağmen gerek avlanmadan dolayı ve gerekse yetiştiricilik

<sup>45</sup> <http://www.yda.org.tr/detay/13/tarihce>, 27/12/2014.

<sup>46</sup> DPT, (2007), Dokuzuncu kalkınma planı (2007-2013), Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, Türkiye, 26.

<sup>47</sup> <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/oik678.pdf>, 26/12/2014.



yoluyla elde edilen su ürünleri yönünden dünya ülkeleri arasında alt sıralarda yer almaktadır. Su ürünleri üretim alanlarımız; ormanlık alanlarımızdan fazla, hemen hemen eşitti. Kaynak bakımından zenginliğimize karşın su ürünleri ile ilgili kurum ve kuruluşlar arasındaki koordinasyon bozukluğu ve Türkiye'nin henüz belirlenmiş bir balıkçılık politikasının olmaması, balıkçılık sektörünün gelişimini engelleyen başlıca unsurlardan biridir.<sup>48</sup>

Türkiye'de Cumhuriyetini ilk yıllarında balıkçılık yönetimi ile ilgili belirli bir kuruluş yoktu ve balıkçılık nizamnamelerle yönetiliyordu.

Devlet teşkilatında balıkçılık yönetimi konusunda ilk çalışmalar 2450 sayılı Kanunla İktisat Vekaleti bünyesinde "Deniz Mahsulleri ve Avcılığı Müdürlüğüne" yer verilmesi ile 1934 yılında başlar. 1950 yılına kadar iki kez el değiştiren su ürünleri hizmetleri 5639 sayılı kanunla Ekonomide Ticaret Bakanlığına devredilmiştir.

Balıkhaneler, 1580 sayılı Belediyeler Kanunu uyarınca Belediyelerle, gerçek veya tüzel kişilerce kurulmakta ve işletilmektedir.

Birleşmiş Milletler Teşkilatına bağlı olarak FAO (Gıda Tarım Teşkilatı) bünyesinde balıkçılık bölümünün kurulmasıyla, bu kuruluş üye Ülkelerle ilişki kurarak bu önemli konuya ülkelerin el atımlarını sağlamış, bu arada ülkemizin de konuya gereken önemi vermesi gereği ortaya çıkmıştır. Buna göre Su Ürünleri Kanunu Tasarısının taslağı hazırlanarak TBMM'ne sunulmuştur Dağınık bir şekilde yürütülen hizmetlerin bir elde yürütülmesi için, üretime dönük görev yapan Tarım ve Ormancılık Bakanlığı'na bu görev verilmiş ve 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu 22.01.1971 tarihinde kabul edilmiştir.<sup>49</sup>

Bu kanun ile Tarım ve Köyişleri Bakanlığına Su ürünleri üretiminin bir düzene bağlanması ve bu amaçla su ürünleri ile ilgilenen, gerçek ve tüzel kişilere ruhsat verilmesini sağlamak, yerlerinin sınırlandırılması, kiralanması ve verimli şekilde işletilmesini sağlamak, korunması ve nesillerinin korunması için her türlü tedbiri almak, ticari amaçla su ürünleri yetiştiriciliği yapmak isteyenlerin projelerini incelemek, uygun olanların faaliyetlerine izin vermek, Etüd ve araştırmalar yapmak vs. yaptırmak, damızlık üretim üniteleri kurmak, Kooperatifçiliği teşvik etmek ve himaye etmek, Su

<sup>48</sup> <http://www.suurunleri.org.tr/dernek-tuzugu/>, 28-12-2014.

<sup>49</sup> <http://www.suurunleri.org.tr/dernek-tuzugu/>, 28-12-2014.

ürünleri eğitimi ve öğretimi ile ilgili tedbirler almak, korunması ve kontrolü ile ilgili hizmetleri yapmak görevleri verilmiştir.

1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu yürürlüğe girdikten sonra ilgili üniteler birleştirilerek 1971 yılında doğrudan Bakanlığa bağlı Daire Başkanlığı, 1972 yılında Genel Müdürlük müstakil Daire Başkanlığı haline getirilene kadar, Tarım ve Orman bakanlığına verilen görevler, Genel Müdürlük seviyesinde yürütülmüştür. Müstakil Daire bakanlığında 1983 yılında fonksiyonel bazda teşkilatlanan Tarım Orman ve Köylüleri Bakanlığının. Genel Müdürlüğüne yürütülmeye başlamıştır.<sup>50</sup>

### **2.5.9. Uluslararası Denizcilik Kuruluşları**

Denizcilik sektörünün, sadece ulusal çaplı değil uluslararası etkileşimlerin yer aldığı bir sektör olması sebebiyle, denizcilik konularında gerek ticari anlamda gerekse can emniyeti ve çevre kirliliği açısından güvenliği artırıcı tedbirlerin alınması ve uygulanması, uluslararası nitelikli bir konudur. Bu açıdan bakıldığında, güvenliği artırma faaliyetlerinin, ülkelerin kendi çabalarıyla tek taraflı olarak gerçekleştirilmesi ve sürdürülmesi, tatmin edici sonuçlara ulaştırma anlamında yetersiz kalabilmektedir. Bu nedenle de, güvenliği sağlayıcı ve artırıcı faaliyetlerin uluslararası seviyelerde sürdürülmesi, kaçınılmaz bir gereklilik olarak kendini göstermiştir.<sup>51</sup>

Netice itibariyle, çok sayıda uluslararası anlaşma kabul edilmiş ve bir çok ülke, daha planlı ve düzenli bir yaklaşımla daha üst düzeyde önlemler alarak bunları koordine edecek ve sürekliliği olan bir organa ihtiyaç duymuşlardır. Bunun sonucu olarak da, gerek denizcilik alanında gerekse diğer ticari, hukuki, sosyal ve toplumsal konularda faaliyetler gösteren çeşitli uluslararası örgütler kurularak işlerlik kazandırılmıştır. Kurulan bu örgütler içerisinde, denizcilik konularında aktif olan çeşitli uluslararası denizcilik sözleşmelerinin ortaya çıkmasında ve etkenlik kazandırılmasında önemli rolü olanları aşağıdaki gibi sınıflandırmak mümkündür.<sup>52</sup>

<sup>50</sup> <http://www.suurunleri.org.tr/dernek-tuzugu/>, 28/12/2014.

<sup>51</sup> Web\_3 (2012), Dursun, Sercan, E.T. 04/01/2015.

<sup>52</sup> [www.yarbis1.yildiz.edu.tr/.../alarcin\\_488ef4d9d98ab9edea34b49962cba](http://www.yarbis1.yildiz.edu.tr/.../alarcin_488ef4d9d98ab9edea34b49962cba), s.13-14, 28/12/2014

***IMO, (International Maritime Organization): Uluslararası Denizcilik Örgütü***

Birleşmiş Milletler Teşkilatı tarafından, ilk 1948'de toplanan bir konferansta, tamamen denizcilikle ilgili konularda yapılacak çalışmalar ve uygulamalara yönelik olarak ortaya çıkarılmış uluslararası bir organdır. Bu kuruluş, ilk 1958 yılında işlerlik kazanarak faaliyetlerine başlamıştır. Genel merkezi, Londra'dadır.

***OECD, (International Organization Of Economical Co-Operations and Developments) : Uluslararası Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü***

Bu örgütün temel gayesi, sanayileşmiş batılı ülkeler arasında işbirliğini geliştirmek ve güçlendirmektir. Bu amaçla kurulmuş olan örgüt, ekonomi ve sosyal politikanın geliştirilmesi için, üye ülkelere tartışma zemini sağlayarak, veri toplamak, eğilimleri izlemek, ekonomik gelişmeleri analiz etmek ve tahminlerde bulunmak gibi faaliyetlerle birlikte, sosyal değişiklikler ve ticaret, çevre, tarım, teknoloji ve vergilendirme konularında da araştırmalar yapan bir kuruluştur. Bilim, teknoloji ve endüstrideki gelişmelerin ekonomik büyüme ve istihdamı nasıl etkilediğini yakından takip ederek inceleyen bu kuruluş, taşımacılık konularını da bilim ve teknoloji ile bağdaştırmayı amaçlayan çalışmalar yapmaktadır. Sadece deniz taşımacılığı değil, bununla beraber kara ve hava taşımacılığı konularında da çalışmalar sürdürmektedir. Bu kuruluş, gemi inşa ve turizm konularıyla yakından ilgilenmektedir. Deniz taşımacılığında, taşımacılığa ilişkin rekabeti kısıtlayan hususları ortadan kaldırmak ve taşımacılıkla ilgili haksız rekabeti ortadan kaldırmak için gerekli çalışmaları yürütmektedir.

***ILO, (International Labour Organisation): Uluslararası Çalışma Örgütü***

Bu kuruluşun temel amacı, işçilerin çalışma koşulları ve çalışma hayatının düzenlenmesi maksadıyla uluslararası platformda tekdüze bir hukuk düzeni kurulmasını sağlamak, bunun yanında sosyal adaletin kurulması ve yoksulluğun önlenmesi için tüm ulusların bir araya gelerek çalışma yaşamının düzenlenmesinde işbirliği yapmalarını sağlamaktır. Bu çalışmaları arasında gemi adamları ve liman işçilerine ilişkin sözleşmeler ve tavsiye kararları da yer almaktadır.<sup>53</sup>

<sup>53</sup> [www.yarbis1.yildiz.edu.tr/.../alarcin\\_488ef4d9d98ab9edea34b49962cba\\_s](http://www.yarbis1.yildiz.edu.tr/.../alarcin_488ef4d9d98ab9edea34b49962cba_s), 13-14, 28/12/2014

***UNCTAD, (United Nations Conference on Trade and Development): BM (Birleşmiş Milletler) Ticaret ve Kalkınma Konferansı***

Birleşmiş Milletler Genel Kurulunun, ticaret ve kalkınma konusunda gerçekleştirmiş olduğu temel kuruluştur. Amacı, ticareti geliştirmek, gelişmekte olan ülkelerde yatırım ve ticaret olanaklarını belirlemek ve bu ülkelerin dünya ticareti ile kaynaşmalarını sağlamaya çalışmaktır. Bu örgütün, deniz taşımacılığını doğrudan ilgilendiren anlaşmalardan başka, Birleşmiş Milletler Gemilerin Tescili Şartları Sözleşmesi yer almaktadır.<sup>54</sup>

***WTO, (World Trade Organization) : Dünya Ticaret Örgütü***

Bu kuruluş 31 Aralık 1994 'te onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Amacı, üye ülkelerin ticari ve ekonomik alandaki ilişkilerini düzenlemek, hayat standartlarını yükseltmek, tam istihdamı sağlamak, mal ve hizmet üretimini artırmak ve bunların ticaretini geliştirmektir. Bunun yanında, gelişmekte olan ve az gelişmiş olan ülkelerin, artan dünya ticaretinde ekonomik kalkınma ihtiyaçlarını karşılayıcı nitelikte pay almalarını sağlamak da, bu kuruluşun temel amaçlarından biridir.

***ICS, (International Chamber of Shipping) : Uluslararası Deniz Ticaret Odası***

Bu kuruluşun amacı, uluslararası platformlarda, üyesi olan gemi sahiplerinin (armatörlerin) hak ve çıkarlarını korumaktır.

***BIMCO, (Baltic and International Maritime Council) : Baltık ve Uluslararası Denizcilik Komitesi***

Bu örgüt 1905' te kurulmuş olup, günümüzde yaklaşık 2750 üyesi ile en büyük denizcilik örgütüdür. Bu kuruluşun üyeleri arasında armatörlerden başka broker, acente, gemi işletenleri, Koruma ve tazmin (P&I) kulüpleri, klas kuruluşları, bankalar ve sigorta şirketleri yer almaktadır. Bu kuruluşun amacı, ulusal ve uluslararası platformlarda, üyelerinin hak ve çıkarlarını korumaktır. hukuka büyük katkılarda bulunan bir kuruluştur.<sup>55</sup>

---

<sup>54</sup> Bayraktar, Ekinci, (2009), *Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri*, Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Bölümü, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul, Türkiye, 32,34.

<sup>55</sup> Bayraktar, *a.g.e.*, s.32,34.

***INTERTANKO, (International Association of Tanker Owners) : Uluslararası Bağımsız Tanker Sahipleri Derneği***

Bu kuruluş, bağımsız olan tanker sahipleri tarafından kurulmuş bir örgüttür. Yani, bu kuruluşa tam üye olabilmek için, Petrol üreticisi olmayan bir tanker sahibi ya da bir Devletin Yönetiminde olmayan bir Tanker Sahibi olmak gerekmektedir. Bu kuruluşa, günümüzde, dünya bağımsız tanker filosunun %75' i üyedir. Bu birliğin 3 temel amacı vardır.

- 1) Güvenli Taşımacılık,
- 2) Temiz Denizler,
- 3) Serbest Rekabetin Korunması.

Bu amaçları gerçekleştirmek için, üyelerine bazı şartlar ileri sürmektedir.

***IMPA, (International Marine Pilots Association) : Uluslararası Deniz Kılavuz Kaptanlar Derneği***

Kılavuz Kaptan örgütlerinin, altında toplanacağı bir ortak çatı yaratmak ve uluslararası denizcilik forumlarında, özellikle de EMO' da üyelerini temsil etmek amacıyla 1971' de kurulmuş bir dernektir. Kılavuz kaptanların can güvenliğinin sağlanmasında ve eğitiminde çalışmalar yapan bir kuruluştur.

***IAPH, ( International Association of Ports and Harbours) : Uluslararası Rıhtım ve Limanlar Derneği***

Dünyadaki liman işleticileri tarafından, liman ve rıhtımları geliştirmek, ortak ihtiyaçları sağlamak, uluslararası ticaret ve taşımacılık kurallarını geliştirmek, liman ve rıhtım hizmetlerini geliştirmek ve ayrıca üyelerini uluslararası kuruluşlarda temsil etmek amacıyla 1955' te kurulmuş olan bir dernektir.<sup>56</sup>

---

<sup>56</sup> Bayraktar, Ekinci, (2009), *Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri*, Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Bölümü, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul, Türkiye, 35,37.

***ITF, (International Transport Workers Federation) : Uluslararası Taşıma İşçileri Federasyonu***

Uluslararası taşıma işçileri sendikaları, Avrupalı liman işçileri ve denizci sendikaları tarafından, sosyal güvenlik ve sağlıklı çalışma koşullarının elde edilmesini ve de yoksulluk ile işsizliğin önlenmesini sağlamak amacıyla, 1896'da kurulmuş olan bir federasyondur.

***GREENPEACE : Çevrecilik Örgütü***

Çeşitli Çevre hareketlerinin yanı sıra, deniz kaynaklarının korunması ve deniz kirliliğinin önlenmesi konularında çalışan uluslararası bir örgüttür. Özellikle denize atık depolanmasını önleme konularında oldukça aktif çalışmaları vardır. ve protokollerin yapılmasında, önemli rol oynamıştır.

***CMI, (Committee Maritime International) : Uluslararası Denizcilik Komitesi***

Deniz Ticaret Hukuku ve bununla ilgili konularla ilgilenmek amacıyla 1897' de kurulmuş olan, bu alandaki ilk kuruluştur. Konşimento ve deniz taşıma senetlerinin ve diğer taşıma dokümanlarının kullanımı, bunların elektronik ticarete yeni sisteme uyumu için gerekli çalışmaları sürdüren bir kuruluştur.

***ICC, (International Chamber of Commerce) : Uluslararası Ticaret Odası***

130 ülkeden binlerce şirketin üyesi olduğu bu kuruluş, çeşitli ticari ve teknik konularda uzmanların buluşarak, ticaret ve yatırım konularının ön plana çıktığı bir platform sağlayan bu kuruluş, denizcilik konusunda ise, yük ve gemi sahiplerinin, araçların ve limanların temsilcilerini bir araya getirerek, özelleştirme, serbest rekabet, çevre gibi sorunlar hakkında tavsiye kararlar almakla uğraşmaktadır. Aynı zamanda, Avrupa Birliği gibi tüm ilgili uluslar arası kuruluşlarla da iş birliği içinde olan bir kuruluştur.<sup>57</sup>

---

<sup>57</sup> [www.yarbis1.yildiz.edu.tr/.../alarcin\\_488ef4d9d98ab9edea34b49962cba](http://www.yarbis1.yildiz.edu.tr/.../alarcin_488ef4d9d98ab9edea34b49962cba) 2015, s.14. , 28/12/2014

***REMPEC, (Regional Marine Pollution Emergency Response Center For The Mediterranean Sea) : Akdeniz Bölgesel Deniz Kirliliği Acil Müdahale Merkezi***

IMO tarafından yönetilen ve finansal ihtiyaçları Akdeniz Vakıf Fonu'ndan karşılanan bu kuruluş, 11 Aralık 1976'da, Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi (Barselona) ek protokolü olan "Olağanüstü Hallerde Akdeniz'in Petrol ve diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Yapılacak İşbirliğine Ait Protokol" sözleşmesi uyarınca, Malta'da kurulmuştur.

***ECO, (Economic Co-Operation Organization): Ekonomik İşbirliği Teşkilatı***

Tarım, Denizcilik, Karayolu, Havayolu, Bankacılık, Oşinografi, Sigortacılık, Enerji, Eğitim, Bilim, Sanayi ve Ticaret gibi çok geniş konularda, ülkeler arasındaki işbirliği imkânlarını araştırmak ve bunları geliştirmeye yönelik çalışmalar yapmak amacıyla, İran, Türkiye ve Pakistan tarafından 1985'te kurulmuştur.

***BSEC, (Blacksea Economic Co-Operation Organization) : Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı***

Üye ülkelerin coğrafi yakınlıklarından ve ekonomilerinin birbirlerini tamamlayıcı özelliğinden yararlanarak, aralarındaki ticari, ekonomik, bilimsel ve teknolojik işbirliğini geliştirmek amacıyla, Karadeniz sahili olan ülkeler arasında bir ekonomik bütünleşme girişimi sonucu 1992'de ortaya çıkmış bir teşkilattir.<sup>58</sup>

---

<sup>58</sup> Bayraktar, Ekinci, (2009), *Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri*, Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Bölümü, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul, Türkiye, 39.

## **BÖLÜM 3. DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN GENEL İŞLEYİŞİ**

### **3.1. DENİZ ULAŞIMI VE ÖNEMİ**

Toplumlar, ekonomik ve kültürel gelişimlerini, ulaşım biçimlerindeki tercihlerine bağlı olarak gerçekleştirdikleri gibi, bu tercih ettikleri ulaşım biçimleri, aynı zamanda onların kültürü ve yaşam tarzı da olmak durumunda kalmıştır.<sup>59</sup> Deniz ulaşımı ve ticareti, insanoğlunun ticari etkinlikleri içinde, binlerce yıl boyunca en çok önem verdiği ticaret türlerinden birisi olmuştur.

Günümüzde küresel ticaretin %80'i verimli ve ekonomik bir ulaşım sistemi olan deniz yoluyla gerçekleşmiştir. Küresel deniz ticareti taşınan yük hacmi bakımından son 65 yılda 18 kat büyüyerek dünya ticaretinde %60'lık bir paya ulaşmış durumdadır. Bu durum denizcilik sektörünü küresel ticarete en stratejik sektör konumuna getirmiştir.

Bu gelişmeler ışığında denizcilik, sadece bir taşımacılık türü olmaktan çıkmış, dünya ticaret hacmindeki artış ve hızla gelişen teknolojilere paralel olarak yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ve yatçılık, canlı ve cansız doğal kaynakların yönetimini kapsayan daha geniş bir endüstri, ticaret ve hizmet dalına dönüşmüştür.

Ülkemiz açısından da stratejik sektörlerin başında gelen denizcilik sektörüne yönelik toplumun yaşam kalitesinin yükseltilmesine ve ülke kalkınmasına katkı sağlamak amacıyla, ulaştırmanın tüm sektörlerinde olduğu gibi denizcilik alanında da dengeli, güvenli, ekonomik, erişilebilir, ekolojik yapıyı gözeten, sürdürülebilir, kaliteli hizmet verilmesini sağlamak ve denetlemek olarak belirlenmiştir.

---

<sup>59</sup> Arı, Kemal, (2011), *İzmir'de Deniz Ulaşımı ve Ticaretinin Kent Kimliğinin Oluşumu Üzerindeki Etkileri*, Denizcilik Fakültesi Dergisi Özel Sayı, 1.



Günümüzde artan rekabet ortamında deniz taşımacılığı işletmelerinin başarılı olabilmeleri için maliyetlerine önceki dönemlere nazaran daha fazla dikkat etmeleri zorunludur. Deniz taşımacılığı işletmelerinde sefer maliyetleri; taşınan malın fiziksel özellikleri, seferin türü, geminin yası, taşınan bayrak vb. işletme içi ve dışı birçok faktörün etkisi altındadır.<sup>60</sup>

Türk denizciliği son dönemde uygulanan politikalar ile hedeflerine hızla yaklaşmaktadır. Bu çerçevede, atılan adımlardan ilki kabotaj taşımacılığının canlandırılması olmuştur. Uygulama sonucunda yılında kabotaj taşımacılığında elleçlenen yük miktarında %85, taşınan yolcu sayısında %65 ve taşınan araç sayısında %82 artış yaşanmıştır. Bu çerçevede, kabotaj taşımacılığı canlandırılırken, karayolu ağırlıklı yurt içi taşımacılığın denizyoluna kaydırılması sağlanmıştır. Ayrıca, 2003 yılına göre 2013 yılında limanlarımızdaki toplam yük elleçlemesinde %103, konteyner elleçlemesinde %217 artış gerçekleşmiştir.<sup>61</sup>

Türkiye; Avrupa, Asya ve Afrika bağlantılı eşsiz coğrafyası ile kıtaların, ticaret yollarının, kültürel etkileşimlerin kavşağında olan bir ülkedir. Ulaşım sisteminin iyileştirilmesi, kurumsal ve yasal altyapının geliştirilmesi ile bu coğrafi konum, daha fazla katma değere ve nitelikli bir kalkınma sürecine dönüştürülmeye devam edecektir.

### **3.2. LİMANLAR VE TERSANELER**

Ülkemizde uluslararası ticaretin büyük bir bölümü en ekonomik taşıma sistemi olan denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. İthalat ve ihracatımızın yaklaşık % 80'inin denizyolu ile yapılması ve üç kıtanın deniz ticaret hatlarının kesişme noktasında konumlanması dolayısıyla Türkiye'de liman işletmeciliğinin önemi giderek artmaktadır.<sup>62</sup>

Ülkemizde farklı işlevlerde ve faal olarak liman ve iskele tesisi, marina, yat limanı, yanaşma yeri, tersane, tekne imal yeri, çekek yeri, balıkçılık kıyı yapısı ve gemi söküm tesisi olmak üzere toplam 954 adet kıyı yapısı yer almakta olup, söz konusu kıyı

<sup>60</sup> Web\_4 (2009), Saban, Güğerçin, E.T. 03/03/2015.

<sup>61</sup> [http://www.ubak.gov.tr/BLSM\\_WIYS/UBAK/tr/dokuman\\_ust\\_menu/projeler\\_faaliyetler/20130319\\_101618\\_204\\_1\\_64.pdf](http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_ust_menu/projeler_faaliyetler/20130319_101618_204_1_64.pdf), 2/01/2015.

<sup>62</sup> Arabelen, Gamze ; Çetin, K. Çimen, (2012), *Türkiye'de Limancılık Eğitimi Üzerine Bir Değerlendirme*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi Dergisi Cilt:4 Sayı:1,İzmir, Türkiye, 76.

yapılarında ve özellikle limanlarımızda son yıllarda oldukça büyük değişim ve gelişmeler yaşanmıştır.<sup>63</sup>

Kıyılarımızda yaşanan bu gelişmenin ortaya çıkmasında; belirli ekonomik gelişmeler ve endüstriyel talepler ile gerçekleştirilen bazı yasal düzenlemelerin önemli etkisi olmuştur. Bilhassa 1997 yılı sonrasında kıyılarda özel liman yatırımlarının önünün açılması ile bu alanda bir talep patlaması yaşanmıştır. Günümüze kadar olan süreç içerisinde, özelleşen kamu limanları dışında, yeni liman alanları ile İzmit, İskenderun ve Aliağa gibi deniz kıyısında bulunan sanayi bölgelerindeki iskelelerin tevsi projeleri ile limancılık alanlarının büyümesi de söz konusudur.

2010 yılında Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı adıyla bir çalışma yapılmış, söz konusu plan; ülke kıyılarındaki limancılık ihtiyaç analizini ve temel öneriler noktasında 3 ana liman projesini ortaya koymuştur.

Benzer bir çalışma ülkemizdeki turizm tesisleri için de yapılmış olup, ortaya çıkan ülke bütünündeki ihtiyaca göre, birçok yat limanı planlaması ve yapımı için öncülük etmiştir.

Ülkemizin artan turizm potansiyeli ve Akdeniz çanağındaki yat turizminden alacağı payın arttırılmasına yönelik oluşturulan politikalar yat limanı sayımızı arttırmaktadır.

Bu sektörde de Yap-İşlet-Devret Modeli ile marinalar/yat limanları yaptırılmakla birlikte özel sektör yatırımcıları tarafından da çok sayıda marina/ yat limanı projesi hazırlanmıştır.

Ülkemizde tersanelerin geçmişi Selçuklular devrine uzanmaktadır. Selçuklular döneminde Türklerin batıya doğru ilerleyişi, denizcilik açısından Emir Çaka Bey'in 1081'de ilk tersaneyi kurması ve 50 parçalık ilk Türk donanmasını inşa etmesiyle başlamış. Selçuklular devrinde denizcilik alanında yapılan en önemli tesis Alaiye (Alanya) tersanesidir. 1227 yılında yapılan bu tersane, inşasının üzerinden sekiz yüzyıla yakın zaman geçmesine rağmen hala ayakta durmaktadır.<sup>64</sup>

---

<sup>63</sup>[http://www.ubak.gov.tr/BLSM\\_WIYS/UBAK/tr/dokuman\\_ust\\_menu/projeler\\_faaliyetler/20130319101618\\_204\\_1\\_64.pdf](http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_ust_menu/projeler_faaliyetler/20130319101618_204_1_64.pdf), 02/01/2015.

<sup>64</sup> Yıldız, Arzu, ( 2013), *Türkiye'de Tersanelerin Tarihi ve Gemi İnşa Sanayisinin Gelişimi*, Makina Mühendisleri Dergisi, Cilt : 49 Sayı: 578, 25.

1390 yılında Gelibolu tersanesi ve 1455 yılında da Haliç tersanesi ile başlayan süreçler bu günlere kadar değişen teknolojilere uyumlu olarak süregelmiştir. Dünya denizciliğinde gemi inşa sanayi; gemi inşa, yat inşa, bakım onarım, yan sanayi ve gemi geri dönüşüm olarak sınıflandırılmaktadır. Bu sektörler bir geminin tasarım aşamasından başlayarak geri dönüştürülmesi ile noktalanın bütün süreçleri kapsamaktadır.<sup>65</sup>

Ülkemizde faaliyet gösteren tersanelerin rekabet eşitliğinin sağlanması, standartlarının yükseltilmesi, üretim süreçlerinin ve çalışma alanlarının daha emniyetli, güvenli ve çevreye duyarlı hale getirilebilmesi amacıyla tesislerin İşletme İzin Belgelerine sahip olmaları 10.08.2014 tarihi itibarıyla zorunlu hale getirilmiştir.

Ülkemizdeki faal tersane ve gemi söküm tesislerine ilişkin 2003 ve 2014 yıllarına yönelik kıyaslama yapıldığında; 2003 yılında 37 adet tersane ve 550.000 DWT proje kapasitesi varken, 2014 yılında 73 adet tersane ve 3,61 milyon DWT proje kapasitesine ulaşıldığı görülmüştür.

73 adet tersane, 3,9 milyon m<sup>2</sup>'lik bir alanda faaliyet göstermekte olup, revizyon ve yatırım planındaki tersaneler ile toplam 11,2 milyon m<sup>2</sup>'lik bir tersane alanına ulaşılmıştır.

Kamuya ait olan Haliç Tersanesinde 3 adet ve Dz.K.K. Pendik Tersanesinde 1 adet, özel sektöre ait olan Tuzla Gemi Endüstrisi, Deniz Endüstrisi, Ursa Gemicilik, Sefine Tersanesi ve Beşiktaş Denizcilik Tersanelerinde ise 5 adet kuru havuz faaliyetini sürdürmektedir. Ayrıca farklı tersanelerimizde bulunan 21 adet yüzer havuz ile tersanelerimizin toplam havuz kapasitesi 30'a ulaşmıştır.<sup>66</sup>

### **3.3. GEMİ, YAT VE İNŞAA SANAYİ**

Ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili kıyılarımızın uzunluğu daha çok tersane ve gemi yapımına müsait olması teşviklerin düzenlenmesiyle birlikte gemi inşa sanayi ivme göstererek gelişme göstermeye başlamıştır.

<sup>65</sup> [http://www.ubak.gov.tr/BLSM\\_WIYS/UBAK/tr/dokuman\\_ust\\_menu/projeler\\_faaliyetler/20130319\\_101618\\_204\\_1\\_64.pdf](http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_ust_menu/projeler_faaliyetler/20130319_101618_204_1_64.pdf), 2-01-2015.

<sup>66</sup> Yıldız, Arzu, (2013), *Türkiye'de Tersanelerin Tarihi ve Gemi İnşa Sanayisinin Gelişimi*, Makina Mühendisleri Dergisi, Cilt : 49 Sayı: 578, 25.

Türkiye'de gemi inşa sanayisinin toplam gemi maliyetinin yaklaşık yüzde 39'unun işçilik üzerinden ekonomiye kazandırıldığı vurgulanmıştır.<sup>67</sup>

Ülkemizde yaklaşık 170 adedi kıyılarda olmak üzere toplam 512 adet yat ve tekne imal tesisi faaliyet göstermektedir. Mega yat inşasında ise ülkemiz, 25 metre üzeri yat inşası siparişlerine göre dünyada 3 üncü sırada yer almaktadır.<sup>68</sup>

Ülkemiz gemi inşa sektörünün büyümesine paralel olarak güçlü tersanecilik altyapımızın yanı sıra ülkemiz kıyılarında deniz ticaretine hizmet sunan diğer sektör dalları ile toplam 954 adet kıyı tesisi faaliyetine devam etmekte olup, bunların tersane, tekne imal, çekek yeri ve gemi geri dönüşüm tesisleri olarak toplam 300 adedi gemi sanayi tesisi hüviyetindedir.

Ülkemizde bulunan 73 faal tersane; kimyasal tankerler, açık deniz balıkçı gemileri, kuru yük gemileri, offshore gemisi, deniz yapıları ve romörkörler ile iki adet boğaz geçiş köprüsünün çelik konstrüksiyon işini yaparak teknoloji üreten, yan sanayi oluşturan ve istihdam sağlayan üretim çeşitliliğiyle bilgi birikimi, deneyimi ve altyapıyı bir bütün olarak ortaya koymuştur.

### **3.4. DENİZ TAŞIMACILIĞI VE GEMİ ÇEŞİTLERİ**

Denizyolu yük taşımacılığı, özellikle sanayi hammaddesini oluşturan çok büyük miktarlardaki yüklerin bir defada bir yerden diğer bir yere taşınması imkânını sağlama, güvenilir olması, sınır aşımı olmaması, mal zayıtının minimum düzeyde olması, diğer kayıpların hemen hemen hiç olmaması, hava yoluna göre 14, karayoluna göre 7, demiryoluna göre 3.5 kat daha ucuz olmasından dolayı Dünyada en çok tercih edilen taşıma sektörü olmuştur.<sup>69</sup>

Denizyolu yük taşımacılığında hız, zaman ve giderler gibi faktörler dikkate alınarak, her yük türü için özel bir gemi inşa edilmekte ya da gemiye taşıyacağı yüke uygun özellikler kazandırılmaktadır. Gemiler belli bir faaliyeti yerine getirmek üzere dizayn

<sup>67</sup> Yıldız, Arzu, ( 2013), *Türkiye'de Tersanelerin Tarihi ve Gemi İnşa Sanayisinin Gelişimi*, Makina Mühendisleri Dergisi, Cilt: 49 Sayı: 578, 40.

<sup>68</sup> [http://www.ubak.gov.tr/BLSM\\_WIYS/UBAK/tr/dokuman\\_ust\\_menu/projeler\\_faaliyetler/20130319\\_101618\\_204\\_1\\_64.pdf](http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_ust_menu/projeler_faaliyetler/20130319_101618_204_1_64.pdf), 2-01-2015.

<sup>69</sup> Web\_3 (2012), Dursun, Erol, E.T. 3/10/2015.

edilen ve üretilen taşıma araçlarıdır. Taşınan yükler çeşitlendikçe gemi teknolojisi gelişmiştir. Özellikle bu yüklerin taşınması için özel amaca yönelik gemiler inşa edilmiş ve o yükün taşınması için sertifikalandırılmıştır.<sup>70</sup>

Yük ve gemi türlerine göre denizyolu taşımacılığı gruplandırıldığında, her yüke ya da gemiye göre bir taşımacılık şekli ortaya çıkmaktadır. Bu durumda taşımacılık, yük ve gemi türlerine göre; tanker taşımacılığı, Ro - Ro taşımacılığı, konteyner taşımacılığı, kombine taşımacılık ve dökme yük taşımacılığı şeklinde de sınıflandırılmaktadır.<sup>71</sup>

### 3.4.1. Kullanım Amaçlarına Göre Gemi Tipleri

Gemiler belli bir faaliyeti yerine getirmek üzere dizayn edilen ve üretilen endüstriyel yapılar veya başka bir deyişle platformlardır. Bu anlayış içerisinde gemileri görev tanımlarına göre aşağıdaki gruplar içerisinde toplamak mümkündür.<sup>72</sup>

Bunlar:

**1 - Ticaret Gemileri:** Ana görevleri yük ve yolcu taşımak olan gemilerdir.

**2 - Endüstriyel Gemiler:** Denizdeki kaynakların incelenmesi veya değerlendirilmesi için dizayn edilmiş gemilerdir.

**3 - Servis Gemileri:** Ticari ve endüstriyel gemilerin çalışmalarını destekleyen gemiler ile denizde can ve mal güvenliği sağlayan gemiler bu grubu oluşturur.

**4 -Savaş Gemileri:** Ülkenin savunma ihtiyaçlarını karşılayan silahlandırılmış gemilerle ülke savaş filosunu destekleyen gemiler bu gruba girer.

### 3.4.2. Büyüklüklerine Göre Gemi Türleri

Gemiler katı yükleri ve sıvı taşımak üzere inşa edilmişlerdir.

A) Dökme Yük Gemileri ( Bulk Carriers )

B) Çok Maksatlı Gemiler ( Multipurpose Ships )

C) Konteyner Gemileri ( Container Ships )

D) Ro-Ro Gemileri ( Ro-Ro Ships)

<sup>70</sup> İ.M.E.A.K, (2014), *Deniz Ticaret Odası ile Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği*, Deniz Ticaret Odası Yayınları, No:92, Nisan, iv

<sup>71</sup> Web\_3 (2012), Dursun, Sercan, E.T. 04/01/2015.

<sup>72</sup> İ.M.E.A.K, (2014), s.42-44.

## E) Soğuk Havalı Gemiler ( Refrigerated Vessels )

### a. Dökme Yük Gemileri

250 ile 250.000 ton arasında taşıma yapabilen gemilerdir. Öncelikle maden cevheri, kömür, tahıl ve gübre benzeri yükleri taşımak için kullanılırlar. Ambarları kendinden trimli “ self-trimming” olarak inşa edilen bu gemilerin hızlı yükleme - boşaltma yapabilmelerini temin etmek üzere ambar ağızları mümkün olduğunca büyük tutulmuştur.

Ticaret Gemileri	Endüstriyel Gemiler	Servis Gemileri	Savaş Gemileri
<ul style="list-style-type: none"><li>• Genel yük gemileri (General cargo ship)</li><li>• Dökme yük gemileri (Bulk carrier)</li><li>• Konteyner gemileri (Container ship)</li><li>• Ham petrol tankerleri (Crude oil carrier)</li><li>• Kimyasal tankerler (Chemical tankers)</li><li>• LNG/LPG tankerleri (LPG/LNG tanker)</li><li>• OBO (Cevher/Dökme/Petrol) taşıyıcı gemiler (Oil/Bulk/Oil)</li><li>• Feriler (Ferry)</li><li>• Roll-on Roll-off gemiler (Ro-Ro)</li><li>• Yolcu gemileri (Passenger ship)</li><li>• Çok maksatlı gemiler (Multipurpose Ships)</li><li>• Soğuk hava depolu gemiler (Refrigerated Ships)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tarak gemileri (Dredger)</li><li>• Sondaj gemileri (Drill ship)</li><li>• İncinirator gemileri (Incinerator ship)</li><li>• Balıkçı fabrika gemileri (Fish factory trawler)</li><li>• Araştırma gemileri (Research vessel)</li><li>- Balıkçılık (Fishing)</li><li>- Oseonografik (Oceanographic)</li><li>- Hidrografik (Hydrographic)</li><li>- Sismik (Sismic)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Romorkörler (Tugs)</li><li>• Dalış destek gemileri (Diving support ships)</li><li>• Yangın gemileri (Fire – fighters)</li><li>• Pilot botları (Pilot boats)</li><li>• Mürettebat taşıma gemileri (Crew Tenders)</li><li>• Temin edici gemiler (Supply boats)</li><li>• Deniz ambulansları (Sea ambulance)</li><li>• Kaçakçı takip botları (Drug interdiction patrol boats)</li><li>• Denizde yağ toplama gemileri (Oil skimmer)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Avcı botları (Patrol boat)</li><li>• Hücüm botları (Fast attack boat)</li><li>• Firkateynler (Frigate)</li><li>• Destroyerler (Destroyer)</li><li>• Denizaltılar (Submarine)</li><li>• Mayın gemileri (Mine counter measures or mine hunter)</li><li>• Çıkarma gemileri (Landing craft)</li><li>• Çıkarma destek gemileri (Landing support ships)</li><li>• Akaryakıt destek gemileri (Naval oiler ship)</li><li>• Cephane destek gemileri (Naval Supply ships)</li><li>• Özel hareket botları (Special operation boats)</li></ul>

**Tablo 3.1.** Deniz Taşımacılığında Gemi Tipleri

**Kaynak:** İ.M.E.A.K, *Deniz Ticaret Odası ile Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği*, DTO Yay,No:92, Nisan 2014, 43

Orta ve küçük dökme yük gemileri ( 40.000 DWT altındaki gemiler ) çuvallı, paketlenmiş kereste ve çelik yüklerini taşıyabilirler.<sup>73</sup> Genel olarak yük donanımı bulunmayan (gearless) dökme yük gemilerin, orta ve küçüklerinde yük donanımının

<sup>73</sup> İ.M.E.A.K, *Deniz Ticaret Odası ile Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği*, DTO Yay,No:92, Nisan 2014, 43.

bulunması gemi sahibine çok büyük esneklik sağlamaktadır. Bu donanımlar kreyn, konveyör veya pompa olabilir. Yükleme durumları gemi üzerinde farklı gerilmelere yol açabilir. Özellikle büyük dökme yük gemilerinde bu gerilmeler daha çok önem arz eder. Yüklerin homojen olarak dağıtılması bu etkileri azaltır. Modern dökme yük gemileri, gemi üzerinde kırılmalara yol açabilecek stresleri minimize eden gerilme izleme ekipmanlarına sahiptir.<sup>74</sup>

### ***b. Çok Maksatlı Gemiler***

Bu tip gemiler konvansiyonel gemilerin modern halefleridir ve dökme – ambalajlı yükler, konteyner ve karışık yükleri aynı kolaylıkla taşıyabilen gemilerdir. 5.000 – 25.000 DWT arasında, genellikle geniş ambar ağızlı, çift güverteli ( tween decker ), ağır yük veya konteynerleri kaldırarak kapasitede ( 30 / 35 ton SWL -- Emniyetli Çalışma Yüğü ) kreynleri olan gemilerdir.

### ***c. Konteyner Gemileri***

Konteyner gemileri, 1960'ların başında standart büyüklükteki konteyner denen kutuları kullanarak kara ve deniz yollarındaki ulaşımı birleştirme fikri ile ortaya çıkmıştır. Kıyısız sefer yapan küçük konteyner gemilerinden, okyanus aşırı seferler yapan, çok hızlı ve çok büyük (11. 000 TEU) ölçülere varan bu gemiler genel olarak Uluslararası Standartlar Örgütü (ISO) tarafından belirlenen 20 veya 40 feet uzunluğundaki konteynerleri yükleyip boşaltırlar. Konteyner gemilerinin büyüklükleri, taşıyabildikleri maksimum 20 feet'lik (TEU) standart konteyner sayısı ile ölçülür. Konteyner gemilerinde, taşınan konteynerlerin hacim / ağırlık oranı yüksek olduğundan geminin tam taşıma kapasitesinden yararlanmak üzere güverte üzerinde de konteyner taşınır. Feeder olarak bilinen küçük konteyner gemileri genellikle kısa mesafelerde sefer yaparlar. Bazı konteyner gemilerinde soğutmalı konteynerler (frigo-frik konteyner) için elektrik bağlantı uçları mevcuttur.

---

<sup>74</sup> İ.M.E.A.K, *Deniz Ticaret Odası ile Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği*, DTO Yay,No:92, Nisan 2014, 44.

Konteyner gemilerinin yıllara göre gelişimi;

#### ***d. Ro - Ro Gemileri***

Bu tip gemiler özellikle yürütülerek gemiye yüklenebilen ve boşaltılabilen yükler için uygundur. Ro-Ro gemilerinin büyüklük ölçüsü “park metre” olarak belirtilmektedir. Büyüklük ölçüsü olarak belirtilen park metre, 2,5 ile 3,5 metre genişliğindeki hatlara kaç adet aracın park edebileceğini gösterir. Ro - Ro gemilerinin hareketli güverteleri dolayısıyla, yükseklikleri farklı araçların taşınması mümkündür.

Ro/Ro gemilerinin kapaklarının yerleri (baş-kıç-borda), genişlik, boy ve yükseklikleri de önemlidir. Kapaklar ağır tonajları taşıyacak kapasitede inşa edilirler.

Ro - Ro gemileri; yolcu ve araç taşıyan feriler, tren ferileri, otomobil taşıyıcılar, otomobil ve kamyon taşıyıcılar olmak üzere kullanım amaçlarına bağlı olarak sınıflara ayrılmışlardır. ( Modern Ro-Pax - Ro – Ro / Passenger gemiler) 12 yolcudan fazla yolcu taşıyan bu tip gemiler yolcu gemisi kurallarına tabidir.

#### ***e. Soğuk Hava Depolu Gemiler***

İki veya daha fazla güverteli, taşıma sırasında gıda maddelerinin bozulmaması için ambarları istenilen sıcaklıkta tutulabilen gemilerdir. Taşıma süresini azaltmak amacıyla yüksek süratli (22-23 knots) inşa edilirler. Taşıman yüklerin çevre etkilerinden en az etkilenmesi için ambar ağızları küçük tutulmuş ve vinçleri hızlı çalışacak şekilde yapılmıştır.<sup>75</sup>

#### ***2 - Tankerler***

Sıvı yükleri taşımak üzere inşa edilen bu tip gemiler, nehirlerde taşınan en küçük barçlardan, 500-600.000 dwt'luk çok büyük ham petrol taşıyıcılarına ( ULCC) kadar geniş bir aralıktaki gemileri kapsar. Tankerler ham petrol, petrol ürünleri (benzin, mazot v.b.), kimyasal maddeler, LPG, LNG (Liquid Natural Gas), yemeklik ham yağlar, şaraplar, su v.b. birçok sıvı yükleri taşıyabilirler. Ancak taşınacak yüklere bağlı olarak tank yapıları, pompa sistemleri değişiklikler göstermektedir.

---

<sup>75</sup> İ.M.E.A.K, *Deniz Ticaret Odası ile Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği*, DTO Yay,No:92, Nisan 2014, 45.



### 3 – Yolcu Gemileri

İçinde konaklama olanağı (kabin) mevcut, yolcularının her türlü konforunu çeşitli ölçülerde karşılayabilen, yeme, içme ve eğlenme altyapıları olan, limanlar arasında seyrüsefer yapacak makine ve güverte donanımlarına sahip gemilerdir. Her gemi kendi sahip olduğu imkânlar açısından yıldızla derecelendirilmiştir.<sup>76</sup>

(1000 GT ve Üzeri)

Gemi Cinsi (10'lu Grup)	TUGS						MGS						Toplam					
	Adet	%	GT	%	DWT	%	Adet	%	GT	%	DWT	%	Adet	%	GT	%	DWT	%
Kuru Yük Gemileri (Genel Kargo)	279	49	1.362.712	24	1.489.139	18	24	25	58.477	6	81.799	11	303	46	1.421.189	22	1.570.939	18
Dökme Yük Gemileri	85	15	2.285.728	41	3.983.596	49	20	21	395.191	39	527.441	73	105	16	2.680.919	41	4.511.037	51
Konteyner	68	12	698.557	13	904.172	11	3	3	37.094	4	46.398	6	71	11	735.651	11	950.570	11
Sıvı / Gaz Taşıyan Tankerler	100	18	1.009.831	18	1.749.076	21	9	9	113.929	11	59.271	8	109	16	1.123.760	17	1.808.346	20
Yolcu Gemileri	25	4	125.019	2	31.953	0	7	7	28.666	3	6.117	1	32	5	153.685	2	38.070	0
Hizmet Gemileri	8	1	76.084	1	38.699	0	0	0	0	0	0	0	8	1	76.084	1	38.699	0
Romörkörler	0	0	0	0	0	0	1	1	1.565	0	0	0	1	0	1.565	0	0	0
Deniz Araçları	3	1	23.832	0	0	0	30	32	364.982	36	0	0	33	5	388.814	6	0	0
Balıkçı Gemileri	1	0	1.407	0	569	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1.407	0	569	0
Sportif ve Eğlence Amaçlı Tekneler Yatlar	0	0	0	0	0	0	1	1	4.701	0	1.540	0	1	0	4.701	0	1.540	0
TOPLAM	569	100	5.583.170	100	8.197.204	100	95	100	1.004.605	100	722.566	100	664	100	6.587.775	100	8.919.770	100

**Tablo 3.2.** Türk Ticaret Filosunun 10'lu Gemi Cins Grubuna Göre Dağılımı -2013

**Kaynak:** Ulaştırma denizcilik Ticaret Bakanlığı, “2014” Deniz Ticaret İstatistikleri, 13.

## 3.5. TÜRKİYE’DE DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN EKONOMİK YAPISI

Deniz ticareti ülkelerin karşılıklı olarak her çeşit malın alınıp satıldığı büyük bir ulaşım mekanizmasıdır. Bu nedenle karşılıklı ticaretin ‘olmazsa olmaz’ koşulu olan deniz ticareti her dönemde önemini korumuştur. Gelişmiş ülkeler, ekonomilerine ivme kazandırmak amacı ile denizin nimetlerinden yeterince yararlanmayı tercih ediyorlar. 4 bin 500 deniz millik kıyı şeridini elinde bulunduran Türkiye elindeki potansiyeli en iyi şekilde değerlendirmenin yollarını arıyor.

<sup>76</sup> Kılıç, Okay, (2006), *Türkiye’de Deniz Ulaştırmasının Mevcut Durumunun Değerlendirilmesi ve Diğer Ulaşım Sistemler İçerisindeki Yeri*, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniv. Fen Bilimleri Ens. Ankara, Türkiye,103.

Denizcilik sektörü, ülkemiz için önemli bir döviz girdisi olmasının yanında bütün sektörlerle katkısı olan lokomotif sektör olma özelliğini her zaman korumuştur. Denizcilik bilinçli bir şekilde kullanıldığı zaman ülke gelirinde artış yaşanmasının yanı sıra denizcilik de gelişmektedir. Denizcilik sektöründe temel göstere global piyasalardır. Çünkü deniz ticareti ve denizcilik ekonomisi küresel bir karaktere sahiptir. Belki de bu özelliği bakımından diğer sektörlerle oranla dış piyasalarla olan ilişki ağı göz önüne alındığında çok farklı bir tablo çizmektedir. Dolayısıyla, eğer global piyasalar genel olarak bir istikrar görüntüsü veriyorsa, bu olgunun kaçınılmaz biçimde sektörümüze yansımaları bekleyebiliriz.<sup>77</sup>

Hızla gelişen teknolojilere paralel olarak günümüz dünyasında deniz ve denizcilik; yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere, gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ile bir ticaret ve hizmet dalıdır. Bugün dünya ticaretinin yaklaşık yüzde 90'ı deniz yolu ile yapılmaktadır. Deniz yolu taşımacılığının diğer taşıma türlerine göre avantajları fazladır. Diğer avantajı ise büyük miktarlardaki yüklerin bir defada bir noktadan diğer bir noktaya taşınması imkânını sağlaması olarak belirtilmiştir.

Dünyadaki politik ve teknolojik gelişmeler dünya deniz ticaretini etkilemesinin ardından yapısal değişimlere zorlamış bulunmaktadır. Peki ne gibi değişiklikler oluşmuştur.

- Teknolojik gelişmelere paralel olarak gemilerin süratlerinin ve boyutlarının artması uzaktaki pazarlara daha kolay ulaşılmasını sağlamaktadır.
- Kara, deniz ve hava taşımacılığı bütünleşme eğilimi göstermiş ve yüklerin kapıdan kapıya taşınmasına olanak tanıyan kombine taşımacılık, özellikle konteynırların ortaya çıkması ile giderek artan bir önem kazanmıştır.

Ülkemizin üç tarafı denizlerle çevrili, iki kıtayı birbirine bağlayan coğrafi konuma sahip olması gözönüne alındığında, dış ticaretimizin geliştirilmesi, ekonomimizin dışa açılarak dünya ekonomisi ile bütünleşmesi ve diğer bütün ekonomik hedeflerimizin gerçekleştirilmesi yolunda denizcilik sektörünün önemli bir rol oynayacağı kaçınılmazdır. Küreselleşme süreci ve enerji kaynakları açısından da bakıldığında; Orta

---

<sup>77</sup> <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=11279>, 4/01/2015

Asya ülkelerinin cazibe merkezi olduğu bir dönemde, önemi giderek artan Türkiye'nin batı ile entegrasyonunda deniz taşımacılığı en önemli etken olmuştur.<sup>78</sup>

Deniz taşımacılığı üretim maliyetlerinin düşürülmesine katkı sağlamaktadır. Deniz yoluyla sınır aşımı sorunu olmaksızın çok büyük miktarda yükün güvenli ve hızlı bir şekilde taşınması mümkündür. Bu anlamda deniz yollarının demir yollarından üç buçuk kat, kara yollarından yedi kat ve hava yollarından yirmi iki kat daha ucuz olduğu ifade edilmiştir.<sup>79</sup>

Deniz taşımacılığı akaryakıt ve döviz tasarrufu sağlamaktadır. Birim yükün belirli bir mesafede taşınmasında deniz yollarına kıyasla demir yollarında yaklaşık iki kat, kara yollarında ise on kat daha fazla enerji harcanmaktadır. Dolayısıyla Türkiye gibi enerji tüketiminin yaklaşık %25'inin ulaştırmaya harcadığı bir ülkede deniz yolunun teşvik edilmesi akaryakıt tüketiminden ve dövizden tasarruf sağlamıştır.

Deniz taşımacılığı altyapı maliyetlerini azaltmaktadır. Yapılan hesaplamalar 150 km'lik bir otoyolun maliyetinin yaklaşık 1 milyar dolar, buna karşılık 1100 konteynerlik bir yük gemisinin maliyetinin ise 20 milyon dolar civarında olduğunu göstermektedir. Bu durum karşısında ulaştırmada deniz yolunun tercih edilmesi diğer faydalarının yanı sıra (trafik kazası gibi) kara yollarının bakım, onarım ve yenileme maliyetlerinden önemli miktarda tasarruf sağlamıştır.

Halen Türk ekonomisi küçümsenmeyecek bir ekonomik büyüme ve ihracat artışı olgusunu birlikte yaşamaktadır. Bu durum genişleyen bir dış ticaret hacmi ve deniz ticareti sektörünün giderek daha hareketli bir konuma ulaşmasını ortaya koymaktadır. Ülke ekonomisinin pozitif noktada ilerleyebilmesi ve Türkiye'nin en önemli sorunları arasında yer alan işsizlik sorununun çözümü için yeni iş alanlarının yaratılarak istihdamın artırılması yönünde çalışmalara hız verilmesi gerekmektedir.

### **3.5.1. Deniz Ticaretinin Filo Kapasitesi ve Dağılımı**

Türk Deniz Ticaret Filosunun dağılımı, gemi tiplerini esas alınmak suretiyle, her tip geminin, adet, tonaj (DWT, GRT) ve yaş ortalamaları yanında, sicili (ulusal ve

<sup>78</sup> <http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=11279>, 4/01/2015

<sup>79</sup> Çelikkaya, Ali, (2012), *Türkiye'de Deniz Taşımacılığına Sağlanan Vergi Teşvikleri Üzerine Bir İnceleme* Maliye Dergisi, Sayı 162 Ocak –Haziran, İstanbul, Türkiye, 77.

uluslararası) ve ithal veya yurt içinde inşa durumları göz önüne alınarak değerlendirme yapılır.<sup>80</sup>

Ayrıca, sayısal ve tonaj değerlendirmeleri, 31 Aralık 2005 tarihi itibarıyla toplu olarak analiz edildiği gibi, 1995-2005 yılları arasındaki gemi tipleri itibarıyla sayısal ve tonaj (GRT, DWT) durumları ile artış ve azalışlar da değerlendirmeye alınmıştır.

Türk Deniz Ticaret Filosunun 1980-2005 yılları arasındaki adet, DWT ve GRT değişimleri 1980 yılında 2.0 Milyon DWT olan filomuz, 2005 yılında 7.6 Milyon DWT'a ulaşmıştır.

1980'li yıllarda tonaj olarak dünya sıralamasında otuz beşinci sıralarda olan Türkiye, 2010 yılı başı itibarıyla dünya sıralamasında on sekizinci sıraya kadar (%1,44) yükselmiştir. Ayrıca global krizin yaşandığı 2007-2009 döneminde dünyanın önde gelen filolarında kayıplar yaşanırken Türkiye bir önceki yıla göre sıralamada iki basamak ilerlemiştir.<sup>81</sup>

Türk Deniz Ticaret Filosu gelişiminin durduğu ve gerilediği 1985-1988 ile 1998-2002 dönemlerinin ülkemizin yaşadığı ekonomik krizler ve dünya ile birlikte yaşanan navlun krizlerinin bir sonucu olduğuna varılmıştır.

Bu kapsamda, ülkemiz deniz ticaretinin dünya deniz ticareti içerisindeki yerinin anlaşılması, deniz ticaretinde ülkemizin yakalamış olduğu trendi deniz ticaretinin geçişini, mevcut durumunu ve geleceğini ortaya koyarak basitçe açıklayabilmesi, denizcilik alanında yapılacak yatırımlarda karar verme sürecinde karar vericilerin elindeki önemli ve güvenilir bir kaynak olarak kullanılabilmesi için gerekli olanlardan birisi güncel ve güvenilir istatistiklerin ve araştırmaların kullanılması gerekmektedir.<sup>82</sup>

Yıllarca kara listede olan Türk Bayraklı gemilerimizin beyaz listeye geçişi sağlanarak ticaret filomuzun uluslararası itibarı artırılmıştır. Yaptığımız yoğun denetimler, Türk Bayraklı gemilerin 2008 yılından itibaren beyaz listede yer almasını sağlamış olup, 2013 yılında tutulma oranı %3'ün altında yer alarak, şimdiye kadar ki en düşük oran yakalanmıştır.

---

<sup>80</sup> Kılıç, Okay, (2006), *Türkiye'de Deniz Ulaştırmasının Mevcut Durumunun Değerlendirilmesi ve Diğer Ulaşım Sistemleri İçerisindeki Yeri*, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniv. Fen Bilimleri Ens., Ankara, Türkiye, 30.

<sup>81</sup> Çelikkaya, Ali, (2012), *Türkiye'de Deniz Taşımacılığına Sağlanan Vergi Teşvikleri Üzerine Bir İnceleme*, Maliye Dergisi Sayı 162 Ocak –Haziran, Eskişehir, Türkiye,75.

<sup>82</sup> Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (2014), *Deniz Ticareti İstatistiği*, Ankara, Türkiye,

Denizciliğimizin her alanında olduğu gibi deniz ticaret filomuz da büyümüştür. Türk sahipli filomuz 2003 yılında 8,8 milyon DWT kapasite ile dünyada 19 uncu sırada iken 2014 yılında 30,4 milyon DWT'luk kapasite ile 6 basamak ilerleyerek 13 üncü sıraya yükselmiştir.<sup>83</sup>

### 3.5.2. Denizcilik Sektörünün Girdileri

Küresel ekonomik krizle mücadelede, profesyonel gemi yönetiminin en önemli sorunlarından biri artan girdi maliyetleridir.

Yatırımların ekonomiye olan katkısı özellikle işçilikte ortaya çıkmaktadır. Toplam gemi maliyetinin yaklaşık %39'u işçilik üzerinden ekonomiye sıcak para olarak kazandırılmaktadır.

Batı ülkelerinin Türk Tersanelerine verdikleri siparişler artarak devam etmektedir. inşa edilen gemilerin hemen hemen hepsi ileri teknoloji gerektiren projelerdir. Kimyasal tankerler, tankları paslanmaz çelik malzemeden imal edilmiş petrol ve ürün tankerleri, modern konteyner gemileri ile mega yat siparişleri yapılmaktadır.

Gemilerin düzensiz (tramp) ya da düzenli (liner) sefer yapmaları taşımacılık maliyetlerini etkilemektedir. Düzensiz sefer yapan gemilerin, önceden belirlenmiş sabit rotaları olmadığı için tam kapasiteyle taşımacılık yapabilecekleri rotaları seçme ve daha ucuz bir fiyatla, hiç beklemeden yük alabileceği bir limanı tercih ederek birim maliyetleri düşürebilme imkânları vardır.<sup>84</sup>

Bir armatör ya da işleten kendi ülkesi siciline kayıtlı olması gereken gemisini, kendisine çeşitli kolaylıklar gösteren başka ülkenin bayrağını çekmeyi ve o ülkenin siciline kayıt olmayı tercih edebilir.

Deniz taşımacılığı işletmelerinde önemli bir gider kalemi olan sermaye giderleri (amortisman ve finansman gideri) düşüktür.

---

<sup>83</sup> Web\_3 (2012), Dursun, Sercan, E.T. 04/01/2015.374.

<sup>84</sup> Saban, Metin ; Gügerç, Gülay, (2009), *Deniz Taşımacılığı İşletmelerinde Maliyetleri Etkileyen Faktörler ve Sefer Maliyetleri*, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Dergisi, Cilt: 1 Sayı:1, İzmir, Türkiye, 2-4.

- Mürettebat giderleri düşüktür. Kendi vatandaşlarının gemilerde istihdamı zorunluluğu şartı olmaması nedeni ile gemilerde yabancı gemi adamı kullanılmasına imkan tanınmaktadır.

### 3.6. TÜRK DENİZCİLİK MEVZUATI

Türk Denizcilik Mevzuatı genel bir yapıya sahip olduğundan bu konuyla ilgili alınması gereken değişiklikler ve yapılandırmalar aşağıdaki şekilde gelişmektedir.

- ✓ Kanun
- ✓ Kanun Hükmünde Kararname
- ✓ Tüzük
- ✓ Bakanlar Kurulu Kararları
- ✓ Yönetmelik
- ✓ Tebliğ
- ✓ Genelge
- ✓ Yönerge (Talimat)
- ✓ Diğer (Esaslar, Kriterler, Planlar, Standartlar, Kılavuzlar, Listeler)
- ✓ Uluslararası Hukuk Metinleri
- ✓ IMO Sözleşmeleri
- ✓ Uluslararası Sözleşmeler
- ✓ Bölgesel Anlaşmalar
- ✓ İkili Denizcilik Anlaşmaları
- ✓ Avrupa Birliği Direktiflerinden oluşmaktadır.

Bunların amacı; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının kuruluş, görev, yetki ve sorumluluklarını faaliyet alanlarını vergilendirmelerini, gümrük işlemlerini, limanları ve v.s. düzenlemektir.

Buna bağlı olarak aşağıda örnek olarak incelediğimiz sadece denizcilik kısmı alınan kararname de Deniz ve İçsular Düzenleme esasları kanunu çıkartılmış ve uygulamalar bu yönde olmuştur.

a) 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.

b) 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.<sup>85</sup>

c) Deniz ve içsular ulaştırması alanında hizmet üretenler ile hizmetten yararlananların hak, yükümlölük ve sorumluluklarını belirlemek.

ç) Deniz ve içsular taşımacılığı alanında kamu hizmeti yükümlölüğüne ilişkin usul ve esasları belirlemek.

d) 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.

e) 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.

f) Gemi adamlarının sicilinin tutulmasına ilişkin usul ve esasları belirlemek ve bunların sicilini tutmak.

g) 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.

ğ) 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.

---

<sup>85</sup> Web\_5 (2000), Bengi Yüceer, E.T. 08/01/2015.

h) Deniz ve içsular taşımacılığı alanında kullanılan her çeşit gemi ve benzeri deniz ve içsu araçlarına ilgili emniyet belgelerini vermek veya verebilecekleri yetkilendirmek ve denetlemek.

ı) 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.

i) 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.<sup>86</sup>

j) 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.

k) 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.

l) 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.

m) 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.

n) Deniz seyrüsefer faaliyetleri için gerekli her türlü harita, kitap ve benzeri neşriyat ile bildirim hizmetlerini yapmak veya yaptırmak.

---

<sup>86</sup> Web\_5 (2000), Bengi Yüceer, E.T. 08/01/2015.



o) Her türlü amatör denizcilik faaliyetine ilişkin usul ve esasları belirlemek, bu faaliyetleri yapacakları yetkilendirmek ve denetlemek.

ö) 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.

p) Her türlü deniz ve içsu aracının deniz ve içsuları kirletmesini önleyecek tedbirleri almak, bu amaçla gerekli izlemeleri ve denetimleri yapmak, bu konuda diğer kuruluşlarla işbirliğini sağlamak.<sup>87</sup>

r) Deniz ve içsular ulaştırma hizmetlerinin gerektirdiği uluslararası ilişkileri yürütmek, anlaşma ve karma komisyon çalışmaları yapmak.

s) Bakan tarafından verilen benzeri görevleri yapmak.

Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü

Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün görevleri şunlardır:

Kombine taşımacılık faaliyetlerinin ticari, ekonomik, sosyal ihtiyaçlara ve teknik gelişmelere bağlı olarak ekonomik, seri, elverişli, güvenli, çevreye kötü etkisi en az ve kamu yararını gözetecek tarzda serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında yapılmasını sağlamak.

Tehlikeli mal taşımacılığı alanında hizmet üretenler ile hizmetten yararlananların hak, yükümlülük ve sorumluluklarını belirlemek.

Kombine taşımacılık alanında hizmet üretenler ile hizmetten yararlananların hak, yükümlülük ve sorumluluklarını belirlemek.

e) Tehlikeli mal taşımacılığı alanında kullanılan terminal, depolama tesisi ile benzeri yapıların asgari niteliklerini belirlemek ve bunları denetlemek.

---

<sup>87</sup> Web\_5 (2000), Bengi Yüceer, E.T. 08/01/2015.

f) Tehlikeli mal taşımacılığı alanında kullanılan her türlü karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu taşıtının cins, kapasite, sahiplik, yaş ve benzeri yönden asgari nitelikleri ile bunların dönemsel teknik muayenelerine ilişkin usul ve esasları belirlemek.

g) Tehlikeli mal taşımacılığı alanında kullanılan her türlü karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu taşıtının dönemsel teknik muayenesini yapacakların asgari niteliklerini belirlemek ve bunları yetkilendirmek ve denetlemek.

ğ) Tehlikeli mal taşımacılığı ve kombine taşımacılık faaliyetlerinin gerektirdiği uluslararası ilişkileri yürütmek, anlaşma ve karma komisyon çalışmaları yapmak.

h) Bakan tarafından verilen benzeri görevleri yapmak.

Deniz Ticareti Genel Müdürlüğünün görevleri şunlardır:

a) Milli denizcilik ve deniz ticaretine ilişkin politika, strateji, hedef ve uygulama usul ve esaslarını hazırlamak.

b) Türk deniz ticaret ve turizm filosunun gelişmesi, yenilenmesi, pazar payının büyümesi ve milletlerarası rekabet gücü kazanması için gerekli tedbirleri almak.

c) 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.

ç) Ülkenin deniz ve içsularındaki limanlar, iskeleler ve benzeri kıyı yapıları ile Türk boğazlarındaki deniz trafiğinin istatistiklerini tutmak, değerlendirmek ve yayımlamak.

d) Yukarıdaki bentlerdeki hükümler çerçevesinde ülkenin ihtiyaç duyacağı yeni limanlar, iskeleler ve benzeri kıyı yapılarının yer, kapasite ve diğer nitelikleri hakkında raporlar hazırlamak veya hazırlatmak.

e) Gemi kiralamalarında Türk ve yabancı bayrak çekilmesine ilişkin talepleri değerlendirmek ve ilgili mevzuatı uyarınca izin vermek.

f) Tarifeli deniz taşımacılığının usul ve esaslarını belirlemek, tarifeli deniz taşımacılığı yapanları yetkilendirmek ve denetlemek.

g) Deniz sigortacılığının gelişmesine ve etkin bir şekilde işlemesine yönelik tedbir almak, ilgili kurum ve kuruluşlarla gerekli koordinasyonu sağlamak.

ğ) 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.

h) İhracat, ithalat, üçüncü ülke ve transit taşımalardan Türk deniz ticaret filosunun ve limanlarının daha fazla pay almasını sağlamak için gerekli tedbirleri almak, ilgili kurum ve kuruluşları koordine etmek.

ı) 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.

i) Her türlü gemi ve benzeri deniz araçlarının alımı, satımı ve kiralanmasıyla ilgili usul ve esasları belirlemek.

j) Deniz ticaretinin gerektirdiği her türlü gözetim hizmetlerine ilişkin usul ve esasları belirlemek, bu hizmeti yapacakları yetkilendirmek ve denetlemek.<sup>88</sup>

k) Taşımacılık türleri arasında geçişi kolaylaştırmak ve birden fazla taşımacılık türünün bir arada kullanıldığı kombine taşımacılığı desteklemek ve geliştirmek.

l) Deniz hukuku ve deniz ticaretinin gerektirdiği uluslararası ilişkileri yürütmek, anlaşma ve karma komisyon çalışmaları yapmak.

m) Bakan tarafından verilen benzeri görevleri yapmak.

#### Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü

a) Çevrenin, denizin ve kıyı şeridinin korunması ilkesini gözeterek; tersaneler ile gemi geri dönüşüm tesisleri ve liman, iskele ve benzeri kıyı yapıları, kıyı yapılarıyla irtibatlı boru, kablo, kanal ve benzeri yapıların yer, kapasite ve benzeri niteliklerini belirleyerek planlamak, kurulmalarına ilişkin usul ve esasları belirlemek ve izin vermek, gerekli arazi tahsisi ile altyapıların kurulması hususunda ilgili kuruluşları koordine etmek, uygulamasını takip etmek ve denetlemek.

b) Tersaneler ile gemi geri dönüşüm tesisleri ve liman, iskele ve benzeri kıyı yapıları, kıyı yapılarıyla irtibatlı boru, kablo, kanal ve benzeri yapıların kapasitelerinin

---

<sup>88</sup> Web\_5 (2000), Bengi Yüceer, E.T. 08/01/2015.

artırılmasına veya modernizasyonuna yönelik tevsi yatırımlarına izin vermek ve denetlemek.

c) Tersaneler ile gemi geri dönüşüm tesislerinin modern üretim, yönetim ve pazarlama yapmasını sağlayacak tedbirleri almak, uygulamasını takip etmek ve ilgili kuruluşlarla koordinasyonu sağlamak.

ç) Gemi ve diğer deniz araçlarının yapımı, bakımı, onarımı, donatımı, geri dönüşümü ve yan sanayinin gelişmesi için gerekli tedbirleri almak.

d) Tersaneler ile gemi ve diğer deniz araçlarının projelerini incelemek, incelettirmek, onaylamak, yapımına izin vermek, projelere uygunluk bakımından denetlemek ve belgelendirmek.

e) Tersane ve gemi geri dönüşüm tesislerinde çalışanların mesleki yeterlik şartlarını belirlemek.

f) Gemiler ile diğer deniz araçlarında kullanılan can kurtarma, emniyet, tahmil, tahliye ekipmanları ve benzeri teçhizat ve malzemenin asgari niteliklerini belirlemek ve uygulanmasını sağlamak.

g) Ulusal ve yabancı klas kuruluşlarıyla işbirliği yapmak, gerektiğinde bunları yetkilendirmek ve denetlemek.

ğ) Tersaneler ile gemi ve diğer deniz araçlarının yapım, bakım, onarım, donatım, geri dönüşüm tesislerinin çalışma usul ve esasları ile asgari güvenlik şartlarını belirlemek ve denetlemek.

h) Gemi ve diğer deniz araçları sanayisinin gelişmesine ve teşvikine yönelik tedbirler almak ve bu hususta ilgili kuruluşlarla gerekli koordinasyonu sağlamak.

ı) Tersaneler ile gemi ve diğer deniz araçları yapımı, bakımı, onarımı, donatımı ve geri dönüşümü ve liman, iskele ve benzeri kıyı yapısı işletmecilik faaliyetlerinin gerektirdiği uluslararası ilişkileri yürütmek, anlaşma ve karma komisyon çalışmaları yapmak.

Denizciliğimiz düzenlenmesi ve gelişmesi için sürekli olarak ek kanunlar kararnameler ve mevzuat üzerinde çalışmalar yapılarak yayınlanmaktadır.

### 3.7. ULUSLARARASI ANLAŞMALAR

Denizcilikte Uluslararası bir örgüt oluşturup güvenliği sağlama fikri, ilk olarak I. Dünya savaşından sonra ortaya atılmıştır. Bunun hayata geçirilmesi ise, 1948 yılında Cenevre' de yapılan toplantı sonucunda gerçekleşmiştir ve “Hükümetler Arası Denizcilik İstişare Örgütü: IMCO” olarak isimlendirilmiştir.

İlk olarak, deniz filosuna sahip olan 21 ülke tarafından kabul göerek resmi faaliyetlerine başlamıştır. Sonradan 1977 yılında, örgüt “Uluslar Arası Denizcilik Örgütü : IMO” adını almıştır. IMO, Uluslararası Denizciliğin Güvenliği için gerekli teknik ve hukuki önlemleri belirlemek, bunlara ilişkin uluslararası kanun ve kuralları düzenlemek ve bunların uygulanmasında etkinlik kazanarak yaptırım uygulamak amacıyla çalışan bir denizcilik örgütüdür.<sup>89</sup>

Örgütün yıllar süren çalışmaları sonucunda ortaya çıkan ve günümüzde dünya denizlerinin, örgüt kurulmadan önceki halinden çok daha güvenilir hale gelmesinde oldukça büyük katkıları bulunan, uluslararası nitelikli sözleşmeler aşağıda belirtildiği gibidir.

**IMO CONVENTION** : Uluslararası Denizcilik Teşkilatı Sözleşmesi, (Convention on the International Maritime Organization), *İlk Yürürlük: 17.03.1958*

**SOLAS 74** : Denizde Can ve Mal Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi, 1974 (International Convention for the Safety of Life At Sea, 1974). *İlk Yürürlük : 25.05.1980*

**COLREG 72** : Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları Sözleşmesi, 1972 (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972). *İlk Yürürlük: 15.07.1977*

**OILPOL 1954**: Denizlerin Petrol ile Kirlenmesini Önlemeye İlişkin Uluslar arası Sözleşme, 1954 ( International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954). *İlk Yürürlük : 26.07.1958*

**MARPOL 73/78** : Denizlerin Gemilerden Kirlenmesini Önleme Uluslararası Sözleşmesi. Sözleşme tarihi : 1973 ve Protokol tarihi : 1978 (International Convention

---

<sup>89</sup> <http://denizcicoskun.blogspot.com.tr/2013/03/uluslararasi-denizcilik-sozlesmeleri.html>, 02/01/2015

for the Prevention of Marine Pollution from Ships, 1973 as modified by the Protocol of 1978 relating thereto). İlk Yürürlük: 02.10.1983

**FAL 1965** : Uluslararası Deniz Trafiğini Kolaylaştırma Sözleşmesi, 1965 (Convention of Facilitation of International Maritime Traffic, 1965). İlk Yürürlük: 05.03.1967

**LOAD LINES 1966**: Yükleme Sınırı Uluslar arası Sözleşmesi, 1966 (International Convention on Load Lines, 1966). İlk Yürürlük : 1.07.1968

**TONNAGE 1969** : Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi, 1969 (International Convention on Tonnage Measurements of Ships, 1969). İlk Yürürlük : 18.07.1982

**INTERVENTION 1969**: Açık Denizlerde Petrol ile Kirlenmeye Yol açabilecek KazALARA Müdahale Edilmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme, 1969, (International Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969). İlk Yürürlük : 06.05.1975<sup>90</sup>

**INTERVENTION PROTOCOL 1973** : Açık Denizlerde Petrol Dışındaki Maddelerle Kirlenme Olaylarına Müdahale Edilmesine İlişkin Protokol, 1973 (Protocol Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oils, 1973). İlk Yürürlük : 30.03.1983

**CLC 1969**: Petrol ile Kirlenmeden Doğan Zararların Hukuki Sorumluluğuna İlişkin Uluslararası Sözleşme, 1969, (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969), İlk Yürürlük Tarihi: 19.06.1975.

**CLC PROTOCOL 1976** : Petrol ile Kirlenmeden İleri gelen Zararların Hukuki Sorumluluğuna İlişkin Uluslar arası Protokol, 1976 (Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1976) İlk Yürürlük : 08.04.1981

**STP 1971** : Özel Sefer Yapan Yolcu Gemileri Antlaşması, 1971, (Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971). İlk Yürürlük: 02.01.1974

---

<sup>90</sup> <http://denizcicoskun.blogspot.com.tr/2013/03/uluslararasi-denizcilik-sozlesmeleri.html>, 02/01/2015

**SPACE STP 1973** : Özel Sefer Yapan Yolcu Gemilerinin Yer Gereksinimlerine İlişkin Uluslararası Protokol, 1973, (Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973). İlk Yürürlük : 02.06.1977

**NUCLEAR 1971** : Nükleer Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi, 1971, (Convention relating to Civil Liability in the field of Maritime Carriage of Nuclear Material, 1971). İlk Yürürlük : 15.07.1975

**FUND 1971** : Petrolle Kirlenme Zararları için Uluslararası Tazminat Fonu Kurulmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme, 1971 (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Damage, 1971). ilk Yürürlük : 16.10.1979

**FUND PROTOCOL 1976** : Petrolle Kirlenme Zararları için Uluslararası Tazminat Fonu Kurulmasına İlişkin Uluslararası Sözleşme Protokolü, 1976 (Protocol to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1976).

**CSC 1972** : Güvenli Konteynerlere İlişkin Uluslararası Sözleşme, 1972 ve değişiklikleri (International Convention for Safe Containers, 1972 as amended). İlk Yürürlük : 06.09.1977

**PAL 1974**: Deniz Yolu ile Yolcu ve Bagajların Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesi, 1974, (Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974).

**PAL PROTOCOL 1976** : Deniz Yolu ile Yolcu ve Bagajların Taşınmasına İlişkin 1974 Atina Sözleşmesine ilişkin 1976 Protokolü (Protocol of 1976 to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974).

**INMARSAT CONVENTION**: Uydularla Deniz Haberleşmesi Uluslararası Teşkilatına İlişkin Sözleşme (Convention on the International Sattelite Organization). İlk Yürürlük: 16.07.1979

**INMARSAT OA** : Uydularla Deniz Haberleşmesi Uluslararası Teşkilatına İlişkin İşletme Antlaşması (Operation Agreement on the International Sattelite Organization).

**LLMC 1976:** Denizcilik Uyuşmazlıklarında Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Sözleşme, 1976 (Convention on Limitations of Liability for Maritime Claims, 1976).

**SFV 1993:** Balıkçı Gemilerinin Güvenliğine İlişkin Terremolinos Uluslararası Sözleşmesi, 1993 (Terremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1993)

**STCW 1978 :** Gemi adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve vardiya tutma standartlarına ilişkin uluslararası sözleşme, 1978 (International Convention on Standarts of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978). İlk Yürürlük : 28.04.1984

**STCW-F 1995:** Balıkçı gemilerinde çalışan Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartlarına İlişkin Uluslar arası Sözleşme, 1995 (International Convention on Standarts of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995). İlk Yürürlük : 07.07.1996

**SAR 1979 :** Denizde Arama ve Kurtarma Uluslar arası Sözleşmesi, 1979, (International Convention on Maritime Search And Rescue, 1979). İlk Yürürlük : 22.06.1985

**SUA 1988:** Kanunsuz Hareketlere Karşı Deniz Seyrüseferinin Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi, 1988 (International Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, 1988).

**LDC 1972:** Atıklar Tarafından Denizlerin Kirletilmesinin Önlenmesine İlişkin Sözleşme, 1972 ( Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matters, 1972). İlk Yürürlük : 30.08.1975

**SALVAGE 1989 :** Uluslar arası Kurtarma Sözleşmesi, 1989 (International Convention on Salvage at Sea, 1989).<sup>91</sup>

**OPRC 1990 :** Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Mücadele ve İşbirliğine Dair Sözleşme, 1990 (International Convention on Collaboration and Preparation

---

<sup>91</sup> <http://denizcicoskun.blogspot.com.tr/2013/03/uluslararasi-denizcilik-sozlesmeleri.html>, 02/01/2015



## BÖLÜM 4. GEMİLERDE VERGİ UYGULAMALARI VE MUHASEBE

### 4.1. DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE VERGİLENDİRME

Türkiye özellikle 1990'lı yıllardan itibaren deniz taşımacılığını ciddi anlamda teşvik etmeye başlamış ve dünyadaki gelişmelere paralel olarak özel vergi ayrıcalıkları getirmiştir.<sup>92</sup>

Denizcilik sektörü içinde; deniz ticaret filoları, tersaneler, limanlar, yat işletmeciliği, gemi ve yat inşaatları, balıkçılık, deniz turizmi, sualtı ve su üstü sporları, kurvaziyer turizmi, kıyı koruma ve kurtarma vb. değişik konular yer almaktadır. Dolayısıyla, aslında denizler söz konusu faaliyet alanlarının yaşatılması için temel platformu oluşturmakla birlikte, ekonomik değer yaratan bir sahayı temsil etmektedir.<sup>93</sup>

Gemi malikinin ticari faaliyeti dolayısıyla ödeyeceği vergi, yararlanacağı teşvikler, mülkiyet, ipotek ve benzeri haklarının varlığı ve kullanılması (tesisi) taşıdığı bayrak ile doğrudan ilişkilidir.

Bu faktörlerin elverişliliği ise gemi malikinin ticari hayatta rekabet şansını artırıcı etkenler olarak karşımıza çıkar. Bu nedenle, devletler tarafından denizcilik sektörüne sağlanan vergi kolaylıkları, teşvikler ve bürokratik işlemlerdeki sürat gemi maliklerinin bayrak seçimini etkilemektedir. Yoğun rekabet ortamlarında, yüksek vergiler, bürokratik zorluklar, işçi çalıştırılmasına dair kurallar nedeniyle pek çok gemi maliki,

---

<sup>92</sup> Çelikkaya, Ali, (2012), *Türkiye’de Deniz Taşımacılığına Sağlanan Vergi Teşvikleri Üzerine Bir İnceleme*, Maliye Dergisi, Sayı 162, Ocak –Haziran, 73.

<sup>93</sup> Alptürk, Ercan, (2004), *Denizcilik Sektörünün Finansal ve Vergisel Boyutu*, Lebib Yarkın Mevzuat dergisi, sayı 7,

gemisini vatandaşı olduğu ülkenin haricinde, şartları daha uygun olan bir başka ülkenin gemi siciline tescil ettirmeyi tercih etmektedir.<sup>94</sup>

Dünyada vergilendirilmesi en zor olan sektörlerden biri de denizcilik sektörüdür. Bu sektörün vergilendirilmesinin zorluğu; elde edilen kazancın tek başına çoğu zaman tek bir ülkenin doğal kaynaklarını, enerjisini, finansman olanaklarını kullanmamasından ileri gelmektedir. Çoğunlukla ülke ve kıta aşan denizlerde pek çok ülke limanlarından yük alınan ve bu yükü başka limanlara taşıyarak kazanç elde eden denizcilik sektörü ticaretinin vergilendirilmesi tarih boyunca hep güç olmuştur. Dünyada uygulanan vergilendirme yöntemleri; bu sektörü tamamen vergi dışı bırakmaktan tutun da yakın zamana kadar Türkiye’de de olduğu gibi ayırım gözetmeksizin tam vergilendirmeye tabi tutmak arasında bir seyir izlemiştir. Yakın zamana kadar Türkiye’nin uyguladığı bu vergilendirme politikası, düşük oranlı veya tamamen vergisiz bir rekabetin sürdüğü uluslararası denizcilik dünyasında neredeyse arkasında Türk bayrağı dalgalanan bir gemi bırakmamıştır. Buda diğer ülkelere göre Türk denizciliğini geride bırakmış. Yakın tarihe kadar süren bu belirsizlik 21.12.1999 tarihinde kabul edilen “4490 sayılı Türk Gemi Sicili Kanunu” ile bir miktar giderilebilmiştir.<sup>95</sup>

#### **4.1.1.Vergi Usul Kanunu Açısından İncelenmesi**

Türkiye’de çağdaş anlamda gelir vergisi ilk olarak 5421 sayılı kanunla, kurumlar vergisi ise 5422 sayılı kanunla 1950 yılı başlangıcında Türk Vergi Sistemine girmiştir. 1950 yılından önce uygulamada olan kazanç vergisi sisteminin pek çok aksaklıkları görülmüş olduğundan onun yerine Alman gelir vergisi mevzuatı esas alınarak bugünkü vergi sistemi kabul edilmiştir. Ancak, görülen aksaklıklar üzerine Türk vergi mevzuatında günümüze dek pek çok kapsamlı (reform niteliğinde) değişiklikler yapılmıştır. Bu süreç halen devam etmektedir.<sup>96</sup>

Bu süreçte denizcilik faaliyetlerini teşvik edici ve geliştirmeye yönelik alanlarda ilgili Vergi Usul Kanunu ile ilgili olarak Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe giren Yönetmeliklerin bazılarında istisnai düzenlemeler yapılmıştır.

<sup>94</sup> Web\_5 (2000), Bengi Yüceer, E.T. 08/01/2015.

<sup>95</sup> Web\_6 (2007), İsmail Bulut, E.T. 11/12/2014.

<sup>96</sup> Web\_7 (2007) Dinç, E.T. 03/03/2015

Bunların başında, Vergilendirmeye ilişkin olan kanunun 12. maddesi ile özel gemi siciline tescil edilen gemi ve yatların işletilmesinden ve aynı sicile bir başkası adına tescil edilmek üzere devrinden doğan kazançlar gelir ve kurumlar vergisinden istisna tutulmakta, ayrıca bu sicile kayıt edilecek gemi ve yatların alım-satım, ipotek, tescil ve navlun mukavelelerinin damga vergisine, harçlara, banka ve sigorta muameleleri vergisi ve fonlara tâbi tutulmayacağı belirtilmiştir.

Kazançları bu şekilde gelir ve kurumlar vergisinden istisna edilen gemi ve yatlardan bu kanun uyarınca kayıt harcı ve yıllık tonaj harcı adı altında iki önemli harç alınması öngörülmüştür. Yıllık tonaj harcı esas itibariyle faaliyet kazançlarının kurumlar ve gelir vergisinden istisna edilmesinin karşılığı alınan bir harç olup bununla vergileme basitliğinin sağlanması amaçlanmıştır.<sup>97</sup>

Bu madde uyarınca tahsil edilecek harçların tarh, tahakkuk ve tahsilinde, aksine bir hüküm bulunmadıkça, 213 sayılı Vergi Usul Kanunu, 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun ve 492 sayılı Harçlar Kanunu hükümlerinin uygulanacağı öngörülmüştür.

Kanun ile ilgili olarak Maliye Bakanlığı ‘ınca çıkarılan 69 nolu Kurumlar Vergisi Kanunu Genel Tebliği’nde TUGS istisnası ile ilgili olarak “*gelir ve kurumlar vergisinden istisna edilen bu kazançlar Gelir Vergisi Kanununun 94 üncü maddesinin 6 numaralı bendinin (b) alt bendine göre tevkifata da tabi tutulmayacaktır.*” hükmüne göre TUGS istisnası bulunan kurumlar vergisi mükellefleri yararlandıkları istisna üzerinden herhangi bir tevkifat yapmamaktadır.

Ancak tüzel kişiliğe sahip bir şirketin aktifinde kayıtlı gemileri TUGS ‘ne kayıt ettirmesinden sonra elde ettiği kazançlar Kurumlar Vergisinden istisna edilirken, aynı şirketin kar dağıtması durumunda şirketin ortakları açısından bir vergilendirme doğacaktır. 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 tutulacaktır ki bu durum TUGS Kanununun 12. maddesine ve kanunun ihdas amacına tamamen ters bir durumdur.

---

<sup>97</sup> Web\_8 (2003) Erişti, E.T. 09/01/2015

Bununla birlikte 6111 sayılı Kanunla aynı tarihte yürürlüğe giren ve Özel Tüketim Vergisi Kanununun 12 nci maddesinde, Özel Tüketim Vergisi Kanununun yürürlüğe girdiği 1/8/2002 tarihinden günümüze kadar söz konusu yakıtlar için bu Kanunda belirtilen vergi tutarları bahsi geçen yetki kapsamında yayımlanan Bakanlar Kurulu Kararları ile sıfır olarak uygulanmıştır.

Katma Değer Vergisi Kanunu ile deniz ticaret filosunun ve deniz ulaştırma sisteminin geliştirilmesini teşvik etmek amacıyla faaliyetleri kısmen veya tamamen deniz taşıma araçlarının (yüzer tesis ve araçlar dahil) kiralanması veya çeşitli şekillerde işletilmesi olan mükelleflere bu amaçla yapılan deniz taşıma araçlarının teslimleri, bu araçların imal ve inşası ile ilgili olarak yapılan teslim ve hizmetler ile bunların tadili, onarım ve bakımı şeklinde ortaya çıkan hizmetler vergiden istisna edilmiştir.

Motorlu taşıtlar vergisinin konusu nedeniyle, denizcilik sektöründe bu vergi türünden direkt etkilenen mükelleflerin kapsamı diğer vergi türlerine göre daha fazladır. Nihai vergi olarak motorlu araç sahipleri tarafından motorlu taşıtlar vergisi yüklenilmekte ve yansıtılmamaktadır.

Bu bağlamda Serbest bölgelerde üretim faaliyetinde bulunan mükelleflerin bu bölgelerde imal ettikleri ürünlerin satışından elde ettikleri kazançları gelir veya kurumlar vergisinden müstesnadır. Bu istisnanın 193 sayılı Gelir Vergisi Kanununun 94 üncü maddesinin birinci fıkrasının (6) numaralı bendinin (b) alt bendi ile 5520 sayılı Kurumlar Vergisi Kanununun 15 inci ve 30 uncu maddeleri uyarınca yapılacak tevkifata etkisi yoktur.<sup>98</sup>

Bu istisnalar doğrultusunda, Gelir vergisi kanununda mali karın esas alındığını, kurum vergisinde ise ticari karın esas alındığı ancak ticari kara vergi kuralları uygulanarak mali karın hesaplandığı görülmektedir.

213 sayılı Vergi Usul Kanununun belirtilen maddeleri ile Bakanlığa verilen yetkiye dayanılarak bu tebliğin konusunu teşkil eden Mükellef Bilgileri Bildiriminin, elektronik ortamda verilmesi zorunluluğu getirilmiştir.

---

<sup>98</sup> <http://www.gib.gov.tr/index.php?id=1079&uid=pxXYIJPfvZkgv5gl&type=teblig>

Bildirim zorunluluğu getirilen mükelleflerin kapsamı, bildirim şekli, bildirimde bulunulacak dönem, bildirim verme zamanı, gönderilmesi ve diğer hususlara ilişkin açıklamalara yer verilmiştir.

Bu tebliğin konusunu teşkil eden Mükellef Bilgileri Bildirimini, bildirim verme süresinin başladığı gün olan 1 Nisan tarihi itibarıyla faal olan (tasfiye işlemi devam edenler dahil) tüm;<sup>99</sup>

a. Kurumlar vergisi,

b. Ticari kazanç (kazancı basit usulde tespit edilenler hariç), zirai kazanç ve serbest meslek kazancı elde eden gelir vergisi mükellefleri vermek zorundadırlar.

Mükellefiyet ve vergi sorumluluğu için kanuni ehliyet şart değildir. Vergiyi doğuran olayın kanunlarla yasak edilmiş bulunması mükellefiyeti ve vergi sorumluluğunu kaldırmaz.

Tüzel kişilerin tasfiye haline girmiş veya tasfiye edilmiş olmaları, kanuni temsilcilerin tasfiyeye giriş tarihinden önceki zamanlara ait sorumluluklarını da kaldırmaz.

#### 4.1.2. KDV Açısından İncelenmesi

Türkiye'de 1984 tarihinde 3065 sayılı Kanun ile 1985 tarihinden itibaren uygulanmasına başlanılan KDV'nin başlıca özellikleri aşağıdaki gibidir.<sup>100</sup>

- ✓ Yayılı bir tüketim vergisidir.
- ✓ Vergi nihai tüketici üzerinde kalır.
- ✓ KDV'de indirim mekanizması vardır.
- ✓ KDV, maliyet unsuru değildir.
- ✓ KDV'nin net kar veya brüt kara etkisi yoktur.
- ✓ KDV belge düzenlenmesi sayesinde işlevini yerine getirir.
- ✓ Dış ticarete varış ülkesinde vergileme (destinasyon) kuralı geçerlidir.
- ✓ KDV bir işlem vergisidir.
- ✓ Tedavül zincirinin ara aşamalarında uygulanan vergi hasılatı etkilemez.

<sup>99</sup> <http://www.gib.gov.tr/index.php?id=1079&uid=pxXYIJPFvZkgv5gl&type=teblig>

<sup>100</sup> Kaya, Sezai ; Ayluçtarhan, Arif, (2011). *250 Soruda İthalat ve KDV*, İstanbul Ticaret Odası Yay. 2010, 33-34.

- ✓ Birden fazla oran uygulanabilir.
- ✓ KDV tahsilatında aktif rol mükellefindir.
- ✓ KDV şeffaf bir vergidir.
- ✓ KDV tarafsız bir vergidir.
- ✓ KDV serbest piyasa ekonomisinin vergisidir.
- ✓ İstisnalar KDV zincirini kırarak etkisini zayıflatır.
- ✓ KDV'nin konusunu parasal akımlar değil mal veya hizmet akımları teşkil eder.
- ✓ KDV basit bir vergidir.
- ✓ KDV modern bir vergi niteliğindedir.

3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu ile tahsil edilen KDV'nin başlıca özellikleri arasında sayılanlardan en önemli olanının indirim mekanizması olduğu kanaatidir. Bu mekanizma sayesinde diğer özelliklerin hemen hemen tamamının ortaya çıktığını, indirim mekanizmasının olmaması halinde KDV'nin diğer işlevlerini yerine getiremeyeceğini ifade edebilir.

Katma Değer Vergisi (KDV) Kanunu'nun 20. maddesine göre; her türlü mal ve hizmet ithalatı katma değer vergisinin konusuna girmektedir. KDV Kanununun 10'uncu maddesinin "ı" bendinde ise ithalatta; Gümrük Kanununa göre gümrük vergisi ödeme mükellefiyetinin başlaması, gümrük vergisine tabi olmayan işlemlerde ise gümrük beyannamesinin tescili ile vergiyi doğuran olay meydana gelmektedir.<sup>101</sup>

Katma Değer Vergisi Kanunu ile deniz ticaret filosunun ve deniz ulaştırma sisteminin geliştirilmesini teşvik etmek amacıyla faaliyetleri kısmen veya tamamen deniz taşıma araçlarının (yüzer tesis ve araçlar dahil) kiralanması veya çeşitli şekillerde işletilmesi olan mükelleflere bu amaçla yapılan deniz taşıma araçlarının teslimleri, bu araçların imal ve inşası ile ilgili olarak yapılan teslim ve hizmetler ile bunların tadili, onarım ve bakımı şeklinde ortaya çık an hizmetler vergiden istisna edilmiştir (KDV Kanunu, md.13/a, 16/1-a). 25/02/2011 tarihinden itibaren istisnanın kapsamına "faaliyetleri deniz taşıma araçlarının (yüzer tesis ve araçlar dahil) imal ve inşası olanlara

---

<sup>101</sup> Canbek, Meftun, (2011), *Denizcilik, Havacılık, Savunma Sanayii Sektörlerinde Yurt İçi Teslim Ve Hizmet İstisnası Kapsamında Yapılan İthalatın İstisna Olmasının Sakıncaları*, Lebib Yalın Mevzuat Dergisi, Mart, Sayı 87, İstanbul, Türkiye, 83-88.

bu araçların imal ve inşası ile ilgili olarak yapılacak teslim ve hizmetler” de dahil edilmiştir (6111 sayılı Kanunu, md.85).<sup>102</sup>

Katma Değer Vergisi Kanunu ile ayrıca deniz ticaretinin kara bağlantısını sağlayan liman hizmetlerinin uluslararası rekabete olan etkisi dikkate alınarak limanlarda yapılan hizmetler (tahmil ve tahliye dahil seyrüsefere ilişkin her türlü hizmet) ve limanların inşa, yenileme ve geliştirilmelerine ilişkin teslim ve taahhüt işleri vergiden istisna edilmiştir (KDV Kanunu, md.13/b,e). Böylece hem taşımacılık işletmelerine önemli bir tasarruf imkânı sunulmuş hem de limanların ithalat ve ihracat yüklerinin elleçlenmesine imkân tanıyacak nitelik ve niceliğe kavuşturulmasının yolu açılmıştır. Diğer yandan liman dolgu ve iskele alanlarının Belediye Gelirleri Kanunu uyarınca “bina veya sanayi ve ticaret tesisi” kapsamında değerlendirilerek yüksek oranda harca ve Emlak Vergisi Kanunu uyarınca emlak vergisine tabi tutulmaları, yatırım kararlarını olumsuz yönde etkilemiştir. (DTO, 2010:253).<sup>103</sup>

Diğer taraftan KDV Kanunu’nun 17/4-1 maddesi ile “Serbest bölgelerde verilen hizmetler” KDV’den istisna edilmiştir. Serbest bölgede yer alan bir malın yine serbest bölge içinde yer alan başka bir yere gönderilmesi halinde taşımanın cereyan ettiği güzergah serbest bölge içinde olması nedeniyle KDV Kanunu’nun 17/4-1 maddesi uyarınca KDV’den istisna edilmektedir.<sup>104</sup>

KDV Kanunu gereğince teslimleri vergiden istisna edilen mal ve hizmetlere ilişkin belirleme yapılması istisnadan faydalanılması için önem arz etmektedir.<sup>105</sup>

- KDV Kanununda yer alan istisnalar aşağıdaki gibidir;
- KDV Kanunu 11 ve 12’nci maddelerinde yer alan “ihracat istisnası”,
- KDV Kanunu 13’üncü madde sinde yer alan “araçlar, kıymetli maden ve petrol aramaları ile ulusal güvenlik harcamaları ve yatırımlarda istisna”
- KDV Kanunu 14’üncü maddesinde düzenlenen taşımacılık istisnası,
- KDV Kanunu 15’inci maddesinde düzenlenen diplomatik istisnalar,
- KDV Kanunu 16’ncı maddesinde düzenlenen ithalat istisnası,

<sup>102</sup> Çelikkaya, Ali, (2012), *Türkiye’de Deniz Taşımacılığına Sağlanan Vergi Teşvikleri Üzerine Bir İnceleme*, Maliye Dergisi, Sayı 162. Ocak –Haziran, İstanbul, Türkiye, 80.

<sup>103</sup> Çelikkaya, a.g.e., s.80.

<sup>104</sup> Uğurlu, Uğur ; Aksoylu Volkan, (2010), *KDV ve ÖTV Kanunu Tekniği*, Ege Ofset, 387.

<sup>105</sup> Canbek, Meftun, (2011), *Denizcilik, Havacılık, Savunma Sanayii Sektörlerinde Yurt İçi Teslim ve Hizmet İstisnası Kapsamında Yapılan İthalâtın İstisna Olmasının Sakıncaları*, Lebib Yalın Mevzuat Dergisi, Mart, Sayı 87, İstanbul, 83-88.

- KDV Kanunu 17'nci maddesinde düzenlenen sosyal ve askeri amaçlı istisnalarla diğer istisnalar,
- KDV Kanunu geçici maddelerinde düzenlenen istisnalar, Olarak belirlenmiştir.

#### 4.1.3. Gelir Vergisi Açısından İncelenmesi

4490 sayılı Kanun'un en açık ve net anlaşılan bölümü; “Bu kanun kapsamında elde edilen gemi ve yat işletmeciliği ile bu araçların devrinden elde edilen kazançların” gelir vergisinden istisna olduğu ile ilgili bölümüdür. Bu konuda Maliye Bakanlığı yayımladığı 69 Seri No.lu (eski) Kurumlar Vergisi Genel Tebliğ, 1 Seri No.lu (yeni) Kurumlar Vergisi Genel Tebliğ ve verdiği muhtelif özgelelerde yaptığı açıklamalar ile bu kazançları elde eden gelir vergisi mükellefi gerçek kişilerin (dar mükellefler dahil) vergi yüklerinin sıfır olduğunu ifade etmiştir.<sup>106</sup>

Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemilerin işletilmesinden ve devrinden elde edilen kazançlar, gelir ve kurumlar vergileriyle fonlardan istisnadır. “Gelir ve Kurumlar Vergisinden istisna tutulan bu kazançlar Gelir Vergisi Kanunu'nun 94'üncü maddesinin 6 numaralı bendinin (b) alt bendine göre de tevkifata tabi tutulmamaktadır. Ancak, bu istisna gerçek ve tüzel kişilerin Türk Uluslararası Gemi Siciline kaydettirdikleri gemilerin işletilmesinden ve devrinden elde edilen kazançlarla sınırlıdır. Söz konusu gemilerin kiraya verilmesinden veya kiralayan tarafından kiraya verilerek işletilmesi, halinde 4490 sayılı Kanundaki istisnadan yararlanması mümkün değildir. Kiralayan tarafından gemi işletmeciliği faaliyetinde bulunulması halinde işletmecilik faaliyetlerinden elde edilen kazançların, söz konusu istisnadan yararlanması mümkün bulunmaktadır.<sup>107</sup>

Gemilerin kiraya verilmesinden veya kiralayan tarafından kiraya verilerek işletilmesi, halinde 4490 sayılı Kanundaki istisnadan yararlanması mümkün değildir. Kiralayan tarafından gemi işletmeciliği faaliyetinde bulunulması halinde işletmecilik faaliyetlerinden elde edilen kazançların, söz konusu istisnadan yararlanması mümkün bulunmaktadır.

<sup>106</sup> Alpaslan, Mustafa,(2007), *Deniz İşletmeleri Kazançları Vergilendirilmesi*, Mavi Pusula, Dergisi, yıl 3, Sayı 34, 43-45.

<sup>107</sup> Alptürk, Ercan,( 2004), *Denizcilik Sektörünün Finansal ve Vergisel Boyutu*, Lebib Yarkın Mevzuat dergisi, sayı, 7.



Kazançları bu şekilde gelir ve kurumlar vergisinden istisna edilen gemi ve yatlardan bu Kanun uyarınca kayıt harcı ve yıllık tonaj harcı adı altında İki önemli harç alınması öngörülmüştür. Tüzel kişiliğe sahip bir şirketin aktifinde kayıtlı gemileri Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne kayıt ettirmesinden sonra elde ettiği kazançlar kurumlar vergisinden istisna edilirken, aynı şirketin kar dağıtması durumunda şirketin ortakları açısından bir vergilendirme doğacaktır.<sup>108</sup>

Milli Gemi Siciline Kayıtlı Gemilerde Çalışan Gemi Adamlarının Vergilendirilmesi, Gerek Gelir Vergisi Kanununda gerekse Milli Gemi Siciline ilişkin düzenlemelerin yer aldığı Türk Ticaret Kanununda Milli Gemi Siciline kayıtlı gemilerde çalışan gemi adamlarının ücretlerinin vergilendirilmesine ilişkin istisnai bir düzenleme mevcut değildir. Bu nedenle Milli Gemi Siciline kayıtlı gemilerde çalışan gemi adamlarının ücretleri gelir vergisine tabidir.<sup>109</sup>

#### 4.1.4. Kurumlar Vergisi Açısından İncelenmesi

Bu kanun kapsamında elde edilen gemi yat işletmeciliği ile Maliye Bakanlığının yayımladığı eski kurumlar vergisi genel tebliğinde ve verdiği muhtelif özel belgelerde yaptığı açıklamalarda bu kazançları elde eden gelir vergisi mükellefi gerçek kişilerde dahil vergi yüklerinin olmadığı ifade edilmiştir.<sup>110</sup>

4490 sayılı kanun kapsamında, kurum olarak bir araya gelen kişilerin elde ettiği istisna kapsamındaki kazancın gelir vergisi mükelleflerine oranla daha farklı şekilde istisnaya tabi tutulacağına açıklanmıştır. 4490 sayılı Kanun'un 12. maddesi gemilerin ve yatların işletilmesinden ve devrinden elde edilen kazançlar gelir ve kurumlar vergisiyle onlardan istisnadır" derken Maliye Bakanlığı yayımladığı 5520 sayılı kurumlar vergisiyle fonlardan istisnadır" derken Maliye Bakanlığı yayımladığı kurumlar vergisi ile ilgili 1 sayılı genel Tebliği'nin bölümünü yaptığı açıklama ile bu kapsamdaki istisna kazançların kurumlar vergisi mükellefleri tarafından elde edilmesi halinde yalnızca % 20 kurumlar vergisinden istisna olduğunu, bu kazancın kurumlar<sup>111</sup> tarafından gerçek kişi ortaklara dağıtılması halinde Gelir Vergisi Kanun'nun 94/6-b

<sup>108</sup> Alptürk, Ercan,( 2004), *Denizcilik Sektörünün Finansal ve Vergisel Boyutu*, Lebib Yarkın Mevzuat dergisi, sayı, 7, 24.

<sup>109</sup> Web\_9 (2015), Aydın , E.T. 17/01/2015.

<sup>110</sup> Alpaslan, Mustafa, (2007), *Deniz İşletmeleri Kazançları Vergilendirilmesi*, Mavi Pusula, Dergisi, yıl 3, Sayı. 34, 44.

<sup>111</sup> [http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user\\_upload/Tebliğler/5520/5.html](http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user_upload/Tebliğler/5520/5.html) , 17/01/2015.

maddesine göre % 15 oranında tevkifata ve aynı kanunun 22, 85 ve 86. maddelerine göre yıllık beyana tabi tutularak vergilendirilmesi gerektiğini ifade etmektedir.<sup>112</sup>

Kanun koyucunun aynı kazancı elde eden kurumlar vergisi mükellefleri ile gelir vergisi mükellefleri arasında böyle bariz bir ayırım yapmayı amaçlamadığı yönünde olmakla beraber, Maliye Bakanlığı 4490 sayılı Kanun'un 12. maddesini daraltıcı bir şekilde yorumlamaktadır. Çünkü 4490 sayılı Kanun'un 12. maddesi Maliye Bakanlığı'na, elde edilen kazancı elde edenin mükellefiyet türüne göre farklı vergi yükleri taşıyacak şekilde uygulama yapmasına izin vermediği gibi, bu anlayışa izin veren bir anlayış da taşımamaktadır. Aksine basit bir anlatımla kurumlarca elde edilen kazançların kanun metninde yer alan "gelir ve kurumlar vergisinden istisna tutulma" hükmünden hareketle kurumlar vergisine tabi tutulması gerektiği gibi, gerçek kişi ortaklara kâr dağıtım yapılması halinde, istisna kazançla sınırlı olmak üzere GVK'nın 94/6-b alt bendi hükmüne göre stopaja ve ayrıca GVK'nın 22, 85 ve 86. maddeleri kapsamında beyana tabi tutulmaması gerekmektedir.<sup>113</sup>

Gerek 4490 sayılı kanunun 12. maddesinde gerekse 5520 sayılı Kurumlar Vergisi Kanunu ile ilgili 1 seri nolu Genel Tebliğde ifade edildiği gibi istisna kapsamına giren faaliyetler Türk Uluslararası Gemi Siciline bağlı gemilerin ve yatların işletilmesinden ve devrinden elde edilen kazançlarla sınırlıdır. Bu kapsam içine bu faaliyetlerden doğan alacak ve banka mevcutlarından kaynaklanan vade farkı, kur farkı, mevduat faizi ve benzeri kazançlar da girmektedir. İstisna kapsamına giren faaliyetlerle ilgili önemli bir gelişme de Türkiye'de inşa edilen gemi ve yatlardan Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıt ettirilenlerin işletilip işletilmediğine bakılmaksızın devredilmelerinden elde edilen kazançların istisna kapsamında değerlendirileceğinden Maliye Bakanlığı tarafından açıklanmış olmasıdır. Ayrıca bu faaliyetlerle ilgili olarak gemi ve yatlarda kullanımı zorunlu olan sabit kıymet ve malzemelerin satışı halinde bunlardan elde edilecek kazanç da istisna kapsamında değerlendirilecektir.

Ancak gemi veya yat işletmeciliğinden veya bunların devrinden zarar doğması halinde bu zarar ve giderlerin diğer faaliyetlerden elde edilen kazançlardan indirilmesi mümkün olmayacaktır. Türk uluslararası gemi siciline kayıtlı gemilerin ve yatların

---

<sup>112</sup> Alpaslan, Mustafa,(2007), *Deniz İşletmeleri Kazançları Vergilendirilmesi*, Mavi Pusula, Dergisi, yıl 3, Sayı 34, 44-45.

<sup>113</sup> [http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user\\_upload/Tebliğler/5520/5.html](http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user_upload/Tebliğler/5520/5.html) , 17/01/2015.

işletilmesi faaliyetlerinin yanı sıra istisna kapsamında olmayan diğer faaliyetlerin de bulunması halinde müşterek genel giderler bu faaliyetlerden elde edilen hasılatlara orantılı olarak dağıtılması suretiyle kazanç hesaplanmaya çalışılmalıdır.

#### 4.1.5. ÖTV Açısından İncelenmesi

4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanunu'nun 1'inci maddesine göre; Kanuna ekli (I), sayılı listedeki malların ithalatçıları veya rafineriler dahil imal edenler tarafından teslimi, (II), sayılı listedeki mallardan kayıt ve tescile tabi tabi olanların ilk iktisabı, (II) sayılı listedeki mallardan kayıt ve tescile tabi tabi olmayanlar ile (III) ve (IV) sayılı listedeki malların ithali veya imal ya da inşa edenler tarafından teslimi ve (I), (III) ve (IV) sayılı listedeki mallar ile (II) sayılı listedeki mallardan kayıt ve tescile tabi tabi olmayanların özel tüketim vergisi uygulanmadan önce müzayede yoluyla satışı, bir defaya mahsus olmak üzere özel tüketim vergisine tabidir. Dolayısı ile denizcilik sektöründe Özel Tüketim Vergisi Kanunu'nun 1'inci maddesi çerçevesinde yapılan işlemler özel tüketim vergisine tabidir. Ancak, Özel Tüketim Vergisi Kanununda denizcilik sektörüne yönelik çeşitli istisna hükümlerine yer verilerek, denizcilik sektörünün teşviki amaçlanmıştır.<sup>114</sup>

Kararname kapsamında vergisiz deniz yakıtından yararlanma hakkına sahip olan araçlar, Türk Uluslararası Gemi Siciline veya Milli Gemi Sicili ile Deniz Ticaret Odasına (DTO) kayıtlı, kabotaj hattında çalışan, 31.7.2002 tarih ve 24832 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Gemi Adamları Yönetmeliğinde tanımlanan yük ve yolcu taşıyan gemiler, balıkçı gemileri, ticari yatlar ve hizmet gemileridir.<sup>115</sup> Daha önce kabotaj hattı dışında taşımacılık yapanlara tanınan (Gümrük Kanunu, md.176) istisnanın kapsamına 2004 yılı başından itibaren kabotaj hattı içinde taşımacılık yapanlar (01/07/2003 tarih ve 2003/5868 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı) ve 2009 yılında da iç sularda taşımacılık yapanlar dahil edilmiştir. Bu teşvik sayesinde 2003-2009 yılları arasında kabotajda taşınan araç (%49,7) ve yolcu (% 59,40) sayıları ciddi anlamda artış göstermiştir.<sup>116</sup>

Özel Tüketim Vergisi Kanunu 7/6 bendinde, Gümrük Kanunu 167'nci maddesine yapılan atıf nedeniyle, Gümrük Kanunu 167/3-a bendinde yer alan; Sahil Güvenlik

<sup>114</sup> Web\_9 (2015), Aydın, E.T. 17/01/2015

<sup>115</sup> Oktar, Kemal, (2012), *Özel Tüketim vergileri*, Torofset, İstanbul, Türkiye, 353.

<sup>116</sup> <http://www.ubak.gov.tr/Denizcilik/anasayfa>, 19/01/2015

Komutanlığı ihtiyaçları için yurt dışından tedarik olunan her türlü araç, gereç, teçhizat, makine, cihaz ve sistemleri ile bunların yapım, bakım ve onarımlarında kullanılacak yedek parçalar, akaryakıt ve yağlar, hammadde, malzemeleri ile Gümrük Kanunu 167/3-c bendinde yer alan; emniyet ve gümrük muhafaza hizmetleri ihtiyaı için dış memleketlerden mubayaa ve ithal olunacak Gümrük Kanunu 167/3-a bendinde yazılı araç, gereç ve silahlar ile bunların teferruatı gümrük vergilerinden ve zel Tkretim Vergisinden muaftır.<sup>117</sup>

Söz konusu kurumlar, limanlarda kullanılan araçlar ve çeşitli deniz taŐıtlarının yer aldığı II sayılı listede yer alan malların ve IV sayılı listede yer alan telsiz, alıcı-verici ve benzeri malların ithalinde, zel Tkretim Vergisi Kanunu 7/6 bendinde ifade edilen ithalat istisnası hükümlerinden dolayı, ithalatta zel Tkretim Vergisi muafiyeti hükümlerinden faydalanabilmektedirler.

Gümrük Kanunu 167/9 bendinde ulaŐtırmacılıkta kullanılan eŐyalara ilişkin istisnalar düzenlenmiŐ olup d bendinde deniz ve hava ulaşım araçlarına ait donatım ve işletme malzemesi ithali, Gümrük Kanunu kapsamında istisna olarak düzenlenmiŐtir. Nitekim Gümrük Kanunu 167/9-d bendinde ifade edilen deniz ve hava ulaşım araçlarına ait donatım ve işletme malzemesinin ithal edilmesi durumunda zel Tkretim Vergisi Kanunu 7/6 bendi kapsamında da ithalat istisnası uygulanmaktadır. Ancak ithali zel Tkretim Vergisinden istisna olan deniz ve hava ulaşım araçlarına ait donatım ve işletme malzemelerinin yurtiçi teslimleri istisna kapsamında olmadığından dolayı, söz konusu malzemelerin ithali zel Tkretim Vergisi yönünden avantajlıdır.<sup>118</sup>

#### **4.1.6. MTV Açısından İncelenmesi**

Motorlu taşıtlar vergisinin konusu nedeniyle, denizcilik sektöründe bu vergi türünden direkt etkilenen mükelleflerin kapsamı diğer vergi türlerine göre daha fazladır. Nihai vergi olarak motorlu araç sahipleri tarafından motorlu taşıtlar vergisi yklenilmekte ve yansıtılamamaktadır. Vergi gelirleri içerisinde motorlu taşıtlar vergisinin payı oldukça

---

<sup>117</sup> Canbek, M. Meftun , (2006), *Denizcilik Sektörünün Gelişimi ve Denizciliğin Tabana Yayılması için zel Tkretim Vergisi Mevzuatı Kapsamında neriler*, Vergi Sorunları Dergisi Ek alıŐması, Yıl:29, Sayı:219, İstanbul. Türkiye, 206.

<sup>118</sup> Canbek, a.g.e., s.206.

düşük olmakla birlikte, bazı dönemlerde finansman gereksinimleri için en kolay kaynak olarak nitelendirildiği için ek bazı vergilerin alındığı gözlenmiştir.<sup>119</sup>

Söz konusu III Sayılı Tarifede ifade edilen unsurların vergilendirilmesi motor gücüne bağlanmıştır. Ancak lüks sınıfına giren 10 beygirin altında motor gücü ile yetinebilen nitelikteki yat ve diğer deniz araçları sınıfına giren araçlar verginin konusu dışında kalmakta ve vergilendirilme dışına itilmiştir. Ancak; bir motorlu balıkçı teknesi veya herhangi bir kayığa motor taktığınızda motorlu taşıtlar vergisinin konusuna girmektedir.

III Sayılı Tarifede yer alan ve kanunun 2'inci maddesi 8 No.lu bendinde ifade edilen ve taşıtların cinsi olarak ifade edilen “yat, kotra ve her türlü motorlu özel tekneler” tanımlaması kendi içinde ve vergileme tekniğinde birtakım eksiklikleri de beraberinde taşımaktadır.

Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu'nun 2'nci maddesi 1 No.lu bent hükmünde motorsuz veya düşük motor gücüne sahip teknelerin veya yelkenlilerin vergi yükünün diğerlerine nispetle daha az olmasıdır.<sup>120</sup>

Motorlu taşıtlarda gider kaydedilmeme hâli; Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu'nun 3088 sayılı kanunun 9'uncu maddesiyle değişen maddesi olan 14'üncü maddesinde; “bu kanuna bağlı (i), (i- ii), ve (iv) sayılı tarifelerde yer alan taşıtlardan (ticarî maksatla kullanılan uçak ve helikopterler ile taşıt kiralama faaliyeti ile uğraşan işletmelerin bu amaçla kiraya verdikleri taşıtlar hariç) alınan vergi ve cezalar ile gecikme zamları gelir ve kurumlar, vergilerinin matrahlarının tespitinde gider olarak kabul edilmez.” denilerek ödenen MTV'nin gider olarak kaydedilemeyeceği ifade edilmiştir.

## **4.2. VERGİ SİSTEMİNDE DENİZCİLİK AÇISINDAN ÖZELLİKLİ UYGULAMALAR**

### **4.2.1. TUGS Uygulamaları**

Türk Uluslararası Gemi Sicili; 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile 491 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun

<sup>119</sup> Canbek, M. Meftun, (2006), *Denizcilik Sektöründe Gelişimin Sağlanması ve Denizciliğimizin Tabana Yayılması İçin Motorlu Taşıtlar Vergisi Mevzuatında Yapılması Gerekli Değişiklikler*, Vergici ve muhasebeciyle Diyalog Dergisi, Sür yayımları, sayı. 222, İstanbul, 35-38.

<sup>120</sup> Canbek, a.g.e., s.34.

(21.12.1999 tarihli ve 23913 sayılı Resmi Gazete) ile ihdas edilmiştir. Buna göre, Denizcilik Müsteşarlığı nezdinde İstanbul'da Türk Uluslararası Gemi Sicili oluşturulmuştur. Söz konusu Kanunda, 5266 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile 491 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun ile değişiklikler yapılmıştır. Ayrıca Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği ve Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelikte, Türk Uluslararası Gemi Siciline ilişkin açıklamalara yer verilmiştir (19.01.2005 tarihli ve 25705 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır).<sup>121</sup>

Türk ve yabancı uyruklu gerçek kişiler ile Türkiye'de Türk mevzuatına göre kurulmuş şirketlere ait gemiler ve yatlar Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil ettirilebilir. Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil isteğe bağlı olup, tescil zorunluluğu bulunmamaktadır.(4490 sayılı Kanun Madde 4)

Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı bir gemi Milli Gemi Siciline de kayıtlı ise, Milli Gemi Sicilindeki kaydı re'sen terkin edilir.<sup>122</sup>

Buna göre Türk Uluslararası Gemi Siciline aşağıdaki gemiler ve yatlar talep üzerine tescil edilir:

Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihte Milli Gemi Siciline kayıtlı bulunan Kanunun 1'inci ve 2'nci maddesi kapsamındaki bütün gemiler ve yatlar.

- TUGS'un yürürlüğe girdiği tarihte milli gemi siciline kayıtlı olan gemi ve yatlar,
- Yurt içinde inşa edilen gemi ve yatlar ile Yurt dışından ithal edilecek 3000 DWT'nin üzerindeki gemiler ile 300 grostonun üzerindeki özel maksatlı ve özel yapılı gemiler, TUGS'a tescil edilebilir.

TUGS'a kayıtlı gemilerin ve yatların işletilmesi ile bu sicile başka bir kimse adına kayıt edilmek üzere devir kazançları, gelir vergisi ile kurumlar vergisi ve fonlardan istisna tutulmuştur.

---

<sup>121</sup> Web\_9 (2015), Aydın, E.T. 17/01/2015.

<sup>122</sup> Web\_9 (2015), Aydın, E.T. 17/01/2015.

Nitekim, Türkiye’de ikamet etmekte olan Türk vatandaşlarına ve yabancı kişilere ait gemiler ve yatlar ile Türkiye’de Türk kanunlarına göre kurulmuş olan şirketlere ait gemilerin ve yatların işletilmesi ve başka bir kimseye satışından sağlanan kazançlar istisnaya dâhildir.

Bu duruma göre özellikleri belirtilen gemi ve yatların işletilmesi halinde yahut da başka bir kişiye devredilmesi durumunda bu devirden sağlanan kazançlar gelir vergisi ile kurumlar vergisinden istisna tutulmuştur.

Aksi takdirde TUGS’a tescil edilen ve özel faaliyet gösteren gemi ve yatlar bu istisnadan yararlanamaz. TUGS’a tescil edilmek amacıyla ithal edilecek olan gemiler için belli bir tonaj zorunluluğu getirmiştir. Ancak, bu zorunluluk sadece ithal edilecek olan gemiler bakımındandır. Yani, MGS’ye kayıt edilen gemiler ile Türkiye’de üretilen gemilerde bu anlamda bir tonaj zorunluluğu yoktur. Buna göre, 3000 DWT üzerinde olup ithal edilen gemiler TUGS’a tescil edilebilecektir. Yine, Türkiye’de inşa edilen gemilerde bu sınır bulunmamaktadır. Gemilerde 3000 DWT ton olan ve tonaj sınırı bakımından aranan şart, yatlarda aşağıdaki esasa bağlanmıştır.

#### **4.2.2. Serbest Bölge Uygulamaları**

*Serbest Bölgeler Uygulama Yönetmeliği Genel Hükümleri gereği;* Serbest Bölgelerin kurulması, yönetilmesi, işletilmesi ve 3218 sayılı Kanunun 7’nci maddesi ile oluşturulan Özel Hesabı’nın tahsilat ve harcama esasları ile diğer hususları düzenlemiştir.

Serbest Bölgeler, Avrupa Birliği’ne tam üyeliğin gerçekleşeceği tarihe kadar, gümrük rejimleri açısından Türkiye Gümrük Bölgesi dışında, menşe hükümlerinin uygulanması bakımından ise Türkiye Gümrük Bölgesi sayılır.

Bölgelerden çıkartılan mallara ilişkin menşe ve statü belgeleri Gümrük Mevzuatı ile uluslararası anlaşma hükümleri çerçevesinde, üyelik şartı aranmaksızın mevzuatın öngördüğü mercilerce düzenlenir ve onaylanır.<sup>123</sup>

Serbest Bölgenin sınırları, Bakanlar Kurulu’nun ilgili Bölgenin kurulmasına ilişkin Kararnamesinde belirtilen sınırlarıdır. Bölge ve bölge dışındaki liman rıhtımlarına

<sup>123</sup> Yayımlandığı R. Gazete, Madde 1- (Değişik,17.08.2002 tarih ve 24849 sayılı Resmi Gazete) Tarih : 10.03.1993 Serbest Bölgeler Uygulama Yönetmeliği Genel Hükümleri

yanaşarak veya deniz yoluyla lash ve limbo yapmak suretiyle Bölgeye mal getiren ve götüren gemilerin ve deniz araçlarının, Liman Başkanlığı ve/veya Liman İşletme Müdürlüğüne belirlenen rıhtım veya yerlerde işgal ettikleri deniz alanları ile bu yerlerden malların bölgeye getirilip götürülmesi için takip edilen yol, gümrük işlemlerinin yapılması açısından, Gümrük İdaresinin gözetiminde olması şartıyla serbest bölge kabul edilir.

Serbest Bölgelerde, faaliyet ruhsatı, sınai ve ticari kayıtlar, bölgeye giriş ve çıkışlar bölgelerdeki faaliyet konuları; Yüksek Planlama Kurulu'nca uygun görülecek her türlü sınai, ticari ve hizmetle ilgili faaliyetler yapılabilir.

Kullanıcıların Sınai ve Ticari Kayıtları 22.04.2010 tarih ve 27560 sayılı Resmi gazetede yayınlandığı şekliyle Madde 12'de belirtildiği gibi; Kendilerine "Faaliyet Ruhsatı" verilen gerçek veya tüzel kişiler, faaliyete başlamadan önce, Bölge Müdürlüğü tarafından Firma Bilgileri Kayıt Defterine kaydedilir. Yapılan kayıta, ruhsatta bulunan bilgiler ile ilgilinin icra edeceği mesleki ve ticari faaliyet dalı aynen işlenir ve ilgiliye bir firma kayıt numarası verilir.

Defter ve kayıtların tutulması ile bölge işlemlerinin bilgisayar veri işleme tekniği yoluyla yapılması 2010 tarih ve 27560 sayılı Resmi Gazete yayınlanmış haliyle Serbest Bölgede faaliyet gösteren kullanıcılar, genel esaslar çerçevesinde gelir ve kurumlar vergisi mükellefiyeti tesis ettirerek, Vergi Usul Kanununun defter tutma ile belge ve kayıt düzenine ilişkin hükümlerine uymak zorundadır.

Bu yönetmelik hükümleri kapsamında Serbest Bölgede gerçekleştirdikleri faaliyetlerini bilgisayar veri işleme tekniği yoluyla yapılmaktadır.

Gümrük ve vergi muafiyeti ile teşvikler gümrük muafiyeti resmi gazetede yayınlandığı şekliyle, yerine getirilmektedir.

Bu bölgelerde gerçekleştirdikleri faaliyetleri dolayısıyla elde ettikleri kazançları, bu maddenin yürürlüğe girdiği tarih itibarıyla faaliyet ruhsatlarında belirtilen süre ile sınırlı olmak üzere gelir veya kurumlar vergisinden müstesnadır. Bu istisnanın 31.12.1960



tarihli ve 193 sayılı Gelir Vergisi Kanununun 94 üncü maddesinin birinci fıkrasının (6) numaralı bendinin (b) alt bendi kapsamında yapılacak tevkifata etkisi yoktur.<sup>124</sup>

b) Bu bölgelerde istihdam ettikleri personele ödedikleri ücretler 1.12.2008 tarihine kadar gelir vergisinden müstesnadır. Ancak, bu maddenin yürürlüğe girdiği tarih itibarıyla ruhsatlarında belirtilen süre 31.12.2008 tarihinden daha önceki bir tarihte sona eriyorsa, istisna uygulamasında ruhsatta yer alan sürenin bitiş tarihi dikkate alınır.

c) Bu bölgelerde gerçekleştirdikleri faaliyetleri ile ilgili olarak yaptıkları işlemler 31.12.2008 tarihine kadar her türlü vergi, resim ve harçtan müstesnadır.

(Değişik ikinci fıkra: 12.11.2008-5810/7 md.) (4) Avrupa Birliğine tam üyeliğin gerçekleştiği tarihi içeren yılın vergilendirme döneminin sonuna kadar;

a) Serbest bölgelerde üretim faaliyetinde bulunan mükelleflerin bu bölgelerde imal ettikleri ürünlerin satışından elde ettikleri kazançları gelir veya kurumlar vergisinden müstesnadır. Bu istisnanın 193 sayılı Gelir Vergisi Kanununun 94 üncü maddesinin birinci fıkrasının (6) numaralı bendinin (b) alt bendi ile 5520 sayılı Kurumlar Vergisi Kanununun 15 inci ve 30 uncu maddeleri uyarınca yapılacak tevkifata etkisi yoktur.

İhraç ve ithal olunan mallar ve transit mal taşımacılığında, Türkiye'den bölgeye sevk edilen mallar, dış ticaret rejimine tabi tutulur ve bu rejime göre ihraç edilmiş sayılır. Bölge ile diğer ülkeler ve Serbest Bölgeler arasında dış ticaret rejimi uygulanmaz. Bölgeden yurtdışına mal gönderilmesi ve hizmet verilmesi serbesttir.

*Vergi dairesine yapılacak bildirimde;*

1) Alacağın ödenmesi için yapılan tebligatın tarihi belirtilir.

2) İlgililerden ödenmesi istenilen alacak tutarı Türk Lirası bazında ise, bu tutarın anapara ve faizi ayrı ayrı gösterilir. Döviz bazında ödenmesi istenilen tutar ise, verilen 30 günlük sürenin bitim tarihindeki T. C. Merkez Bankası döviz alış kuru üzerinden Türk Lirasına çevrilmek suretiyle ana para ve faiz tutarı ayrı ayrı gösterilerek, takip ve

<sup>124</sup> <http://www.mesbas.com.tr/Mevzuat-Serbest-Bolgeler-Kanunu.61.html> ,29/01/2015.

tahsili gereken tutarlardan sadece asli nitelikteki alacaklara gecikme zammı uygulanacağı bildirilir.

3) Özel hesap gelirlerini ödemeyen gerçek kişi ise nüfus cüzdanının, tüzel kişi ise Türkiye Ticaret Sicil Gazetesinin, yabancı şahıs ise pasaportunun Bölge Müdürlüğüne onaylı fotokopisi gönderilir.

4) Vergi dairesince tahsil edilen anapara ve faiz tutarlarının tamamının bölgelerdeki özel hesap gelirlerinin tahsilatını yapan bankalar nezdindeki özel hesaba aktarılması için ilgili hesap numarası belirtilir.

5) Vergi dairesince yapılan tahsilatların tamamı bölgeler nezdindeki ilgili bölge müdürlüğünün özel hesabına tahsilatı takip eden hafta içerisinde aktarılır.

#### **4.2.3. Harçlar ve Damga Vergisi Açısından Değerlendirilmesi**

Vergilendirmeye ilişkin olan kanunun 12. maddesi ile özel gemi siciline tescil edilen gemi ve yatların işletilmesinden ve aynı sicile bir başkası adına tescil edilmek üzere devrinden doğan kazançlar gelir ve kurumlar vergisinden istisna tutulmakta, ayrıca bu sicile kayıt edilecek gemi ve yatların alım-satım, ipotek, tescil ve navlun mukavelelerinin damga vergisine, harçlara, banka ve sigorta muameleleri vergisi ve fonlara tâbi tutulmayacağı öngörülmüştür.<sup>125</sup>

Kazançları bu şekilde gelir ve kurumlar vergisinden istisna edilen gemi ve yatlardan bu kanun uyarınca kayıt harcı ve yıllık tonaj harcı adı altında iki önemli harç alınması öngörülmüştür.

Kayıt harcı yurt içinde inşa edilen yada yurt dışında devralınan bir gemi yada yatın ilk defa gemi siciline kaydedilmesi sırasında maktu bir tutara ilave olarak her bir net ton başına alınan bir harçtır.

Yıllık tonaj harcı esas itibariyle faaliyet kazançlarının kurumlar ve gelir vergisinden istisna edilmesinin karşılığı alınan bir harç olup bununla vergileme basitliğinin sağlanması amaçlanmıştır. Gemiler ve yatlarda tamamen beher net ton başına hesaplanmıştır. Yıllık navlun geliri karşılığı alınan bu harcın Ocak ve Temmuz

---

<sup>125</sup> Web\_8 (2003) Erişti, E.T. 09/01/2015.

aylarında olmak üzere iki eşit taksitte tahsil edilmesi öngörülmüştür. Yıllık tonaj harcı ödenmemesi halinde terkin ve tescil yapılamayacağı ve yeni sahibinin ödeme şartı belirtilmiştir. Harçlar öncelikle ABD Doları cinsinden hesaplandığından ABD Dolarının Türk Lirası karşılığının hesabında; tescile ilişkin harçlarda tescil tarihi, yıllık tonaj harcının taksitlerinde ise her bir taksitin ödendiği gün Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasınca tespit ve ilân edilen döviz satış kurları esas alınmıştır.

Ayrıca, Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre Türk Bayrağı çekebilen gemi ve yatların sahiplerine tanınan malî yardım ve teşviklerin, gemi yada yatlarını bu Kanuna göre tescil ettiren Türk uyruklu gerçek ve tüzel kişilere de tanınması öngörülmüştür.

Bu madde uyarınca tahsil edilecek harçların tarh, tahakkuk ve tahsilinde, aksine bir hüküm bulunmadıkça, 213 sayılı Vergi Usul Kanunu, 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun ve 492 sayılı Harçlar Kanunu hükümlerinin uygulanacağı öngörülmüştür.

Özetle Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu'nun mali hükümlerinin yer aldığı 12. maddesi ile faaliyet sadece denizcilik olan bir şirketin aktifinde kayıtlı olan gemi yada gemilerini bu sicile kayıt ettirmesi halinde kanunda bahsedilen maktu harçlar dışında herhangi bir vergi yükü bulunmaması amaçlanmıştır.<sup>126</sup>

### **4.3. DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE MUHASEBE UYGULAMALARI**

Muhasebe kâr amacı gütsün ya da gitmesin her türlü örgütün işleyişiyle ilgili parasal ve öteki bazı bilgileri hesap dönemi adı verilen zaman dilimleri itibariyle toplayan, kayıt ve tasnif eden ve raporlar halinde özetleyen bir bilgi sistemidir.<sup>127</sup>

İşletmelerin faaliyetlerinin gerçekleşmesi için muhasebe verilerine ihtiyaçları vardır. Çünkü, satın alma, üretim ve pazarlama sonunda tahsilat işlemleri oluşur. Bu bilgilerde muhasebede toplanıp değerlendirilir.<sup>128</sup>

İşletmelerin iç ve dış ilişkilerinden doğan türlü değer değişiklikleriyle ilgili muhasebe kayıtlarının yapılması ve izlenmesi, işletmeye ilişkin bölümlerin önceden

<sup>126</sup> Web\_8 (2003) Erişti, E.T. 09/01/2015.

<sup>127</sup> Gürsoy, Cudi, Tuncay, (1999), *Yönetim ve Maliyet Muhasebesi*, Beta Yayınları, İstanbul, Türkiye, 3.

<sup>128</sup> Erdoğan, Necmettin, (1999), *Maliyet Muhasebesi*, Barış Yayınları, İzmir, Türkiye, 3.

saptanmış plan ve programlara uyumunun sağlanması, finansal analizlerin yapılarak durumun belirlenmesi, maliyetlerle ilgili hesaplara yer verilerek birim maliyetlerin saptanması, verimliliğin gerçekleştirilmesi gibi daha çok görevlerin yapılması gerektiği düşünüldüğünde muhasebe; genel muhasebe, maliyet muhasebesi, yönetim muhasebesi ve vergi muhasebesi gibi türlere ayrılmıştır. Muhasebenin bu tür bölünüşleri büyük işletmelerin akış sürekliliğini sağlanması nedeniyle bu fonksiyonların gruplandırılması zorunluluğunu doğurmuştur.<sup>129</sup>

Bütün işletmeler her muhasebe dönemi sonunda kaynaklarını ve bunların kullanım yerlerini gösteren bilanço ve gelir tablosu düzenlemek zorundadır. İşletmenin dönem sonundaki kaynaklarını ve bunların kullanım yerlerini gösteren bilanço ile döneme ait bütün gelir ve giderlerin karşılaştırılarak sonucun bulunduğu gelir tablosu, Ülkemizde yasal açıdan da düzenlenmesi zorunlu temel tablolardır.

Birleşik muhasebe sisteminde finansal muhasebe ve maliyet muhasebesi kayıtları birlikte tutulur. Hesap planlarında ise birbirlerinden ayrılmışlardır. Muhasebe sistemi uygulama genel tebliğinde ise hesap ayrılığı sistemi benimsenmiştir.<sup>130</sup>

Muhasebede Amortisman Kavramı Vergi Usul Kanununun 313; maddesine, göre, “İşletmede bir yıldan, fazla kullanılan ve yıpranmaya ve aşınmaya veya kıymetten düşmeye maruz bulunan gayrimenkuller 269. Madde gereğince gayrimenkul gibi değerlendirilen, iktisadi kıymetlerin, alet, edavat v.s.’nin vergi usul kanunu hükümlerine göre yok edilmesi amortismanın konusunu teşkil eder.”<sup>131</sup>

Ülkemizde tek düzen muhasebe sistemine göre belirli nitelikteki büyük işletmeler tarafından düzenlenmesi zorunlu olan tablolar ek mali tablolardan oluşmaktadır.<sup>132</sup>

Uluslararası muhasebe standartları, vergi kuralları ne olursa olsun, mali tabloların muhasebe kurallarına göre düzenlenmesi gerektiğini kabul etmektedir. Bu yüzden, muhasebe kuralları ile vergi kuralları arasındaki farklılıklar, geçici ve sürekli farkların ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Ülkemizdeki muhasebe uygulamalarında, ticari ve mali karın hesabında, vergiden istisna edilmiş gelirler ve kanunen kabul edilmeyen

---

<sup>129</sup> Erdoğan, a.g.e., s,4.

<sup>130</sup> Hacırüstemoğlu, Rüstem, (1997), *Maliyet Muhasebesi Uygulamaları*, Alfa Yayınları, İstanbul, Türkiye, 10.

<sup>131</sup> Öngen, Safiye, ( 2011 ), *Vergi Muhasebesi*, Yaklaşım Yayınları, Ankara, Türkiye, 288.

<sup>132</sup> Gücenme, Ümit, (1999), *Mali Tablolar Analizi*, Marmara Kitapevi Yayınları, İstanbul, Türkiye, 4.

giderlerin neden olduğu sürekli farklar dikkate alınmakta ancak dönemsellik ilkesi gereğince ortaya çıkan geçici farkların vergi etkisi dikkate alınmamaktadır.<sup>133</sup>

Günümüzde finansal bilgi sistemi muhasebe sisteminden daha geniş çerçeveyi oluşturmaktadır. İstatistik bilgileri muhasebe bilgileriyle birlikte finansal bilgi sistemini genişleterek özellikle “muhasebe sistemi” geleneksel olarak mali bilgilerin etrafında toplanmıştır. Miktar bilgilerinin sisteme katılması muhasebe bilgilerinin içeriğini zenginleştirerek muhasebe bilgilerinin kararlarda etkili olması sağlanmıştır.<sup>134</sup>

Ülkemizde TMS 12 “Gelir Vergilerine İlişkin Türkiye Muhasebe Standardı” adı altında resmi gazetede yayınlanmıştır.<sup>135</sup>

#### **4.4. DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE VERGİLENDİRME, MUHASEBE UYGULAMALARINA ÖRNEKLER**

TUGS kapsamındaki işletmelerde vergi istisnaları ve muhasebe düzeni örneği; Gemi işletmeciliği kazançlarının nelerden oluştuğunun tespit edilmesi ve bu kazançlara ilişkin giderlerin belirlenmesi gerekmektedir.

Gemi işletmeciliği faaliyeti ile işgal eden firmaların elde edebileceği gelirler ve katlanacağı giderlerden bazıları aşağıda verilmiştir.<sup>136</sup>

- ✓ TUGS’a Kayıtlı Gemilerin Yurtiçi ve Yurtdışı Hizmet Satış Gelirleri
- ✓ Mevduat Faiz Gelirleri
- ✓ Repo Gelirleri
- ✓ Kur Farkı Gelirleri
- ✓ TUGS’a Kayıtlı Gemilerin Hizmet Satış Maliyeti
- ✓ Genel Yönetim Giderleri
- ✓ Kur Farkı Giderleri
- ✓ Kredi Faiz Giderleri

Örneklerini verilen gelir ve giderler içerisinde açıkça görülebilen TUGS’a Kayıtlı Gemilerin Yurtiçi ve Yurtdışı Hizmet Satış Gelirleri ile TUGS’a Kayıtlı Gemilerin

<sup>133</sup> Web\_7 (2009), Dinç, E.T. 03/03/2015.

<sup>134</sup> Sevgener, S. Hacırüstemoğlu, R., (1998), *Yönetim Muhasebesi*, Alfa Yayınları, İstanbul, Türkiye, 19.

<sup>135</sup> Web\_7 (2009), Dinç, E.T. 03/03/2015.

<sup>136</sup> Web\_10 (2015), Gökçen, E.T. 12/03/2015.

Hizmet Satış Maliyeti arasındaki olumlu fark Kurumlar vergisinden istisna kazancı oluşturması gerekir. Hizmet satış maliyeti de TUGS'a kayıtlı geminin yakıt, personel, kumanya, bakım onarım, liman giderleri, amortisman giderleri gibi unsurlardan oluşması gerekir. Ancak, "firmanın satışını yapmış olduğu hizmet bedelinin nakit olarak tahsil edilip, banka hesabında Türk Lirası veya döviz cinsinden muhafaza edilmesi sırasında elde edilen mevduat faiz gelirleri, kur farkı gelirleri, repo gelirleri istisna kazancın dışında tutulmaktadır". Uluslararası taşımacılık yapan bir işletmenin faaliyetini sürdürebilmesi için nakit paraya ve özellikle döviz cinsinden nakit paraya ihtiyacı olmaktadır. Bu durumda firmanın nakit para tutmuş olmasından dolayı vergisel açıdan dezavantaja uğraması söz konusudur. İşletmeler ellerindeki bu fonların istisnaya tabi kazancın uzantısı olarak değerlendirilmemesi sebebiyle sıkıntıya düşmektedirler. TUGS kapsamındaki hizmet satış bedelinin peşin tahsil edilmemesi durumunda alacak tahsil edilinceye kadar hesaplanan kur farkları hizmet satış gelirinin bir uzantısı olarak istisna kazancın içinde değerlendirilirken peşin alınan hizmet satış bedelinin banka hesaplarında muhafaza edilmesi sırasında oluşan faiz gelirleri ve kur farkı gelirlerinin de istisna kazancın uzantısı olarak kabul edilmesi, ayrıca kurumlar vergisine tabi tutulmaması gerekir.

Giderleri incelediğimizde, Bir işletmenin yönetim fonksiyonları, işletme politikasının tayini, organizasyon ve kadro kuruluşu, büro hizmetleri, kamu ilişkileri, güvenlik, hukuk işleri, personel işleri, kredi ve tahsilatı da kapsayan muhasebe ve mali işler servislerinin giderleri bu hesaba borç kaydedilir. Genel Yönetim Giderleri TUGS kapsamındaki gemi işletmeciliği faaliyetinden ayrı düşünülerek tamamı kurumlar vergisi matrahından indirilebilir gider olarak kabul edilmelidir.<sup>137</sup>

Yurtdışı satıcılara olan borçlardan kaynaklanan kur farkı giderleri, TUGS kapsamındaki gemi işletmeciliği kazancının sağlanabilmesi için yapılan gider olarak değerlendirilip, kurumlar vergisi matrahından indirilememektedir. O halde yurtdışı alacaklardan oluşacak kur farkı gelirlerinin de istisna kazanç olarak kabul edilmesi gerekecektir.

Kredi faiz giderleri ya yurtdışı borçları karşılayabilmek için (gemi alımı gibi) ya da işletme sermayesi için alınan banka kredilerinden kaynaklanmaktadır. Gemi alımı

---

<sup>137</sup> Web\_10 (2015), Gökçen, E.T. 12/03/2015.

yapılmış ise, kredi faiz giderleri aktifleştirme dönemi sonuna kadar maliyete katılırken, istisna kazancın tespitinde kurumlar vergisinden indirilememektedir.

### ***Muhasebe Düzeni***

TUGS kapsamında gemi işletmeciliği yapan işletmelerde Tekdüzen Hesap Planına uygun kullanılması gereken muhasebe hesapları aşağıdadır.

#### **600 YURTIÇİ SATIŞLAR HESABI**

600.00 TUGS Kapsamındaki Satışlar

600.01 Diğer Satışlar

#### **601 YURTDIŞI SATIŞLAR**

601.00 TUGS Kapsamındaki Satışlar

601.01 Diğer Satışlar

#### **622 SATILAN HİZMET MALİYETİ**

622.00 TUGS Kapsamındaki Hizmet Maliyeti

622.01 Diğer Hizmet Maliyeti

#### **740 HİZMET ÜRETİM MALİYETİ**

740.00 TUGS Kapsamındaki Hizmet Maliyeti

740.01 Diğer Hizmet Maliyeti

İşletmenin, gelir tablosu hesap sınıfı içerisinde yer alan diğer gelir ve giderlere ilişkin açılacak hesaplarda yukarıdaki ayrımı takip edebilmek imkanı yoktur. Diğer gelirlerin hangi ölçülerde istisna kazanca dahil edileceği, Giderlerin ne kadarının kurumlar vergisinden indirilebileceği belirsizdir.

TUGS Kapsamında gemi işleten işletmeler için, TUGS'a tescili yapılmış her gemiyi ayrı bir işletme olarak kabul edip, her gemi için ayrı defter tutmalarıdır. Bu ayrı defterlere her geminin hizmet satış gelirleri ve hizmet maliyetleri işlenmeli, her geminin borç ve alacakları ve bunlardan oluşan gelir ve giderleri ayrı olarak takip edilmeli, genel

yönetim, pazarlama ve finansman fonksiyonları işletme merkezinde ayrı olarak kayıtlara alınmalı ve tutarlar gemilerin dönem içindeki satış hasılatları ile orantılı olarak gemilere pay edilmeli ve her gemi için oluşacak ticari kar ve zararı hesapladıktan sonra istisna kazancın tespiti yapılmalıdır.

### ***Sefer Birim Maliyetlerinin Hesaplama Örneği***

Deniz taşımacılığı işletmelerine ait herhangi bir geminin, içinde bulunulan hesap döneminde gerçekleşen belli bir seferinin birim maliyetlerinin hesaplanabilmesi için aşağıdaki formül kullanılmaktadır.<sup>138</sup>

Toplam Sefer Maliyeti = Dolaylı Ulaşım Gideri + Dolaysız Ulaşım Gideri

Sefer Birim Maliyeti = Toplam Sefer Maliyeti / Taşınan Yük Miktarı

Yük miktarı için kullanılan ölçü, seferde taşınan yüke göre değişmektedir.

Örneğin Ro-Ro gemisinde taşınan tır başına, konteyner gemisinde taşınan konteyner başına, petrol taşıyan bir tankerde varil başına, kuru yük taşıyan kuru yük gemisinde taşınan yükün ton başına birim maliyetleri hesaplanmıştır.

### **Örnek;**

X Deniz taşımacılığı İşletmesi'ne ait ALARA Gemisi'nin 5/2008 seferine ait maliyet bilgileri aşağıda verilmiştir.

Dolaylı Ulaşım Giderleri = 20.000 TL

Dolaysız Ulaşım Giderleri = 80.000 TL

Toplam Sefer Maliyeti = 100.000 TL

ALARA Gemisi 5/2008 seferinde 5000 ton kömür taşımaktadır. Bu bilgiler ışığında, 5/2008 seferinin birim maliyetleri aşağıdaki gibi hesaplanmaktadır.

$$\text{Toplam Sefer Maliyeti} = \frac{\text{Sefer Birim Maliyeti}}{\text{Taşınan Yük Miktarı}} = \frac{100.000 \text{ TL}}{5000 \text{ Ton}} = 20 \text{ TL/Ton}$$

<sup>138</sup> Web\_4 (2009), Saban, Güğərçin, E.T. 03/03/2015.



Alara Gemisi kuru yük gemisi değil de Ro-Ro olsaydı ve 5/2008 seferinde 50 adet TIR taşısaydı, bu takdirde sefer birim maliyeti aşağıdaki şekilde hesaplanacaktır;

$$\text{Sefer Birim Maliyeti} = \frac{\text{Toplam Sefer Maliyeti}}{\text{Taşınan Yük Miktarı}} = \frac{100.000 \text{ TL}}{50 \text{ TIR}} = 2000 \text{ TL/TIR}$$

Deniz taşıma işletmelerinde gemi, TMS-23 Borçlanma Maliyetleri Standardında yer alan özellikli varlıklar kapsamına girmektedir. Bu standarda göre gemi edinme ile ilgili katlanılan finansman giderleri, ilgili geminin satın alınması, bakım-onarımı veya her bir sefer için kullanılan işletme sermayesi nedeniyle tüm dış kaynaklara Ödenen faiz ödemeleri, kur farkları ve komisyonları kapsayan giderlerdir. Bu giderler geminin maliyetine dahil edilmektedir. Geminin edinilmesinden sonra ortaya çıkacak finansman giderleri ise oluştukları dönemde gider olarak muhasebeleştirilmektedir.<sup>139</sup>

### **Gemilerin Atıl Kapasiteyle Çalışma Maliyeti Hesaplanması**

Deniz taşımacılığı işletmelerinde, gemilerin mevcut taşıma kapasitesinden tam olarak faydalanılmıyorsa, atıl kapasiteye isabet eden giderlerin dikkate alınarak, bu giderlerin dönem zararı olarak “680 Çalışmayan Kısım Gider ve Zararları” hesabında mı, yoksa hizmet üretim maliyeti olarak “622 Hizmet Üretim Maliyetleri” hesabından mı izleneceğine karar verilmesi gerekmektedir.

Deniz taşımacılığı işletmesinin geminin taşıma kapasitesinden, talep yetersizliği hizmet üretiminin geçici bir süre ile durdurulması, bakım-onarım faaliyetlerindeki etkinsizlikler, iş planındaki aksamalar gibi önlenilecek mahiyetteki nedenlerden ortaya çıkmışsa; atıl kapasiteye düşen sabit maliyetler dönemin faaliyetlerinin bir parçası olarak dönemki hizmet üretim maliyetleri içerisinde yer alırlar. Böylece atıl kapasite maliyetleri dönemde üretilen taşıma hizmet maliyetlerine yüklenmiş olur.

Bu belirlemenin tersi düşünüldüğünde yani atıl kapasite işletmenin elinde olmayan nedenlerden dolayı olumsuz sebepler ortaya çıkmışsa, atıl kapasiteye düşen sabit giderler dönem zararı kabul edilerek “680 Çalışmayan Kısım Gider ve Zararları” hesabında izlenmelidir. Bu örneklenirse;

### **Örnek:**

<sup>139</sup> Web\_4 (2009), Saban, Güğərçin, E.T. 03/03/2015.

Alara Kuru Yük Gemisinin, 2008 yılı 6 No'lu seferi toplam 20 gün sürmüş olup seferin toplam maliyeti 100.000,00 TL'dir. Gemi, savaş hali nedeniyle limanda toplam 5 gün beklemiştir.

Bu durumda günlük sefer maliyeti 100.000 TL/20 Gün = 5.000.-TL/Gün olup, sefere yüklenecek maliyetler ve atıl kapasiteye düşen maliyetlerin muhasebeleştirilmesi aşağıdaki şekilde olacaktır.

-----20 Temmuz 2008 -----			
622- SATILAN HİZMET MALİYETİ		75.000	
680- ÇALIŞMAYAN KISIM GİDER VE ZARARLARI		25.000	
741- HİZMET ÜRT. MALİYETİ. YANS. H			100,000

#### **Tamamlanmamış Hizmet Maliyetlerinin Hesaplanması**

TMS-2 Stoklar Standardına göre, verilen hizmetle ilgili hasılatın mali tablolara gelir olarak hizmet sunan işletmelerde stokların maliyeti, esas olarak, kontrol işlemlerini yürüten personel dahil olmak üzere, doğrudan görev alan personelin işçilik ücretleri ve diğer maliyetleri ile bunlarla ilişkili olabilecek genel giderleri içermektedir. Satış ve genel yönetimle ilgili personel ücretleri ve bunlarla ilgili diğer giderleri hizmet üretim maliyetine dahil edilmeyip, doğrudan gider yazılmaktadır.

Hizmet Stokları için, “154 Tamamlanmamış Hizmet Maliyetleri” hesabı kullanılmaktadır. Bu gibi durumlarda, hizmetin gerçekleştirilmesi için yapılan harcamalar, stok maliyeti olarak muhasebeleştirilebilir.

“740 Hizmet Üretim Maliyeti” hesabında izlenen giderler, dönem sonlarında hizmet henüz tamamlanmamış ve gelir unsurunu doğuran olay gerçekleşmemiş ise, “741 Hizmet Üretim Maliyeti Yansıtma” hesabı alacağı ile “154 Tamamlanmamış Hizmet Maliyeti” hesabına borç kaydedilecektir. Hizmetin tamamlanması halinde ise, “154 Tamamlanmamış Hizmet Maliyet” hesabına alacak, 155 Tamamlanmış Hizmet Maliyetleri” hesabına veya hizmet tamamlandığında gelir tahakkuk etmiş ise doğrudan “622 Satılan Hizmet Maliyetleri” hesabına borç kaydedilecektir.

Örneğin mali tablolarını aylık olarak düzenleyen bir deniz taşımacılığı işletmesine ait bir geminin seferi, Ocak ayında başlayıp, Şubat ayında bittiği durumda, Ocak ayı sonunda tamamlanmamış seferle ilgili aşağıdaki kayıt yapılacaktır.<sup>140</sup>

-----30 Ocak 2008 -----			
154 - TAMAMLANMAMIŞ HİZMET MALİYETİ		XXX	
154 10 - Kuru Yük Gemisi			
741- HİZMET ÜRT. MALİYETİ. YANS. H			XXX

-----28 Şubat 2008 -----			
622 - SATILAN HİZMET MALİYETİ		XXX	
622 10 - Kuru Yük Gemisi			
154- TAMAMLANMAMIŞ HİZMET MAL.			XXX

### ***Birim Sefer ve Toplam Sefer Maliyetlerinin Hesaplanmasına Yönelik Uygulama Örneği***

Deniz taşımacılık işletmelerinde, her bir sefer bir iş emri olarak kabul edilir. Bu nedenle deniz taşımacılık İşletmeleri için sipariş maliyet yöntemi daha uygun bir maliyet saptama yöntemi olarak ortaya çıkmaktadır. Bu işletmelerde, gerçekleştirilen her sefer için bir sefer numarası verilir ve ayrı bir sefer maliyet kartı düzenlenir. Seferle ilgili ortaya çıkan maliyetler bu karta işlenmektedir. Bu maliyetlerin toplamı söz konusu seferin toplam maliyetini vermektedir.

Uygulamada deniz taşımacılığı işletmesine ait bir kuru yük gemisinin dönem içinde gerçekleştirdiği 5/2008 seferinin toplam ve birim hizmet üretim maliyeti sipariş maliyet yöntemine göre hesaplanacaktır. Buna göre 5/2008 seferinde 6.000 ton yük 3800 mil mesafede taşınacaktır. Geminin seferde geçecek günleri aşağıda tabloda verilmiştir.

<sup>140</sup> Web\_4 (2009), Saban, Güğercin, E.T. 03/03/2015.

Yükleme	Boşaltma	Seyir	TOPLAM
18 gün	12 gün	24 gün	54 gün

Geminin yükleme masrafları 2.400.000 TL, boşaltma masrafları ise 1.100.000 TL olarak hesaplanmıştır. Ayrıca yükleme ve boşaltmada uygulanacak komisyon %10'dur. Gemi seyir durumunda 20.000 TL/günde ve umanda iken 5.000 TL/günde yakıt tüketmektedir.

Bu geminin bir yıllık endirekt giderleri ve liman giderleri aşağıdaki tablodaki gibidir; İşletmenin, %20 kar oranı ile çalışması durumunda sefer maliyetlerinin ve navlun kazancının hesaplanması aşağıda şekildeki gibi olacaktır.<sup>141</sup>

Personel Ücretleri	Kumanya	Bakım-Onarım	Sigorta	Amortisman (%10)	Genel Endirekt Giderler	Toplam Endirekt Giderler
900.000	300.000	3.500.000	400.000	5.000.000	400.000	10.500.000

Liman Giderleri	Yükleme Gideri	Komisyon (% 10)	TOPLAM
Yükleme	2.400,000 TL	240.000TL	2.640.000 TL
Boşaltma	1. 100.000 TL	110.000TL	1.210.000TL
TOPLAM			3.850.000 TL

<sup>141</sup> Web\_4 (2009), Saban, Güğercin, E.T. 03/03/2015.

## SEFER MALİYET KARTI

Geminin Türü : Dökme Kuru Yük			Sefer No : 5		
Siparişi Veren Firma: xxxxx A.Ş.			Sefere Başlama T. : 02/04/2008		
Yükün Adı : Kömür			Seferin Bitiş T. : 26/05/2008		
Miklan : 6.000 Ton			Rota : Tekirdağ-Rostock		
			Sefer Milli : 3800 Mil		
Yakıt Tüketimi (ton/gün)	Ana Mak. (Fuel Oil)	Yard. Mak. (Dizel Oil)	Sefer Günü	Günler (denizde)	Günler (limanda)
Yüklü	500 Ton	30 Ton	Yüklü	24	18
Yüksüz	0	45 Ton	Yüksüz	0	12
Liman	500 Ton	75 Ton	Toplam	24	30
<b>Direkt Sefer Maliyetleri</b>					
Gider Türü	Miktar		Tutar		
Bunker Gideri (Limanda)	30 gün* 5.000 TL/gün		150.000 TL		
Bunker Gideri (Seyirde)	24 gün * 20.000 TL/gün		480.000 TL		
Liman Gideri			3.850.000TL		
<b>Endirekt Sefer Maliyeti</b>					
Gider Türü	Yükleme Oranı		Tutar		
Personel Ücretleri	(900.000 TL/365)*54		133.150,68 TL		
Kumanya Gideri	(300.000 TL/365)*54		44.383,56 TL		
Bakım-Onarım Gideri Sigorta	(3.500.000 TL/365)*54		517.808,21 TL		
Gideri	(400.000 TL/365)*54		59.178,08 TL		
Amortisman Gideri	(5.000.000 TL/365)*54		739.726,02 TL		
Genel Endirekt Giderler	(400.000 TL/365)*54		59.178,08TL		
<b>MALİYET ÖZETİ</b>					
Toplam Satış Tutan (1.206,68 TL/Ton * 6.000 Ton)			<b>7.240.080 TL</b>		
Maliyetler (-)					
- Direkt Sefer Maliyetleri			4.480.000 TL		
- Endirekt Sefer Maliyetleri			1.553.425 TL		
Toplam Sefer Maliyeti			<b>6.033.425 TL</b>		
Brüt Satış Karı			<b>1.206.655 TL</b>		
Birim Sefer Maliyeti	=	<u>Toplam Sefer Maliyeti</u>	=	<u>6.033.425 TL</u>	=1005,5TL/Ton
		Toplam Sipariş Miktarı		6.000 Ton	
Ton Başı navlun Kazancı	=	<u>Toplam Sefer Maliyeti</u>	=	(1+ kar Oranı)	= 1 .206,68TL/Ton
		Taşınacak Olan Toplam Ton			

**Kaynak:** Web\_4 (2009), Saban, Güğerçin, E.T. 03/03/2015.

### ***Ertelenmiş Vergi Borçları ve Alacaklarının Muhasebeleştirilmesi***

Geçici farkların doğrudan muhasebeleştirilmesi mümkün değildir. Buna göre, yıl sonu itibari ile envanter döneminde vergi karşılıkları hesaplanırken, geçici farka neden olan varlık ve borçlardan kaynaklanan ertelenmiş vergi varlıkları (alacakları) ve ertelenmiş vergi yükümlülükleri (borçları) hesaplanır.<sup>142</sup>

Ertelenen vergi etkisini izlemekte kullanılacak hesaplar aşağıda verilmiştir.

691.01 Dönem Kârı Vergi ve Yasal Yükümlülük Karşılığı Hesabı

691.02 Dönem Kârı Ertelenmiş Vergi Yükümlülüğü Hesabı

691.03 Dönem Karı Ertelenmiş Vergi Varlığı Hesabı

692 Dönem Net Kâr veya Zararı Hesabı

590 Dönem Net kârı

591 Dönem Net Zararı

182 Ertelenmiş Vergi Varlığı Hesabı

282 Ertelenmiş Vergi Varlığı Hesabı

382 Ertelenmiş Vergi Yükümlülüğü Hesabı

482 Ertelenmiş Vergi Yükümlülüğü Hesabı

Ertelenen vergi varlıkları (EVV) toplamı XXXX TL, ertelenen vergi yükümlülükleri (EVY) toplamı XXXX TL olarak hesaplanmıştır. Bu verilere göre aşağıdaki kayıtların yapılması gerekir.

<hr/>	
283 ERTELENEN VERGİ VARLIKLARI HESABI	XXXX
691 DÖN.KARI. VERGİ VE YASAL YÜK. KARŞ	
HS	
03.Dön Karı Ertelenmiş Vergi Varlığı	XXXX
<hr/>	
691.DÖN. KARI.VERGİ VE YASAL YÜK.	
KARŞILIĞI HESABI	XXXX
02.Dönem Karı Ertelenmiş Vergi Yükümlülüğü	
482 ERTELENMİŞ VERGİ YÜKÜMLÜLÜĞÜ	
HESABI	XXXX
<hr/>	

<sup>142</sup> Web\_7 (2009) Dinç, E.T. 03/03/2015.

Yukarıdaki kayıtlardan sonra vergi karşılıklarının mahsubu kaydı yapılır

---

690 DÖNEM NET KAR YADA ZARARI HESABI	XXXX
691 DÖN.KARI.VERGİ VE YASAL YÜK.KARŞILIĞI HESABI	
03 Dönem Karı Ertelenmiş Vergi Varlığı Hesabı	XXXX
691.DÖN.KARI.VERGİ VE YASAL YÜK.KAR. HS	XXXX
02. Dönem Karı Ertelenmiş Vergi Yükümlülüğü	XXXX
692 DÖNEM NET KAR/ZARARI HS(DÜZELTİLMİŞ)	

---

692 DÖNEM NET KAR YADA ZARARI HS(DÜZELTİLMİŞ)	XXXX
590 DÖNEM NET KARI HESABI	XXXX

***Cari Dönem Vergi Borcu (Yükümlülük) ve Alacaklarının (Varlık) Muhasebeleştirilmesi***

TMS 12'nin 12.maddesinin ikinci cümlesinde cari dönemde ödenen vergilerin bu dönemlere ait vergiden fazla olması halinde aşan kısmın vergi varlığı olarak düşünülmesi gerektiği ifade edilmektedir. Buna göre, hesaplanan cari dönem vergi yükümlülüklerinin, peşin ödenen vergilerden az olması durumunda aradaki fark vergi varlığı ya da vergi alacağı olarak kaydedilmelidir. Bunun için en uygun hesap 13 nolu Diğer Alacaklar Hesap Grubu içinde yer alan boş hesaplardan biri, örneğin 134 nolu hesap "Peşin Ödenen Vergilerden Alacaklar Hesabı" olarak kullanılabilir. Bu durumda, vergi beyan döneminde yapılacak kayıt aşağıdaki gibi olur.<sup>143</sup>

**Örnek :** X Limited şirketi, 2010 yılı içinde XXXX TL peşin vergi ödemiştir. Dönem için hesaplanan vergi yükümlülüğü ise XXXX TL dir.

---

370 DÖNEM KARI VERGİ VE DİĞER YASAL YÜKÜM. KARŞILIKLARI	XXXX
134 PEŞİN ÖDENEN VERGİLERDEN ALACAKLAR	XXX
371 DÖNEM KARI PEŞİN ÖDENEN VERGİ VE DİĞER YASAL YÜKÜMLÜLÜKLER HS	XXXX

---

<sup>143</sup> Web\_7 (2009), Dinç, E.T. 03.03.2015.

Vergi beyan döneminde cari dönem için hesaplanan vergi yükümlülükleri, cari dönemde ödenen vergilerden fazla ise aradaki fark 360 no'lu "Ödenecek Vergi ve Fonlar Hesabı"na alacak kaydedilir.<sup>144</sup>

---

<sup>144</sup> Web\_7 (2009), Dinç, E.T.03.03.2015.



## BÖLÜM 5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemiz dünya üzerinde ender bulunacak şekilde müthiş bir etkiye sahip coğrafyaya egemen bulunmaktadır. Fakat, ne yazık ki bu doğal olanaklar yıllardır gereği gibi kullanılmamıştır.

Denizciliğin tarihsel gelişimini incelerken, dünden bugüne tarihsel süreçte denizcilikte başarılarla uzanan bir ülke profili çizmemize rağmen; Türkiye, deniz taşımacılığı alanında yavaş yavaş ilerlemektedir. Bu durumun, ülkenin kültürel ve sosyal koşullarından kaynaklanan etkenleri bulunduğu gibi, gerek devletin zamanında bu alandaki girişimlere yeterli desteği sağlama yolundaki politikaları ve girişimcilerin yeteri kadar riski göz önüne alarak ilerleme yolunu tercih etmemeleri de diğer sebeplerini oluşturmuştur.

Denizcilik sektörünün sağladığı ekonomik olanaklar çok sayıda olup çeşitlilik göstermektedir. Yük ve yolcu taşımacılığından, deniz ürünlerine ve deniz madenciliğine, gemi yapımından liman veya marina işletmeciliğine, yat turizmden kıyı koruma ve kurtarma faaliyetlerine kadar pek çok değişik iş kolu kaynağını denizlerden sağlamaktadır.

Denizcilik Ticareti yoluyla gerçekleştirilmekte olan ithalat ve ihracat olanaklarının çoğaltılması ve genişletilmesinde büyük öneme sahip olan deniz ticaret filosunun yenilenmesi ve güçlendirilmesi bir gereklilik olarak ortaya çıkmıştır. Türkiye çapında yolcu ve Ro-Ro taşımacılığının desteklenerek finansman yönünden deniz taşıma sektörünün desteklenmesi de önemli oranda katma değer sağlayacak atılımlara sahne olacaktır.

Denizciliğimizin ve Limancılığımızın alt kollarının çağdaş bir yapıya kavuşturulması için bu nitelikte bir belirleme yapılması gereklidir. Ülkemizin denizcilik gibi stratejik alanlarda gelişmesi için bu durum gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Denizciliğimizin geliştirilmesi ve denizcilik bilincinin oluşturulabilmesi için en azından deniz aracına aynı oranda motorlu taşıtlar vergisinin uygulanması gereklidir. Sektörü geliştirip denizcilik bilincinin yaygınlaştırılabilmesi için; motorlu taşıtlar vergisi mevzuatında çeşitli değişikliklerin yapılması mutlak gereklidir.

Vergilendirmede gerekli düzenlemeler yapıp diğer ülkelerle rekabet edebilir hatta öne geçmemiz gerekir.

Denizcilik sektöründe hizmet eden ticari filo sayımızın artırılması, hala hazırda taşımacılıkta bizim gemi çeşitleri arasında yer almayan gemilerin tedariki için gerekli teşviklerin ve uygun finansman yöntemlerinin geliştirilmesi gerekmektedir.

Limanlarımızın yük alım ve boşaltımında uygun hale getirilmesi diğer ulaşım araçlarıyla senkronize hale getirmek gerekmektedir.

Genel olarak değerlendirmemizde bugüne kadar yapılan teşviklerin ve istisnaların verilmesiyle bile istenilen yere delemeyen denizciliğimizin daha özenle geliştirmesi teşviklerin yerinde yapılabilmesi için ar-ge planlaması yapılması zorunlu hale gelmiştir.

Bu belirlemeler ile de denizcilik sektörümüzün güçleneceği, düşen maliyetler nedeniyle denizciliğimizin tabana yayılacağı ve diğer sektörleri de etkileyecek bir ivme yakalanacağı kesindir.

## KAYNAKLAR

Alpaslan, Mustafa,(2007), Deniz İşletmeleri Kazançları Vergilendirilmesi, Mavi Pusula, Dergisi, yıl 3, Sayı 34.

Alptürk, Ercan, (2004), Denizcilik Sektörünün Finansal ve Vergisel Boyutu, Lebib Yarkın Mevzuat dergisi, sayı 7,

Arabelen, Gamze; Çetin, K. Çimen, (2012), Türkiye’de Limancılık Eğitimi Üzerine Bir Değerlendirme, Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi Dergisi Cilt:4 Sayı:1, İzmir, Türkiye,

Arı, Kemal, (2008),Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele gemileri, İzmir DTO yayınları dergisi, no:2, İzmir, Türkiye

Arı, Kemal, (2011), İzmir’de Deniz Ulaşımı ve Ticaretinin Kent Kimliğinin Oluşumu Üzerindeki Etkileri, Denizcilik Fakültesi Dergisi Özel Sayı, 1.

Bayraktar, Ekinci, (2009), Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri, Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Bölümü, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul, Türkiye,

Camcı, Bayram; Zafer, Cezmi, (1994), Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi, Kültür Yay. 1. İstanbul, Türkiye

Canbek, Meftun, (2011), Denizcilik, Havacılık, Savunma Sanayii Sektörlerinde Yurt İçi Teslim Ve Hizmet İstisnası Kapsamında Yapılan İthalâtın İstisna Olmasının Sakıncaları, Lebib Yalın Mevzuat Dergisi, Mart, Sayı 87, İstanbul, Türkiye,

Çelikkaya, Ali, (2012), Türkiye’de Deniz Taşımacılığına Sağlanan Vergi Teşvikleri Üzerine Bir İnceleme Maliye Dergisi Sayı 162 Ocak –Haziran, İstanbul, Türkiye,

Çolak, Filiz, (2013), Atatürk Dönemi'nde Türkiye Cumhuriyeti'nin Ulaşım Politikasına Genel Bir Bakış, Uşak Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü. Ankara-Türkiye,

Deniz Ticareti Dergisi, Ocak, 2000.

Denizcilik Müsteşarlığı Stratejik Plânı, (2009 - 2013), Ankara, Türkiye,

DPT, (2007), Dokuzuncu kalkınma planı (2007-2013), Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, Türkiye,

Dursun, Adem; Erol, Sercan, (2012), Denizyolu Yük Taşımacılığı Sektöründe Faaliyet Gösteren Firmaların Finansal Yapı Analizi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, sayı 16 (3), Ankara, Türkiye,

Erdoğan, Necmettin, (1999), Maliyet Muhasebesi, Barış Yayınları, İzmir, Türkiye,

Gücenme, Ümit, (1999), Mali Tablolar Analizi, Marmara Kitapevi Yayınları, İstanbul, Türkiye,

Gürsoy, Cudi, Tuncay, (1999), Yönetim ve Maliyet Muhasebesi, Beta Yayınları, İstanbul, Türkiye,

Hacırüstemoğlu, Rüstem, (1997), Maliyet Muhasebesi Uygulamaları, Alfa Yayınları, İstanbul, Türkiye,

İ.M.E.A.K, (2014), Deniz Ticaret Odası ile Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği, Deniz Ticaret Odası Yayınları, No:92, Nisan,

İMEAK, Deniz Ticaret Odası, (2013), 2013-2016 Stratejik Planı, Yayın No:90 İstanbul, Türkiye,

Kaya, Sezai ; Ayluçtarhan, Arif, (2011). 250 Soruda İthalat ve KDV, İstanbul Ticaret Odası Yay. 2010,

Kılıç, Okay, (2006), Türkiye'de Deniz Ulaştırmasının Mevcut Durumunun Değerlendirilmesi ve Diğer Ulaşım Sistemler İçerisindeki Yeri, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniv. Fen Bilimleri Ens., Ankara, Türkiye,

Oktar, Kemal, (2012), Özel Tüketim vergileri, Torofset, İstanbul, Türkiye,

- Öngen, Safiye, ( 2011 ), Vergi Muhasebesi, Yaklaşım Yayınları, Ankara, Türkiye,
- Sevgener, Sait ; Hacırüstemoğlu, Rüstem, (1998), Yönetim Muhasebesi, Alfa Yayınları, İstanbul, Türkiye,
- Sezgin, Güzide, (2007), İnönü Dönemi (1938–1950) Türk Denizciliği, -Yüksek Lisans Tezi - Ankara Üniversitesi, Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara, Türkiye,
- Uğurlu, Uğur ; Aksoylu Volkan, (2010), KDV ve ÖTV Kanunu Tekniği, Ege Ofset,
- Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (2014), Deniz Ticareti İstatistiği, Ankara, Türkiye,
- Yıldız, Arzu, ( 2013), Türkiye'de Tersanelerin Tarihi ve Gemi İnşa Sanayisinin Gelişimi, Makina Mühendisleri Dergisi, Cilt : 49 Sayı: 578,
- Yayımlandığı R. Gazete, Madde 1- (Değişik,17.08.2002 tarih ve 24849 sayılı Resmî Gazete) Tarih : 10.03.1993 Serbest Bölgeler Uygulama Yönetmeliği Genel Hükümleri.
- Web\_1 (2014), Ali Kandilli, E.T. 11/12/2014.  
[http://www.shodb.gov.tr/pirireis/oturumlar/anadolu\\_turk\\_denizciligi.htm](http://www.shodb.gov.tr/pirireis/oturumlar/anadolu_turk_denizciligi.htm),
- Web\_2 (2014), Filiz Çolak, E.T. 22/01/2015.  
[http://www.turkishstudies.net/Makaleler/814722370\\_19%c3%a7olakfiliz\\_345-364.pdf](http://www.turkishstudies.net/Makaleler/814722370_19%c3%a7olakfiliz_345-364.pdf)
- Web\_3 (2012), Adem Dursun ; Sercan Erol, E.T. 04/01/2015.  
<http://e-dergi.atauni.edu.tr/ataunisobil/article/view/1020009167>
- Web\_4 (2009), Metin Saban, Gülay Güğerçin,  
[http://web.deu.edu.tr/denizcilik/dfdergi/files/Cilt\\_1\\_Say\\_1\\_-\\_1\\_SABAN.pdf](http://web.deu.edu.tr/denizcilik/dfdergi/files/Cilt_1_Say_1_-_1_SABAN.pdf),
- Web\_5 (2000), Bengi Yüceer, E.T. 08/01/2015.  
<http://www.vergidunyasi.com.tr/dergiler.php?id=2737>
- Web\_6 (2007), İsmail Bulut,  
<https://www.vergiportali.com/KoseYazilari.aspx?Type=YaziDetay&id=71>,
- Web\_7 (2009), Engin Dinç, 03/03/2015  
<http://iibf.erciyes.edu.tr/dergi/sayi28/edinc.pdf>,
- Web\_8 (2003) Murat Erişti, E.T. 09/01/2015.

[https://www.alomaliye.com/murat\\_eristi\\_tugs.htm](https://www.alomaliye.com/murat_eristi_tugs.htm),

Web\_9 (2015), Fazıl Aydın, 06/02/2015.

[http://www.vergiplatformu.com/denizcilik\\_sektoru\\_ve\\_vergilendirilmesi.html](http://www.vergiplatformu.com/denizcilik_sektoru_ve_vergilendirilmesi.html),

Web\_10 (2015), Gürbüz Gökçen, E.T. 12/03/2015.

<http://archive.ismmmo.org.tr/.../15%20-%2058%20GÜRBÜZ%20GÖKÇEN>

<http://www.armatorlerbirliđi.org.tr/hakkimizda/tarihce/>

<http://www.denizcilik.gov.tr> ,

<http://denizcicoskun.blogspot.com.tr/2013/03/uluslararası-denizcilik-sozlesmeleri.html>,

[http://www.denizcilikvakfi.org/haber\\_detay.asp?haberID=](http://www.denizcilikvakfi.org/haber_detay.asp?haberID=)

<http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/oik678.pdf>,

[http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user\\_upload/Tebliğler/5520/5.html](http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user_upload/Tebliğler/5520/5.html)

<http://www.suurunleri.org.tr/dernek-tuzugu/>

<http://www.tdi.gov.tr/Tarih%C3%A7e.php> ,

<http://www.turkloydu.org/TurkLoydu/Turk-Loydu-Hakkında/Turk-Loydu.aspx>,

<http://www.utikad.org.tr/haberler/?id=11279>

[http://www.ubak.gov.tr/BLSM\\_WIYS/UBAK/tr/dokuman\\_ust\\_menu/projeler\\_faaliyetler/20130319\\_101618\\_204\\_1\\_64.pdf](http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_ust_menu/projeler_faaliyetler/20130319_101618_204_1_64.pdf),

<http://www.ubak.gov.tr/Denizcilik/anasayfa>

<http://www.vda.org.tr/detay/13/tarihce>,

<http://www.vergidunyasi.com.tr/dergiler.php?id=2737>

[http://www.yarbis1.yildiz.edu.tr/.../alarcin\\_488ef4d9d98ab9edea34b49962cba](http://www.yarbis1.yildiz.edu.tr/.../alarcin_488ef4d9d98ab9edea34b49962cba),

## ÖZGEÇMİŞ

1981 yılında Muğla'nın Milas İlçesinde Dünyaya geldi. İlköğretimini Sığırtmaç İlköğretim Okulunda Tamamladı. Orta okulu Milas Merkez ortaokulunda tamamladı. Liseyi Datça Turizm Anadolu Otelcilik Meslek Lisesini bitirdikten sonra, Bilgi Üniversitesi İşletmecilik Meslek Yüksekokulu Bölümünü Bitirdi. Devamında Anadolu Üniversitesi İşletme bölümünü bitirdikten sonra, Okan Üniversitesinde Muhasebe Denetimi Bölümünde Yüksek Lisans Eğitimine devam etmektedir.